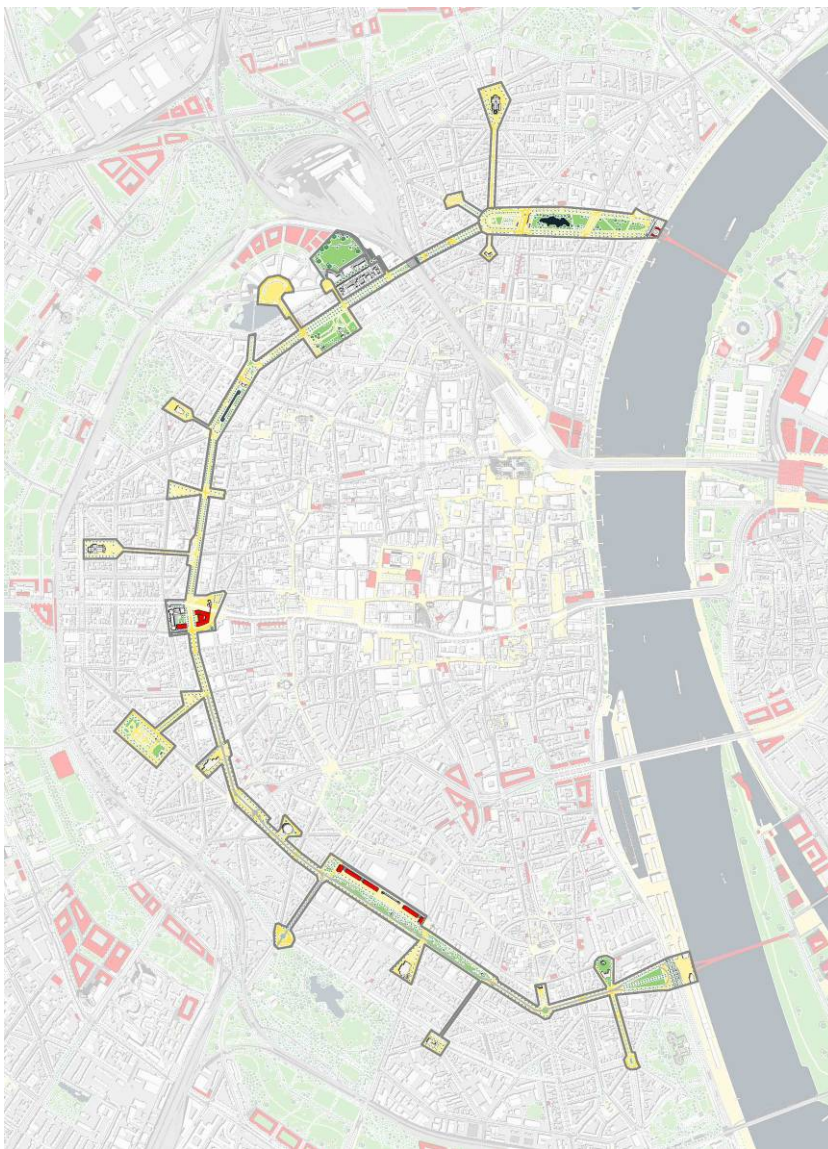


Leitlinie Kölner Ringstraßen



Eine Maßnahme des städtebaulichen Masterplans Innenstadt Köln

Inhaltsverzeichnis

Präambel	3
Prämissen	4
Prinzipien.....	5
Teilräume	9
Umsetzung in die Praxis.....	14

Präambel

Anlass und Ziel Die Kölner Ringstraßen sind von zentraler stadtentwicklungspolitischer Bedeutung für die Innenstadt von Köln. Der Städtebauliche Masterplan Innenstadt empfiehlt für diese, zeitnah eine vertiefende Betrachtung vorzunehmen und eine Gesamtkonzeption für die künftige Entwicklung der Ringstraßen, ihrer Plätze und Querachsen zu erstellen. Auf Grundlage einer solchen Konzeption kann es gelingen, an die Ringstraßen die charakteristischen Boulevard-Funktionen des Gehens und Verweilens zurück zu bringen, ohne die verkehrliche Erschließung zu beeinträchtigen.

