

DVR-Beispielsammlung

Gute Straßen in Stadt und Dorf



Funktion Gestaltung Sicherheit | Die Kunst des Entwerfens führt nicht zwangsläufig zu funktional gelungenen, gut gestalteten und verkehrssicheren Straßen und Plätzen. Gegebene Straßenraumbreiten und Gebäudepositionen lassen oft nicht die Querschnittsaufteilung zu, die wünschenswert wäre. Gleichzeitig sind Planende und Entscheidende häufig zu stark ins „Tagesgeschäft“ eingebunden, um selbst nach gut gestalteten Straßen zu suchen. Daher hat der Deutsche Verkehrssicherheitsrat das vorliegende Format geschaffen.

Zielgruppen | Die Beispielsammlung richtet sich an alle, die sich mit Straßenentwurf befassen: Planende, Straßenverkehrsbehörden, Polizei, fachlich und politisch Entscheidende, Bildungsfachleute in technischen Schulen und Hochschulen und nicht zuletzt interessierte Laien.

Der Link zur Sammlung: www.dvr.de/gutestrassen

Severinstraße | Köln

Quartiersgeschäftsstraße mit hoher Aufenthaltsfunktion



Bild 1 | Die Severinstraße nach der Umgestaltung: Alle Kernfunktionen einer Quartiersgeschäftsstraße – Zufußgehen, freies Überqueren der Fahrbahn, Radverkehr in beiden Richtungen, Parken, Liefern, Außengastronomie – lassen sich bei der gegebenen Querschnittsgestaltung gut miteinander realisieren

Projektdaten

- Großstadt mit ca. 1.000.000 Einwohnern in Nordrhein-Westfalen
- Ca. 750 m langer Straßenzug
- Verkehrsstärken werktags:
 - Rd. 1.720 Kfz/24h
 - Rd. 4.050 Radfahrende/24h
- Stadtbahn in Tunnellage, kein Buslinienverkehr
- Planung: Stadt Köln, Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung (heute Amt für Straßen und Radwegbau)
- Baukosten: ca. 1,43 Mio. €
- Verkehrsfreigabe: Februar 2011

Erstfassung 08/2018
Update 11/2022

Die Verkehrsstärken im Kfz- und Radverkehr wurden im November 2020 erhoben. Gegenüber den Daten in der Erstfassung 2018 hat der Radverkehr danach um rd. 35 % zu- und der Kfz-Verkehr um rd. 43 % abgenommen.

Lage und städtebauliches Umfeld

Bei der Severinstraße handelt es sich um die zentrale Geschäftsstraße des Bezirksteilzentrums Südliche Innenstadt im Kölner Zentrum (Bild 2). Das umliegende Quartier wird Severinsviertel genannt. Die Straße weist beidseitig eine geschlossene, drei- bis viergeschossige Bebauung mit Geschäften, Gastronomie und einem beliebten Stadtteilkino im Erdgeschoss sowie Büros, Dienstleistungen und Wohnen in den Obergeschossen auf. Das in einer Seitenstraße, der Jakobstraße, liegende Krankenhaus der Augustinerinnen, im Volksmund „Severinskösterchen“ genannt, wird teilweise auch über die Severinstraße angefahren.

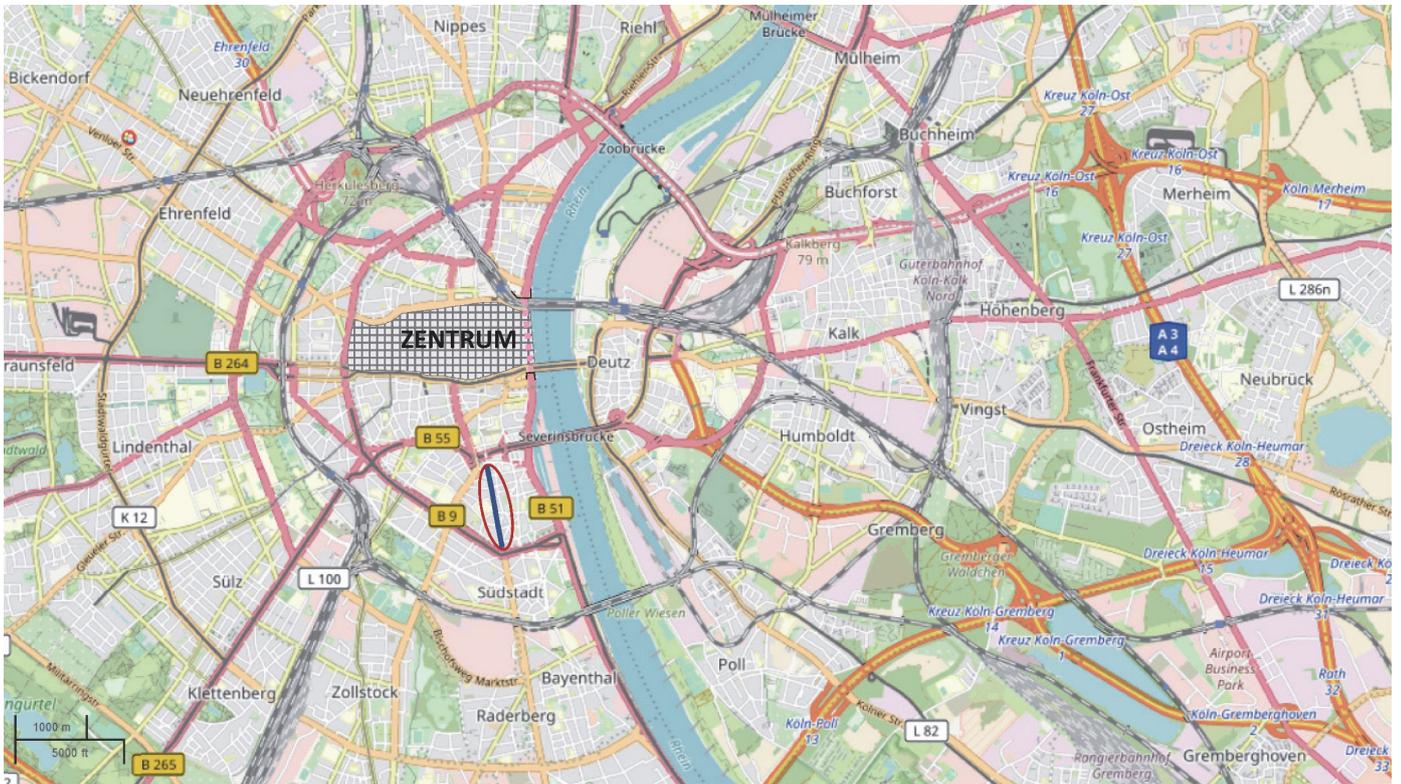


Bild 2 | Lage im Straßennetz: Örtliche Geschäftsstraße im Severinsviertel, zugleich Haupteinkaufsstraße des Bezirksteilzentrums Südliche Innenstadt im Zentrum der Stadt Köln (Kartengrundlage: © OpenStreetMap contributors | www.openstreetmap.org)

Planerische Rahmensetzungen

Zwei Maßnahmenbereiche des derzeit verfolgten Gesamtverkehrskonzeptes der Stadt Köln betreffen die Severinstraße unmittelbar:

- Im Zuge des Stadtbahnausbaus verläuft unter der Straße ein relevanter Abschnitt der neuen Nord-Süd-Stadtbahn, der ausgehend von der Haltestelle „Severinstraße“, einem wichtigen Knotenpunkt im Kölner Stadtbahnnetz, seit 2013 mit der Linie 17 den Kölner Süden anbindet. Im umgestalteten Abschnitt der Severinstraße liegt die Haltestelle „Kartäuserhof“. In Randlage wird die Straße außerdem durch die beiden Stadtbahn-Haltestellen „Severinstraße“ im Norden und „Chlodwigplatz“ im Süden sowie eine zusätzliche Bushaltestelle („Rosenstraße“) miterschlossen – zwei Buslinien werden in einer Parallelstraße zur Severinstraße geführt und fahren die oben genannten Stadtbahn-Haltestellen ebenfalls an.
- Im Radverkehrsnetz Innenstadt ist die Severinstraße als „Rad-Vorrang-Straße“ ausgewiesen. Als solche hat sie eine besondere Bedeutung für Radfahrten zwischen der Kölner Innenstadt und den südlich angrenzenden Quartieren. Die Bonner Straße, ein anderes Beispiel der DVR-Dokumentation, stellt südlich angrenzend eine direkte Fortsetzung dieser zentralen Radachse dar.

