

Dieses Fact Sheet wurden im Vorhaben „Verkehrliche und stadtplanerische Maßnahmen zur Neuverteilung und Umwidmung von Verkehrsflächen des motorisierten Verkehrs zugunsten aktiver Mobilität und einer nachhaltigen urbanen Siedlungsstruktur mit hoher Lebensqualität“ (FKZ 3719 15 1050) erarbeitet. Das Vorhaben wird im Rahmen des Ressortforschungsplanes des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gefördert und wurde im Auftrag des Umweltbundesamtes vergeben.

Stadt Köln

Abbildung 1 Die Severinstraße in Köln



Quelle: Karl Heiz Schäfer / TH Köln

Severinstraße

Die Severinstraße, als ehemals vom Pkw-Verkehr dominierte Straße, konnte durch den Rückbau der Fahrbahn und die Umwandlung in einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich in ihrer Funktion als Quartiersgeschäftsstraße gestärkt werden. Für den Lieferverkehr wurden Kurzzeitparkflächen ausgewiesen, während gleichzeitig neue Aufenthaltsflächen und ausreichend Platz für zu Fuß Gehende und Radfahrende geschaffen wurden. Für Anwohnende sowie Besucherinnen und Besucher besteht die Möglichkeit, ihren privaten Pkw in einer nahegelegenen Quartiersgarage zu parken. Im Rahmen eines ExWoSt-Modellvorhabens wurden im Umfeld der Severinstraße zusätzlich zwei Mobilitätsstationen eingerichtet, welche wohnortnah den Umstieg zwischen Verkehrsmitteln vereinfacht und somit Alternativen zum privaten Pkw fördert.

1 Rahmendaten

1.1 Ort der Umgestaltung

Severinstraße

1.2 Zeitraum

2010 -2019

1.3 Kosten und Finanzierung

Ca. 1,43 Mio. €, Finanzierung nicht vorliegend.

2 Räumlicher Kontext

2.1 Einwohnerzahl

1.085.664 (Stand: 31.12.2018) (8)

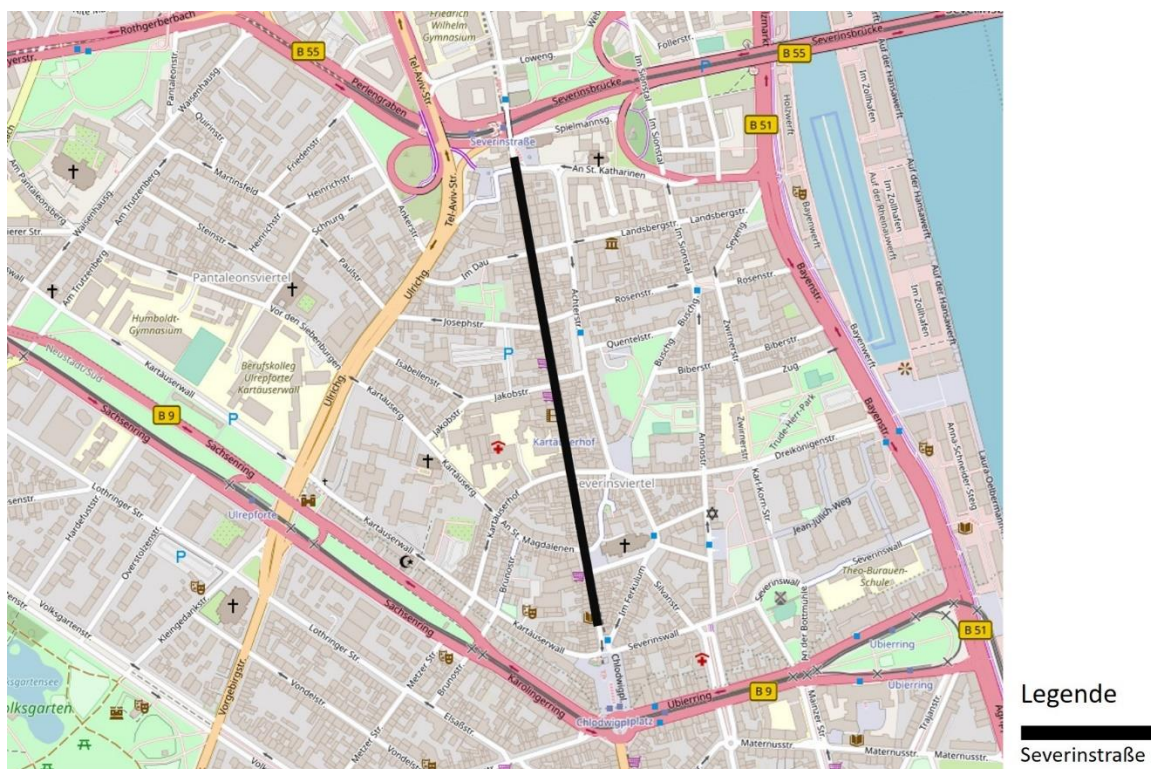
2.2 Stadt- oder Gemeindetyp

Große Großstadt

2.3 Lage des Maßnahmensgebiets

Innerstädtisches Verdichtungsgebiet

Abbildung 2 Lageplan der Kölner Innenstadt



Quelle: Kartengrundlage OpenStreetMap / © OpenStreetMap Mitwirkende www.openstreetmap.org/copyright

