

Universität Bonn – Geographisches Institut – Arbeitsgruppe Stadt- und Regionalforschung

Exposé zur Diplomarbeit:

Stadtbahnhaltestellen in Köln – gestalterischer Anspruch und alltägliche Aneignung

Betreut von Prof. Dr. Claus-Christian Wiegandt

Benjamin Schlamp

14. Fachsemester, Matrikelnummer: 2017125

E-Mail: bschlamp@uni-bonn.de

Ausgangslage: Ein fünftes Köln?

Als HEINRICH BÖLL im Jahr 1979 in einem Gespräch mit WERNER KOCH die Zerstörung der Städte durch Autos thematisiert, spricht er von einem „vierten Köln“ seit seiner Jugend: dem „Auto-Köln“. Zuvor hatte es demnach die unzerstörte Vorkriegsstadt, die zerstörte sowie die wiederaufgebaute Stadt gegeben (vgl. BÖLL 1990: 180). Er bringt hier außerdem bereits ein zentrales Konfliktfeld bei der Schaffung und Gestaltung öffentlicher Räume zum Ausdruck: „Eine Stadt wie jede andere, eine Großstadt mit ihren paar hunderttausend Autos, die auch den Rhein fast unzugänglich machen. Diese schöne Promenade, die die Stadt Köln gebaut hat, die ich wirklich herrlich finde, auf der ich sehr gerne spazierengehe [sic!] oder spazierengehen [sic!] würde, die fast von der Mülheimer Brücke bis Rodenkirchen durchgeht, sehr schön, bisher durch den Autoverkehr fast abgesperrt, auch durch den Krach.“ (Ebd.). Es geht um die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in zahlreichen öffentlichen Räumen und in fließender sowie ruhender Form zu Lasten anderer maßgeblicher Funktionen und der Qualität des öffentlichen Raumes. Die Problematik dieser Dominanz und einer gewissen Zweckentfremdung ist in der Fachdiskussion seit langem thematisiert worden (vgl. z.B. SELLE 2010: 43 f., SELLE 2004: 131 ff. oder NUHN und HESSE 2006: 193).

An dieser Stelle rückt die Rolle des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Wandel der Zeit in den Mittelpunkt. Mit dem Bau unterirdischer (damals Straßenbahn-)Strecken wurde in Köln 1963 begonnen. Die ersten beiden Abschnitte gingen in den Jahren 1968 und 1969 in Betrieb (vgl. KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG 2014). Nach NUHN und HESSE (2006: 192) handelte es sich bei dem Trend der ersten drei Jahrzehnte nach dem Zweiten Weltkrieg, innerstädtischen Schienenverkehr in den Untergrund zu verdrängen – ungeachtet der offiziellen Begründung, den ÖPNV beschleunigen zu wollen – auch um eine Maßnahme, dem Kraftfahrzeugverkehr „freie Fahrt im Straßenraum zu verschaffen.“ (Ebd.). Diese Betrachtungsweise lässt jedoch gewissermaßen außer Acht, dass neben der Nutzbarmachung des durch die Verkehrsverlegung freigewordenen Stadtraumes (z.B. auch für Fußgängerzonen; vgl. hierzu das Beispiel Hannover bei GÖBEL-GROß 2010: 430) zusätzlich neue Räume entstehen, die mehr oder weniger attraktiv und mit unterschiedlichen Funktionen ausgestattet werden können. Stehen die ersten unterirdischen Stadtbahnprojekte innerhalb der Stadt Köln noch tief unter dem Eindruck des Leitbildes der autogerechten Stadt, ist in den vergangenen Jahrzehnten doch eine zunehmende Inszenierung und Nutzungsergänzung der unterirdischen Stadtbahnbauwerke zu beobachten. Dies drückt sich neben der baulichen Gestaltung auch in der Ausstattung mit zusätzlicher Infrastruktur, Einzelhandel oder Dienstleistungen aus. Auch die künstlerische Gestaltung scheint mehr und mehr eine Rolle zu spielen. Als Beispiel sei hier die mehrfach umgestaltete Haltestelle Neumarkt mit ihrer Zwischenebene „HUGO“ und ihrem direkten Zugang zur (privatwirtschaftlich organisierten) Neumarkt-Galerie zu nennen. Die KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG (KVB) (2004: 13) beschreiben den hier sowie am Appellhofplatz gehegten Anspruch der Haltestellengestaltung in ihrem