Problemdimensionen

Vor der Umgestaltung wurde die Severinstraße den Anforderungen, die an eine Haupteinkaufsstraße inmitten eines innerstädtischen Wohnquartiers zu stellen sind, in vielfacher Hinsicht nicht gerecht. Der Kfz-Verkehr dominierte die Gesamtsituation, sei es durch beidseitig angeordnetes Längsparken, sei es durch Liefervorgänge in der Fahrbahn. Gehwege waren durchgängig zu schmal für die vorhandene Geschäftsnutzung, außergastronomische Angebote unter den gegebenen Umständen nicht realisierbar. Die Ausweisung als Einbahnstraße führte zu unangemessenen Fahrgeschwindigkeiten und entsprechenden Problemen für Zufußgehende beim Überqueren der Fahrbahn. Diese waren aufgrund der Ein- und Ausparkvorgänge, die bei überwiegend sehr kurzen Parkdauern entsprechend häufig auftraten sowie der durch die geschlossenen Parkreihen erzeugten Unübersichtlichkeit auch verkehrssicherheitsrelevant.

Mit Straßenbreiten zwischen den Hausfluchten von knapp 10 m bis 13 m waren die Möglichkeit einer Realisierung aller vorhandenen Nutzungsansprüche im Querschnitt nicht gegeben. Es bedurfte daher einer klaren Priorisierung derjenigen Ansprüche, die für die Sicherung des Einkaufsstandortes langfristig als maßgeblich zu betrachten waren. In diesem Zusammenhang spielte insbesondere die Frage, wie viele Parkmöglichkeiten nach der Umgestaltung zur Verfügung stehen sollten, bereits im Vorfeld der Planung eine wichtige Rolle.



Bilder 3 und 4 | Vorher-Situation: Beidseitiges Parken in dichten Reihen schränkt Sichtverhältnisse, Überquerbarkeit, nutzbare Gehwegbreiten und Aufenthalt deutlich ein. Radfahren in Gegenrichtung zur Einbahnstraße ist nicht zugelassen.

Planungs- und Gestaltungskriterien

In der Beschlussvorlage zur Planung wurden folgende Kriterien für die Umgestaltung formuliert:

- Die Severinstraße wird als Einbahnstraße innenstadtauswärts, das heißt nach Süden in Richtung Severinstorburg (Bestandteil der mittelalterlichen Stadtmauer am heutigen Chlodwigplatz) ausgewiesen.
- Die Nutzung der Severinstraße ist geprägt durch Einzelhandel und Dienstleistungen.
- Die neue U-Bahn-Haltestelle „Kartäuserhof“ benötigt im Einmündungsbereich zur Straße Kartäuserhof Zugänge von der Severinstraße aus.
- Für die Geschäfte muss die Anlieferung in der Straße gewährleistet sein.
- Für Zufußgehende und Radfahrende bildet die Severinstraße eine Achse, die den Kölner City-Bereich mit den Stadtteilen im Süden verbindet.
- Die Straße ist Zielpunkt im Einkaufsverkehr.

Einer Verbesserung der Situation für Zufußgehende und der Aufenthaltsqualität wurde höchste Priorität gegeben. Dazu sollten insbesondere folgende Maßnahmen realisiert werden:

- deutliche Verbreiterung der (nutzbaren) Gehwege und Erweiterung der Bereiche für das Zufußgehen,
- Verringerung der Fahrbahnbreite von vorher ca. 5,50 m auf 4,00 m, um bei voller Funktionsfähigkeit für den Fahrverkehr (Kfz-Verkehr in einer Einbahnrichtung, Radverkehr in beiden Richtungen) illegales Parken in der Fahrgasse und damit verbundene Behinderungen und Gefährdungen im Verkehrsablauf (Unübersichtlichkeit, Ausweichbewegungen von Radfahrenden, erschwerte Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge etc.) zu verhindern,
- Flächenangebote zum Kurzzeitparken, Liefern und Laden nur in ausreichend breiten Straßenabschnitten, verknüpft mit zeitlich beschränkt zugelassenen Liefervorgängen durch herausnehmbare Poller in den engeren Straßenabschnitten,
- Ausweisung der Severinstraße als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20-Zone.

In der Severinstraße waren vor dem Umbau 133 öffentliche Parkstände vorhanden. Der Planungsbeschluss ging von verbleibenden 68 mit Parkscheinautomat bewirtschafteten Kurzzeitparkständen aus. Eine teilweise Kompensation der wegfallenden Parkstände erfolgte bereits im Vorfeld der Bauarbeiten zur Umgestaltung durch Errichtung einer neuen Parkpalette mit 40 Stellplätzen. Diese wurde auf der Fläche eines bereits vorhandenen ebenerdigen Parkplatzes zwischen Jakobstraße und Josephstraße errichtet und dient heute zielnah Kunden und Besuchenden der Severinstraße und des anliegenden Krankenhauses. Bei einer Entfernung von 100-120 m beträgt die Gehzeit lediglich zwei Minuten. In die Diskussion und Abwägung des künftigen Parkangebots von vorneherein einbezogen wurde die Realisierung von Abstellbügeln für insgesamt 140 Fahrräder.



Bild 5 | Vorbedingung für die Umgestaltung: Errichtung einer Parkpalette in akzeptabler Gehentfernung zur Kompensation wegfallender Parkstände im Straßenraum – rechts im Luftbild die umgestaltete Severinstraße, links mittig die Parkpalette über dem zuvor bereits vorhandenen und gleichzeitig neu geordneten Parkplatz

Entwurfskonzept

Der Entwurf (Entwurfslageplan in Bild 6 a-d, typische Nachher-Querschnitte in Bild 7), basiert auf einer einstreifigen Fahrbahn, die zum Seitenraum hin lediglich durch einen niveaugleichen Belagwechsel abgegrenzt ist. Die Fahrbahn ist in Asphalt, der Seitenraum mit Betonsteinplatten ausgeführt.