2.4 Städtebauliche Bedeutung

Einkaufsstraße in Nebenlage

2.5 Straßentyp

Geschäftsstraße

2.6 Gebietstyp

Nebenzentrum

2.7 Räumliche Ausdehnung

Ca. 750 m (1)

2.8 Räumliche Situation

Einzelner Straßenzug

2.9 Allgemeine Gebietscharakterisierung

Die Severinstraße in Köln ist geprägt durch beidseitig geschlossene, drei- bis fünfgeschossige Bebauung und Mischnutzung mit einer Vielzahl an Geschäften und Gastronomie, Wohnbebauung, Büros und Dienstleistungsangeboten. Damit bildet sie die zentrale Geschäftsstraße des umliegenden Quartiers, dem sogenannten Severinsviertel, in der südlichen Innenstadt im Kölner Zentrum.

2.10 Verkehrliche Ausgangssituation

Im umgestalteten Abschnitt verläuft ein Teil der neuen Nord-Süd-Stadtbahn in Tunnellage, welche 2013 fertiggestellt wurde. Durch die drei Haltestellen „Severinstraße“, „Kartäuserhof“ und „Chlodwigstraße“ ist das Severinsviertel gut mit Bus- und Stadtbahnlinien an die Kölner Innenstadt und den Hauptbahnhof angebunden. Dabei bildet die Haltestelle „Severinstraße“ im Norden des Quartiers einen wichtigen Knotenpunkt im Kölner Stadtbahnnetz, da hier drei der Stadtbahnlinien zusammentreffen. Zwei dieser Stadtbahnlinien erfüllen dabei die Verbindungsfunktion zu den östlich des Rheins gelegenen Stadtteilen. In einer Parallelstraße werden zwei Buslinien geführt, welche die genannten Stadtbahnhaltestellen ebenfalls anfahren. Die Severinstraße ist als Rad-Vorrang-Straße ausgewiesen. Als solche hat sie eine besondere Bedeutung für Radfahrten zwischen der Kölner Innenstadt und den südlich angrenzenden Quartieren. Am nördlichen Ende der Severinstraße verläuft die für den MIV wichtige B55, welche durch die Severinsbrücke eine zusätzliche Verbindung zu den Kölner Stadtteilen auf der östlichen Rheinseite herstellt. (1)

3 Details der Maßnahme/des Konzeptes

3.1 Problemdimension Ausgangssituation

Die Dominanz des Kfz-Verkehrs wurde zum Sicherheitsrisiko für zu Fuß Gehende und Radfahrende durch häufige Parkvorgänge und überhöhte Geschwindigkeit. Der Straßenquerschnitt von 10 bis 13 m ließ keine Realisierung aller Nutzungsansprüche gleichmäßig zu, und die schmalen Gehwege konnten nicht von Einzelhandel und Gastronomie genutzt werden.

3.2 Zielsetzungen

- ▶ Steigerung des Anteils aktiver Mobilität
- ▶ Erhöhung der Verkehrssicherheit
- ▶ Steigerung der Aufenthaltsqualität

- ▶ Steigerung der ökonomischen Vitalität
- ▶ Barrierefreiheit (1)

3.3 Ursprüngliche Widmung/Nutzung

- ▶ Verkehrsbereich als Einbahnstraße des allgemeinen und ruhenden Verkehrs (Fahrbahnbreite: 5,50 m) (1), Radfahren in Gegenrichtung war nicht zugelassen
- ▶ Schmale Gehwege
- ▶ Beidseitiges dichtes Längsparken, dadurch Querbarkeit für zu Fuß Gehende schwierig (1)

3.4 Anvisierte Widmung/Nutzung

- ▶ Aufenthaltsflächen
- ▶ Flächen für Einzelhandel und Gastronomie
- ▶ Ausweisung als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) und Einbahnstraße (Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben)
- ▶ Flächenangebote für das Kurzzeitparken
- ▶ Shared-Mobility Angebote (1)

