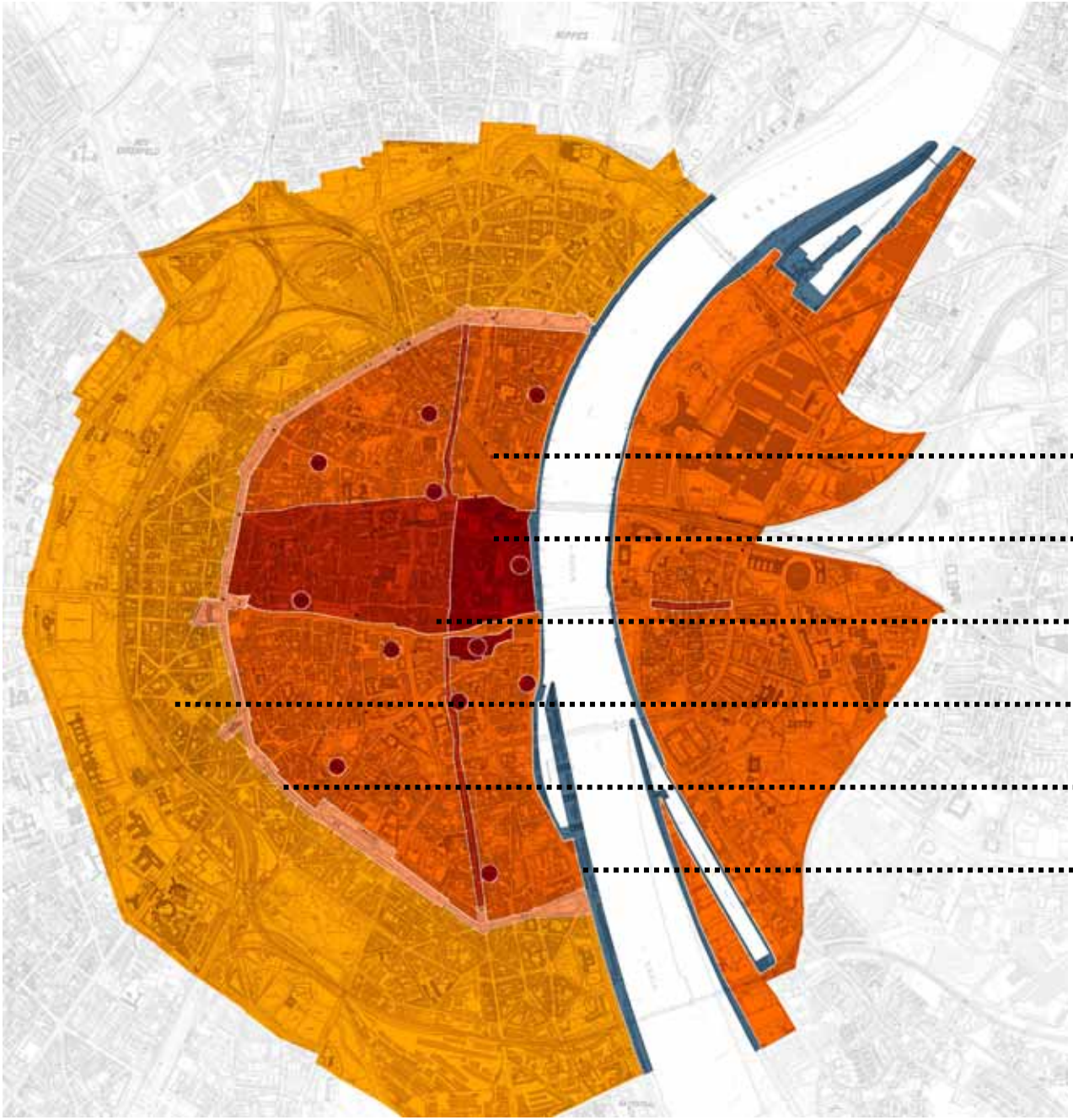
Gestaltungshandbuch Innenstadt Köln

Stand 12.05.2011

RAUMTYPEN

1 Innenstadt - Allgemein
2 Innenstadt - Historisch
3 Innenstadt - Kernbereich
4 Innenstadt - Neustadt
5 Ringe
6 Rheinufer



RAUMTYPEN DER
INNENSTADT

INNENSTADT - ALLGEMEIN

INNENSTADT - HISTORISCH

INNENSTADT - KERNBEREICH

INNENSTADT - NEUSTADT

RINGE

RHEINUFER

OBERFLÄCHEN-GESTALTUNG

1 Gehwege, Fahrbahnen
2 Radwege
3 Ecken, Taktile Elemente
4 Überfahrten
5 Parkplätze
6 Baumstandorte



INNENSTADT ALLGEMEIN

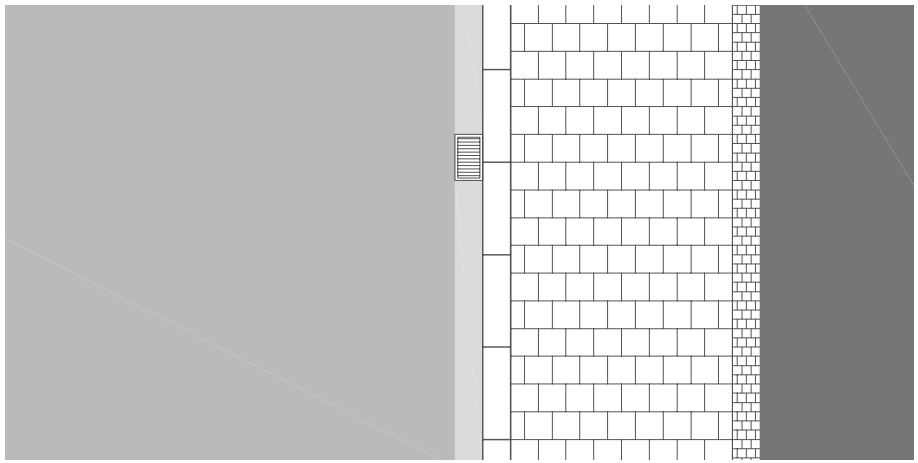
A



Die Kölner Innenstadt ist in weiten Bereichen von gestalterischen Merkmalen geprägt, die in ihrer Ausformung im Wesentlichen in der Nachkriegszeit entstanden sind.
Einfache Beton-Gehwegplatten im Quadratformat sind auf oft relativ schmalen Fußwegen meist von Gebäudekante zu Borsteinkante verlegt manchmal ergänzt um einen in Material und Format abgesetzten Seitenstreifen aus Basaltpflaster.
Diese relativ pragmatische Struktur wird als „Grundstandard“ aufgegriffen und zu einem allgemein gültigen Raumtyp entwickelt. Überall dort, wo keine besonderen räumlichen oder nutzungsspezifischen Situationen vorhanden sind, kommen die Gestaltprinzipien dieses Typs zum Einsatz.

Gehweg, Fahrbahn

A



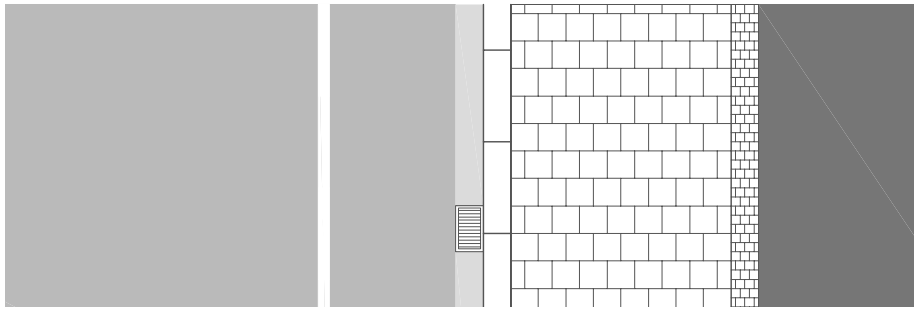
Gehwege:
Plattenbelag Betonstein 30/30, grau,
in Reihen versetzt, quer zur Laufrichtung mit
Seitenstreifen Mosaikpflaster Naturstein, in
Reihen versetzt, quer zur Laufrichtung
Fahrbahnen:
Asphalt
Rinnen:
Asphalt
Ablauf 30x50
Borde:
Beton mit Basaltvorsatz 30/100

Radwege

A

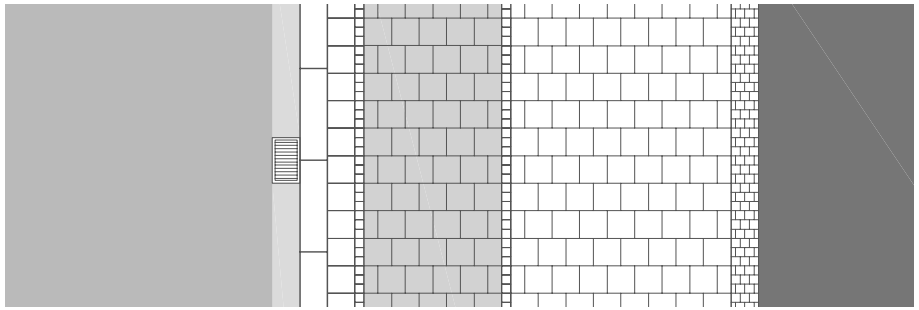


Vorzugsvariante



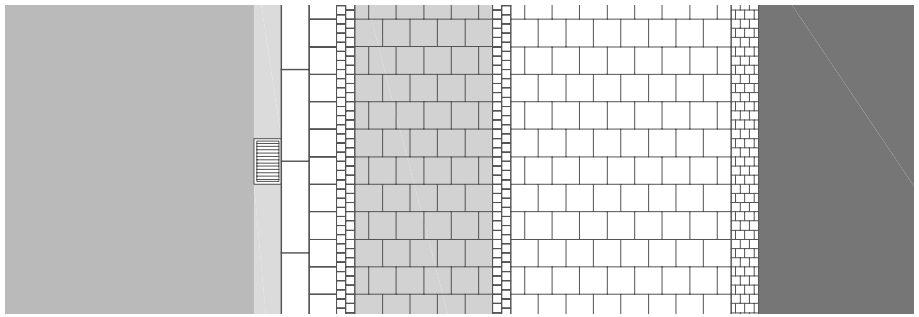
Radwege:
Radfahrstreifen mit weißer Fahrbahnmarkierung

