

# OST - WEST - ACHSE KÖLN

Untersuchung der Stadträume, Freilegen der  
Potenziale, Entwicklung zukunftsfähiger Freiräume,  
Integration des öffentlichen Nahverkehrs

28.11.2017



# INHALT

<b>1.</b>	<b>Aufgabenstellung &amp; Untersuchungsraum</b>	<b>3</b>
1.1	Ausgangssituation	4
1.2	Untersuchungsraum	5
<b>2.</b>	<b>Städtebauliche Konzeption &amp; Integration des Verkehrs</b>	<b>6</b>
2.1	Historische Entwicklung der Ost-West-Achse	7
2.2	Analyse der Nord-Süd-Verbindungen	22
2.3	Übergeordnetes Gestaltungskonzept	27
<b>3.</b>	<b>Verkehrsplanung &amp; Freiraum-Gestaltung</b>	<b>30</b>
3.1	Optimierter Masterplan (Stadtbahn oberirdisch)	31
	Abschnitt 1: Heumarkt	33
	Abschnitt 2: Pipinstraße / Cäcilienstraße	55
	Abschnitt 3: Neumarkt	68
	Abschnitt 4: Hahnenstraße	93
	Abschnitt 5: Rudolfplatz	103
	Abschnitt 6: Aachener Straße / Richard-Wagner-Straße	123
	Abschnitt 7: Stadtkante West (Knoten Aachener Str./Innere Kanalstr.)	138
3.2	Kurze Tunnelvariante (Heumarkt bis Neumarkt)	151
	Abschnitt 1: Heumarkt	153
	Abschnitt 2: Pipinstraße	167
	Abschnitt 3: Cäcilienstraße	171
3.3	Résumé	183
<b>4.</b>	<b>Mittlere Tunnelvariante</b>	<b>186</b>
	Abschnitt 6: Rudolfplatz	188
	Abschnitt 7: Jahnstraße	196
<b>5.</b>	<b>Lange Tunnelvariante (Verkehr zweispurig)</b>	<b>215</b>
	Abschnitt 2: Pipinstraße	217
	Abschnitt 3: Cäcilienstraße	218
	Abschnitt 4: Neumarkt	219
	Abschnitt 5: Hahnenstraße	220
	Abschnitt 6: Aachener Straße - Melaten	221
	Abschnitt 7: Zülpicher Straße - westl. Bahnring	236
	<b>Quellennachweis</b>	<b>250</b>

# 1. AUFGABENSTELLUNG & UNTERSUCHUNGSRAUM

## 1. Ausgangssituation

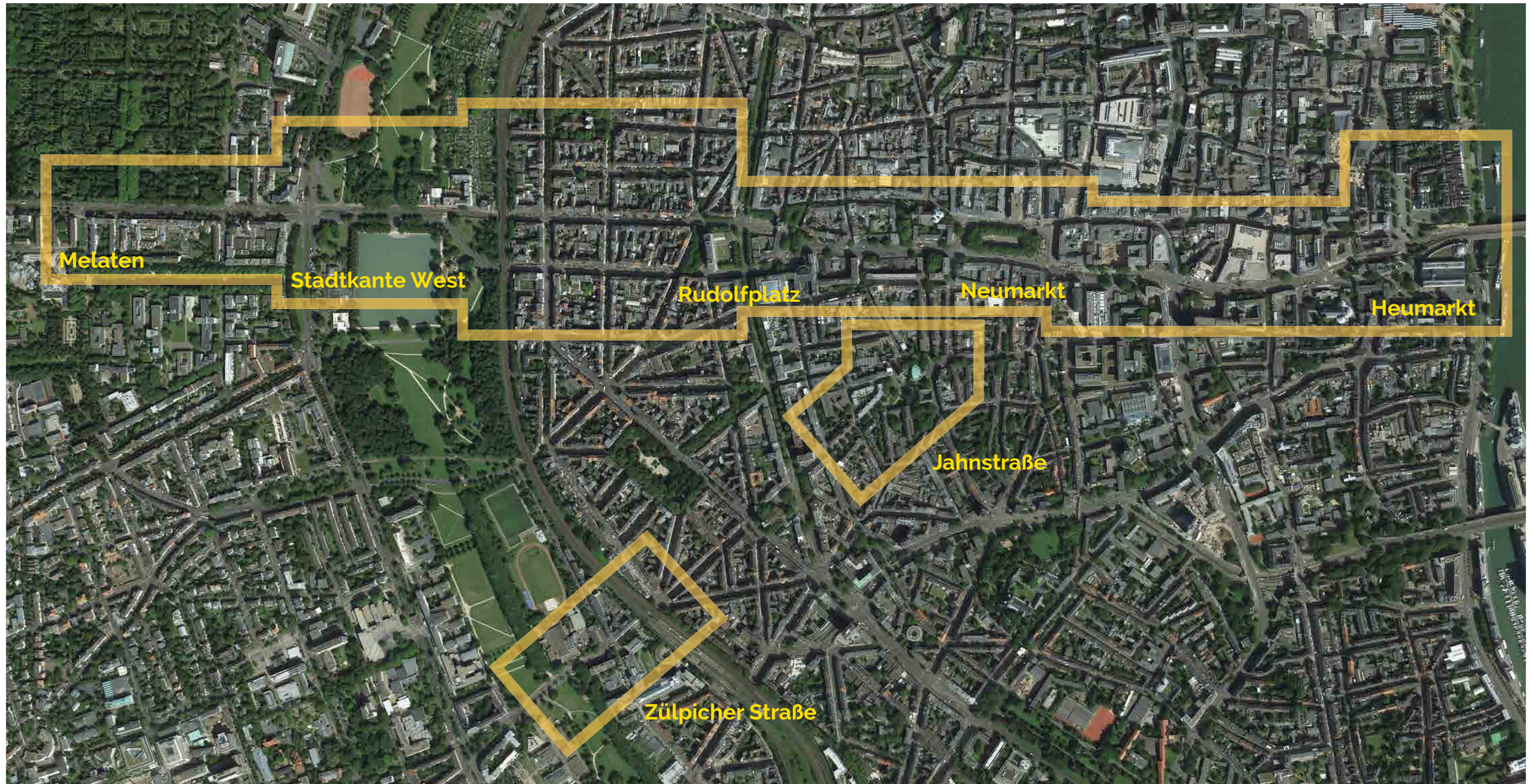
Die Ost-West-Achse durchquert von der Deutzer Brücke bis zur Stadtkante West die komplette Kölner Innenstadt und bildet somit eine bedeutende verkehrliche Infrastruktur. Die Reduzierung auf die „Funktion“ des Verkehrs wird diesem innerstädtischen Raum allerdings nicht gerecht. Vielmehr gilt es, die Bedeutung des motorisierten Verkehrs zu hinterfragen, den öffentlichen Nahverkehr zu stärken, die darüber generierten Möglichkeiten für den städtischen Raum und die Potentiale für den Freiraum auszuloten.

Entlang der Achse reihen sich eine Anzahl bedeutender Plätze: Heumarkt, Neumarkt, Rudolfplatz und Aachener Weiher. Es finden sich bedeutende kulturelle Institutionen, Kirchen und Architekturen. Zudem verfügt die Achse über unterschiedlichste Dimensionen und Charakteristiken.

Um dieser, sowohl historisch als auch gegenwärtig bedeutenden Abfolge an Stadträumen gerecht zu werden, braucht es eine differenzierte Fragestellung sowie eine vielschichtige Betrachtung. Im Kontext des „Städtebaulichen Masterplans Innenstadt Köln“ und des Konzeptes „Köln mobil 2025“ soll eine freiräumliche und infrastrukturelle Neuordnung entwickelt werden.

Über eine vielschichtige Analyse und umfassende Betrachtung werden folgend die „Stadt-Räume“ entlang der Ost-West-Achse untersucht. Ihre Komplexität gilt es zu durchdringen und sie anhand der gewonnenen Informationen wieder zu vervollständigen, ihnen Notwendiges hinzuzufügen und Überflüssiges zu entfernen. So entsteht ein zukunftsweisendes, übergreifendes Konzept für die Ost-West-Achse.

## 1.2 Untersuchungsraum



## 2. STÄDTEBAULICHE KONZEPTION & INTEGRATION

## 2.1

### Historische Entwicklung der Ost-West-Achse

Die Gründung der Stadt Köln spiegelt sich noch heute in ihrer räumlichen Gestalt wieder. Die römische Siedlung Köln war wie alle römischen Siedlungen auf dem System Cardo (Nord-Süd-Achse) und Decumanus (Ost-West-Achse) aufgebaut. Dieses Achsenkreuz liegt heute an der Hohen Straße – Schildergasse. Auf der Karte von Köln 1641 (siehe Abb. S.11) lässt sich erkennen, dass das Römische Kreuz in die Logik der Stadtstruktur eingebunden ist. Gleichzeitig gibt es im Bereich der heutigen Ost-West-Achse keine durchgängige Ost-West-Verbindung vom Rhein zur mittelalterlichen Stadtbefestigung (Stadtmauer) beziehungsweise keine direkte Verbindung der innerstädtischen Plätze Heumarkt und Neumarkt. Zudem gibt es in dieser Zeit keinen direkten Anschluss des Neumarkts in westliche Richtung. Die primäre, kleinteilige Struktur im Bereich der heutigen Ost-West-Achse

und der Innenstadt folgt der Nord-Süd-Richtung. Gleiches lässt sich auf dem Lageplan aus dem Jahr 1752 (siehe Abb. S.12) sowie auf dem Lageplan aus dem Jahr 1893 (siehe Abb. S.13) erkennen.

Im Jahr 1939 wird Köln unter die „Neugestaltungsstädte“ aufgenommen. So sollte mit Hilfe von Förderungen ein Umbau im Sinne der Nationalsozialisten durchgeführt werden. „Kernstücke der Planungen für Köln bildeten auf dem linken Rheinufer eine Ost-West und eine Nord-Süd-Achse sowie auf der rechten Rheinseite ein überdimensionales Gauforum mit Parteibauten und einem riesigen Aufmarschgelände sowie dem dorthin verlegten Hauptbahnhof [...]“ [www.museenkoeln.de/ns-dokumentationszentrum](http://www.museenkoeln.de/ns-dokumentationszentrum) (abgerufen am 27.03.2017). Bis in die 1940er Jahre wurde der Ausbau der Ost-West-Achse

(Hahnenstraße) vom Rudolfplatz an den Ringen über den Heumarkt bis zur Deutzer Brücke als 68 Meter breite Aufmarsch-Allee mit Abbrüchen vorbereitet (siehe Abb. S.15). Diese Planung konnte kriegsbedingt jedoch nicht gänzlich umgesetzt werden. Zur Internationalen Verkehrsausstellung (1940) wurde die Hahnenstraße auf eine Breite von 28 Metern ausgebaut.

Zum Ende des Zweiten Weltkrieges war die Kölner Innenstadt maßgeblich zerstört.

Im Jahr 1950 entwickelt der Architekt Rudolf Schwarz einen Plan zum Wiederaufbau Kölns (Das neue Köln – ein Vorentwurf). „Der Große Verkehr soll die Viertel begrenzen, wobei die große Straße ungefähr den gleichen Dienst tut, den früher die Stadtmauern leisteten. Sie soll nur an wenigen Stellen, die man gut mit den alten Stadttoren vergleichen kann, gekreuzt werden.“ (Boris Sieverts Zitat R.Schwarz in „Nordsüdfahrt 1999 revisited“).

Erst nach Schwarz' Ausscheiden als Stadtbaumeister wurde der endgültige Verlauf der sogenannten Nord-Süd-Fahrt festgelegt, welche sich von der Tunisstraße, die Ost-West-Achse kreuzend, bis zur Ulrichgasse erstreckt.

Zusammen mit der durch die Nationalsozialisten initiierten Ost-West-Achse (als Aufmarsch-Achse) bildet die Nord-Süd-Fahrt ein zweites Achsenkreuz innerhalb der Stadtstruktur. So kommt es zu einer Verschiebung des historischen römischen Kreuzes zu den großen modernen Verkehrsachsen (siehe Abb. S.19).

Es lässt sich feststellen, dass es durch die Ost-West-Achse zu einer Überlagerung und Störung der Nord-Süd gerichteten Grundstruktur kommt. Die Ost-West-Achse ist ebenso wie die Nord-Süd-Fahrt ein

künstlich in die Stadtstruktur eingefügtes Element. Anders als die Nord-Süd-Fahrt, welche Teil der Nachkriegsmoderne und „Neusortierung“ der Stadt war, ist die Ost-West-Achse in ihrer Dimensionierung den Vorstellungen der Nationalsozialisten von repräsentativen Räumen zuzuschreiben. Beide Achsen allerdings sind heute Teil der PKW-freundlichen Stadt. Die Ost-West-Achse wirkt zudem als Nord-Süd-Barriere und trennendes Element im Stadtraum.



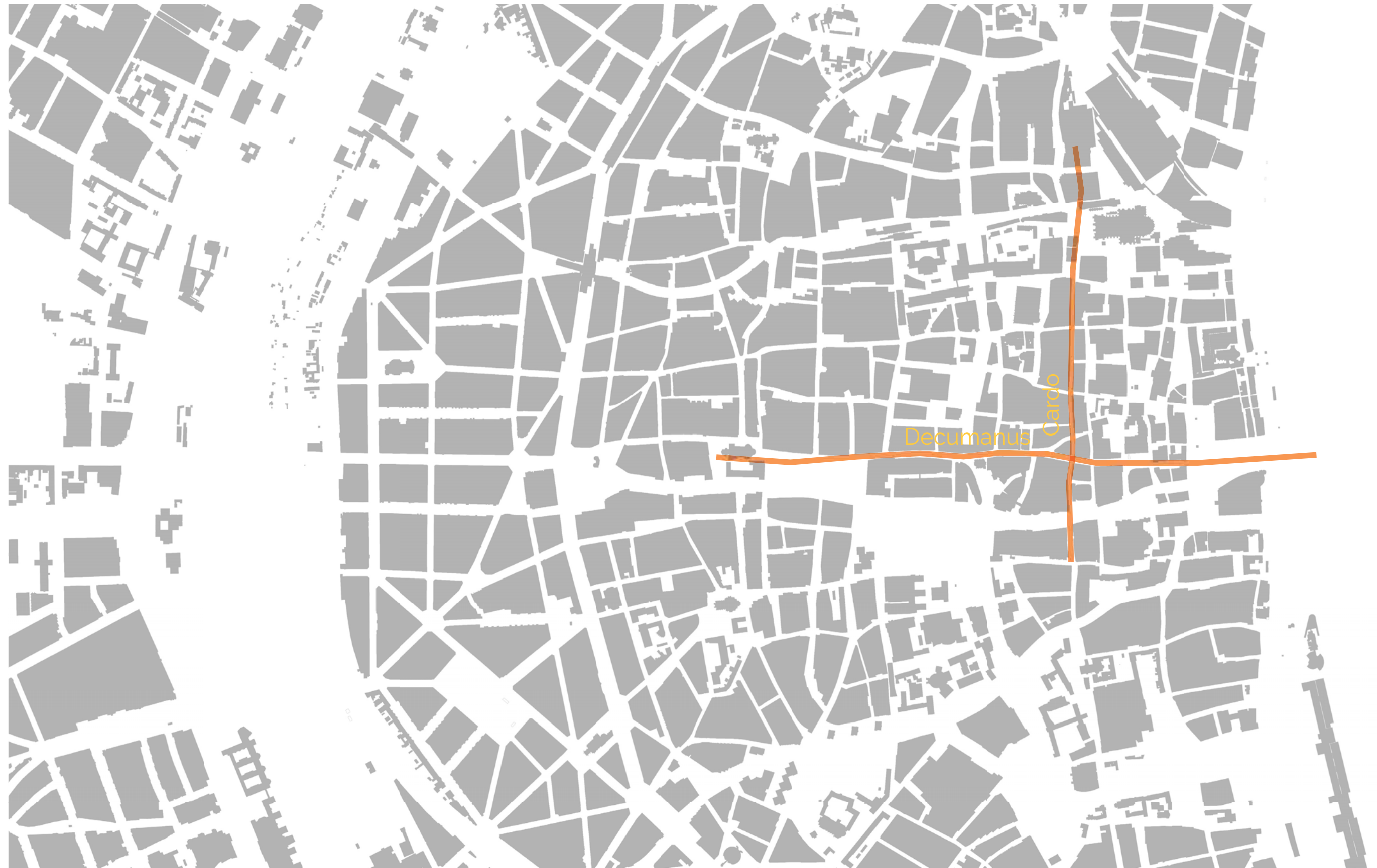
## 2.1 Historische Entwicklung der Ost-West-Achse



Das römische Köln im 4. Jhd.

Römisches Kreuz / Cardo: Nord-Süd-Achse / Decumanus: Ost-West-Achse

## 2.1 Historische Entwicklung der Ost-West-Achse



Köln/Stadtstruktur heute - Römisches Kreuz/Hohe Straße-Schildergasse

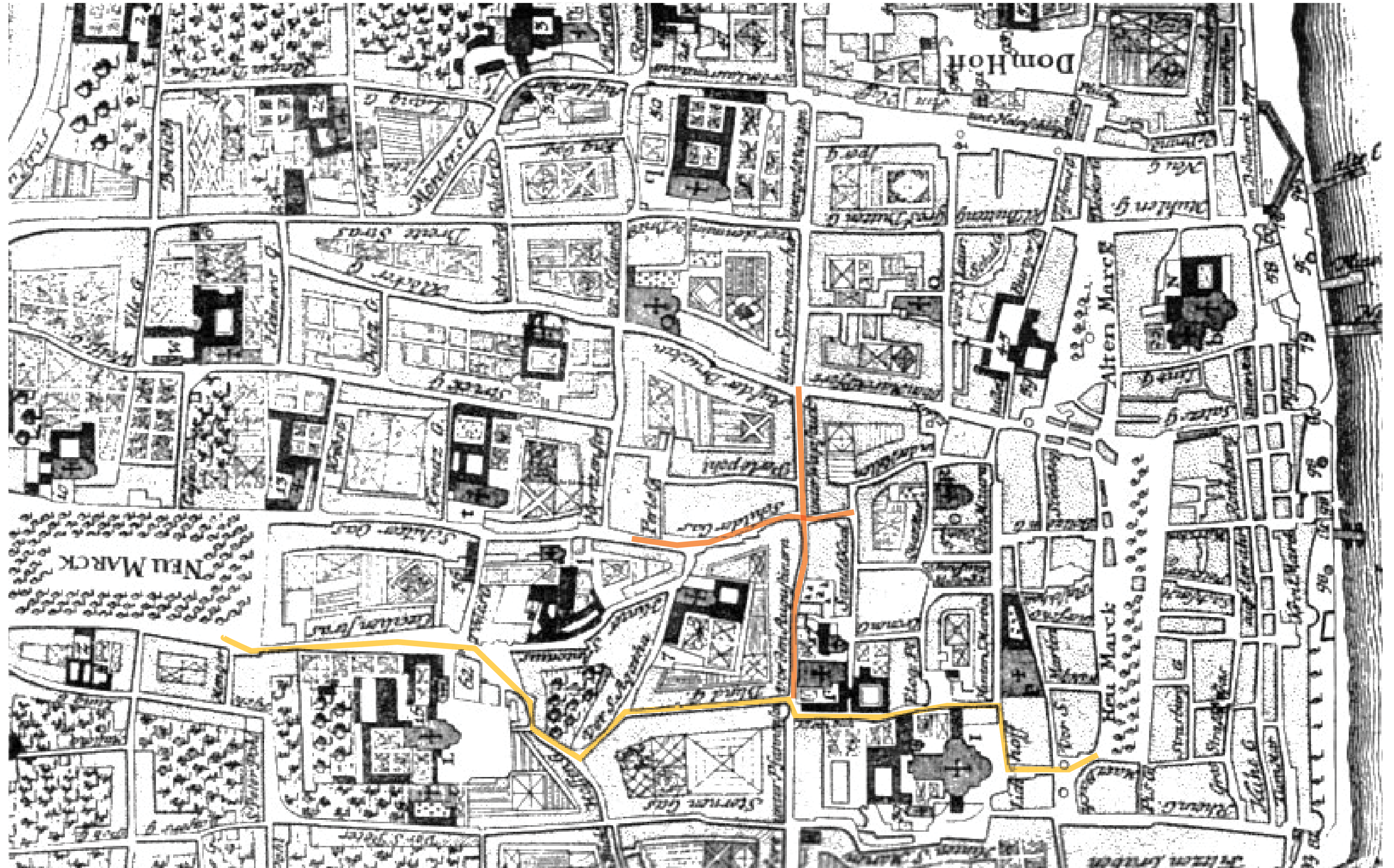
## 2.1 Historische Entwicklung der Ost-West-Achse



Köln 1641 - Ost-West-Verbindung/Römisches Kreuz

- keine direkte Verbindung in Ost-West Richtung
- kein direkter Anschluss des Neumarkts in westliche Richtung

## 2.1 Historische Entwicklung der Ost-West-Achse



Köln 1752

- keine direkte Verbindung in Ost-West Richtung
- Verbindung zwischen St. Maria im Kapitol und Heumarkt

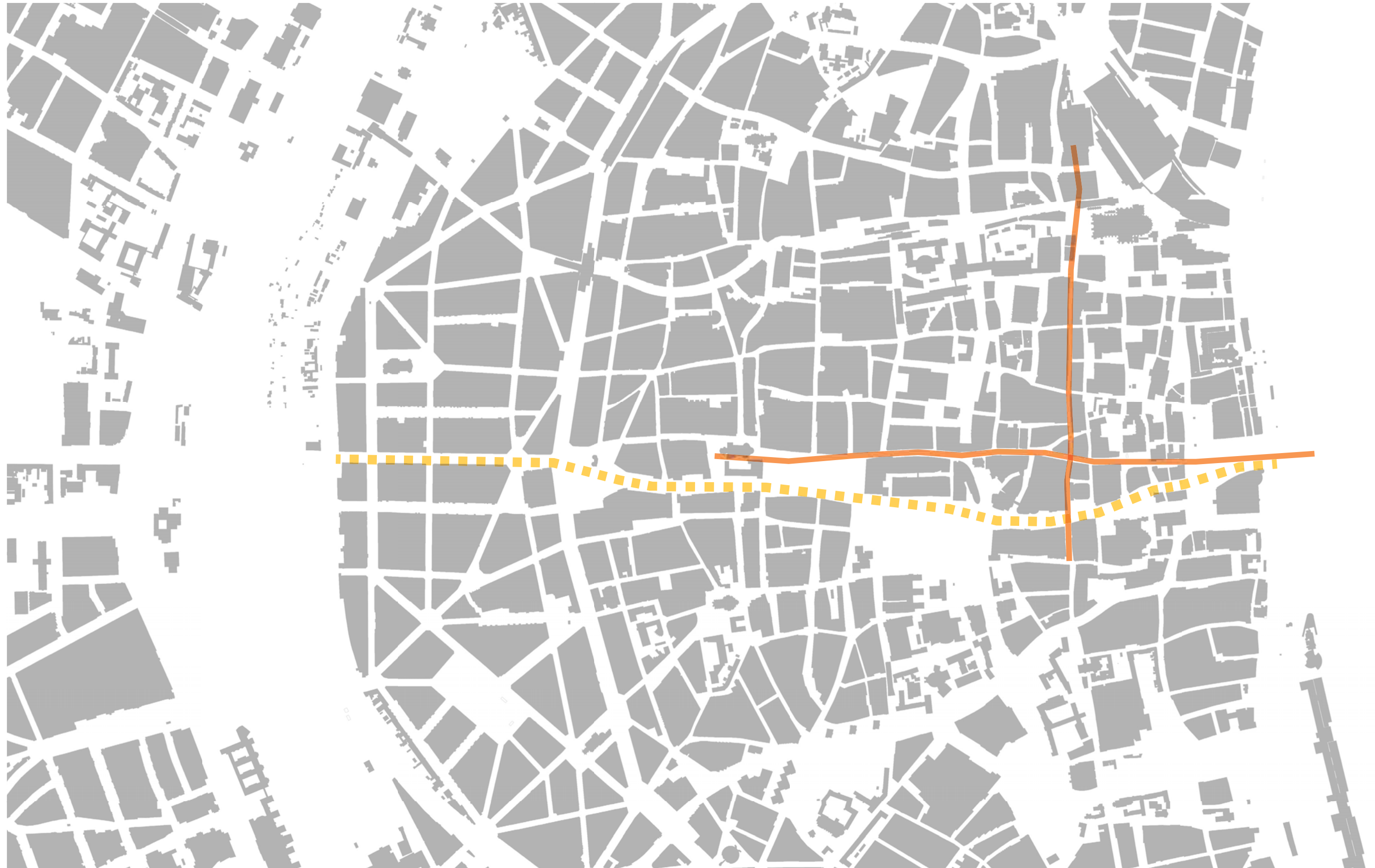
## 2.1 Historische Entwicklung der Ost-West-Achse



Köln 1807 (Römisches Kreuz)

- keine direkte Verbindung in Ost-West Richtung
- kein direkter Anschluss des Neumarkts in westliche Richtung

## 2.1 Historische Entwicklung der Ost-West-Achse



1939 Aufnahme Kölns unter die „Neugestaltungsstädte“

- Umbau im nationalsozialistischen Sinne / Ost-West-Achse (als Ort des Aufmarsches)
- Öffnung des Neumarkts in westlicher Richtung

## 2.1 Historische Entwicklung der Ost-West-Achse



Köln 1939 - Durchbruch zwischen Hahnenstraße und Neumarkt  
Blick von Westen Richtung Osten

## 2.1 Historische Entwicklung der Ost-West-Achse



Köln 1945

Blick vom Aachener Weiher über die Aachener Straße



Köln 1945

Blick Richtung Norden über die OST-WEST-ACHSE



### Das neue Köln - ein Vorentwurf

„Der große Verkehr soll die Viertel begrenzen, wobei die große Straße ungefähr den gleichen Dienst tut, den früher die Stadtmauern leisteten. Sie soll nur an einigen wenigen Stellen, die man gut mit den alten Stadttoren vergleichen kann, gekreuzt werden.“

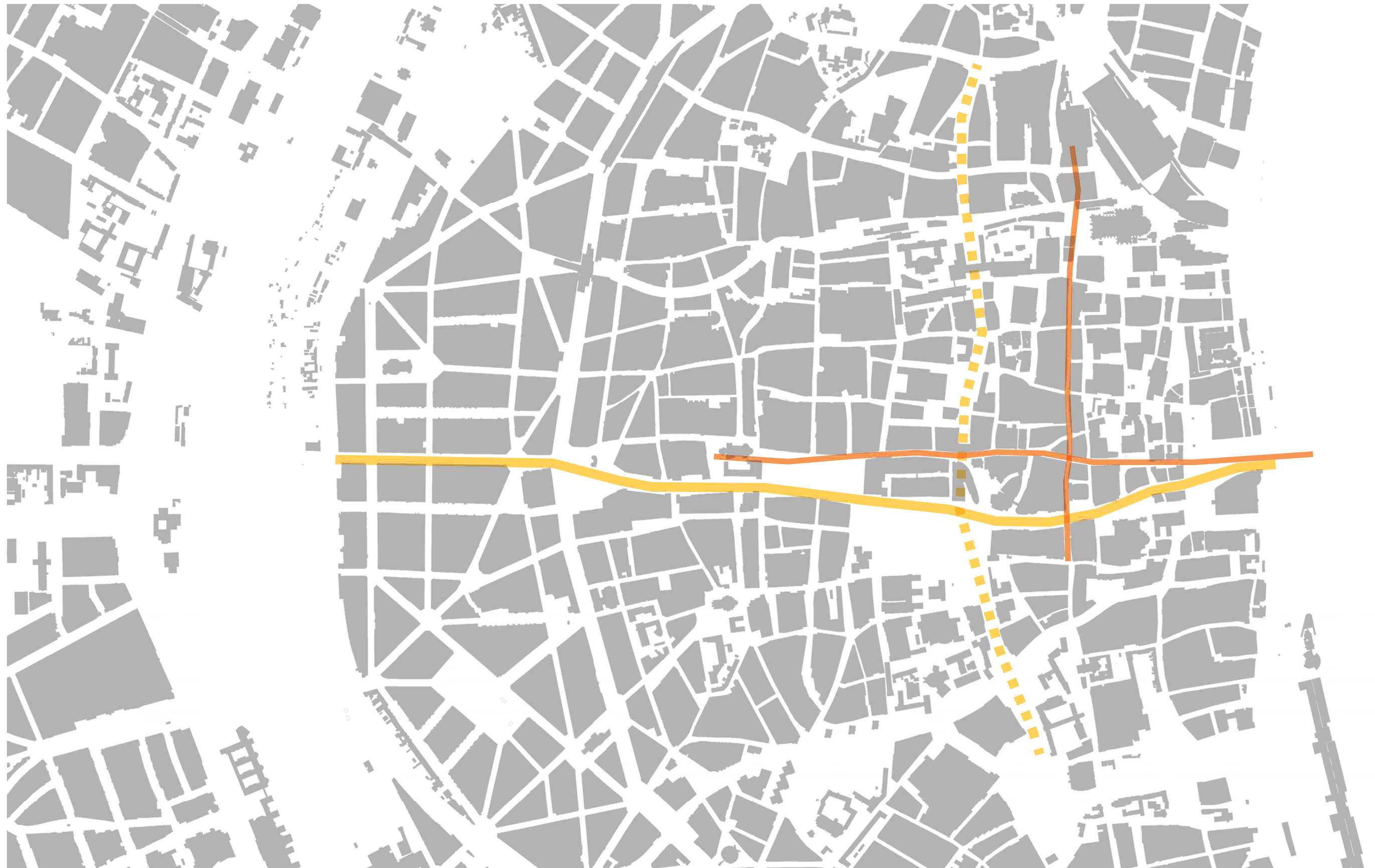
(Rudolf Schwarz/1950)

## 2.1 Historische Entwicklung der Ost-West-Achse



Das neue Köln - 1950

## 2.1 Historische Entwicklung der Ost-West-Achse



Nord-Süd-Fahrt (nach Rudolf Schwarz) / Festlegung des entgeltigen Verlaufs

## 2.1 Historische Entwicklung der Ost-West-Achse

„Es gibt eben sehr viele Köln, in meiner Erinnerung drei, vier, fünf Köln, und das Gegenwärtige ist mir schon durch den Autoverkehr fremd, völlig fremd.“

(Heinrich Böll)

## 2.1 Historische Entwicklung der Ost-West-Achse

- Überlagerung (Störung) der historischen Nord-Süd gerichteten Grundstruktur
- Die OST-WEST-ACHSE als künstliches hinzugefügtes Element (1939)
- Die OST-WEST-ACHSE als Teil der Pkw-freundlichen Stadt (1950)
- Die heutige OST-WEST-ACHSE als trennendes Element zwischen Nord-Süd-Verbindungen

## 2.2 ANALYSEN STADTGEFÜGE KÖLN - NORD-SÜD-VERBINDUNGEN

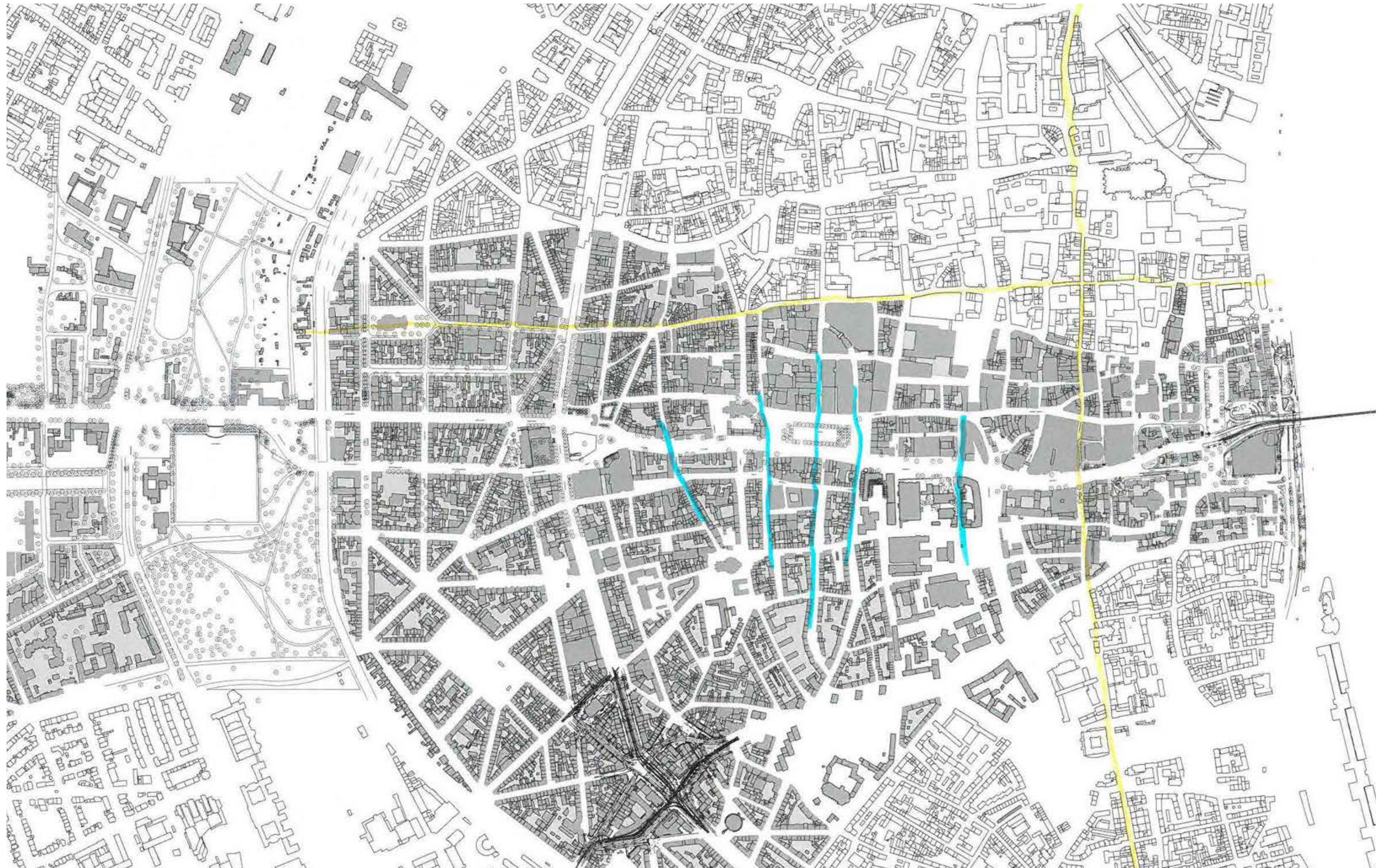
## 2.2

### Analyse der Nord-Süd-Verbindungen

Die detaillierte Analyse der Nord-Süd-Verbindungen im Bereich der Ost-West-Achse zeigt ein dichtes, dem mittelalterlichen Stadtgrundriss folgendes Gefüge. Entlang der untersuchten Verknüpfungen reihen sich kulturell bedeutende Gebäude sowie Kirchen und innerstädtische Plätze in unterschiedlichen Größen. Diese bilden eine Spange über die Ost-West-Achse hinweg.

Als elementarste Verbindung ist die Via Culturalis zu sehen. Sie verbindet den Kölner Dom als prägendes Wahrzeichen der Stadt und die bedeutende romanische Kirche St. Maria im Kapitol (siehe Abb. S.25).

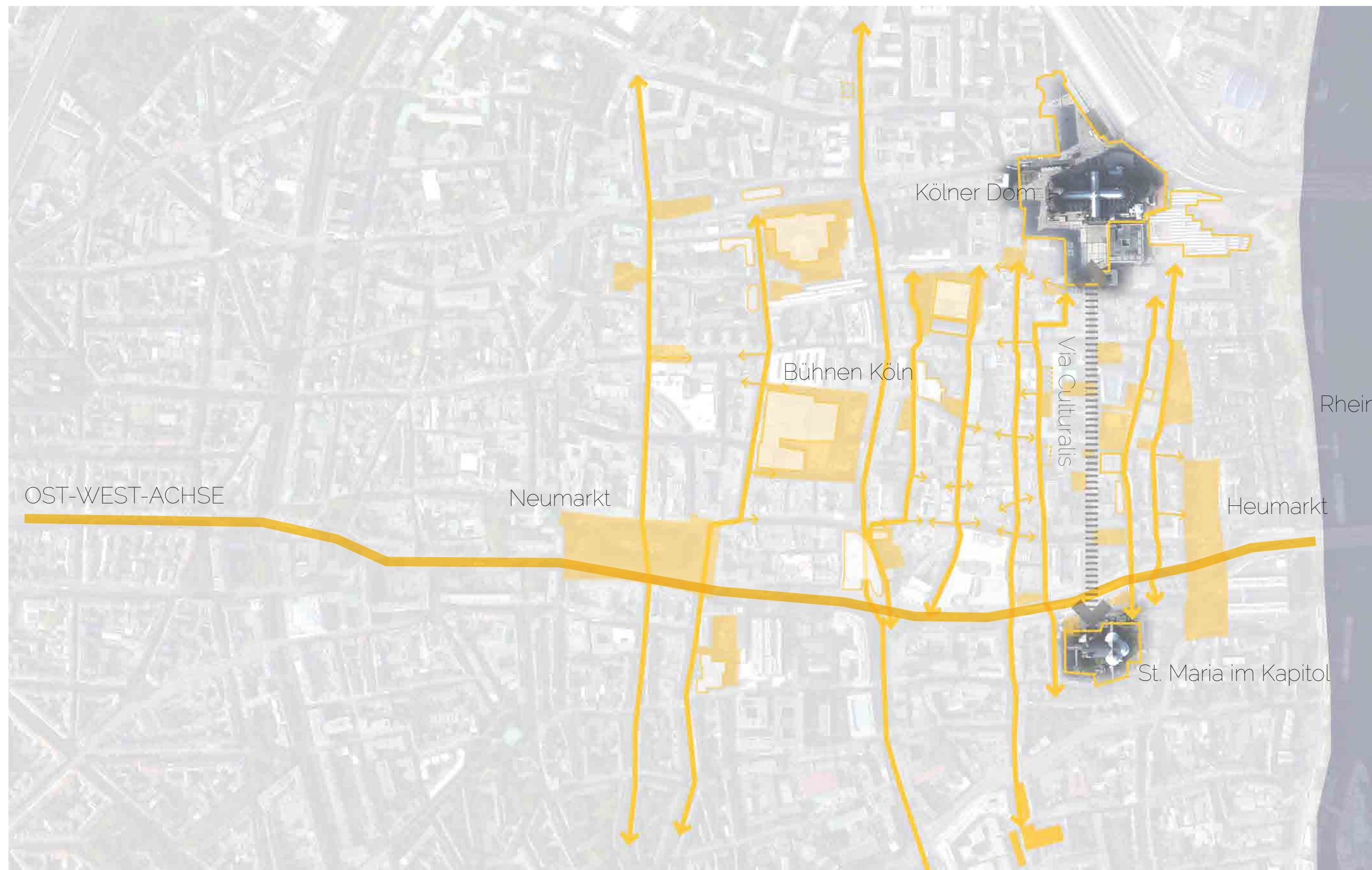
## 2.2 Analyse - Nord-Süd-Verbindungen



Skizze - Stadtgefüge/Nord-Süd-Verbindungen



## 2.2 Analyse - Nord-Süd-Verbindungen



Stadtgefüge/Nord-Süd-Verbindungen - Kirchen - Kulturelle Einrichtungen - Plätze

## 2.2 Analyse - Nord-Süd-Verbindungen

- Via Culturalis als Leitbild der neuen Nord-Süd Verknüpfungen
- Dichte als Qualität die herausgearbeitet werden kann
- Über Nord-Süd-Verknüpfungen trennende Wirkung der OST-WEST-ACHSE aufheben

## 2.3 ÜBERGEORDNETES GESTALTUNGSKONZEPT

## 2.3

### Übergeordnetes Gestaltungskonzept

Die Dichte, die der untersuchte Stadtraum aufweist, wird als Qualität erkannt und wird folgend im Konzept herausgearbeitet. Zudem zielt das Konzept darauf ab die trennende Wirkung der Ost-West-Achse über eine Neudefinition der Nord-Süd-Verknüpfungen aufzuheben. Die Kreuzungspunkte der Verknüpfungen werden hierbei gestalterisch über „Teppiche“ hervorgehoben. So entsteht ein „Gegenüber“. Die bedeutenden innerstädtischen Orte Heumarkt – Klein St. Martin – Kölner Dom – St. Maria im Kapitol – Schildergasse – Cäcilienstraße – Neumarkt – St. Aposteln – Hahnenstraße – Rudolfplatz – Aachener Straße – Grüngürtel werden neu vernetzt.

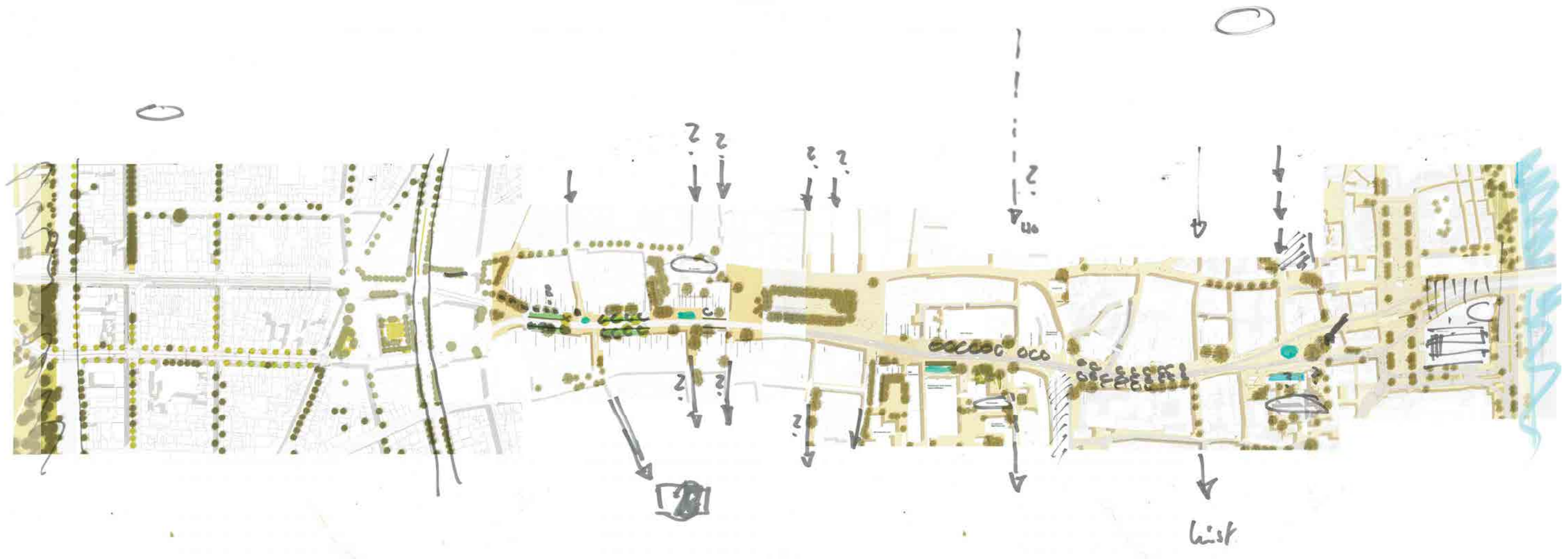
Einen Fokus legt das Konzept auf die Plätze entlang der Ost-West-Achse.

Die historischen Platzdimensionen beziehungsweise die Platzkanten werden wieder hergestellt.

Eine weitere wichtige Ebene bildet ein übergeordnetes Baumkonzept, welches die bestehende Struktur ergänzt. Insgesamt werden die Verkehrsflächen reduziert und die Flächen für Fußgänger vergrößert.

Die Neuplanung des öffentlichen Nahverkehrs ermöglicht eine behutsame, gleichwohl funktionale Integration der Haltestellen in die vorhandenen Platzstrukturen. So entsteht eine neue, maßstäbliche Einbindung der Ost-West-Achse in die Stadt. Bedeutende urbane Räume werden neu definiert und ihre Wahrnehmbarkeit erhöht. Die Lebens- sowie Aufenthaltsqualität wird in Gänze gesteigert.