Umweltbericht: „Insgesamt möchten wir unseren Kunden den ÖPNV so angenehm wie möglich machen, und dazu gehören auch attraktiv gestaltete Haltestellen. Gepflegte Atmosphäre und modernes Design dominieren daher bereits seit 2001 die Zwischenebene am Verkehrsknotenpunkt Neumarkt, die so genannte HUGO-Passage. Auch am Appellhofplatz wurde die Zwischenebene renoviert und bietet auf einer Fläche von 700 m² verschiedenen Geschäften Platz. Darüber hinaus bildet sie eine Verbindung zwischen Dumont-Carré und Opernpassage und erlaubt so selbst bei Regenwetter ein trockenes Shoppingvergnügen.“

Aktuell befindet sich die Nord-Süd-Stadtbahn in Bau. Dabei handelt es sich nicht – wie bei zahlreichen vorangegangenen unterirdischen Stadtbahnprojekten – um eine Tieferlegung bestehender (Straßenbahn-)Strecken, sondern um eine völlig neue Verbindung vom Hauptbahnhof durch die sogenannte Kölner Südstadt und weiter nach Süden. Von den insgesamt drei Bauabschnitten sollte hier vorrangig der erste von besonderer Bedeutung sein, denn der Hauptteil dieser vier Kilometer langen Trasse verläuft in zwei per Schildvortrieb gegrabenen Tunnelröhren. Sieben der insgesamt acht Haltestellen dieses Abschnitts werden unterirdisch bedient. (Vgl. KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG o.A. a). Aufgrund des Einsturzes des Historischen Archivs der Stadt Köln am 3. März 2009 ist der Zeitpunkt der vollständigen Inbetriebnahme nach wie vor ungeklärt (Vgl. z.B. Online-Ausgabe des KÖLNER STADT-ANZEIGERS vom 24.02.2012). Doch stehen unterschiedliche Teilinbetriebnahmen zur Debatte (vgl. z.B. RAT DER STADT KÖLN 2012) bzw. sind bereits erfolgt (vgl. KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG 2013).

Gerade die zum letzten Fahrplanwechsel im Dezember 2013 eröffnete Haltestelle Heumarkt erregt dabei eine große Aufmerksamkeit. So betitelt ATTENBERGER (2013 a) das Bauwerk mit einer „KVB-Kathedrale für die Zukunft“ und sieht einen „Hauch von London und New York“ (ATTENBERGER 2013 b). Eine Besonderheit besteht in der Bauvorleistung für eine eventuelle spätere Tieferlegung der Ost-West-Achse. Diese wird zukünftig teilweise durch Einzelhandel zwischengenutzt (vgl. KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG 2013). Laut der Selbstvorstellung des hier zuständigen Architekturbüros PROF. ULRICH COERSMEIER GMBH stellen insbesondere „U-Bahnhöfe, diese ‚Kathedralen des Verkehrs‘, [...] höchste Ansprüche an die architektonische Gestaltung. Obwohl es Innenräume sind, ist der Bezug zum ‚Draußen‘, zur Stadt, ein wesentlicher Aspekt für die Planung dieser öffentlichen Räume.“ (KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG o.A. b).