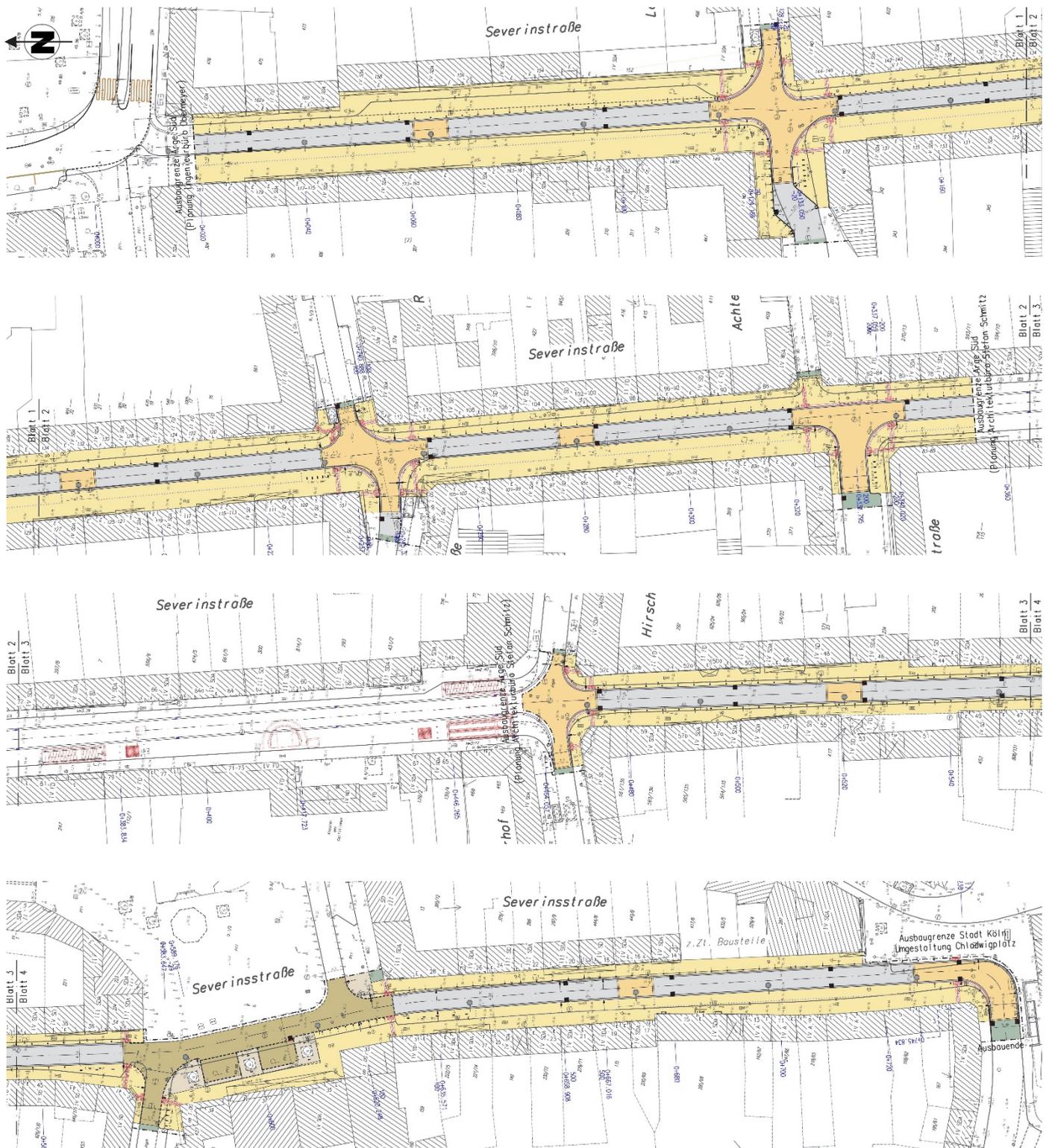


Bild 7 a-d | Der Umgestaltungsentwurf im Lageplan: Einstreifige Fahrbahn (grau, Einbahnstraße in Richtung Süden) mit Belagwechsel in Knotenpunkten und zusätzlichen Flächen zur Untergliederung der Abschnitte (beige) sowie Natursteinpflaster im Bereich des Severinskirch-Vorplatzes (ocker), breite Seitenräume (hellbeige) teils mit gestalterisch integrierten Parkständen

Die der Entwässerung dienenden Muldenrinnen, die Knotenpunkte und einige abschnittbildende Flächen dazwischen sind in gleichem Material wie der Seitenraum ausgeführt. Parkstände werden innerhalb des Seitenraums lediglich durch Markierungssteine abgegrenzt. Niedrige Poller grenzen den Gehbereich von der Fahrbahn ab. Sie sollen unerwünschtes Parken in der Fahrbahn wie im Seitenraum verhindern.

Eine von diesem Grundprinzip abweichende Gestaltung erfolgte im Bereich des Kirchvorplatzes (siehe Bild 24).

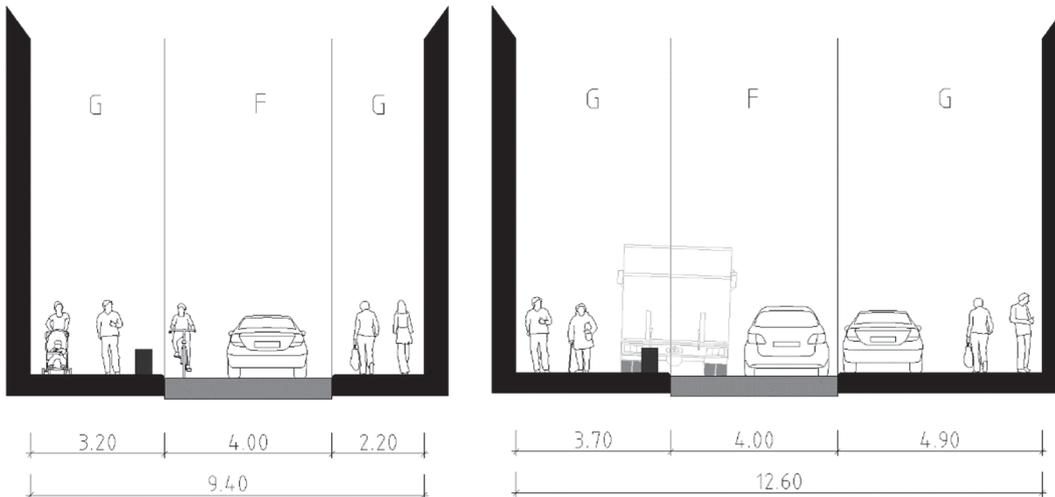


Bild 6 | Zwei typische Straßenquerschnitte nach der Umgestaltung ohne und mit Parken: schmale Fahrbahn für Kfz-Verkehr im Einrichtungs- und Radverkehr im Zweirichtungsbetrieb, asymmetrische Seitenraumbreiten mit – in Teilabschnitten für Liefervorgänge (siehe Schema-skizze im rechten Querschnitt) herausnehmbaren – Schutzpollern gegen unerwünschtes Parken, in den Seitenraum integrierte Parkstände nur in breiteren Abschnitten, jedoch auch hier unterbrochen von Aufenthaltsbereichen

Straßenverkehrsrechtlich ist die Severinstraße als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20-Zone) und Einbahnstraße ausgewiesen. Dem Radverkehr wird die Gegenrichtung durch Zusatzbeschilderung freigegeben (Bild 8). Die Parkstände werden mit Parkscheinautomaten werktags von 9 bis 20 Uhr bewirtschaftet. In Teilabschnitten sind Ladezonen ausgewiesen.



Bild 8 | Straßenverkehrsrechtliche Regelungen: Einbahnstraße mit Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung, Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20-Zone und werktags von 9-20 Uhr mit Parkschein bewirtschafteten Parkständen

Wichtige Gestaltungselemente

■ Fahrbahn

Die 4,00 m breite Fahrbahn gliedert sich in eine 3,40 m breite Asphaltfläche und zwei je 0,30 m breite Muldenrinnen (Bild 9). Diese sind im gleichen Material wie der Seitenraum ausgeführt. Dies verschmälert den optischen Eindruck für Kfz-Fahrende nochmals wirksam. Die Fahrbahn weist ein Dachprofil auf, so dass die Muldenrinnen bei trotz der niveaufreien Konstruktion auch bei stärkeren Regenereignissen das abfließende Wasser gut aufnehmen können.