## 2.3 Übergeordnetes Gestaltungskonzept

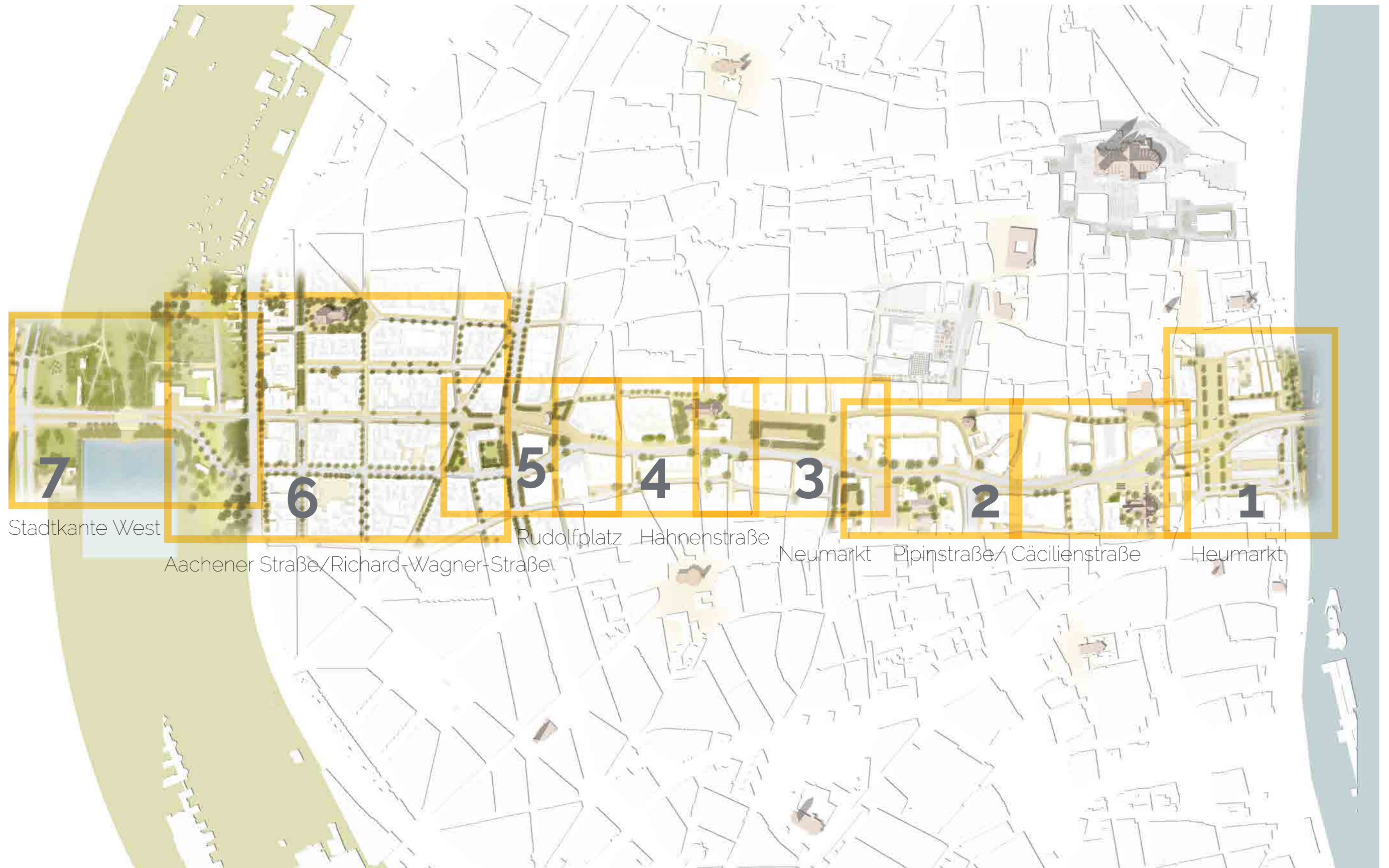


Skizze - Stadtraum - Nord-Süd-Verbindungen - Achse

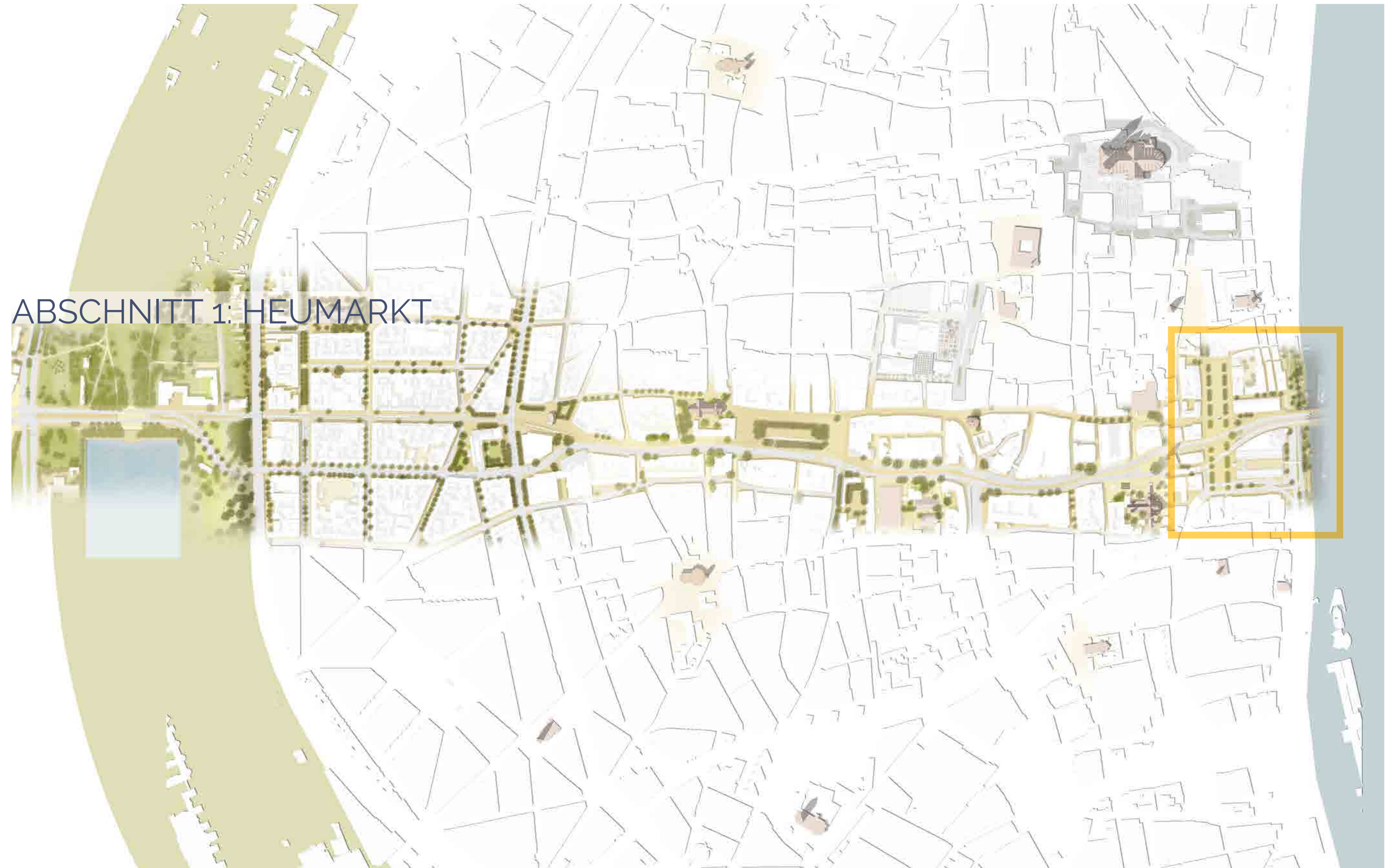
### 3. VERKEHRSPLANUNG & FREIRAUM-GESTALTUNG

### 3.1 OPTIMIERTER MASTERPLAN (Stadtbahn oberirdisch)

### 3.1 Optimierter Masterplan (Stadtbahn oberirdisch) - Abschnitte







ABSCHNITT 1: HEUMARKT

## 3.1 Stadtbahn oberirdisch

### Abschnitt 1 Heumarkt

Der englische Kosmopolit Thomas Coryat rühmte den Heumarkt nach dem Markusplatz in Venedig als den schönsten Platz, den er auf seinen Reisen gesehen habe [https://de.wikipedia.org/wiki/Heumarkt\\_\(K%C3%B6ln\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Heumarkt_(K%C3%B6ln)) (abgerufen am 28.03.2017). Der Heumarkt war immer ein Ort der Versammlung sowie ein Ort des Handels und somit von größter wirtschaftlicher Bedeutung. Zudem handelte es sich um die größte zusammenhängende Platzfläche der Stadt. Das Verhältnis zwischen Dichte der Stadt und der extremen Weite des Heumarkts war spannungsvoll, die Proportionen besonders.

Heute ist der Platz im Süden stark durch Verkehr fragmentiert und nur noch die nördliche Seite des Platzes ist als selbiger wahrnehmbar. Ziel ist es die Trennung zwischen Nord- und Südseite aufzuheben

und den besonderen Gesamtraum wieder herzustellen. Zudem sollen die außergewöhnlichen Proportionen wieder ablesbar gemacht werden.

Dies geschieht über die neuerliche Anbindung an die Raumkanten, die angrenzende Bebauung beziehungsweise deren Neuschaffung. Das Konzept sieht vor, den Vorschlag aus dem Masterplan Köln zu adaptieren und einen Neubau auf der östlichen Seite zu positionieren. Dieser schließt den Raum in Richtung Rhein. Im Bereich der Deutzer Brücke wird ein Tor ausgebildet.

Über die Neustrukturierung des Verkehrs wird der südliche Teil des Heumarkts wieder zum Teil des Platzes. Eine einheitliche Belagsstruktur verbindet beide Seiten auch über die verbleibenden Verkehrswege hinweg. Die angestrebte Baumstruktur für den Südteil ist eine

Fortsetzung der im Nordteil bereits bestehenden Struktur. In einem ersten Schritt werden die Bestandsbäume in die angestrebte Baumstruktur integriert. So wird der Erhalt der meisten Bäume ermöglicht. Die Gleisanlage der Bahn wird über den Belag in den Platz integriert. Die neu gestaltete Haltestelle wird weitestgehend aus der Platzfläche herausgenommen und in den Zwischenraum Geyergasse – Vor St. Martin integriert. Dadurch bildet sich eine neue Platzmitte. Sowohl die Sichtbeziehung als auch die fußläufige Beziehung werden gestärkt und die „zwei Teile“ des Platzes wieder miteinander verknüpft.



### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 1: Heumarkt - Historische Entwicklung

Der englische Kosmopolit Thomas Coryat rühmte 1608 den Heumarkt nach dem Markusplatz in Venedig als den schönsten Platz, den er auf seinen Reisen gesehen habe.

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 1: Heumarkt - Historische Entwicklung



Heumarkt 1790

Blick von Süden Richtung Norden

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 1: Heumarkt - Historische Entwicklung



Reiterdenkmal im Norden des Platzes

Heumarkt 1890

Blick von Süden Richtung Norden

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 1: Heumarkt - Historische Entwicklung

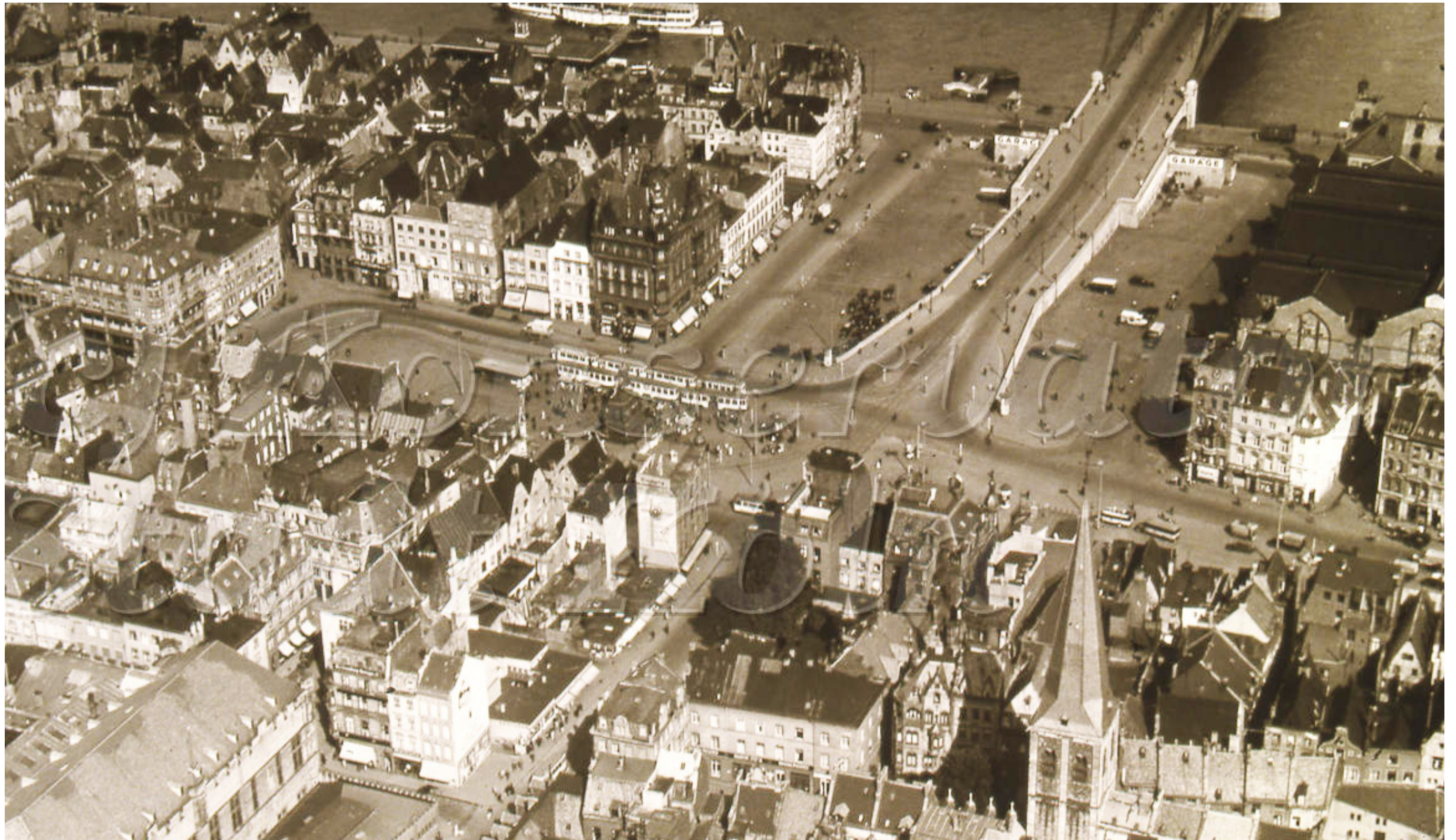


Ort des urbanen Lebens

Heumarkt 1900

Blick von Norden Richtung Süd-West

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 1: Heumarkt - Historische Entwicklung



Heumarkt 1930

Blick von Westen Richtung Osten



### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 1: Heumarkt - Historische Entwicklung



Trennung des Platzes in zwei Hälften (durch Verkehr)

Heumarkt (nördlicher Teil) 1960

Blick von Westen Richtung Osten

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 1: Heumarkt - Historische Entwicklung - Résumé

- Ort der Versammlung
- Ort von großer wirtschaftlicher Bedeutung (Handel)
- Größte zusammenhängende Platzfläche der Stadt
- Spannungsverhältnis zwischen Dichte der Stadt und Platz (besondere Proportionen)

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 1: Heumarkt - Stand heute



Durchschnitten von Verkehr

Blick von Osten nach Westen (in die Ost-West-Achse)

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 1: Heumarkt - Stand heute



Nördlicher Platzteil: Vielfältig bespielter öffentlicher Raum

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 1: Heumarkt - Stand heute



Bestandsfoto Nordseite (02.05.2016)



Bestandsfoto Südseite (02.05.2016)

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 1: Heumarkt - Stand heute - Résumé

- Der Platz ist stark fragmentiert durch Verkehr
- Nur die nördliche Seite ist als Platz räumlich wahrnehmbar
- + Trennung in Nord und Süd aufheben
- + Wiederherstellung des Gesamtraumes (Verkehr integrieren)
- + Besondere Proportionen des Platzes erhalten

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 1: Heumarkt



Skizze Heumarkt - zur Verdeutlichung des Gesamtraumes

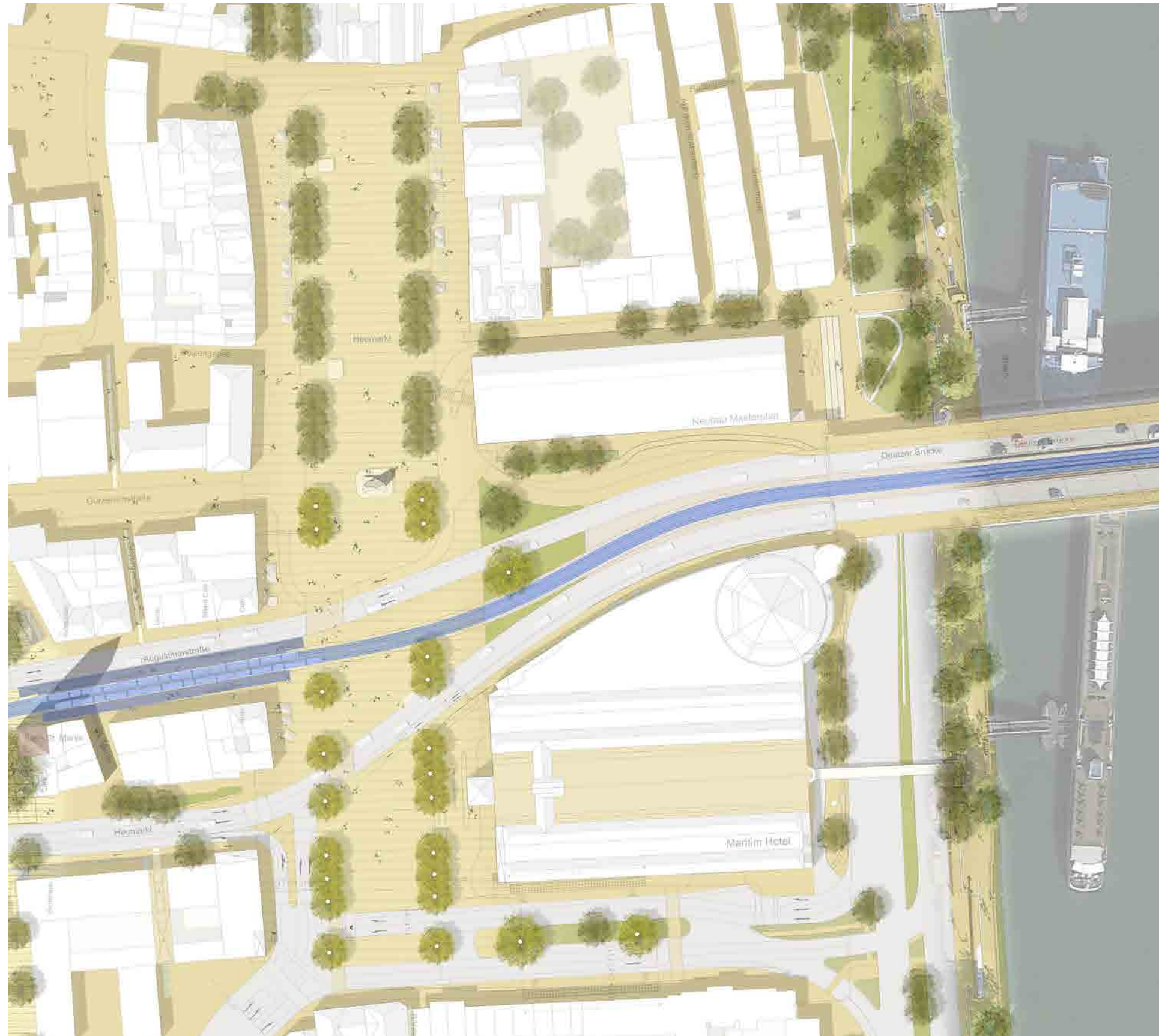
### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 1: Heumarkt



Luftbild - Bestand



### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 1: Heumarkt

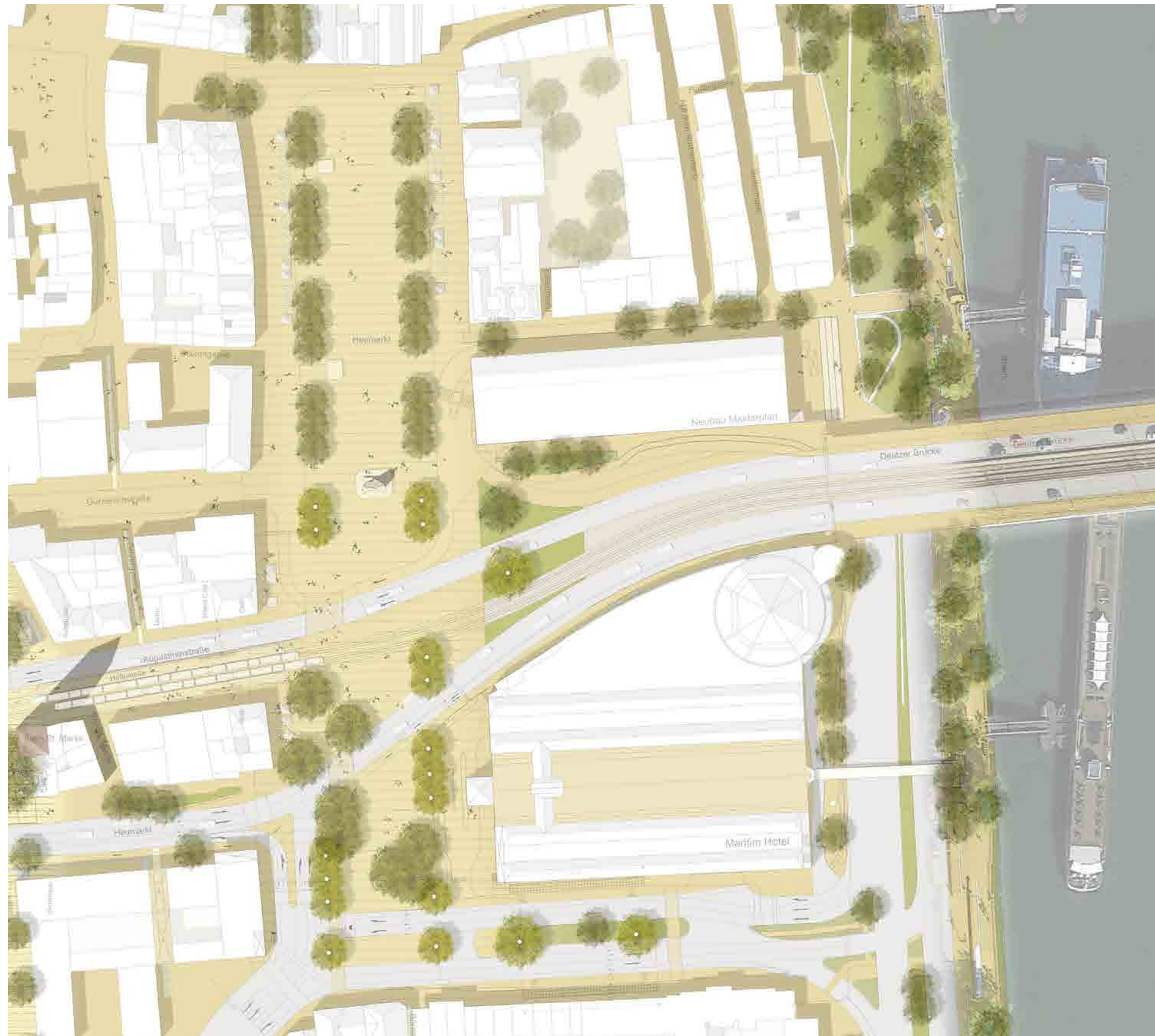


Lageplan - Neuplanung - angestrebte RAUMSTRUKTUR

Hervorhebung Stadtbahn und Haltestelle

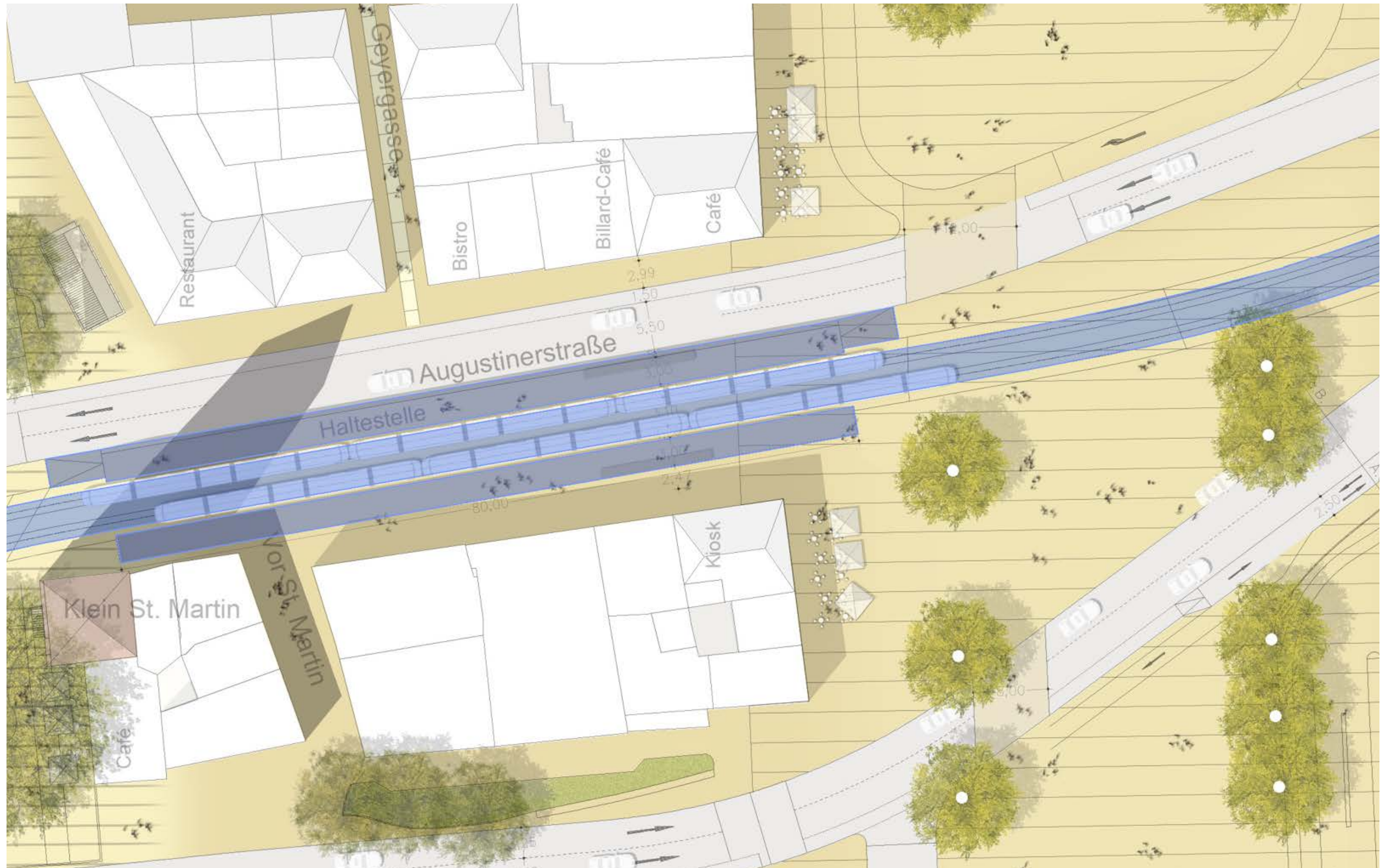


### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 1: Heumarkt



Lageplan - Neuplanung - BAUMSTRUKTUR mit integrierten BESTANDBSBÄUMEN

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 1: Heumarkt



Lageplan - Neuplanung - ZOOM  
Hervorhebung Stadtbahn und Haltestelle

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 1: Heumarkt



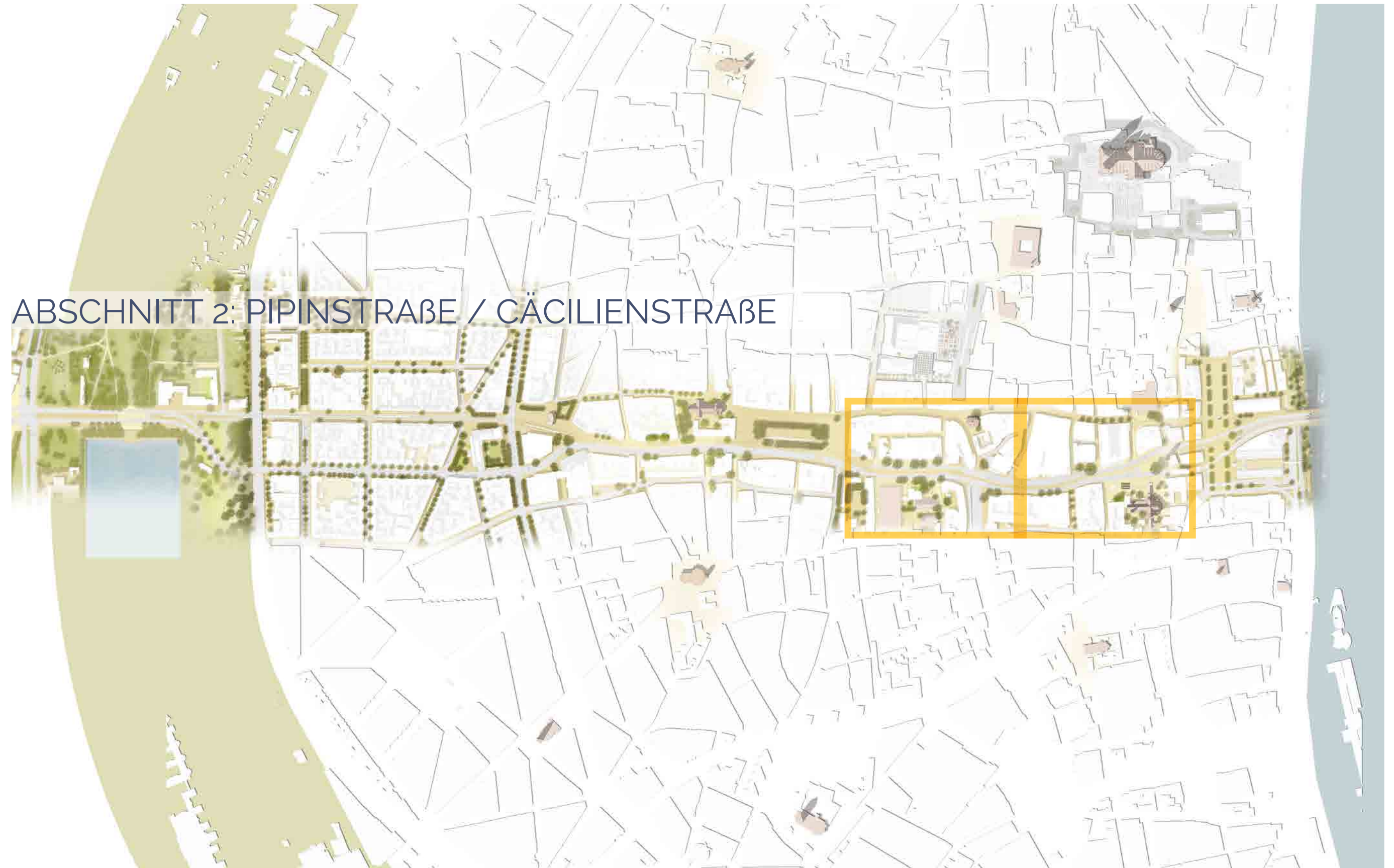
Lageplan - Neuplanung - ZOOM  
Bereich Haltestelle Stadtbahn

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 1: Heumarkt



Beispiel Haltestelle - Orléans / Frankreich

Beispiel durchgehende Materialität (In Köln sind Fahrleitungen und Fahrleitungsmasten erforderlich)



ABSCHNITT 2: PIPINSTRASSE / CÄCILIENSTRASSE

## 3.1 Stadtbahn oberirdisch

### Abschnitt 2

#### **Pipinstraße / Cäcilienstraße**

Nach dem Zweiten Weltkrieg definierte der Architekt Wilhelm Riphahn die Verbindung zwischen Hahnenstraße und Pipinstraße (Cäcilienstraße) als Flanier- und Kulturmeile. Heute ist die Cäcilienstraße maßgeblich von Verkehrsinfrastrukturen geprägt. Im westlichen Abschnitt finden sich neben kulturell bedeutenden Orten (St. Maria im Kapitol, Klein St. Martin) auch Geschäftshäuser (Heumarkt Passage, Kaufhof) und ein Hotel. Die fußläufigen Bereiche sind hier sehr durch den Verkehr eingeschränkt. Mittig der Cäcilienstraße (am Weltstadthaus von Renzo Piano) kreuzt die Nord-Süd-Fahrt und bildet eine spürbare Zäsur im städtischen Raum. Im Westen bilden Cäcilienkloster, die angrenzenden Jesuitenkirche, das Museum Schnütgen sowie das Rautenstrauch-Joest-Museum ein stadtpprägendes Ensemble.

#### Pipinstraße

Der Raum zwischen Heumarkt und Kleine Sandkaul wird aufgewertet. Die als „Teppiche“ ausgebildeten Nord-Süd-Verknüpfungen schaffen eine Verbindung über die Ost-West-Achse hinweg. Zudem bilden die drei bereits neu gestalteten Stadtplätze: Elogiusplatz, Hermann-Joseph-Platz sowie Augustinerplatz eine räumliche Spange. Klein St. Martin wird neu in das städtische Gefüge einsortiert und sein Erscheinungsbild aufgewertet. Zudem wird die Via Culturalis durch die Findung ihres südlichen Endes neu definiert. St. Maria im Kapitol wird wieder wahrnehmbar. Dies geschieht über die Entfernung oder Neuorganisation der vorgelagerten Wohnbebauung. Der neue Vorplatz wird ergänzt durch ein Heckenparterre als Adaption eines historischen Gartens.

#### Cäcilienstraße

Der Vorplatz des Rautenstrauch-Joest-Museums wird in den städtischen Raum eingebunden. Über die Belagsoberflächen gelingt es, den Raum als Einheit zu gestalten (siehe Abb. S.62) und die gegenüberliegenden Fassaden wieder in einen Kontext zu setzen. Dies würde entgegen des Beschlusses für ein Rasengleis auch für ein steinernes Gleisbett sprechen. Die von Riphahn angedachte Flanier- und Kulturmeile bekommt so eine neue „Auftakt-Situation“.



### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 2: Pipinstraße/Cäcilienstraße



Luftbild - Bestand

Pipinstraße





### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 2: Pipinstraße/Cäcilienstraße



Luftbild - Bestand  
Cäcilienstraße

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 2: Pipinstraße/Cäcilienstraße



Lageplan - Neuplanung Rasengleis

Cäcilienstraße - Hervorhebung Stadtbahn und Haltestelle



### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 2: Pipinstraße/Cäcilienstraße



Lageplan - Neuplanung VARIANTE  
Cäcilienstraße - Variante steinernes Gleisbett

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 2: Pipinstraße/Cäcilienstraße



Blick vom Rautenstrauch-Joest-Museum über Cäcilienstraße (Bestand)



### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 2: Pipinstraße/Cäcilienstraße



Blick vom Rautenstrauch-Joest-Museum über Cäcilienstraße  
Prinzipdarstellung Rasengleis

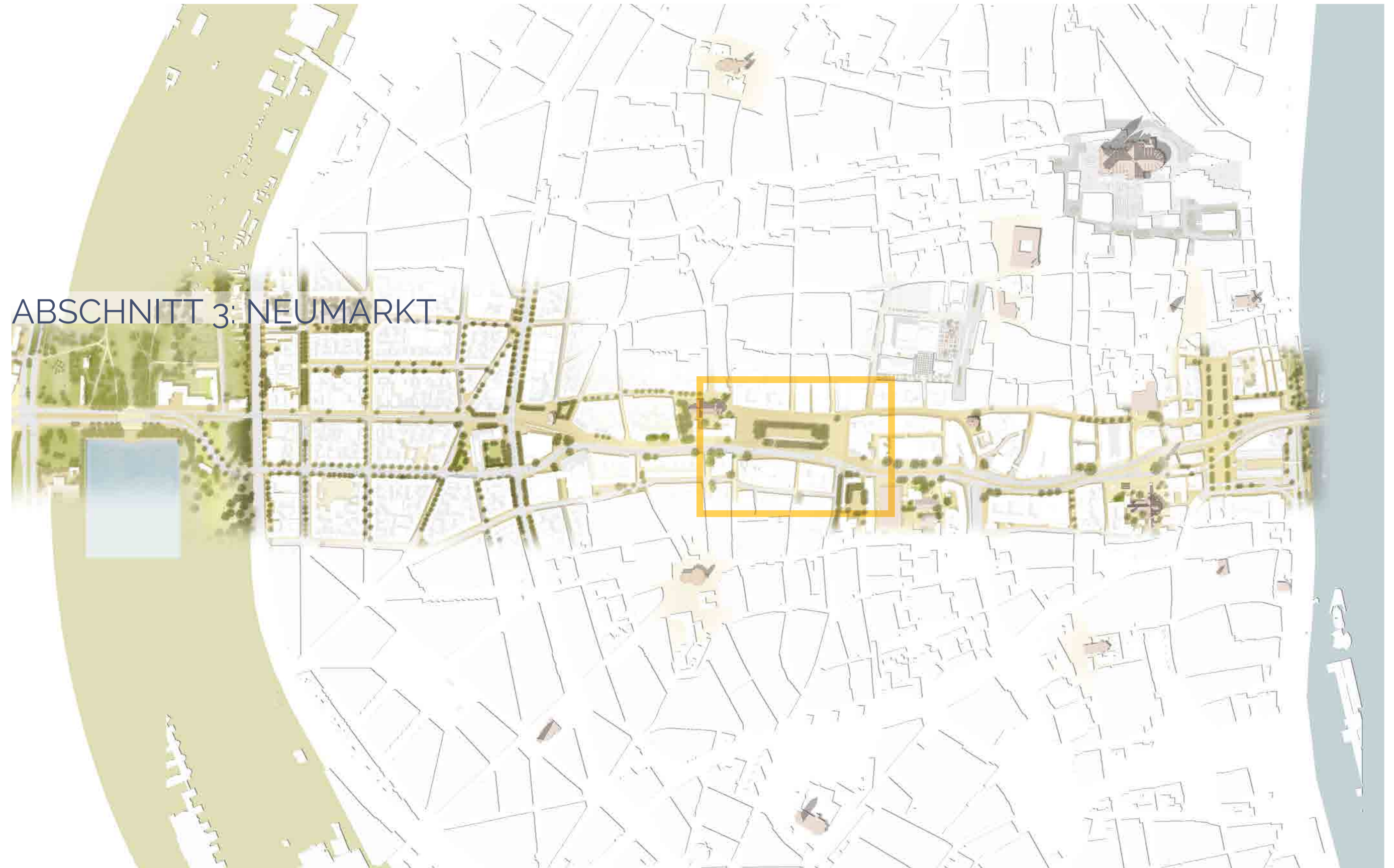
### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 2: Pipinstraße/Cäcilienstraße



Blick vom Rautenstrauch-Joest-Museum über Cäcilienstraße VARIANTE

Prinzipdarstellung Variante steinernes Gleisbett

### 3.1 Optimierter Masterplan (Stadtbahn oberirdisch)



ABSCHNITT 3: NEUMARKT

## 3.1 Stadtbahn oberirdisch

### Abschnitt 3 **Neumarkt**

Der Neumarkt entstand in Folge der urbanen Verdichtung als Ausweichmöglichkeit zum Heumarkt.

Ähnlich wie der Heumarkt war der Platz ein Ort der Versammlung sowie eine Bühne des städtischen Lebens. Er war als Ort des Handels von großer wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Bedeutung.

Die Bäume des Neumarktes sind auch im historischen Kontext ein charakteristisches Element. Auf Plänen und Fotografien lässt sich die prägnante Struktur stets ablesen.

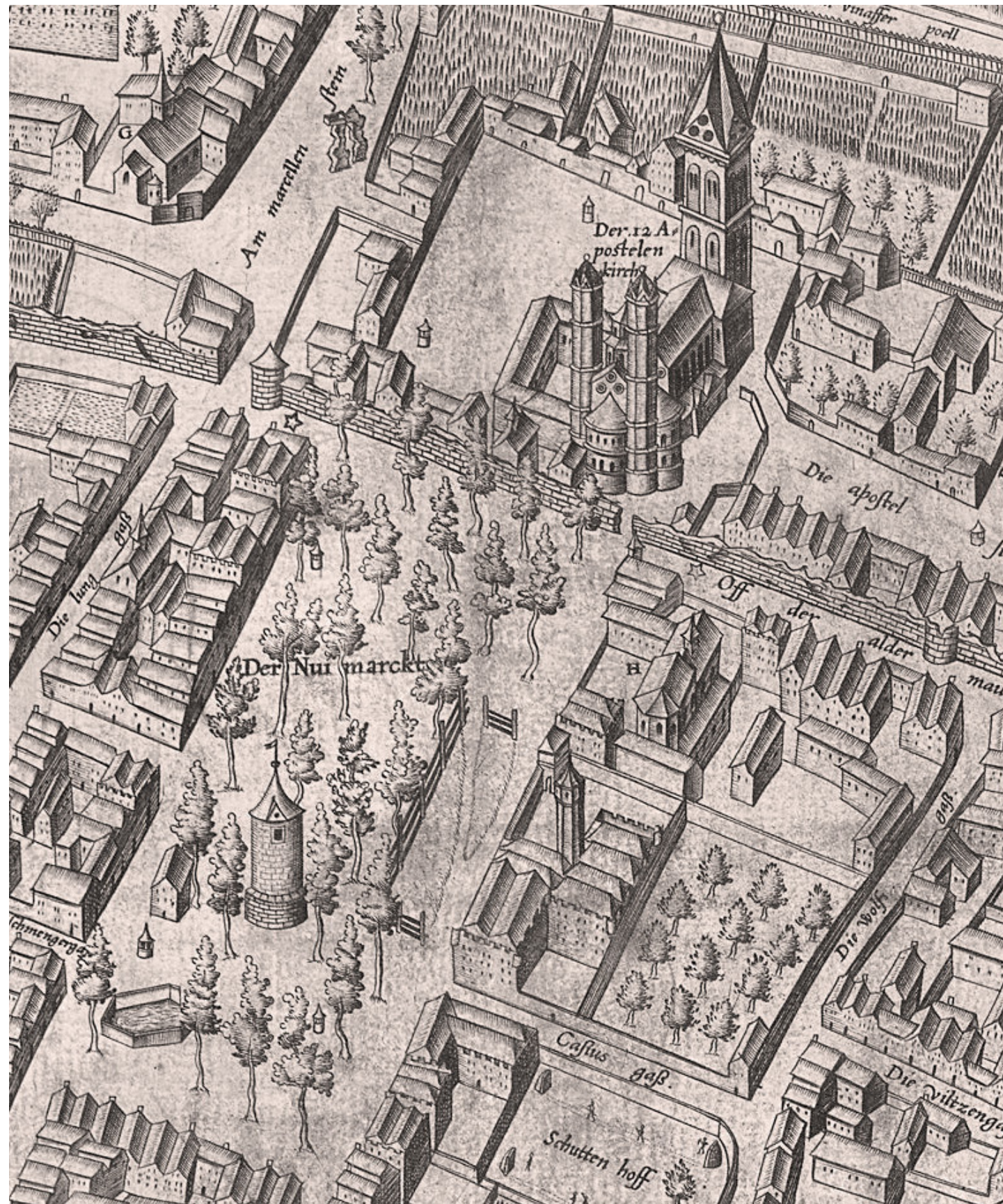
Heute ist der Platz, bedingt durch den Verkehr, nicht als Einheit wahrnehmbar. Es kommt zu einer „Ausfransung“ der Platzkanten. Die Bäume bilden dennoch ein stadtprägendes, identitätsstiftendes Element und definieren die Platzmitte (Baumhalle).

Dieser Charakter soll erhalten bleiben.

Der Gesamtraum soll wieder hergestellt und die Platzränder neu nutzbar gemacht werden. Durch einen einheitlichen Belag wird die Platzfläche neu definiert und die angrenzende Bebauung an den Platz angeschlossen. Die Haltestelle fügt sich über das einheitliche Material in den Platz ein. Gleiches gilt für die verbleibenden Verkehrswege im Norden des Platzes.

Die im Westen angrenzende Kirche St. Aposteln erscheint nach historischem Vorbild wieder auf dem Platz (siehe Abb. S.80). Die „Baumhalle“ wird durch die Ergänzung einzelner Bäume komplettiert. Die Nord-Süd-Verknüpfungen werden über den Platz hinweg aufgespannt und betont.

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 3: Neumarkt - Historische Entwicklung



Neumarkt 1571

Blick von Osten Richtung Westen

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 3: Neumarkt - Historische Entwicklung



Der Platz als Bühne

Neumarkt 1900

Blick von Osten Richtung Westen

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 3: Neumarkt - Historische Entwicklung



Der Platz als Ort der Versammlung

Neumarkt - ohne Datierung

Blick von Osten Richtung Westen

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 3: Neumarkt - Historische Entwicklung



Neumarkt 1929

Blick von Südosten Richtung Nordwesten



### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 3: Neumarkt - Historische Entwicklung



Belebte Platzränder

Neumarkt - ohne Datierung

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 3: Neumarkt - Historische Entwicklung



Bäume als charakteristisches Element

Neumarkt 1942

Blick von Osten Richtung Westen

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 3: Neumarkt - Historische Entwicklung



Neumarkt 1960

Blick von Westen Richtung Osten

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 3: Neumarkt - Historische Entwicklung - Résumé

- Bäume als charakteristisches Element
- Der Platz als Ort der Versammlung
- Der Platz als wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Mittelpunkt

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 3: Neumarkt - Stand heute



Regelmäßige Bespielung der Platzmitte

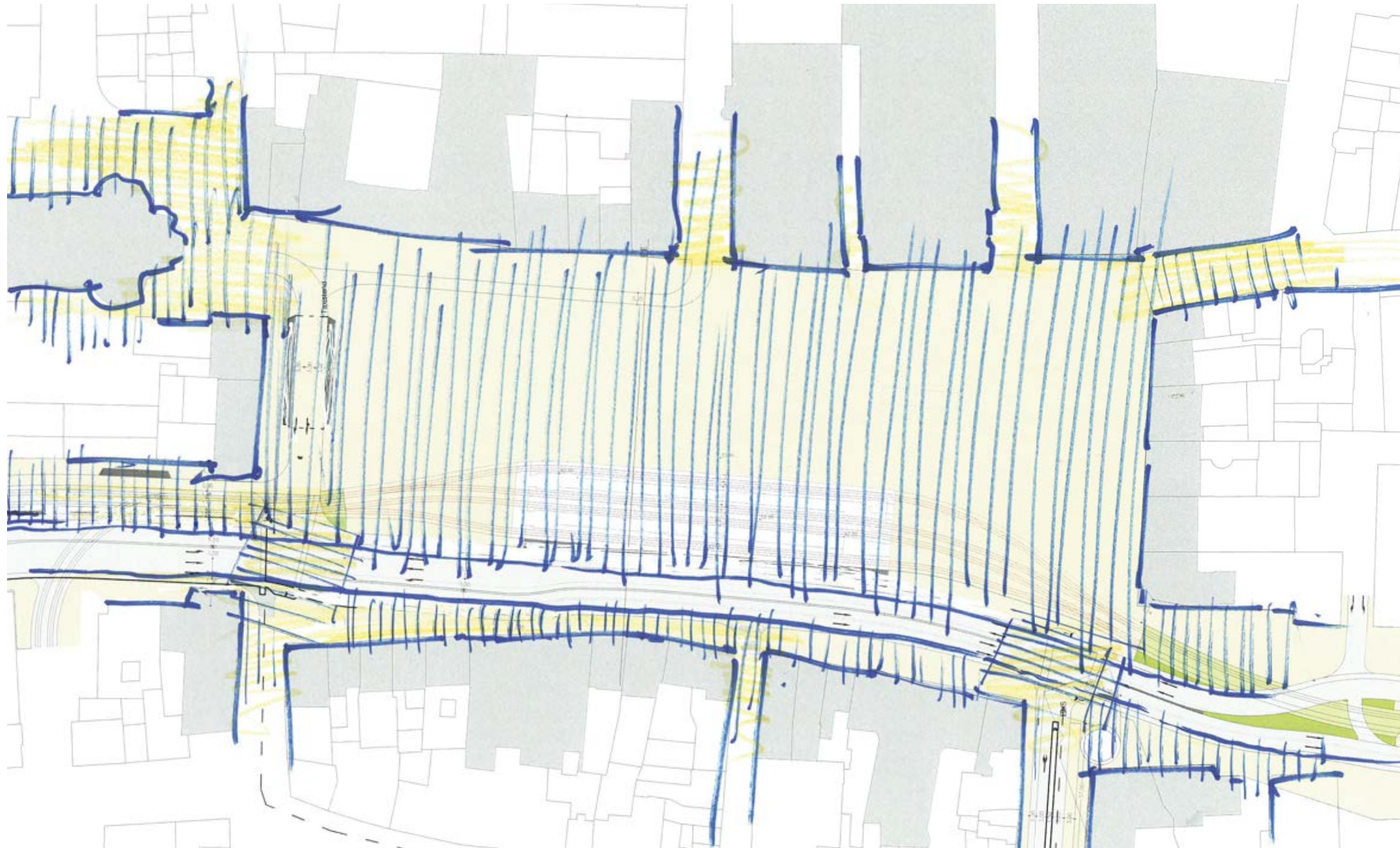
### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 3: Neumarkt - Stand heute



Verkehr durchschneidet den Platz

- Der Platz ist nicht als Einheit wahrnehmbar
- + Die Bäume bilden eine stadtprägende Charakteristik
- + Erhalt der das Stadtbild prägenden Charakteristik
- + Wiederherstellung des Gesamt-Raumes

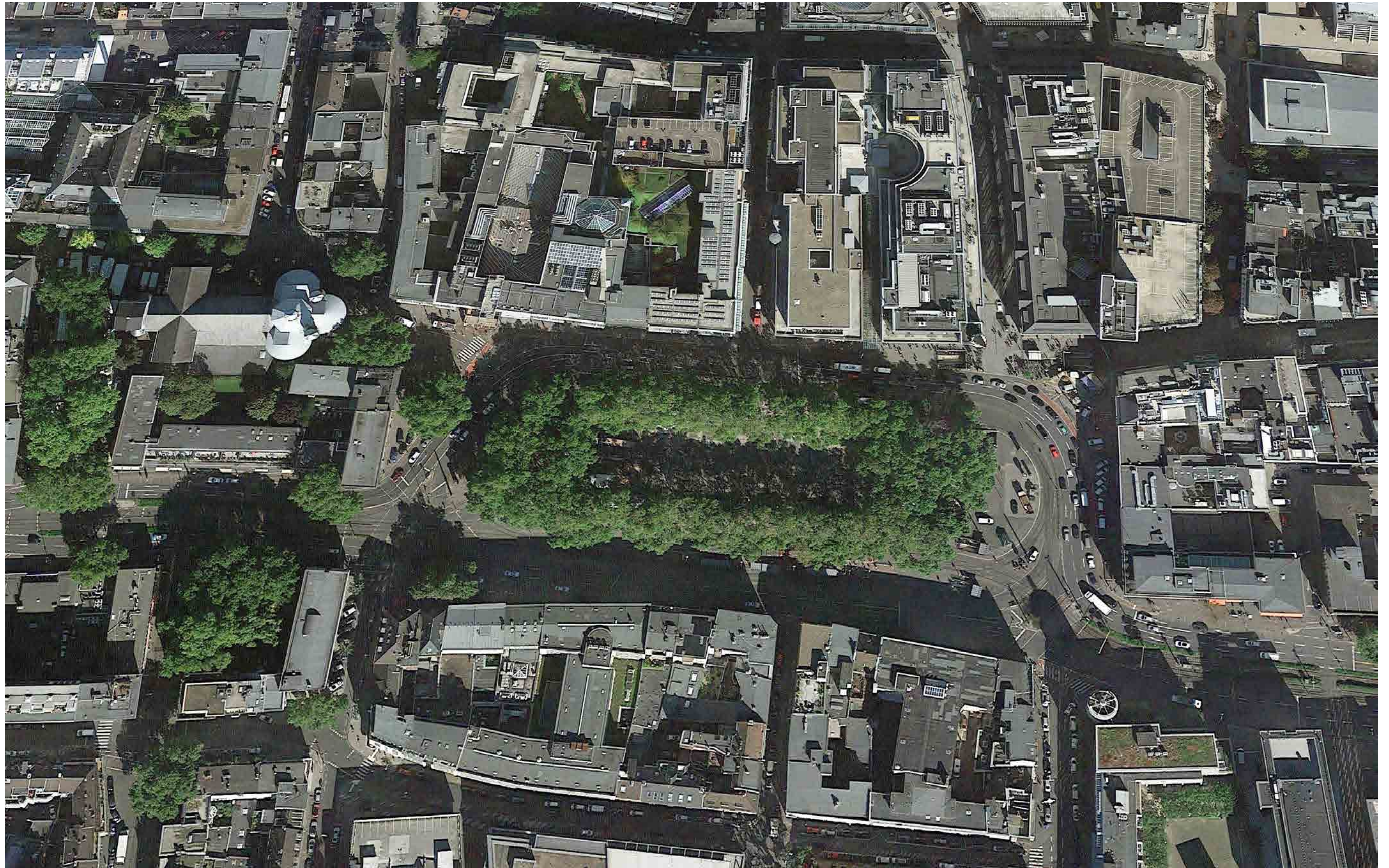
### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 3: Neumarkt



