

Dokumentation zur
Begehung am 08.08.2019
im Rahmen der
Bürgerbeteiligung zum
Fußverkehrskonzept
Severinsviertel

August 2019

Stadt Köln

Fußverkehrskonzept Severinsviertel

Dokumentation zur Begehung am 08.08.2019 im Rahmen der Bürgerbeteiligung.

Inhalt

1	Bürgerbeteiligung zum Fußverkehrskonzept	2
2	Ablauf der Begehung	2
3	Ergebnisse	4
3.1	Station 1 – Trude-Herr-Park	4
3.2	Station 2 – Übergang Annostraße / Alteburger Straße	4
3.3	Station 3 – Platz an der Severinstorburg	5
3.4	Station 4 – Kartäuserwall in Höhe der Post	6
3.5	Station 5 – Brunostraße	7
3.6	Station 6 – Severinskirchplatz	8
3.7	Station 7 – An der Eiche	9
3.8	Station 8 – Buschgasse / Grünfläche	10

Auftraggeber:	Stadt Köln Amt für Straßen und Verkehrsentwicklung Verkehrsplanung – Team Fahrradbeauftragter
Auftragnehmer:	AB Stadtverkehr . Büro für Stadtverkehrsplanung
Bearbeitung:	Ulrike Ewen und Jörg Thiemann-Linden, AB Stadtverkehr Stand: 19.08.2019

1 Bürgerbeteiligung zum Fußverkehrskonzept

Mit dem Fußverkehrskonzept Severinsviertel erstellt die Stadt Köln ein kleinräumiges Konzept zur Förderung des Fußverkehrs. Als Teil des bundesweiten ExWost-Modellvorhabens „Aktive Mobilität in städtischen Quartieren“ werden darin Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs entwickelt, die ggf. auch auf andere Quartiere mit ähnlichen Strukturen und Ausgangslagen übertragbar sein sollen.

Die Bürgerinnen und Bürger werden in die Bearbeitung des Fußverkehrskonzepts über verschiedene Beteiligungen eingebunden. In einem ersten Auftaktworkshop sowie im Rahmen einer Online-Beteiligung während der Analysephase konnten Meinungen, Hinweise und Wünsche zum Thema Fußverkehr im Severinsviertel eingebracht werden. Im hier dokumentierten Stadtteilspaziergang mit SeniorInnen wurde die Thematik vor Ort erlebbar. Gegen Ende der Bearbeitung erfolgt ein weiterer Workshop, in dem erste Maßnahmen vorgestellt und diskutiert werden sollen.

Die Begehung fand am 08.08.2019 um 15:00 Uhr bei sommerlichem Wetter statt. Von der Stadt Köln wurden diverse Senioreneinrichtungen, Seniorenvertretungen und Gruppierungen im Severinsviertel direkt eingeladen. An der 2stündigen Begehung nahmen dann ca. 10 Personen der Seniorenvertretung und vom Seniorenheim Arnold-Overzier-Haus teil.

Die folgenden Fotos zur Verdeutlichung verschiedener Situationen wurden fast ausschließlich während der Begehung gefertigt. Lediglich einzelne Bilder wurden aus dem Archiv zu den Bestandsaufnahmen 2018/19 von AB Stadtverkehr ergänzt.