Der Zusammenhang zwischen Stadtbahnbauten und dem Stadtraum wird zudem im (privat finanzierten) Masterplan für Köln gesehen. (Vgl. DINTER et al. 2009: 58 ff.). Hierbei kommt auch der gestalterische Wert oberirdischer Anlagen zum Ausdruck. So wird etwa vorgeschlagen, trotz einer perspektivisch angedachten Tieferlegung der bestehenden Ost-West-Achse der Stadtbahn, diese zunächst oberirdisch zu ertüchtigen und vom MIV räumlich zu trennen. Ein besonderes Augenmerk gilt dabei der Neuordnung der hier zentralen Plätze Rudolfplatz, Neumarkt, Heumarkt und Deutzer Freiheit sowie der Einbeziehung der Stadtbahn als urbanes Element, etwa durch die Verlegung eines soge-

nannten grünen Gleises und die Schaffung ausreichender Querungsmöglichkeiten für Fußgänger. (Vgl. DINTER et al. 2009: 102). Gerade am Neumarkt kann durch die Maßnahmen die bisherige Insellage des Platzes aufgehoben und die „deutliche Präsenz des ÖPNV [...] durch eine besondere Betonung der Haltestelle hervorgehoben werden. Alternativ ist auch eine weitestgehende Integration in die Platzgestalt denkbar.“ (DINTER et al. 2009: 103).

Zielsetzung der Arbeit, Probleme und Forschungsfragen

Anhand der aufgeführten Beispiele lässt sich festhalten, dass ein enger Zusammenhang zwischen der Qualität, der baulichen Gestaltung, der Inszenierung und dem Funktionsumfang neuer öffentlicher Räume im Stadtbahnbereich besteht und es gilt, diese möglichst sinnvoll in den bestehenden Stadtraum zu integrieren. Ziel der anstehenden Diplomarbeit soll sein, diese bestehenden Zusammenhänge zu lokalisieren und verwirklichte, bzw. anstehende Projekte des Stadtbahnbaus in der Stadt Köln daraufhin zu untersuchen. Dabei soll ein Maßstab für die Qualität dieser neuen öffentlichen Räume gefunden werden, der zukünftigen Projekten, wie etwa der Ertüchtigung der Ost-West-Achse als Praxisbeispiel dienen könnte.

Ein weitreichendes Problem, das sich bei der Betrachtung kommunalfinanzierter Verkehrsinfrastruktur ergibt, ist die Frage, ob es sich hierbei überhaupt um einen öffentlichen Raum handelt. Schon ein Blick in die jeweiligen – unterschiedlich restriktiv gehandhabten – Beförderungsbedingungen verrät einiges über die Ausübung des Hausrechts und den Ausschluss bestimmter Gruppen (vgl. z.B. VERKEHRSVERBUND RHEIN-SIEG 2014). Hinzu kommt die oben angesprochene Verzahnung mit privaten Objekten, wie etwa Passagen oder Einzelhandel in der Verteilerebene. In der Fachliteratur findet sich sowohl der Begriff der halböffentlichen Räume sowie – aktueller – der hybriden Räume (vgl. z.B. WIEGANDT 2010: 346).

Aus diesem Problem lässt sich die erste Fragestellung der Arbeit herleiten:

1. Wie hybrid sind die untersuchten Räume und was bedeutet ihre Hybridität in unterschiedlichen Sichtweisen (z.B. rechtlich, politisch, gesellschaftlich, gestalterisch, künstlerisch, wirtschaftlich ...)?

Des Weiteren sollen folgende Forschungsfragen beantwortet werden:

2. Welche Gestaltungsansprüche verfolgen die für die Gestaltung verantwortlichen Akteure?
3. Wie fühlen und verhalten sich die Fahrgäste bzw. die Nutzer von Haltestellenbauwerken unter und über der Erde und welche unterschiedlichen Formen der Aneignung herrschen vor?
4. Besteht eine Rückkopplung zwischen dem planerischen Gestaltungsanspruch und der tatsächlichen Aneignung, d.h. werden die Zielvorstellungen der Planung erreicht?

5. Wie verändert sich die Akzeptanz der Nutzer hinsichtlich der unterschiedlichen Ausgestaltung von Haltestellenbauwerken?