Skizze - zur Verdeutlichung der Dimensionen und Raumkanten Gesamttraum Neumarkt



### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 3: Neumarkt



Luftbild - Bestand

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 3: Neumarkt



Lageplan - Neuplanung - ergänzte Baumstruktur

Hervorhebung Stadtbahn und Haltestelle

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 3: Neumarkt



Lageplan - Neuplanung - ergänzte Baumstruktur

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 3: Neumarkt



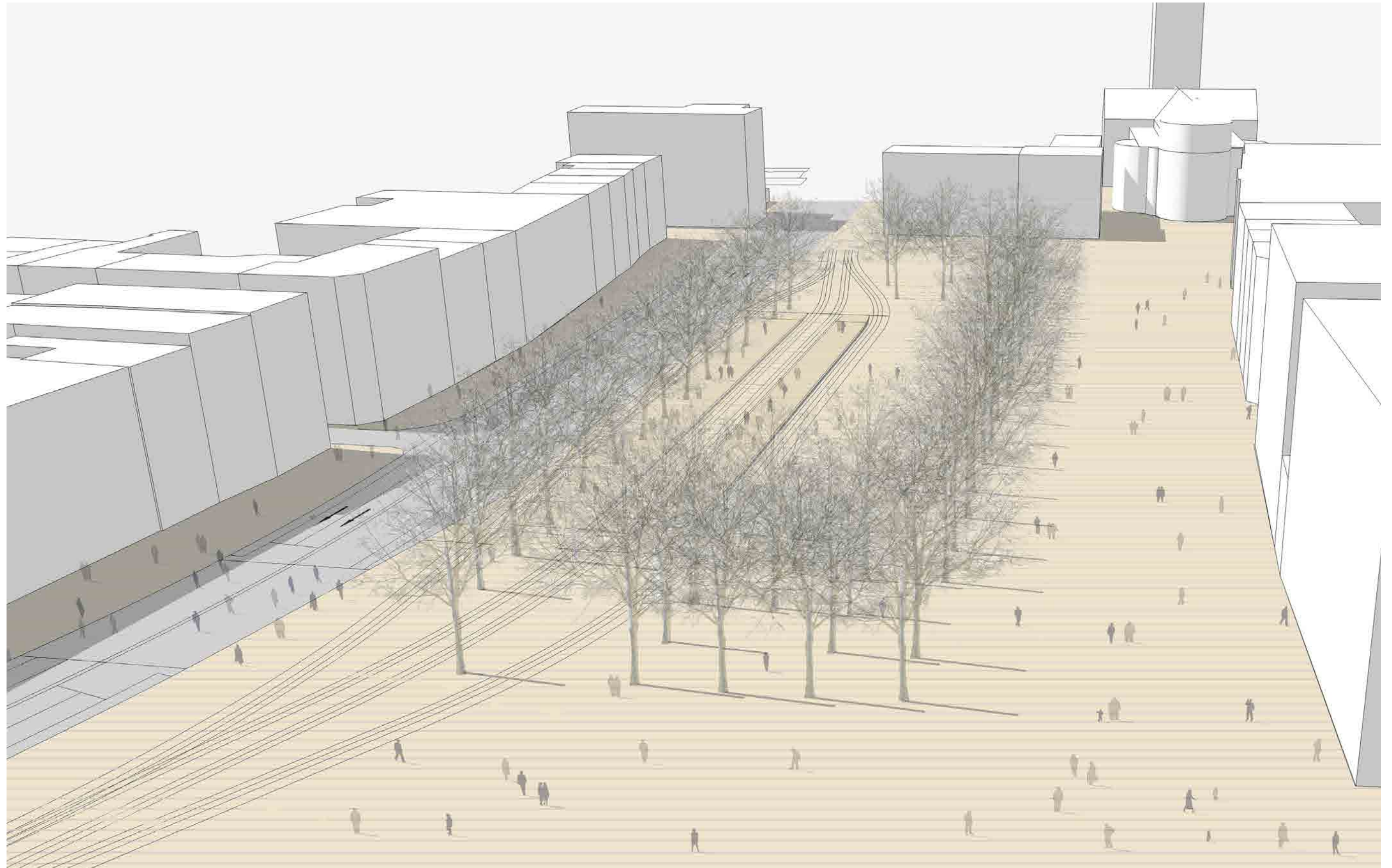
Foto - Bestand - Blick über den Neumarkt aus der Schildergasse

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 3: Neumarkt



Blick über den Neumarkt aus der Schildergasse - Erweiterung des Platzes Richtung Norden

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 3: Neumarkt



Untersuchung Haltestelle Neumarkt: **Variante Südliche Mittelbahnstege**

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 3: Neumarkt



Untersuchung Haltestelle Neumarkt: **Variante Südliche Mittelbahnstege** - Position Fahrleitungsmasten

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 3: Neumarkt



Untersuchung Haltestelle Neumarkt: **Variante Umfahrung** - Position Fahrleitungsmasten



### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 3: Neumarkt



Bestand - Blick von Westen nach Osten

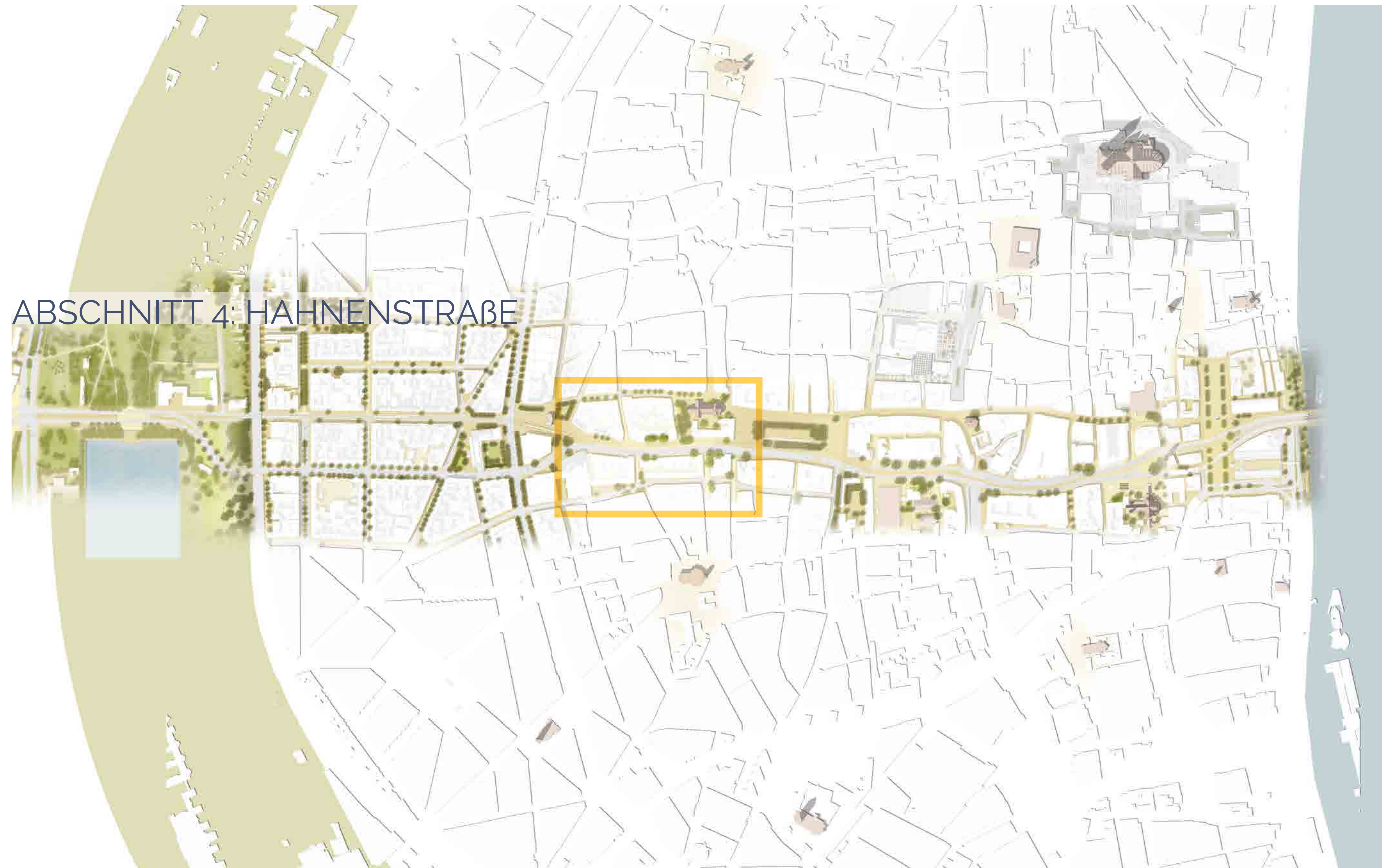
### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 3: Neumarkt



Haltestelle Neumarkt: **Variante Südliche Mittelbahnsteige**  
Perspektive - Blick von Westen nach Osten



Haltestelle Neumarkt: **Variante Südliche Mittelbahnsteige - ZOOM**  
Perspektive - Blick von Westen nach Osten



ABSCHNITT 4: HAHNENSTRAÙE

## 3.1 Stadtbahn oberirdisch

### Abschnitt 4

### Hahnenstraße

Ihre Dimensionen (Überdimensionierung) erhielt die Hahnenstraße während des Zweiten Weltkrieges, als Zentrum der Planungen einer Ost-West-Achse (Aufmarsch-Achse) mit einer Breite von 68 Metern. 1939 begann der Durchbruch zur Pipinstraße. Diese Planung konnte kriegsbedingt jedoch nicht gänzlich umgesetzt werden. Zur Internationalen Verkehrsausstellung (1940) wurde die Hahnenstraße auf eine Breite von 28 Metern ausgebaut.

Heute ist die Hahnenstraße ein Zeugnis der Nachkriegsmoderne. 1945 erteilte die Stadt Köln Rudolf Schwarz (siehe Historische Entwicklung Ost-West-Achse) den Auftrag zur Gesamtgestaltung der Stadt Köln. Der Architekt Wilhelm Riphahn entwickelte zusätzlich einen „Aufbauplan“, welcher auf eine Verbindung zwischen Neumarkt und Rudolfplatz abzielte.

Diese sollte als Flanier- und Kulturmeile mit großstädtischem Charakter eine Verknüpfung schaffen zwischen den Gründerzeitbauten am Ring und der niederen Bebauung der Altstadt. Heute stehen die meisten Gebäude in der Hahnenstraße unter Denkmalschutz.

Durch die Reduzierung und Begradigung der Verkehrsflächen werden breite, fußläufige Bereiche geschaffen. Eine einheitliche Belagswahl (ebenfalls für die Gleistrasse) beruhigt die Situation zusätzlich. So entsteht ein Rahmen für die Riphahn-Bauten sowie eine gestalterische Verbindung zwischen Neumarkt und Rudolfplatz. Auch in der Hahnenstraße werden die Nord-Süd-Verknüpfungen durch „Pflaster-Teppiche“ hervorgehoben. Der Pastor-Könn-Platz mit St. Aposteln wird über eine Zange zum Neumarkt an- und eingebunden.

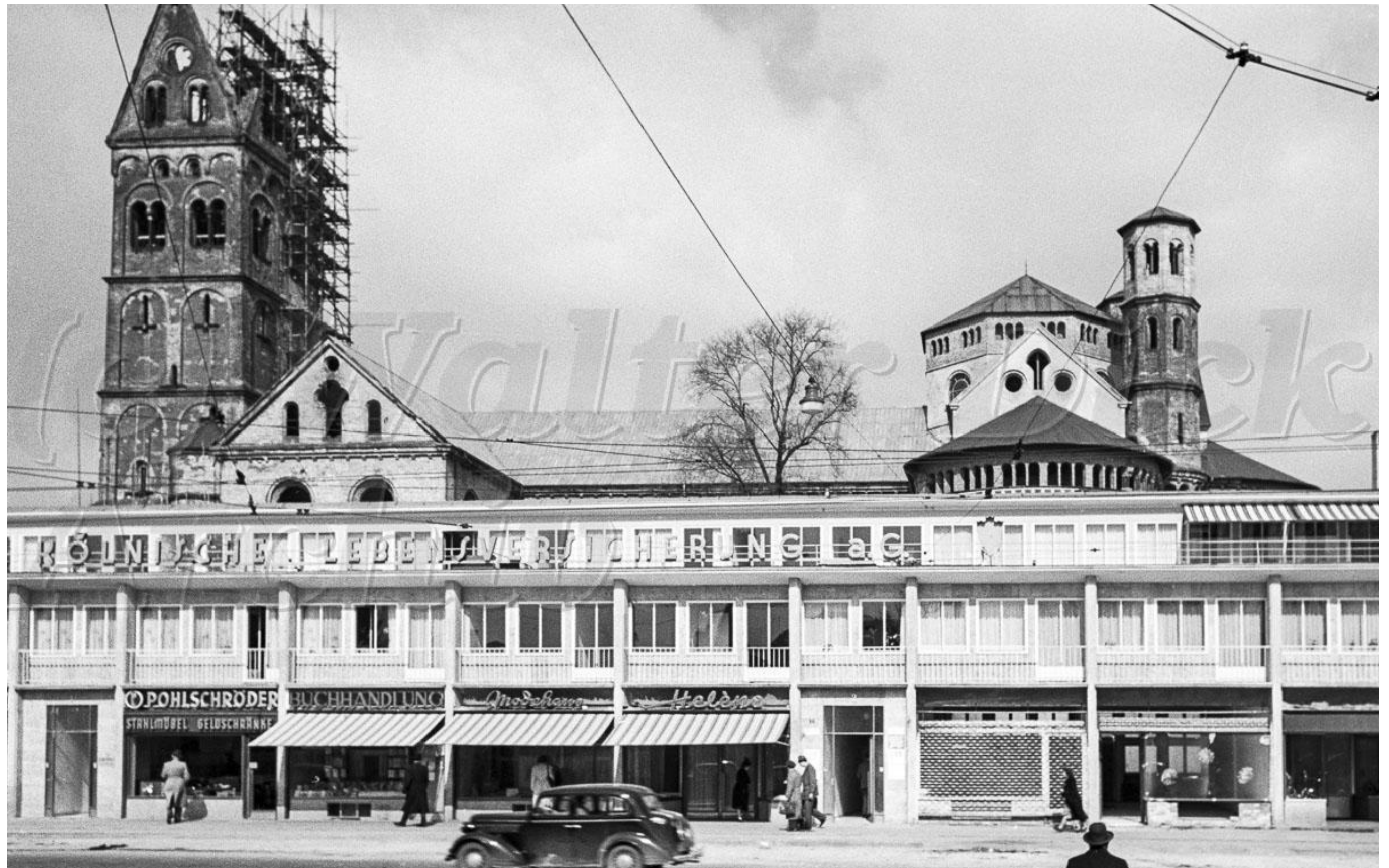
### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 4: Hahnenstraße - Historische Entwicklung



Durchbruch zwischen Hahnenstraße und Neumarkt 1939

Blick von Westen Richtung Osten

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 4: Hahnenstraße - Historische Entwicklung



Hahnenstraße 1951

Blick auf St. Aposteln/Riphahn Gebäude

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 4: Hahnenstraße



Luftbild - Bestand





### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 4: Hahnenstraße



Lageplan - Neuplanung



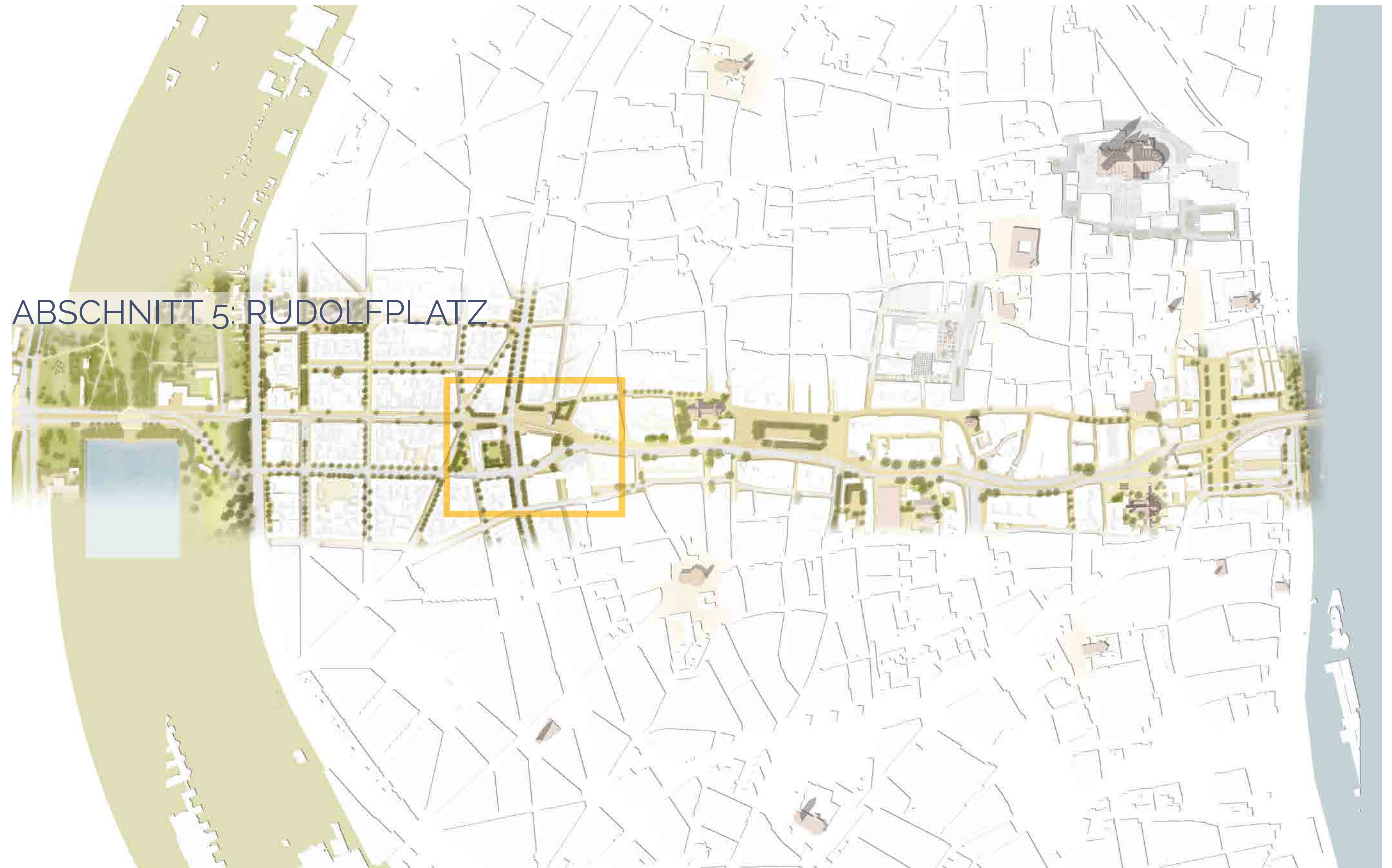
### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 4: Hahnenstraße



Lageplan - Neuplanung

Ausschnitt Hahnenstraße Höhe Einmündung Apostelnkloster - Plandarstellung ohne Bäume

### 3.1 Optimierter Masterplan (Stadtbahn oberirdisch)



ABSCHNITT 5: RUDOLFPLATZ

## 3.1 Stadtbahn oberirdisch

### Abschnitt 5

### **Rudolfplatz**

Der Rudolfplatz war im historischen Kontext kein eigenständiger Platz, sondern als Hahnentor Teil der mittelalterlichen Befestigungsmauer. Im Zuge des Abbruchs der Befestigung wandelte sich das Tor zum Solitär. Dieser Solitär stand im Verlauf der Geschichte in unterschiedlich ausgestalteten Platzsituationen. Der Platz bildete dabei immer ein Tableau für das Tor.

Heute ist der Platz stark durch den Verkehr fragmentiert und nicht als Einheit wahrnehmbar. Hinzu kommt eine Vielzahl von unterschiedlichen Bodenbelägen und Einbauten. Durch die Herausnahme des Pkw-Verkehrs aus der Platzfläche beziehungsweise die Freistellung des Hahnentors durch eine Veränderung der angrenzenden Bebauung gelingt es, wieder eine geschlossene Platzfläche herzustellen und den Gesamtraum wieder zu verdeutlichen. Hierbei wird über die

Einheitlichkeit des Materials eine ruhige Atmosphäre geschaffen. Die Weite und Klarheit des Platzes inszeniert das Objekt „Hahnentor“. Ein weiterer gestalterischer Fokus liegt auf der behutsamen Integration der Haltestelle. Diese wird in die Platzfläche integriert, ist barrierefrei zu betreten und bildet nur minimale Kanten aus (siehe Abb. S.114).

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 5: Rudolfplatz - Historische Entwicklung



Rudolfplatz 1878

Blick von Westen Richtung Osten

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 5: Rudolfplatz - Historische Entwicklung



Hahnentor eingebunden in die Stadtmauer

Rudolfplatz 1880

Blick von Westen Richtung Osten



### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 5: Rudolfplatz - Historische Entwicklung



#### Fragmentierung

#### Hahnentor (1899)

- 1881 Beginn Abbruch der mittelalterlichen Stadtmauer / vier Torburgen werden in das anschließende Stadtkonzept integriert
- Anschließend Restaurierung des Hahnentors und Einrichtung eines historischen Museums

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 5: Rudolfplatz - Historische Entwicklung



Inszenierung

Rudolfplatz 1900

Blick von Westen Richtung Osten

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 5: Rudolfplatz - Historische Entwicklung



Rudolfplatz 1960  
Blick von Westen Richtung Osten

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 5: Rudolfplatz - Historische Entwicklung - Résumé

- Wandlung des Ortes: Vom Teil der Befestigung zum Solitär
- Der Platz wird zum Tableau für das Hahnentor

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 5: Rudolfplatz - Stand heute



Zerschnitten durch Verkehr

Rudolfplatz heute

Blick von Westen Richtung Osten

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 5: Rudolfplatz - Stand heute



Zerschnitten durch Verkehr

Rudolfplatz heute

Blick von Westen Richtung Osten

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 5: Rudolfplatz - Stand heute



Bestandsfotos (02.05.2016)



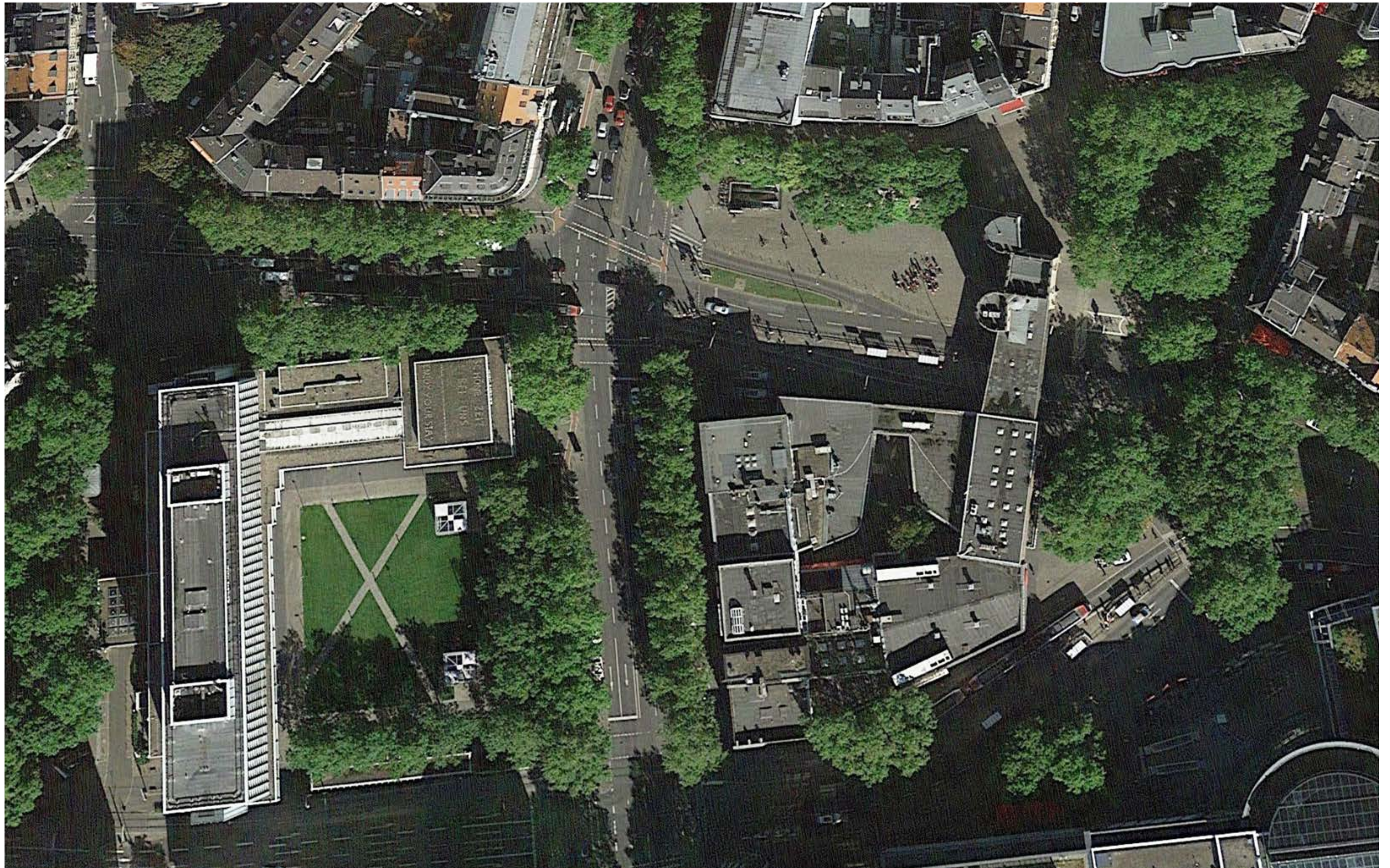
Rudolfplatz heute

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 5: Rudolfplatz - Stand heute - Résumé

- Vielzahl von unterschiedlichen Bodenbelägen
- Zerschnitten durch Verkehr
- Der Platz ist nicht als Einheit wahrnehmbar
  
- + Tableau wieder herstellen
- + Gesamt-Raum verdeutlichen



### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 5: Rudolfplatz



Luftbild - Bestand

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 5: Rudolfplatz



Lageplan - Neuplanung

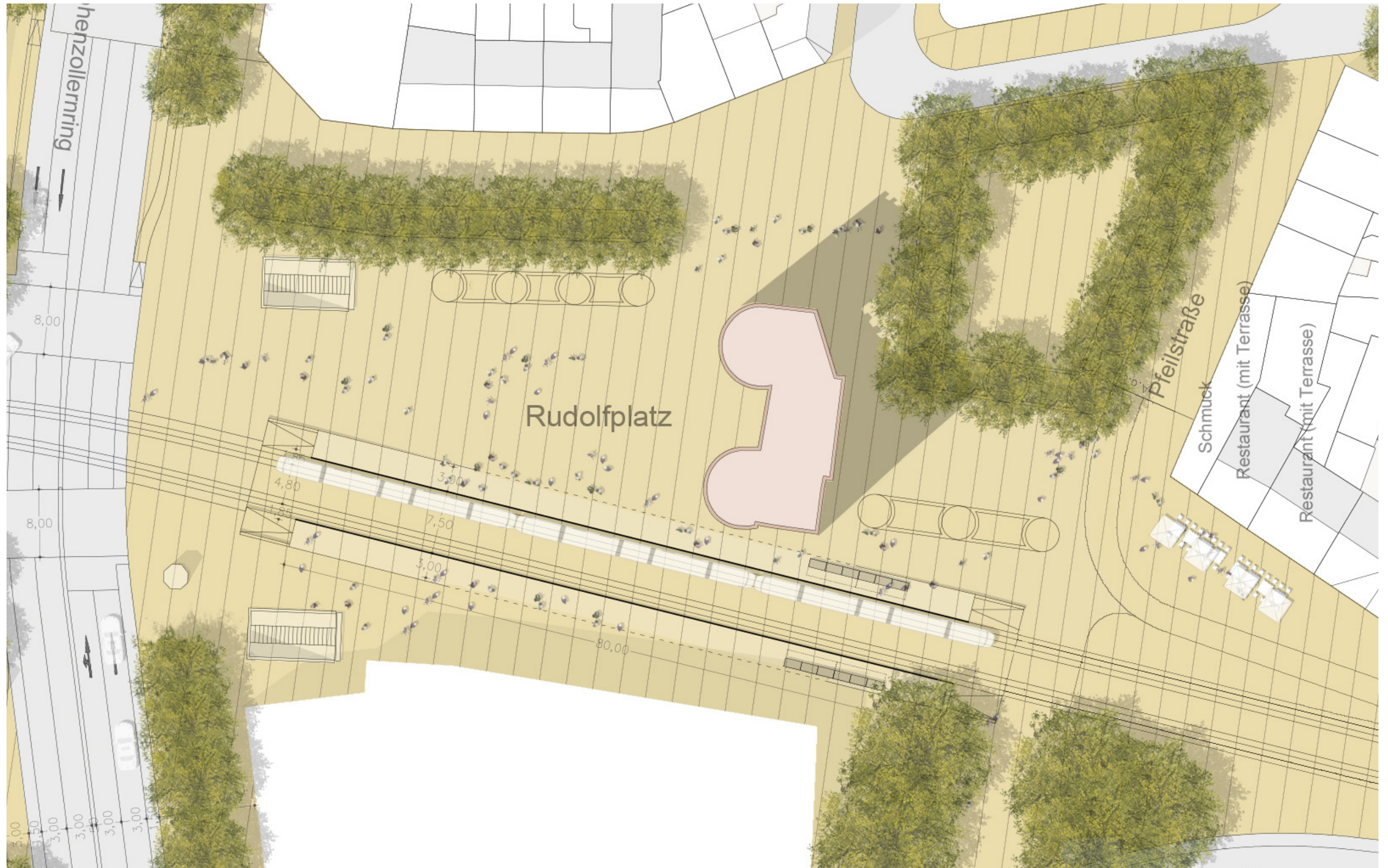
Hervorhebung Stadtbahn und Haltestelle

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 5: Rudolfplatz



Lageplan - Neuplanung

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 5: Rudolfplatz



Lageplan - Neuplanung - ZOOM

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 5: Rudolfplatz



Beispiel Haltestelle - Reims/Frankreich

Beispiel durchgehende Materialität (In Köln sind Fahrleitungen und Fahrleitungsmasten erforderlich)

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 5: Rudolfplatz



Bestand - Blick von Westen nach Osten

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 5: Rudolfplatz



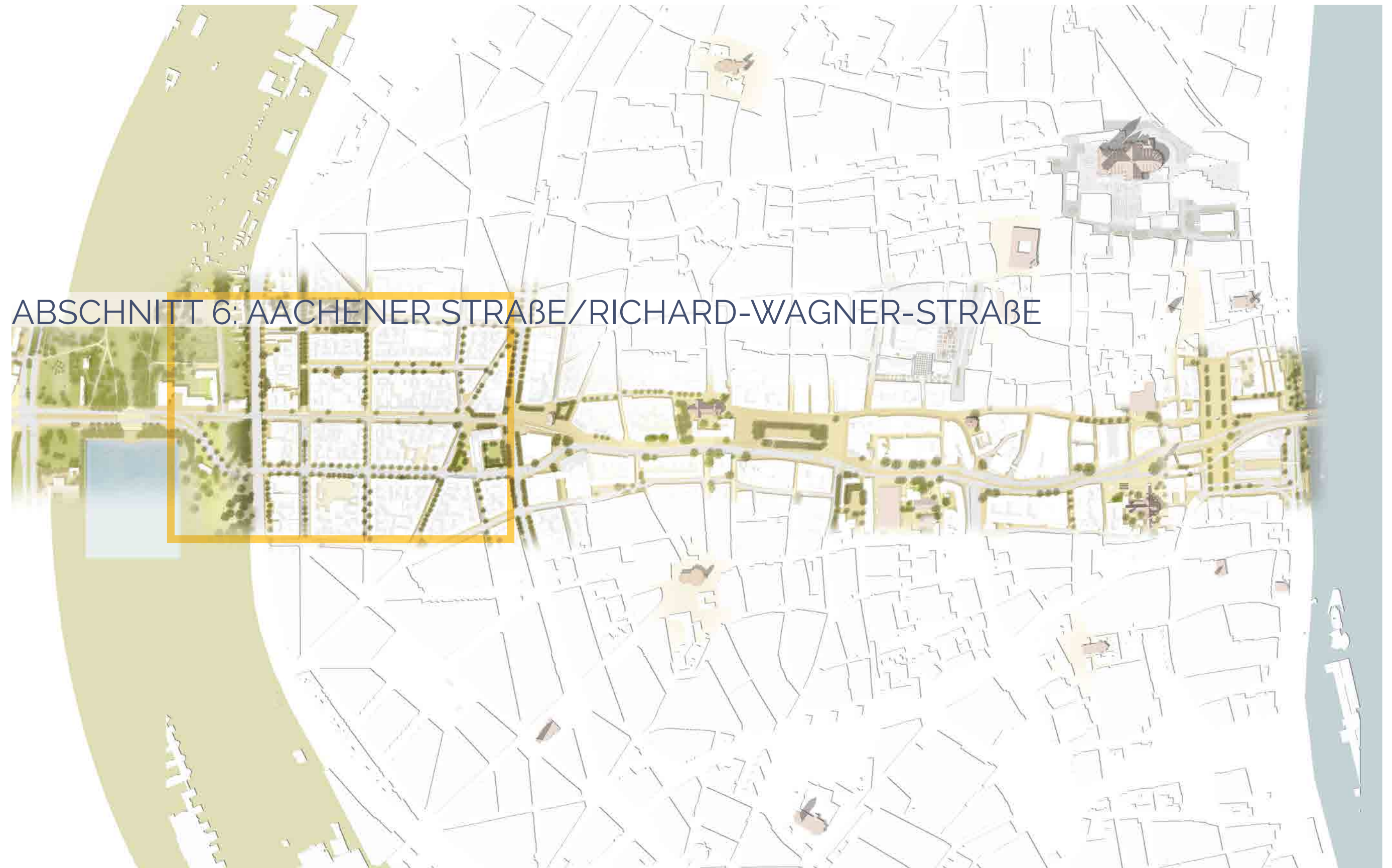
Perspektive - Blick von Westen nach Osten

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 5: Rudolfplatz



Perspektive - Blick von Westen nach Osten - ZOOM





ABSCHNITT 6: AACHENER STRASSE/RICHARD-WAGNER-STRASSE

## 3.1 Stadtbahn oberirdisch

### Abschnitt 6

#### **Aachener Straße/Richard-Wagner-Straße**

##### Aachener Straße

Die Aachener Straße weist besondere Qualitäten auf. Neben einer großen Anzahl von außergastronomischen Angeboten sind es vor allem die Gründerzeitfassaden, die der Straße ihren Charme verleihen.

Das Konzept sieht die Chance, die komplette Straße als langgezogenen Platz zu definieren und einen urbanen Raum für Mehrfachnutzung zu schaffen. Über die Einheitlichkeit des Belages des Fußgängerbereichs und der Gleisanlage sowie der Belagsfarben im Bereich der Straße (farbiger Asphalt) werden die Verkehrs- und Fußgängerflächen zu einer Einheit zusammengezogen.

Im Umfeld der Aachener Straße werden die bestehenden Baumstrukturen ergänzt. Über diese Struktur sowie „Pflaster-Teppiche“ werden wichtige Orte wie z.B. der Brüsseler Platz angebunden.

Auf dem neuen langgezogenen „Platz“ Aachener Straße wird die Baumstruktur derzeit in zwei Varianten gedacht: Zum einen als „Baumhalle“, welche aus hoch aufgeasteten, in weiten regelmäßigen Abständen gesetzten Bäumen besteht. Zum anderen Solitäre, welche den Platzcharakter des Raumes unterstreichen.

##### Richard-Wagner-Straße

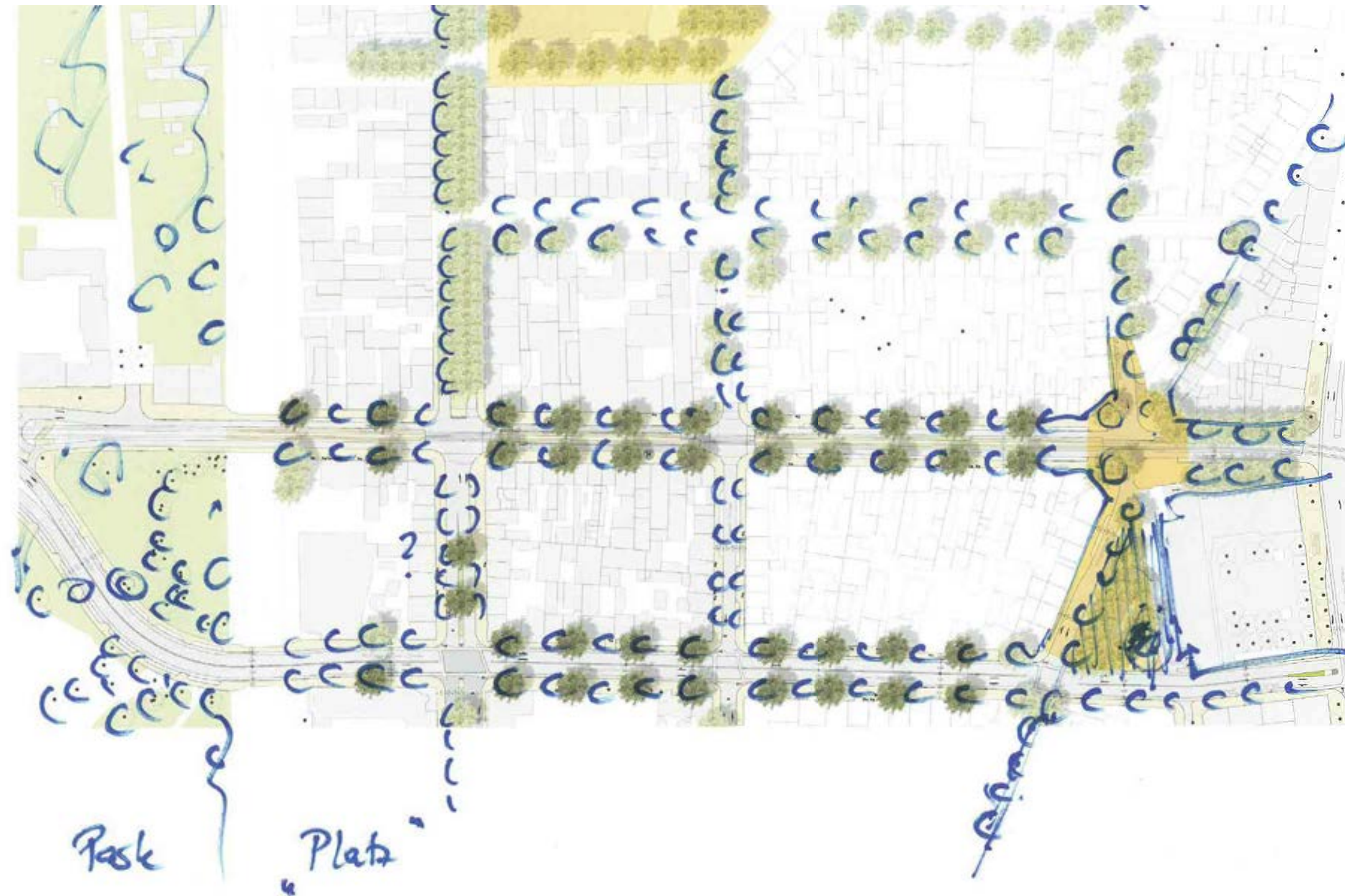
Die Richard-Wagner-Straße wird als Teil des Gesamtkonzeptes aufgewertet. Die bestehende Baumstruktur wird ergänzt. Durch die Umplanung des Verkehrs wird der fußläufige Bereich vergrößert. Um diesen Bereich zu zonieren und nutzbare Räume zu schaffen, wird eine Möblierung vorgeschlagen. Diese besteht aus einer modularen Kombination von den Fassaden zugewandten Bänken und der Straße zugewandten Heckenkörpern (siehe Abb. S.129). Die Möbel können individuell von den Anwohnern genutzt werden und fördern das urbane Leben und die Identifikation mit dem Ort.