Mit dieser Zielsetzung wurde im Frühjahr 2011 die Planungswerkstatt Ringe als integriertes Werkstattverfahren gestartet. Die zentralen Erkenntnisse der Werkstatt werden in dieser LEITLINIE KÖLNER RINGSTRASSEN zusammengefasst und sind durch Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses und der Bezirksvertretung Innenstadt Maßgabe für die künftige Weiterentwicklung.

Selbstverständnis der Leitlinie Die LEITLINIE KÖLNER RINGSTRASSEN versteht sich als „Regiebuch“, als normative Klammer der künftigen Entwicklung der Ringstraßen.

Die LEITLINIE KÖLNER RINGSTRASSEN beinhaltet keine Detailplanung für einzelne Räume sondern definiert den Rahmen und die Eckpunkte der künftigen Entwicklung. Auf Grundlage der vorliegenden Entwürfe aus der Planungswerkstatt und ihrer kritischen Prüfung und Bewertung durch Experten und Fachämter wurden generelle Prinzipien zu immer wiederkehrenden Schlüsselementen für die Weiterentwicklung der Ringe entwickelt.

Die LEITLINIE KÖLNER RINGSTRASSEN beschreibt im Sinne eines Gesamtkonzeptes das Selbstverständnis der Ringstraßen, ihre Entwicklungsziele, Prämissen und robuste Prinzipien. Ergänzend werden für wesentliche Elemente zur Bestimmung von Funktion und Erscheinungsbild der Ringstraßen (bspw. Pflanzungen, Oberflächenmaterialien), die künftig vorzusehende Art, Form und Gestalt definiert.

Bei baulichen und freiraumplanerischen Vorhaben im Bereich der Kölner Ringstraßen sind die Vorgaben aus der LEITLINIE KÖLNER RINGSTRASSEN in Zukunft zu beachten.

Prämissen

Ringe sind ein Baustein der Stadtstruktur	Die Ringe sind <i>ein</i> ganzheitliches städtebauliches Element im Stadtgrundriss, dessen Abschnitte zwar unterschiedlichen Charakter haben, aber Teil des Ganzen sind. Im Grundsatz sollen sie Homogenität ausstrahlen, was sich in der Einheit von Gestalt und Form widerspiegelt.
Plätze sind Teil der Ringe	Die Plätze entlang der Ringe sind integrierte Bestandteile dieses Straßenzuges und keine eigenständigen Einzelbausteine. Ihre künftige Gestaltung ist immer in der Zusammenschau mit den sich anschließenden Straßensegmenten zu betrachten.
Bewährtes bleibt	Sofern kein zwingender Veränderungsbedarf besteht, ist der heutige Bestand grundsätzlich zu erhalten und als Grundlage zur Weiterentwicklung gemäß den nachstehenden Prinzipien zu behandeln. Dies umfasst auch die bestehende Leistungsfähigkeit der Ringstraßen.
Führung der Stadtbahn ohne Veränderung	Um eine ganzheitliche städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten, wird an der bestehenden räumlichen Führung der Stadtbahn grundsätzlich festgehalten. Dabei dürfen kurz- bis mittelfristig realisierbare Maßnahmen langfristige perspektivische Lösungen nicht einschränken. Umgekehrt dürfen langfristige Lösungen nicht dazu führen, dass kurz- bis mittelfristig mögliche Maßnahmen nicht umgesetzt werden.
Erhalt der verkehrlichen Bedeutung	Die bestehende verkehrliche Bedeutung der Ringstraße darf im Zuge von Veränderungen nicht eingeschränkt werden. Möglich bleiben muss der Spielraum, künftigen Veränderungen von Mobilitätsformen und -bedürfnissen Rechnung zu tragen.
Barrierefreiheit	Das Thema der Barrierefreiheit ist unter funktionalen wie auch unter ästhetischen Gesichtspunkten in die Entwicklung der Ringe zu integrieren.

Prinzipien

Querschnittsgestaltung

Rollender Verkehr und übrige Nutzungen sind räumlich voneinander getrennt

Der Querschnitt der Ringstraßen wird grundsätzlich in zwei Ebenen gegliedert: eine *obere* und eine *untere Ebene*. Die *untere* und innerhalb des Querschnitts in der Mitte angeordnete Ebene ist dem rollenden Verkehr (MIV, Radfahrer, ÖPNV) vorbehalten. Für den MIV können – in Abhängigkeit von der insgesamt zur Verfügung stehenden Querschnittsbreite sowie der Verkehrsbelastung – ein oder zwei Streifen je Richtung vorgesehen werden. Die *untere Ebene* wird nicht durch einen unbefahrenen Mittelstreifen gegliedert. Ausnahme bilden Abschnitte, in denen die Stadtbahn bereits heute im Mittelstreifen geführt wird.