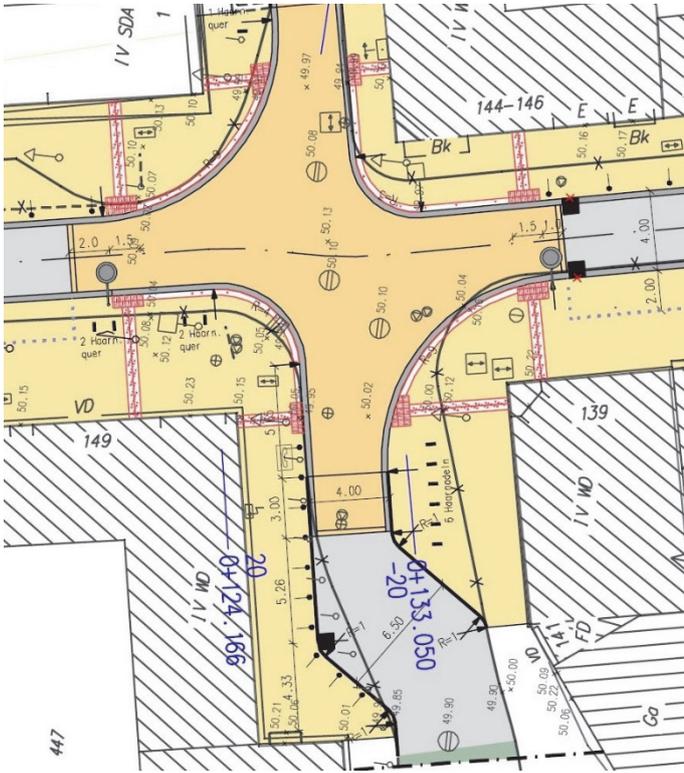
Bild 9 | Fahrbahngestaltung: Die schmale Asphaltfahrbahn mit beidseitigen Muldenrinnen im Material des Seitenraums ermöglicht zwischen den Pollerreihen eine Begegnung von Kfz und Radfahrenden in Gegenrichtung mit ausreichendem Seitenabstand

Die Knotenpunkte sind in gleichem Material wie der Seitenraum gepflastert und verlaufen auf gleichem Niveau wie die asphaltierte Fahrbahn und der Seitenraum (Bild 10). Geschwindigkeitsdämpfung durch Rampenbildung ist hier kein Thema.

Die Seitenstraßeneinmündungen weisen ebenfalls eine Fahrbahnbreite von 4,00 m auf und mussten daher im Übergang teilweise deutlich angepasst werden (siehe Bilder 11 und 12).



Bild 10 | Knotenpunkte: Betonung durch Materialwechsel, der gegenüber der Asphaltfahrbahn einen deutlichen Unterschied macht und gleichzeitig durch das gewählte Steinmaterial einen deutlichen Bezug zum Seitenraum aufnimmt



Bilder 11 bis 12 | Einbindung der Seitenstraßeneinmündungen: Einengung der Fahrbahn und im Material angepasste Umgestaltung der Einmündungsbereiche zur Verdeutlichung der Kontinuität der Gehbereiche entlang der Severinstraße

Die Abschnitte zwischen den Knotenpunkten werden durch kurze Pflasterflächen weiter untergliedert, die eine Fahrbahnüberquerung nahelegen und gleichzeitig im Seitenraum für Möblierungselemente genutzt werden (Bilder 13 und 14). Standardmäßig sind hier insbesondere Straßenlaternen, Parkscheinautomaten, Müllbehälter sowie „Haarnadeln“ zum Abstellen von Fahrrädern untergebracht. Wie Bild 14 verdeutlicht, wird die intendierte Funktion als Überquerungsstelle allerdings in der Realität durch das freie Abstellen von Fahrrädern und auch motorisierten Zweirädern in den meisten Fällen nicht wirksam. Die verkehrlichen Gegebenheiten machen eine solche Funktion allerdings auch nicht notwendig: Freies Überqueren der Fahrbahn ist linear überall weitgehend gefahrlos möglich (siehe Abschnitt „Wirkungen“ weiter hinten).



Bilder 13 und 14 | Pflasterflächen als Gliederungselemente in den Streckenabschnitten: Die intendierte Funktion als Überquerungsstelle spielt in der Realität keine Rolle und wird durch das Abstellen von Zweirädern auch weitgehend aufgehoben

Im historischen Stadtgrundriss stellte die Severinstraße unmittelbar hinter der heute noch als Baudenkmal vorhandenen Severinstorburg – mit einem kurzen Reststück der Stadtmauer auf der Westseite – den südlichen Eingang in die mittelalterliche Stadt dar. Der Straßenraum der Severinstraße ist auf den Tordurchgang ausgerichtet, Zufußgehende können durch das Tor direkt den südlich anschließenden Chlodwigplatz

erreichen (Bilder 15 und 16). Gleichzeitig schwenkt die Fahrbahn hier nach Westen auf den Severinswall ab, eine Durchfahrt nach Osten zu den dort anknüpfenden Straßen und auf den Chlodwigplatz wird durch eine Pollerreihe verhindert (Bilder 17 und 18). Die Situation wird auch im entsprechenden Ausschnitt des Entwurfslageplans (siehe Bild 7d) nachvollziehbar.



Bilder 15 und 16 | Lage im historischen Stadtgrundriss: fußläufiger Durchgang vom Chlodwigplatz durch die Severinstorburg, Teil der mittelalterlichen Stadtmauer, in die Severinstraße an deren südlichem Ende



Bilder 17 und 18 | Übergang zum Chlodwigplatz: Die gepflasterte Fahrbahn schwenkt nach Westen in den Severinswall ab, die Kfz-Durchfahrt in östlicher Richtung wird durch Poller verhindert, die im rechten Bild erkennbare Bushaltestelle bindet den südlichen Abschnitt der Severinstraße an das öffentliche Busliniennetz an

■ Seitenraum

Der Seitenraum nimmt mehrere wichtige Funktionen auf:

- Er ist Gehbereich für die Zufußgehenden.
- Er dient dem Parken, Liefern und Laden im Zusammenhang mit den gewerblichen Nutzungen.
- Er dient dem Aufenthalt und bietet insbesondere der Außengastronomie Platz.
- Er nimmt Beschilderungs- und Leuchtenmasten, Parkscheinautomaten, Briefkästen, Müllbehälter etc. sowie auch Auslagen von Geschäften auf.

Die nutzbaren Breiten der Gehbereiche (Bild 19) liegen je nach Baufluchtabstand bei rund 3-5 m und reduzieren sich lediglich in einem Teilabschnitt auf ein Minimum von 2,20 m. Die Abgrenzung zur Fahrbahn erfolgt überwiegend durch Poller- oder Parkstandsreihen, wobei Letztere abschnittsweise für Aufenthaltsnutzungen, insbesondere für eine außergastronomische Nutzung, unterbrochen werden.



