

## Organisation der Planungswerkstatt Kölner Ringstraßen

### 1 Anlass und Ziel

Die Kölner Ringstraßen - im Volksmund die Ringe genannt - gehören heute mit zum wertvollsten städtebaulichen Inventar der Stadt. Anlehnungen an anspruchsvolle Vorbilder wie Barcelona, Paris, Wien und andere europäische Städte sowie die besondere Ausrichtung auf ein räumlich und gestalterisch variierendes Kontinuum, brachte den Ringen bereits 1898 – kurz nach ihrer Fertigstellung - den Ruf einer der schönsten Boulevards der Welt ein. Die Ringe bilden das großzügige räumliche Rückgrat des feinmaschigen Netzwerkes der schmalen Innenstadtstraßen Kölns. Solche Boulevards und ihre Platzräume waren und sind auch heute noch Bühnen des Stadtlebens und die Begegnungsräume der Großstadtbürger. Historische Bilder belegen, dass die europäischen Boulevards neben repräsentativen Aufgaben, vornehmlich die Aufnahme größerer verkehrlicher Funktionen zum Ziel hatten. Im Zuge des Wiederaufbaus der Stadt und des Maßstabssprungs der sich anschließenden Umgestaltung des Stadtraumes im Sinne der so genannten autogerechten Stadt, wurde der ursprüngliche gestalterische Duktus der Ringe weitestgehend ignoriert bzw. verworfen. Nahezu alle baulichen und gestalterischen Eingriffe erfolgten nach den jeweils aktuellen Standards und Erfordernissen. Sie bilden in der Gesamtschau heute ein Sammelsurium unterschiedlichster Beläge, Stadtmöbel, Verkehrsanlagen und Beschilderungen. Jüngere Überlegungen bezüglich einer ganzheitlichen Betrachtung und Verbesserung der Situation, beispielsweise in Zusammenhang mit dem Leitbildprozess, wurden nicht weiter verfolgt. So legt sich bis heute eine Kette, gebildet aus laufenden Projekten, Planungen aber auch ungelösten Aufgaben in den Kreisbogen der Ringstraßen. Kurz- bis mittelfristig steht somit eine Reihe von punktuellen, vermeintlich unspektakulären aber in der Gesamtschau durchaus wahrnehmbaren Eingriffen in den Straßenzug zu erwarten. Dieser Prozess einer Ad-hoc-Erneuerung wird sich im Erscheinungsbild dieses Stadtraumes auch künftig mit der Wirkung einer abwärts gerichteten Spirale fortsetzen.

Das Ziel soll es daher sein, auch mit jedem vermeintlich unscheinbar wirkenden Eingriff in diesen Straßenzug - schrittweise und äußerst planvoll - ein hervorragend gestaltetes Stück Stadtraum zurückzugewinnen. Es gilt dabei, dem ursprünglichen Gedanken eines kunstvoll ausgebildeten städtischen Raums und den heutigen Anforderungen der modernen Stadtgesellschaft, auf hohem gestalterischen und technischen Niveau gerecht zu werden. Die Gestaltungs- und Verweilqualität, sowie die einher gehende Adressengunst, sollen sich künftig homogen über den gesamten Straßenzug verteilen ohne, dass sich Grauzonen oder Niveausprünge ergeben. Die zentrale Frage lautet: Welche gestalterischen Leitplanken sollten gesetzt und welche planerischen Vorkehrungen müssen getroffen werden, um die erkennbar anstehenden Veränderungen so rasch wie möglich im Kontext eines robusten, aber qualitätvollen Gesamtkonzepts zu realisieren.

Im Städtebaulichen Masterplan für die Innenstadt von Köln wurden die Ringstraßen sowie ihre gliedernden Platzräume und Seitenarme als einer der bedeutsamsten, Stadtbild prägenden Interventionsräume definiert und für eine vertiefende und vor allem integrierte Untersuchung und Weiterentwicklung empfohlen. Die Testentwürfe des Masterplans haben gezeigt, dass durch eine Redimensionierung von Straßenquerschnitten Potenziale für die