Die *obere Ebene* zu beiden Seiten der *unteren* Ebene ist den Funktionen Gehen, Stehen, Aufhalten inkl. Parken und Laden vorbehalten.

Die Funktionen Parken (KFZ/Rad) und Laden finden Raum im so genannten Funktionsstreifen. Der Funktionsstreifen ist eine durchgängige, gleichbleibend breite Fläche zwischen dem eigentlichen Gehweg und der *unteren Ebene* und kann für die vorgenannten Nutzungen – auch unter Berücksichtigung der Vorstellungen der Anlieger – fallweise beansprucht werden. Die konkrete Nutzungszu- und -aufteilung innerhalb der Funktionsstreifen ist im Rahmen der Detailplanungen vorzunehmen.

Im Grundsatz ist eine Aufteilung des Querschnitts in folgendem Verhältnis der beiderseitigen *oberen Ebenen* zur *unteren Ebene* anzustreben: 30 % Ebene *oben* – 40 % Ebene *unten* – 30 % Ebene *oben*.

Abbiegespuren – sofern erforderlich – entwickeln sich nach Möglichkeit aus der verfügbaren Fläche der *unteren* Ebene.

Ein „verlässlicher Bordstein“ gliedert den Straßenquerschnitt

Die *obere* und die *untere Ebene* werden durch einen „verlässlichen Bordstein“ getrennt. Mit einer Breite von 40 cm und einer überfahrbaren Höhe von 3 cm ist die *obere* und die *untere Ebene* jeweils deutlich markiert und weithin visuell erfassbar. Dieser „verlässliche Bordstein“ soll künftig – neben anderen Gestaltungselementen – als eines der wesentlichen Kennzeichen der Ringe im Stadtbild wirken und langfristigen Bestand haben.

Einheitliche Führung des Radverkehrs

Auf der *unteren Ebene* wird ein durchgängiger Fahrstreifen (als Schutzstreifen oder Radfahrstreifen) angestrebt.

Die Stadtbahn fährt im Rasen- oder Pflastergleis

Die Umwandlung der Gleistrassen in ein Rasen- oder Pflasterbett wird sukzessive angestrebt. Im Sinne der Querbarkeit des Straßenraumes für Fußgänger und wirtschaftlicher Pflege und Unterhalt wird der Gleiskörper an keiner Stelle von Hecken eingefasst.

Raumsituationen Querachsen

Einblicke in die angrenzenden Räume sind möglich

In den Kreuzungsbereichen von Ringstraßen und Querachsen sind die Blickachsen in die angrenzenden Quartiere sowie auf Stadtbildmarken (bspw. Kirchen), auch zur Erleichterung der Orientierung freizuhalten. Das kann durch Wegnahme oder das Beschneiden bestehender Bäume erreicht werden.

Freiraum & Bepflanzung

Die Platane als Leitbaum der Ringe

Die Platane wird auf den Ringstraßen weiterhin als sog. Leitbaum und im Rahmen von Neu- und Ersatzpflanzungen eingesetzt. Ergänzend zu dieser Baumart ist es denkbar, an städtebaulich besonderen Orten (bspw. Plätzen oder Engstellen) mit anderen geeigneten Baumarten die Charakteristik des Raumes zu unterstreichen.

Bäume und Rasenflächen gliedern die Ringe

Ein reduziertes aber niveaivolles Repertoire aus Bäumen und Rasenflächen, das vielfach variiert werden kann, kennzeichnet die künftige Gestaltung der Kölner Ringstraßen. Dabei haben die Bäume in erster Linie gestaltende und strukturierende Funktion, während Rasenflächen Spielräume auch für temporäre Nutzungen bieten. Die Bepflanzung leistet einen wichtigen Beitrag für die Wiedererkennbarkeit der Ringe.

Oberflächenmaterial

Durchgängige Materialität fördert das einheitliche Bild der Ringe

Die zur Gestaltung der Oberflächen der Ringstraßen sowie der zugehörigen Plätze eingesetzten hochwertigen Materialien sind über den gesamten Verlauf des Straßenzuges identisch.