Bild 19 | Gehbereiche im Seitenraum: Angemessene nutzbare Breiten für das Zufußgehen

Die Flächen für das Parken, Liefern und Laden in den Straßenabschnitten mit ausreichendem Baufluchtabstand sind gestalterisch in den Seitenraum integriert (Bilder 20 und 21). Die 2,00 m breiten Parkstreifen werden lediglich durch dunkelgraue Betonsteinmarkierungen vom Geh- und Aufenthaltsbereich getrennt. Wie Bild 21 verdeutlicht, werden die parkenden Fahrzeuge zumeist angemessen „sauber“ abgestellt und schränken somit den Gehbereich nicht weiter ein. Dies mag daran liegen, dass die Parkenden nach dem Aussteigen die Qualität eines gut nutzbaren Gehwegs zu schätzen wissen.



Bilder 20 und 21 | Parkstände: Die Abgrenzung zum Geh- und Aufenthaltsbereich lediglich durch eine Betonsteinmarkierung im Belag wird von den Parkenden gut akzeptiert

In den Abschnitten ohne ausreichenden Platz für Parkstände ermöglichen herausnehmbare Poller temporäre Liefervorgänge (Bild 22). Die Platzverhältnisse werden dadurch zwar für alle Verkehrsbeteiligte – Zufußgehende, Radfahrende und Kfz-Fahrende – kurzzeitig eingeengt, jedoch wird dies allgemein akzeptiert und führt bei den gegebenen Kfz-Mengen und geringen Fahrgeschwindigkeiten auch für die Zufußgehenden kaum zu Stockungen im Bewegungsablauf. Die Beobachtungen zeigen vielmehr flexible Umgangsweisen mit der Situation wie beispielsweise frühzeitiges dynamisches Wechseln der Straßenseite oder auch Lauflinien auf der Fahrbahn neben dem Lieferfahrzeug vor verlangsamen Kraftfahrzeugen.



Bild 22 | Temporäre Liefervorgänge durch herausnehmbare Poller: Kurzzeitig beengte Verhältnisse für alle Verkehrsbeteiligten werden akzeptiert und führen nur selten zu stockendem Verkehrsablauf

Die Aufenthaltsqualität in der Severinstraße hat vor allem durch die Möglichkeit außergastronomischer Nutzungen im Straßenraum erheblich gewonnen (Bild 23). Das Angebot wird zunehmend auch in schmalen Seitenraumabschnitten genutzt (und genehmigt), nachdem die erlebte Praxis nach der Umgestaltung verdeutlicht hat, dass dies ohne Einschränkung der verkehrlichen Erschließungsfunktion möglich ist.



Bild 23 | Aufenthalt: Temporäre außergastronomische Nutzungen in den Sommermonaten anstelle von Parkständen und zunehmend auch entlang von Schaufenstern und Hauswänden auf der abgepollerten schmalen Gehwegseite

■ Gestaltung des Kirchvorplatzes

Der Vorplatz der Kirche St. Severin legte nicht zuletzt aufgrund seiner besonderen Bedeutung für das Quartier eine andere, „integrierte“ Gestaltung der Verkehrsflächen nahe (Bilder 24 bis 28). Dabei kamen Materialien zum Einsatz, wie sie in der Platzfläche und den umlaufenden Nebenstraßen bereits vorher vorhanden waren. Drei neue Bäume auf der westlichen Straßenseite – die einzigen Neupflanzungen im Zuge der Umgestaltungsmaßnahme – korrespondieren hier mit dem vorhandenen Baumbestand vor dem Kirchenportal auf der östlichen Platzseite.

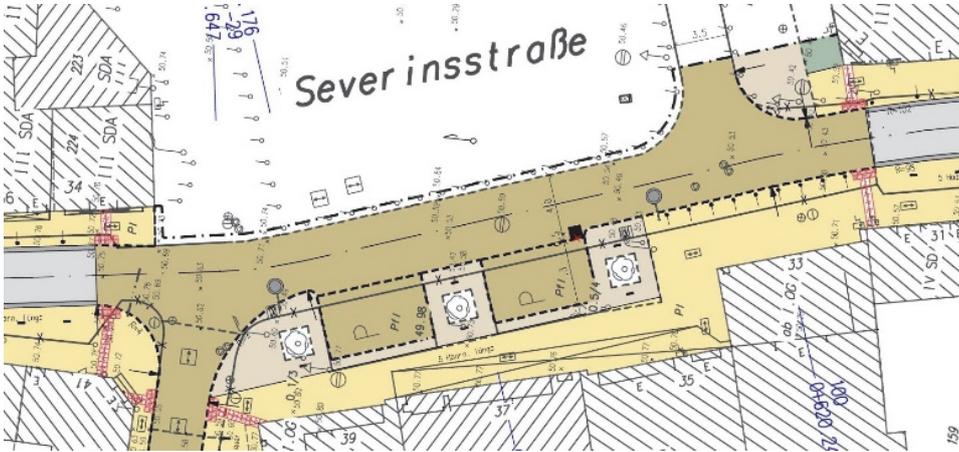


Bild 24 | Integrierte Gestaltung im Platzbereich: Die Fahrbahn ordnet sich der Platzfunktion bewusst unter und markiert zugleich Anfang und Ende der „Platzüberfahung“, drei Baumneupflanzungen rahmen Straße und Kirchvorplatz zu einem neuen Ganzen



Bilder 25 bis 28 | Verkehrsflächengestaltung und Platzfunktionen: Großpflaster aus Naturstein für die Fahrbahn, Klein- und Mosaikpflaster mit integrierter Gehbahn in Plattenbelag definieren den Seitenraum, neue Baumpflanzungen schaffen mit dem vorhandenen Baumbestand einen symmetrischen „grünen Rahmen“ für das gesamte Ensemble, Marktstände und Discounter ohne eigene Kundenstellplätze

Bemerkenswert ist an dieser Stelle (unabhängig von der Umgestaltungsplanung), dass ein bekannter Markendiscouter bereits vor rund 10 Jahren an dieser Stelle, abweichend von seinen bis dahin üblichen Prinzipien, bewusst einen neuen „integrierten“ Standort im Quartier gesucht hat, der ohne Nachweis von Kundenstellplätzen realisiert werden konnte (siehe Bild 28). Der benachbarte Naturkostmarkt folgte erst zu einem späteren Zeitpunkt. Das öffentliche Parkangebot beschränkt sich hier auf sechs Senkrechtparkstände. Daneben wurden etliche „Haarnadeln“ für Fahrräder installiert, die allerdings dem Bedarf längst nicht mehr gerecht werden.

■ Zugang zur Stadtbahnhaltestelle

Die Realisierung des Zugangs zur neuen Stadtbahnhaltestelle „Kartäuserhof“ – die Stadtbahn verläuft hier wie bereits beschrieben im Zuge der neuen Nord-Süd-Achse im Untergrund – stellte aufgrund der gegebenen knappen Raumdimensionen eine besondere Herausforderung dar. Die vorhandene Aufweitung der Bauflucht im Bereich der Einmündung der Seitenstraße Kartäuserhof wurde dazu genutzt, in getrennten Bauwerken eine Treppenanlage, eine Rolltreppenanlage und einen Personenaufzug (Bilder 29 und 30 sowie Planauszug in Bild 7c) im Straßenraum unterzubringen, ohne die übrigen Straßenfunktionen zu vernachlässigen. Der Personenaufzug liegt zentral im Straßenabschnitt. Der Wechsel zwischen dem Straßen- und dem U-Bahniveau wird für die Nutzenden durch ein transparentes „Schaufenster“ erlebbar. Eine weitere Treppenanlage ist weiter nördlich im Straßenraum vor dem Stadtteilkino untergebracht (siehe Bild 13).