Alternative 1



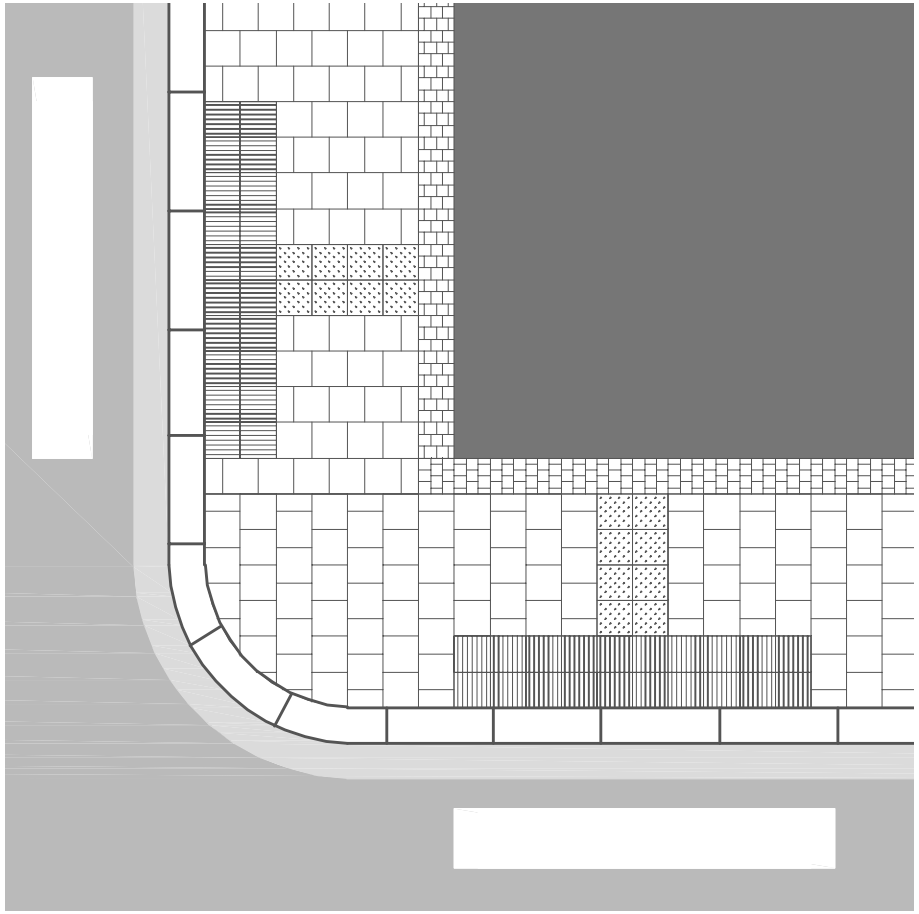
Radwege:
Plattenbelag Betonstein 30/30, dunkelgrau, in Reihen versetzt, quer zur Fahrtrichtung
mit kontrastierenden Trennstreifen aus Kleinpflaster Naturstein gebrochen 10/10 (einreihig)
und Sicherheitsstreifen Betonstein 30/30, grau

Alternative 2



Radwege:
Plattenbelag Betonstein 30/30, dunkelgrau, in Reihen versetzt, quer zur Fahrtrichtung
mit kontrastierenden Trennstreifen aus Kleinpflaster Naturstein gebrochen 10/10 (zweireihig)
und Sicherheitsstreifen Betonstein 30/30, grau

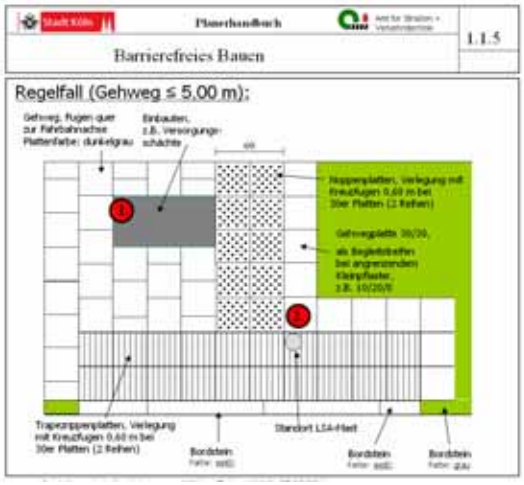
Ecken, Taktile Elemente



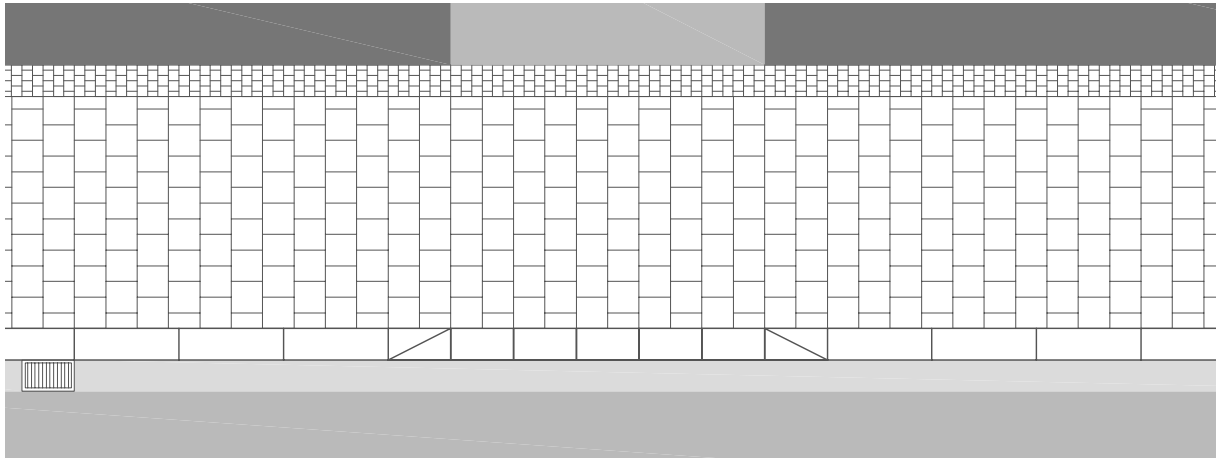
Ecken:
Plattenbelag Betonstein 30/30, grau, in Reihen versetzt, quer zur Laufrichtung,
der Belag, welcher sich in Hauptlaufrichtung befindet, wird bis zur Ecke geführt (übergeordnete Straße)

Taktile Elemente:
Noppenplatten Beton 30/30, weiß
Trapezrippenplatten Beton 30/30, weiß
Bordsteinabsenkung auf Null im Bereich der Überwege

Auszug aus dem Planerhandbuch:



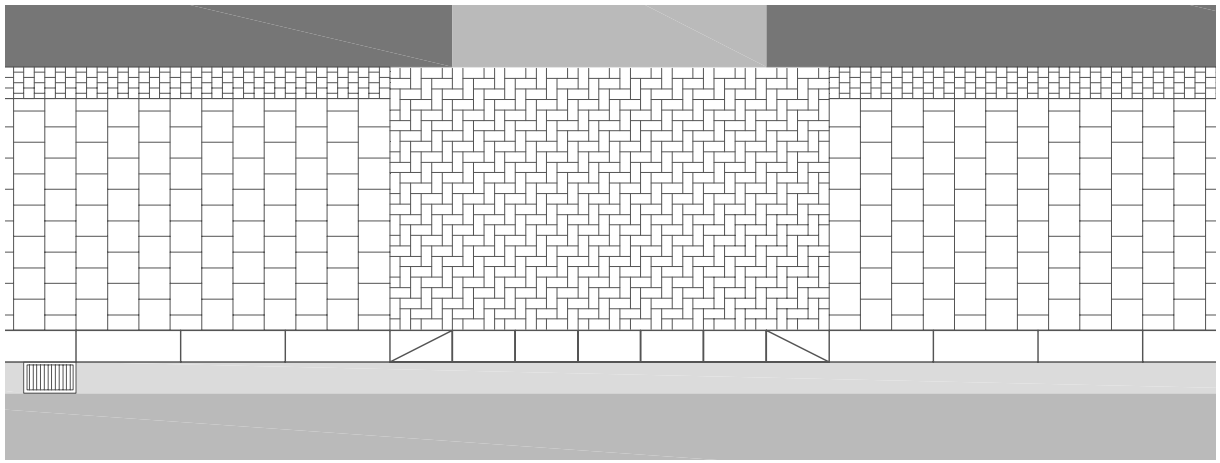
Überfahrten
normale Verkehrslast



Überfahrten:
Plattenbelag Betonstein 30/30, in Reihen versetzt, quer zur Laufrichtung mit
Seitenstreifen Mosaikpflaster Naturstein 10/10, in Reihen versetzt, quer zur Laufrichtung
Niveauausgleich zur Fahrbahn mittels Rampenbord 30/60, Basaltvorsatz

Überfahrten
hohe Verkehrslast (LKW-Zufahrten, Parkhauszufahrten)

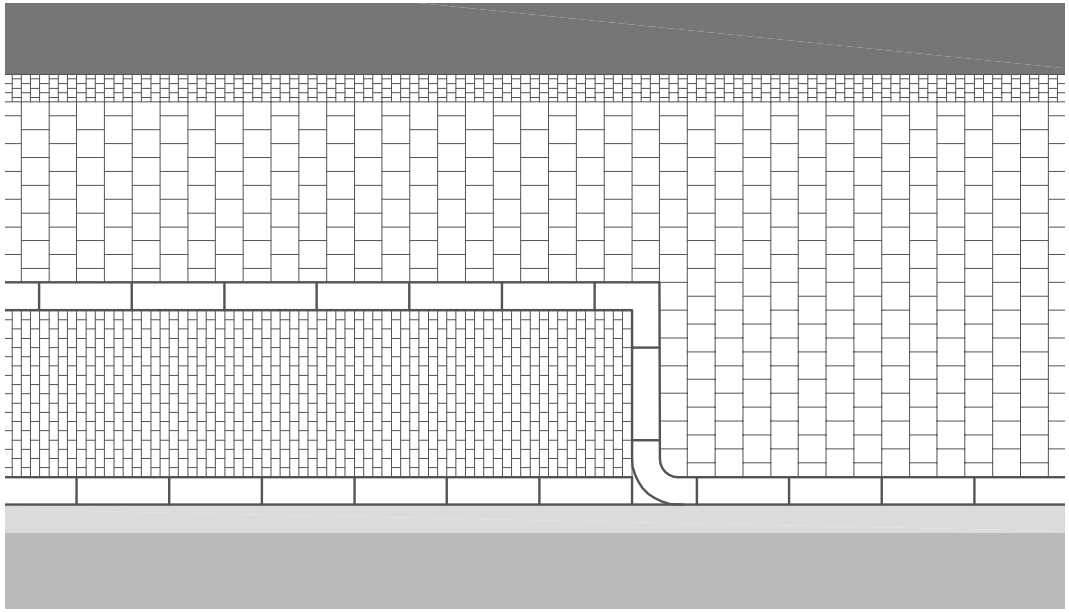
A



Überfahrten:
Betonpflaster 10/20,
Fischgrätverband
Niveauausgleich zur
Fahrbahn mittels
Rampenbord 30/60,
Basaltvorsatz