Die *untere Ebene* ist mit einer Asphaltdecke zu gestalten. Die *obere Ebene* ist als ebene Fläche auszubilden, in einer näher zu bestimmenden Kombination aus Plattenbelag und im unmittelbaren Bereich der angrenzenden Hausfassaden aus kleinteiligem Pflaster im Bereich der angrenzenden Hausfassaden. Der „verlässliche Bordstein“ ist durchgängig in einem höherwertigen und optisch gut erkennbaren Material vorzusehen, wodurch dieser auch farblich gut lesbar sein soll.

Das für die beiden *oberen Ebenen* verwandte Material ist auch bei der Gestaltung der Plätze entlang der Kölner Ringstraße einzusetzen.

Beleuchtung **Ein Leuchtentyp erhellt die untere Ebene für den rollenden Verkehr auf den Ringen**

Die Kölner Ringstraßen werden durchgängig mit Leuchten des gleichen Typs illuminiert. An besonderen Plätzen kann dieser Leuchtentyp durch weitere Typen einer „Familie“ ergänzt werden.

Stadtmobiliar **Möblierung mit *einer* gestalterischen Handschrift**

Die Möblierung der Kölner Ringstraße ist langfristig einheitlich zu gestalten. Ein entsprechendes und den Ringstraßen adäquates Konzept hierfür ist bei konkretem Handlungsbedarf zu entwickeln. Im Sinne eines neuen Klassikers ist hierbei eine solide und dauerhafte Lösung anzustreben.

Werbung **Reduktion und Ordnung von Werbeanlagen**

Als unmittelbarer Einflussgeber auf das architektonische und städtebauliche Bild müssen die Standorte und die Anzahl von Werbeanlagen auf den Ringen kritisch geprüft werden.

Haltestellen **Haltestellen sind Eintrittsorte und Visitenkarten**

Besondere Aufmerksamkeit ist künftig der Architektur, Möblierung und Werbung der oberirdischen KVB-Haltepunkte sowie den Abgängen zu den unterirdischen Anlagen zu widmen. Hier soll eine besondere, nur für die Ringstraßen entwickelte anspruchsvolle Lösung erarbeitet werden. Für den Barbarossaplatz kann eine aus dem Gesamtkontext der Ringstraßen entwickelte Sonderrolle mit einheitlich anzuwendenden Gestaltungsprinzipien entwickelt werden.

Zur qualitätvollen Gestaltung der oberirdischen KVB-Haltepunkte zählen auch die stadträumlich wirksamen Oberleitungen und Befestigungsmasten. Eine stadtbildverträgliche Integration von Befestigungsmasten, Beleuchtung und Oberleitungen wird Bestandteil des Gesamtkonzepts für die KVB-Haltepunkte an den Ringstraßen.

Sicherheit & Sauberkeit

Sicherheit & Sauberkeit stellen sich ein

Werden die vorgenannten Prinzipien konsequent zur Umsetzung gebracht, gelingt es gleichzeitig, eine von Großzügigkeit geprägte Atmosphäre zu gestalten, die Sicherheit vermittelt und zur Sauberkeit anhält.

Teilräumeⁱ

Räumliche Einheit Theodor-Heuss-Ring & Ebertplatz

Ebertplatz und Theodor-Heuss-Ring sollen als *eine* gemeinsame, sich zum Rhein hin öffnende Raumeinheit betrachtet und gestaltet werden. Die Weiterentwicklung des Raums baut auf der heute bestehenden Struktur (d.h. keine Geländemodellierungen o.ä. Element mit Barrierewirkung) unter Aufgabe der Fußgängerunterführung auf. Die Fußgänger werden zukünftig auf der Stadt-Ebene über den Platz geführt. Bei der Umgestaltung ist ein attraktiver, möglichst weiträumiger Zugang zur unterirdischen Stadtbahnhaltestelle vorzusehen.

Die grundsätzlich machbare Abbindung der Cleverstraße innerhalb des Grünbereiches sowie ein optimierter Abschluss der Freifläche zur Bastei bzw. zum Rhein, sind umzusetzen. So gelingt es, die Verweilqualität des Raumes zu fördern und insbesondere für die angrenzende Bewohnerschaft eine Qualitätssteigerung zu erreichen. Eine Umfahrung für die Cleverstraße muss angeboten werden.