Bilder 29 und 30 | Zugänge zur Stadtbahnhaltestelle: Rolltreppenanlage, Treppenanlage und gläserner Personenaufzug mit transparentem „Schaufenster“ nach unten

■ Oberflächenmaterialien

Die Oberflächenmaterialien wurden – mit Ausnahme des Natursteinpflasters auf dem Kirchenvorplatz – so gewählt, dass Zufußgehenden und Aufenthaltsfunktionen entsprechend ihrer Bedeutung für die Geschäftsstraße sichtbar der meiste Platz zukommt. Das Material: granitgrauweiße Betonsteine im Plattenformat 37,5/25 cm für den Seitenraum, im Plattenformat 30/30 cm für die Rinnen und im diagonalverlegten Steinformat 12,5/18,5 cm bzw. 12,5/12,5 cm für die Pflasterflächen in der Fahrbahn (Bild 31).

Abweichend von den Pflasterflächen in den Streckenabschnitten wird die Pflasterfläche in den Knotenpunkten zusätzlich mit einer Betonsteinzeile in dunklerem, anthrazitgrauem Farbton eingefasst (Bild 32). Dies soll eine Leitfunktion für sehbeeinträchtigte Menschen übernehmen, die sich zudem an den eingebauten Bodenindikatoren (Rillen- und Noppenplatten) orientieren können. Für die taktilen Elemente wurden die gleichen Betonsteinplatten wie im übrigen Seitenraum verwendet; die Rillen- und Noppenstruktur wurde im Werk eingefräst. Die gleichen anthrazitfarbenen Betonsteine wurden auch zur Markierung der Parkstände im Seitenraum verwendet (vgl. Bilder 20 und 21).



Bilder 31 und 32 | Oberflächenmaterialien: *granitgrauweiße Betonsteine in unterschiedlichen Platten- und Steinformaten mit Einfräsung der Noppen- und Rillenstruktur für Bodenindikatoren im Werk sowie anthrazitgraue Betonsteinzeile zur Fassung der Pflasterfläche in den Knotenpunkten mit unterstützender Leitfunktion für Sehbeeinträchtigte*

■ Lichtkonzept

Die auf der Ostseite die Fahrbahn begrenzende Pollerreihe soll neben der Vermeidung von störenden Parkvorgängen sowie – bei herausgenommenen Pollern – temporär realisierbaren Liefervorgängen auch den Verlauf der alten römischen Stadtstraße wiedergeben. Diese Wirkung wird bei Nacht durch linear zwischen den Pollern in den Boden eingebrachte LED-Lichtelemente verstärkt (Bilder 33 und 34). Straßenlaternen mit Gelblicht betonen nachts den Erschließungscharakter der Straße und setzen gleichzeitig einen Gegenakzent zu LED-Elementen und Schaufensterbeleuchtungen.



Bilder 33 und 34 | Beleuchtung: *Straßenlaternen mit Gelblicht und LED-Lichtelementen im Zuge der östlich der Fahrbahn verlaufenden Pollerreihe, die nachts den linearen Verlauf der römischen Straße betonen sollen*

Abstimmung und Beteiligung

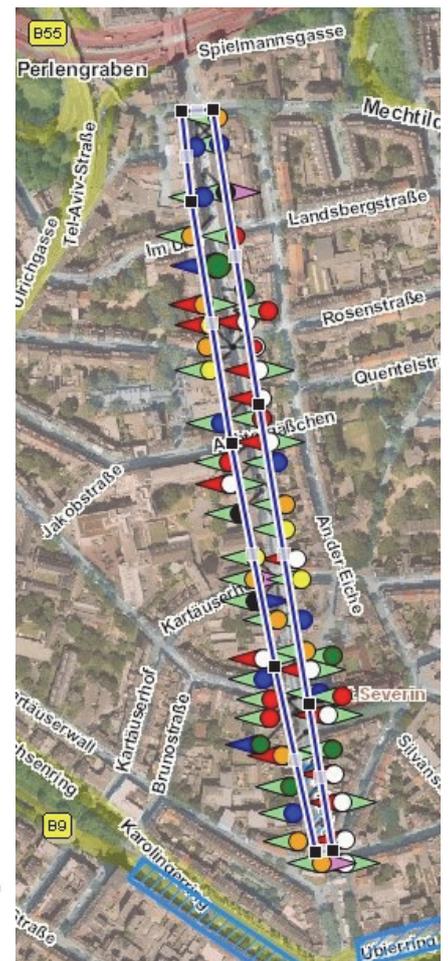
Die Planung wurde in enger, kontinuierlicher Zusammenarbeit mit einem Arbeitskreis erstellt, in dem die Fraktionen der Bezirksvertretung Innenstadt und verschiedene örtliche Interessengruppen – zu denen insbesondere auch ansässige Handels- und Dienstleistungsbetriebe – vertreten waren. Darüber hinaus wurde sie durch ein Beteiligungsverfahren begleitet, wie es in den meisten vergleichbaren Fällen mittlerweile üblich ist: Zu mehreren Zeitschnitten im Projektverlauf erfolgte die Information der Öffentlichkeit in Veranstaltungen, Pressemitteilungen und Online-Beiträgen auf der Internetseite der Stadt Köln. Das Ratsinformationssystem der Stadt Köln bot darüber hinaus vertiefende Unterlagen und Informationen für besonders Interessierte.

Wirkungen

■ Verkehrssicherheit

Eine Gegenüberstellung der Unfalldaten vorher und nachher schloss sich im vorliegenden Fall aus, da die Situation vor der Umgestaltung bereits langjährig durch Arbeiten zur Realisierung der Nord-Süd-U-Bahn geprägt wurde. Seit der Verkehrsfreigabe im Februar 2011 stellt sich das Unfallgeschehen weitgehend unauffällig dar. Im Folgenden werden ausgewählte Daten und Zusammenhänge des Unfallgeschehens nach der Umgestaltung dargelegt, die auf Datensätzen der Kalenderjahre 2013-2015 sowie 2017-2021 – hier wurden lediglich Unfälle mit Personenschaden betrachtet – beruhen:

- In Summe waren im 3-Jahres-Zeitraum von 2013 bis 2015 im umgestalteten Abschnitt 85 Unfälle zu verzeichnen, die allerdings zu 90 % lediglich Sachschaden zur Folge hatten. Bei insgesamt neun Unfälle mit Personenschaden wurden zwei Zufußgehende bei Unfällen mit Radfahrenden schwerverletzt, beide ältere Menschen (72 und 74 Jahre alt). Bei einem der Unfälle wurde auch die radfahrende Person leicht verletzt. Bei den sieben Unfällen mit Leichtverletzten wurden insgesamt acht Personen leicht verletzt, fünf Radfahrende und drei Zufußgehende. Auch hier war eine ältere Person als Fußgängerin beteiligt, verursachend war ein Pkw. Die meisten Unfälle mit Leichtverletzten fanden zwischen Radfahrenden statt sowie in einem Fall zwischen radfahrender und zufußgehender Person.
- Bild 28 verortet die Unfälle mit Personenschaden für den gesamten ausgewerteten Zeitraum vom 1.1.2017 bis 8.11.2022. Es weist eine weitgehende Gleichverteilung über den gesamten Abschnitt auf.
- In fast sechs Kalenderjahren waren insgesamt 54 Verkehrsunfälle mit Personenschaden zu verzeichnen, darunter ein Fahr-Unfall (Unfalltyp 1) einer E-Scooter-Fahrerin, die in der Dunkelheit unter Alkoholeinfluss auf einen stehenden Pkw auffuhr und sich beim Sturz schwer verletzte, im Übrigen ausschließlich Unfälle mit leicht verletzten Personen.