3.5 Umgestaltungsmaßnahmen/eingesetzte Maßnahmen

- ▶ Aufstellen von teils entfernbareren Pollern
- ▶ Abstellmöglichkeiten für 140 Fahrräder (1)
- ▶ Nach der Umwandlung sind Knotenpunkte und Überquerungen durch hellere Steinbeläge in der asphaltierten Fahrbahn optisch hervorgehoben
- ▶ Reduzierung des Kfz-Parkraums (von 135 auf 68 bewirtschaftete Kurzzeitparkstände) (1)
- ▶ Neuaufteilung des Querschnitts bei 13 m Straßenbreite:
 - 3,80 m Aufenthaltsraum (linke Straßenseite)
 - 2 m Multi-Funktionsraum (Parken, Außengastronomie)
 - 4 m Fahrbahn
 - 6,10 m Aufenthaltsraum (rechte Straßenseite)
- ▶ Im Jahr 2019 wurden zwei Mobilstationen in Seitenstraßen mit je drei bzw. vier CarSharing-Pkw des Anbieters Cambio, einem Lastenfahrrad des Anbieters Donk-EE, zehn Sharing-Fahrräder der Anbieter KVB-rad, FordPass Bike und Mobike, zehn Anlehnbügel für private Fahrräder eingerichtet.

3.6 Übergeordnete Strategie-/Planeinbettung

Generalsanierung nach Stadtbahnbau

3.7 Integration in Forschungsprojekte/Fördermaßnahmen

Im Rahmen eines ExWoSt-Modellvorhabens wurden 2019 zwei Mobilstationen in den Nebenstraßen Josephstraße und Severinswall errichtet. Ein kleinräumiges Fußverkehrskonzept für das Severinsviertel wurde ebenfalls über das ExWoSt-Modellvorhaben "Aktive Mobilität in städtischen Quartieren" des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung gefördert. Zudem wurden Fuß- und Radverkehrszählungen auf der Severinstraße durchgeführt.

4 Umsetzungsprozess

4.1 Initiator der Umwidmung

Stadt Köln, Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung

ISG Severinstraße e.V. (Immobilien- und Standortgemeinschaft aus Vereinigungen von Immobilieneigentümern, Einzelhändlerinnen, Dienstleistern und Gastronominnen) bzw. die bereits seit 1979 bestehende Interessengemeinschaft Severinsviertel (IGS).

- ▶ Ziel des Vereins ist es, die Anwohnende und Eigentümer bei der Umsetzung von Verbesserungen der Aufenthaltsqualität im Severinsviertel zu informieren und zu unterstützen. Neben der Förderung durch die Stadt beteiligen sich auch die Immobilienbesitzer vor Ort an der Umsetzung einzelner Projekte. (10)

4.2 Informationen zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Vorfeld der Umgestaltung fanden Informationsveranstaltungen durch die Stadt Köln statt. Im Rahmen der Erstellung des Fußverkehrskonzeptes 2019 wurden folgende Partizipationsmöglichkeiten für Anwohnende und Gewerbetreibende durchgeführt:

- ▶ Workshop informativer Art zur Beteiligung an der Maßnahmenentwicklung
- ▶ Begehung zur Bestandsaufnahme und Bestandsanalyse (Fußverkehrscheck)
- ▶ Online-Beteiligung (5)

4.3 Interessen & Zielkonflikte

Nicht vorliegend

4.4 Politische Rahmenbedingungen

Nicht vorliegend

5 Bewertung & Evaluation

5.1 Veränderungen im Mobilitätsverhalten & Verkehr

5.1.1 Ruhender Verkehr

Daten zur Auslastung der Parkmöglichkeiten liegen nicht vor. Abstellmöglichkeiten für den MIV werden von Besuchenden mit Schulnote 4 bis 6 bewertet. (6) Die 65 entfallenen Parkstände in der Severinstraße wurden teilweise durch eine neu eingerichtete Parkpalette mit 40 Stellplätzen

in der zwei Gehminuten entfernten Jakobstraße ersetzt. (1) Die verbleibenden Parkstände in der Severinstraße werden von 9 - 20 Uhr bewirtschaftet. (1)

5.1.2 Fließender MIV

Modal Split: 13,4 % (2019) (6)

Werktags: ca. 3.000 Kfz/24h (1)

5.1.3 ÖPNV

Modal Split: 38 % (2019) (6)

5.1.4 Radverkehr

Modal Split: 21 % (2019) (6)

Mittelwert 2017/h: 317; Mittelwert 2017/6h: 1.900

Mittelwert 2019/h: 344; Mittelwert 2019/6h: 2.065 (2)

Saisonales Spektrum im Schnitt: ca. 3.000/24h (1)

5.1.5 Fußverkehr

Modal Split: 27,6 % (2019) (6)

Mittelwert 2017/h = 787; Mittelwert 2017/6h: 4.719

Mittelwert 2019/h= 625; Mittelwert 2019/6h: 3.753 (2)

Der Rückgang der Anzahl an zu Fuß Gehende ist sehr wahrscheinlich auf Tagesschwankungen zurückzuführen.