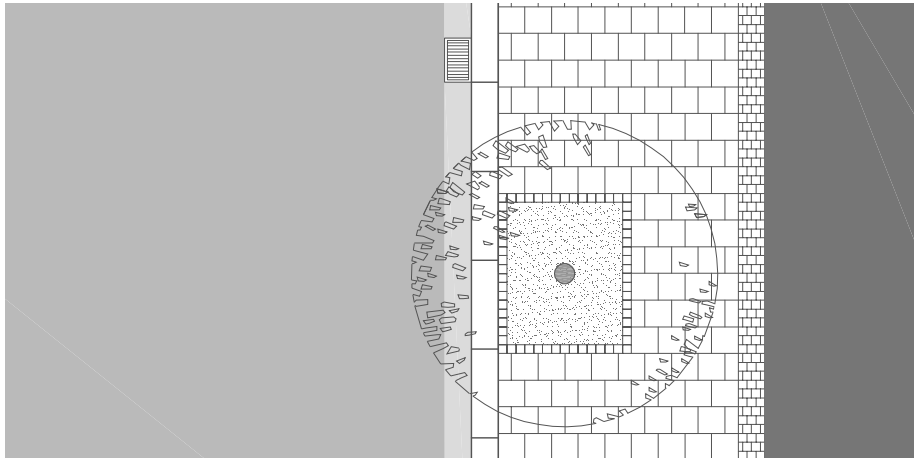
Parkplätze

A



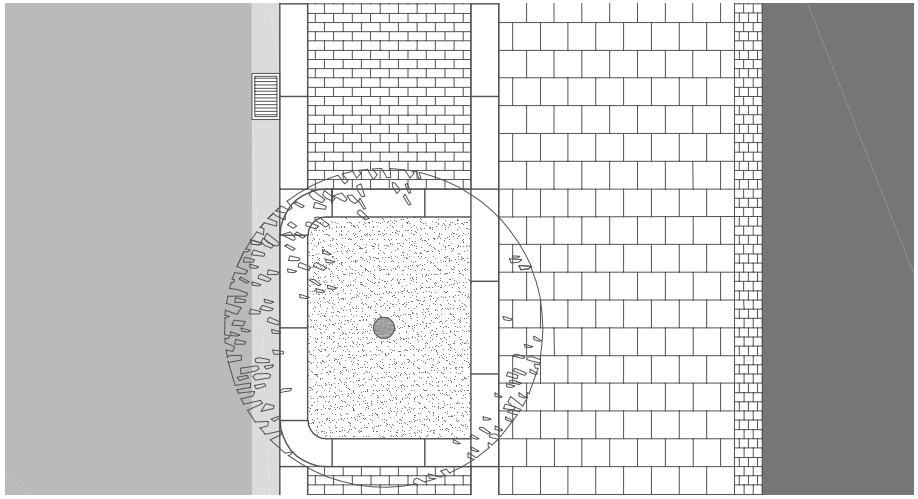
Parkplätze:
Betonpflaster 10/20, dunkelgrau,
in Reihen versetzt

A

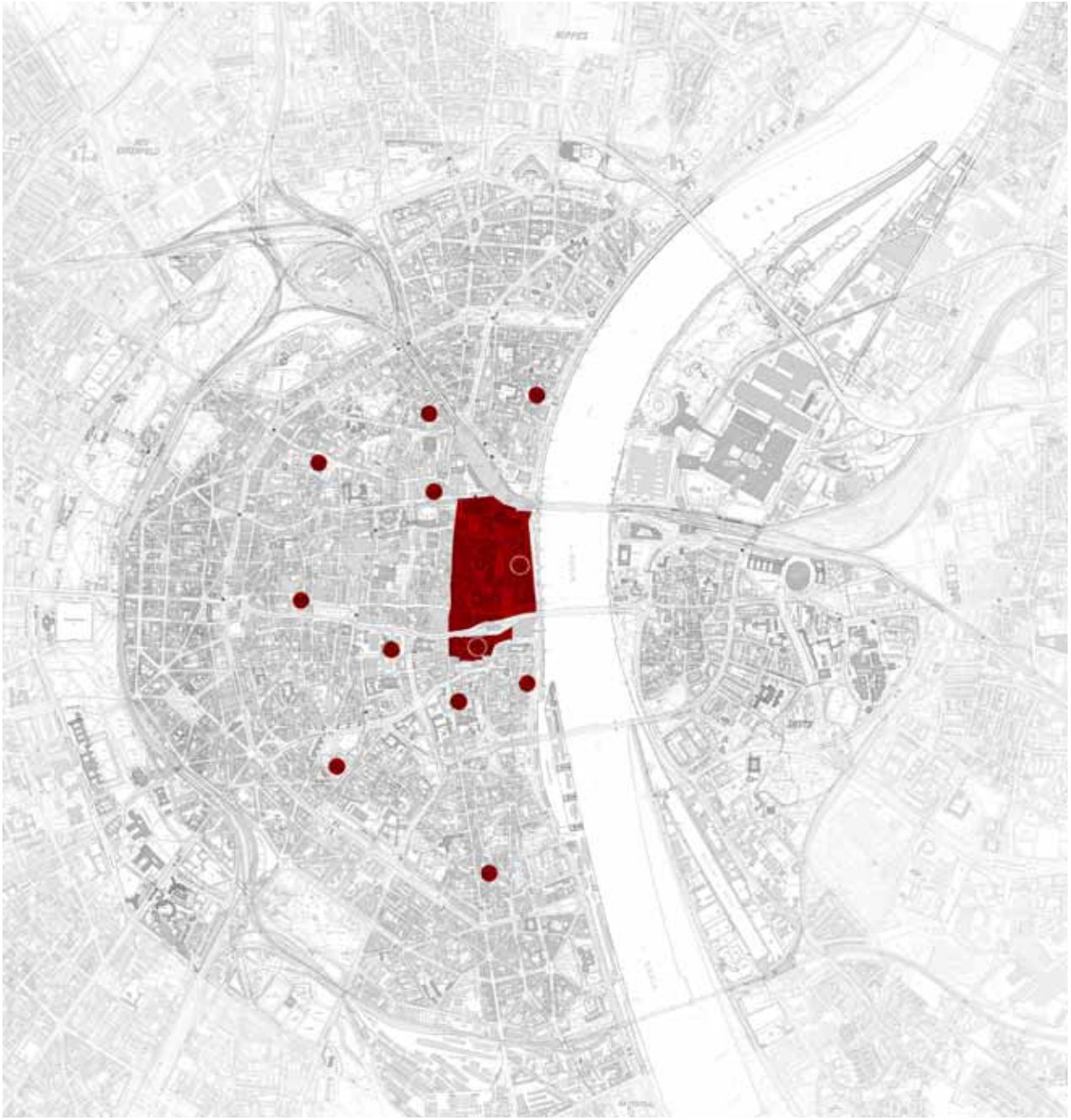


Baumfelder:
Splitt 2/5
Einfassung Kleinpflaster Naturstein 10/10

mit Parkplätzen



Baumfelder:
Splitt 2/5
Einfassung Betonbord mit Basaltvorsatz 30/100



INNENSTADT HISTORISCH

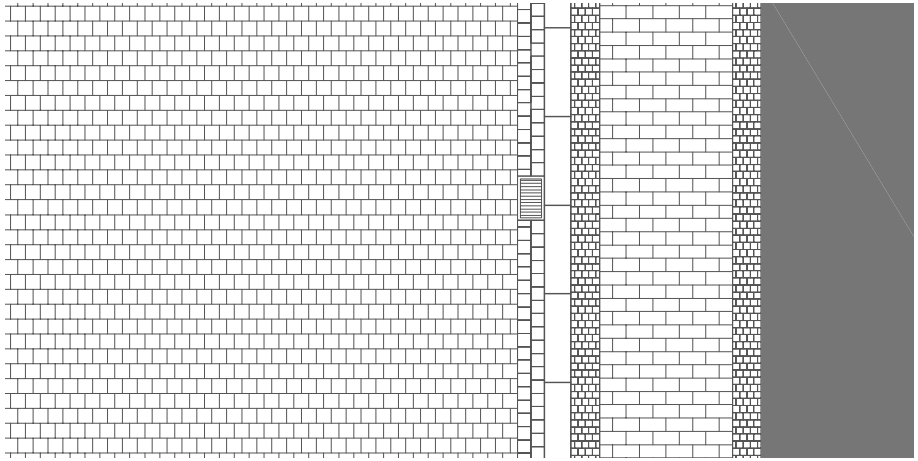
H



Die „historische Innenstadt“ von Köln befindet sich in einem relativ deutlich abgrenzbaren Bereich, der sich bereits heute vom übrigen Stadtgebiet differenziert darstellt. Straßenquerschnitte und Gebäudestellung vermitteln hier noch einen Eindruck früherer städtischer Strukturen und tragen zu einer besonderen Identität bei.
Die Oberflächen der Fußwege sind durch kleinerformatigere und längsformatige Beläge gegliedert. Auch die Verwendung der ortstypischen Grauwacke entspricht bereits heute einem „gehobenen Standard“, so dass diese Elemente hier grundsätzlich beibehalten werden.
Eine spezielle Ausformung dieses Raumtyps findet sich in den „sakralen Inseln“ der Innenstadt. Traditionell sind die Bereiche um die romanischen Kirchen in der besonderen Materialität des Grauwacke-Pflasters gefasst. Diese sehr qualitätvolle Gestaltung wird grundsätzlich beibehalten.

Gehweg, Fahrbahn

H



Gehwege:
Plattenbelag Grauwacke 15/30, in Reihen versetzt, quer zur Laufrichtung mit Seitenstreifen Mosaikpflaster Grauwacke, in Reihen versetzt, quer zur Laufrichtung

Fahrbahnen:
Großpflaster Grauwacke 15/15 bzw. 15/20 oder
Kleinpflaster Grauwacke 10/10 oder
Asphalt

Rinnen:
Läufer Großpflaster 15/15 oder
3 bis 5-Zeiler Kleinpflasterrinne 10/10
Ablauf 30x50

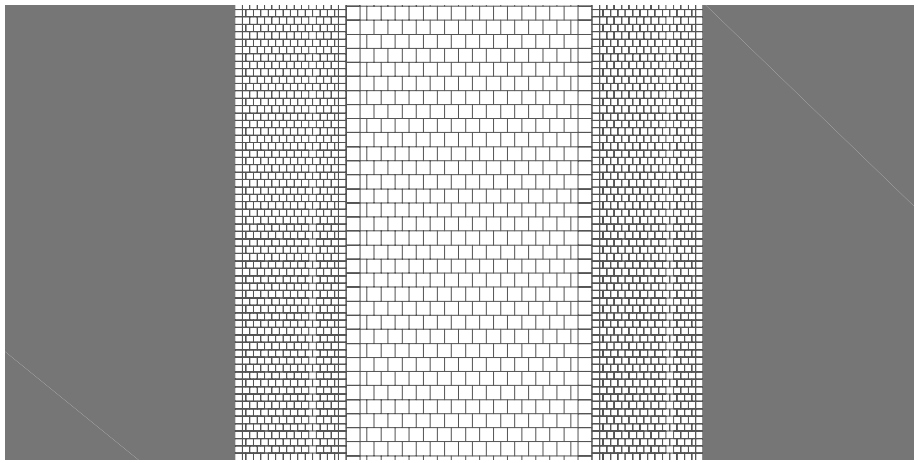
Borde:
Naturstein Grauwacke 30/100

Gehweg, Fahrbahn

H

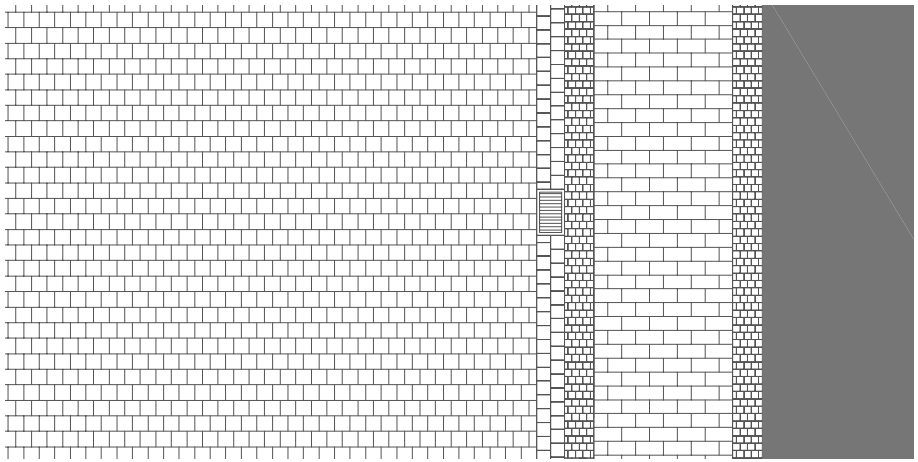


Gasse



Gehwege:
Kleinpflaster Grauwacke 10/10, in Reihen versetzt, quer zur Laufrichtung
Fahrbahnen:
Großpflaster Gauwacke 15/15 bzw. 15/20 oder Kleinpflaster Grauwacke 10/10