2 Ablauf der Begehung

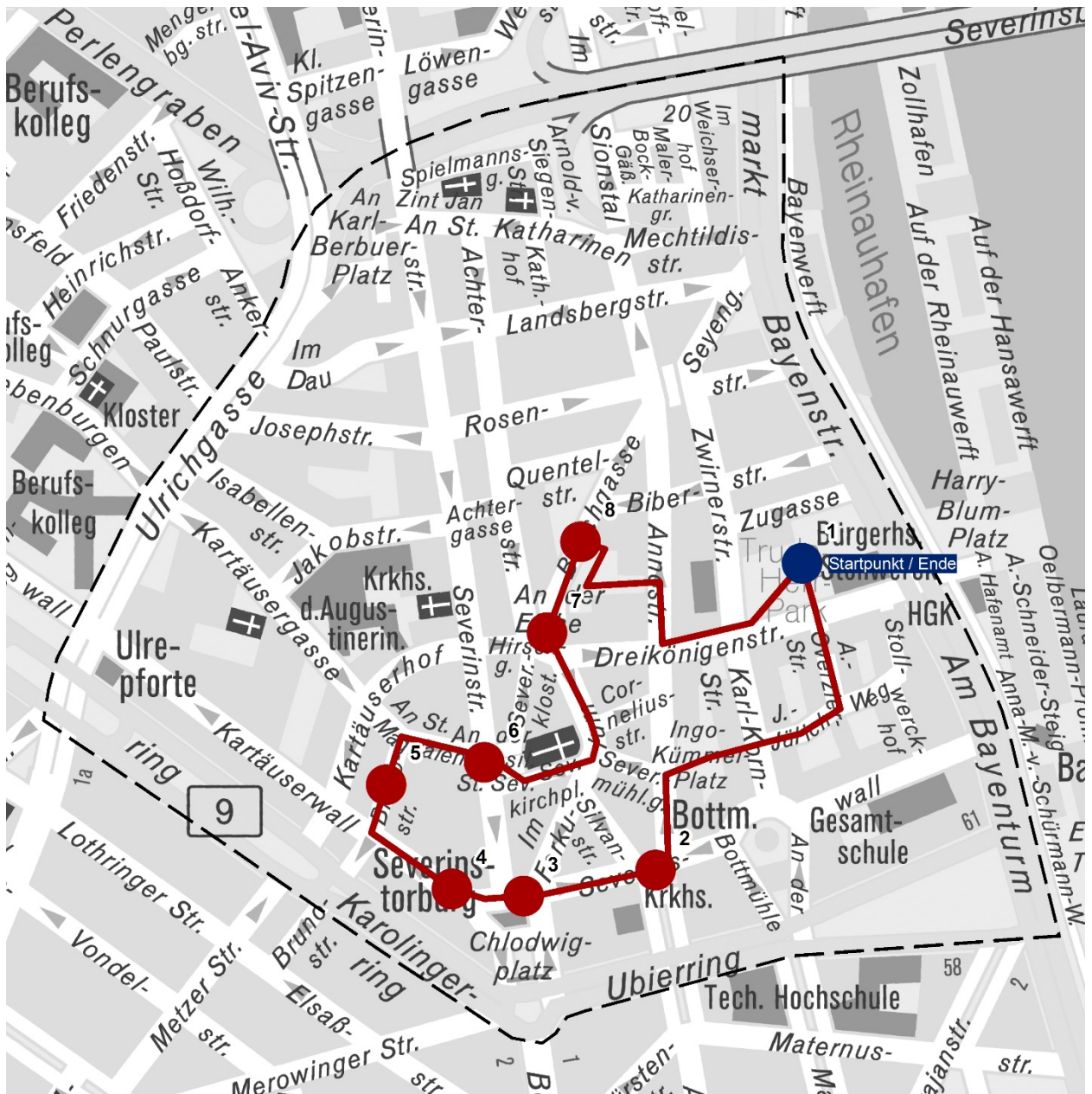
Nach einer kurzen thematischen Einführung und einigen praktischen Hinweisen am Treffpunkt vor dem Bürgerhaus Stollwerck wurden insgesamt 8 Stationen im Severinsviertel aufgesucht.

An jeder Station wurden

- der seit der letzten Station zurückgelegte Weg,
- die Situation an der Station selbst,
- die folgende Wegstrecke zur nächsten Station

besprochen.

Nach einer fachlichen Einschätzung mit dem Aufzeigen der positiven und negativen Aspekte bzgl. der Infrastruktur ging es vor allem darum, die Wahrnehmungen und Erfahrungen der Teilnehmer einzufangen. Hier stellten sich u.a. die Fragen nach dem Wohlfühlen, dem subjektiven Sicherheitsempfinden, nach Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern und anderen Erfahrungen aus dem Alltag.