5.2 Auswirkungen auf Aufenthalts-, Lebens- und baukulturelle Qualität sowie Standortattraktivität

5.2.1 Verweildauer von Passanten

Im Vergleich zur Kölner Innenstadt verweilen Besuchende in der Severinstraße häufig kürzer (bis zu 2 h), dafür ist die Besuchsfrequenz höher (täglich oder wöchentlich) und die Bewertung der Severinstraße besser (Schulnote 2,0 im Vergleich zu 2,3 für die Innenstadt) (6). Aussagen zur Verweildauer von Passanten vor der Umgestaltung liegen nicht vor.

5.2.2 Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen

Nicht vorliegend

5.2.3 Lärmemissionen

Nicht vorliegend

5.2.4 Verkehrssicherheit

Eine Gegenüberstellung der Unfalldaten vor und nach der Umgestaltung ist durch die vorherigen mehrjährigen Bauarbeiten zur Realisierung der Nord-Süd-U-Bahn nicht aussagekräftig. Nach der Verkehrsfreigabe der umgestalteten Severinstraße im Februar 2011 kam es zwischen 2013-2015 zu 85 Unfällen, von denen 90 % Sachschäden zur Folge hatten. Die „wahrnehmbar abgenommenen“ (1, S. 15) Kfz-Fahrgeschwindigkeiten durch die Einrichtung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit 20 km/h Geschwindigkeitsbegrenzung kann als

„qualitativer Hinweis auf mehr Verkehrssicherheit“ (1, S. 15) gewertet werden. Als weiteres Indiz für eine „zufriedenstellende Verkehrssicherheit“ (1, S. 15) wird das in beide Richtungen hohe Aufkommen an Radfahrenden in der dafür freigegebenen Einbahnstraße angesehen. Die hohe Frequenz des Fuß- und Radverkehrs im Allgemeinen in der Hauptgeschäftsstraße des Quartiers belegt die große städtebauliche Bedeutung.

5.2.5 Soziale Ausgewogenheit

Im Vergleich zu Besuchenden der Innenstadt sind im Severinsviertel häufiger ältere Menschen unterwegs. Besonders im Vergleich zu Jugendlichen bis 20 Jahren und jungen Erwachsenen (20 bis 25 Jahre) wird dies deutlich. Während diese beiden Altersgruppen im Severinsviertel nur einen Anteil von 14,1 % aller Besuchenden ausmachen, liegt der Anteil in der Innenstadt bei 37,8 %. Dies deutet darauf hin, dass das Angebot der Gastronomie, des Einzelhandels und anderer Freizeitaktivitäten für unter 26-Jährige weniger attraktiv ist. (6)

5.2.6 Barrierefreiheit

Bei der Gestaltung wurden Geh- und Fahrwege ebenerdig, jedoch farblich getrennt gebaut. Ebenso sind Kreuzungsbereiche durch eine weitere Oberflächenfarbe gekennzeichnet und mit taktilen Leitstreifen ausgestattet. Poller verhindern das illegale Gehwegparken und schützen zu Fuß Gehende vor dem Straßenverkehr.

5.2.7 Weiteres

Besuchende kommen vornehmlich am Donnerstag bzw. Samstag zum Einkaufen oder für einen Restaurantbesuch, wohnen in Köln, sind mehrheitlich weiblich, im Schnitt um die 45 Jahre alt, nutzen zur Anreise den ÖPNV und bewerten die Attraktivität der Südstadt durchschnittlich mit 2,0 (6). Vor der Umgestaltung wurden weder eine Befragung zur Attraktivität des Standortes oder noch eine Evaluation des Publikums durchgeführt.

5.3 Auswirkungen auf die örtliche Ökonomie

5.3.1 Anzahl der Betriebe des Einzelhandels und der Gastronomie

2008: 126 Einzelhandelsbetriebe

2019: 114 Einzelhandelsbetriebe

Im selben Zeitraum gab es einen starken, jedoch nicht näher bezifferten Zuwachs an Gastronomiebetrieben (7).

5.3.2 Umsätze der des Einzelhandels und der Gastronomie

Der Umsatz des Einzelhandels ist zwischen 2008 und 2019 um 5 % zurückgegangen. (7)

5.3.3 Verkaufsfläche des Einzelhandels und der Gastronomie

2008: 10.270 m²

2019: 9.960 m²

Die Zahlen gelten nur für den Einzelhandel in der Severinstraße, inklusive der Nebenstraßen (7).