Die räumliche Einheit ist insbesondere durch eine konsequente Arrondierung der straßenbegleitenden Baumreihen der Platzränder erreichbar. Eine visuelle Ausrichtung des Gesamtraumes zum Rhein hin ist insbesondere durch eine behutsame Reduzierung des Bestandes an bodendeckenden Gehölzen zu überprüfen. Die Verwendung von Staudenbeeten zur Grünflächengestaltung wird kritisch gesehen.

Abb. 1:
Entwurf zur Weiterentwicklung
des Ebertplatzes/
Theodor-Heuss-Ring
(Quelle: Ackers Partner
Städtebau et al. 2011)



ⁱ Die zu den Plätzen Ebertplatz & Theodor-Heuss-Anlage, Rudolfplatz und Barbarossaplatz dargestellten Entwürfe sind Auszüge der Entwurfsergebnisse, die von den drei beteiligten Planungsteams im Rahmen der Planungswerkstatt Kölner Ringstraßen vorgelegt wurden. Die Entwürfe können in einzelnen Punkten den in dieser Leitlinie formulierten Prinzipien widersprechen, da sie vor Erarbeitung der Leitlinie bestanden haben.

Abb. 2:
Entwurf zur Weiterentwicklung
des Ebertplatzes/
Theodor-Heuss-Ring
(Quelle: Office Regina Poly et
al. 2011)



Abb. 3:
Entwurf zur Weiterentwicklung
des Ebertplatzes/
Theodor-Heuss-Ring
(Quelle: Pesch Partner pp a|s
et al. 2011)



- Friesenplatz Laufende Planungen am Friesenplatz geben Anlass und Möglichkeiten zur Anwendung der Leitlinie im Sinne eines weiteren Referenzprojektes. Dies betrifft insbesondere die Gestaltung der Stadtbahnzugänge und die Oberflächengestaltung. Beim weiteren Vorgehen sollte dies beachtet werden.
- Rudolfplatz Analog dem Entwurf des Masterplans wird im Bereich Rudolfplatz zugunsten der Flanier- und Verweilfunktionen sowie des Erscheinungsbildes der Hahnentorburg eine klare Trennung der Verkehre untersucht. Dabei sind die Gleise gebündelt im Platzraum anzuordnen während sich der motorisierte Individualverkehr im Raum der Pilgrim-/Hahnenstraße konzentriert.

Abb. 4:
Entwurf zur Weiterentwicklung
des Rudolfplatzes
(Quelle: Ackers Partner
Städtebau et al. 2011)

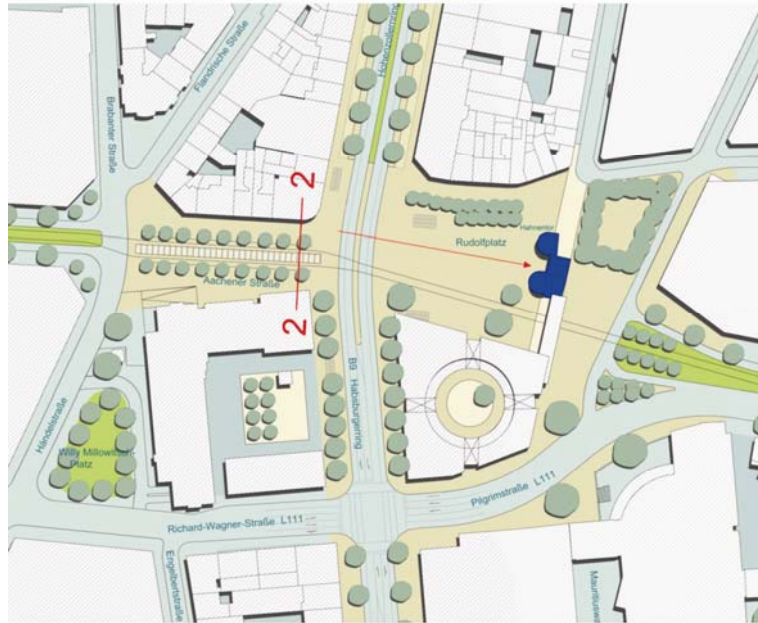


Abb. 5:
Entwurf zur Weiterentwicklung
des Rudolfplatzes
(Quelle: Office Regina Poly et
al. 2011)