Unfallkategorien	Unfalltypen	Unfallumstände
Unfall mit Getöteten	1 - Fahr Unfall (F)	Fußgänger
Unfall mit Schwerverletzten	2 - Abbiegeunfall (AB)	Radfahrer
Unfall mit Leichtverletzten	3 - Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)	Kraftrad
Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden	4 - Überschreiten-Unfall (ÜS)	Baumunfall
Unfall mit Sachschaden	5 - Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)	Alkohol oder Drogen
	6 - Unfall im Längsverkehr (LV)	Überholunfall
	7 - Sonstiger Unfall (SO)	Wildunfall

Bild 35 | Verkehrsunfälle mit Personenschaden 01/2017 bis 10/2022: in fast sechs Kalenderjahren lediglich ein Unfall mit einem schwerverletzten Fußgänger, daneben 47 Unfälle mit Leichtverletzten, dabei wurde ein E-Scooter-Fahrender schwer verletzt sowie 45 Radfahrende, 14 Zufußgehende und drei E-Scooter-Fahrende leicht verletzt

- Die Unfälle mit leicht Verletzten betrafen 42 Radfahrende (davon vier Pedelec-Fahrende), 12 Zufußgehende, vier E-Scooter-Fahrende und eine Person im Pkw.
- Als Hauptverursachende wurden zu je 33 % Pkw-Fahrende und Radfahrende, zu 24 % Zufußgehende und zu 9 % E-Scooter-Fahrende registriert.
- Häufigste Unfallursache betraf mit 16 % von Zufußgehenden verursachte Unfälle, die die Fahrbahn überquerten, „ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten“ (Unfallursache Nr. 64). An zweiter Stelle stand mit 13 % „Verkehrswidriges Verhalten beim Ein- und Aussteigen oder Be- und Entladen“ (Ursache Nr. 45), unfallverursachend waren Pkw. Weitere häufiger festgestellte Unfallursachen betrafen die Verkehrsteilnahme unter „Alkoholeinfluss“ (Nr. 1), das „Nichtbeachten der Regel ‚rechts vor links‘“ (Nr. 27) und „Plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen“ (Nr. 63) mit jeweils 6 % sowie „Fehler beim Abbiegen nach links“ (Nr. 35) mit 5 % der Unfälle mit Personenschaden.
- Bei den Unfalltypen dominierte der Typ 4 „Überschreiten-Unfall“ mit 13 Leichtverletzten, Typ 6 „Unfall im Längsverkehr“ mit 11 Leichtverletzten sowie Typ 5 „Unfall durch ruhenden Verkehr“ mit neun Leichtverletzten. Die übrigen Unfalltypen traten weitgehend gleichverteilt auf. Rund ein Fünftel der Unfälle mit Personenschaden waren an den Knotenpunkten lokalisiert.
- Hinsichtlich des Alters der Unfallbeteiligten gibt es im Datensatz von 2017 bis 2022 keine Auffälligkeiten.

Im Durchschnitt waren nach den vorliegenden Unfalldaten jährlich rd. 1,0 Unfälle mit Personenschaden je 100 m Straßenlänge zu verzeichnen. Bei den sehr hohen Aufkommen im Rad- und Fußverkehr und der insgesamt hohen Nutzungsdichte im Straßenraum mit häufigem Queren der Fahrbahn zu Fuß erscheint dies eine unauffällige Quote und ein zufriedenstellendes Maß an Verkehrssicherheit.

Qualitative Hinweise auf mehr Verkehrssicherheit ergeben sich zudem daraus, dass die Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr nach der Umgestaltung wahrnehmbar abgenommen haben und dem geforderten Anspruch der verkehrsrechtlichen Anordnung als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h (Tempo 20-Zone) weitgehend gerecht werden. Dies lässt sich vor allem auf das hohe Aufkommen an Radfahrenden entgegen der Einbahnstraße zurückführen.

■ Nutzungsverhalten

Das heute wahrnehmbare Nutzungsverhalten ähnelt in weiten Bereichen demjenigen in einem Verkehrsberuhigten Bereich (Bilder 36 bis 39). Dies gilt insbesondere während der warmen Jahreszeiten, beschränkt sich aber keineswegs auf diese.

Eine große Bedeutung hat die besondere Qualität des Verkehrsablaufs, die durch die Gestaltung in hohem Maße unterstützt wird, vor allem vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung, die die Bevölkerung – und damit auch die den Straßenraum Nutzenden – dieses alten, gewachsenen Innenstadtkartiers zunehmend charakterisiert. Ältere Menschen

- sind häufiger als andere Altersgruppen im Quartier zu Fuß unterwegs,
- machen gerne tägliche Einkäufe und Besorgungen, weil dies auch soziale Bedürfnisse befriedigt,
- benötigen – mit und ohne Rollatoren oder Rollstühle – in besonderem Maße niveaugleiche Flächen und Übergänge ohne „Stolperfallen“,
- profitieren von der Übersichtlichkeit und den geringen Geschwindigkeiten im Verkehrsgeschehen und
- leben nicht zuletzt besonders häufig in autolosen Haushalten.

Dass eine an den Bedürfnissen der Nahmobilität orientierte Gestaltung von Quartiersgeschäftstraßen auch wirtschaftlich sinnvoll ist, legt die standortbezogene Entwicklung des Einzelhandels und der Gastronomie in der Severinstraße in den Jahren nach der Umgestaltung nahe. Leerstände haben deutlich abgenommen und auch die Ansiedlung von größeren Einkaufsstätten ohne eigene Kundenstellplätze – siehe Kirchvorplatz, aber auch in anderen Straßenabschnitten – unterstützt diese Einschätzung.



Bilder 36 bis 39 | Nutzungsverhalten: Radfahrende, Zufußgehende, Mobilitätsbeeinträchtigte, Kinder und Jugendliche auf „Sonderverkehrsmitteln“ – viele Verhaltensweisen erinnern an diejenigen in einem Verkehrsberuhigten Bereich und integrieren die Fahrbahn in die individuellen Bewegungsmuster gezielt mit ein

Bewertung der Umgestaltung aus behördlicher Sicht

In einer schriftlichen Befragung im Sommer 2022 bewertet die planende Verwaltung im Amt für Straßen und Radwegebau die Umgestaltung auch über 10 Jahre nach Fertigstellung und Verkehrsfreigabe im Jahr 2011 „weiterhin sehr positiv“. Sie empfiehlt anderen Kommunen im Falle einer vergleichbaren Umgestaltung bereits an mögliche Veränderungen hinsichtlich der Funktion und Nutzung zu denken und verweist darauf, dass in Köln mit der Gürzenichstraße, ebenfalls in der Innenstadt gelegen, das grundlegende Gestaltungsprinzip wiederholt angewandt wurde, allerdings mit einer Fahrbahnbegrenzung durch Rundborde.

Für das Severinsviertel, dessen zentrale Geschäftsstraße die Severinstraße ist, liegt der Verwaltung derzeit ein Planungsauftrag der Bezirksvertretung Innenstadt vor, der eine abschnittsweise Sperrung der Severinstraße für den Kfz-Verkehr vorsieht und damit folgenden Zielen dienen soll (Auszug aus der Beschlussfassung vom 10.06.2021):

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Verbesserung der Situation für den Rad- und Fußverkehr
- Erhaltung der Erschließung für Kfz-Anlieger- und Lieferverkehre
- Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens
- Städtebauliche Aufwertung
- Aufhebung aller bewirtschafteten Kurzzeitparkplätze
- Optimierung des Bewohnerparkens.