5.3.4 Gewerbemieten

Die Mietpreise sind sowohl im Bereich des Untersuchungsgebiets als auch in der gesamten Stadt Köln im Laufe der vergangenen Jahre in allen Größenkategorien gestiegen. Insgesamt sind die

Mietpreise für Handelsimmobilien im Severinsviertel und der Südstadt im Durchschnitt um 29 % (von etwa 14,10 auf etwa 18,20 €/m²) gestiegen. Für Betriebe zw. 100 und 200 m² sind die Mieten nahezu gleichgeblieben, während kleinere (unter 100 m²) und größere (200 m² bis 500 m²) Ladenflächen besonders starke Anstiege verzeichnen (7). Eine Wirkung des Umbaus auf die Entwicklung der Gewerbemieten lässt sich somit nicht belegen.

5.3.5 Events, Markttage, Straßenfeste

Die ISG Severinstraße e.V. führt im Quartier regelmäßig Veranstaltungen durch, um den ansässigen Einzelhandel zu unterstützen und Anwohnende zur Beteiligung an der Gestaltung der Straßen und Plätze im Quartier zu beteiligen, beispielsweise das Straßenfest „Heimat Shoppen“. So ist der Chlodwigsplatz nicht nur beliebter Treffpunkt zu Karneval, sondern auch Standort eines Weihnachtsmarktes. Der Rosenmontagszug startet am Chlodwigplatz und durchquert die Severinstraße im gesamten Verlauf, so dass zahlreiche Einbauten auf der Severinstraße herausnehmbar sind. Zu diesen Jahreszeiten werden in der Severinstraße auch Weihnachtsbeleuchtungen oder Fahnen von Karnevalsvereinen installiert.

5.4 Auswirkungen auf angrenzende Gebiete

5.4.1 Parksuchverkehr

Nicht vorliegend

5.4.2 MIV-Verkehrsaufkommen

Nicht vorliegend

5.5 Beurteilung & gewonnene Erkenntnisse

5.5.1 Akzeptanz bzw. Bewertung durch die Stakeholder

Die Kölner Südstadt wurde bei einer Befragung (2019) von 21,1 % mit der Schulnote sehr gut und von 62,5 % mit gut bewertet und erreichte eine Durchschnittsnote von 2,0. (6) Die Kölner Innenstadt im Vergleich wurden in der gleichen Befragung von 14,6 % mit der Schulnote sehr gut und von 50 % mit gut benotet, bei einer Durchschnittsnote von 2,3. (6) Die Immobilien- und Standortgemeinschaft Severinstraße und die Stadt Köln als Initiatoren bewerten die Maßnahmen positiv.

5.5.2 Abschließende Beurteilung in wissenschaftlichen Publikationen etc.

Für die Severinstraße nicht vorliegend.

Die beiden Mobilstationen wurden im Rahmen des Forschungsprojektes „Modellvorhaben Nachhaltige Stadtmobilität unter besonderer Berücksichtigung der Aufteilung des Straßenraums (MONASTA)“ evaluiert. Die Ergebnisse liegen 2021 vor.

5.5.3 Nicht-intendierte Negativeffekte

Nicht vorliegend

5.5.4 Lernerfahrungen aus der Maßnahme

Nicht vorliegend

5.5.5 Auszeichnungen, Prämierungen, Zertifizierungen

Die Umgestaltung der Severinstraße wurde nicht ausgezeichnet.

5.6 Konvergenz mit allgemeinen Zielen nachhaltiger Stadtentwicklung

5.6.1 Kompakte und funktionsgemischte Stadt

Die Severinstraße ist gut an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden und bildet eine wichtige Verkehrsachse für den Radverkehr zwischen südlichen Stadtgebieten und der Kölner Innenstadt. Lediglich die Parkplatzsituation wird von Besuchenden eher negativ bewertet. (6) Durch die teilweise entfernbareren Poller und Kurzzeitparkmöglichkeiten kommt es nur zu kurzzeitigen Verkehrsbehinderungen durch den Lieferverkehr, auf welche vor allem zu Fuß Gehende flexibel reagieren. (1) Im Severinsviertel sind die Zahlen der Einzelhandelsbetriebe relativ stabil, verglichen beispielsweise mit der Kölner Innenstadt. Das Viertel verzeichnete über die Jahre eine zunehmende Anzahl von Gastronomiebetrieben und wurde zu einem nachgefragten Gastronomiestandort. Im Viertel sind die Funktionen Wohnen, Arbeiten, und Versorgen (Einzelhandel und Gastronomie) bis in die Gebäude hinein gemischt vertreten. Die Anwohnerversorgung wird durch diverse Supermärkte sichergestellt. Besuchende nennen das Angebot des Einzelhandels und besonders der Gastronomie häufig als Grund für einen Besuch des Severinsviertels. (6)

5.6.2 Schaffung von urbanem Grün und öffentlichen Freiräumen

Im Zuge der Maßnahme wurden keine neuen Grünflächen geschaffen.