Gestaltung von Freiräumen gewonnen werden können. Diese Spielräume gilt es nun entwerferisch auszuloten und für eine schrittweise Umsetzung zu sichern. Das Ziel soll die Erlangung eines hervorragenden gestalterischen Rahmenkonzepts von hoher Beständigkeit sein, das im Sinne eines neuen Klassikers über einen Zeitraum von Jahrzehnten Gültigkeit behalten, sukzessive umgesetzt und sinnfällig fortgeschrieben werden soll. Dies betrifft, neben klassischen Themen wie Begrünung, Beleuchtung und Freiraummöblierung auch den Umgang mit verkehrlichen Anlagen im Bereich von Hansaring und Barbarossaplatz, wo unter Umständen mittel bis langfristig Stationsanlagen erneuert oder neu errichtet werden könnten. Vermeintlich unspektakuläre Themen und Gegenstände wie Sicherheit und Sauberkeit, aber auch die Umsetzung von Barrierefreiheit und die Berücksichtigung besonderer Leitsysteme werden erfahrungsgemäß postum nachgerüstet und führen damit in der Regel zu gestalterisch unbefriedigenden und adaptiert wirkenden Lösungen. Diese Fragen und Spielräume für die Berücksichtigung künftiger Aufgaben sollen durch die Werkstatt unbedingt mitverfolgt werden. Der Masterplan hat die vorrangige planerische Behandlung eines solchen Gesamtkonzepts empfohlen, das auf dem Wege einer Konkurrenz hochkarätiger Teams erlangt werden soll. Um die Synergien der anstehenden Umsetzung von Projekten in diesem Sinne nutzen zu können, soll dieses Konzept so rasch aber auch so qualitativ wie möglich entwickelt werden. Allen Beteiligten ist dabei bewusst, dass angesichts der besonderen Thematik eine unkonventionelle Vorgehensweise gewählt werden muss.

### **Vorgehensweise**

Ein raumgreifender Perimeter, ein breites Spektrum interdisziplinärer Fragestellungen sowie die präzise Beachtung bestehender Probleme, Planungen und Kenntnisse schließen eine Vorgehensweise mittels Städtebaulichem Ideenwettbewerb aus. Hinzu kommt die im Falle von Köln nahezu unumgängliche Beteiligung von Politik, Verwaltung und Bürgern, so dass sich im Grunde nur ein Verfahrenstyp aus der Gruppe der Kooperativen Verfahren empfiehlt. Im Kreise der Experten der Lenkungsgruppe des Masterplans wurde eine Vorgehensweise mittels Interdisziplinärer Planungswerkstatt mehrfach erörtert und für geeignet befunden (s. 3.+4. Sitzung der Lenkungsgruppe). Die Voraussetzung für das Gelingen dieser besonderen Werkstatt besteht in der verantwortungsvollen Zusammenarbeit der Lenkungsgruppe und ihrer Leitung. Die strategische Ausrichtung dieser Planungswerkstatt sowie ihre Organisation und Durchführung wurde nun programmatisch auf den speziellen Fall der Kölner Ringstraßen vorgenommen.

#### **- Das Verfahren**

Eine Interdisziplinäre Planungswerkstatt in drei Durchgängen soll eingerichtet werden, bei der die bereits konstituierte Lenkungsgruppe des Masterplans als Begleitgremium wirken soll. Der Kern dieses Verfahrens besteht darin, während eines klar strukturierten Prozesses viele Ideen für die Lösung des Problems zu generieren – und dies in einer beschränkten Zeit mit einem beschränkten Aufwand. Gleichzeitig sollen die Vorschläge der Teams im Dialog mit der Lenkungsgruppe abgestimmt und hinsichtlich einer ökonomischen Realisierbarkeit ertüchtigt werden. Die Arbeitsweise dieser Werkstatt ist unkonventionell aber anlässlich besonders anspruchsvoller und schwieriger Planungsaufgaben bereits mehrfach erfolgreich durchgeführt worden. Für die drei Durchgänge sollte ein Zeitraum von etwa 4 Monaten berücksichtigt werden wobei zweimal halbtägig die Sitzungen der Lenkungsgruppe genutzt werden und ggf. eine Sondersitzung (Zwischenpräsentation) eingerichtet werden könnten.

#### - Die Lenkungsgruppe

Mit den drei Akteursgruppen der politisch Verantwortlichen und der Experten – sie bilden die Begleit- oder Lenkungsgruppe - sowie den Entwurfsteams, liegt der Aufbauorganisation dieser Werkstatt als Prinzip eine klare Rollendifferenzierung zugrunde. Die erste Gruppe erteilt den Auftrag für das Verfahren; die Experten führen das Verfahren und geben am Schluss ihre Empfehlungen ab. Der Dialog mit den Teams sollte weniger über eine Moderation, sondern vielmehr über eine fachliche Leitung, d.h. den Vorsitzenden der Lenkungsgruppe erfolgen.