Lage und Ablauf des Rundgangs im Severinsviertel

3 Ergebnisse

3.1 Station 1 – Trude-Herr-Park

Der Trude-Herr-Park wird von den Teilnehmern als sehr gut genutzte, durch Kinder belebte und angenehme Grünfläche empfunden; er ist ein häufiges Ziel für die BewohnerInnen des Arnold-Overzier-Hauses. Einige Wege weisen für Rollstuhlfahrende bei nassem Wetter Pfützen auf (Reinigungsaufwand der Rollstühle); durch Ausschwemmungen entstehen zudem unangenehme Querneigungen. Der Verkehrslärm von der Rheinuferstraße wird als nicht störend empfunden und ausgeblendet. Die Gehwege an der Dreikönigenstraße werden wegen des Kopfsteinpflasters auf der Fahrbahn häufig und dann mit zu hohem Tempo von Radfahrern und E-Scooter-Fahrenden genutzt, was zu Konflikten gerade für Rollstuhlfahrer führt. Zudem werden die diversen Pfosten und Einbauten sowie lose Platten im Belag als zusätzliche Hindernisse empfunden.

3.2 Station 2 – Übergang Annostraße / Alteburger Straße

Auf der Wegstrecke vom Trude-Herr-Park durch die Fußgängerverbindungen der Stollwerkhöfe bis zur Annostraße wurde vor allem auf die Unsauberkeit des Wegs zwischen Karl-Korn-Straße und Annostraße hingewiesen. Da der Durchgang an der Karl-Korn-Straße nachts von Obdachlosen als Schlafstätte genutzt wird, wird dieser Bereiche in den Nachtstunden als nicht angenehm bewertet.

Am Jean-Jülich-Weg wurde auf Erhaltungsmängel („Stolperfallen“ durch Unebenheiten im Belag) hingewiesen. An der Einmündung Severinsmühlengasse / Annostraße wurden die Borde der vorgezogenen Seitenräume als zu hoch für die Überwindung mit dem Rollstuhl genannt. Mit zusätzlich an Pfosten abgestellten Fahrrädern ergeben sich nicht nur hier häufig Engstellen, die mit dem Rollstuhl durch größere Umwege auf der Fahrbahn umgangen werden müssen.



Unsauberkeit und „Stolperfallen“ im Belag

Schon beim Erreichen des Diskussionsstandorts an Station 2 Altenburger Straße wurde deutlich, dass der Knotenpunkt diverse Überquerungsprobleme aufweist. So ist gerade für Rollstuhlfahrende an der Querungsstelle zur Altenburger Straße die Fahrbahn aufgrund parkender Kfz und

Fahrräder nicht allein ohne Hilfe einsehbar. Da der gegenüberliegende Bord zum Überrollen zu hoch ist, wird eine Teilstrecke im Knoten auf der Fahrbahn zurückgelegt.

Als positive Folge der Sanierung des Severinsviertels in den 1990er-Jahren wird empfunden, dass es kaum noch Durchgangsverkehre zwischen Alteburger Straße und Annostraße gibt, außerdem im gesamten Sanierungsgebiet grundsätzlich das Pkw-Parken geordnet wurde. Allerdings wird von Konflikten mit schnellen Radfahrern berichtet, weil an dieser Kreuzung weiterhin eine wichtige Nord-Süd-Radverkehrsverbindung besteht. Die ehemals bestehenden Fußgängerüberwege werden zur sicheren Querung vermisst. Insgesamt wird der Platz als eher verlärmert wahrgenommen.

Die diversen Außengastronomien mit ihren Stühlen und Tischen, beispielsweise am „Chlodwig-eck“ (siehe Foto, werden als konfliktträchtige Hindernisse wahrgenommen, da die verbleibenden Gehwegbreiten nicht ausreichen. Es wird vorgeschlagen, Außengastronomie z.B. auf Stellplätze am Fahrbahnrand oder die Sperrfläche an der Einmündung Silvanstraße zu verlegen. Aus der niedrigeren Perspektive von Kindern oder Rollstuhlfahrenden stellen auch dicht geparkte Fahrräder ein Sichthindernis dar.



Enge Gehwege neben Außengastronomie, weite Überquerungswege, Sichthindernisse

3.3 Station 3 – Platz an der Severinstorburg

Die Straße Severinswall wird als sehr unsauber wahrgenommen. Als störende Hindernisse werden vor allem langfristig im südlichen Seitenraum abgestellte Anhänger, Motorräder und Fahrräder empfunden. Da der nördliche Gehweg durch die bestehende Querneigung problematisch ist, weicht eine Rollstuhlfahrerin für den gesamten Abschnitt auch im Alltag auf die Fahrbahn aus.