5.6.3 Lärmreduktion

Messungen des Verkehrslärms liegen nicht vor und dementsprechend sind keine qualitativen Aussagen zur Veränderung der Lärmbelastung möglich. Es ist jedoch anzunehmen, dass die Ausweisung als Tempo-20-Zone und die dadurch geringeren Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs einen positiven Einfluss auf die Lärm-Emissionen hat. So verringert sich der Lärmpegel bei einer Reduzierung der höchstzulässigen Geschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 30 um 2 bis 3 db (A) (12).

5.6.4 Netze für aktive Mobilität

Der verkehrsberuhigte Bereich sorgt für ein „zufriedenstellendes Maß an Verkehrssicherheit“ (1, S. 15) angesichts der hohen Frequenzen an zu Fuß Gehenden und Radfahrenden. Diese haben mehr Platz durch die Neuverteilung des Straßenraums und deutlich mehr Fahrradabstellmöglichkeiten. Die gesteigerte Aufenthaltsqualität lässt sich auch anhand der positiven Bewertungen durch Besuchende feststellen. Der Radverkehr hat nach der Umgestaltung zugenommen. Ende 2017 wurden in der nahegelegenen Hauptverkehrsmagistrale Ulrichgasse in beiden Richtungen je eine Kfz-Fahrspur in einen Radfahrstreifen umgewandelt. Dadurch konnte das Radverkehrsaufkommen dort deutlich gesteigert und die Konflikte mit zu Fuß Gehenden reduziert werden. Ziel war es dabei auch, die Severinstraße etwas vom starken Radverkehr zu entlasten.

5.6.5 Integrierte Mobilitätsdienstleistungen und Elektromobilität

Im Rahmen eines ExWoSt-Modellvorhabens wurden 2019 im Umfeld der Severinsstraße zwei Mobilstationen auf Quartiersebene errichtet, um Alternativen zur Nutzung des privaten Pkws zu fördern und den Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln zu erleichtern. Dafür wurden sieben Pkw-Stellplätze in der Josephstraße zu vier Stellplätzen eines Car-Sharing Anbieters umfunktioniert. Das übrige Platzangebot wird zur Bereitstellung eines leihbaren elektrischen Lastenrades, neun weiteren Leihrädern von drei verschiedenen Anbietern sowie für zehn

Abstellmöglichkeiten für private Fahrräder genutzt. Das Angebot der zweiten Mobilstation im Severinswall ist um einen Car-Sharing-Stellplatz kleiner, beinhaltet aber zusätzlich eine öffentliche Toilette. (3)

5.6.6 Qualität des ÖPNV

Durch den Ausbau der Stadtbahn und der barrierearm gestalteten Zugänge ist das Untersuchungsgebiet gut erreichbar, was sich im hohen Modal Split-Anteil des ÖPNV bei der Evaluation zeigt. (2) Besuchende erreichen die Severinstraße am häufigsten über öffentliche Verkehrsmittel.

5.6.7 Umweltschonender Wirtschaftsverkehr

Die Bedürfnisse der ansässigen lokalen Geschäfte und Gastronomiebetriebe hinsichtlich ihres Lieferverkehrs wurden berücksichtigt. Durch herausnehmbare Poller und Parkbuchten kommt es nur zu kurzzeitigen Behinderungen des fließenden Verkehrs. An den neuen Mobilstationen können Lastenrädern ausgeliehen werden.

5.6.8 Steuerung des motorisierten Verkehrs

In der Severinstraße wurden zahlreiche Maßnahmen zur Steuerung des motorisierten Verkehrs kombiniert. Die Straße wurde als Einbahnstraße und verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h ausgewiesen. Zudem entfielen in der Severinstraße 65 Parkmöglichkeiten, welche in Aufenthaltsfläche oder Fußverkehrsbereiche umgewandelt wurden. Zusätzlich wurde eine Quartiergarage in der Josephstraße eingerichtet. Die Quartiersgarage kompensiert teilweise den Wegfall der Parkmöglichkeiten in der Severinsstraße. Sie erweitert die bereits vorhandenen Parkpalette um 40 Stellplätze und ist nur zwei Gehminuten von der Severinsstraße entfernt. Sie bildet somit eine Ziel nahe Parkmöglichkeit für die Severinstraße und das nahegelegene Krankenhaus.