#### - Die Teams

Ein vorgeschaltetes Bewerbungsverfahren soll die qualifizierte Auswahl von drei interdisziplinären Teams ermöglichen. Diesem Vorgehen liegt der Gedanke zugrunde, bereits im Vorfeld die Auswahl geeigneter Projektpartner in Konkurrenz zu stellen, so dass sich hochkarätige Teams ergeben. Besonderes Augenmerk soll auf die Auswahl von solchen Teilnehmern gelegt werden, die sich weniger durch originelle Wettbewerbsideen, sondern vielmehr durch ausgezeichnete einschlägige Realisierungserfolge profiliert haben. Da die städtebaulichen und auch architektonischen Leitplanken der Kölner Ringstraßen nahezu vollständig gesetzt sind, soll die Zusammensetzung der Teams jedenfalls aus renommierten Landschaftsarchitekten (Federführung) und Verkehrsplanern bestehen. Die Teams sind aber frei, weitere Experten wie z.B. Stadtplaner, Architekten, Lichtplaner und weitere relevante Fachplaner mit einschlägigen Realisierungserfolgen einzubeziehen. Alle Teams treten unter gleichen Bedingungen und zu gleichen Honoraren an; Preisgelder werden nicht vergeben.

#### - Drei Durchgänge

Der erste Durchgang – das Werkstattgespräch – wird mit einer Laufzeit von etwa 4 Wochen die Einarbeitung in die Problematik betreffen, Rückfragen an die Begleitgruppe ermöglichen sowie erste Lösungsansätze liefern. Im Sinne der Erlangung tragfähiger und umsetzungsfähiger Vorschläge wird das Werkstattgespräch dem Begleitgremium die Gelegenheit bieten, rechtzeitig sowohl erste Anregungen als auch mögliche Kurskorrekturen vorzunehmen. Dies bedeutet u.a., dass zu Beginn auch sehr kühne Ideen entwickelt werden können. Diese können im Verbund mit der Lenkungsgruppe korrigiert und es können Präzisierungen der Aufgabenstellung vorgenommen werden. Es bedeutet darüber hinaus auch, dass für sowohl für die Teams als auch für die Experten genügend Inkubationszeit zur Verfügung steht. Im Sinne der Erlangung eines breiteren Spektrums an Ideen werden die Teams im Werkstattgespräch einzeln gehört. Die Teams werden gehalten, bereits zum Werkstattgespräch räumlich möglichst umfassend mit der Bearbeitung fortgeschritten zu sein. Dabei genügt zunächst Skizzenqualität, um seitens der Begleitgruppe möglichst intensiv und frühzeitig auf die Vorschläge eingehen zu können.

Der zweite Durchgang die - Zwischenpräsentation - soll in der Ausarbeitung von Entwurfskonzepten auf der Grundlage der anlässlich der Werkstatt vereinbarten Konzepte bestehen. Die Begleitgruppe wird die Zwischenpräsentation nutzen, um erneut auf die Vorschläge zu reagieren und Hinweise für die weitere Bearbeitung zu geben. Ab der Zwischenpräsentation wird das Verfahren geöffnet, das bedeutet es hören alle Teams mit, was die anderen vorschlagen (Prinzip der Konkurrenz). Im Verlauf des Verfahrens bearbeiten die Teams – gestützt auf die Empfehlungen der Experten – ggf. unterschiedliche Vertiefungsbereiche (exemplarischer Machbarkeitstest der gewählten Entwicklungsrichtung).

Schließlich soll der dritte Durchgang - die Schlusspräsentation – die letzte Gelegenheit bieten die Entwürfe ausführlich vorzustellen. Im Gegensatz zu bekannten Verfahren wird sich der Schlusspräsentation eine zweiwöchige Phase der Fertigstellung der Abgabedokumente anschließen. Hier besteht auch die Möglichkeit der Berücksichtigung letzter Anregungen der Begleitgruppe, so dass letztendlich in sich schlüssige und belastbare Lösungsvorschläge vorliegen. Prämisse für das Endprodukt soll sein, die inhaltlich-intellektuelle Durchdringung der Aufgabe vor der graphischen Attraktivität der Pläne zu sehen und die Bearbeiter entsprechend zu steuern. Die Schlusspräsentation erfolgt ebenfalls gemeinsam mit allen Teams.