3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 6: Aachener Straße/Richard-Wagner-Straße - Historische Entwicklung



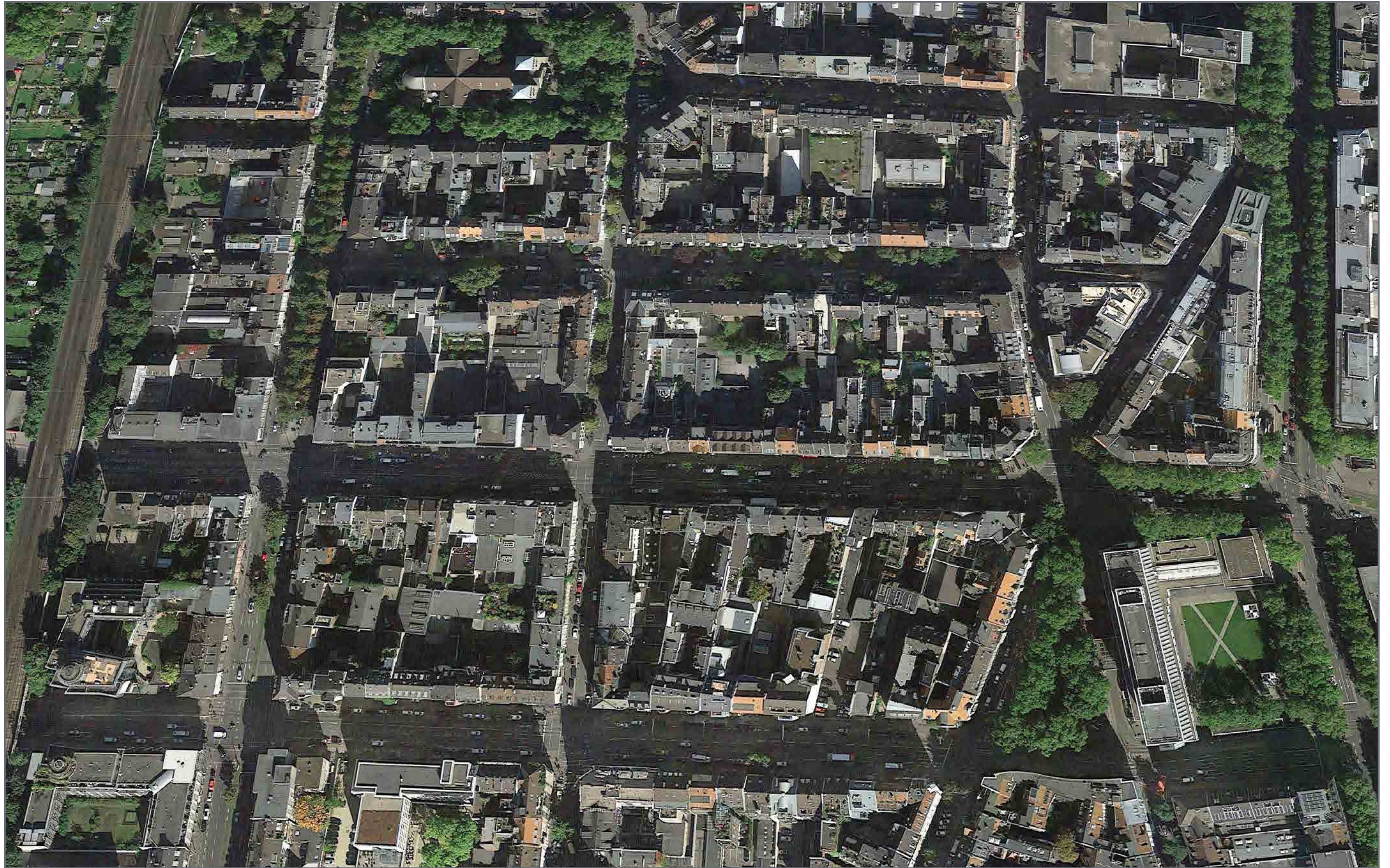
Aachener Straße 1956  
Blick von Westen Richtung Osten

3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 6: Aachener Straße/Richard-Wagner-Straße



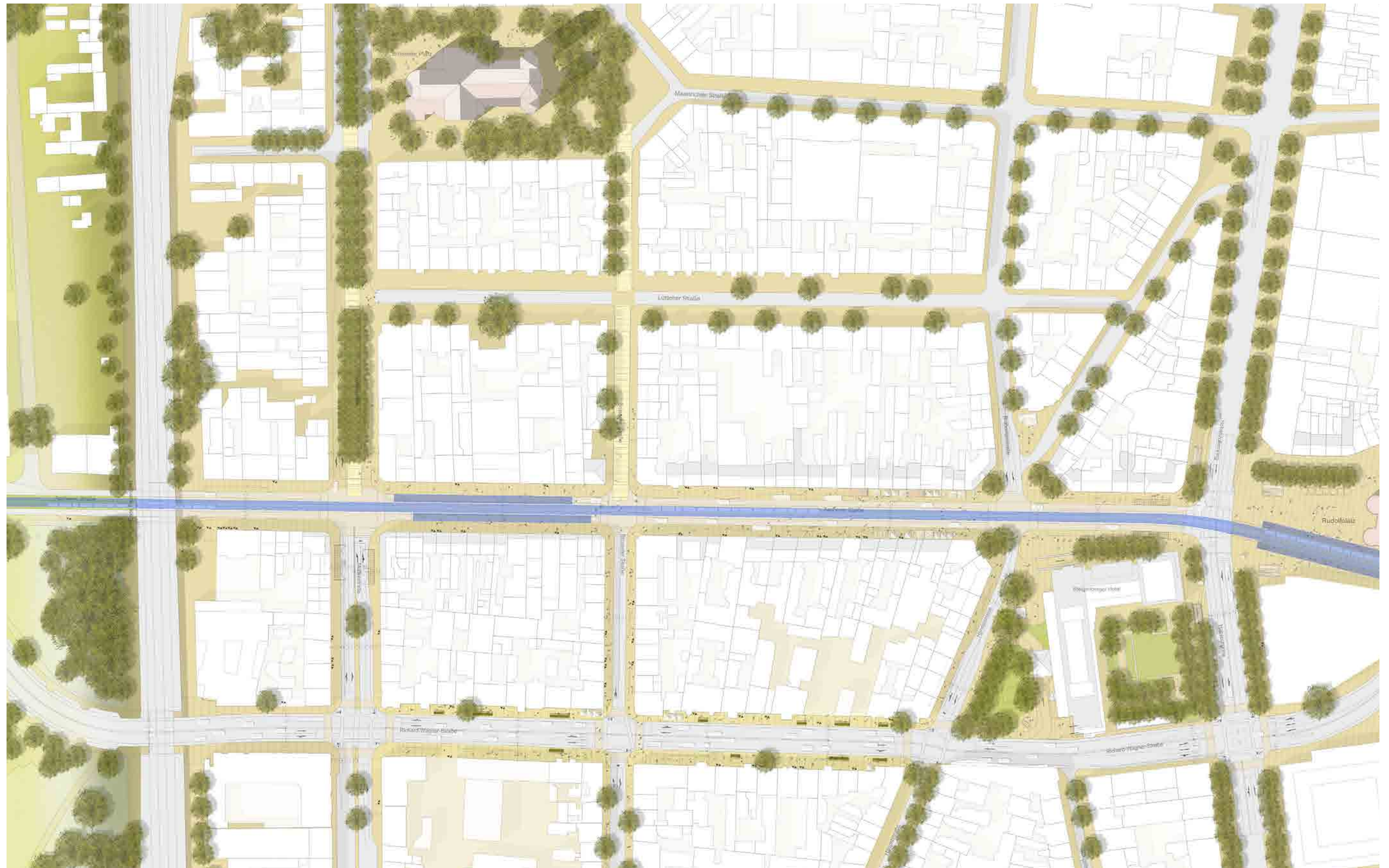
Skizze - Aachener Straße - Baumstruktur

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 6: Aachener Straße/Richard-Wagner-Straße



Luftbild - Bestand

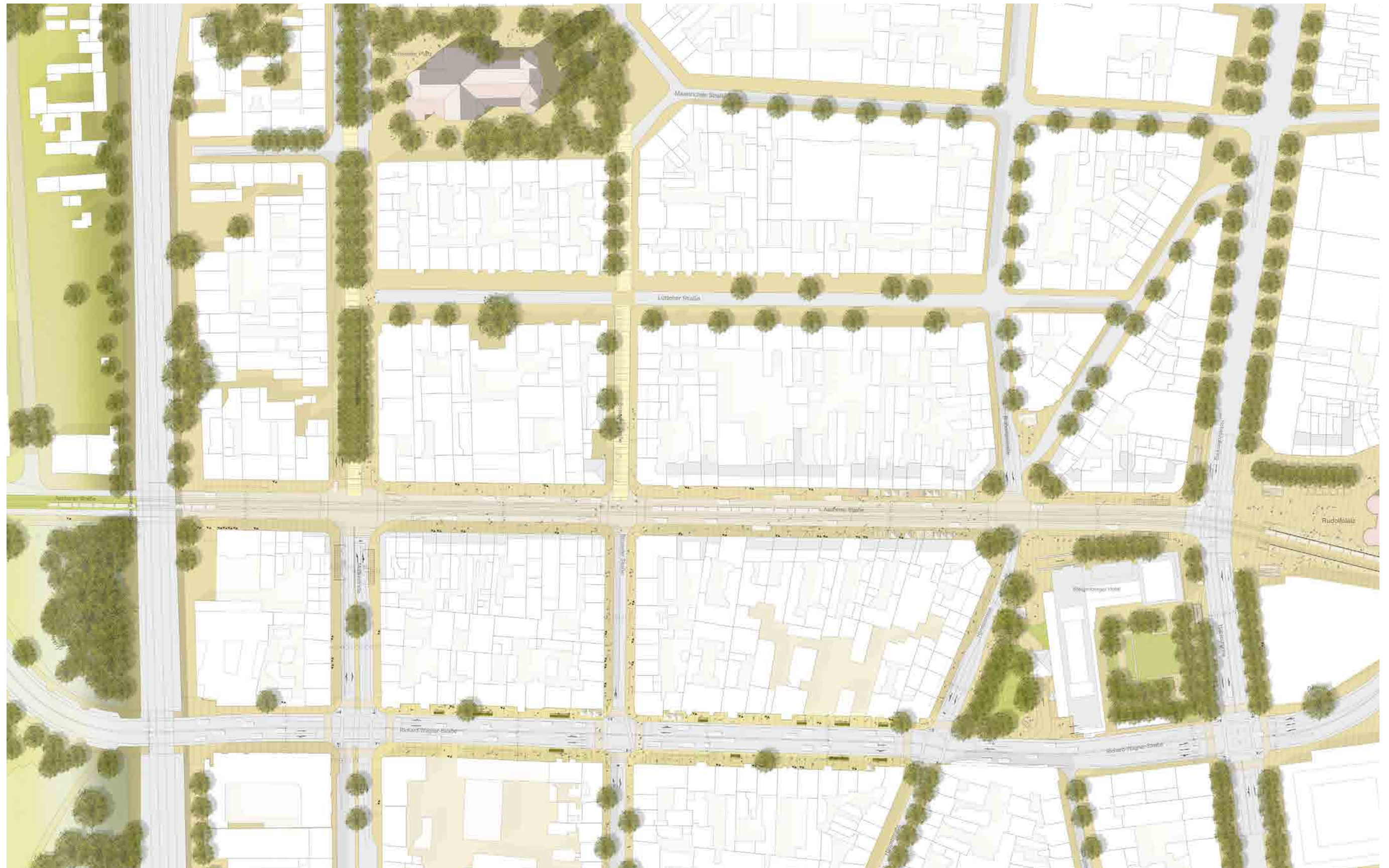
### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 6: Aachener Straße/Richard-Wagner-Straße



Lageplan - Neuplanung - Darstellung ohne Bäume

Hervorhebung Stadtbahn und Haltestelle

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 6: Aachener Straße/Richard-Wagner-Straße



Lageplan - Neuplanung - Darstellung ohne Bestandsbäume im Bereich Aachener Straße

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 6: Aachener Straße/Richard-Wagner-Straße



Lageplan - Neuplanung - Ergänzung Baumstruktur  
Variante BAUMHALLE



### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 6: Aachener Straße/Richard-Wagner-Straße



Lageplan - Neuplanung - Ergänzung Baumstruktur  
Variante SOLITÄRBÄUME

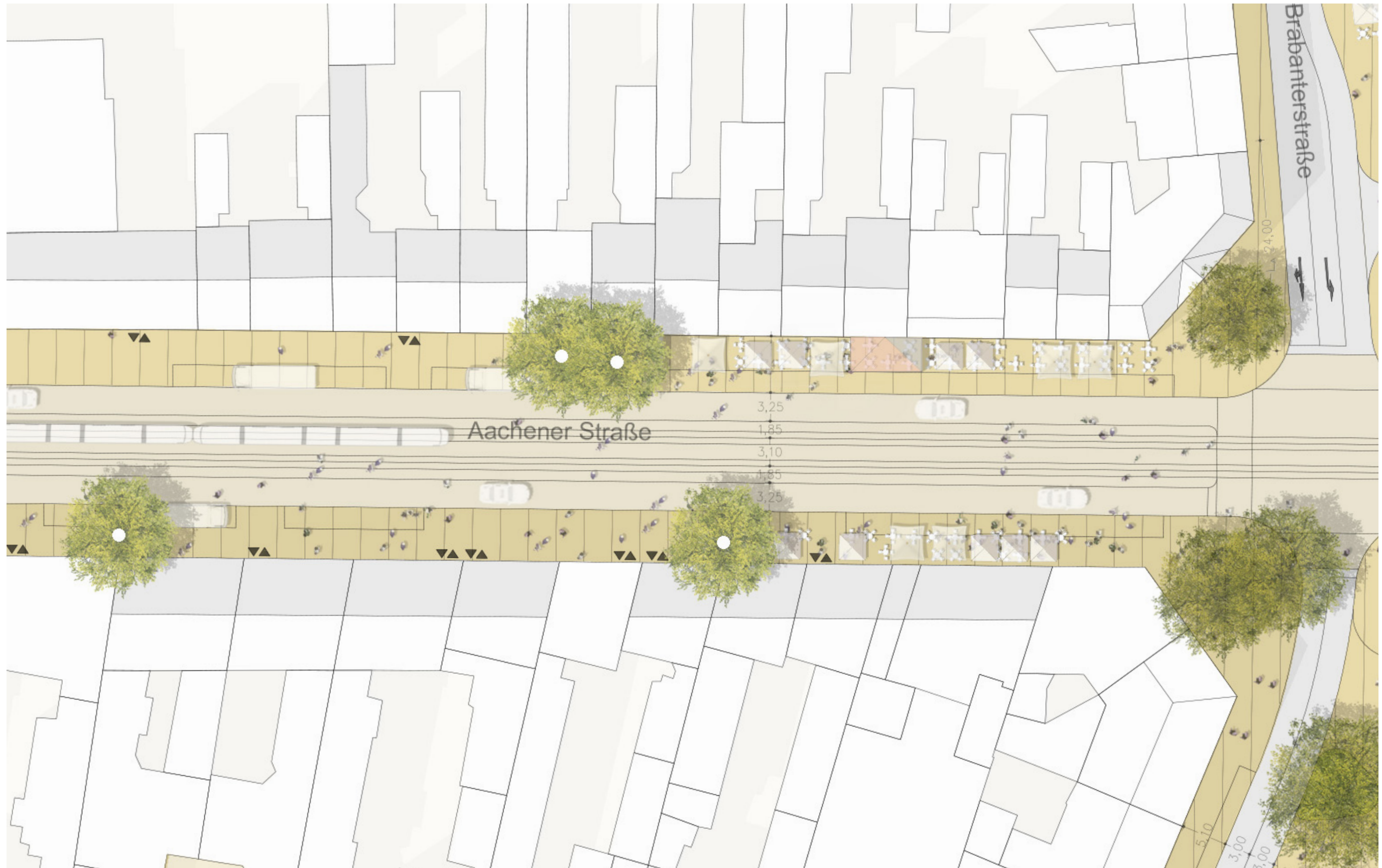
### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 6: Aachener Straße/Richard-Wagner-Straße



Lageplan - Neuplanung - Baumstruktur Solitärbäume

Ausschnitt Aachener Straße/Richard-Wagner-Straße Höhe Moltkestraße/Brüsseler Straße

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 6: Aachener Straße/Richard-Wagner-Straße



Lageplan - Neuplanung - Baumstruktur Solitärbäume

Ausschnitt Aachener Straße Höhe Brabanter Straße

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 6: Aachener Straße/Richard-Wagner-Straße



Aachener Straße - Bestand - Blick von Osten nach Westen

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 6: Aachener Straße/Richard-Wagner-Straße



Aachener Straße - Blick von Osten nach Westen (Variante SOLITÄRBÄUME)

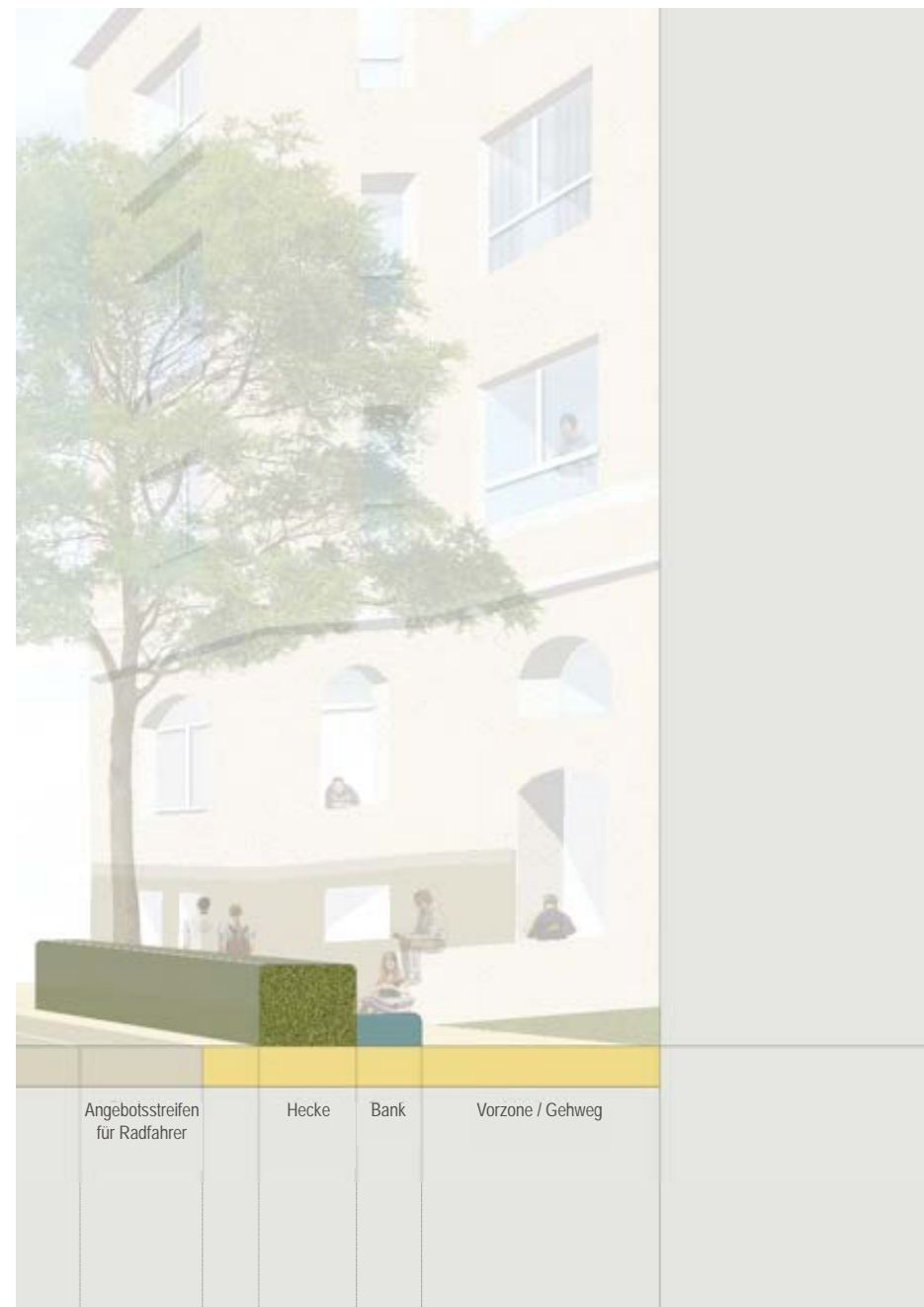
### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 6: Aachener Straße/Richard-Wagner-Straße



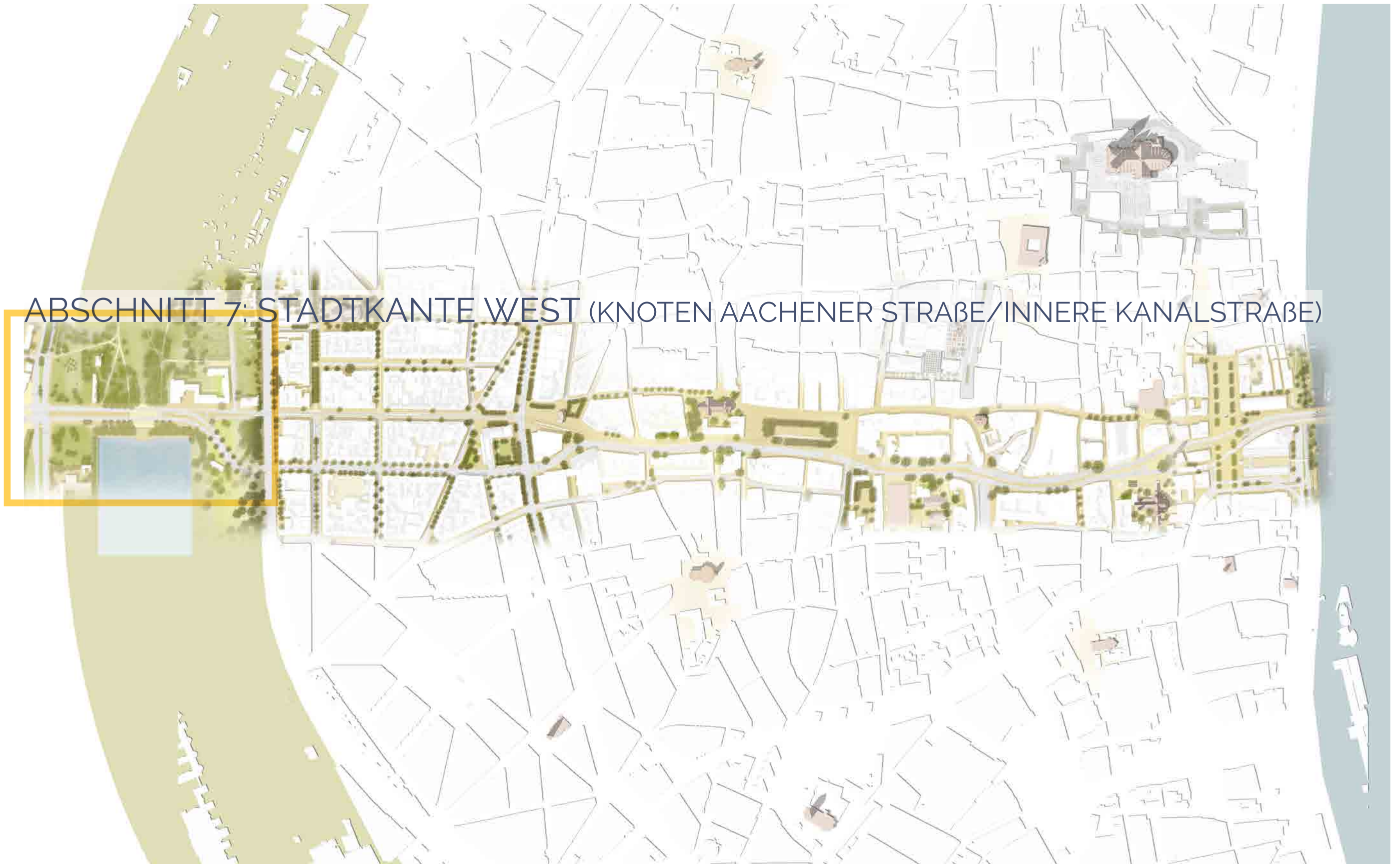
Lageplan - Neuplanung

Ausschnitt Richard-Wagner-Straße Höhe Brüsseler Straße

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 6: Aachener Straße/Richard-Wagner-Straße



Richard-Wagner-Straße - Ausstattungselement BANK (Beispiel)



ABSCHNITT 7: STADTKANTE WEST (KNOTEN AACHENER STRASSE/INNERE KANALSTRASSE)



## 3.1 Stadtbahn oberirdisch

### Abschnitt 7

### **Stadtkante West**

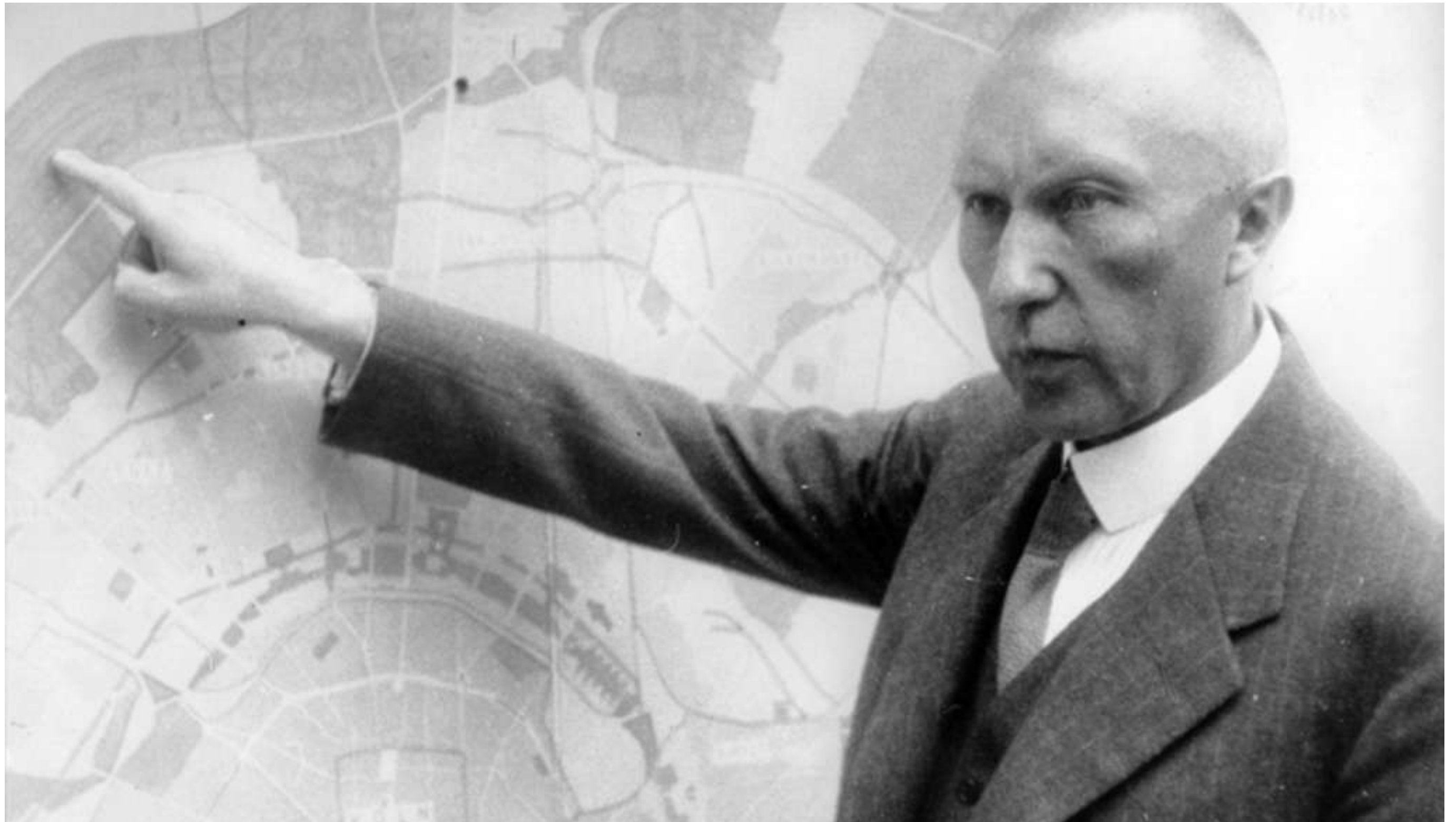
Die westliche Stadtkante der Innenstadt bildet heute der Kölner Grüngürtel. Ehemals fand sich hier ein um die Vorstädte gelegter Festungsring (erbaut 1873-1881).

Nach dem Ersten Weltkrieg mussten die Befestigungsanlagen aufgrund der Bestimmungen des Vertrages von Versailles geschleift werden.

Die Ausbildung eines „Grünen Ringes“ im Bereich der ehemaligen Befestigungsanlagen war ein Anliegen des damaligen Oberbürgermeisters Konrad Adenauer (Amtszeit: 1917-1933). Nach dem Generalbebauungsplan des Hamburger Stadtplaners Fritz Schumacher wurden die ehemaligen Befestigungsanlagen ab 1922 in einen Park umgewandelt.

Der „Grüne Ring“ ist heute ein identitätsstiftendes Element im Gesamtgefüge der Stadt.

Im Bereich des Aachener Weihers ist der Ring durch die Ost-West-Achse überlagert. Es kommt zu einer Störung. Ziel des Konzeptes ist es, eine neue Verknüpfung herzustellen und die räumlichen Zusammenhänge zu stärken. Durch die Verlegung der Haltestelle wird die Störung in der Parkstruktur verringert. Die Haltestelle wird westlich der Kreuzung Aachener Straße/Innere Kanalstraße in einen Platz integriert. Das Gleisbett innerhalb der „Nahtstelle“ Grüngürtel wird als Rasengleis ausgebildet. Das Rasengleis endet vor der Eisenbahnbrücke. Die Park-Achse, welche auf den Mittelpunkt des Aachener Weihers zielt, wird im Bereich des Gleises als steinerner „Teppich“ ausgebildet, um eine optische Verbindung herzustellen.

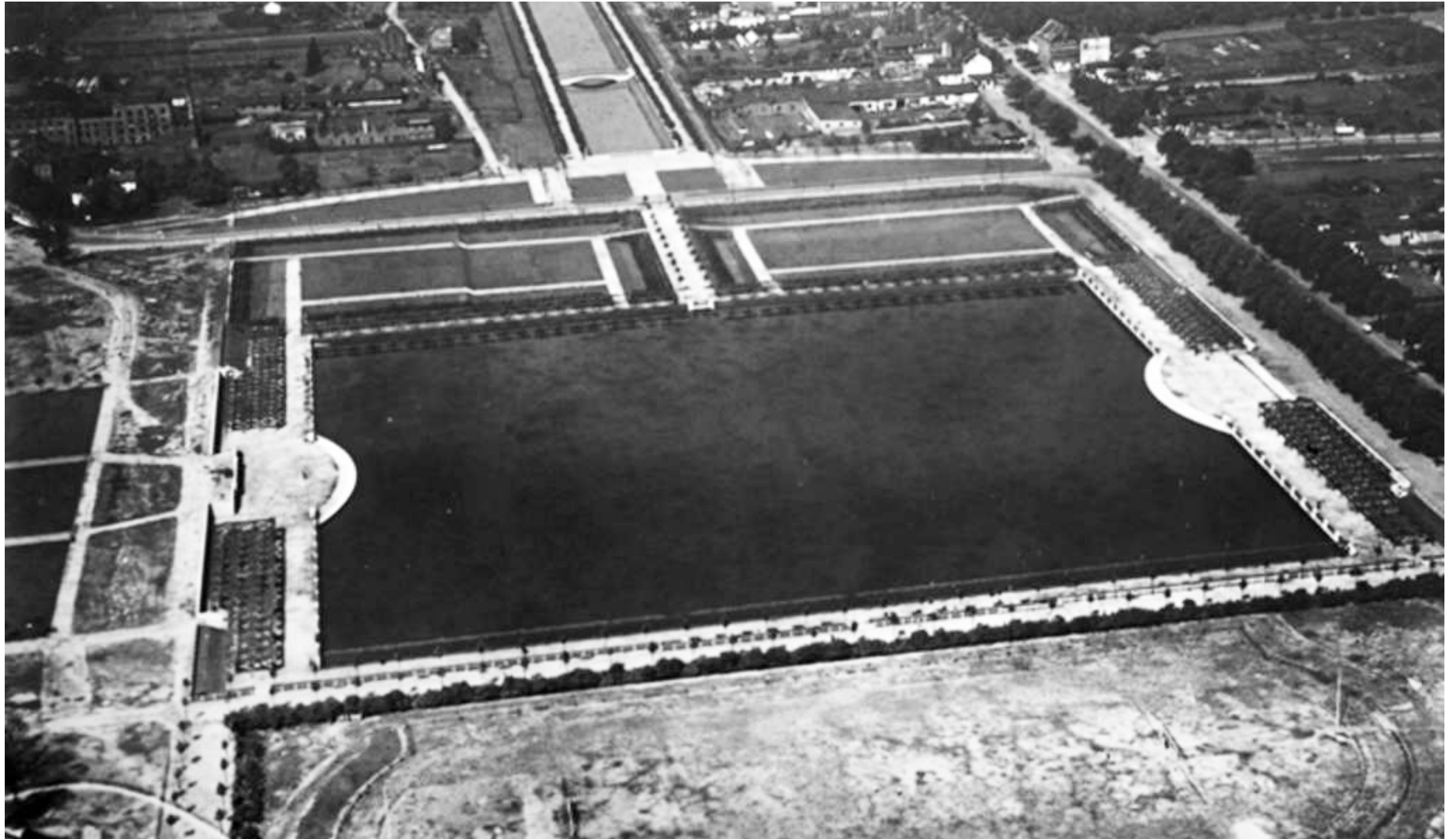


## Transformation

Konrad Adenauer vor einem Plan des „Grünen Ringes“ (um 1920)

- nach dem Vertrag von Versailles (Juni 1919) müssen alle Befestigungsanlagen geschliffen werden
- Anlage eines Grüngürtels (auf dem Gebiet der ehemaligen Befestigungsanlagen nach Fritz Schumacher)

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 7: Stadtkante West - Historische Entwicklung



Prägnante Baumstrukturen

Stadtkante West / Aachener Weiher (1929)

Blick von Osten nach Westen

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 7: Stadtkante West - Historische Entwicklung



Der grüne Ring als Teil der Stadtstruktur

Aachener Weiher (Ohne Datierung)

Blick von Westen nach Osten



Spaziergang am Aachener Weiher (1925)



Spielende Kinder am Aachener Weiher (1969)

Der Aachener Weiher als identitätsstiftender Teil des Stadtbildes

- Wandlung des Ortes: Vom Teil der Festung zum Grün-Raum
- Manifestation des „Grünen Ringes“ im Bild der Stadt
- Überlagerung des „Grünen Ringes“ durch OST-WEST-ACHSE

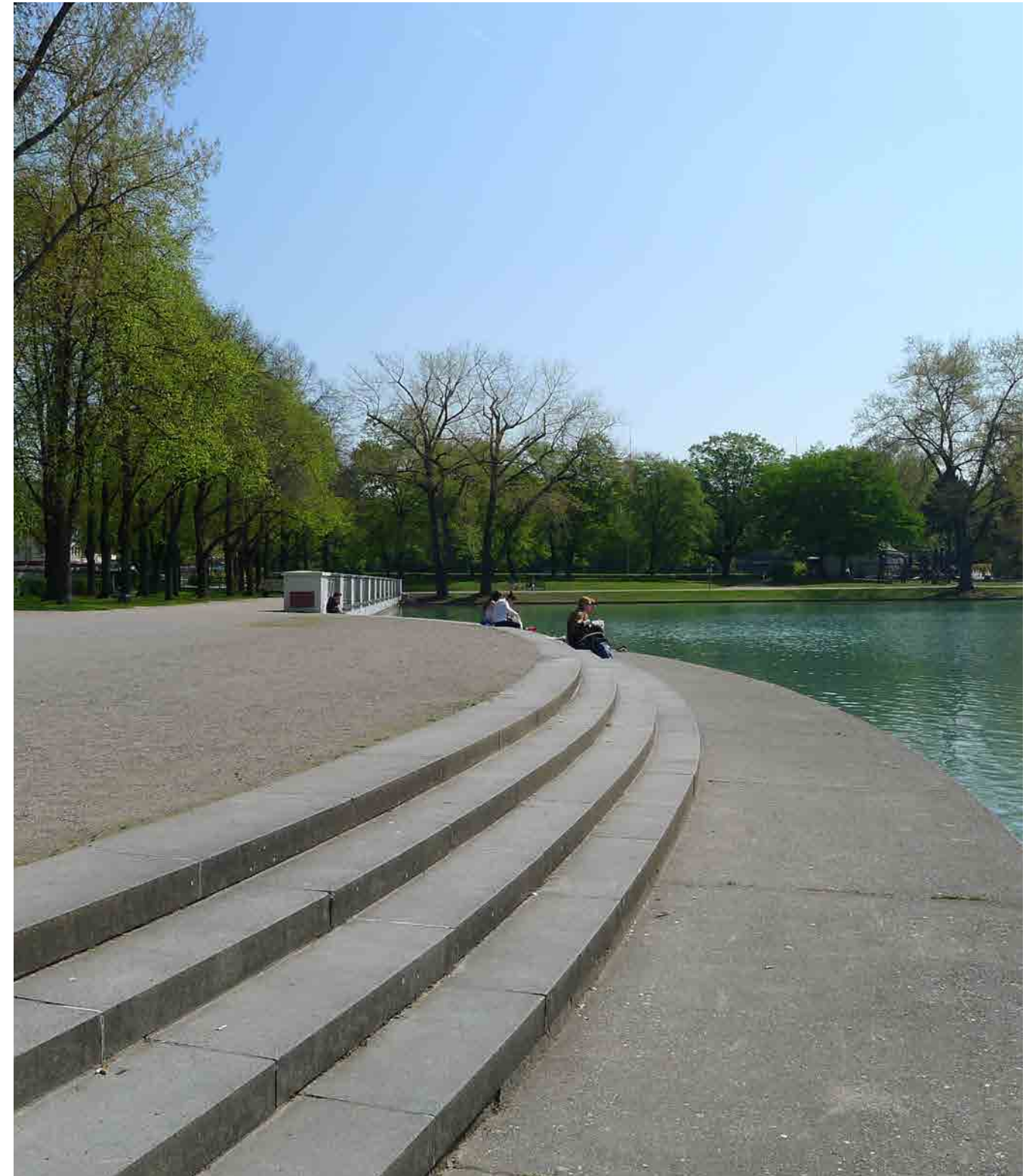
### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 7: Stadtkante West - Stand heute



Hiroshima-Nagasaki-Park 2004

Öffentlicher Grün-Raum

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 7: Stadtkante West - Stand heute

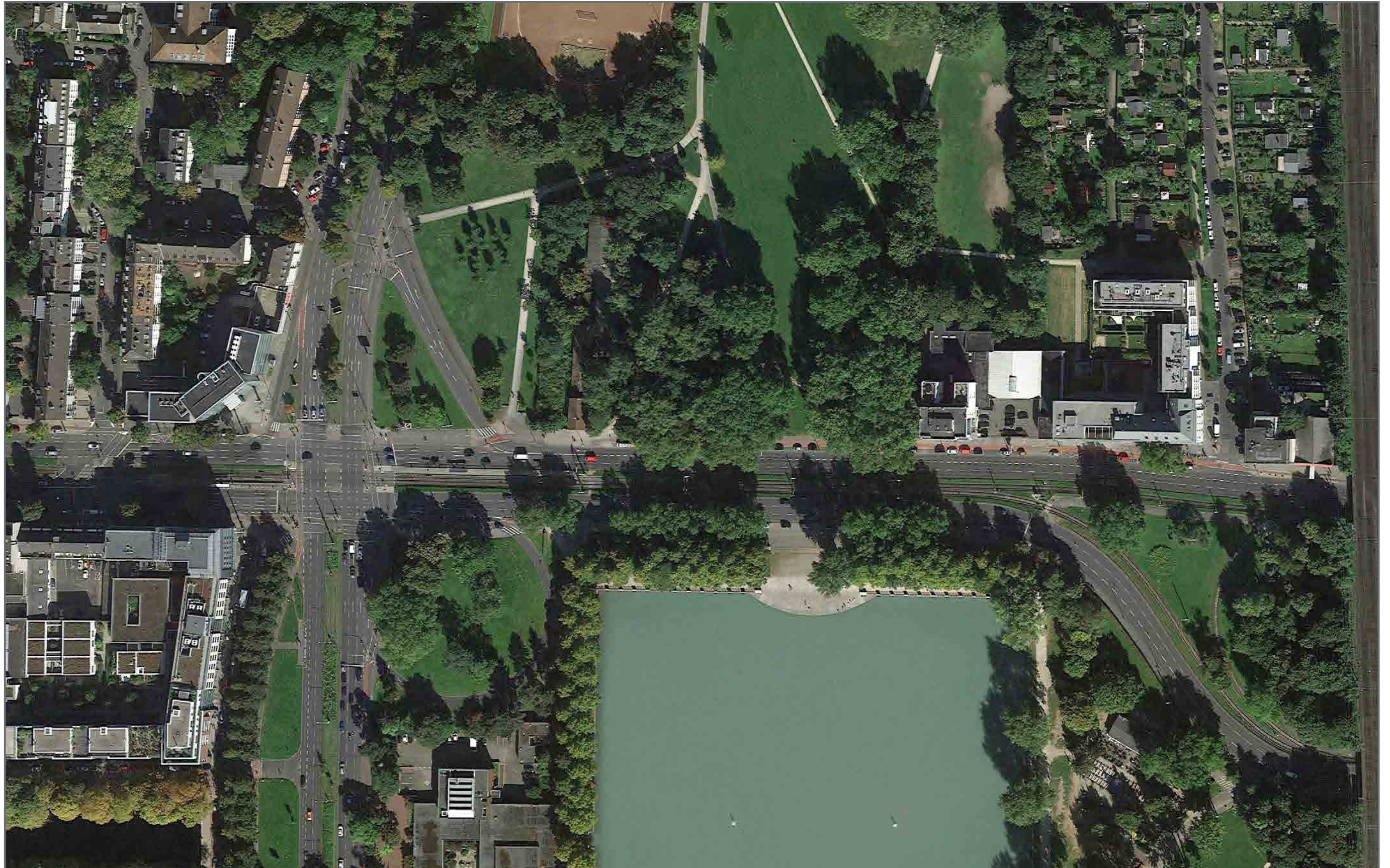


Bestandsfotos (02.05.2016)



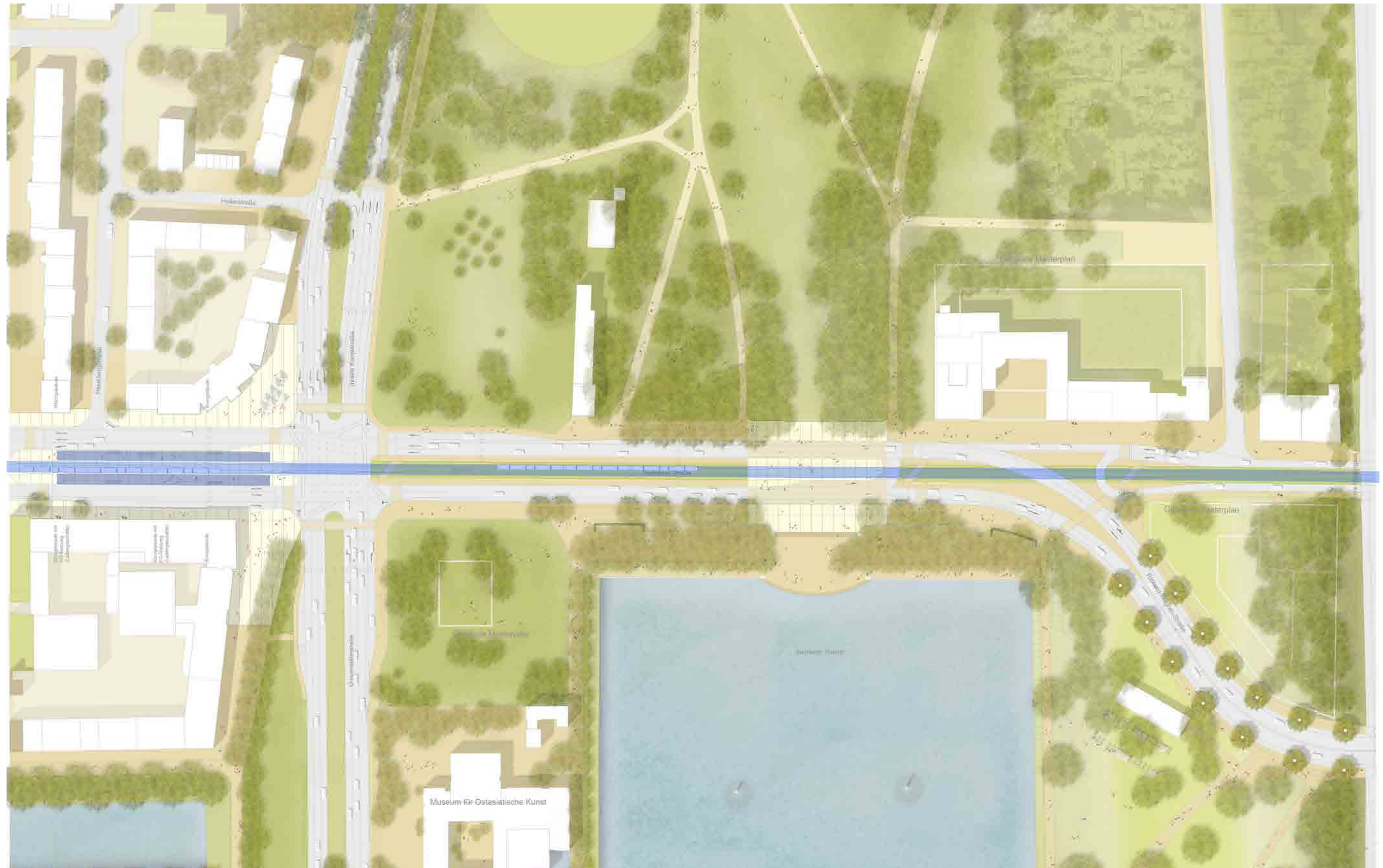
- Die Straße als Schneise und trennendes Element
- + Präsenz des „Grünen Ringes“ im Stadt-Raum definieren
- + Den „Grünen Ring“ verknüpfen
- + Räumliche Zusammenhänge stärken

### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 7: Stadtkante West



Luftbild - Bestand

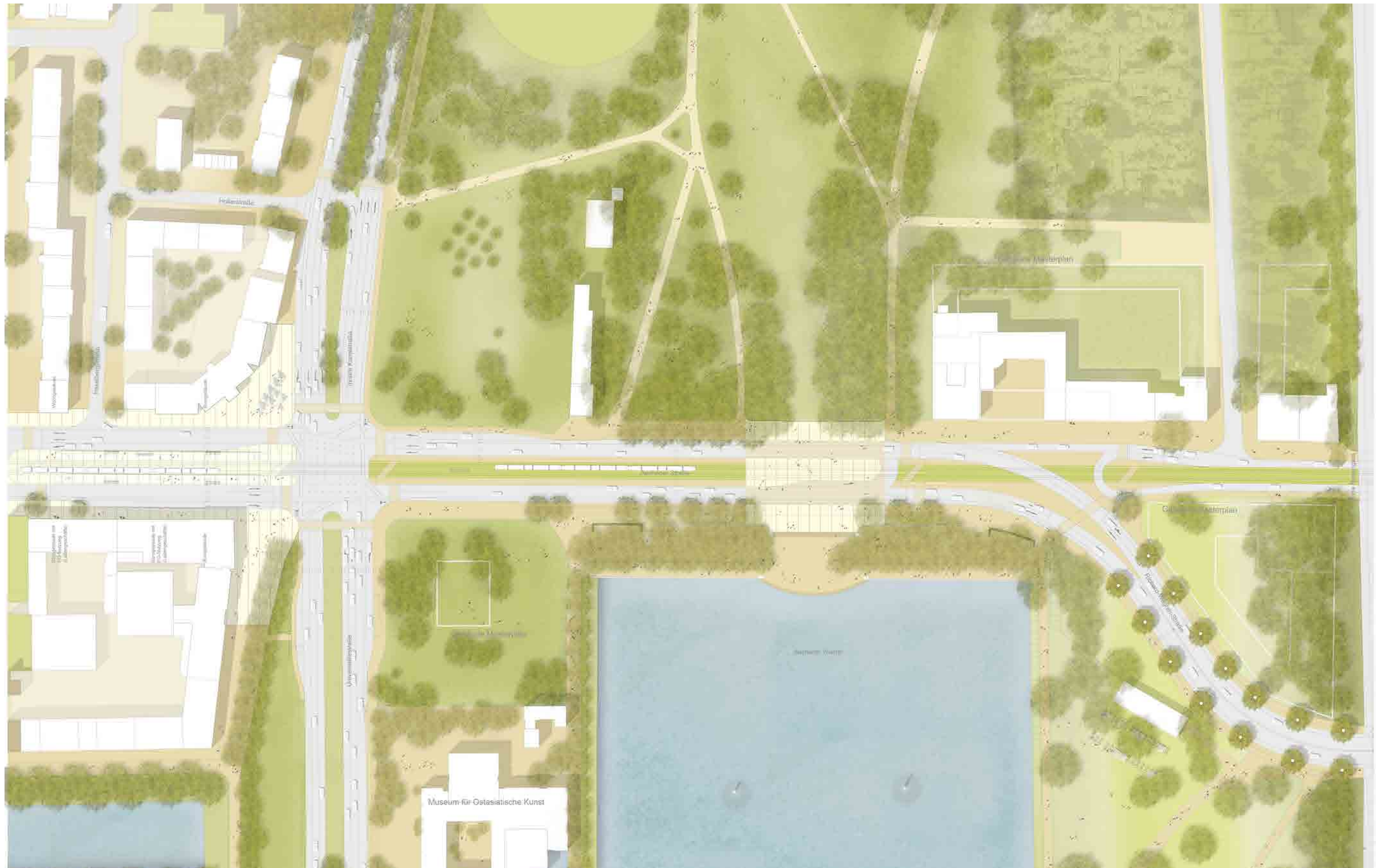
### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 7: Stadtkante West



Lageplan - Neuplanung

Hervorhebung Stadtbahn und Haltestelle

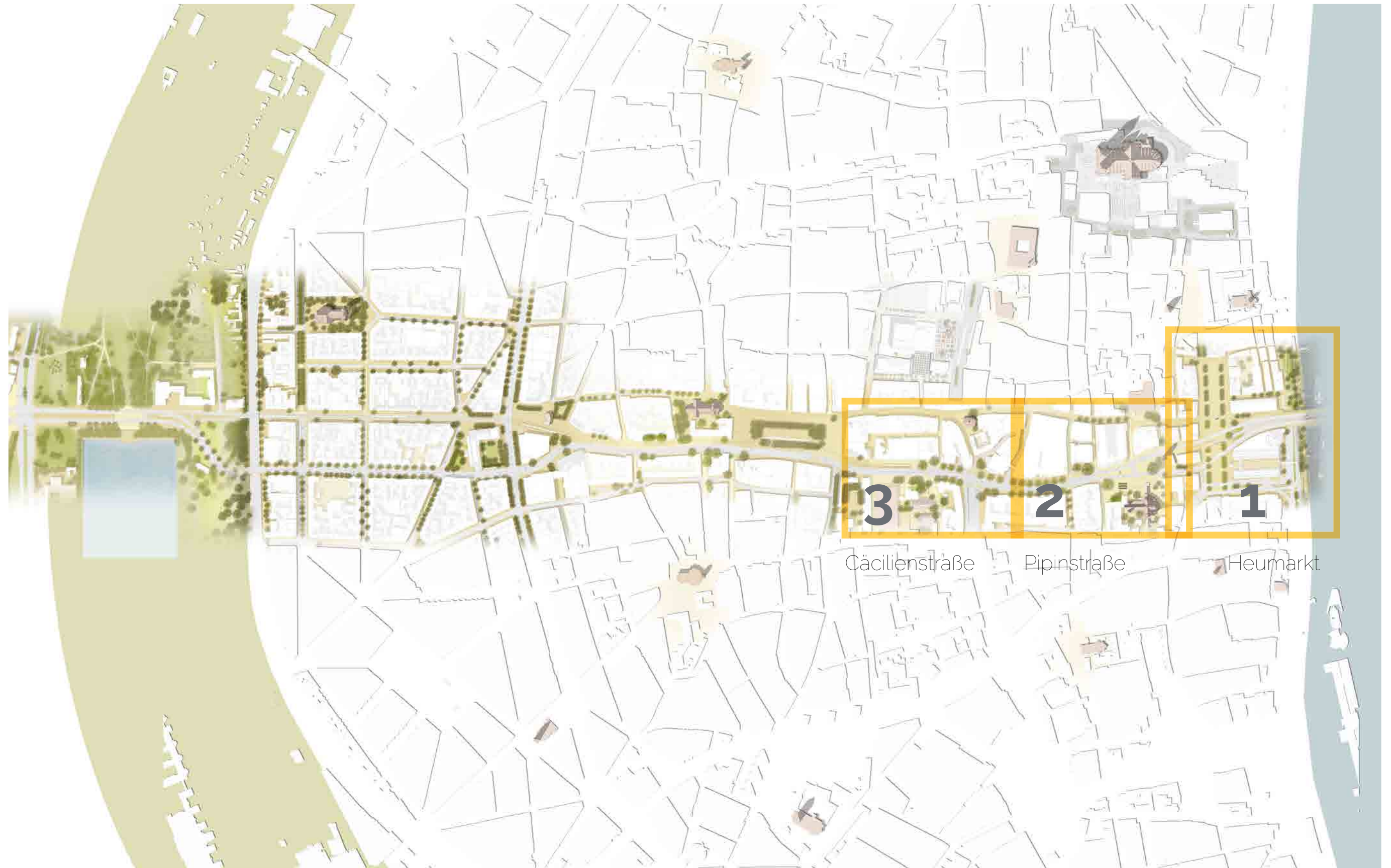
### 3.1 Stadtbahn oberirdisch - Abschnitt 7: Stadtkante West

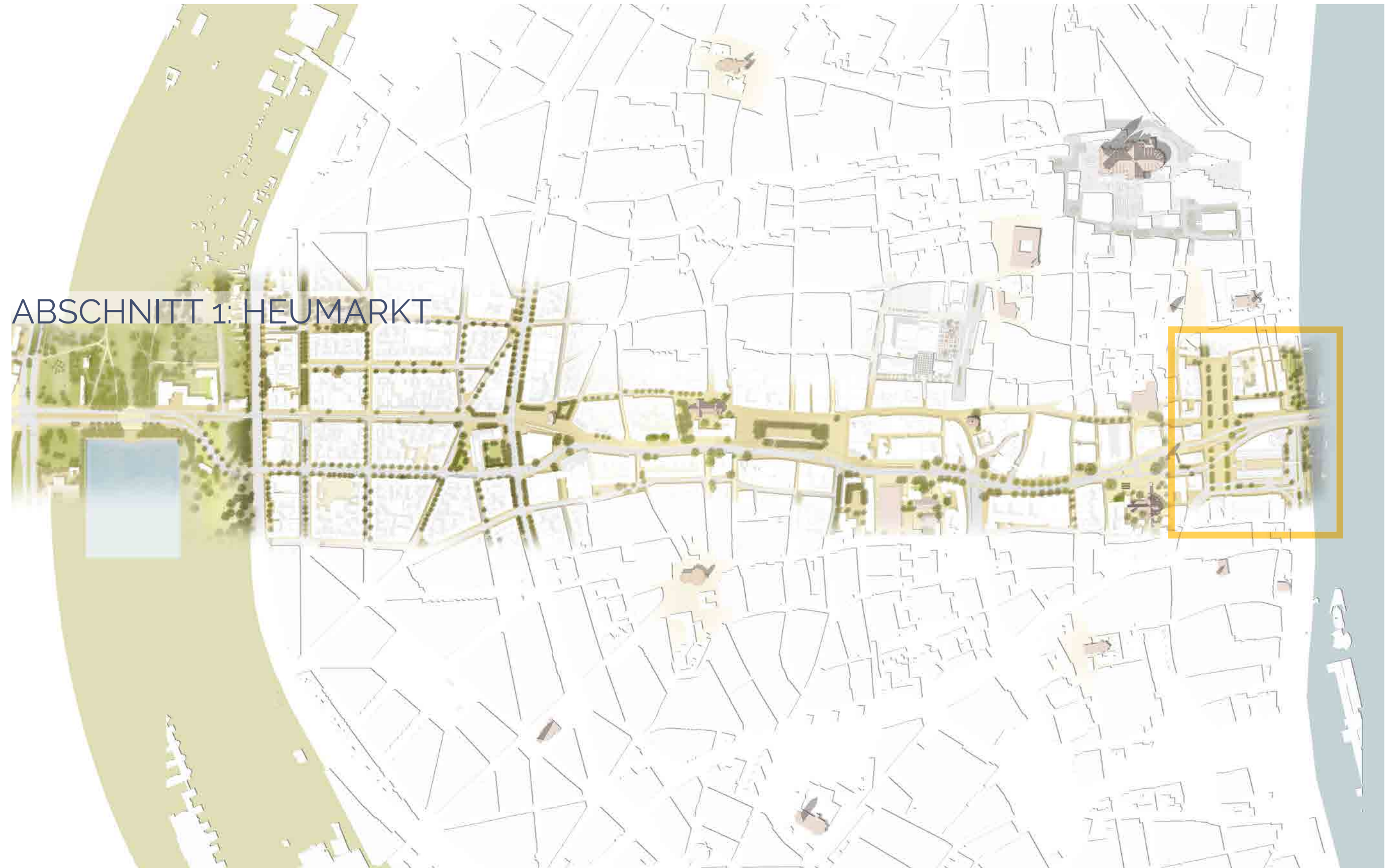


Lageplan - Neuplanung

## 3.2 KURZE TUNNELVARIANTE (HEUMARKT BIS NEUMARKT)

### 3.2 Kurze Tunnelvariante - Abschnitte





ABSCHNITT 1: HEUMARKT

## 3.2 Kurze Tunnelvariante

### Abschnitt 1 **Heumarkt**

Durch den Wegfall der Haltestelle sowie der Gleistrasse wird die Situation um Klein St. Martin entspannt. Der Turm steht als Solitär auf dem Platz.