Straße höhengleich



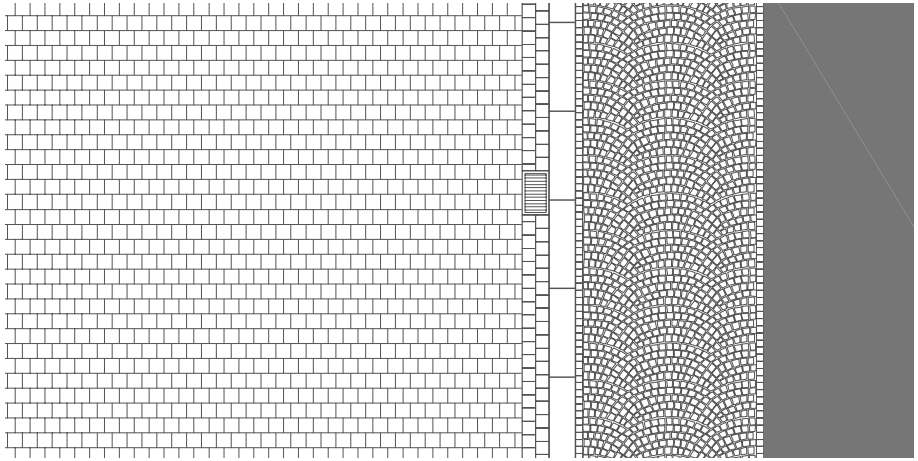
Gehwege:
Plattenbelag Grauwacke 15/30, in Reihen versetzt, quer zur Laufrichtung mit
Seitenstreifen Mosaikpflaster Grauwacke, in Reihen versetzt, quer zur Laufrichtung
Fahrbahnen:
Großpflaster Grauwacke 15/15 bzw. 15/20 oder Kleinpflaster Grauwacke 10/10 oder
Asphalt
Rinnen:
Läufer Großpflaster 15/15 oder
3 bis 5-Zeiler Kleinpflasterrinne 10/10
Ablauf 30x50

Gehweg, Fahrbahn

H

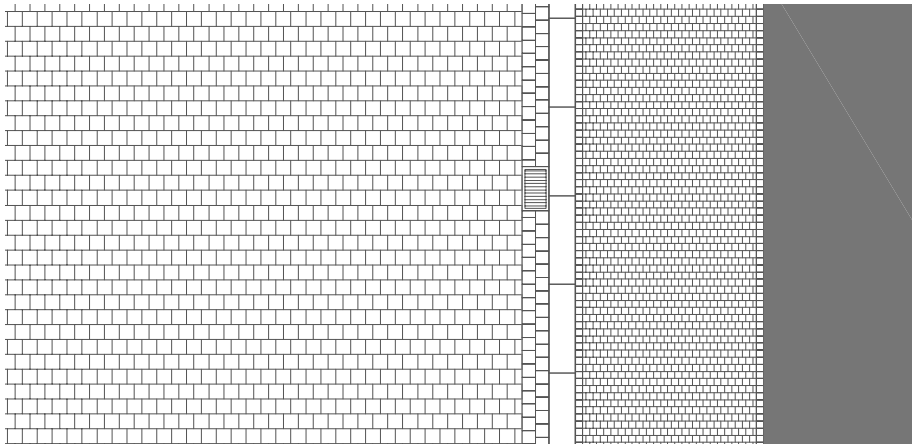


im Umfeld der Romanischen Kirchen



Gehweg:
Mosaikpflaster Grauwacke, Schuppenverband
Fahrbahnen:
Großpflaster Grauwacke 15/15 bzw. 15/20 oder
Kleinpflaster Grauwacke 10/10 oder
Asphalt
Rinnen:
Läufer Großpflaster 15/15 oder
3 bis 5-Zeiler Kleinpflasterrinne 10/10
Ablauf 30x50
Borde:
Naturstein Grauwacke 30/100

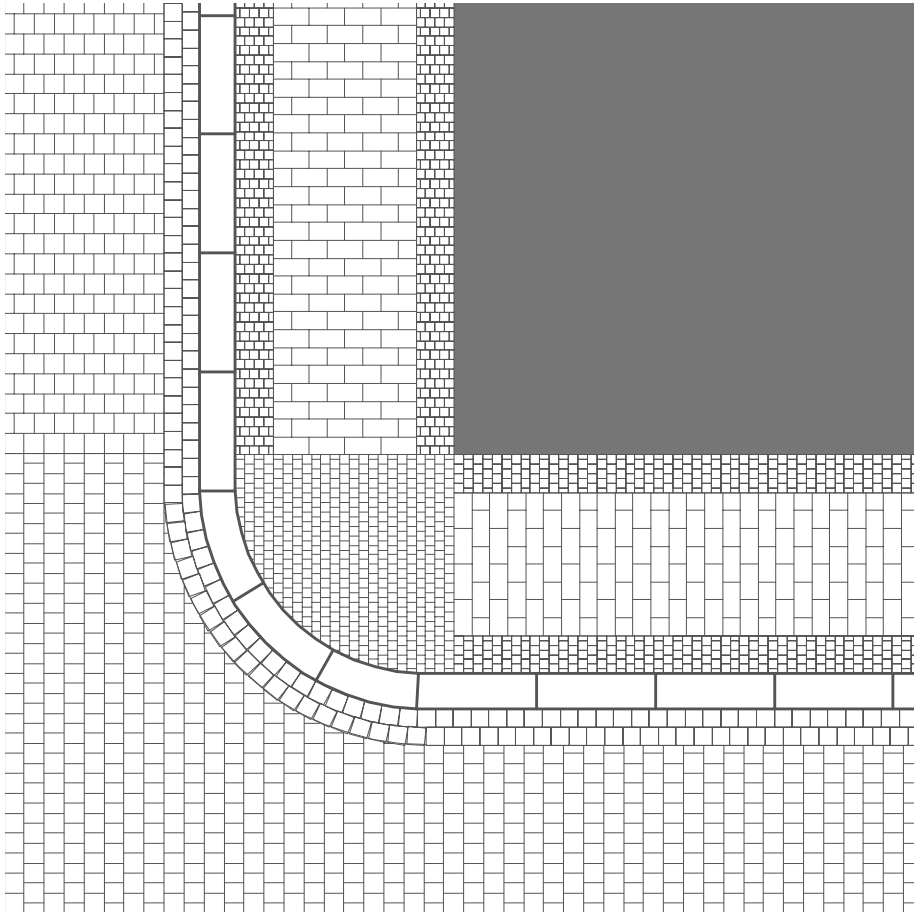
im Umfeld von Baudenkmälern



Gehwege:
Mosaikpflaster Grauwacke, in Reihen versetzt,
quer zur Laufrichtung
Fahrbahnen:
Großpflaster Grauwacke 15/15 bzw. 15/20 oder
Kleinpflaster Grauwacke 10/10 oder
Asphalt
Rinnen:
Läufer Großpflaster 15/15 oder
3 bis 5-Zeiler Kleinpflasterrinne 10/10
Ablauf 30x50
Borde:
Naturstein Grauwacke 30/100

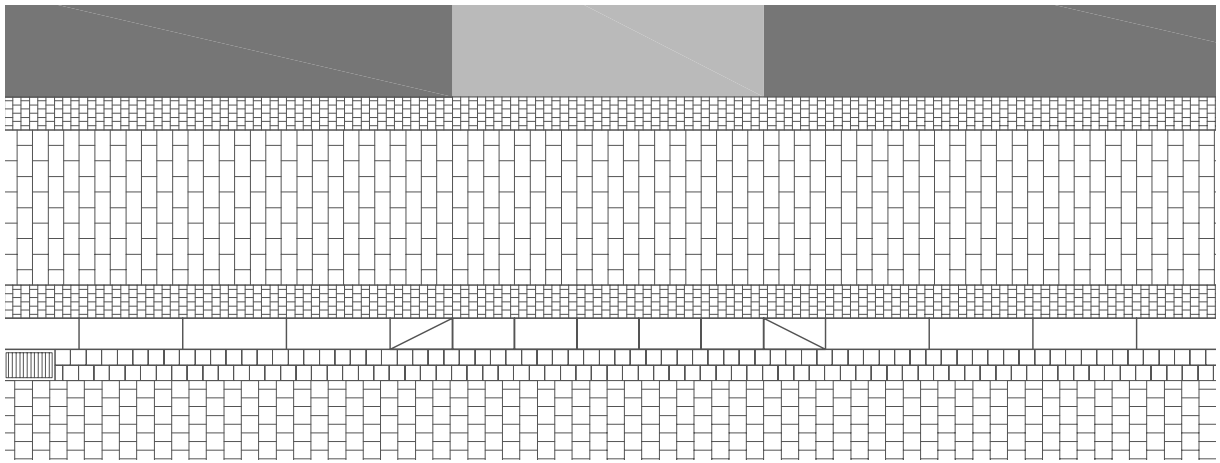
Ecken

H



Ecken:
Mosaikpflaster Grauwacke, in Reihen versetzt, quer zur Laufrichtung,
der Pflasterbelag, welcher sich in Hauptlaufrichtung befindet, wird bis zur Ecke geführt (übergeordnete Straße)

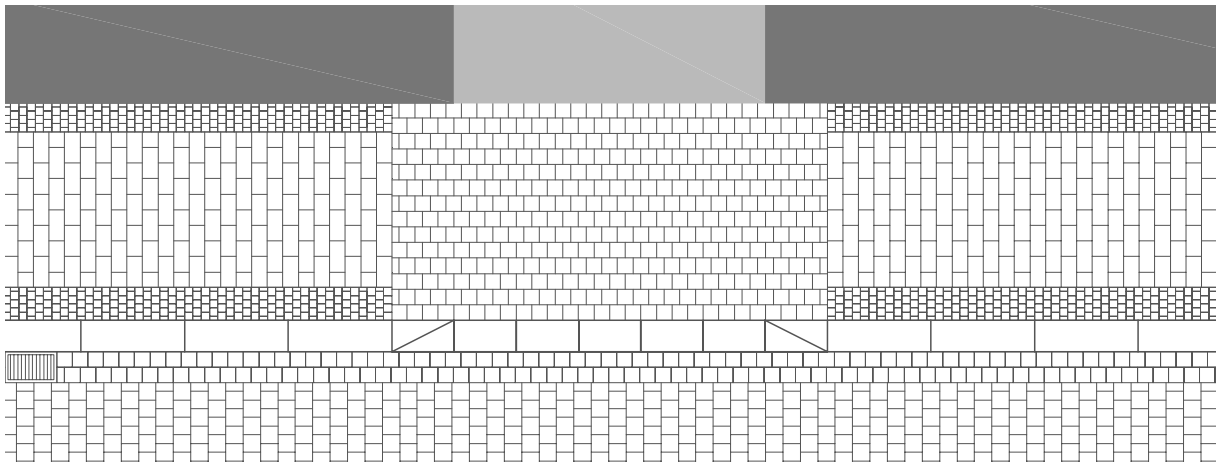
Überfahrten
normale Verkehrslast



Überfahrten:
Plattenbelag Grauwacke 15/30, in Reihen versetzt, quer zur Laufrichtung mit
Seitenstreifen Mosaikpflaster Grauwacke, in Reihen versetzt, quer zur Laufrichtung
Niveauausgleich zur Fahrbahn mittels Rampenbord 30/60, Grauwacke