#### - Vertiefungsphase

Da speziell bei diesem komplexen Verfahren davon auszugehen ist, dass zwar jedes der drei Teams zwar ein in sich schlüssiges Gesamtkonzept entwickeln wird, sich aber durchaus interessante Einzelaspekte (Ideen) über alle drei Vorschläge verteilen w. kreuzen werden, sollen keine Preise und Rangordnungen vergeben werden. Im Zuge einer sich unmittelbar anschließenden Vertiefungsphase sollen vielmehr alle verfolgswerten Vorschläge in ein Rahmenkonzept eingearbeitet werden. Hierbei könnte eines der drei Teams (bestes Gesamtkonzept, größte Kooperationsbereitschaft, ...) gemeinsam mit dem Büro AS&P und dem Stadtplanungsamt eingebunden werden. Die Vertiefungsphase ist im Falle schwieriger und komplexer Fragestellungen ein bewährtes Instrument zur Erlangung eines robusten und abgestimmten Rahmenkonzepts. Ein weiterer Anreiz für eine engagierte Teilnahme der Teams bietet - neben der Bedeutung und Attraktivität der Aufgabe - auch die Chance der späteren Beteiligung an einzelnen Realisierungsaufgaben.

#### - Beteiligung der Öffentlichkeit

Auch bezüglich der Bürgerbeteiligung soll nach den positiven Erfahrungen des Masterplanprozesses die Möglichkeit von drei Durchgängen eröffnet werden. Zunächst soll ein Internetauftritt das Verfahren ankündigen und die Aufgabenstellung vorstellen. Analog zum Masterplanverfahren soll im Internet eine einfache Kommunikationsplattform eingerichtet werden, so dass bis zur Eröffnungspartie des Verfahrens den Teams auch erste Anregungen aus der Öffentlichkeit vermittelt werden können. Unmittelbar im Anschluss an die Zwischenpräsentation vor der Lenkungsgruppe - d.h. auch nach Aufhebung der Anonymität - erhalten die Teams die Möglichkeit - im Rahmen einer moderierten Veranstaltung - ihre Entwurfsansätze der Öffentlichkeit vorzustellen. Die Ergebnisse dieser Veranstaltung werden den Teams gemeinsam mit dem Protokoll der Lenkungsgruppe übermittelt. Mit diesen Informationen treten die Teams in die letzte Bearbeitungsstufe der Werkstatt ein. Unmittelbar im Anschluss an die Schlusspräsentation vor der Lenkungsgruppe soll eine weitere Präsentation in der Innenstadt erfolgen, um letzte Anregungen und Hinweise für die Vertiefungsphase aufzunehmen. Nach Abschluss der Vertiefungsphase wird das abgestimmte Rahmenkonzept für die Kölner Ringstraßen der Öffentlichkeit durch das Stadtplanungsdezernat der Stadt Köln vorgestellt.