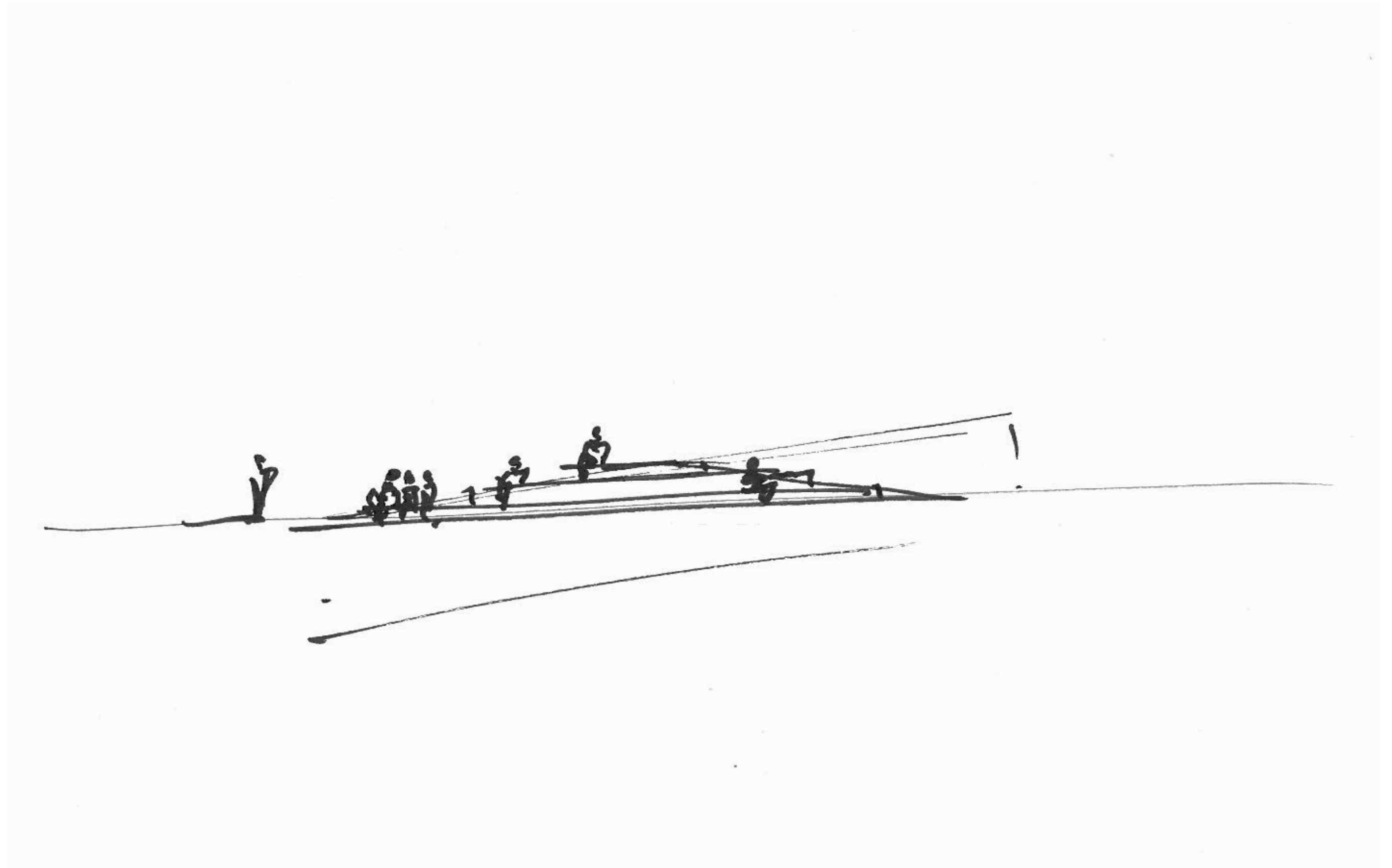
Der Tunnelmund mittig des Heumarkts wird mit einer Teil-Überdeckung versehen. Der höchste Punkt des Deckels erreicht 1,50 m und bleibt überschaubar. Die Überdeckung wird derzeit in zwei Varianten gedacht. Zum einen als „Podest“: Dieses Podest besitzt 40 cm hohe Stufen, die besessen und begangen werden können. Die Mitte des Platzes wird so zu einem urbanen Aufenthaltsort. Das Podest wird im Platzmaterial ausgebildet. Durch seine geringe Höhe kommt es zu keiner Störung der Sichtbeziehung. Westlich des Podestes ist zudem eine fußläufige Querung des Platzes möglich (siehe Abb. S.150).

Als zweite Variante wird eine Skulptur vorgeschlagen, welche als „Schmuckstück“ auf dem Platz liegt. In poliertem Naturstein nimmt sich das Objekt zurück, spiegelt die Umgebung, reflektiert den Himmel. Es erscheint elegant zurückhaltend (siehe Abb. S.157). Eine Anlehnung an Monets „Wheatstacks (End of Summer)“. Auch diese Variante bleibt mit 1,50 m am höchsten Punkt überschaubar,.



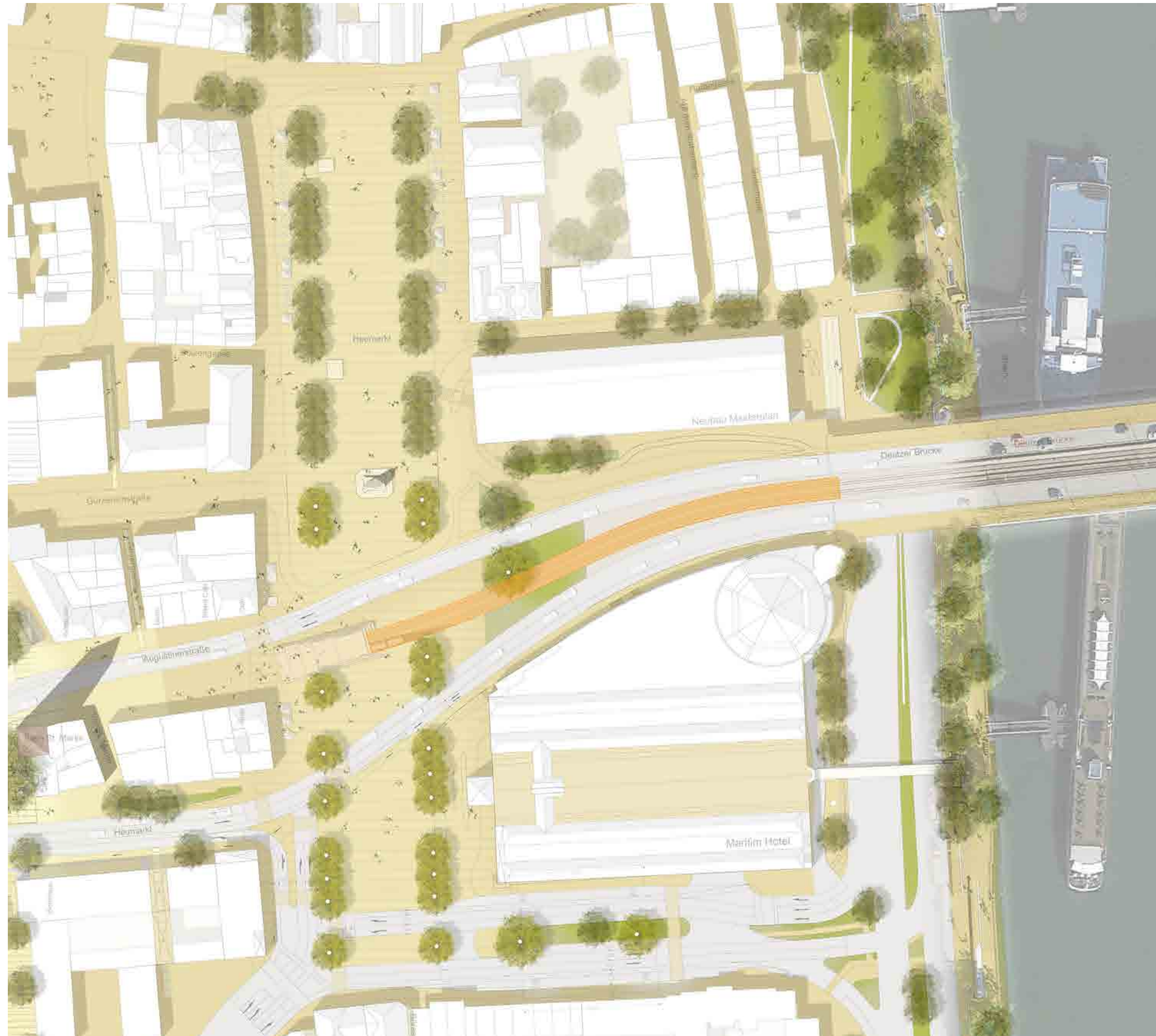
## TUNNELMUND - VARIANTE PODEST

### 3.2 Kurze Tunnelvariante - Abschnitt 1: Heumarkt



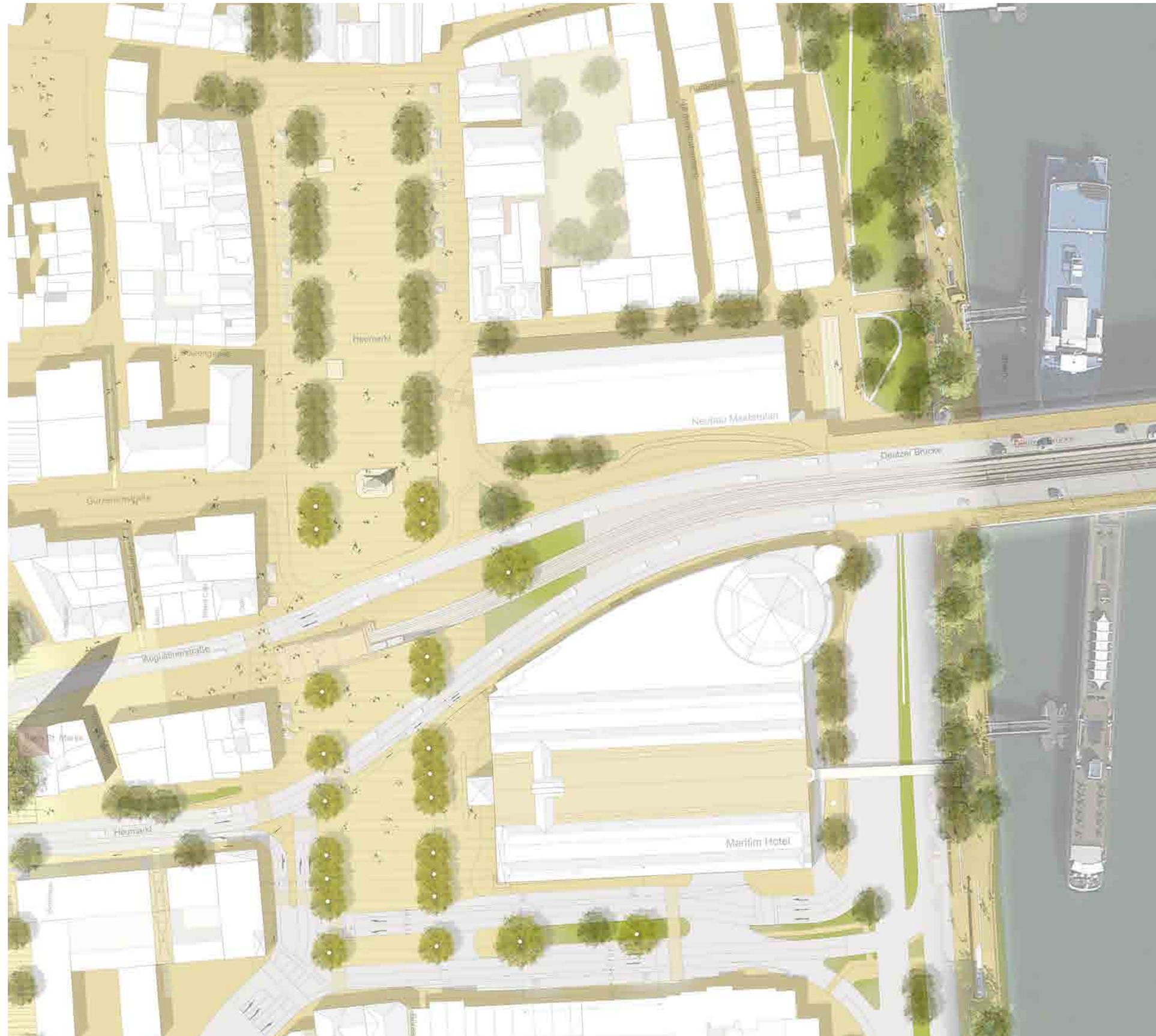
Skizze Tunnelmund - Variante Podest

### 3.2 Kurze Tunnelvariante - Abschnitt 1: Heumarkt



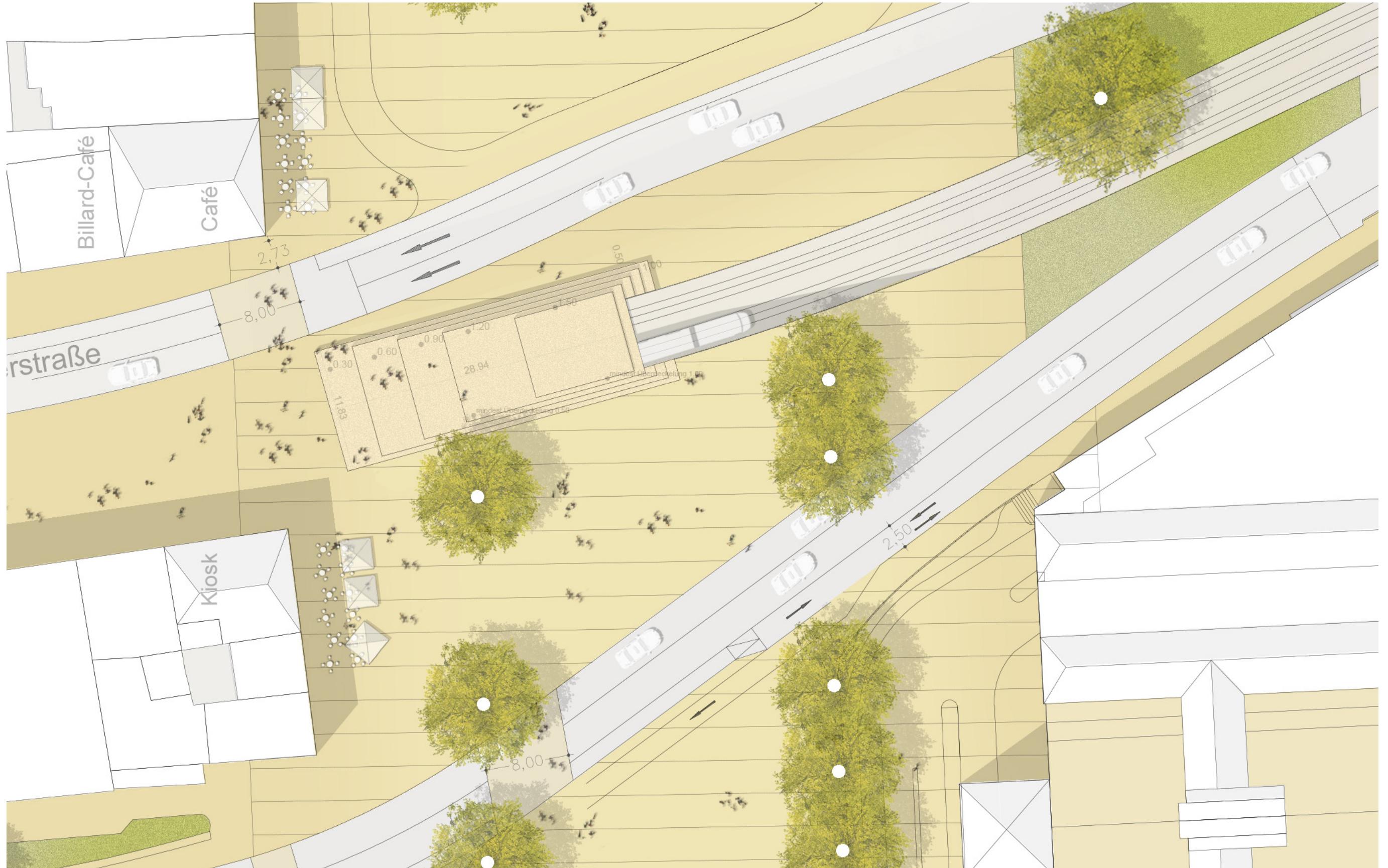
Lageplan - Neuplanung - Tunnelmund - Variante Podest/Bühne  
Hervorhebung Stadtbahn Rampe Tunnel

### 3.2 Kurze Tunnelvariante - Abschnitt 1: Heumarkt



Lageplan - Neuplanung - Tunnelmund - Variante Podest/Bühne

### 3.2 Kurze Tunnelvariante - Abschnitt 1: Heumarkt



Lageplan - Neuplanung - Tunnelmund - Variante Podest/Bühne - ZOOM

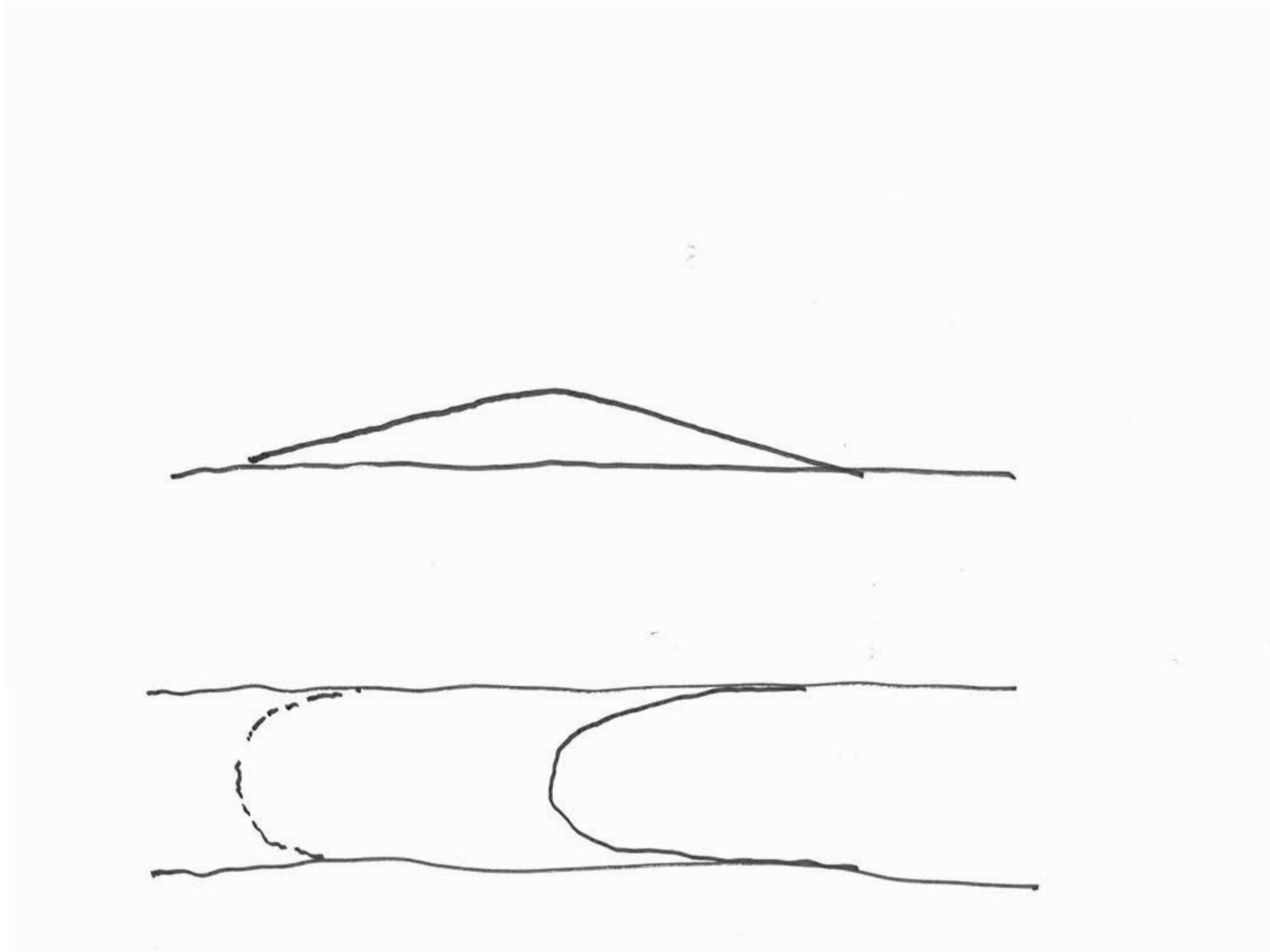
### 3.2 Kurze Tunnelvariante - Abschnitt 1: Heumarkt



Tunnelmund - Variante Podest - Perspektive Blick von Süden nach Norden

## TUNNELMUND - VARIANTE SKULPTUR

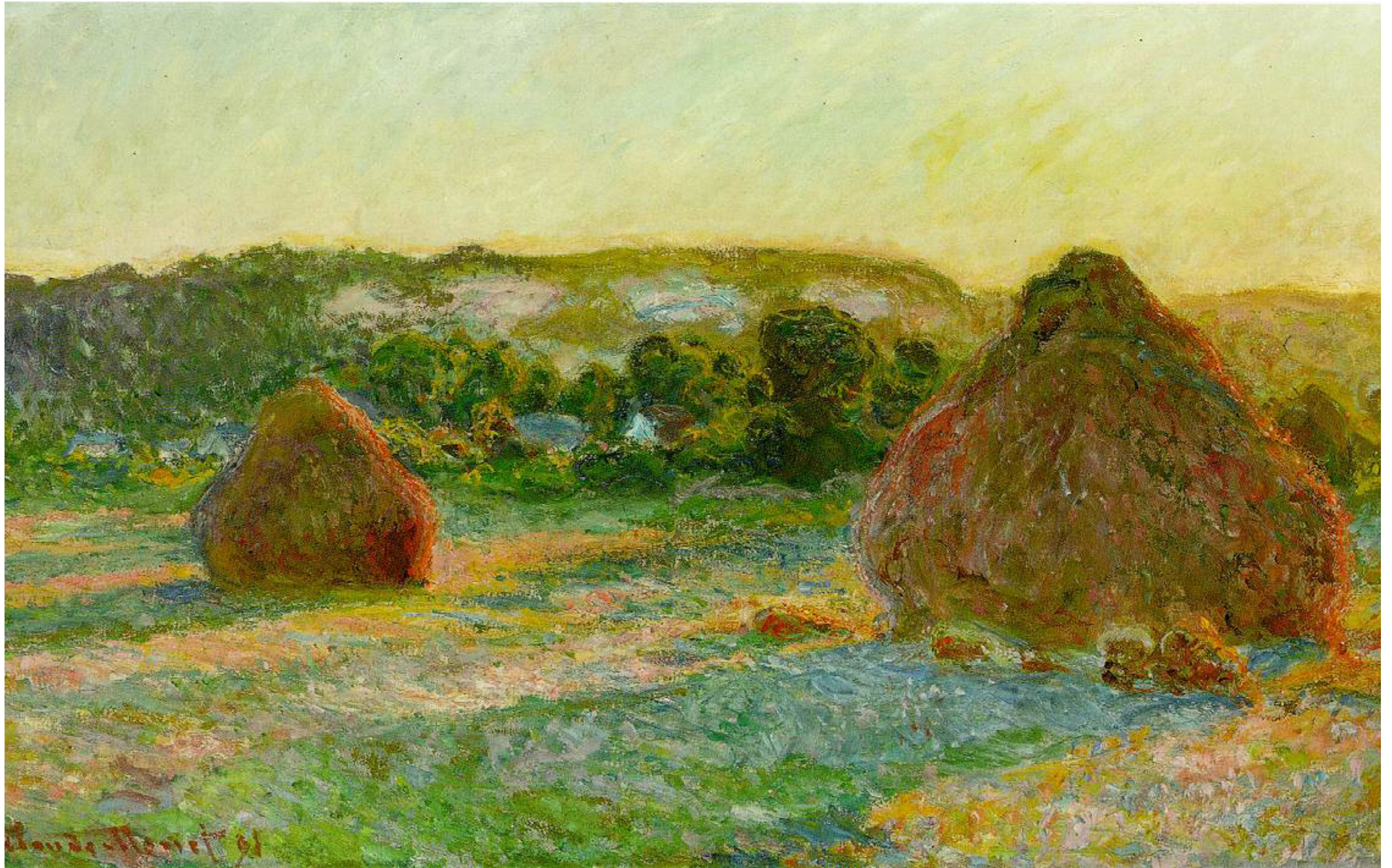
### 3.2 Kurze Tunnelvariante - Abschnitt 1: Heumarkt



Skizze Tunnelmund - Variante Skulptur



3.2 Kurze Tunnelvariante - Abschnitt 1: Heumarkt



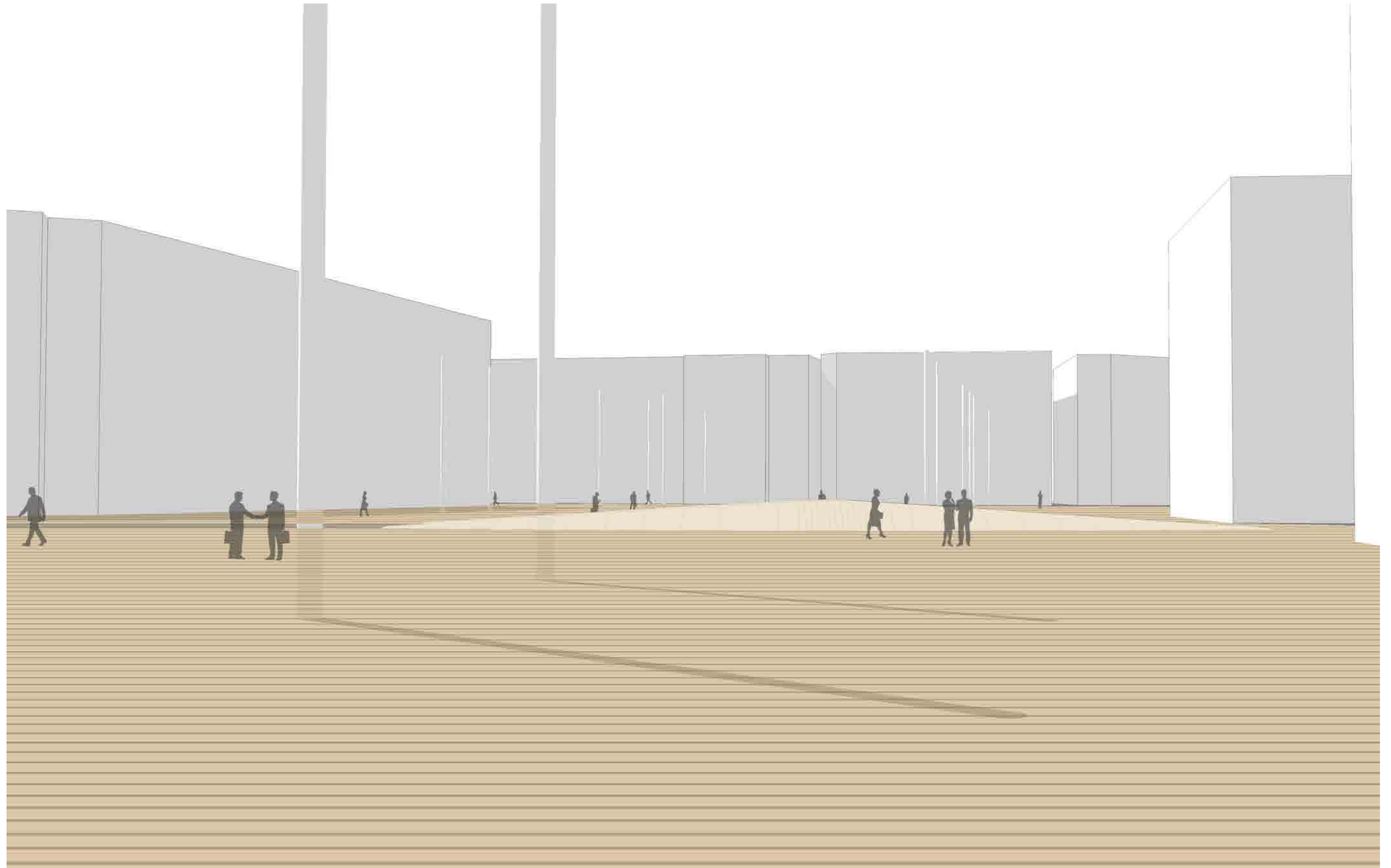
Claude Monet - Wheatstacks (End of Summer)

### 3.2 Kurze Tunnelvariante - Abschnitt 1: Heumarkt



Lageplan - Neuplanung - Tunnelmund - Variante Skulptur - ZOOM

### 3.2 Kurze Tunnelvariante - Abschnitt 1: Heumarkt

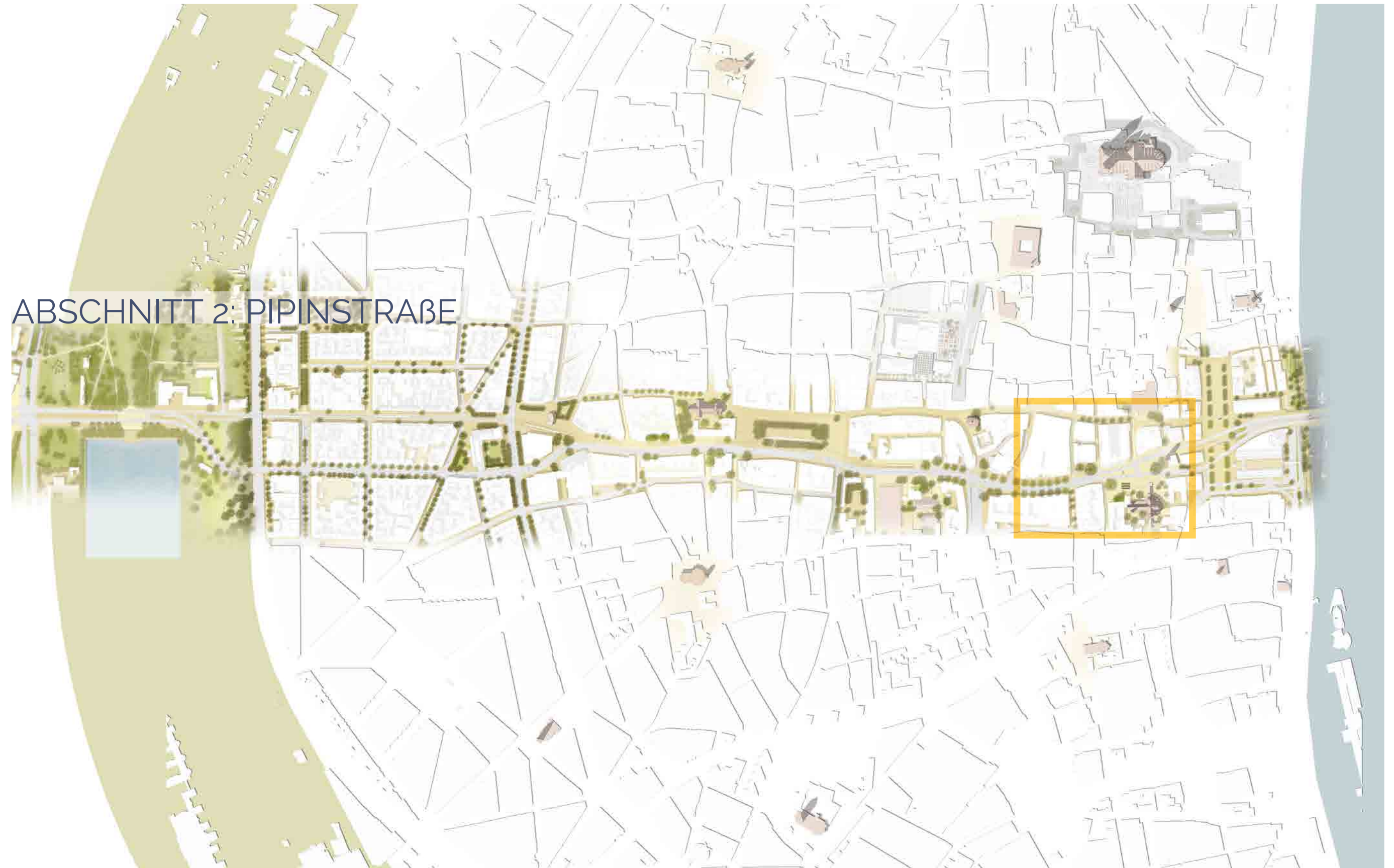


Tunnelmund - Variante Skulptur - Modell-Untersuchung Höhe

### 3.2 Kurze Tunnelvariante - Abschnitt 1: Heumarkt



Tunnelmund - Variante Skulptur - Perspektive Blick von Süden nach Norden



ABSCHNITT 2: PIPINSTRASSE

## 3.2 Kurze Tunnelvariante

### Abschnitt 2

#### **Pipinstraße**

Durch den Wegfall der Bahn lässt sich der Verkehr mittig bündeln. Die fußläufigen Vorzonen werden so vergrößert. Zudem entsteht die Möglichkeit zur Schaffung einer straßenbegleitenden Allee im Bereich des Kaufhofs und über die Nord-Süd-Fahrt hinweg. Die Reduzierung der Verkehrsfläche unterstützt das Konzept im Bereich St. Maria im Kapitol. Die kreuzenden fußläufigen Verbindungen werden gestärkt sowie die Flächen der umliegenden Plätze vergrößert.

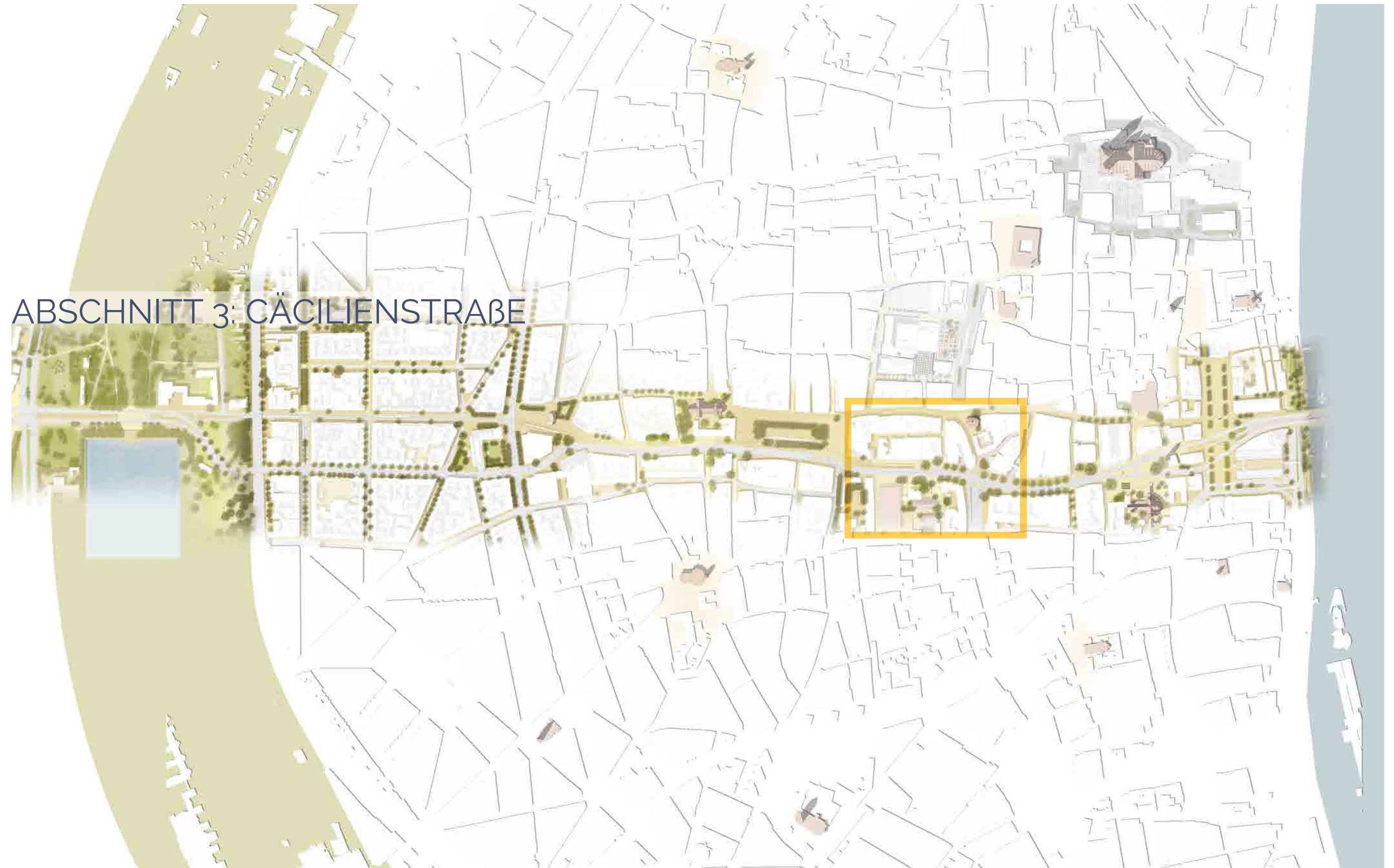


### 3.2 Kurze Tunnelvariante - Abschnitt 2: Pipinstraße



Blick aus der Cäcilienstraße auf Klein St. Martin





ABSCHNITT 3: CÄCILIENSTRASSE

## 3.2 Kurze Tunnelvariante

### Abschnitt 3

#### **Cäcilienstraße**

Der Tunnelmund in der Cäcilienstraße wird nicht als Zäsur begriffen. Das notwendige Geländer wird als transparentes Motiv ausgebildet, welches die Blickbeziehung nicht einschränkt. Die Belagsoberfläche des Neumarkts zieht sich in den Tunnelmund hinein und nimmt diesen optisch zurück.