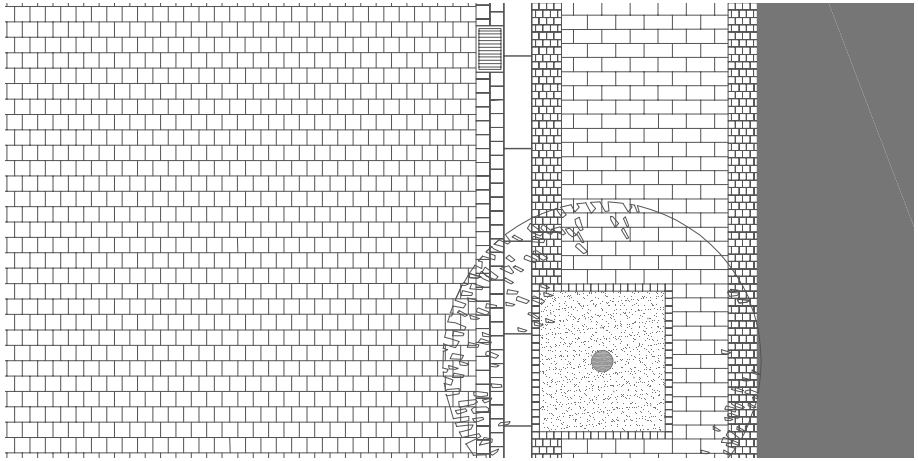
Überfahrten
hohe Verkehrslast (LKW-Zufahrten, Parkhauszufahrten)

H



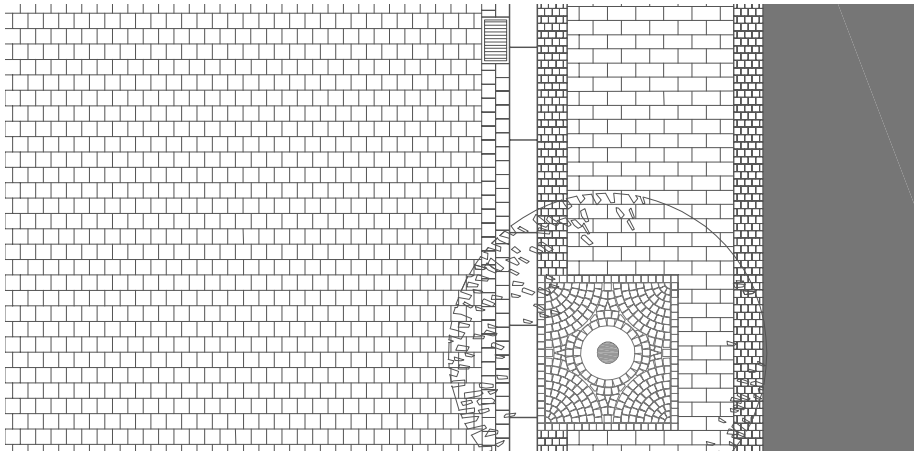
Überfahrten:
Großpflaster 15/15, in Reihen versetzt, quer zur Fahrtrichtung
Niveauausgleich zur Fahrbahn mittels Rampenbord 30/60, Grauwacke



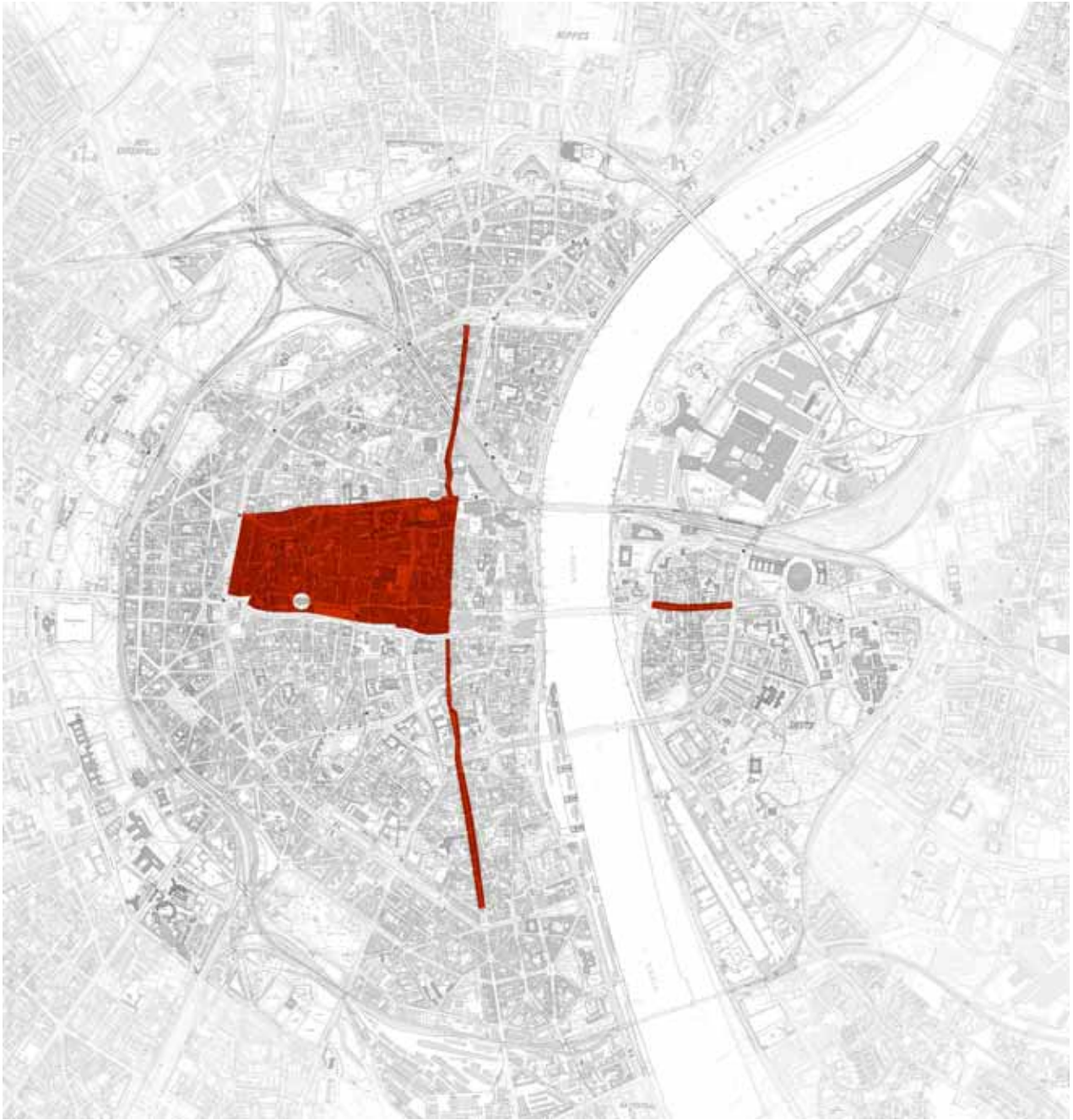


Baumfelder:
Splitt 2/5
Einfassung Kleinpflaster Grauwacke 10/10

Alternative



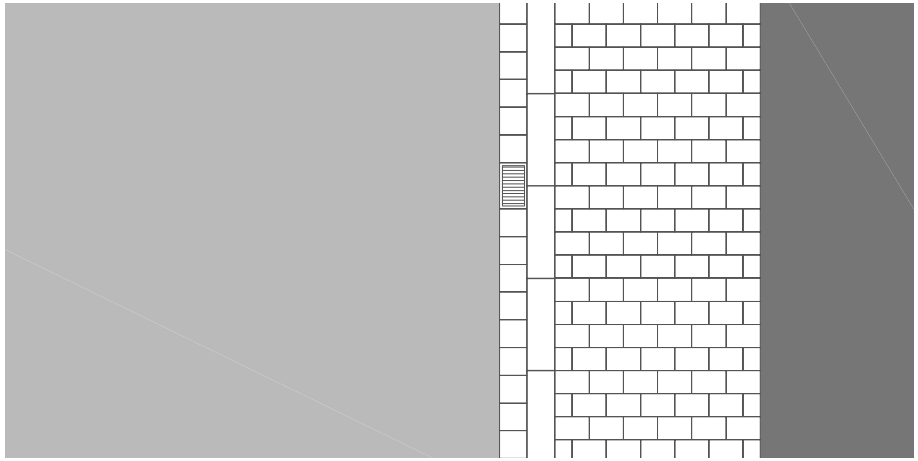
Baumfelder:
Kleinpflaster Grauwacke 10/10
Einfassung Kleinpflaster Grauwacke 10/10



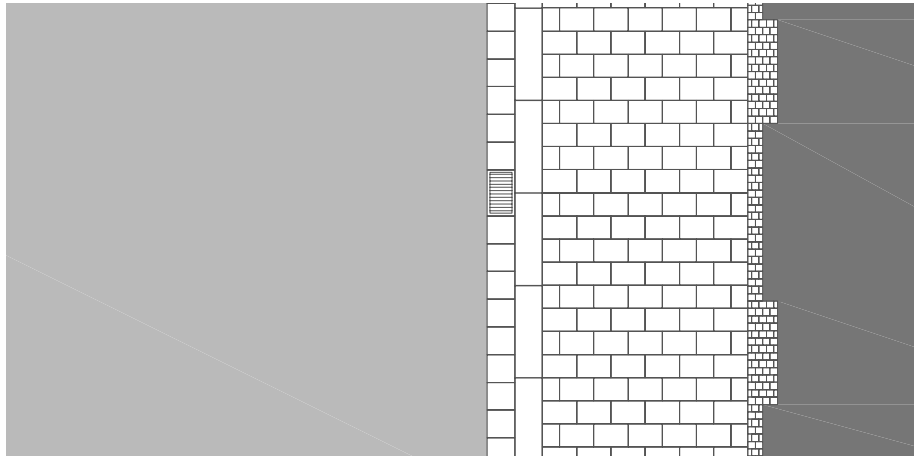
INNENSTADT KERNBEREICH K



Im Zentrum der Innenstadt finden sich Zonen, die aufgrund ihrer intensiven Nutzung eine gesonderte Raumtypologie entwickeln. Die „Kernstadt“ umfasst den vorwiegend geschäftlich genutzten Innenstadtbereich. Charakteristisch sind hier vor allem die intensiven, multifunktionalen Nutzungen mit einer starken Fußgängerfrequenz. Dies drückt sich bereits in einem hohen Anteil von Fußgängerzonen bzw. fußgängerorientiert gestalteten Straßenzügen (Eigelstein/Severinstraße) aus.
Dem hohen Anspruch an den öffentlichen Raum wird hier durch eine ebenfalls vom allgemeinen Raumtyp abweichende Gestaltung entsprochen. Die Oberflächen der Fußwege sind durch größerformatige Platten gegliedert, die eine mit Zuschlagstoffen veredelte Oberfläche besitzen.