Hindernisse am Severinswall; Gruppenbild vor der Severinstorburg

Der Platz nördlich der Severinstorburg, der von zwei Kfz-Fahrtrichtungen eingeschlossen wird und zusammen mit der Tordurchfahrt insgesamt sechs Zufahrten aufweist, wird von den Teilnehmern zu Fuß als unübersichtlich und orientierungslos wahrgenommen. Zur Zeit der Begehung wurde die Situation zusätzlich problematisch, da Busse im Umleitungsverkehr die (sonst unzulässige, abgepollerte) Querverbindung zwischen Severinstraße und Chlodwigplatz befuhren. Da das Zusammenspiel aller Verkehrsteilnehmer hier sowieso mit Interaktion und Rücksichtnahme bei geringer Fahrgeschwindigkeit funktioniert, wurde eine einheitliche, die gegenseitige Rücksichtnahme unterstützende Gestaltung des gesamten Platzes nördlich der Severinstorburg nach Shared-Space-Prinzipien vorgeschlagen. Es wurde diskutiert, ob so eine Umgestaltung erst bis zur U-Bahn-Fertigstellung und Herausnahme der Buslinien warten muss.

In der umgebauten Severinsstraße werden die Abstände der Poller von der Fahrgasse (Einenkung der Gehwege) und vor allem die „Stopper“ mit Einzelhandelswerbung im Gehwegbereich kritisiert. An dieser Haltestelle wird eine Sitzgelegenheit gefordert.



Archivbild der Gesamtsituation (mit der Pollerreihe in der Mitte, am 08.08.2019 für den Bus entfernt)

3.4 Station 4 – Kartäuserwall in Höhe der Post

Um das nächste Ziel Post zu erreichen, wählten die Teilnehmer den nur einseitig vorhandenen Gehweg am Kartäuserwall. Durch die „gekipp“ halb auf dem Gehweg parkenden Fahrzeuge war auch dieser Weg schon eng, ein Nebeneinandergehen war nicht möglich.

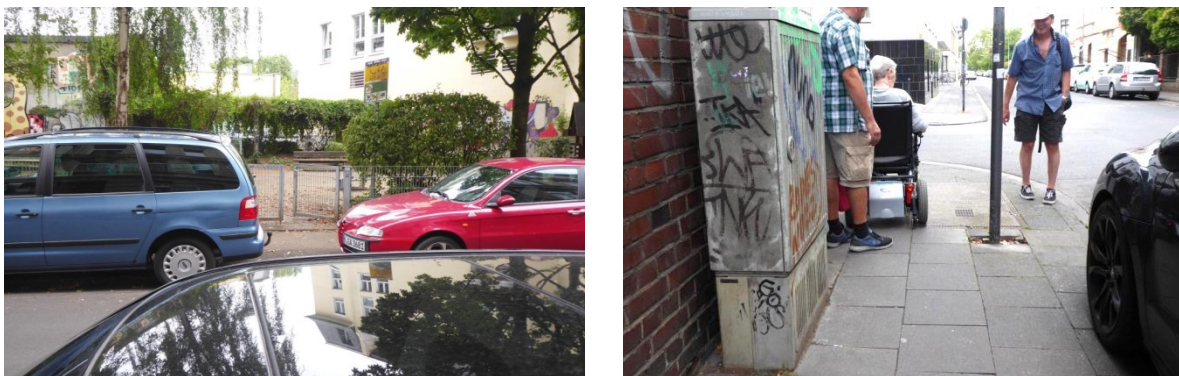
Auf Höhe der Post (auf der anderen Straßenseite war dann das Queren der Straße für die Rollstuhlfahrer nicht möglich, da „in der Wand der parkenden Fahrzeuge“ keine Lücke breit genug war, um gegenüber zur Post zu gelangen. So war das Ziel nur durch Umwege erreichbar. Hier wurde der Vorschlag geäußert, durch die Aufgabe des Kfz-Parkens bzw. zumindest das Einrichten einer Sperrfläche oder eines baulich vorgezogenen Seitenraums, die Querung zu ermöglichen. Der Kartäuserwall und Severinswall erfordern ohnehin als künftige Radverkehrsachse eine ausreichende Fahrbahnbreite (in dieser Kurve ohne Parken für den sicheren Begegnungsfall Rad – Kfz.