### 3.2 Kurze Tunnelvariante - Abschnitt 3: Cäcilienstraße



Lageplan - Neuplanung

### 3.2 Kurze Tunnelvariante - Abschnitt 3: Cäcilienstraße



Bestand - Blick vom Rautenstrauch-Joest-Museum über Cäcilienstraße

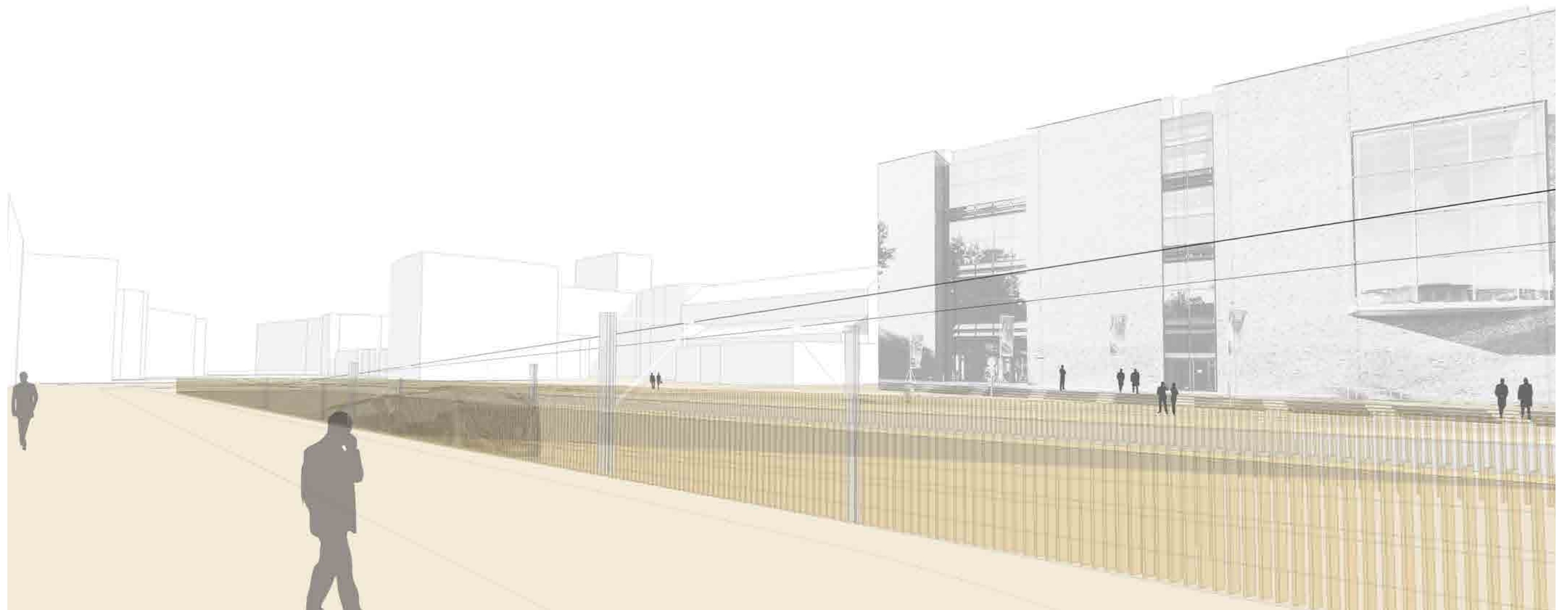
### 3.2 Kurze Tunnelvariante - Abschnitt 3: Cäcilienstraße



Perspektive - Blick vom Rautenstrauch-Joest-Museum über Cäcilienstraße

Prinzipdarstellung

### 3.2 Kurze Tunnelvariante - Abschnitt 3: Cäcilienstraße



Tunnelmund Neumarkt - Blick über die OST-WEST-ACHSE - Richtung Museum

Untersuchung im Modell

### 3.2 Kurze Tunnelvariante - Abschnitt 3: Cäcilienstraße



Tunnelmund Neumarkt - Blick über die OST-WEST-ACHSE - Richtung Osten

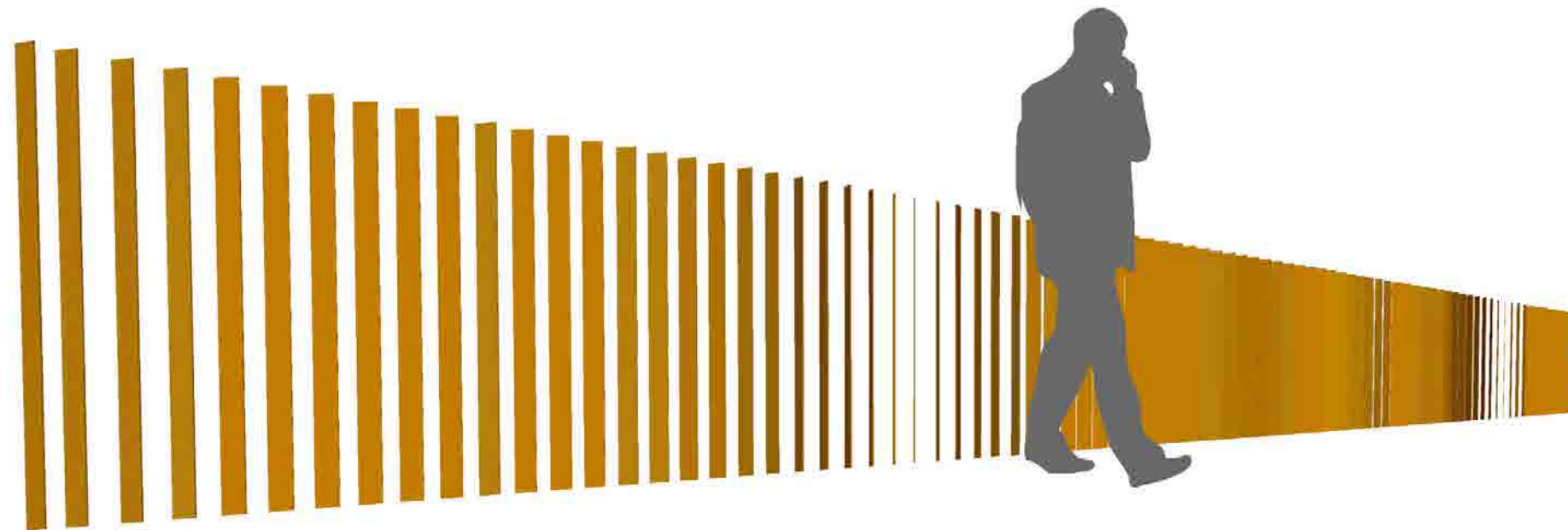
Untersuchung im Modell





Beispielbild - Tunnelmund - Geländer - Ansicht

### 3.2 Kurze Tunnelvariante - Abschnitt 3: Cäcilienstraße West



Tunnelmund - Geländer - Variante Bewegung - Ansicht

### 3.2 Kurze Tunnelvariante - Abschnitt 3: Cäcilienstraße West



Perspektive - Blick vom Neumarkt auf die Cäcilienstraße (Tunnelmund)



## 3.3 RÉSUMÉ

#### **Positive Aspekte (für alle Varianten)**

- Neue maßstäbliche Einbindung der OST-WEST-ACHSE in den Stadtraum
- Reduzierung der Verkehrsfläche, Vergrößerung der Fußgängerflächen
- Vernetzung bedeutender innerstädtischer Orte (Plätze)
- Wiederherstellung der historischen Platzdimensionen (Platzkanten) entlang der OST-WEST-ACHSE
- Neue Definition urbaner Räume und deren Wahrnehmbarkeit
- Ergänzung der prägenden Baumstruktur, Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität
- Integration der Haltestellen in das gestalterische Gesamtkonzept

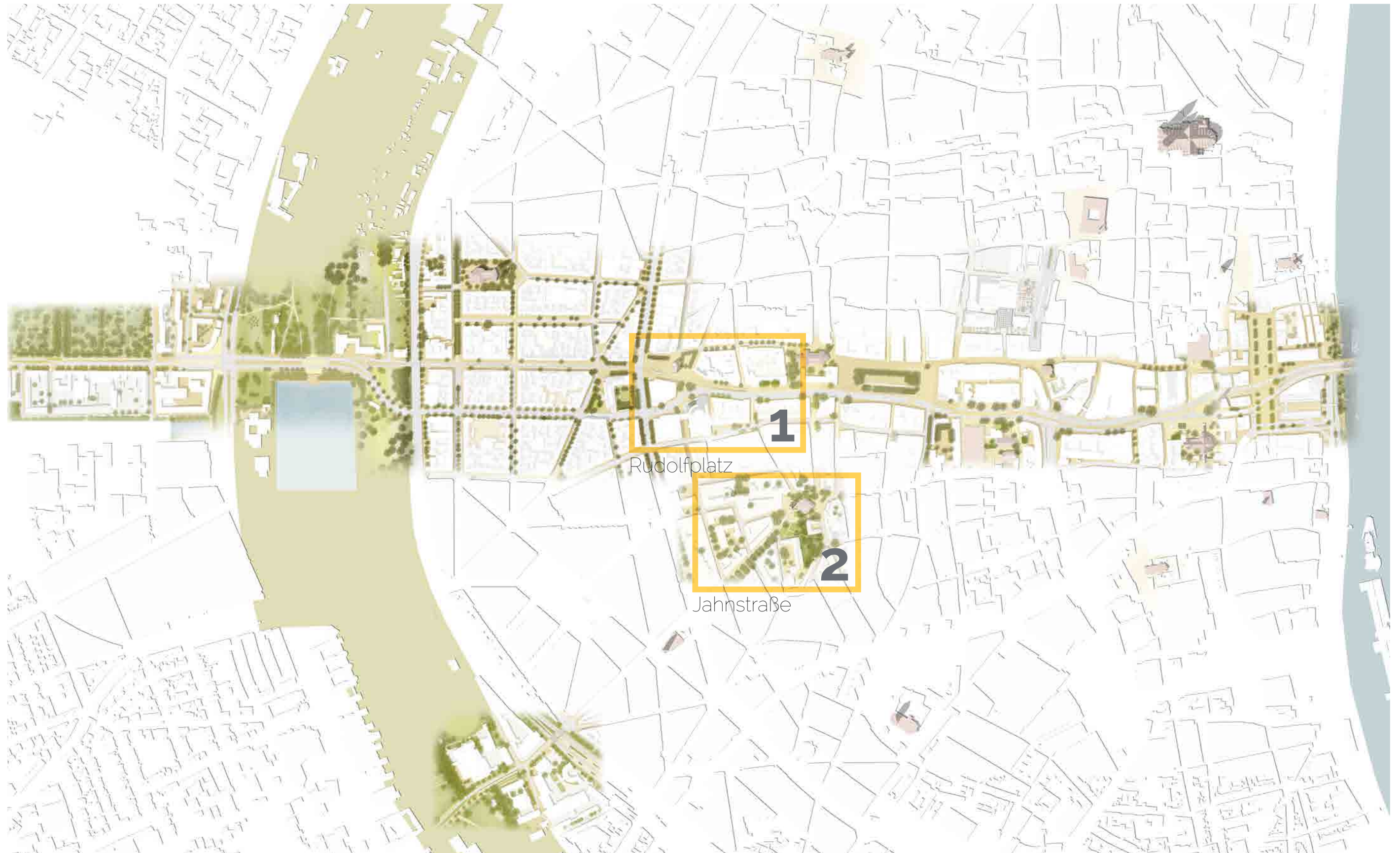
#### **Positive Aspekte (für Kurze Tunnelvarianten)**

- Aufwertung Heumarkt (südlicher Teil)
- Aufwertung zwischen Heumarkt und Martinstraße (Haltestelle)
- Aufwertung des Erscheinungsbildes Klein St. Martin durch Aufwertung des Umfeldes
- Neudefinition der Via Culturalis durch Ergänzung des südlichen Endes: St. Maria im Kapitol (Entfernung oder Neuorganisation der vorgelagerten Wohnbebauung)
- Vergrößerung der Vorzonen Kaufhof etc.
- Möglichkeit zur Schaffung einer straßenbegleitenden Allee (in der Cäcilienstraße)

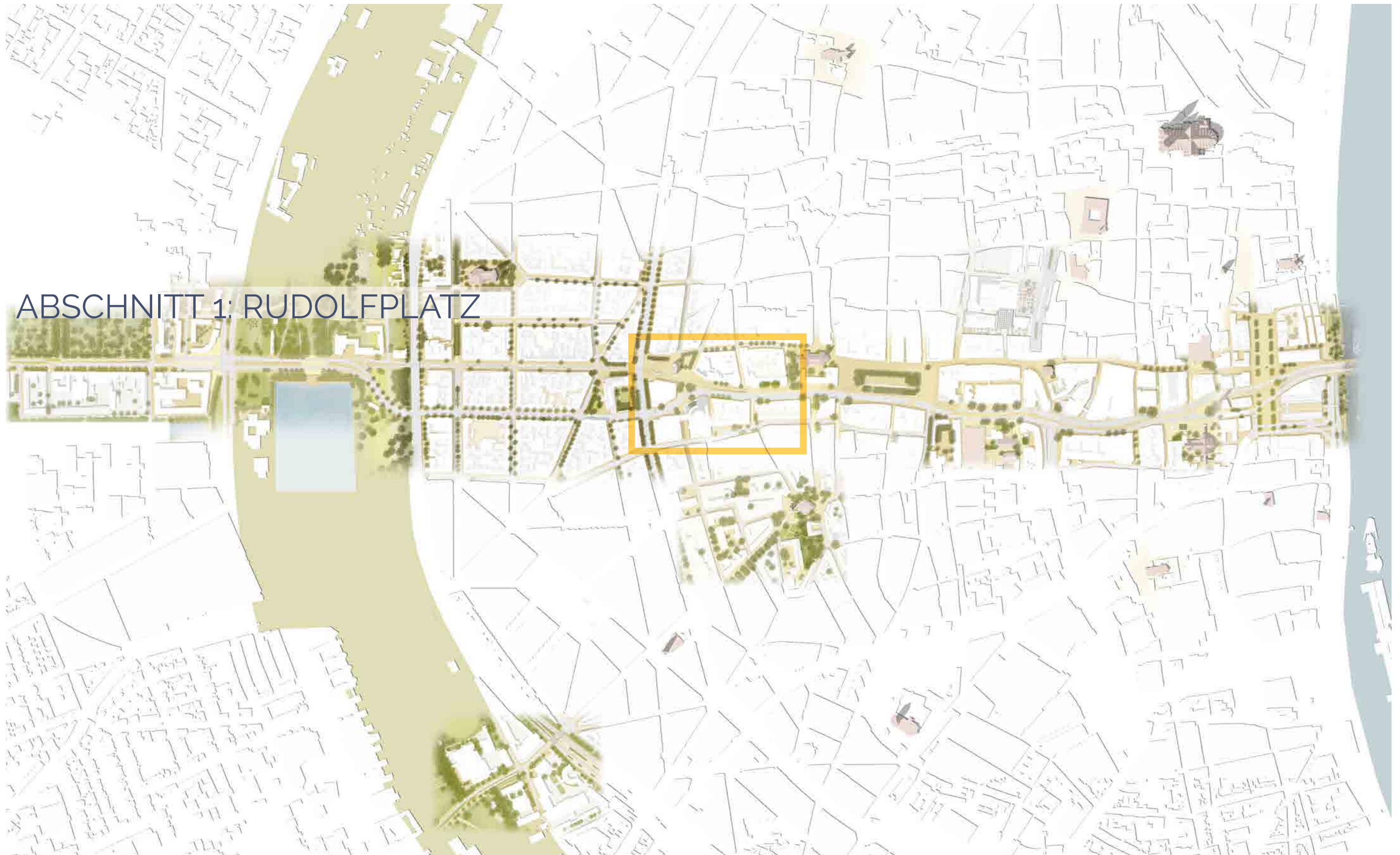
## **4. MITTLERE TUNNELVARIANTE (HEUMARKT BIS RUDOLFPLATZ UND LINIE 9 BIS JAHNSTRASSE)**



#### 4. Mittlere Tunnelvariante - Abschnitte



#### 4. Mittlere Tunnelvariante - Abschnitte



ABSCHNITT 1: RUDOLFPLATZ

#### 4. Mittlere Tunnelvariante - Abschnitt 1: Rudolfplatz



Luftbild - Bestand



#### 4. Mittlere Tunnelvariante - Abschnitt 1: Rudolfplatz



Lageplan - Neuplanung

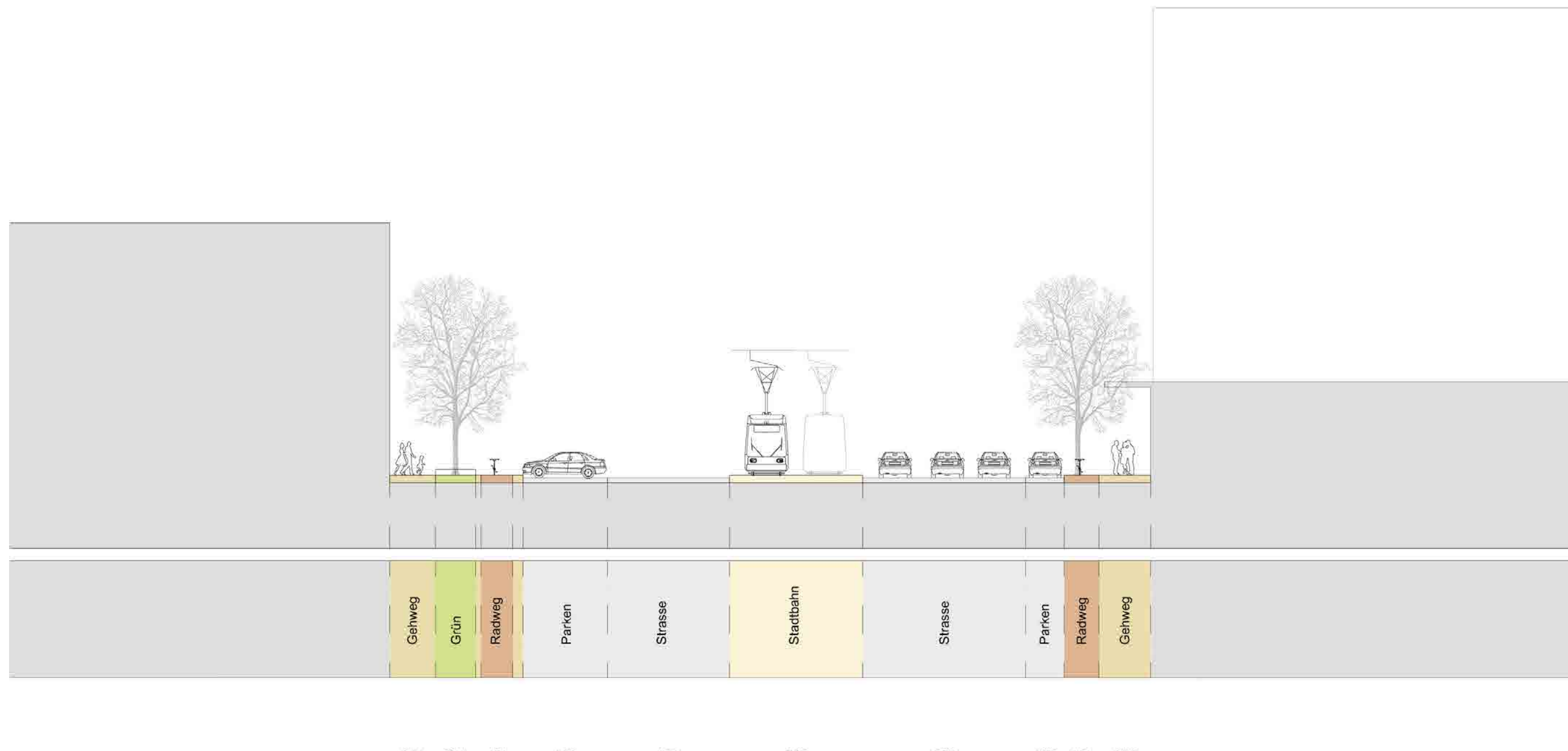
Bäume Bestand

#### 4. Mittlere Tunnelvariante - Abschnitt 1: Rudolfplatz



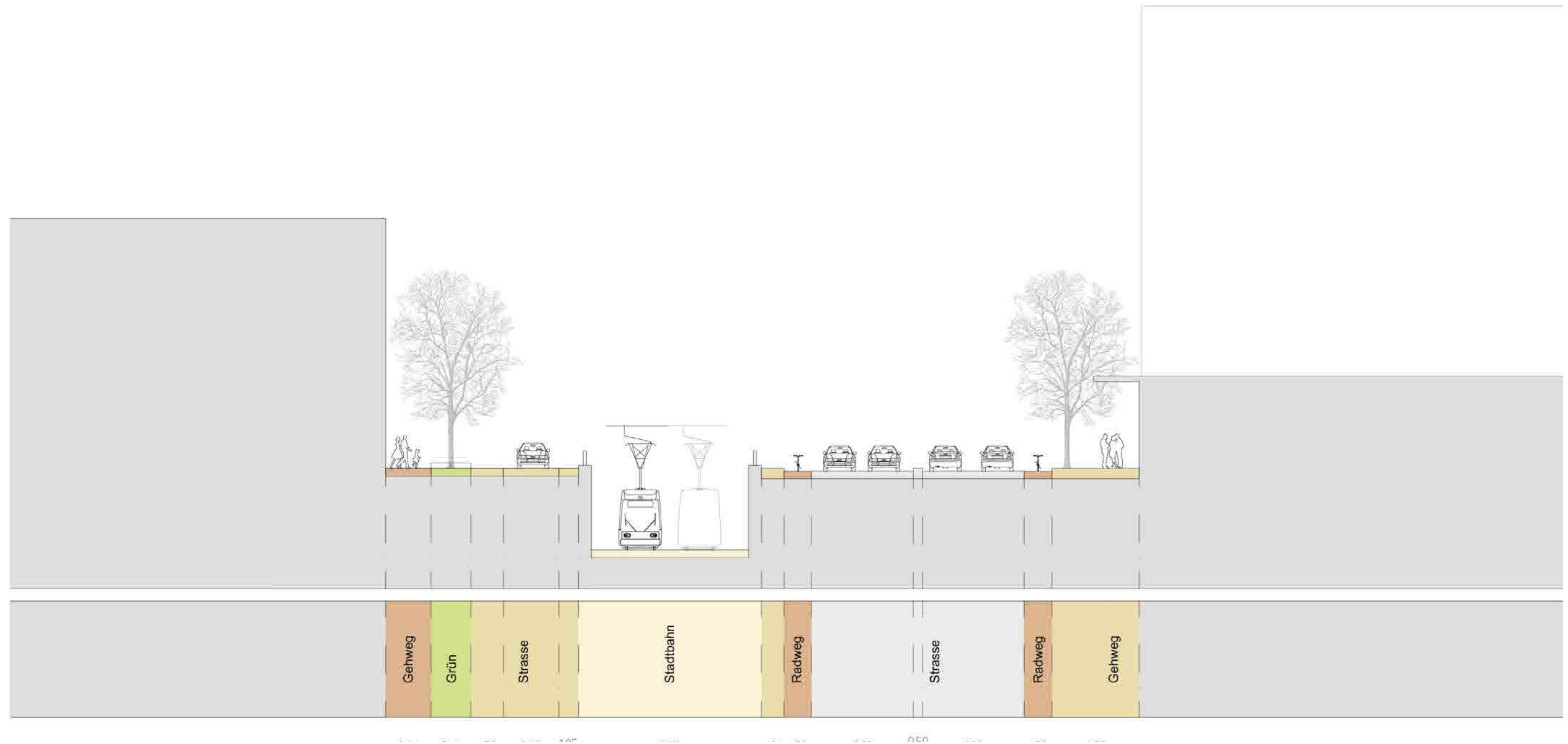
Lageplan - Neuplanung  
Bäume Bestand und Neuplanung

#### 4. Mittlere Tunnelvariante - Abschnitt 1: Rudolfplatz



Prinzipialquerschnitt Bestand

#### 4. Mittlere Tunnelvariante - Abschnitt 1: Rudolfplatz



Prinzipialquerschnitt Neuplanung

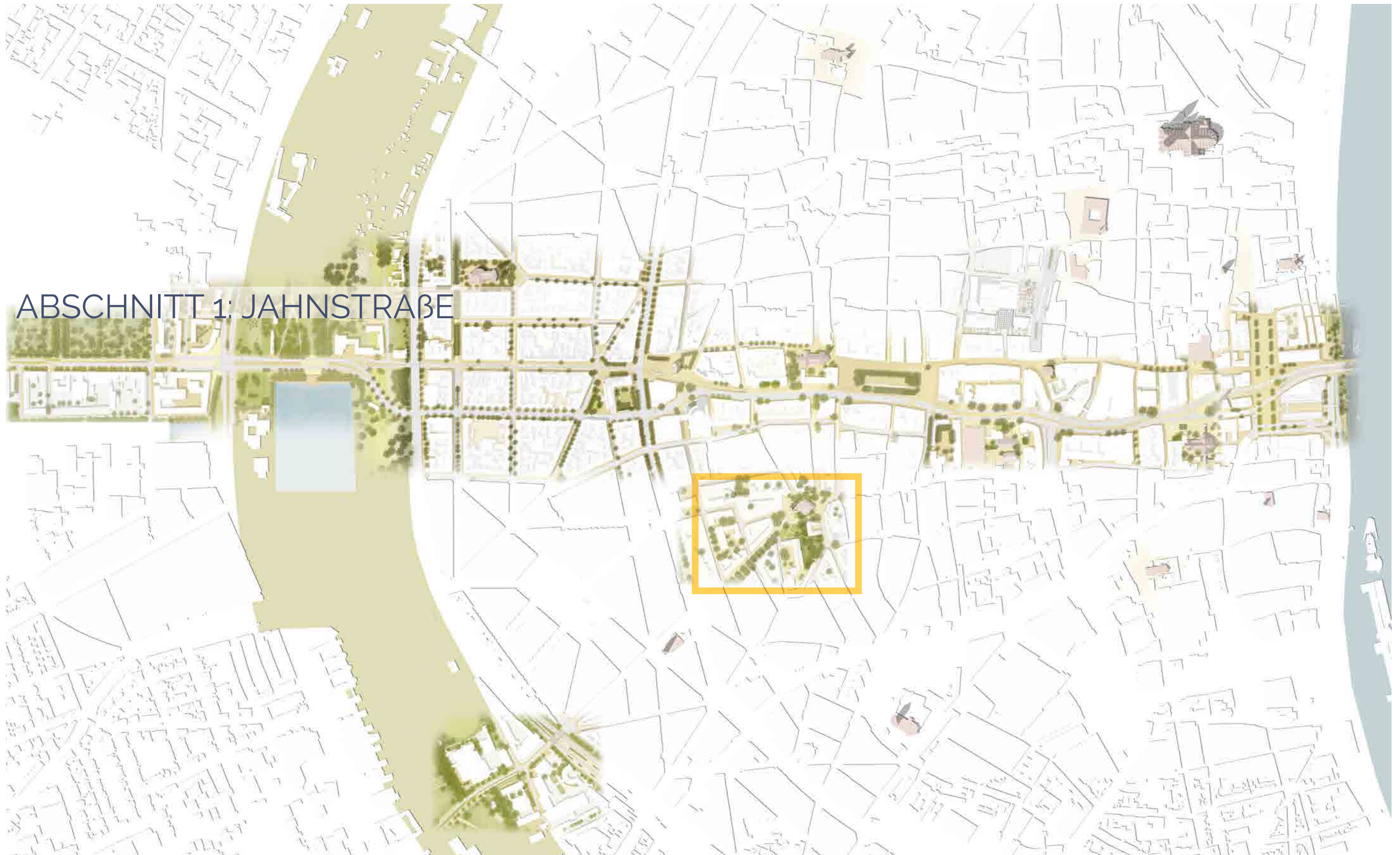


#### 4. Mittlere Tunnelvariante - Abschnitt 1: Rudolfplatz



Perspektive - Blick vom Rudolfplatz in die Hahnenstraße (Tunnelmund)

#### 4. Mittlere Tunnelvariante



ABSCHNITT 1: JAHNSTRASSE

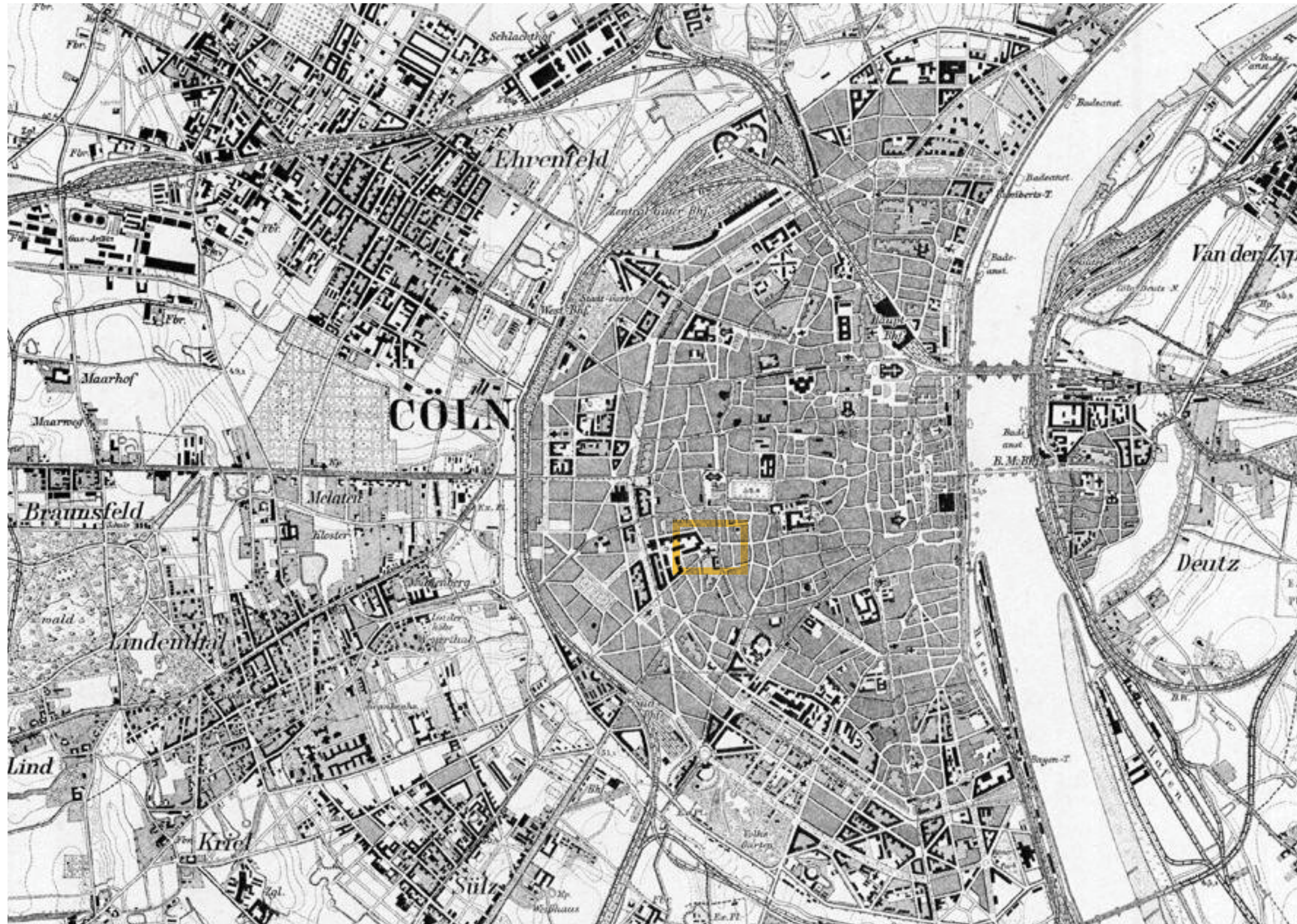
#### 4. Mittlere Tunnelvariante - Abschnitt 2: Jahnstraße



Karte Köln 1807

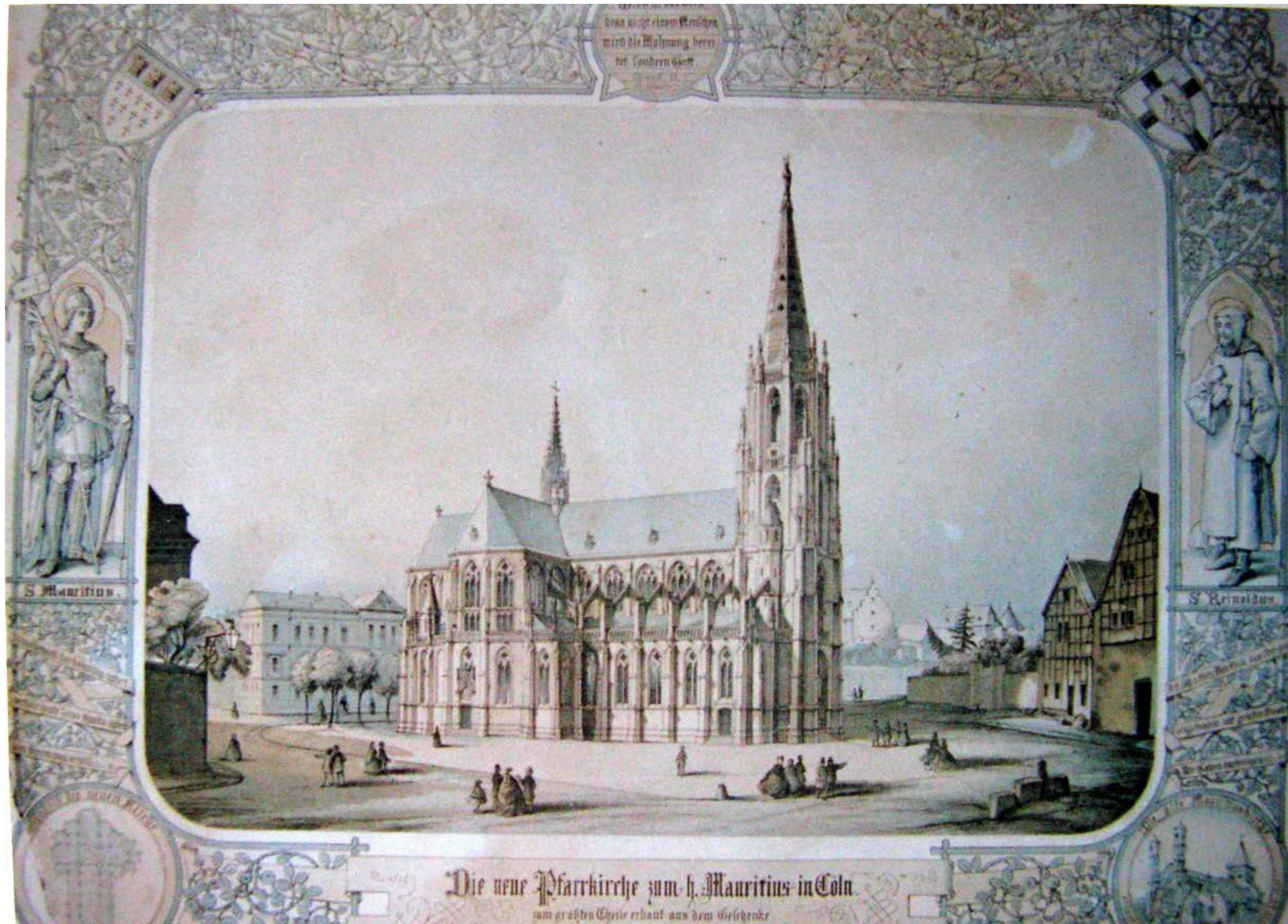
Lage Mauritiuskirche und Cäcilienkloster in der Stadt

#### 4. Mittlere Tunnelvariante - Abschnitt 2: Jahnstraße



Karte Köln nach 1815

#### 4. Mittlere Tunnelvariante - Abschnitt 2: Jahnstraße



St. Mauritius Kirche neugotischer Neubau 1865

Zeitgenössische Zeichnung 1866, Blick aus dem Rinkenpfuhl

#### 4. Mittlere Tunnelvariante - Abschnitt 2: Jahnstraße



St. Mauritius nach dem Krieg (1948)

Erheblich beschädigt und ab 1956 bis auf Turm und Teile des Langhauses durch einen kleineren Bau ersetzt

#### 4. Mittlere Tunnelvariante - Abschnitt 2: Jahnstraße



St. Mauritius Heute

Blick aus dem Mauritussteinwall Richtung Süden

#### 4. Mittlere Tunnelvariante - Abschnitt 2: Jahnstraße



St. Mauritius Heute

Blick aus der Jahnstraße Richtung Mauritiuskirche



#### 4. Mittlere Tunnelvariante - Abschnitt 2: Jahnstraße



Lageplan - Neuplanung

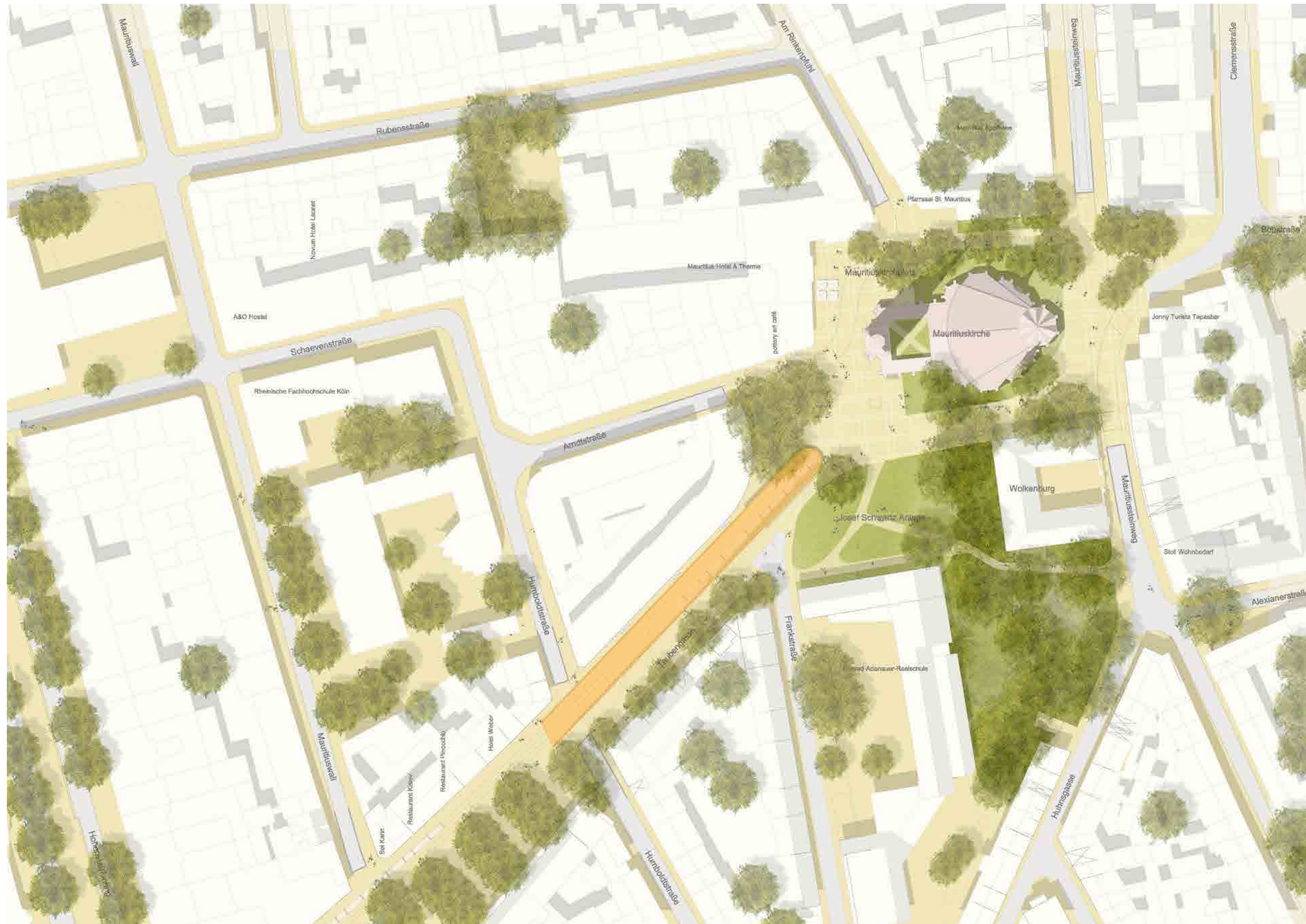
Übergreifende Anbindung an die Plätze entlang der Ost-West-Achse

#### 4. Mittlere Tunnelvariante - Abschnitt 2: Jahnstraße



Luftbild - Bestand

#### 4. Mittlere Tunnelvariante - Abschnitt 2: Jahnstraße



Lageplan - Neuplanung

Hervorhebung Stadtbahn Rampe Tunnel

#### 4. Mittlere Tunnelvariante - Abschnitt 2: Jahnstraße



Lageplan - Neuplanung

Bestandsbäume

Tunnel gerade - Freihalten des Platzbereichs

#### 4. Mittlere Tunnelvariante - Abschnitt 2: Jahnstraße



Lageplan - Neuplanung

Entfall der ersten Baumreihe entlang des Tunnelbauwerks

#### 4. Mittlere Tunnelvariante - Abschnitt 2: Jahnstraße



Lageplan - Neuplanung Zoom

Bäume Entfall - Bemaßung Bestandsbäume Abstand zum Tunnel

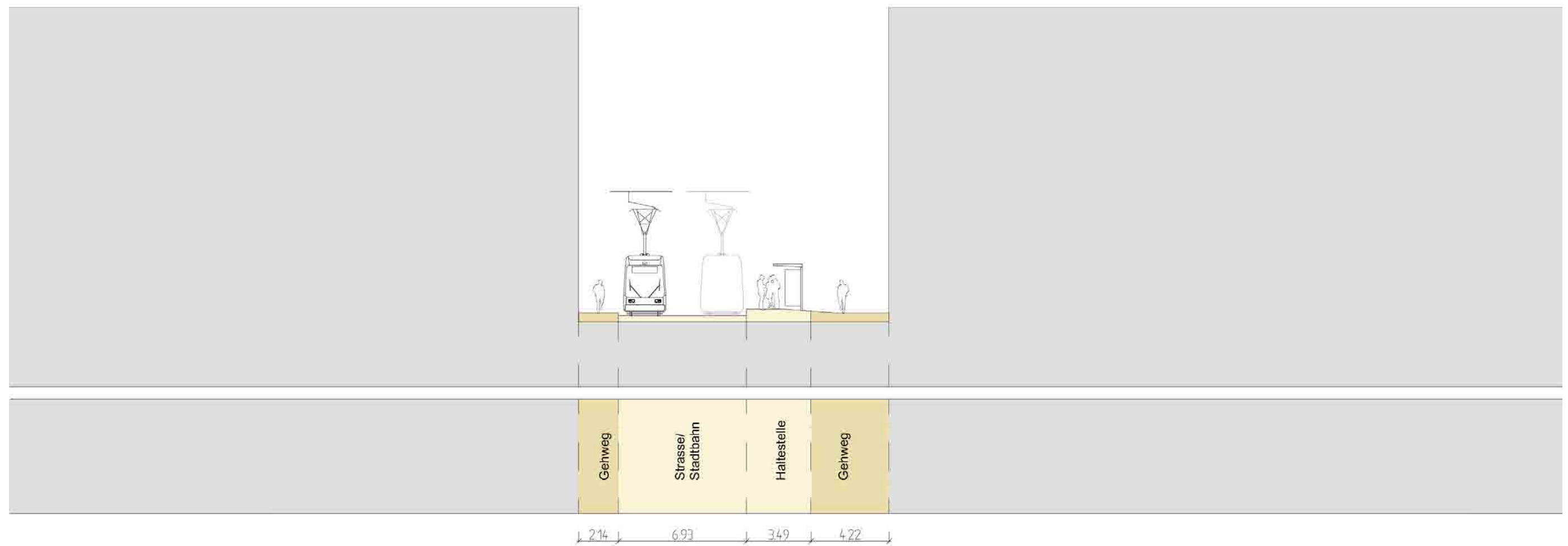
#### 4. Mittlere Tunnelvariante - Abschnitt 2: Jahnstraße



Lageplan - Neuplanung

Bäume Neupflanzung

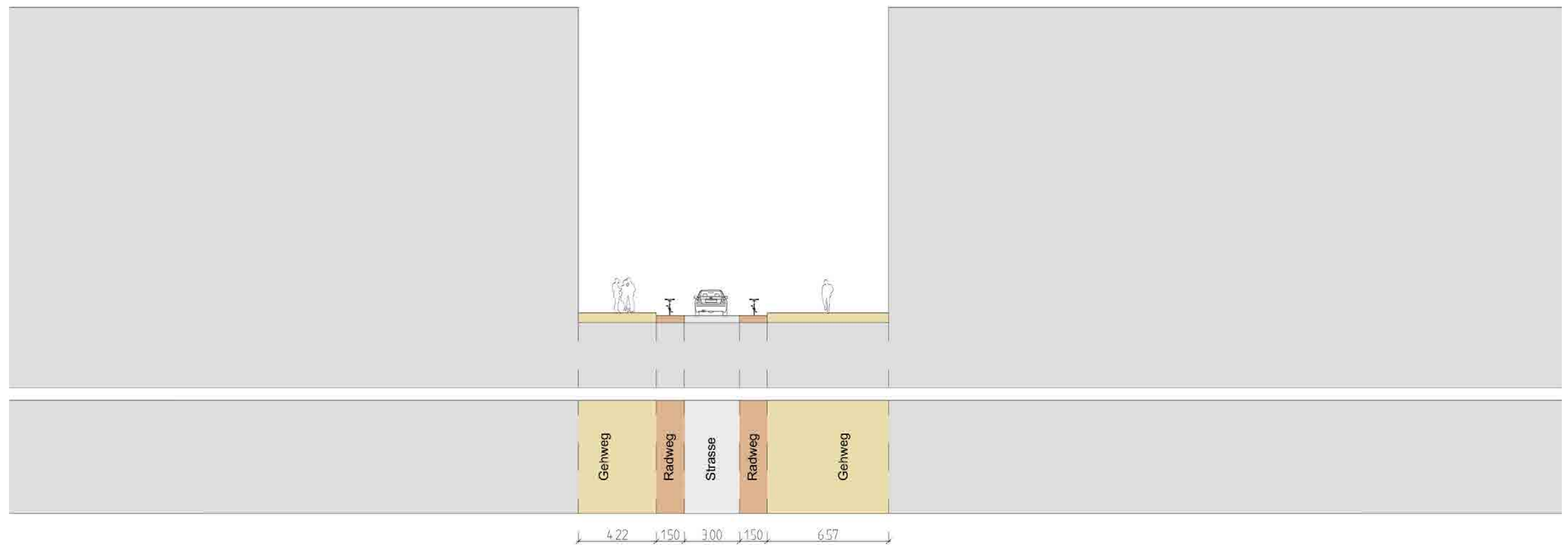
#### 4. Mittlere Tunnelvariante - Abschnitt 2: Jahnstraße



Prinzipialquerschnitt Bestand Mauritiussteinweg

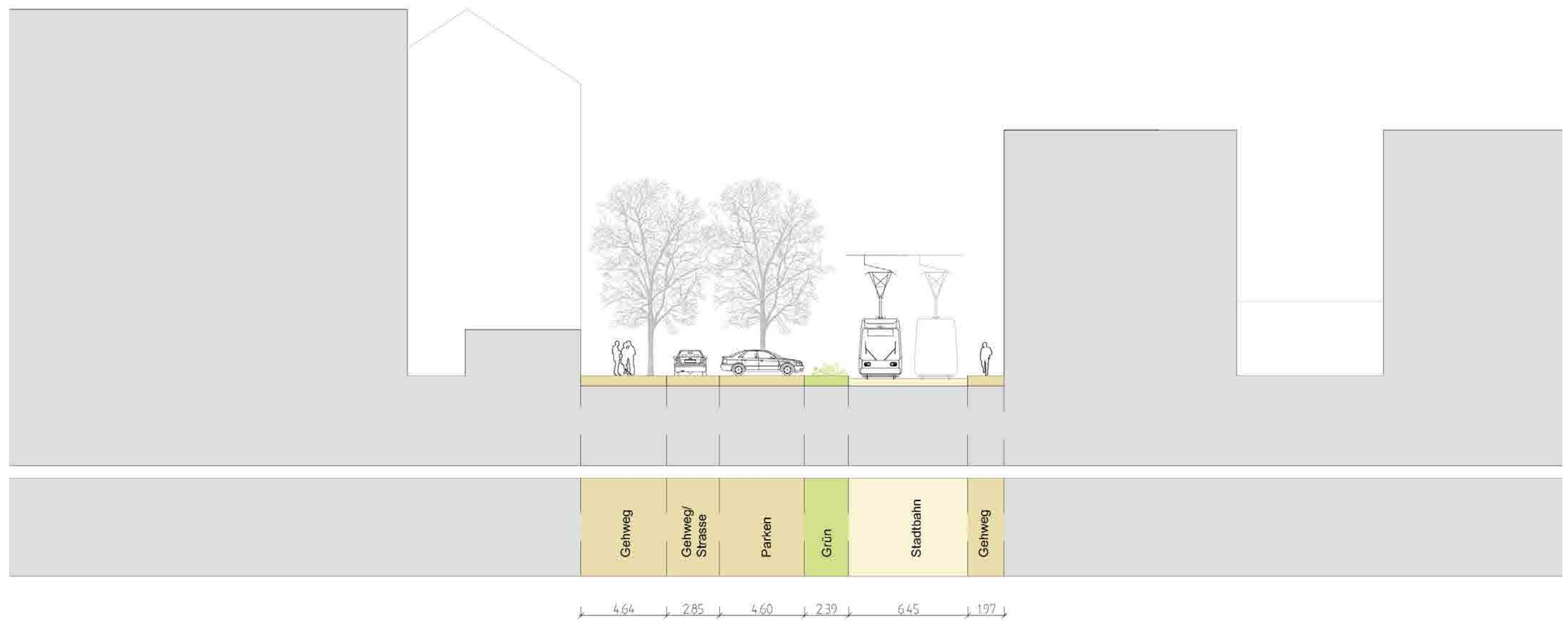


#### 4. Mittlere Tunnelvariante - Abschnitt 2: Jahnstraße



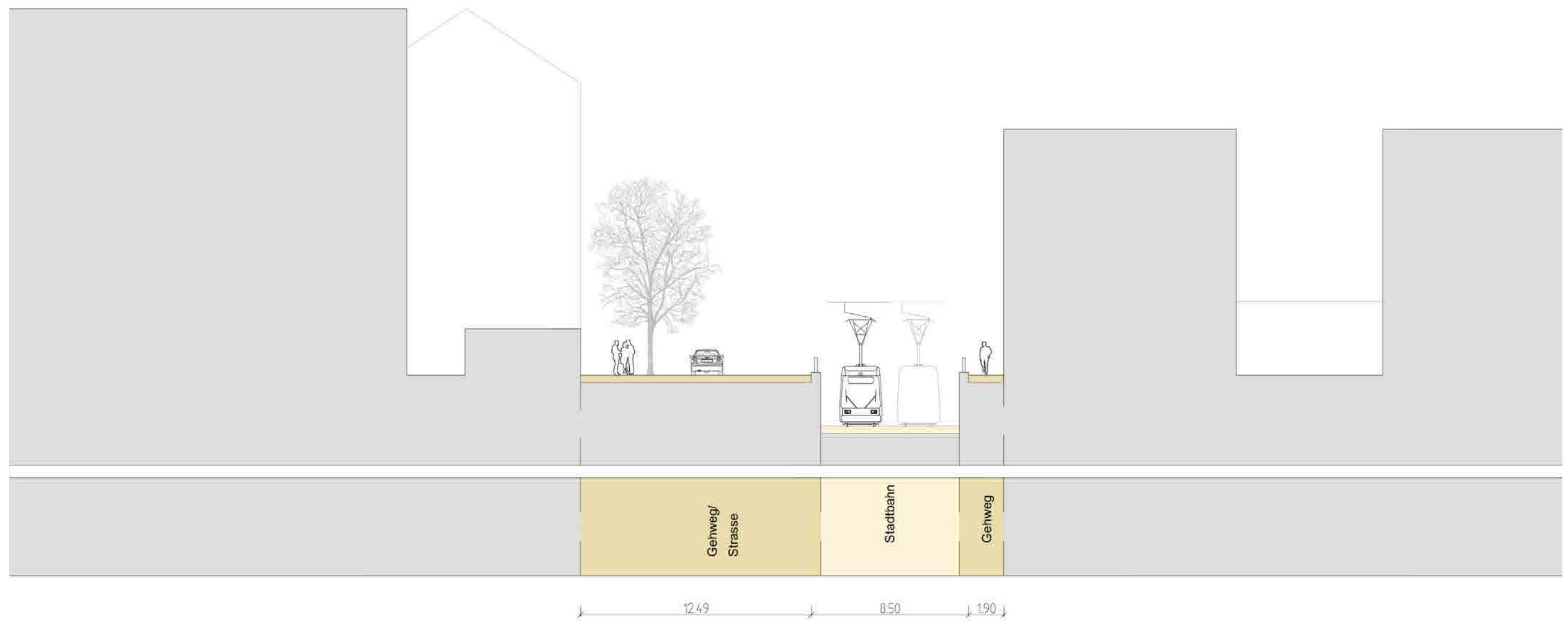
Prinzipialschnitt Planung Mauritiussteinweg

#### 4. Mittlere Tunnelvariante - Abschnitt 2: Jahnstraße



Prinzipialquerschnitt Bestand Jahnstraße

#### 4. Mittlere Tunnelvariante - Abschnitt 2: Jahnstraße



Prinzipialquerschnitt Bestand Jahnstraße

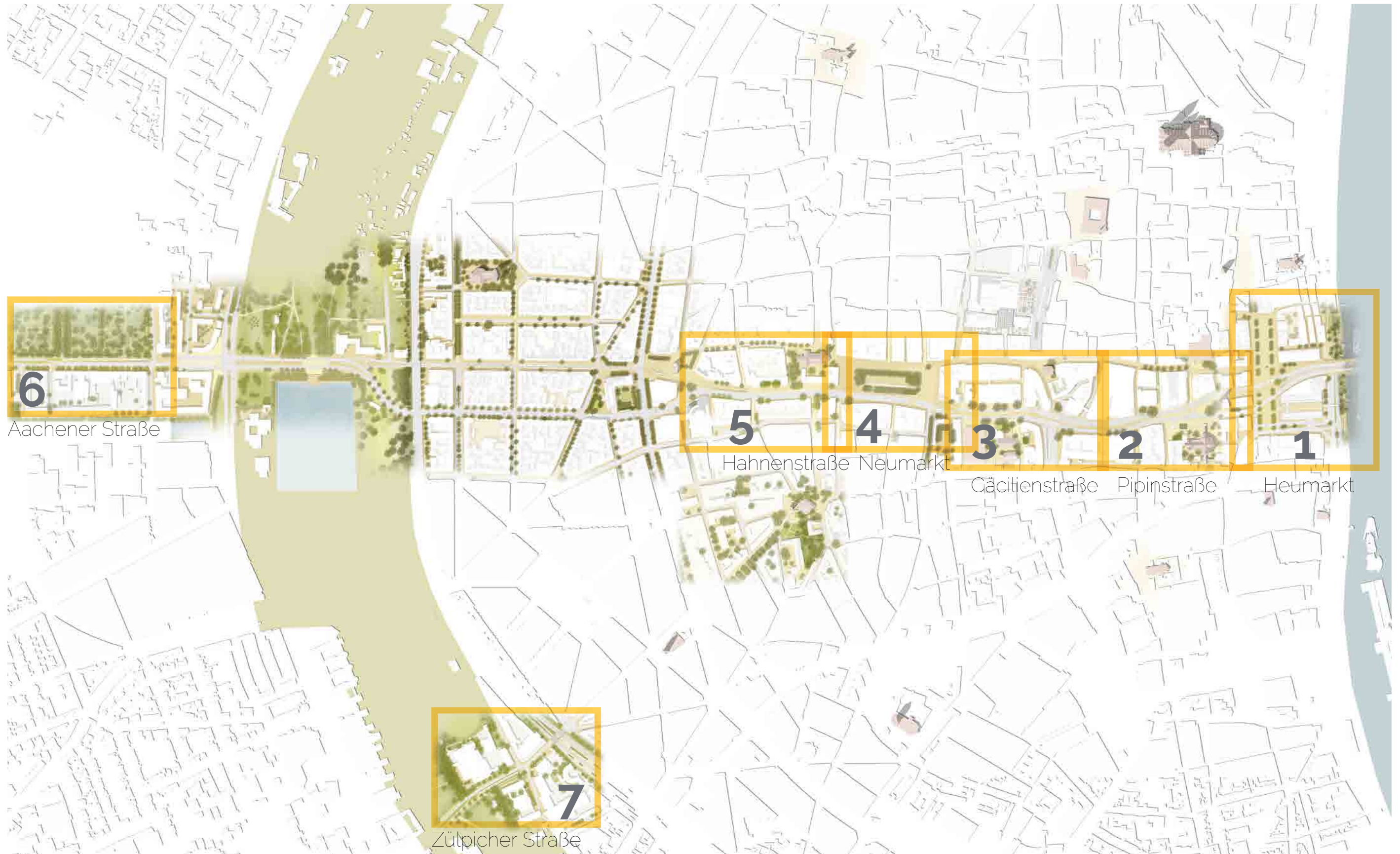
#### 4. Mittlere Tunnelvariante - Abschnitt 2: Jahnstraße