Gehwege:
Plattenbelag Betonstein mit Natursteinvorsatz 25/37,
grau, in Reihen versetzt, quer zur Laufrichtung
Fahrbahnen:
Asphalt
Rinnen:
Betonstein mit Natursteinvorsatz 30/30, grau
Ablauf 30x50
Borde:
Beton mit Basaltvorsatz 30/100

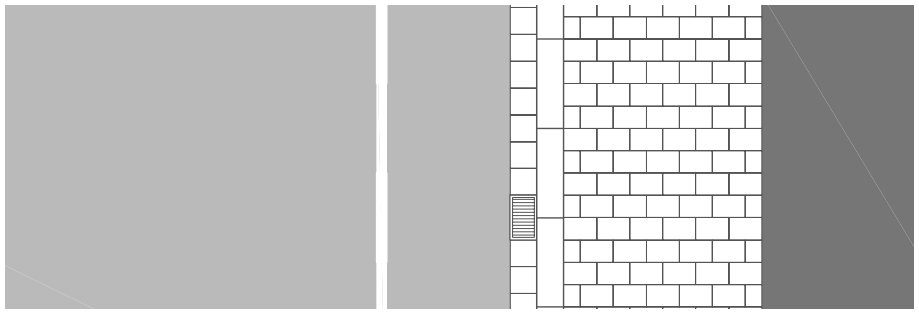


Gehwege:
Plattenbelag Betonstein mit Natursteinvorsatz 25/37, grau,
in Reihen versetzt, quer zur Laufrichtung mit Seitenstreifen Mosaikpflaster Grauwacke, in Reihen versetzt, quer zur Laufrichtung an Gebäudevorsprüngen
Fahrbahnen:
Asphalt
Rinnen:
Betonstein mit Natursteinvorsatz 30/30, grau
Ablauf 30x50
Borde:
Beton mit Basaltvorsatz 30/100

Radwege

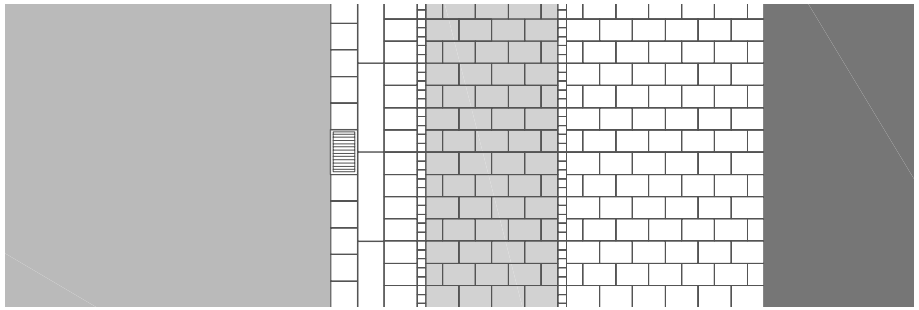


Vorzugsvariante



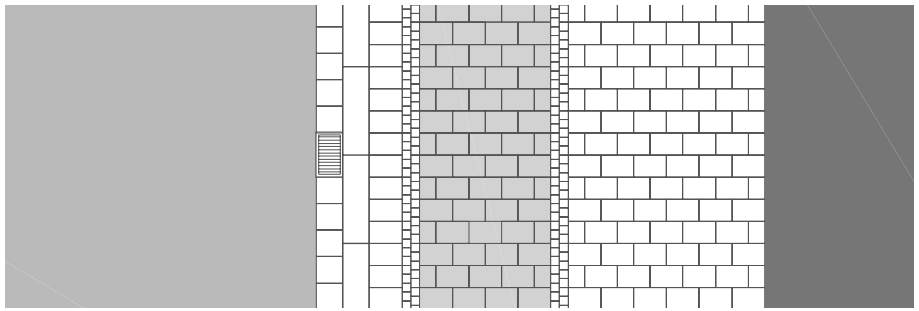
Radwege:
Radfahrstreifen mit weißer Fahrbahnmarkierung

Alternative 1



Radwege:
Plattenbelag Betonstein mit Natursteinvorsatz 25/37, dunkelgrau,
in Reihen versetzt, quer zur Fahrtrichtung
mit kontrastierenden Trennstreifen aus Kleinpflaster Naturstein gebrochen 10/10 (einreihig)
und Sicherheitsstreifen Betonstein mit Natursteinvorsatz 25/37, grau

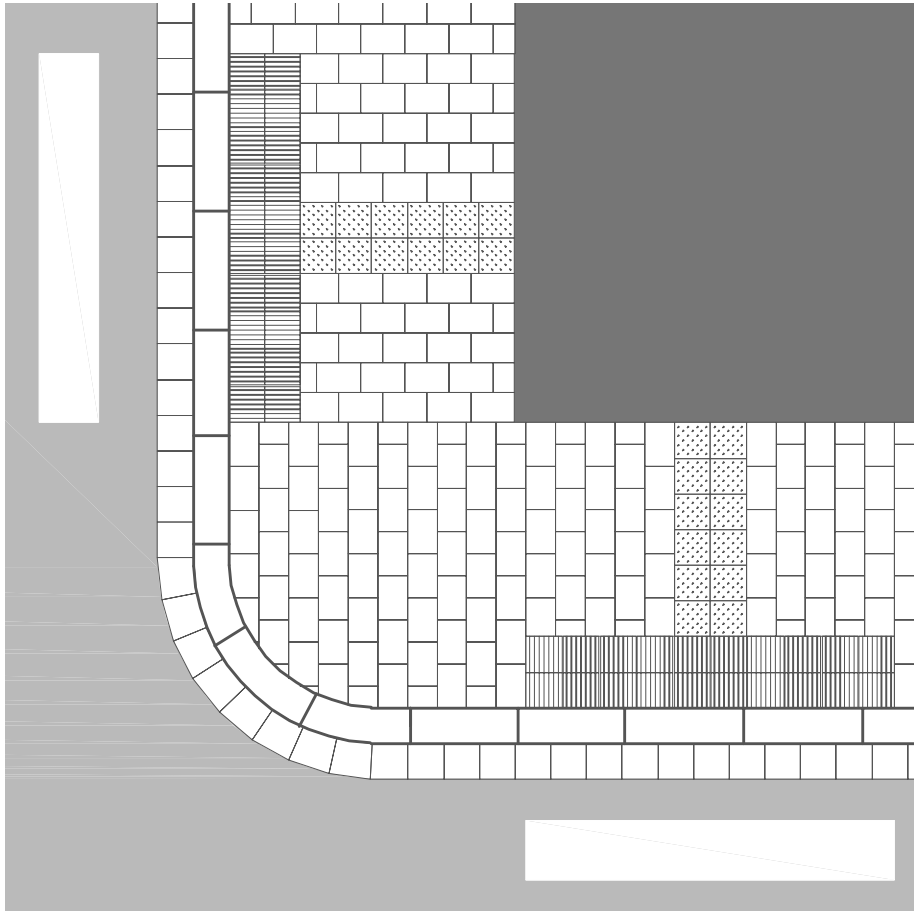
Alternative 2



Radwege:
Plattenbelag Betonstein mit Natursteinvorsatz 25/37, dunkelgrau,
in Reihen versetzt, quer zur Fahrtrichtung
mit kontrastierenden Trennstreifen aus Kleinpflaster Naturstein gebrochen 10/10 (zweireihig)
und Sicherheitsstreifen Betonstein mit Natursteinvorsatz 25/37, grau

Ecken, Taktile Elemente

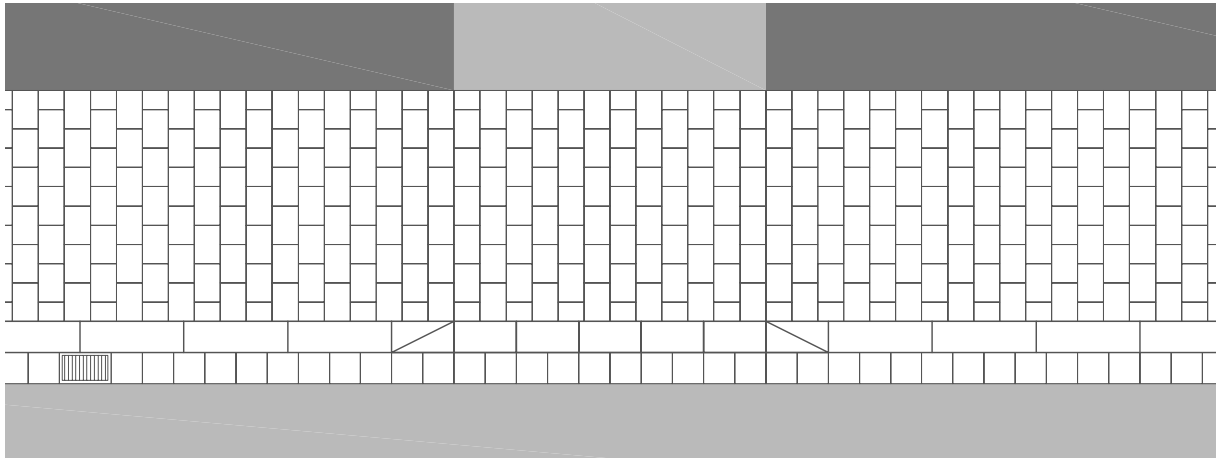
K



Ecken:
Plattenbelag Betonstein mit Natursteinvorsatz 25/37, grau, in Reihen versetzt, quer zur Laufrichtung
der Belag, welcher sich in Hauptlaufrichtung befindet, wird bis zur Ecke geführt (übergeordnete Straße)
Taktile Elemente:
Noppenplatten Beton 30/30, weiß
Trapezrippenplatten Beton 30/30, weiß
Bordsteinabsenkung auf Null im Bereich der Überwege