Problematische Querungssituation zum Erreichen der Post

3.5 Station 5 – Brunostraße

Der Weg entlang des Kartäuserwalls bis zur Brunostraße ist eine wichtige Schul- und Kindergartenverbindung und stellte sich bei der Begehung für die rollstuhlfahrenden Teilnehmenden als schwieriger Hindernislauf dar. An diversen Engstellen wirken Schildermasten im Gehweg, Elektrokästen, parkende Fahrräder und Kfz sowie die Querneigung des Gehwegs als Hindernisse zusammen. Der Spielplatz am Kartäuserwall mit seiner zugeparkten Eingangssituation wurde verwaist vorgefunden, was nach Aussage der Teilnehmer meistens der Fall ist.



Spielplatzeingang Kartäuserwall; Zusammenwirken von Hindernissen auf dem Gehweg

An der Kreuzung Brunostraße wurde auf die ungünstigen Sichtverhältnisse für Rollstuhlfahrer und Kinder beim Queren des Kartäuserwalls hingewiesen, da die Fahrzeuge sehr nah an der

Einmündung herangerückt stehen. Die Brunostraße selbst scheint als Verkehrsberuhigter Bereich zunächst gute Aufenthalts- und Gehbedingungen aufzuweisen – wenn da nicht die früher zur Pkw-Geschwindigkeitsbremse gedachten Kanten der Aufpflasterung als Barriere für die Be-rollbarkeit wären. Bei der Begehung waren die zur „seitlichen Umfahrung“ gedachten Hindernisse durch Mülltonnen und Pkw belegt.



Einmündung Kartäuserwall und Brunostraße mit Aufpflasterung

3.6 Station 6 – Severinskirchplatz

Ein durchgehendes Problem im Viertel sind die auf dem Gehweg abgestellten Fahrräder, die zum Diebstahlschutz an den Schilderpfosten angeschlossen sind; diese Pfosten stehen wiederum so im Abstand zur Fahrbahn, dass der Gehweg eingengt ist.

Auf der Wegstrecke stellte sich vor allem das Erreichen des Severinskirchplatzes aus der Straße An St. Magdalenen als schwierig und zeitaufwändig dar. Die Nutzung des südlichen Gehwegs endet wegen diverser geparkter Fahrräder deutlich vor der Severinstraße, so dass erst An St. Magdalenen gequert werden muss. Diese Querung ist aufgrund des Belags und der Bordhöhen schon problematisch, auf der anderen Straßenseite ist der Seitenraum dann sehr eng.



Behinderung durch „diebstahlgesichertes“ Fahrradparken; An St. Magdalenen am Severinskirchplatz

Am Severinskirchplatz wird auf den häufigen Widerspruch zwischen Denkmalschutz und Barrierefreiheit hingewiesen. Das Pflaster am Platz mit den hohen Borden wird nicht nur von den Rollstuhlfahrenden und Rollatornutzenden als Hindernis und Komforteinbuße wahrgenommen – gerade auch bei der Querung der einmündenden Straßen. Mit Dementen im Rollstuhl unterwegs kann das Durchgerüttelt werden auch Ängste auslösen.

Es wird der Wunsch geäußert, das Pflaster zumindest auf der Breite einer durchgehenden Gehbahn parallel zur Fahrbahn der Severinstraße gegen ebene Oberfläche auszutauschen oder so abzuschleifen, dass sowohl der Farbton und die Optik erhalten wird, aber zugleich eine Barrierefreiheit zu erreichen ist. So könnten ggf. Hauptwege um die Kirche verbessert werden. Auch die Querungsstellen der einmündenden Straßen sollen auf diese Weise verbessert werden.

Die Fahrräder vor dem Supermarkt benötigen den Platz der wenigen Pkw-Stellplätze, dass sie nicht behindernd für das Überqueren des Platzes abgestellt werden. Am Platz selbst werden mehr Sitzgelegenheiten gewünscht, um in einer Pause dem Treiben des Platzes folgen zu können. Es wird darauf hingewiesen, dass bei einer Sitzgelegenheit vor allem eine Rückenlehne für das entspannte Sitzen und Erholen sehr wichtig ist, außerdem Armlehnen und eine richtige Höhe des Sitzens, um mit wenig Kraftaufwand wieder aufstehen zu können.