5.6.9 Partizipative und kooperative Umsetzung und Planung

Eine Partizipation fand bei der Umsetzung des Verkehrskonzeptes zur Umwandlung der Severinstraße nur in geringem Maße statt. Es wurden lediglich einzelne Informationsveranstaltungen durch die Stadt Köln durchgeführt. Partizipationsmöglichkeiten für Anwohnende und Gewerbetreibende lokaler Einrichtungen wurden bei der Entwicklung des Fußverkehrskonzeptes für das Severinsviertel im Jahr 2019 eingeräumt. Im Rahmen dessen wurde durch das Unternehmen AB Stadtverkehr – Büro für Stadtverkehrsplanung eine Online-Befragung sowie Begehungen und ein Workshop durchgeführt. Vorbildlich ist dabei die Einbeziehung verschiedener sozialer Gruppen zur Berücksichtigung der jeweiligen Bedürfnisse hinsichtlich der Steigerung der Attraktivität und der Sicherheit des Fußverkehrs. Hier ist besonders die Teilnahme von Seniorinnen und Senioren an den Fußverkehrschecks zur Identifikation zielgerichteter Handlungsempfehlungen, wie Bordsteinabsenkungen, die Einrichtung von Querungshilfen und weiteren Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im Severinsviertel zu nennen. Für die Bestandsaufnahme der Maßnahmenswerpunkte wurden auch Eltern von Grundschulkindern des Viertels befragt. (5)

5.7 Übertragbarkeit

5.7.1 Zuständigkeiten bzw. benötigte Genehmigungen

Zuständigkeiten und Aufgabenverteilung der Stadt Köln:

- ▶ Dezernat I: Allgemeine Verwaltung, Ordnung und Recht, insb. Straßenverkehrs- und Ordnungsangelegenheiten: u.a.
 - Ausnahmegenehmigungen beziehungsweise Erlaubnisse nach der Straßenverkehrsordnung (StVO)
- ▶ Dezernat III, Mobilität und Liegenschaften, insb. Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung:
 - Entwurf, Neubau und Unterhaltung von öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen
 - Planung, Anlage und Unterhaltung von Verkehrseinrichtungen (Beschilderungen, Parkscheinautomaten, Fahrradabstellanlagen, Markierungen)
 - Erteilung von Aufgrabungsgenehmigungen im öffentlichen Straßenland
 - Parkraummanagement, Parkraumbewirtschaftung
 - Planung und Einrichtung von Bewohnerparkgebieten
 - Planung und Einrichtung von Tempo-30-Zonen
 - Verkehrssicherheitsarbeit (Leitung der Unfallkommission, Beseitigung von Unfallhäufungsstellen, Schulwegsicherung, Verkehrserziehung)
- ▶ Dezernat III, Mobilität und Liegenschaften, insb. Amt für Verkehrsmanagement: u.a.
 - Baustellenkoordinierung
 - Sondernutzungen im öffentlichen Straßenland
 - Planung, Bau und Betrieb von Lichtsignalanlagen
- ▶ Dezernat IV, Stadtentwicklung, Planen, Bauen und Wirtschaft, insb. Stadtplanungsamt, u.a.:
 - Städtebauliche Planungen
 - Vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung
 - Konzepte für den öffentlichen Raum
 - Städtebaulicher Masterplan für die Innenstadt
 - Moderierte Werkstattverfahren

Stadtbezirk Innenstadt, Stadtteil Altstadt-Süd: z.B. Anhörungsrechte des Bezirks, Einwohnerfragestunde; Beantragung von Bewohnerparkausweisen

5.7.2 Maßgebliche Rechtsgrundlagen im Einzelfall

Straßenverkehrsrechtliche Umsetzung (1):

- ▶ § 45 Abs. 1 StVO, Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone)

- ▶ § 41 StVO iVm. Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) - Vorschriftzeichen; Abschnitt 2 lfd. Nr. 9, 9.1: Zeichen 220, (Einbahnstraße) mit Zusatzbeschilderung „Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen“
- ▶ § 13 iVm. § 45 Abs. 1b) Nr. 2a StVO iVm. Zeichen 314.1, 314.2, die Parkstände werden mit Parkscheinautomaten werktags von 9 bis 20 Uhr (Zusatzzeichen) bewirtschaftet.

In Teilabschnitten sind Ladezonen ausgewiesen.

5.7.3 Orientierung an rechtsverbindlichen oder leitlinienhaften Teil- oder Gesamtkonzepten

Die Orientierung der erfolgte anhand folgender Leitlinienkonzepte:

- ▶ Teilkonzept (räumlich): Städtebaulicher Masterplan Innenstadt Köln (beschlossen: 5. Mai 2009 durch Rat der Stadt Köln) – Status: grundsätzliche Handlungsempfehlung und strategische Zielausrichtung für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt.
- ▶ Gesamtkonzept: Gesamtverkehrskonzept (GVK) Stadt Köln, 1992, nachrangig (Spezialität gegenüber Entwicklungskonzept Innenstadt (GVK 1992, S. 21).