Methodik

Neben der erforderlichen Vor- und Nachbearbeitung mithilfe wissenschaftlicher Fachliteratur sollen in dieser Arbeit alternative Quellen und Medien wie etwa die Tagespresse, das Ratsinformationssystem oder Planungsunterlagen hinzugezogen werden.

Um einen Maßstab für Qualität zu entwickeln, erscheint es notwendig, beide oben angesprochenen Ebenen (Planung/Umsetzung und Nutzung) zu untersuchen und im Ergebnis zu verknüpfen, d.h. festzustellen, ob der erwünschte Rückkopplungseffekt zwischen planerischem Anspruch und genutzter Wirklichkeit anzutreffen ist.

Auf der Planungs- und Umsetzungsebene sollen qualitative Expertengespräche mit unterschiedlichen Akteuren geführt werden, etwa aus Verwaltung und Architektur. Denkbar wäre zusätzlich ein quantitativer Fragebogen, der sich z.B. an alle beteiligten Architekturbüros der Nord-Süd-Stadtbahn richtet.

Für die Untersuchung der Nutzerebene stehen hier zwei Methoden im Fokus: Eine quantitative Befragung bietet die Möglichkeit, das subjektive Empfinden der Nutzer direkt anzusprechen und abzufragen. Möglicherweise lässt sich die tatsächliche Nutzung öffentlicher Räume jedoch besser z.B. mit einer Photodokumentation sichtbar machen, wie sie VON SEGGERN und HAVEMANN (2010: 323 f.) neben anderen Methoden für eine Evaluation der Umgestaltung des Ernst-August-Platzes in Hannover vorstellen. Ein Bauwerk wie die neue U-Stadtbahnhaltestelle am Heumarkt erscheint aufgrund ihrer Größe und Ausgestaltung für solch eine Untersuchung hinreichend geeignet und könnte z.B. mit der benachbarten überirdischen Haltestelle verglichen werden.

Ferner bietet die Tagespresse in Köln einen gewissen Fundus über Debatten und Diskurse, die bei Bedarf ausgewertet werden können.

Literatur

ATTENBERGER, T. (2013 a): Kommentar zum Heumarkt. Eine KVB-Kathedrale für die Zukunft. In: KÖLNER STADT-ANZEIGER, (Online-Ausgabe vom 16.12.2013). Abrufbar unter: <http://www.ksta.de/debatte/-kommentar-kvb-kathedrale-mit-blick-nach-vorne-,15188012,25636736.html>. Abgerufen am 11.02.2014.

ATTENBERGER, T. (2013 b): Neue Heumarkt-Station. Ein Hauch von London und New York. In: KÖLNER STADT-ANZEIGER, (Online-Ausgabe vom 16.12.2013). Abrufbar unter: <http://www.ksta.de/innenstadt/t-neue-heumarkt-station-ein-hauch-von-london-und-new-york,15187556,25628980.html>. Abgerufen am 11.02.2014.

BÖLL, H. (1990): Köln gibt's schon, aber es ist ein Traum. Gespräch mit Werner Koch, 1979. In: BÖLL, V. (Hrsg.): Böll und Köln. (Emons) Köln. S. 177-195.

DINTER et al. (2009): Vertiefungsphase. In: BAUWENS-ADENAUER, P. und U. S. SOÉNIUS (Hrsg.): Der Masterplan für Köln. Albert Speers Vision für die Innenstadt von Köln. (Greven) Köln. S. 58-135.

GÖBEL-GROß, T. (2010): Das Stadtplatzprogramm „Hannover schafft Platz“. Das Stadtplatzprogramm „Hannover schafft Platz“ als gutes Beispiel für eine nachhaltige Planungskultur in den öffentlichen Räumen einer Großstadt. In: HAVEMANN, A. und K. SELLE (Hrsg.): Plätze, Parks & Co.. Stadträume im Wandel – Analysen, Positionen und Konzepte. (Rohn) Detmold. S. 430-433.

KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG (2004): Umweltbericht. Nachhaltigkeit ist unser Ziel – heute und morgen! Umwelterklärung nach der EG-Umwelt-Audit-Verordnung (EG) Nr. 761/2001. Abrufbar unter: http://www.kvb-koeln.de/german/unternehmen/download/kvb_umweltbericht03.pdf. Abgerufen am 12.02.2014.

KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG (o.A. a): Der Streckenverlauf der Nord-Süd Stadtbahn (1. Baustufe). Abrufbar unter: <http://www.nord-sued-stadtbahn.de/projekt/streckenverlauf.html>. Abgerufen am 11.02.2014.

KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG (o.A. b): Architekturbüro PROF. ULRICH COERSMEIER GMBH. Abrufbar unter: <http://www.nord-sued-stadtbahn.de/projekt/architektur/heumarkt/architekturbuero.html>. Abgerufen am 11.02.2014.

KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG (2013): Inbetriebnahme der unterirdischen Haltestelle Heumarkt – neuer Knotenpunkt im Liniennetz des Kölner ÖPNV. Abrufbar unter: <http://www.nord-sued-stadtbahn.de/pressemitteilungen/view.html?action=shownews&page=&id=867>. Abgerufen am 11.02.2014.

KÖLNER VERKEHRS-BETRIEBE AG (2014): Geschichte 1876 – 1980. Abrufbar unter: <http://www.kvb-koeln.de/german/unternehmen/geschichte/bis1980.html>. Abgerufen am 11.02.2014.

KÖLNER STADT-ANZEIGER (Online-Ausgabe vom 24.02.2012): Nord-Süd-Stadtbahn. Inbetriebnahme verzögert sich. Abrufbar unter: <http://www.ksta.de/koeln-uebersicht/nord-sued-stadtbahn-inbetriebnahme-verzoegert-sich,16341264,16235760.html>. Abgerufen am 11.02.2014.

NUHN, H. und M. HESSE (2006): Verkehrsgeographie. (UTB / Schöningh) Paderborn u.a..

RAT DER STADT KÖLN (2012): Beschlussvorlage 3132/2011. Abrufbar unter <http://ratsinformation.stadt-koeln.de>. Abgerufen am 12.02.2014.

VON SEGERN, H. und A. HAVEMANN (2010): Evaluation öffentlicher Räume als eine Zukunftsaufgabe. Aktive Evaluation am Beispiel des Ernst-August-Platzes in Hannover. In: HAVEMANN, A. und K. SELLE (Hrsg.): Plätze, Parks & Co.. Stadträume im Wandel – Analysen, Positionen und Konzepte. (Rohn) Detmold. S. 224-238.

SELLE, K. (2004): Öffentliche Räume in der europäischen Stadt – Verfall und Ende oder Wandel und Belebung? Reden und Gegenreden. In: SIEBEL, W. (Hrsg.): Die europäische Stadt. (Suhrkamp) Frankfurt am Main. S. 131-145.

SELLE, K. (2010): Stadträume im Wandel. Einführung in die Diskussion um eine zentrale Aufgabe der Stadtentwicklung. In: HAVEMANN, A. und K. SELLE (Hrsg.): Plätze, Parks & Co.. Stadträume im Wandel – Analysen, Positionen und Konzepte. (Rohn) Detmold. S. 16-87.

VERKEHRSVERBUND RHEIN-SIEG (2014): VRS-Gemeinschaftstarif. Gültig ab 01.01.2014. Abrufbar unter: http://www.kvb-koeln.de/german/tarif/bedingungen/index.html?INCLUDEMODUL=dokumente_einzeln2.mod/inc.dowload.php&downDokument=519. Abgerufen am 12.02.2014.

WIEGANDT, C.-C. (2010): Hybride Räume – eine Raumkategorie ohne Baukultur? Anmerkungen zum Projekt „Stadträume in Spannungsfeldern“. In: BERDING, U. et al. (Hrsg.): Stadträume in Spannungsfeldern. Plätze, Parks und Promenaden im Schnittbereich öffentlicher und privater Aktivitäten. (Rohn) Detmold. S. 346-356.