Als wesentliche Begründung für den Maßnahmenvorschlag (Bild 40) wird in der Beschlussfassung formuliert, dass die Platzverhältnisse in der Straße aufgrund des schmalen Straßenquerschnitts und des hohen Aufkommens von Zufußgehenden und Radfahrenden eng seien, durch gelegentlich regelwidrig haltende Kfz sowie Ladetätigkeiten weiter eingeengt würde und zudem der Radverkehr mit werktäglich rd. 4.050 Radfahrenden gegenüber 1.720 Kfz mittlerweile die dominierende Verkehrsart darstellt.

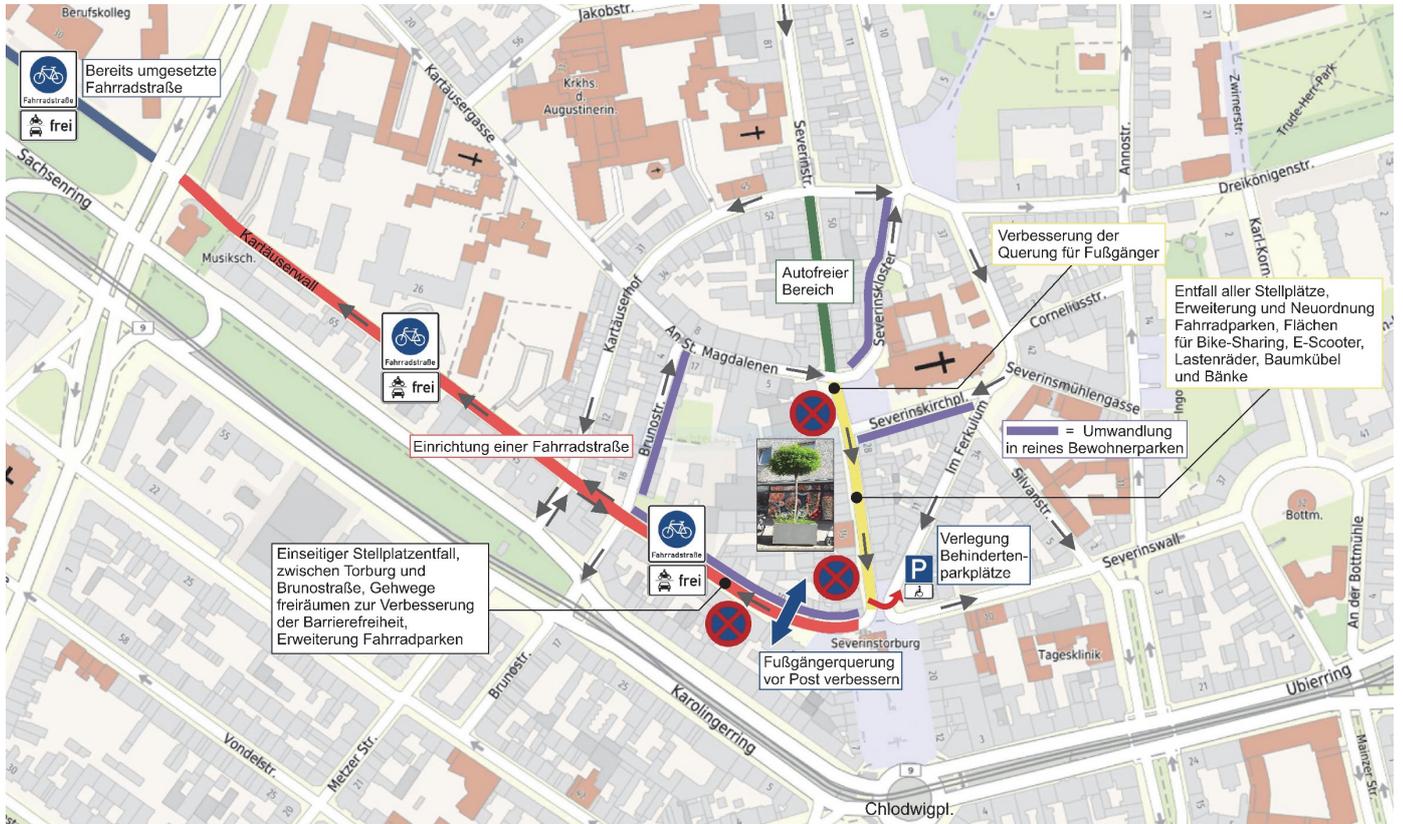


Bild 40 | Aktueller Planungsauftrag an die zuständige Verwaltung: die Situation für Radfahrende, Zufußgehende und Aufenthaltsnutzungen sollen durch abschnittsweise Sperrung der Severinstraße für den Kfz-Verkehr unter Beibehaltung der notwendigen Erschließung für den Kfz-Anlieger- und Lieferverkehr weiter verbessert werden

Die Planungsverwaltung schlägt aufgrund der gegebenen städtebaulichen Gesamtsituation und -bedingungen die Einrichtung eines Fußgängerbereichs mit Zusatzbeschilderung „Radfahrer frei“ vor. Die ausführliche Begründung wie auch die Abwägung gegenüber der Einrichtung einer Fahrradstraße an dieser Stelle sind im Ratsinformationssystem der Stadt Köln, Sitzungsprotokolle der Bezirksvertretung Innenstadt nachvollziehbar. Die Konkretisierung der Maßnahmenumsetzung ist in Arbeit. Vorwegnehmend wurde die verkehrliche Nutzung der Severinstraße zwischenzeitlich durch straßenverkehrsrechtliche Anordnung des Verbots für Kraftfahrzeuge aller Art (StVO-Z. 260) mit Zusatzschild „Anlieger frei“ (Bild 41; vgl. hierzu Bild 8 mit der ursprünglichen Regelung) weiter eingeschränkt.



Bild 41 | Aktuelle Beschilderung: gegenüber der ursprünglichen Ausweisung (vgl. Bild 8) gilt seit 2021 eine weitergehende Einschränkung der Straßennutzung für den Kfz-Verkehr, die lediglich noch Anliegerfahrten zulassen soll

Vonseiten der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei liegen aus der genannten Befragung keine weitergehenden Aussagen vor.

Quellenhinweise

Vorher-Fotos, Planausschnitte und weitere Unterlagen wurden vom Amt für Straßen und Radwegebau, seinerzeit Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung, der Stadt Köln, die Unfalldaten und der EUSKa-Auszug in Bild 35 von der mit der Unfallstatistik befassten Verkehrsinspektion der Kölner Polizei zur Verfügung gestellt; alle Nachher-Fotos: Karl Heinz Schäfer, TH Köln; Luftbild in Bild 5: www.tim-online.nrw.de. Die Urheberrechte liegen bei den jeweils Genannten. Kartenbasis von Bild 2: © OpenStreetMap contributors, www.openstreetmap.org.

Kontakt

Stadt Köln, Amt für Straßen und Radwegebau, Stadthaus Deutz – Westgebäude, Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln (Kontakt-E-Mail: christoph.kozubski@stadt-koeln.de)

Impressum

Deutscher Verkehrssicherheitsrat

Jägerstraße 67-69 | 10117 Berlin

T +49 (0)30 2266771-0 | F +49 (0)30 2266771-29 | E info@dvr.de | www.dvr.de

Bearbeitung: Prof. Karl Heinz Schäfer | Isabelle Dembach M. Eng.

Technische Hochschule Köln | Fakultät für Bauingenieurwesen und Umwelttechnik | www.th-koeln.de

Berlin/Köln 11/2022