Weitere Konzepte mit Verkehrsbezug sind:

- ▶ Klimaschutzkonzept Köln, Teilbereich Verkehr, 2011 (Wuppertal Institut im Auftrag des Umwelt- und Verbraucherschutzamtes)
- ▶ Strategiepapier „Köln Mobil 2025“ (2013/2014), Basis für zukünftige Fortschreibung des „Stadtentwicklungskonzepts Mobilität und Verkehr“ unter Berücksichtigungen der EU-Vorgaben für SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) (9)
- ▶ Fußverkehrskonzept Severinsviertel, 2019 (AB Stadtverkehr) (5)

5.7.4 Öffentlichkeitsbeteiligung formal erforderlich und/oder Nutzung informeller Beteiligungsinstrumente

- ▶ Die Planung wurde in enger, kontinuierlicher Zusammenarbeit mit einem Arbeitskreis (inkl. Vertretungen der Fraktionen der Bezirksvertretung Innenstadt, örtliche Interessengruppen wie ansässige Handels- und Dienstleistungsbetriebe) erstellt
- ▶ Begleitung durch ein Beteiligungsverfahren: Information der Öffentlichkeit in Veranstaltungen, Pressemitteilungen und Online-Beiträgen auf der Internetseite der Stadt Köln zu mehreren Zeitpunkten; weitergehende Unterlagen und Informationen über das Ratsinformationssystem der Stadt Köln (1)

5.7.5 Rechtsstreit

Nicht vorliegend

6 Quellen

- (1) Deutscher Verkehrssicherheitsrat (2019): Severinstraße Köln - Quartiersgeschäftsstraße mit hoher Aufenthaltsfunktion. 18 Seiten. Bonn.
- (2) Umweltbundesamt (2019): Modellvorhaben nachhaltige Stadtmobilität (MONASTA), Zwischenergebnisse des Forschungsprojektes FKZ 3716 58 1080, Auswertung der Erhebungen in Köln. 23 Seiten. Hochschule Bochum.
- (3) Stadt Köln (2019): Aktive Mobilität verändert den Raum. ExWoSt Modellvorhaben Aktive Mobilität in städtischen Quartieren, Projektvorstellung.
- (4) Stadt Köln (2020): Dossier Friesenwall. aus Der Deutsche Fahrradpreis 2020. Die Projekte 2020 – Jurymappe. S. 23 -24.
- (5) AB Stadtverkehr (2019): Fußverkehrskonzept Severinsviertel. 20 Seiten.
- (6) IFH Köln (2019): Vitale Veedel 2019 - Auswertungsergebnisse für die Südstadt. 50 Seiten.
- (7) CIMA Beratung & Management (2019): Kölner Veedelscheck Severinsviertel + Südstadt 2019, Baustein Einzelhandel + Immobilien. 26 Seiten.
- (8) Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2019): Gemeindeverzeichnis. Abgerufen unter: <https://www.statistikportal.de/de/produkte/gemeindeverzeichnis>. Letzter Zugriff: 12.02.2020
- (9) Stadt Köln (2020): Köln rüstet sich für die Herausforderungen der Mobilität in der weiter wachsenden Großstadt. Abgerufen unter: <https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/mobilitaet>. Letzter Zugriff 27.05.2020
- (10) ISG Severinstraße (2019): Lebendige Severinstraße. Abgerufen unter: <http://isg-severinstrasse.de/lebendige-severinstrasse/>. Letzter Zugriff: 27.05.2020
- (11) ISG Severinstraße (2020): Feierlaune im Severinsviertel. Abgerufen unter: <http://isg-severinstrasse.de/feierlaune-im-severinsviertel/>. Letzter Zugriff: 27.05.2020
- (12) Sachverständigenrat für Umweltfragen (2020): Umweltgutachten 2020: Für eine entschlossene Umweltpolitik in Deutschland und Europa. 556 Seiten.

Verwendete Abkürzungen

ExWoSt Experimenteller Wohnungs- und Städtebau

MIV Motorisierter Individualverkehr

ÖPNV Öffentlicher Personennahverkehr

StVO Straßenverkehrs-Ordnung

Impressum

Herausgeber

Umweltbundesamt
Wörlitzer Platz 1
06844 Dessau-Roßlau
Tel: +49 340-2103-0
Fax: +49 340-2103-2285
buergerservice@uba.de
Internet:
www.umweltbundesamt.de
[f/umweltbundesamt.de](https://www.facebook.com/umweltbundesamt.de)
[t/umweltbundesamt](https://twitter.com/umweltbundesamt)

Redaktion

Rita Cyganski, Michael
Hardinghaus, Christian Wolf
Deutsches Zentrum für Luft- und
Raumfahrt e.V. (DLR)
Institut für Verkehrsforschung |
Mobilität und urbane Entwicklung
Rudower Chaussee 7
12489 Berlin

Umweltbundesamt
FG I 2.6 Nachhaltige Mobilität in
Stadt und Land
Alena Büttner, Petra Röhke-
Habeck

Stand: 11/2020

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.