Perspektive - Blick von der Josef-Schwartz-Anlage über den Mauritiuskirchplatz

**5. LANGE TUNNELVARIANTE (HEUMARKT BIS AACHENER STRAÙE - MELATEN UND  
LINIE 9 BIS ZÜLPICHER STRAÙE WESTLICH BAHNRING)**

## 5. Lange Tunnelvariante





5. Lange Tunnelvariante (Verkehr zweispurig) - Abschnitt 3: Cäcilienstraße



Skizze - Cäcilienstraße - Teppiche/Zonierung



## 5. Lange Tunnelvariante (Verkehr zweispurig) - Abschnitt 3: Cäcilienstraße



Lageplan - Neuplanung

## 5. Lange Tunnelvariante (Verkehr zweispurig) - Abschnitt 4: Neumarkt



Lageplan - Neuplanung

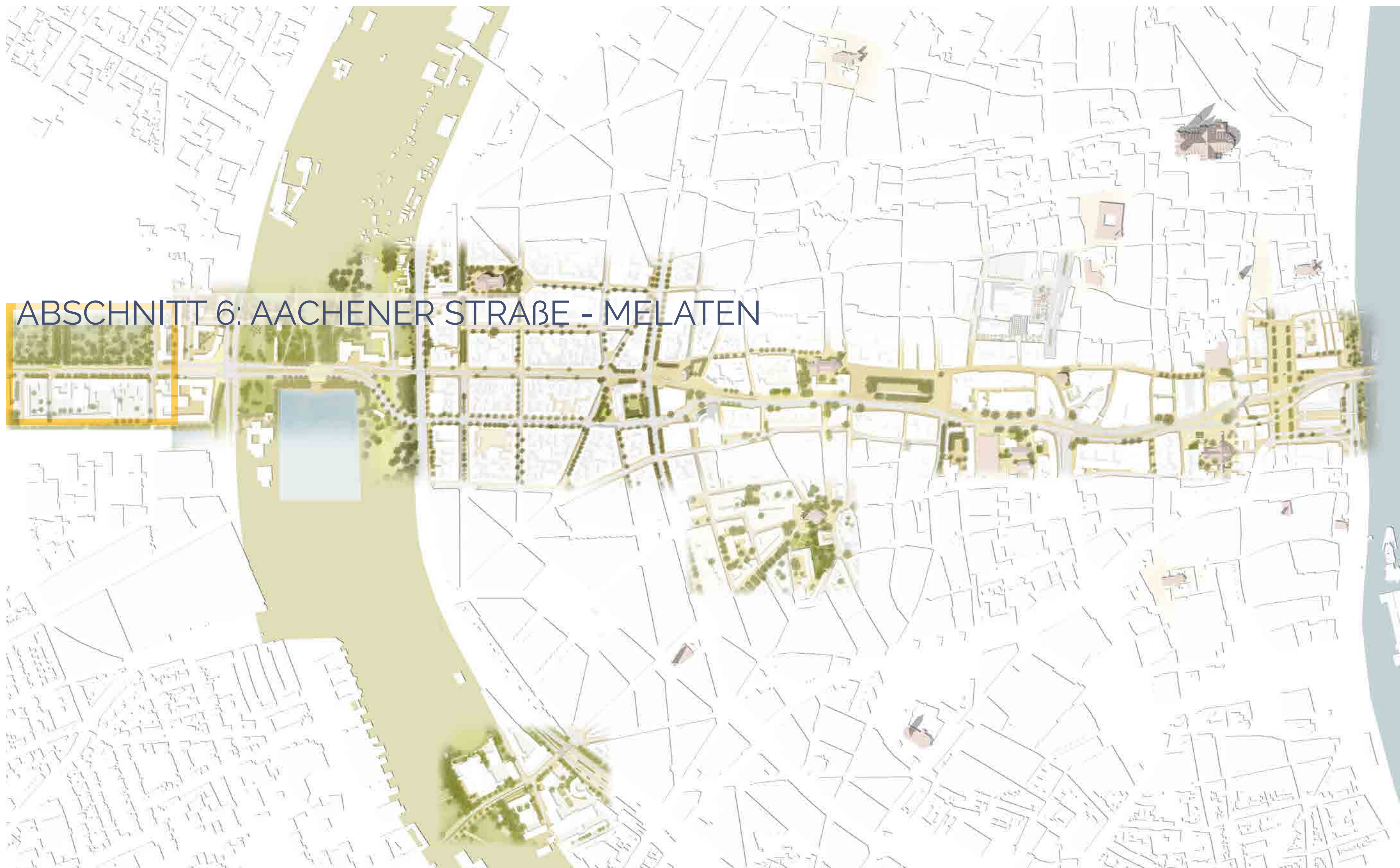


## 5. Lange Tunnelvariante (Verkehr zweispurig) - Abschnitt 5: Hahnenstraße



Lageplan - Neuplanung

## 5. Lange Tunnelvariante



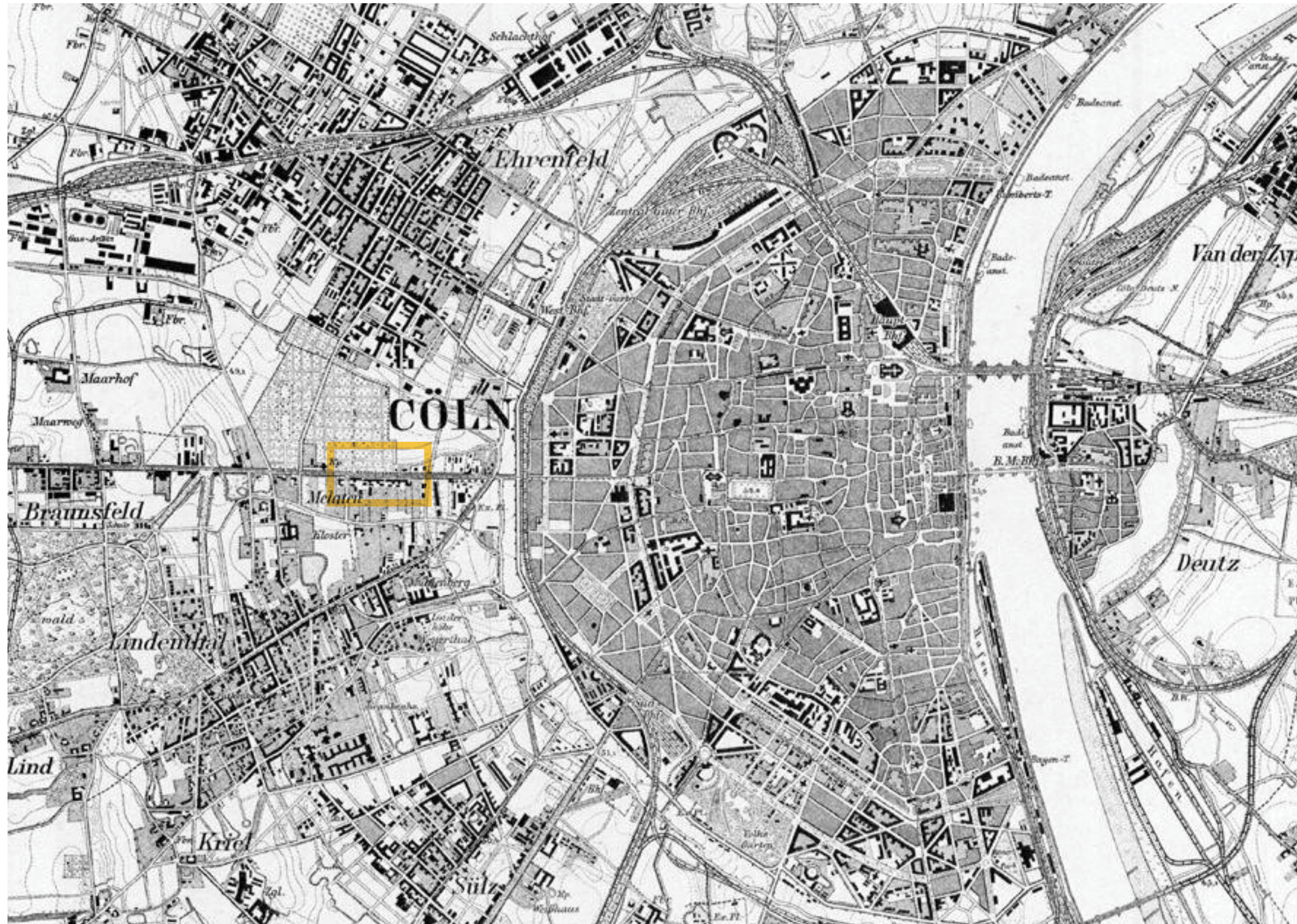
### ABSCHNITT 6: AACHENER STRAÙE - MELATEN

5. Lange Tunnelvariante (Verkehr zweispurig) - Abschnitt 6: Aachener Straße - Melaten



Karte Köln 1807

5. Lange Tunnelvariante (Verkehr zweisepurig) - Abschnitt 6: Aachener Straße - Melaten



Karte Köln nach 1815

5. Lange Tunnelvariante (Verkehr zweisepurig) - Abschnitt 6: Aachener Straße - Melaten



Melaten - Plan der Struktur von 2010



## 5. Lange Tunnelvariante (Verkehr zweisepurig) - Abschnitt 6: Aachener Straße - Melaten



Melaten Heute

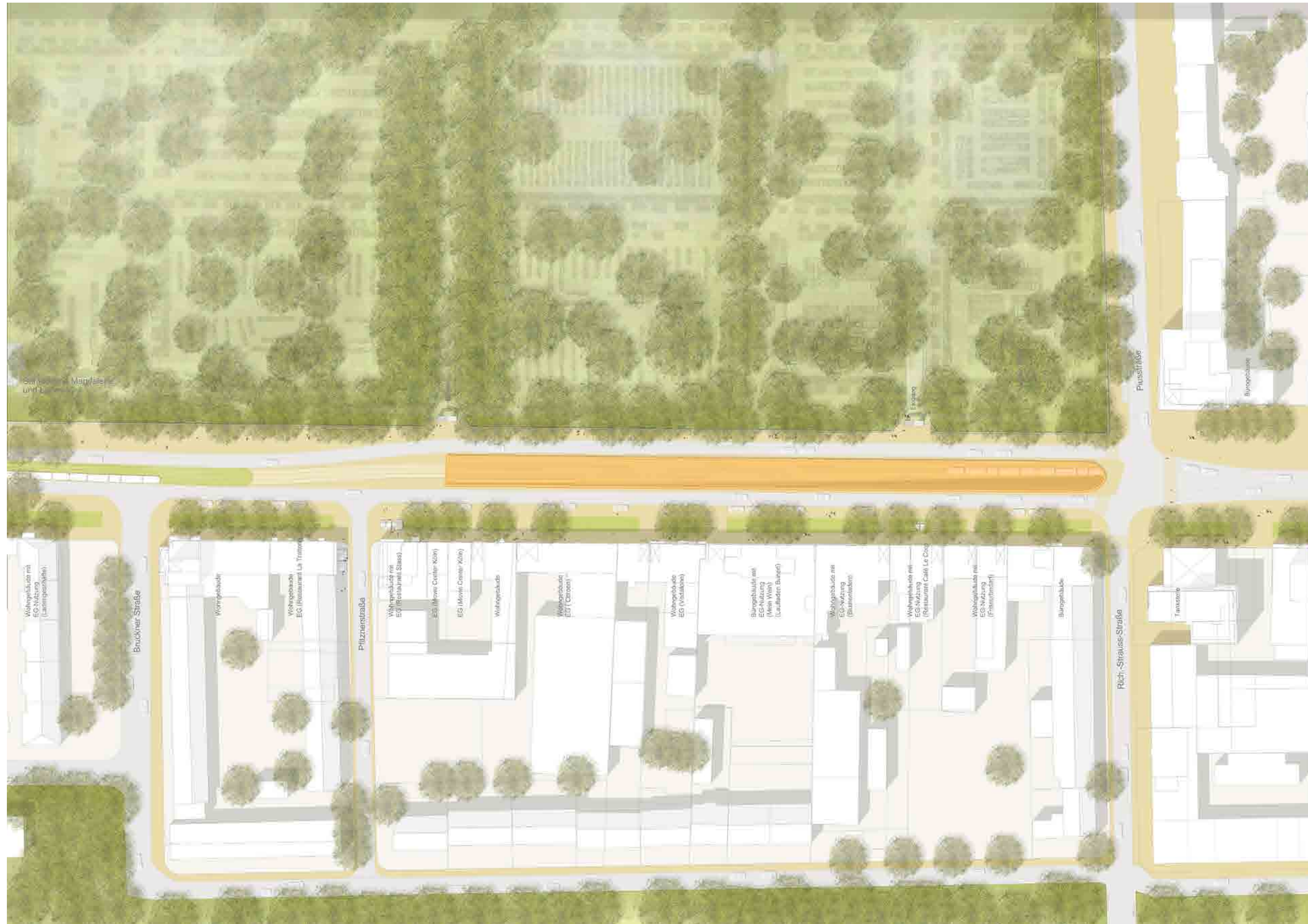
Blick aus der Richard-Strauss-Straße Richtung Melaten

5. Lange Tunnelvariante (Verkehr zweispurig) - Abschnitt 6: Aachener Straße - Melaten



Luftbild - Bestand

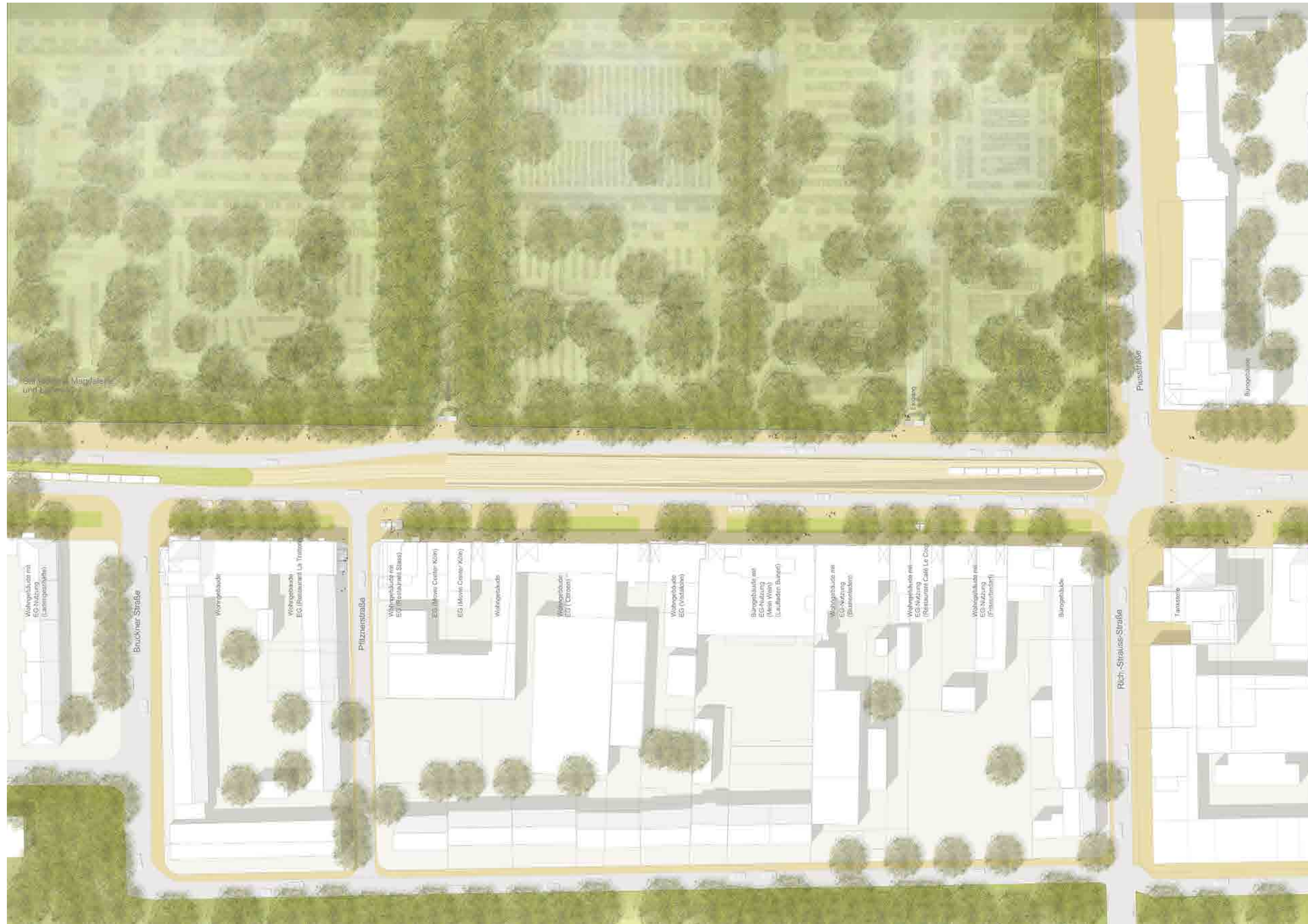
## 5. Lange Tunnelvariante (Verkehr zweispurig) - Abschnitt 6: Aachener Straße - Melaten



Lageplan - Neuplanung | Tunnellage mittig

Hervorhebung Stadtbahn Rampe Tunnel

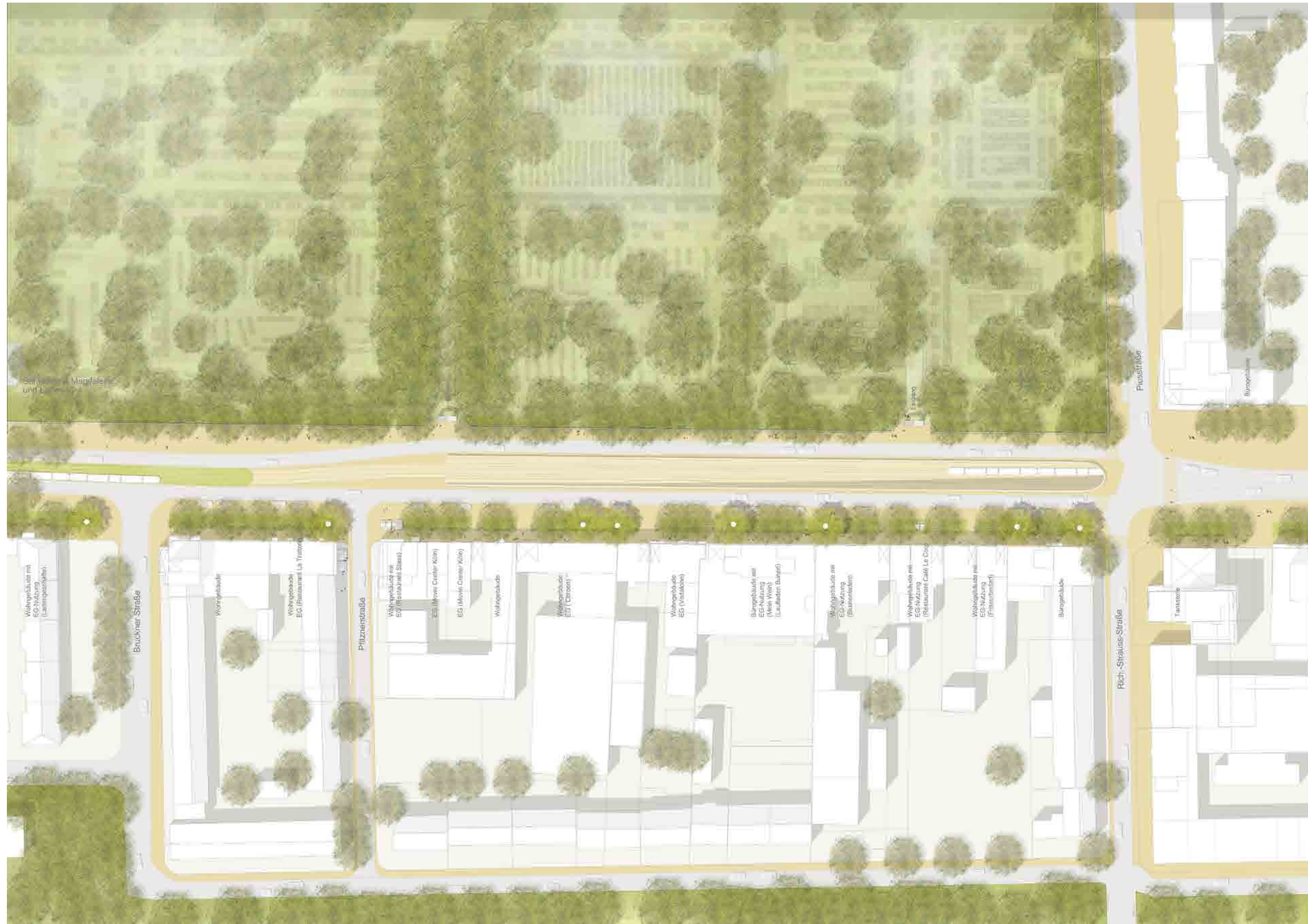
## 5. Lange Tunnelvariante (Verkehr zweispurig) - Abschnitt 6: Aachener Straße - Melaten



Lageplan - Neuplanung | Tunnellage mittig

Bäume Bestand

## 5. Lange Tunnelvariante (Verkehr zweispurig) - Abschnitt 6: Aachener Straße - Melaten

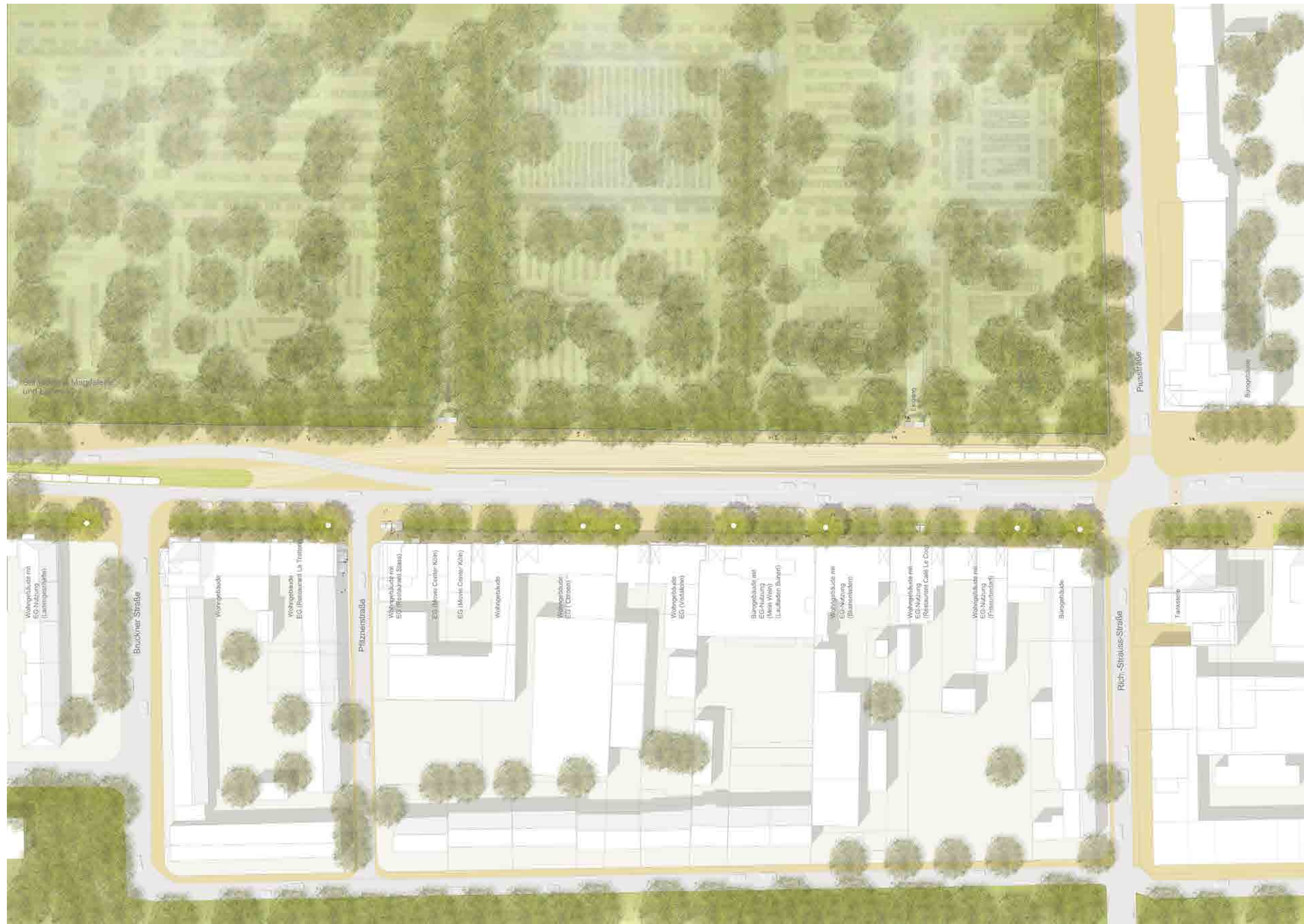


Lageplan - Neuplanung | Tunnellage mittig

Bäume Bestand und Neuplanung



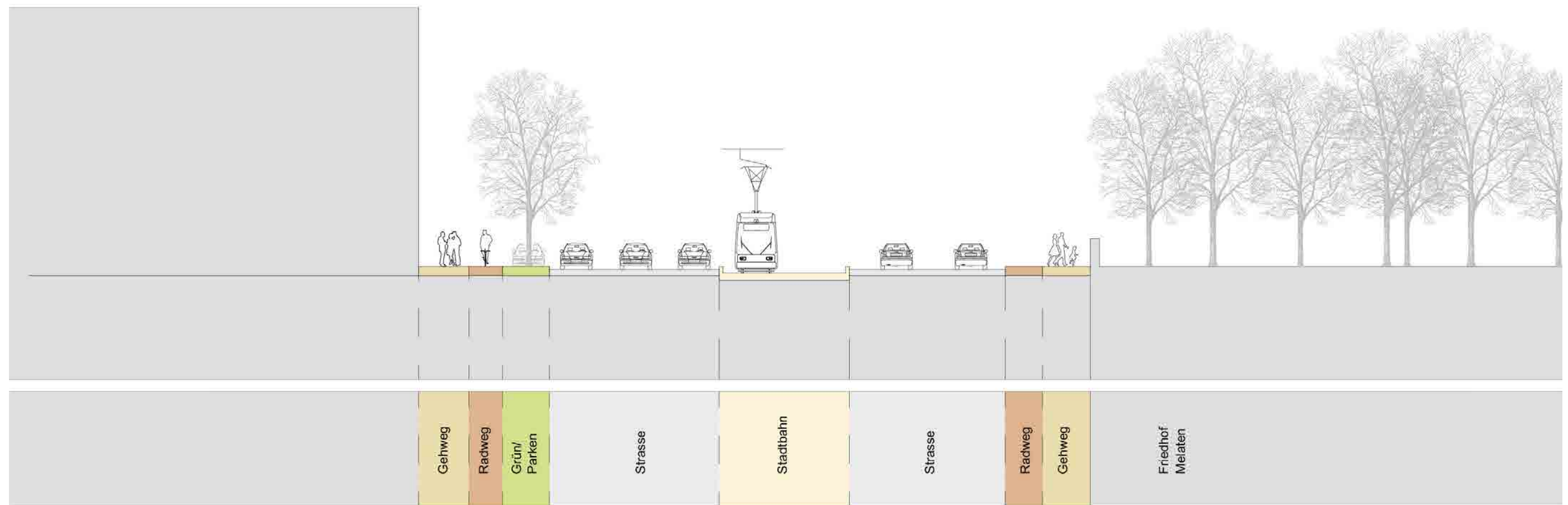
## 5. Lange Tunnelvariante (Verkehr zweispurig) - Abschnitt 6: Aachener Straße - Melaten



Lageplan - Neuplanung | VARIANTE Tunnellage nördlich

Bäume Bestand und Neuplanung

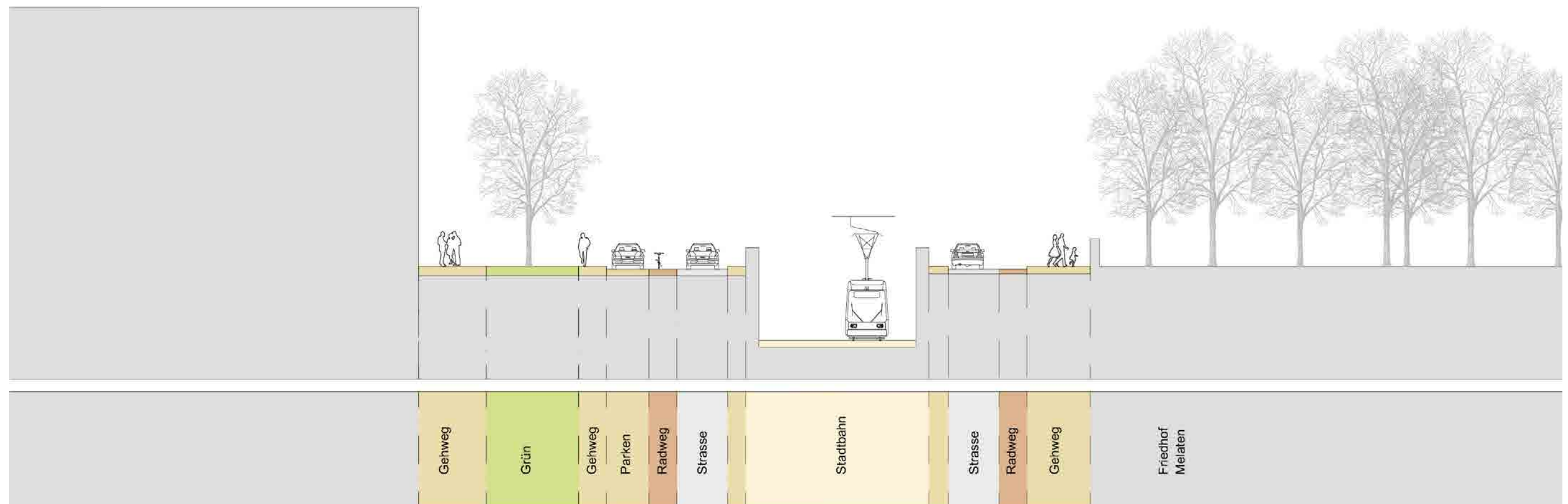
## 5. Lange Tunnelvariante (Verkehr zweispurig) - Abschnitt 6: Aachener Straße - Melaten



Prinzipialquerschnitt Bestand

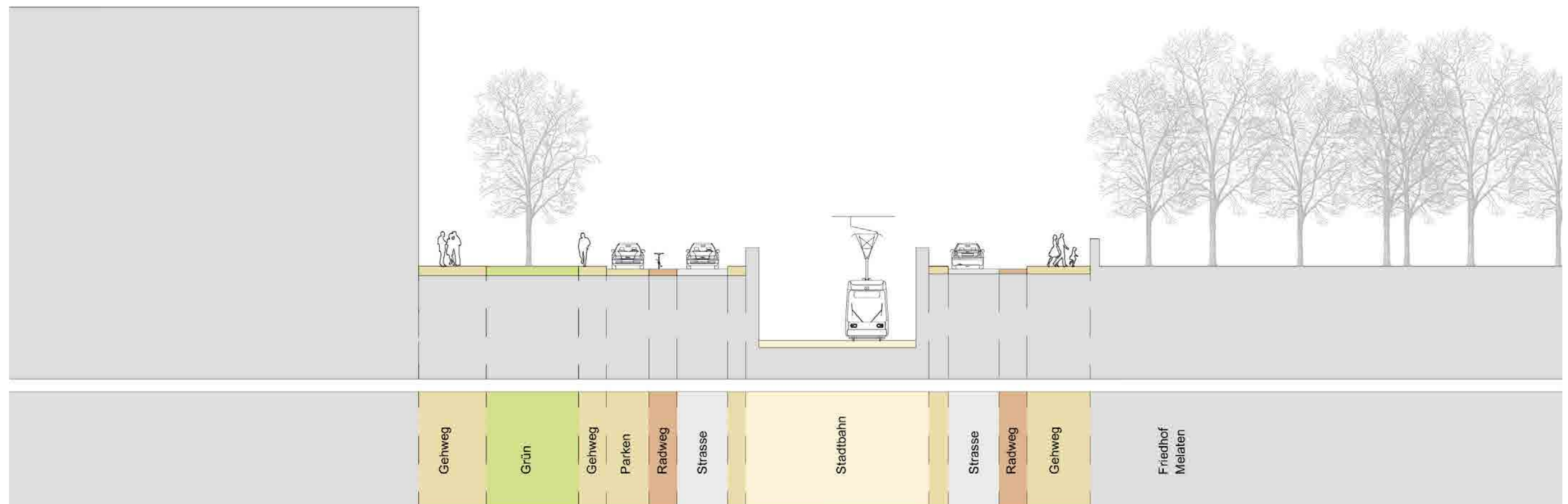


## 5. Lange Tunnelvariante (Verkehr zweispurig) - Abschnitt 6: Aachener Straße - Melaten



Prinzipialschnitt Planung

## 5. Lange Tunnelvariante (Verkehr zweispurig) - Abschnitt 6: Aachener Straße - Melaten



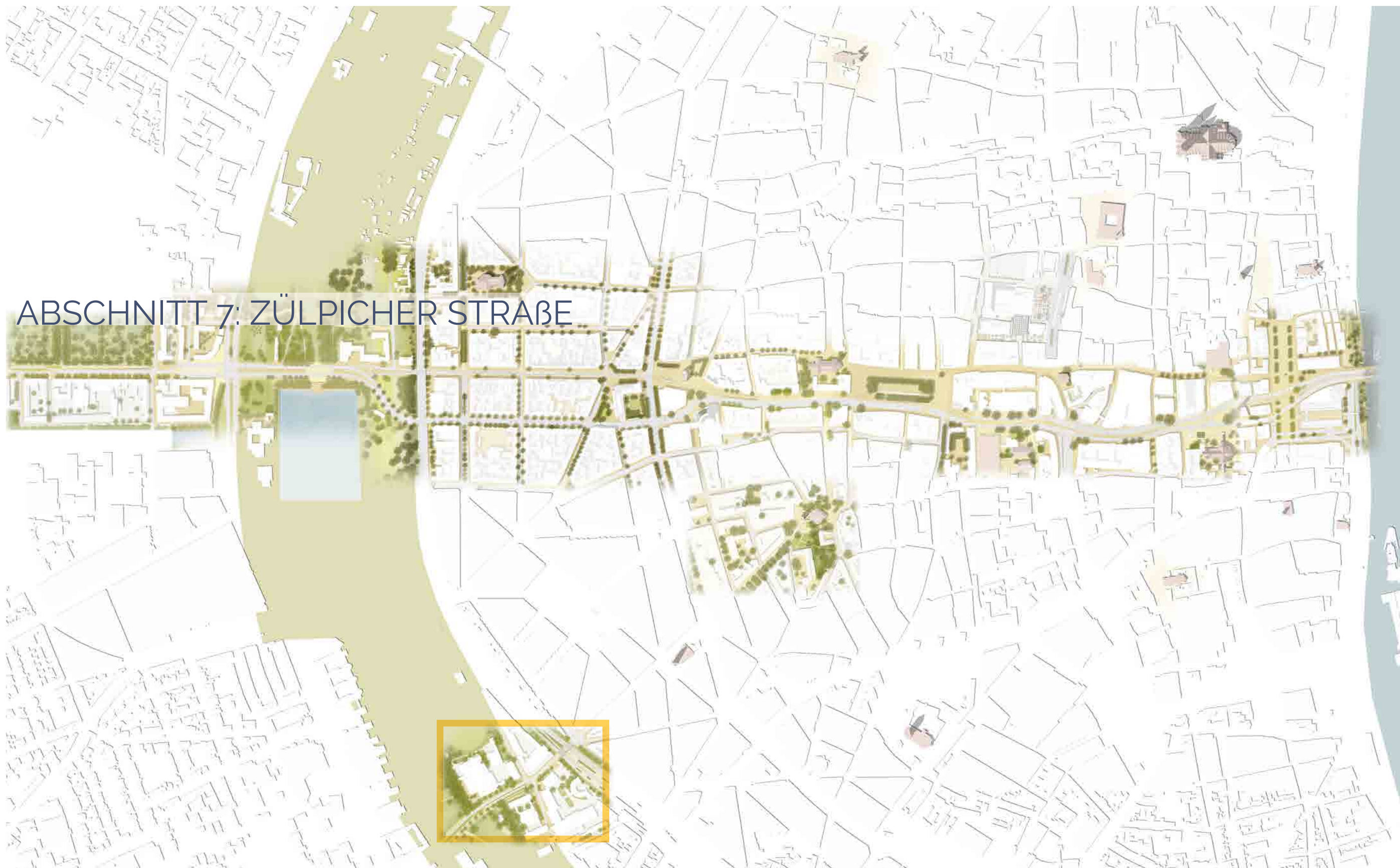
Prinzipialschnitt Planung | VARIANTE Tunnellage nördlich

5. Lange Tunnelvariante (Verkehr zweisepurig) - Abschnitt 6: Aachener Straße - Melaten



Perspektive - Blick von der Ecke Aachener Straße/Richard-Strauss-Straße Richtung Melaten

Tunnel in Mittellage



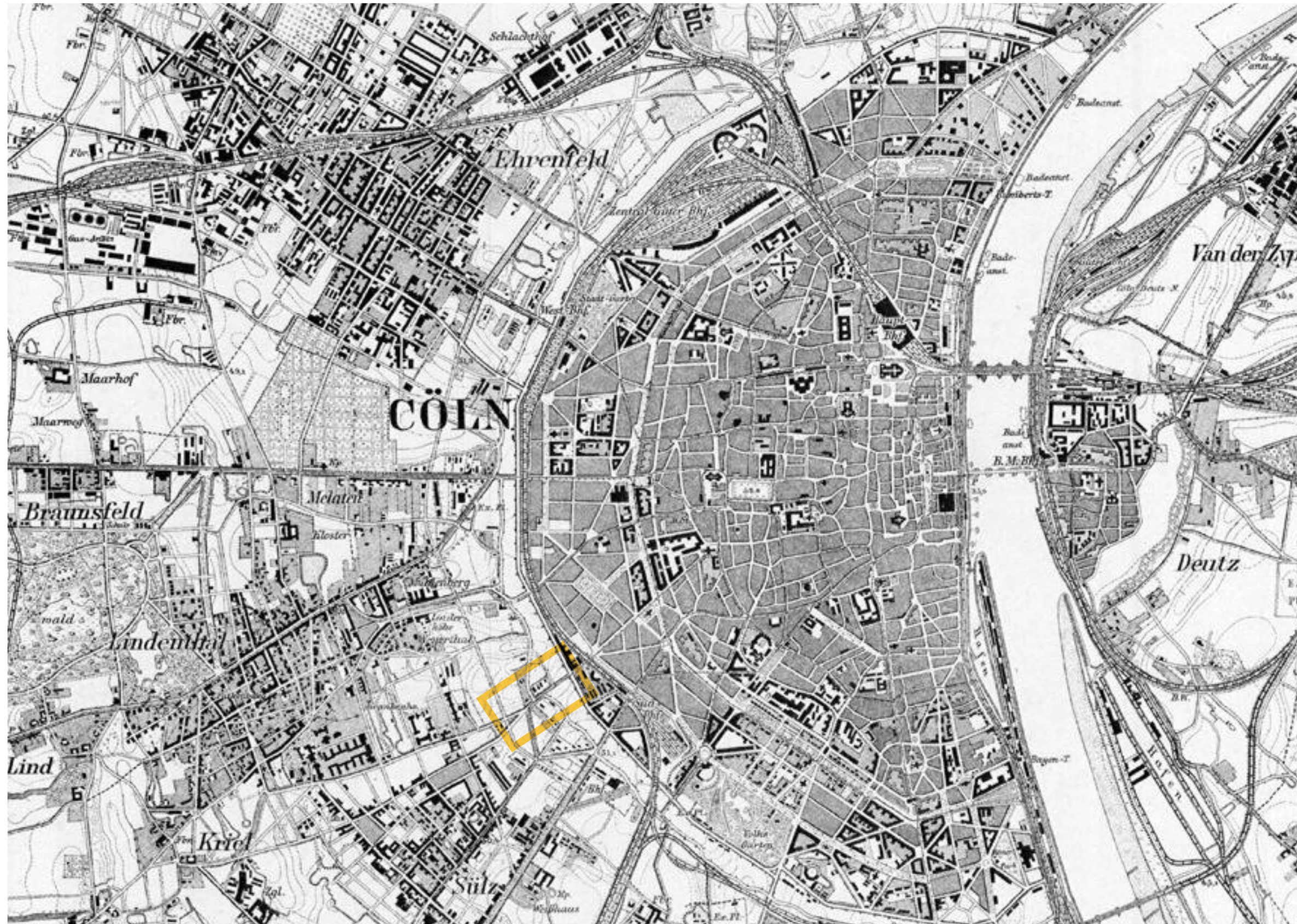
ABSCHNITT 7: ZÜLPICHER STRASSE

5. Lange Tunnelvariante (Verkehr zweispurig) - Abschnitt 7: Zülpicher Straße - westl. Bahnring



Karte Köln 1807

5. Lange Tunnelvariante (Verkehr zweispurig) - Abschnitt 7: Zülpicher Straße - westl. Bahnring



Karte Köln nach 1815

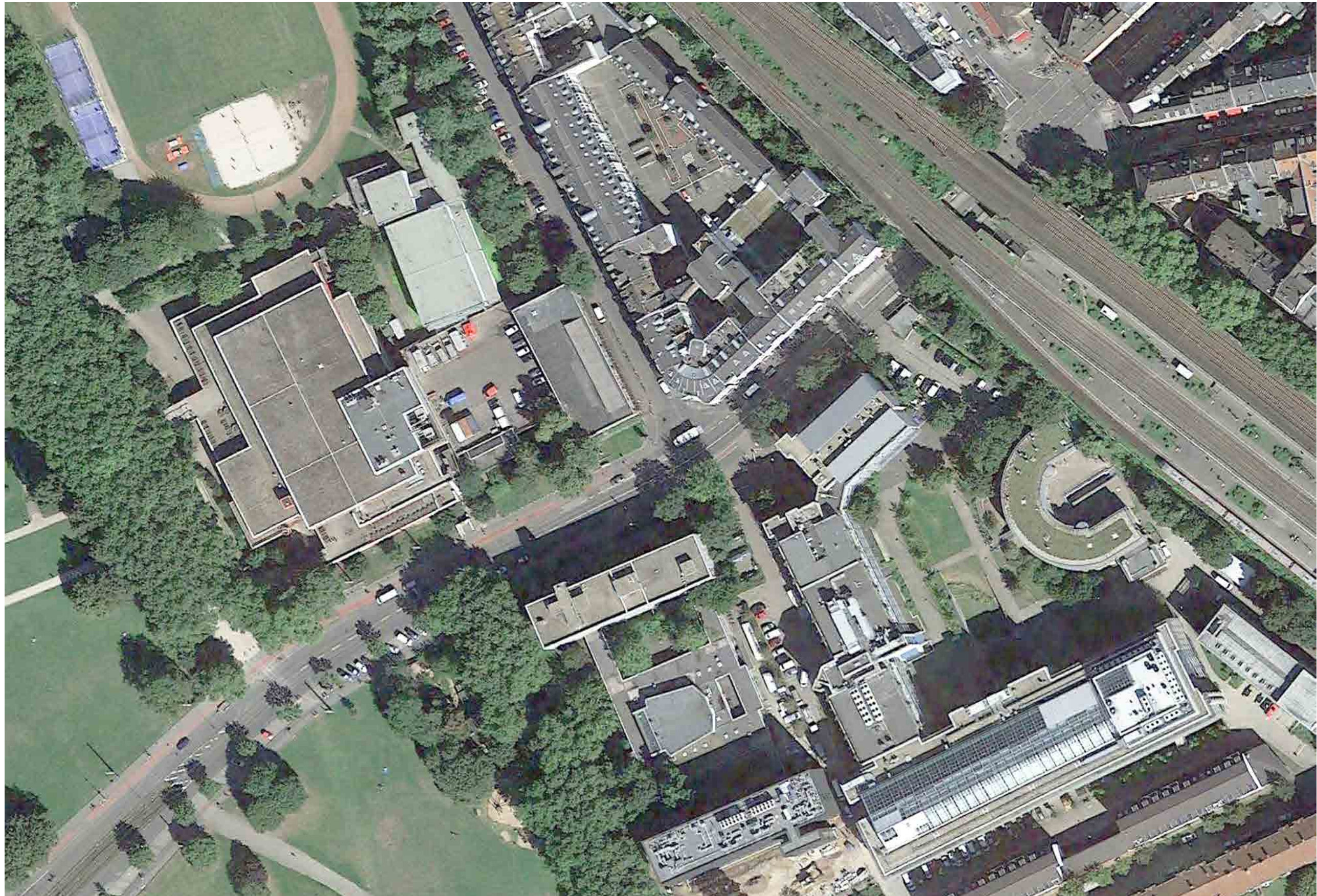
5. Lange Tunnelvariante (Verkehr zweisepurig) - Abschnitt 7: Zülpicher Straße - westl. Bahnring