## 2 Aufgabenstellung

Die AS&P – Albert Speer und Partner GmbH soll sowohl ein detailliertes Programm, eine Aufgabenstellung sowie ein Konzept für die Betreuung der interdisziplinären Planungswerkstatt Kölner Ringstraßen in enger Abstimmung mit den beteiligten Ämtern des Planungsdezernates entwickeln. Mit dem Hintergrund der Arbeiten des Masterplans und Verfahrensbetreuung soll AS&P auch in die Vertiefungsphase eingebunden werden. Um nicht a priori das Spektrum eventuell weiterführender Lösungen durch eine zu eng gefasste Aufgabenstellung einzugrenzen, soll daher die Aufgabenstellung dieser Werkstatt im Vergleich zu klassischen Wettbewerbsprogrammen offener gehalten werden. Das Ziel sollte hierbei sein, den Teams die Möglichkeit zu geben, zunächst vorurteilsfrei disponible Flächen zu erkunden und Räume sowie innovative Entwurfsansätze zu entwickeln, die dann im Zuge der dreistufigen Vorgehensweise durch Hinweise des Begleitgremiums im Sinne umsetzungsfähiger Lösungen ggf. ertüchtigt und gefördert werden sollen. Erfahrungsgemäß erhalten damit die Lösungsrichtungen erst im Laufe der Bearbeitungen ihre Konturen, da es zu Präzisierungen der Aufgabenstellung unter laufendem Rad durch die Lenkungsgruppe kommen wird. Neben den hohen gestalterischen Anforderungen soll beispielsweise eine der zentralen Fragestellungen der Werkstatt darin bestehen, Art und Maß des gestalterischen Aufwands und des technischen Inventars eines großstädtischen Boulevards des 21. Jahrhunderts zu erkunden und unter den Hinweisen und Anregungen der Lenkungsgruppe im Sinne eines robusten Konzepts weiterzuentwickeln. Dabei gilt es auch hinsichtlich des Betriebs und Unterhalts der vorgeschlagenen Einrichtungen und Anlagen, ökonomische und ökologische Aspekte zu berücksichtigen. Von besonderer Bedeutung wird auch die Realisierbarkeit in kleinsten und zeitlich wie funktional voneinander entkoppelten Schritten sein, da mit der schrittweisen Umsetzung auf einer sehr langen Zeitachse zu rechnen ist. Aufgrund der Erkenntnisse der Erkundungsphase (s. 3. Sitzung der Lenkungsgruppe) soll in enger Abstimmung mit den Akteursgruppen, den politisch Verantwortlichen sowie den Experten die Aufgabenstellung für die Entwurfsteams seitens des Büros AS&P erarbeitet werden. Da es gilt, bereits laufende Arbeiten kritisch zu würdigen und ggf. Synergie stiftend in die Planungskonzepte einzubeziehen, soll den Teams anlässlich einer Auftaktveranstaltung der aktuelle Stand einzelner laufender Projekte und deren zu beachtende Anforderungen durch die verantwortlichen Ämter vorgestellt werden. Neben den Anforderungen, die bereits unter Anlass und Ziel erwähnt sind, soll die Aufgabe im Wesentlichen darin bestehen, die Spielräume, die sich durch eine teilweise Redimensionierung und Neuordnung von Fahrstreifen, Abbiegespuren und Knotenpunkten ergeben, für eine Optimierung von Fuß- und Radwegeverbindungen sowie der Gestaltung und Nutzbarkeit von Mittelstreifen (z.B. Hansaring, Sachsenring) zu erkunden und zu nutzen. Hierzu sollen seitens der Teams weiterführende Gestaltungsvorschläge entwickelt werden. Die großen Freiräume wie Theodor-Heuss-Anlage / Ebertplatz, Rudolphplatz, Barbarossaplatz, ggf. Friesenplatz und Ubierring sollen als zentrale Elemente der Ringe gestalterisch in sich schlüssig mitbetrachtet werden. Hier gilt es neben den Verweilqualitäten insbesondere die verkehrstechnischen Anforderungen wie Haltestelleneinrichtungen und ihre Zugänglichkeit zu bearbeiten. Folgende Anforderungen sollen jedenfalls in die Formulierung der Aufgabe einbezogen werden:

- Verkehr:

Möglichkeiten der Redimensionierung von Verkehrsanlagen (Masterplan) überprüfen und ggf. präzisieren Erkundung und Darstellung von Möglichkeiten zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs insbesondere im Bereich Hansaring Einbeziehung aktueller und laufender Planungen in die Konzepte und Darstellung der Möglichkeiten einer Integration bzw. Nachrüstung bisher noch nicht betrachteter Details Abschnittsweise Realisierung soll von Anfang an mitbetrachtet werden. Vorschläge für eine kurzfristige Umsetzung von Teilen des Entwurfs entwickeln

- Freiraum:

Nutzungs- und Gestaltungsspielräume durch die mögliche Redimensionierung ausloten  
Neu gewonnene Flächen schlüssig in das Gesamtkonzept integrieren Kritische Überprüfung der bestehenden Begrünung Abschnittweise Realisierung unter Beachtung des mittel- bis langfristigen Erhalts von wertvollem (Baum-) Bestand mitdenken (Sukzessionsmodelle) Aussagen zur Intensität der Begrünung sowohl unter dem Aspekt einer großstädtischen räumlichen (Tiefen-) Wirkung als auch eines ökonomischen Unterhaltsentwicklung von Vorschlägen für den Einsatz besonderer Materialien und Möbel

- Weiteres:

Berücksichtigung technischer Gegenstände und Fragen, wie Leitsysteme, innovativer Beleuchtungs- und Energiekonzepte Im Zuge der Vorbereitung des Verfahrens sollen weitere vertiefende Punkte mit den betroffenen Ämtern abgestimmt werden ohne dabei die Spielräume für mögliche innovative Konzepte einzugrenzen.