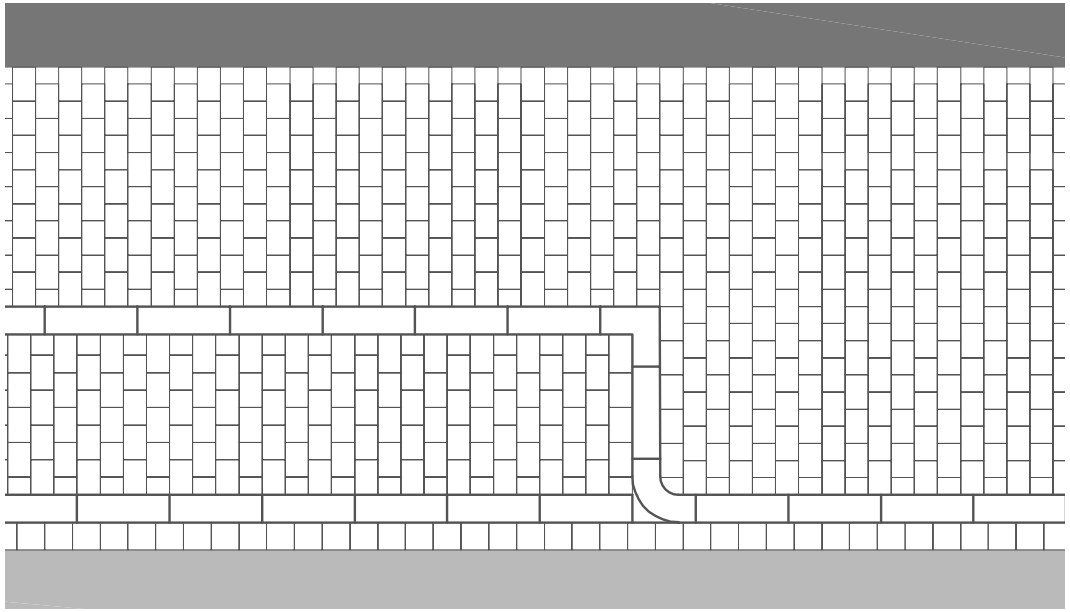
Überfahrten

K

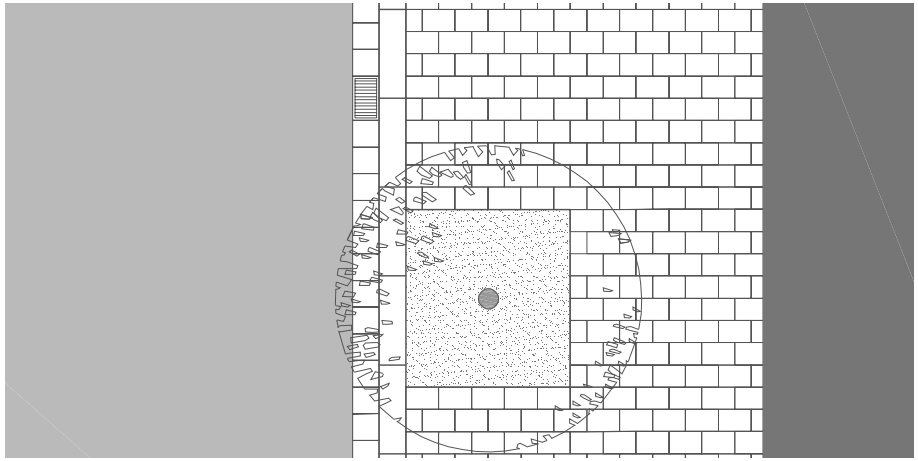


Überfahrten:
Plattenbelag Betonstein mit Natursteinvorsatz 25/37, grau,
in Reihen versetzt, quer zur Laufrichtung
Niveauausgleich zur Fahrbahn mittels Rampenbord 30/60,
Basaltvorsatz



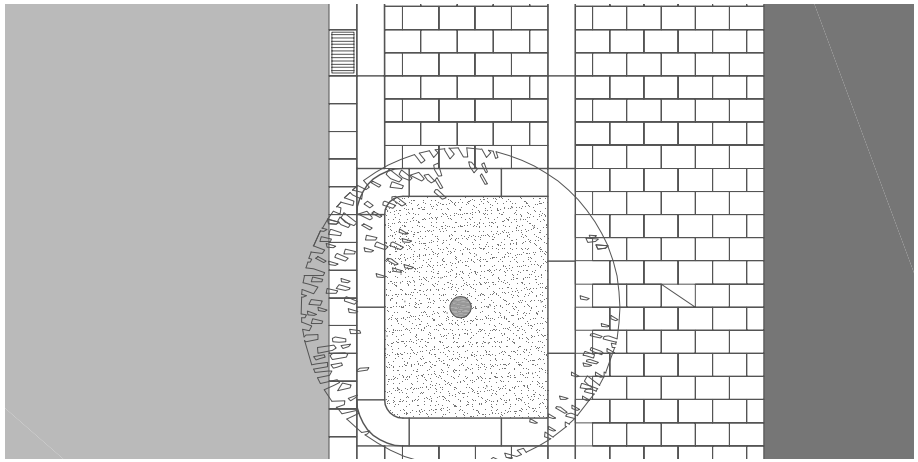


Parkplätze:
Plattenbelag Betonstein mit Natursteinvorsatz 25/37, grau, in Reihen versetzt



Baumfelder:
Splitt 2/5
Einfassung Stahlband

mit Parkplätzen



Baumfelder:
Splitt 2/5
Einfassung Betonborde mit Basaltvorsatz 30/100



INNENSTADT NEUSTADT

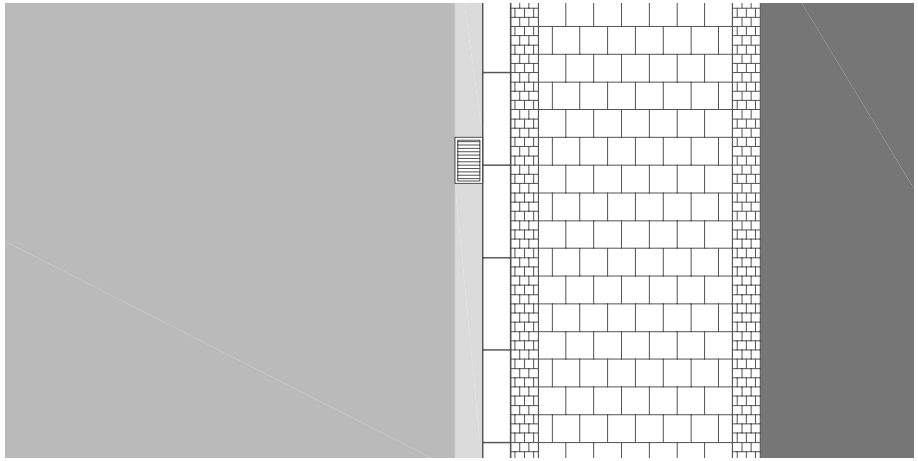
N



Die Kölner Neustadt ist durch eine Entstehungsgeschichte geprägt, die zu einer eigenständigen städtebaulichen Struktur geführt hat. Die in dem Gründerzeitquartier axial geführte Straßen und klar gegliederten Quartiere vermitteln einen repräsentativen Eindruck und setzen sich deutlich von der Altstadt ab. In Gliederung und Gestalt der Oberflächen kommt diese Differenzierung derzeit kaum zum Ausdruck. Die verwendeten Materialien sowie ihre Anordnung entsprechen im Wesentlichen dem allgemeinen Raumtyp und vermitteln nicht die besondere Bedeutung dieses Teils der Innenstadt.
Mit der Definition als ein eigenständiger gestalterischer Typ wird daher versucht, eine stärkere Differenzierung auszubilden, ohne jedoch übergreifende Zusammenhänge aufzugeben. So wird die auch in der Altstadt verwendete Gehwegplatte hier eingesetzt, der Gehweg in seiner Gliederung jedoch stärker durch beidseitig verlaufende Basaltpflasterstreifen differenziert.

Gehweg, Fahrbahn

N



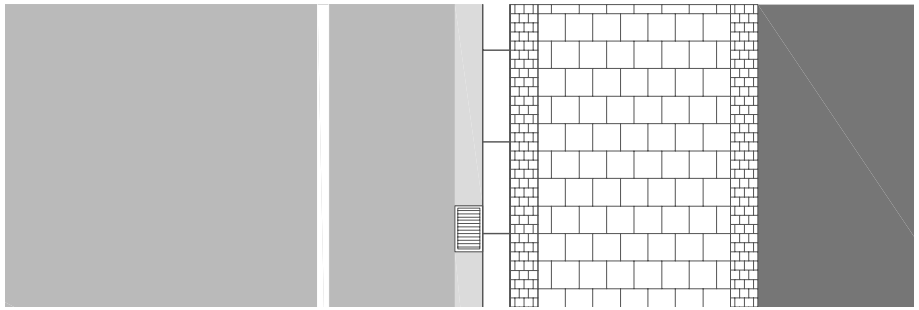
Gehwege:
Plattenbelag Betonstein 30/30, grau, in Reihen versetzt, quer zur Laufrichtung mit
zwei Seitenstreifen Mosaikpflaster Naturstein, in Reihen versetzt, quer zur Laufrichtung
Fahrbahnen:
Asphalt
Rinnen:
Asphalt
Ablauf 30x50
Borde:
Beton mit Basaltvorsatz 30/100

Radwege

N

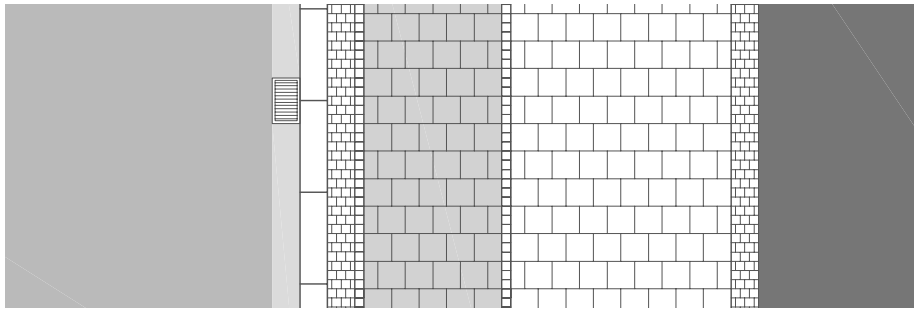


Vorzugsvariante



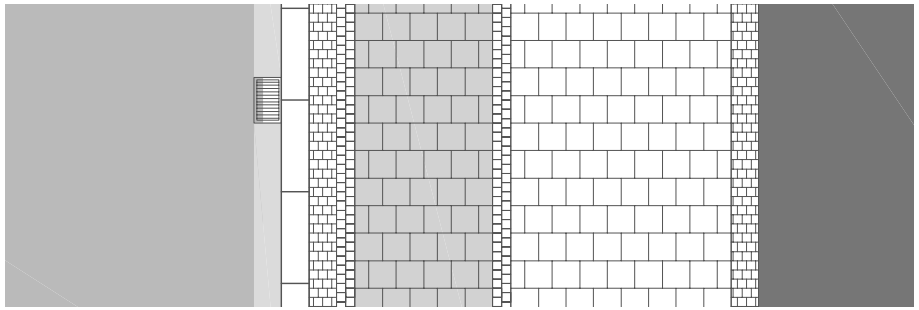
Radwege:
Radfahrstreifen mit weißer Fahrbahnmarkierung

Alternative 1



Radwege:
Plattenbelag Betonstein 30/30, dunkelgrau, in Reihen versetzt, quer zur Fahrtrichtung
mit kontrastierenden Trennstreifen aus Kleinpflaster Naturstein gebrochen 10/10 (einreihig)
und Sicherheitsstreifen Mosaikpflaster Naturstein 10/10