Auf Wunsch der Teilnehmer wurde die Wegstrecke geändert und führte auf der Südseite um die Kirche herum. Eine Teilnehmerin mit Rollstuhl wählte zielstrebig den Umweg über den südlichen Gehweg am Severinskirchplatz, um das sehr unebene Pflaster des Kirchplatzes zu umgehen. Sogar ein auf dem Gehweg zwischen den bestehenden Hindernissen entgegen kommendes Lastenrad war das geringere Übel.



Pflasterbelag-Diskussion am Severinskirchplatz; seitlicher Gehweg am Severinskirchplatz

3.7 Station 7 – An der Eiche

Den Teilnehmern war wichtig, auf dem Weg zum Platz An der Eiche auf die diversen Mängel in der Wegeoberfläche sowie die Probleme an jeder einzelnen Einmündung hinzuweisen. Hier waren nicht nur die teilweise zu hohen Borde mit Rollstuhl schwer zu überwinden, sondern es gibt immer wieder Konflikte durch Kfz, die zu weit in den Knotenbereich hinein parken und das Queren erschweren, da ggf. noch höhere Borde überwunden oder Umwege genommen werden müssen.

Das Erreichen des Platzes An der Eiche selbst stellte sich dann für die Rollstuhlfahrenden als schwierig und umwegig heraus, da fast der gesamte umlaufende Bord für das selbständige Überfahren zu hoch ist. Sogar auf Höhe des bestehenden Zebrastreifens war der Bord nicht ohne Versuche oder Hilfe zu überwinden. So musste die Rollstuhlfahrerin auf der Fahrbahn um den Platz fahren, bis sie eine passende Bordabsenkung an der Achterstraße fand.

An der Eiche wird die Aufenthaltsqualität des Platzes diskutiert. Aus Sicht der Senioren fehlen passende Sitzgelegenheiten, für jüngere Menschen und Familien genügen dagegen die bestehenden Stufen zum Sitzen. Des Weiteren wird der Pflasterbelag als problematisch angesehen. Es wird deutlich, dass dieser Platz bisher für Senioren keine Anziehungskraft besitzt, mit der Anlage von bequemen Sitzgelegenheiten und barrierefreien Wegen aber durchaus attraktiv werden könnte, da er gerade bei Sommerhitze mit Schatten und Wasser grundsätzlich eine angenehme Atmosphäre ausstrahlt.



Archivbild: Platz An der Eiche – ein Ergebnis der Stadtsanierung der 1990-er Jahre

3.8 Station 8 – Buschgasse / Grünfläche

Der Weg zur Grünfläche Buschgasse wurde dann wegen des Pflasters der Buschgasse nur zögerlich in Angriff genommen. Damit wurde deutlich, dass diese sehr ruhig gelegene Grünfläche von Senioren kaum genutzt bzw. erreicht wird, da sie sowohl von der Quentelstraße als auch von der Buschgasse nur über problematisches Kopfsteinpflaster erreichbar ist.

Darüber hinaus ist die Verbindung zum höher gelegenen Platz an der Quentelstraße, der einige weitere Sitzgelegenheiten aufweist, nur durch Treppen ohne begleitende Rampen ausgestaltet. Die Grünfläche und der höher liegende Platz werden sehr häufig von Obdachlosen genutzt. In diesem Zusammenhang wurde auch deutlich, wie stark das Severinsviertel (anders als mehrere andere Quartiere in der Innenstadt) seit über 20 Jahren bis heute durch die abgeschlossene, ambitionierte Stadtsanierung geprägt ist. So war auch die Grünfläche an der Buschgasse erst durch Verlagerung von Gewerbenutzung entstanden. Dazu kam die Quartierstiefgarage unter der Grünfläche, deren zwischenzeitlicher Betrieb möglicherweise noch mehr Straßenraumparken aufnehmen könnte (ehemals für Krankenhausbeschäftigte vorgesehen).



Buschgasse; Hinweis auf die Broschüre zum Abschluss der Stadtsanierung im Viertel (1997)

Es konnte, beim Abschluss zurück im Trude-Herr-Park, als ein planerisches Fazit mit festgehalten werden, dass es heute darum geht, diese Sanierung für den Fußverkehr neu in Wert zu setzen, mit durchgehender Barrierefreiheit, Lösungen für das Überqueren von Fahrbahnen, aber auch für das Fahrradparken, außerdem mit noch besseren, einladenden Freiräumen.