Zülpicher Straße Heute

Blick Ecke Zülpicher Wall Richtung Grüngürtel

5. Lange Tunnelvariante (Verkehr zweispurig) - Abschnitt 7: Zülpicher Straße - westl. Bahring



Luftbild - Bestand



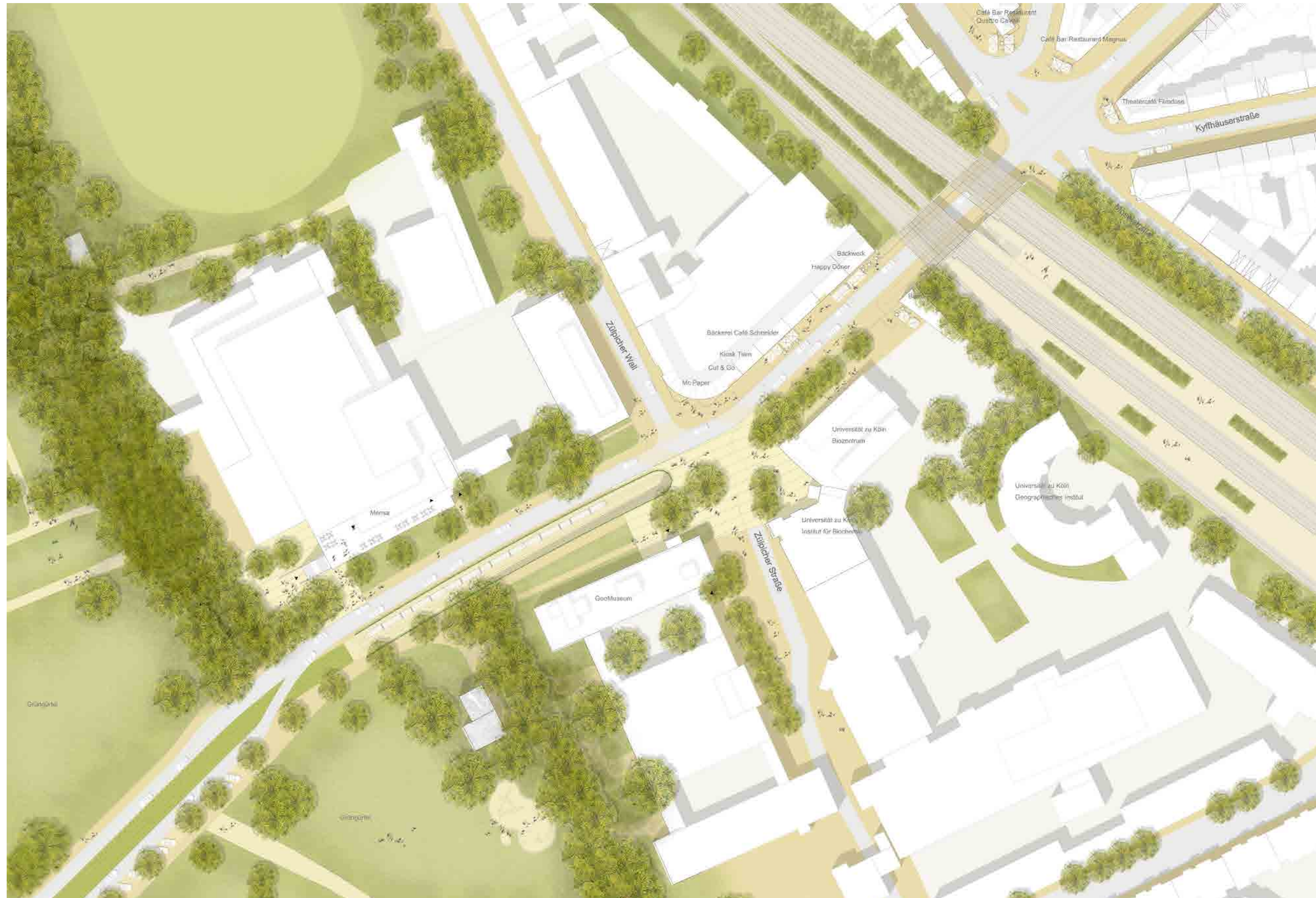
## 5. Lange Tunnelvariante (Verkehr zweisepurig) - Abschnitt 7: Zülpicher Straße - westl. Bahnring



Lageplan - Neuplanung

Hervorhebung Stadtbahn Rampe Tunnel

## 5. Lange Tunnelvariante (Verkehr zweispurig) - Abschnitt 7: Zülpicher Straße - westl. Bahnring



Lageplan - Neuplanung

Bäume Bestand

## 5. Lange Tunnelvariante (Verkehr zweispurig) - Abschnitt 7: Zülpicher Straße - westl. Bahnring



Lageplan - Neuplanung

Bäume Bestand und Neuplanung

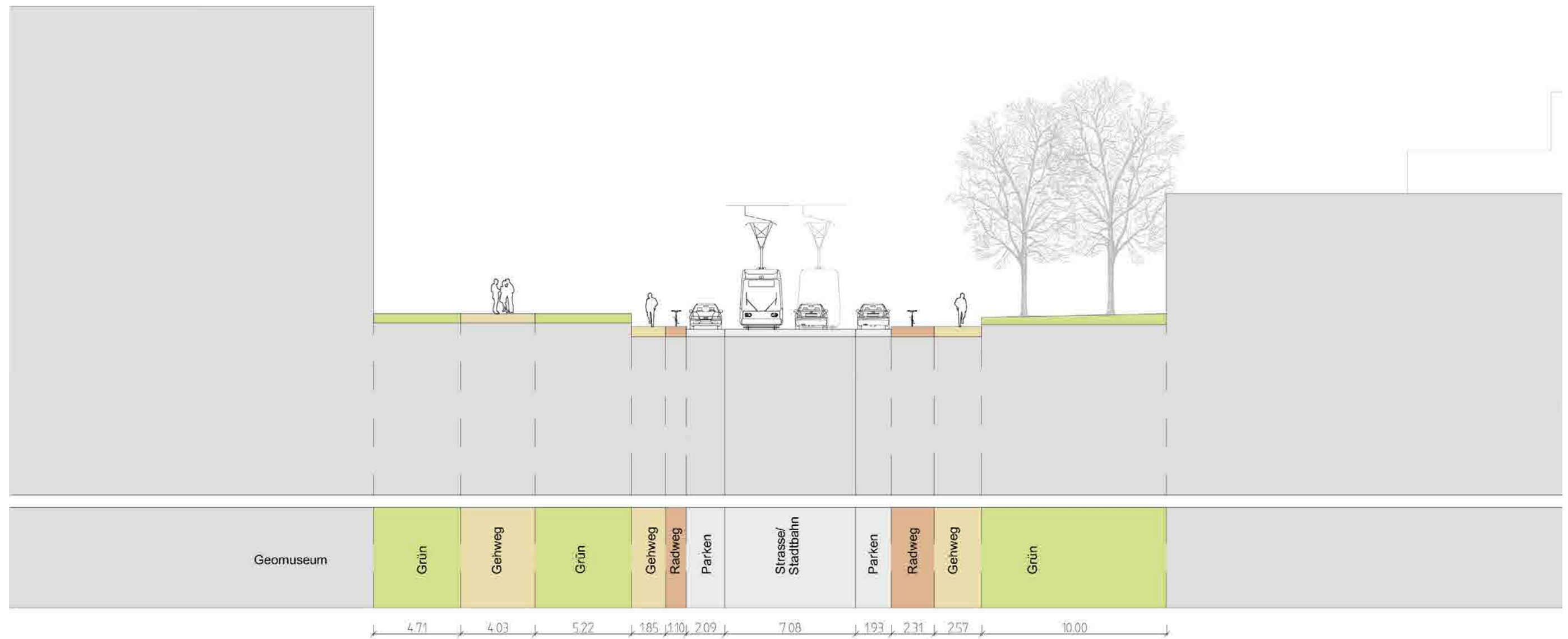
## 5. Lange Tunnelvariante (Verkehr zweispurig) - Abschnitt 7: Zülpicher Straße - westl. Bahnring



Lageplan - Neuplanung

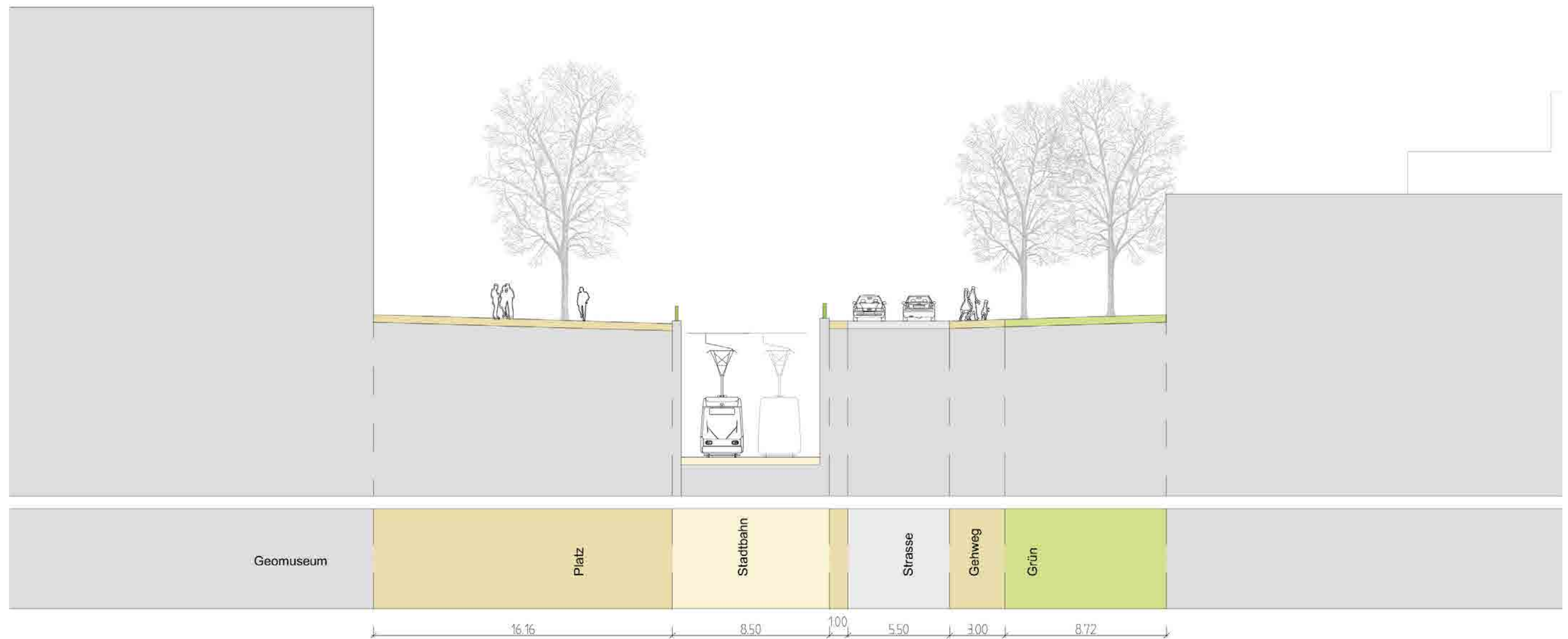
Bäume ausgeblendet

## 5. Lange Tunnelvariante (Verkehr zweispurig) - Abschnitt 7: Zülpicher Straße - westl. Bahring



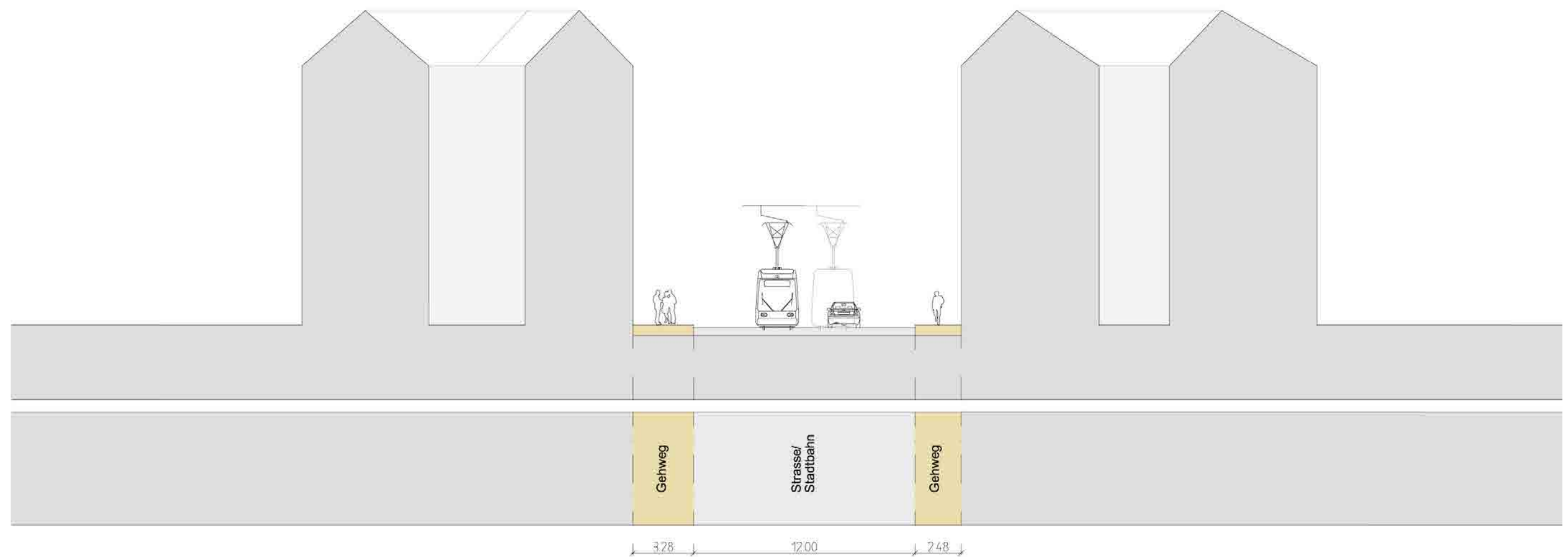
Prinzipialquerschnitt Bestand Höhe GeoMuseum

## 5. Lange Tunnelvariante (Verkehr zweisepurig) - Abschnitt 7: Zülpicher Straße - westl. Bahring



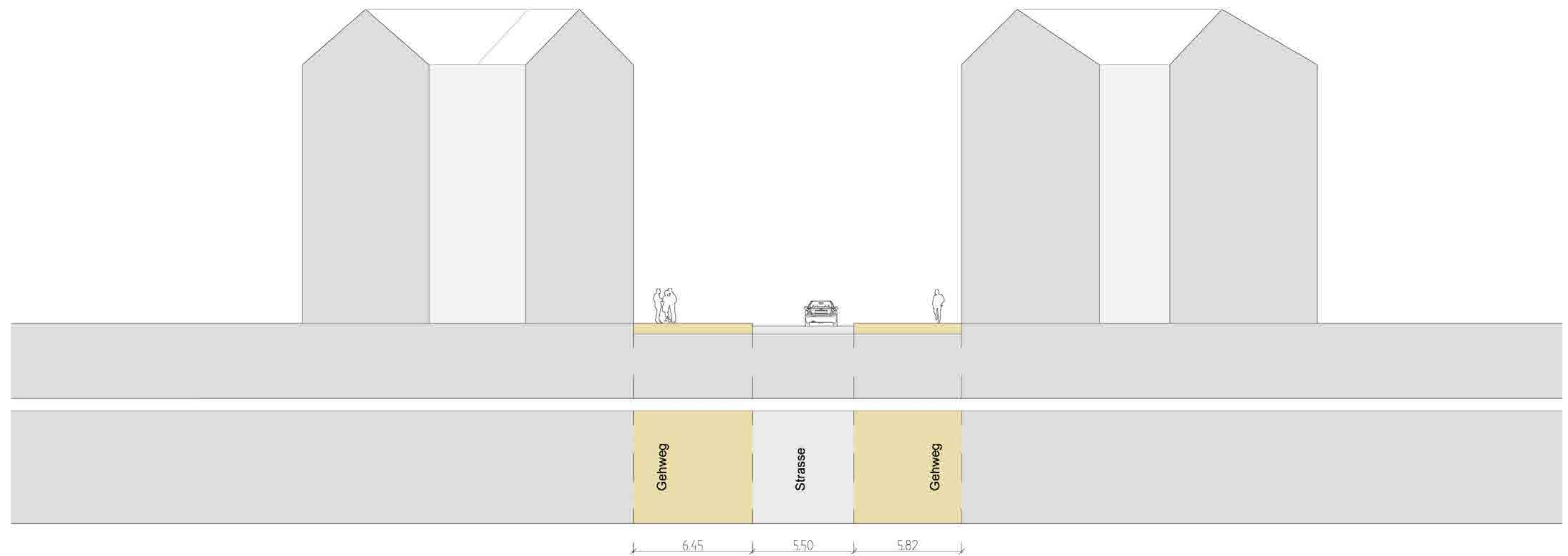
Prinzipialquerschnitt Bestand Höhe GeoMuseum

5. Lange Tunnelvariante (Verkehr zweisepurig) - Abschnitt 7: Zülpicher Straße - westl. Bahnring



Prinzipialquerschnitt Bestand nördlich des Bahnrings

5. Lange Tunnelvariante (Verkehr zweisepurig) - Abschnitt 7: Zülpicher Straße - westl. Bahnring



Prinzipialquerschnitt Bestand nördlich des Bahnrings



5. Lange Tunnelvariante (Verkehr zweispurig) - Abschnitt 7: Zülpicher Straße - westl. Bahnring



Perspektive - Blick aus der Zülpicher Straße Richtung Südwesten



Alle Lagepläne von WES  
LandschaftsArchitektur bis Seite 190 einschl.  
basieren auf der Verkehrsuntersuchung und  
-planung von VKT/BSV.

Seite 5:  
Luftbild - Untersuchungsraum  
Quelle: Google Earth 2016  
Markierung d. Vf.

Seite 9:  
Das römische Köln im 4. Jhr. (Rekonstruktion  
im Römisch-Germanischen Museum, Köln)  
Nicolas von Kospoth  
Quelle:  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Colonia\\_Claudia\\_Ara\\_Agrippinensium#/media/File:Roman\\_Cologne,\\_reconstruction.JPG](https://de.wikipedia.org/wiki/Colonia_Claudia_Ara_Agrippinensium#/media/File:Roman_Cologne,_reconstruction.JPG)  
Markierung d. Vf.

Seite 10:  
Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 11:  
Köln um 1641  
Ausschnitt aus: Köln um 1646 von Matthäus  
Merian, Topographia Archiepiscopatum  
Moguntinensis, Frankfurter Kunstverein,  
1925  
Quelle:  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte\\_](https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_)

[der\\_Stadt\\_K%C3%B6ln#/media/File:De\\_Merian\\_Mainz\\_Trier\\_K%C3%B6ln\\_075.jpg](#)  
Markierung d. Vf.

Seite 12:  
Kölner Stadtplan von 1752  
Ausschnitt aus: Kupferstich: Stadtplan  
Reinhardt (1752) von Johann Valentin  
Reinhardt  
Quelle:  
[https://de.wikipedia.org/wiki/K%C3%B6lner\\_Stadtplan\\_von\\_1752#/media/File:K%C3%B6ln\\_-\\_Stadtplan\\_Reinhardt\\_1752\\_II.jpg](https://de.wikipedia.org/wiki/K%C3%B6lner_Stadtplan_von_1752#/media/File:K%C3%B6ln_-_Stadtplan_Reinhardt_1752_II.jpg)  
Markierung d. Vf.

Seite 13:  
Ausschnitt aus: „Kartenaufnahme der  
Rheinlande durch Oberst Tranchot und  
Generalmajor Freiherr von Müffling 1803-  
1820“ Die „Grande Route de Neuss à  
Cologne“  
Das Original befindet sich in der  
Staatsbibliothek in Marburg/Lahn  
Stiftung Preußischer Kulturbesitz  
Quelle:  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Neusser\\_Stra%C3%9Fe\\_\(K%C3%B6ln\)#/media/File:Trk72\\_K%C3%B6ln-Detail.jpg](https://de.wikipedia.org/wiki/Neusser_Stra%C3%9Fe_(K%C3%B6ln)#/media/File:Trk72_K%C3%B6ln-Detail.jpg)  
Markierung d. Vf.

Seite 14:  
Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 15:  
Köln 1939: Umbau der heutigen Hahnenstr.  
(Fotographie von Walter Dick)  
© Walter Dick Archiv  
Foto 430972  
Quelle:  
[http://www.bilderbuch-koeln.de/Alben/21070/Fotos/altstadt\\_s%C3%BCd\\_umbau\\_der\\_heutigen\\_hahnenstr\\_walter\\_dick\\_historisch\\_430972](http://www.bilderbuch-koeln.de/Alben/21070/Fotos/altstadt_s%C3%BCd_umbau_der_heutigen_hahnenstr_walter_dick_historisch_430972)

Seite 16:  
Bild 1: Köln Mai 1945  
Luftbild von Köln mit Blick in die zerstörte  
Aachener Straße zum Kölner Dom  
© Digitale Luftfahrt-Bibliothek  
Quelle:  
<http://www.luftfahrt-bibliothek.de/luftbildarchiv/jahtm01.htm>

Bild 2: Köln 24. April, 1945  
The spires of the cathedral of Cologne,  
Germany, stand on April 24, 1945, amid ruins  
of buildings bombed during World War II.  
© Department of Defense/National  
Archives, Washington, D.C  
Quelle:  
<https://kids.britannica.com/students/assembly/view/180213>

Quellennachweis

Seite 18:  
Das neue Köln (1950)  
Grafik aus „Präsentation zum Thema:  
„Rudolf Schwarz Umbau des Kölner  
Stadtkerns durch Neuordnung des  
Verkehrs Anika Heiles.“ aus Rudolf Schwarz,  
Gedächtnisausstellung des BDA Köln,  
gefördert von der Akademie der Künste  
Berlin, F.H.Kerle Verlag Heidelberg 1963 aus  
Rudolf Schwarz - Buch „Das neue Köln - Ein  
Vorentwurf, Hrsg. Stadt Köln, 1950“  
Quelle:  
<http://slideplayer.org/slide/863832/>

Seite 19:  
Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 24:  
Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 25:  
Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 29:  
Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 32:  
Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 33:  
Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 35:  
Stadtansicht Köln – Heumarkt (1570)  
Arnold Mercator  
Rheinisches Bildarchiv  
Quelle:  
[https://de.wikipedia.org/wiki/  
Datei:K%C3%B6ln\\_-\\_Mercator\\_Heumarkt.  
jpg#/media/File:K%C3%B6ln\\_-\\_Mercator\\_  
Heumarkt.jpg](https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:K%C3%B6ln_-_Mercator_Heumarkt.jpg#/media/File:K%C3%B6ln_-_Mercator_Heumarkt.jpg)

Seite 37:  
Heumarkt mit Börse vom Süden, Kupferstich  
von Charles Dupius (um 1790)  
Rheinisches Bildarchiv  
Quelle:  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Heumarkt\\_  
\(K%C3%B6ln\)#/media/File:K%C3%B6ln\\_-\\_  
Heumarkt\\_Charles\\_Dupius\\_Heumarkt\\_  
mit\\_B%C3%B6rse\\_vom\\_S%C3%BCden,\\_  
Kuperstich\\_um\\_1790\\_%2B1807.jpg](https://de.wikipedia.org/wiki/Heumarkt_(K%C3%B6ln)#/media/File:K%C3%B6ln_-_Heumarkt_Charles_Dupius_Heumarkt_mit_B%C3%B6rse_vom_S%C3%BCden,_Kuperstich_um_1790_%2B1807.jpg)

Seite 38:  
Heumarkt (1890)  
© Konservator Stadt Köln  
Foto 160756  
Quelle:  
[http://www.bilderbuch-koeln.de/Fotos/  
altstadt\\_nord\\_der\\_heumarkt\\_denkmal\\_  
denkmalschutz\\_konservator\\_stadt\\_  
historisch\\_160756](http://www.bilderbuch-koeln.de/Fotos/altstadt_nord_der_heumarkt_denkmal_denkmalschutz_konservator_stadt_historisch_160756)

Seite 39:  
Heumarkt (1900)  
Ulrich Hermanns  
Foto 17151  
Quelle:  
[http://www.bilderbuch-koeln.de/Fotos/  
altstadt\\_nord\\_handel\\_und\\_wandel\\_auf\\_  
dem\\_heumarkt\\_gewerbe\\_historisch\\_  
hermanns\\_17151](http://www.bilderbuch-koeln.de/Fotos/altstadt_nord_handel_und_wandel_auf_dem_heumarkt_gewerbe_historisch_hermanns_17151)

Seite 40:  
Heumarkt (1930)  
© Konservator Stadt Köln  
Foto 158976  
Quelle:  
[http://www.bilderbuch-koeln.de/Fotos/  
altstadt\\_nord\\_blick\\_zum\\_heumarkt\\_  
denkmal\\_denkmalschutz\\_konservator\\_stadt\\_  
historisch\\_158976](http://www.bilderbuch-koeln.de/Fotos/altstadt_nord_blick_zum_heumarkt_denkmal_denkmalschutz_konservator_stadt_historisch_158976)

Seite 41:  
Luftaufnahme des Martinviertels 1960  
(Heumarkt, nördlicher Teil)  
Kölner Siedlungsbau  
Foto 59718  
Quelle:  
[http://www.bilderbuch-koeln.de/  
Fotos/altstadt\\_nord\\_luftaufnahme\\_  
des\\_martinsviertels\\_1960\\_historisch\\_  
luftbild\\_59718](http://www.bilderbuch-koeln.de/Fotos/altstadt_nord_luftaufnahme_des_martinsviertels_1960_historisch_luftbild_59718)

Seite 43:  
Köln - Deutzer Brücke und Heumarkt (2011)

## Quellennachweis

©Dieter Golland, 16.01.2011

Quelle:

<http://www.fotocommunity.de/photo/koeln-deutzer-bruecke-und-heumarkt-dieter-golland/25608545>

Seite 44:

Ausschnitt aus:

WintersportmitteninderKölnerAltstadt  
Fotografie „obs/Heinzel GmbH/T.  
Schmülgen“

Quelle:

<https://www.presseportal.de/pm/111808/3095472>

Seite 45:

Bild 1 und 2

Fotos Bestand Heumarkt, 2016  
WES LandschaftsArchitektur

Seite 47:

Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 48:

Luftbild – Bestand

Quelle: Google Earth 2016

Seite 49-53:

Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 54:

Beispiel Haltestelle – Orléans /Frankreich

© Richez\_Associés, Paris, Frankreich

project\_image\_4453\_cropped\_fr.jpg

Quelle:

<http://www.richezassocies.com/fr/projet/18/la-ligne-b-du-tramway-dorleans>

Seite 55:

Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 57:

Luftbild – Bestand, Pipinstraße

Quelle: Google Earth 2016

Seite 58-59:

Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 60:

Luftbild – Bestand, Cäcilienstraße

Quelle: Google Earth 2016

Seite 61-67:

Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 69:

Köln-Neumarkt-Ausschnitt-MERCATOR-  
PLAN 1571

Arnold Mercator

Cutout of a city map around the New  
Market, Cologne, Scan by HOWI

Quelle:

[https://de.wikipedia.org/wiki/K%C3%B6lner\\_Stadtansicht\\_von\\_1570#/](https://de.wikipedia.org/wiki/K%C3%B6lner_Stadtansicht_von_1570#/media/File:K%C3%B6ln-Neumarkt-Ausschnitt-MERCATOR-PLAN_1571.jpg)

[media/File:K%C3%B6ln-Neumarkt-Ausschnitt-MERCATOR-PLAN\\_1571.jpg](#)

Seite 70:

Neumarkt Köln (1905)

koeln-winter-weihnachten-neumarkt-g-  
1905-03-ka.jpg

Quelle:

<http://www.gaidaphotos.com/blog/2014/10/28/alte-weihnachtskarten-aus-koeln/#gallery/a2480fed3e21fad83a150e970d983dbf/1159>

Seite 71:

Militärparade auf dem Neumarkt

Foto: Greven Verlag

Quelle:

<https://www.express.de/koeln/2150-zuege-ueber-hohenzollernbruecke-1914--so-lief-der-kriegsausbruch-in-koeln-2997392>

Seite 72:

Neumarkt (1929)

© Konservator Stadt Köln

Foto 118471

Quelle:

[http://www.bilderbuch-koeln.de/Fotos/altstadt\\_s%C3%BCd\\_neumarkt\\_denkmal\\_denkmalpflege\\_konservator\\_stadt\\_historisch\\_luftbild\\_118471](http://www.bilderbuch-koeln.de/Fotos/altstadt_s%C3%BCd_neumarkt_denkmal_denkmalpflege_konservator_stadt_historisch_luftbild_118471)

Seite 73:

Neumarkt, Belebte Platzränder, Photographie

Quellennachweis

von August Sander

Quelle:

<https://www.rundschau-online.de/region/koeln/-koeln-im-wandel---ein-blick-zurueck-1001620>

Seite 74:

Neumarkt ca. 1942

image-604878-galleryV9-yjdq-604878.jpg

Bildarchiv Foto Marburg

Quelle:

<http://www.spiegel.de/fotostrecke/historische-luftbilder-juwelen-vor-dem-feuersturm-fotostrecke-106871-17.html>

Seite 75:

Der Neumarkt von Oben (1960)

(Fotographie von Walter Dick)

© Walter Dick Archiv

Foto 66868

Quelle:

[http://www.bilderbuch-koeln.de/Fotos/altstadt\\_s%C3%BCd\\_der\\_neumarkt\\_von\\_oben\\_historisch\\_walter\\_dick\\_66868](http://www.bilderbuch-koeln.de/Fotos/altstadt_s%C3%BCd_der_neumarkt_von_oben_historisch_walter_dick_66868)

Seite 77:

Ausschnitt aus: Weihnachtsmarkt auf dem Kölner Neumarkt (2010)

© Superbass / CC-BY-SA-3.0

R.Schlappal

Quelle:

<https://commons.wikimedia.org/wiki/>

File:Pano\_Neumarkt\_Weihnachtsmarkt.jpg

Seite 78:

Neumarkt Köln - Ausgang Schildergasse 1 cropped

© Raimond Spekking/CC BY-SA 4.0

Quelle:

[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Neumark\\_K%C3%B6ln\\_-\\_Ausgang\\_Schildergasse\\_1\\_cropped.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Neumark_K%C3%B6ln_-_Ausgang_Schildergasse_1_cropped.jpg)

Seite 80:

Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 81:

Luftbild – Bestand

Quelle: Google Earth 2016

Seite 82-83:

Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 84:

Neumarkt Köln - Ausgang Schildergasse 1 cropped

© Raimond Spekking/CC BY-SA 4.0

Quelle: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Neumark\\_K%C3%B6ln\\_-\\_Ausgang\\_Schildergasse\\_1\\_cropped.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Neumark_K%C3%B6ln_-_Ausgang_Schildergasse_1_cropped.jpg)

Seite 85:

Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur auf Basis von Bild S. 84

Seite 86-88:

Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 89-91:

Visualisierung

für WES LandschaftsArchitektur:

HHVISION, Köln

Seite 92:

Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 94:

Umbau der heutigen Hahnenstraße (1939)  
(Fotographie von Walter Dick)

© Walter Dick Archiv

Foto 430972

Quelle:

[http://www.bilderbuch-koeln.de/Fotos/altstadt\\_s%C3%BCd\\_umbau\\_der\\_heutigen\\_hahnenstr\\_walter\\_dick\\_historisch\\_430972](http://www.bilderbuch-koeln.de/Fotos/altstadt_s%C3%BCd_umbau_der_heutigen_hahnenstr_walter_dick_historisch_430972)

Seite 95:

Neue Geschäfte auf der Hahnenstraße (1951)  
(Fotographie von Walter Dick)

© Walter Dick Archiv

Foto 429406

Quelle:

[http://www.bilderbuch-koeln.de/Fotos/altstadt\\_s%C3%BCd\\_neue\\_gesch%C3%A4fte\\_auf\\_der\\_hahnenstra%C3%9Fe\\_st\\_aposteln\\_walter\\_dick\\_historisch\\_429406](http://www.bilderbuch-koeln.de/Fotos/altstadt_s%C3%BCd_neue_gesch%C3%A4fte_auf_der_hahnenstra%C3%9Fe_st_aposteln_walter_dick_historisch_429406)

Quellennachweis

Seite 96:  
Luftbild – Bestand Hahnenstraße  
Quelle: Google Earth 2016

Seite 97-101:  
Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 103:  
Rudolfplatz - Hahnentor im Schnee (1878),  
Gemälde von Jakob Schreiner  
Rheinisches Bildarchiv  
Quelle:  
[https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=K%C3%B6ln\\_Ring&uselang=en#/media/File:K%C3%B6ln\\_-\\_Rudolfplatz,\\_Hahnentor\\_im\\_Schnee,\\_Jakob\\_Schreiner%2B1911,\\_1878,\\_RBA.jpg](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=K%C3%B6ln_Ring&uselang=en#/media/File:K%C3%B6ln_-_Rudolfplatz,_Hahnentor_im_Schnee,_Jakob_Schreiner%2B1911,_1878,_RBA.jpg)

Seite 104:  
Rudolfplatz - Hahnentor, Feldseite vor  
Abbruch der Stadtmauer (1880)  
Rheinisches Bildarchiv  
Quelle:  
[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:K%C3%B6ln\\_-\\_Rudolfplatz,\\_Hahnentor,\\_Feldseite\\_vor\\_Abbruch\\_der\\_Stadtmauer,\\_1880,\\_RBA.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:K%C3%B6ln_-_Rudolfplatz,_Hahnentor,_Feldseite_vor_Abbruch_der_Stadtmauer,_1880,_RBA.jpg)

Seite 105:  
Hahnentor um 1900 (1899)  
© Konservator Stadt Köln  
Foto 80681

Quelle:  
[http://www.bilderbuch-koeln.de/Fotos/altstadt\\_s%C3%BCd\\_hahnentor\\_um\\_1900\\_denkmal\\_historisch\\_konservator\\_80681](http://www.bilderbuch-koeln.de/Fotos/altstadt_s%C3%BCd_hahnentor_um_1900_denkmal_historisch_konservator_80681)

Seite 106:  
Hahnentor um 1900 (zwischen 1890 and 1905)  
Original image: Photochrom print (color photo lithograph)Reproduction number: LC-DIG-ppmsca-00814 from Library of Congress, Prints and Photographs Division, Photochrom Prints Collection  
Reproduction by Photoglob AG, Zürich, Switzerland or Detroit Publishing Company, Detroit, Michigan  
Quelle:  
[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:K%C3%B6ln\\_Hahnentor\\_um\\_1900.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:K%C3%B6ln_Hahnentor_um_1900.jpg)

Seite 107:  
Rudolfplatz (1960)  
(Fotographie von Walter Dick)  
© Walter Dick Archiv  
Foto 62918  
Quelle:  
[http://www.bilderbuch-koeln.de/Alben/20605/Fotos/altstadt\\_s%C3%BCd\\_verkehr\\_am\\_rudolfplatz\\_hahnentor\\_historisch\\_walter\\_dick\\_62918](http://www.bilderbuch-koeln.de/Alben/20605/Fotos/altstadt_s%C3%BCd_verkehr_am_rudolfplatz_hahnentor_historisch_walter_dick_62918)

Seite 109:  
Rudolfplatz heute, zerschnitten durch  
Verkehr  
1-1-100\_1940.jpg  
Quelle:  
<https://freierbuerger.wordpress.com/2011/11/10/burger-diskutieren-uber-die-neugestaltung-des-rudolfplatz/#more-204>

Seite 110:  
Rudolfplatz heute, zerschnitten durch  
Verkehr  
112694186.jpg  
Quelle:  
<http://static.panoramio.com/photos/large/112694186.jpg>

Seite 111:  
Bild 1 und 2  
Fotos Bestand Rudolfplatz, 2016  
WES LandschaftsArchitektur

Seite 113:  
Luftbild – Bestand Rudolfplatz  
Quelle: Google Earth 2016

Seite 114-116:  
Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 117:  
Beispiel Haltestelle – Reims/ Frankreich

## Quellennachweis

© Richez\_Associés, Paris, Frankreich  
project\_image\_699\_cropped\_fr.jpg  
Quelle:  
<http://www.richezassocies.com/en/project/54/rheims-tramway>

Seite 118-120:  
Visualisierung  
für WES LandschaftsArchitektur:  
HHVISION, Köln

Seite 121:  
Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 123:  
Aachener Straße und Rudolfplatz 1956  
Bilderbuch Köln  
Foto 408282  
Quelle:  
[http://www.bilderbuch-koeln.de/Fotos/neustadt\\_s%C3%BCd\\_aachener\\_stra%C3%9F\\_e\\_und\\_rudolfplatz\\_1956\\_historisch\\_luftbild\\_408282](http://www.bilderbuch-koeln.de/Fotos/neustadt_s%C3%BCd_aachener_stra%C3%9F_e_und_rudolfplatz_1956_historisch_luftbild_408282)

Seite 124:  
Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 125:  
Luftbild – Bestand Aachener Straße  
Quelle: Google Earth 2016

Seite 126-131:  
Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 132:  
Köln-Neustadt-Nord: Aachener Straße  
Quelle:  
[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Aachener\\_Strasse\\_Koeln.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Aachener_Strasse_Koeln.jpg)

Seite 133:  
Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur auf  
Basis von Bild S. 132

Seite 134-136:  
Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 138:  
Konrad Adenauer vor einem Plan des  
„Grünen Ringes“ (um 1920)  
1929\_os\_-\_adenauer\_ert\_\_utert\_plan\_f\_\_r\_  
gr\_\_ng\_\_rtel.jpeg  
© Rheinisches Bildarchiv  
Quelle:  
<http://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/konrad-adenauer-preis/station-4-der-koelner-gruenguertel-adenauers-liebstes-vorhaben>

Seite 139:  
Stadtkante West / Aachener Weiher (1929)  
innerer-gruenguertel-1929.jpg  
© Rheinisches Bildarchiv  
Quelle:  
[http://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/konrad-adenauer-preis/station-](http://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/konrad-adenauer-preis/station-4-der-koelner-gruenguertel-adenauers-liebstes-vorhaben)

4-der-koelner-gruenguertel-adenauers-  
liebstes-vorhaben

Seite 140:  
Aachener Weiher und belgisches Viertel  
(2000)  
Quelle:  
© Konservator Stadt Köln  
Foto 158994  
[http://www.bilderbuch-koeln.de/Fotos/neustadt\\_s%C3%BCd\\_aachener\\_weiher\\_und\\_belgisches\\_viertel\\_denkmal\\_denkmalschutz\\_konservator\\_stadt\\_158994](http://www.bilderbuch-koeln.de/Fotos/neustadt_s%C3%BCd_aachener_weiher_und_belgisches_viertel_denkmal_denkmalschutz_konservator_stadt_158994)

Seite 141:  
Bild 1:  
Spaziergang am Aachener Weiher (1925)  
© Konservator Stadt Köln  
Foto 80732  
Quelle:  
[http://www.bilderbuch-koeln.de/Fotos/aachener\\_weiher\\_denkmal\\_historisch\\_konservator\\_80732](http://www.bilderbuch-koeln.de/Fotos/aachener_weiher_denkmal_historisch_konservator_80732)

Bild 2:  
Spielende Kinder am Aachener Weiher  
(1960)  
(Fotographie von Walter Dick)  
© Walter Dick Archiv  
Foto 66805  
Quelle:  
<http://www.bilderbuch-koeln.de/Fotos/>

## Quellennachweis



neustadt\_s%C3%BCd\_kinder\_spielen\_  
im\_aachener\_weiher\_historisch\_walter\_  
dick\_66805

Seite 143:

HiroshimaNagasakiPark.jpg (2004)

© Hörner & Einhorn, Köln, Leipzig

Quelle:

<http://fotogarten.de/f/de/koln/hiroshima-nagasaki-park/>

Seite 144:

Bild 1 und 2

Fotos Bestand Stadtkante West

WES LandschaftsArchitektur

Seite 146:

Luftbild – Bestand

Quelle: Google Earth 2016

Seite 147-148:

Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 150-151:

Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 154-157:

Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 158:

Visualisierung

für WES LandschaftsArchitektur:

Datenland, Erik Recke, Hamburg

Seite 160:

Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 161:

Claude Monet - Wheatstacks. End of  
Summer 1891, 60x100cm Oil on canvas  
Art Institute of Chicago

aus The Unknown Monet – Pastels and  
Drawings, p150, by James A. Ganz, Yale  
University Press 200

o\_12db49\_a82a0c4\_orig.jpg

Quelle:

<https://sabinayx7.wordpress.com/2015/03/>

Seite 162-163:

Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 164:

Visualisierung

für WES LandschaftsArchitektur:

Datenland, Erik Recke, Hamburg

Seite 165:

Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 167:

Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 168:

Visualisierung

für WES LandschaftsArchitektur:

Datenland, Erik Recke, Hamburg

Seite 169:

Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 171-172:

Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 173:

Foto Bestand Cäcilienstraße, 2016

WES LandschaftsArchitektur

Seite 174-176:

Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 177:

Beispielbild – Tunnelmund – Geländer

Bahnhofsumfeld Erfurt

Foto WES Landschaftsarchitektur

Seite 178:

Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 179:

Visualisierung

für WES LandschaftsArchitektur:

Datenland, Erik Recke, Hamburg

Seite 180:

Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Quellennachweis

Seite 185-186:  
Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 187:  
Luftbild – Bestand  
Quelle: Google Earth 2017

Seite 188-192:  
Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 193:  
Visualisierung  
für WES LandschaftsArchitektur:  
Datenland, Erik Recke, Hamburg

Seite 194:  
Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 195:  
Ausschnitt aus: „Kartenaufnahme der  
Rheinlande durch Oberst Tranchot und  
Generalmajor Freiherr von Müffling 1803-  
1820“ Die „Grande Route de Neuss à  
Cologne“  
Das Original befindet sich in der  
Staatsbibliothek in Marburg/Lahn  
Stiftung Preußischer Kulturbesitz  
Quelle:  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Neusser\\_](https://de.wikipedia.org/wiki/Neusser_Stra%C3%9Fe_(K%C3%B6ln)#/media/File:Trk72_K%C3%B6ln-Detail.jpg)  
[Stra%C3%9Fe\\_\(K%C3%B6ln\)#/media/](https://de.wikipedia.org/wiki/Neusser_Stra%C3%9Fe_(K%C3%B6ln)#/media/File:Trk72_K%C3%B6ln-Detail.jpg)  
[File:Trk72\\_K%C3%B6ln-Detail.jpg](https://de.wikipedia.org/wiki/Neusser_Stra%C3%9Fe_(K%C3%B6ln)#/media/File:Trk72_K%C3%B6ln-Detail.jpg)  
Markierung d. Vf.

Seite 196:  
Karte Köln nach 1815  
Archiv historischer topographischer  
Meßtischblätter  
Universität Greifswald  
Quelle:  
[http://www.landkartenindex.de/](http://www.landkartenindex.de/historischelandkarten/?p=10)  
[historischelandkarten/?p=10](http://www.landkartenindex.de/historischelandkarten/?p=10)  
Markierung d. Vf.

Seite 197:  
Zeitgenössische Zeichnung der St.Mauritius  
Kirche (1866)  
Foto der Replik einer Zeichnung aus dem  
Kirchenarchiv St. Mauritius, Köln  
1280px-Die\_neue\_MauritiusKirche\_vor\_1900.  
jpg  
Quelle:  
[http://www.wikiwand.com/de/St.\\_](http://www.wikiwand.com/de/St._Mauritius_(K%C3%B6ln))  
[Mauritius\\_\(K%C3%B6ln\)](http://www.wikiwand.com/de/St._Mauritius_(K%C3%B6ln))  
(13.11.2017)

Seite 198:  
St. Mauritius nach dem Krieg (1948)  
©Konservator Stadt Köln  
Foto 289420  
Quelle:  
[http://www.bilderbuch-koeln.de/Fotos/](http://www.bilderbuch-koeln.de/Fotos/altstadt_s%C3%BCd_st_mauritius_denkmal_denkmalpflege_konservator_stadt_denkmalschutz_historisch_289420)  
[altstadt\\_s%C3%BCd\\_st\\_mauritius\\_denkmal\\_](http://www.bilderbuch-koeln.de/Fotos/altstadt_s%C3%BCd_st_mauritius_denkmal_denkmalpflege_konservator_stadt_denkmalschutz_historisch_289420)  
[denkmalpflege\\_konservator\\_stadt\\_](http://www.bilderbuch-koeln.de/Fotos/altstadt_s%C3%BCd_st_mauritius_denkmal_denkmalpflege_konservator_stadt_denkmalschutz_historisch_289420)  
[denkmalschutz\\_historisch\\_289420](http://www.bilderbuch-koeln.de/Fotos/altstadt_s%C3%BCd_st_mauritius_denkmal_denkmalpflege_konservator_stadt_denkmalschutz_historisch_289420)  
(13.11.2017)

Seite 199-200:  
Fotos Jahnstraße, 2017  
WES LandschaftsArchitektur

Seite 201:  
Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 202:  
Luftbild – Bestand  
Quelle: Google Earth 2017

Seite 203-211:  
Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 212:  
Visualisierung  
für WES LandschaftsArchitektur:  
Datenland, Erik Recke, Hamburg

Seite 214-221:  
Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 222:  
Ausschnitt aus: „Kartenaufnahme der  
Rheinlande durch Oberst Tranchot und  
Generalmajor Freiherr von Müffling 1803-  
1820“ Die „Grande Route de Neuss à  
Cologne“  
Das Original befindet sich in der  
Staatsbibliothek in Marburg/Lahn  
Stiftung Preußischer Kulturbesitz  
Quelle:

## Quellennachweis

[https://de.wikipedia.org/wiki/Neusser\\_Stra%C3%9Fe\\_\(K%C3%B6ln\)#/media/File:Trk72\\_K%C3%B6ln-Detail.jpg](https://de.wikipedia.org/wiki/Neusser_Stra%C3%9Fe_(K%C3%B6ln)#/media/File:Trk72_K%C3%B6ln-Detail.jpg)  
Markierung d. Vf.

Seite 223:  
Karte Köln nach 1815  
Archiv historischer topographischer  
Meßtischblätter  
Universität Greifswald  
Quelle:  
<http://www.landkartenindex.de/historischelandkarten/?p=10>  
Markierung d. Vf.

Seite 224:  
Melaten – Plan der Struktur von 2010  
Aus denkmalpflegerisches Gutachten  
Friedhof Melaten in Köln 2010 Kurzfassung  
Seite 3  
Auftraggeber: Stadt Köln, Amt für  
Denkmalschutz und Denkmalpflege  
Erstellt durch Architekturbüro Vogt-Werling  
Quelle:  
<https://cdn.politik-bei-uns.de/files/549ad-6b51ae6a038f9b5e1a3/54a300f41ae-6a01c65968237/view> (10.11.2017)

Seite 225:  
Foto Aachener Straße Höhe Melaten, 2017  
WES LandschaftsArchitektur

Seite 226:  
Luftbild – Bestand  
Quelle Google Earth 2017

Seite 227-234:  
Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 235:  
Visualisierung  
für WES LandschaftsArchitektur:  
Datenland, Erik Recke, Hamburg

Seite 236:  
Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 237:  
Ausschnitt aus: „Kartenaufnahme der  
Rheinlande durch Oberst Tranchot und  
Generalmajor Freiherr von Müffling 1803-  
1820“ Die „Grande Route de Neuss à  
Cologne“  
Das Original befindet sich in der  
Staatsbibliothek in Marburg/Lahn  
Stiftung Preußischer Kulturbesitz  
Quelle:  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Neusser\\_Stra%C3%9Fe\\_\(K%C3%B6ln\)#/media/File:Trk72\\_K%C3%B6ln-Detail.jpg](https://de.wikipedia.org/wiki/Neusser_Stra%C3%9Fe_(K%C3%B6ln)#/media/File:Trk72_K%C3%B6ln-Detail.jpg)  
Markierung d. Vf.

Seite 238:  
Karte Köln nach 1815

Archiv historischer topographischer  
Meßtischblätter  
Universität Greifswald  
Quelle:  
<http://www.landkartenindex.de/historischelandkarten/?p=10>  
Markierung d. Vf.

Seite 239:  
Foto Zülpicher Straße, 2017  
WES LandschaftsArchitektur

Seite 240:  
Luftbild  
Quelle Google Earth 2017

Seite 241-248:  
Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

Seite 249:  
Visualisierung  
für WES LandschaftsArchitektur:  
Datenland, Erik Recke, Hamburg

Seite 250:  
Plangrafik, WES LandschaftsArchitektur

## Quellennachweis

# WES

LandschaftsArchitektur

## WES HAMBURG

Jarrestraße 80  
22303 Hamburg

Telefon +49 (0)40 278 41-0  
Telefax +49 (0)40 270 66 68  
hamburg@wes-la.de

## WES OYTEN

Zur Wümmediele 24  
28876 Oytten

Telefon +49 (0)4207 3935  
Telefax +49 (0)4207 5821  
oyten@wes-la.de

## WES BERLIN

Reichenberger Straße 124  
10999 Berlin

Telefon +49 (0)30 5858444-0  
Telefax +49 (0)30 6158953  
berlin@wes-la.de

## WES DÜSSELDORF

Erkrather Straße 365  
40231 Düsseldorf

Telefon +49 (0)211 74951788-0  
Telefax +49 (0)211 74951788-9  
duesseldorf@wes-la.de

## WES SHANGHAI

China Shanghai Changing District  
Huashan Road No. 888  
Room 3 F-R18

Post code: 200050 / China  
Mobil +86 158 0090 3675  
shanghai@wes-la.de

www.wes-la.de

Geschäftsführende Gesellschafter:  
Peter Schatz  
Wolfgang Betz  
Michael Kaschke  
Henrike Wehberg-Krafft  
Claus Rödding

Repräsentant und Berater:  
Prof. Hinnerk Wehberg