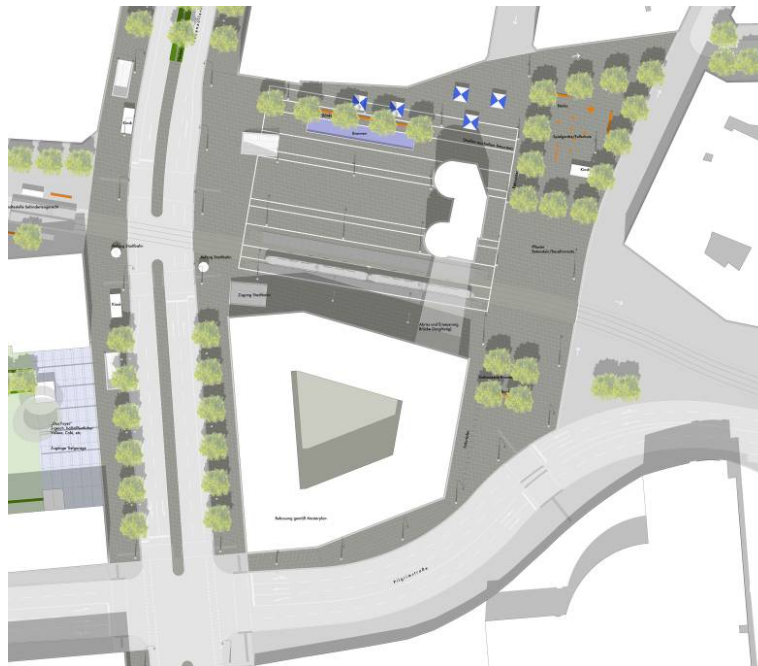
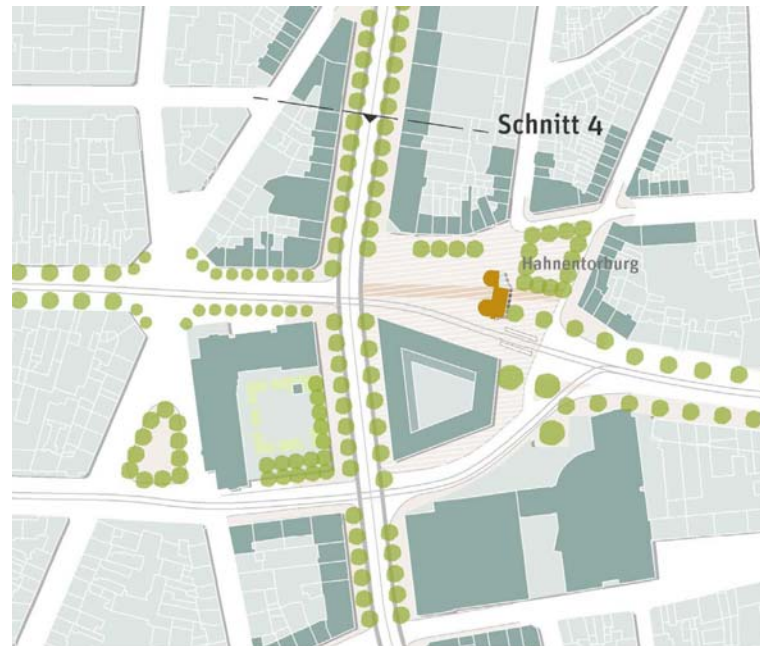


Abb. 6:
Entwurf zur Weiterentwicklung
des Rudolfplatz
(Quelle: Pesch Partner pp a|s
et al. 2011)



Barbarossaplatz

Der Barbarossaplatz wird auch künftig Verkehrsraum sein. Grundsätzlich wird für die Stadtbahnhaltestellen auf den Ringen die klassische Form einer Haltestelle in Mittellage befürwortet. Für den Barbarossaplatz ist die mittelfristige Veränderung der Haltestellenlage (aus Mittel- in Seitenlage) im Sinne einer großzügigen Gestaltung des öffentlichen Raums und der Erhöhung der Aufenthaltsqualität zu prüfen. Dabei sind insbesondere die verkehrliche Leistungsfähigkeit sowie die verkehrstechnische Machbarkeit zu berücksichtigen. Mögliche mittelfristige Veränderungen bei der Führung der Stadtbahn (z.B. Linie 16) sind zu beachten.

Abb. 7:
Entwurf zur Weiterentwicklung
des Barbarossaplatzes
(Quelle: Ackers Partner
Städtebau et al. 2011)



Abb. 8:
Entwurf zur Weiterentwicklung
des Barbarossaplatzes
(Quelle: Office Regina Poly et
al. 2011)



Abb. 9:
Entwurf zur Weiterentwicklung
des Barbarossaplatzes
(Quelle: Pesch Partner pp a|s
et al. 2011)



Sachsenring Die Fläche östlich des Sachsenringes soll grundsätzlich - im Sinne der historischen Fassung - eine bauliche Kante in Form einer (Wohn-) Bebauung erhalten. Sollte eine solche Lösung nicht zum Zuge kommen muss die Freifläche einer, der Ringstraßen angemessenen Gestaltung und Nutzung zugeführt werden. Eine evtl. langfristig gewünschte Bebauung darf hierdurch jedoch nicht präjudiziert werden.

Ubierring Die bestehende städtebauliche und gestalterische Figur der in den westlichen Raum einleitenden Allee mit sich anschließender Rasenfläche im Osten ist beizubehalten. Grundsätzlich soll die Öffnung zum Rhein – analog zum Theodor-Heuss Ring im Norden – als Leitbild Gültigkeit haben und im Zuge weiterer Planungen gesichert werden. Die Verwendung von Staudenbeeten zur Grünflächengestaltung wird kritisch gesehen.

Umsetzung in die Praxis

Start an Ebert- und
Barbarossaplatz

Die bereits laufenden Planungen im Bereich Ebertplatz und Barbarossaplatz bieten Gelegenheiten für die Umsetzung erster Vorschläge zur Aufwertung der Ringstraße in den kommenden fünf Jahren. Hier sind die Prämissen und Prinzipien dieser Leitlinie umgehend einzuspeisen, um möglichst weitgehend Berücksichtigung zu finden.

Auch ist es denkbar am Salierring, dem derzeit schlichtesten Segment der Ringstraßen, die Umsetzung der Prämissen und Prinzipien der Leitlinie exemplarisch z.B. mit Baumpflanzungen und Neuordnung der Grünflächen im Zusammenhang mit einer grünen Gleisbefestigung zu zeigen.

Die benannten Abschnitte sind als Referenz und Impulsgeber für die mittel- bis langfristige Weiterentwicklung der Gestalt der Ringstraßen zu verstehen.

gemeinsame Entwicklung von
Platz und Strecke

Werden künftig umfassende Veränderungen an einem der Plätze entlang der Ringe vorgenommen, sind diese jeweils gemeinsam in der Zusammenschau mit einem Streckenabschnitt der Ringstraßen zu planen und ggf. umzusetzen. So gelingt es, die Umsetzung der Gesamtkonzeption der Ringstraßen zu sichern und zu fördern.

alle Veränderungen
berücksichtigen die Leitlinie

Bei allen baulichen und freiraumplanerischen Vorhaben im Raum der Ringstraßen – unabhängig von ihrer Größe – sind künftig die Vorgaben dieser Leitlinie zu berücksichtigen. Ein Abweichen von diesen Vorgaben ist nur in begründeten Ausnahmefällen möglich und bedarf der Zustimmung des zuständigen Stadtentwicklungsausschusses.

Qualitätssicherung durch die
Lenkungsgruppe

Die fachliche und qualitätssichernde Begleitung der Umsetzung dieser Leitlinie liegt weiterhin der Verantwortung der Lenkungsgruppe Masterplan.

Mitwirkung der Öffentlichkeit an
der Qualitätssicherung

Die Gestaltung der öffentlichen Räume, ihre Pflege und die dauerhafte Beachtung der Gestaltungsleitlinie verlangen eine organisierte Kommunikation zwischen Stadtverwaltung und privaten Anliegern. Gleichfalls von Bedeutung ist, dass auf die Gestaltung und Nutzung von Erdgeschosszonen Einfluss genommen werden kann. Hierzu ist ein dauerhaftes Management erforderlich (z. B. Zusammenschluss der Eigentümer in einer Interessen- und Standortgemeinschaft (IGS)).