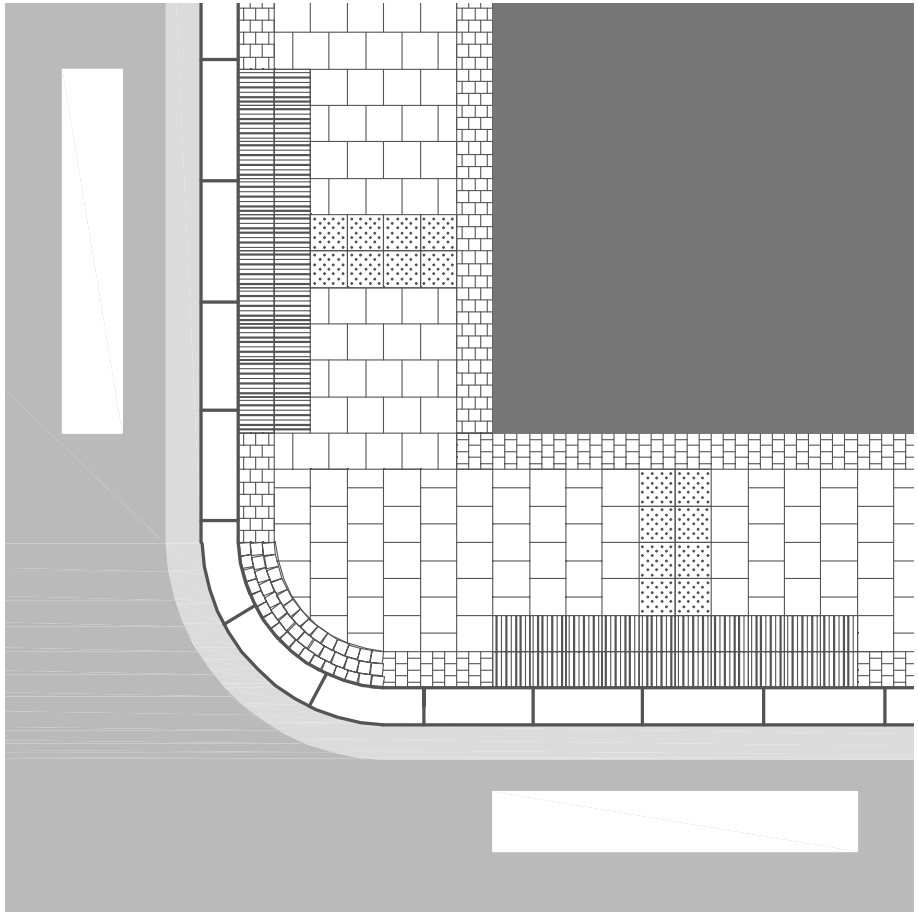
Alternative 2



Radwege:
Plattenbelag Betonstein 30/30, dunkelgrau, in Reihen versetzt, quer zur Fahrtrichtung
mit kontrastierenden Trennstreifen aus Kleinpflaster Naturstein gebrochen 10/10 (zweireihig)
und Sicherheitsstreifen Mosaikpflaster Naturstein 10/10

Ecken, Taktile Elemente

N

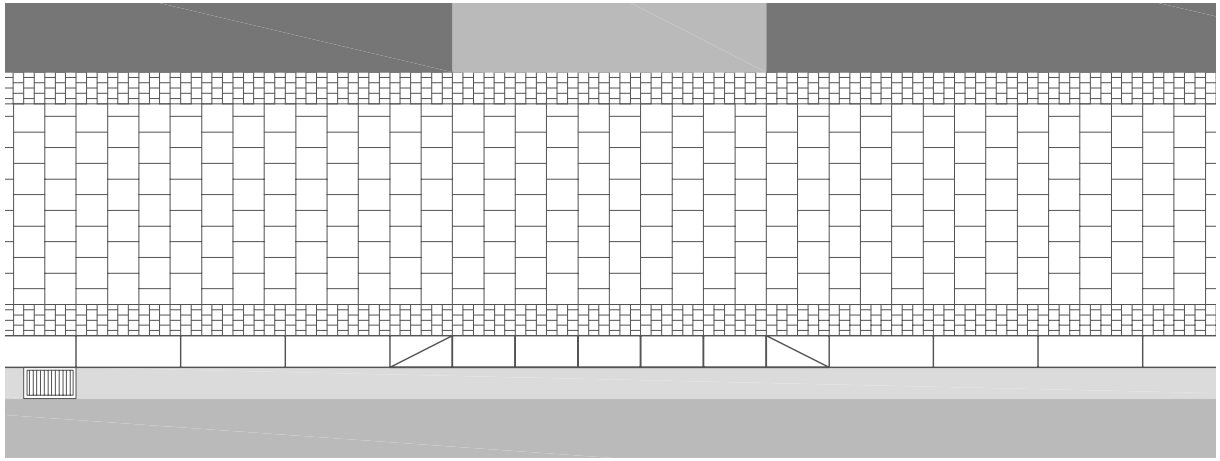


Ecken:
Plattenbelag Betonstein 30/30, grau, in Reihen versetzt, quer zur Laufrichtung mit Seitenstreifen Mosaikpflaster Naturstein 10/10
der Belag, welcher sich in Hauptlaufrichtung befindet, wird bis zur Ecke geführt (übergeordnete Straße)

Taktile Elemente:
Noppenplatten Beton 30/30, weiß
Trapezrippenplatten Beton 30/30, weiß
Bordsteinabsenkung auf Null im Bereich der Überwege

Überfahrten
normale Verkehrslast

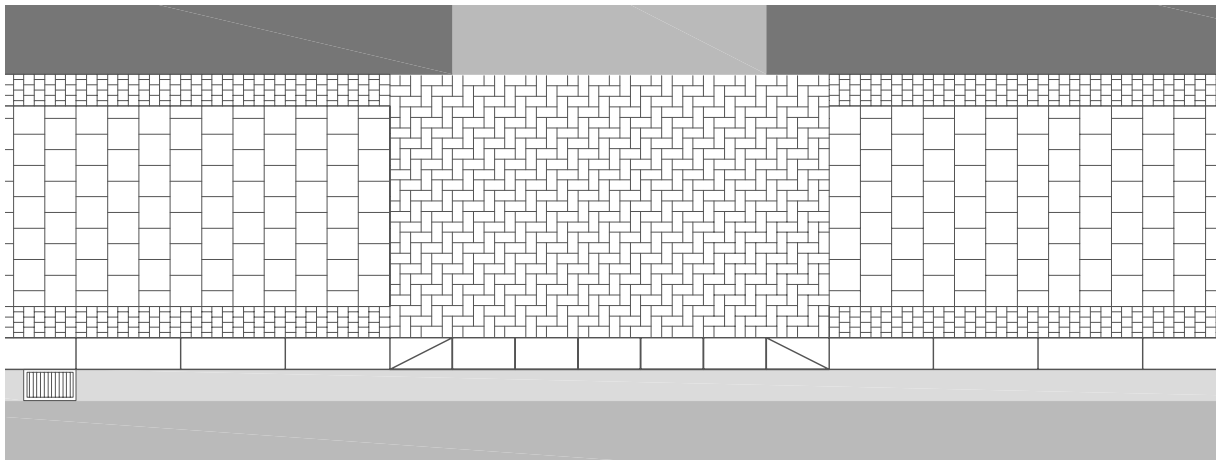
N



Überfahrten:
Plattenbelag Betonstein 30/30, grau, in Reihen versetzt, quer zur Laufrichtung mit
Seitenstreifen Mosaikpflaster Naturstein 10/10, in Reihen versetzt, quer zur Laufrichtung
Niveauausgleich zur Fahrbahn mittels Rampenbord 30/60, Basaltvorsatz

Überfahrten
hohe Verkehrslast (LKW-Zufahrten, Parkhauszufahrten)

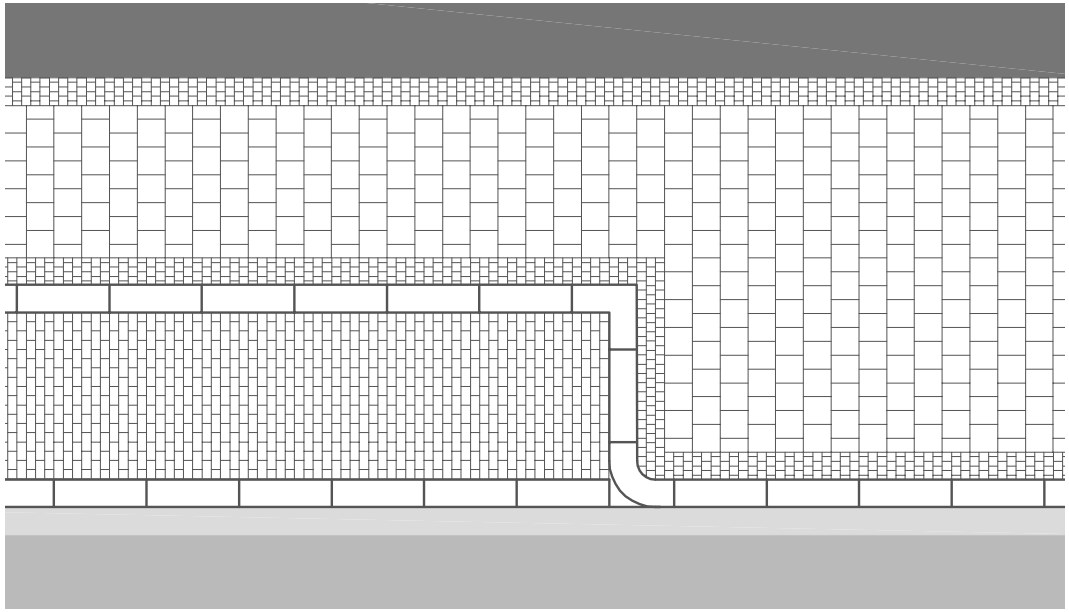
N



Überfahrten:
Betonpflaster 10/20,
Fischgrätverband
Niveauausgleich zur
Fahrbahn mittels
Rampenbord 30/60,
Basaltvorsatz

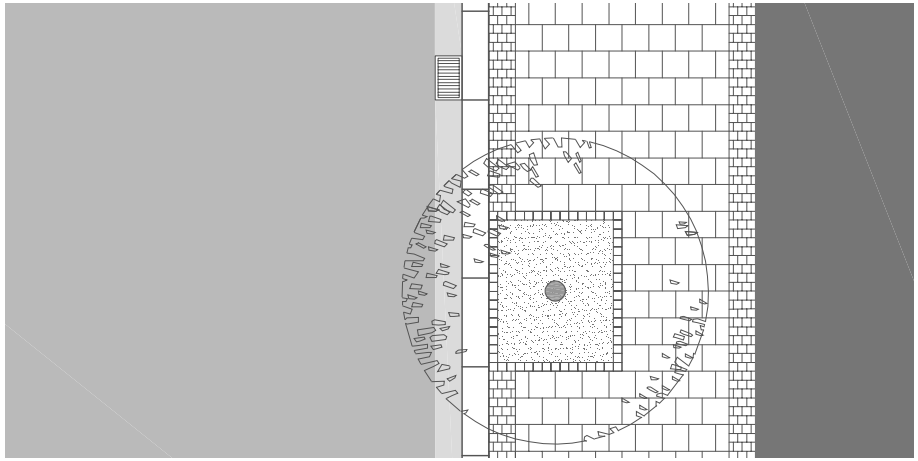
Parkplätze

N



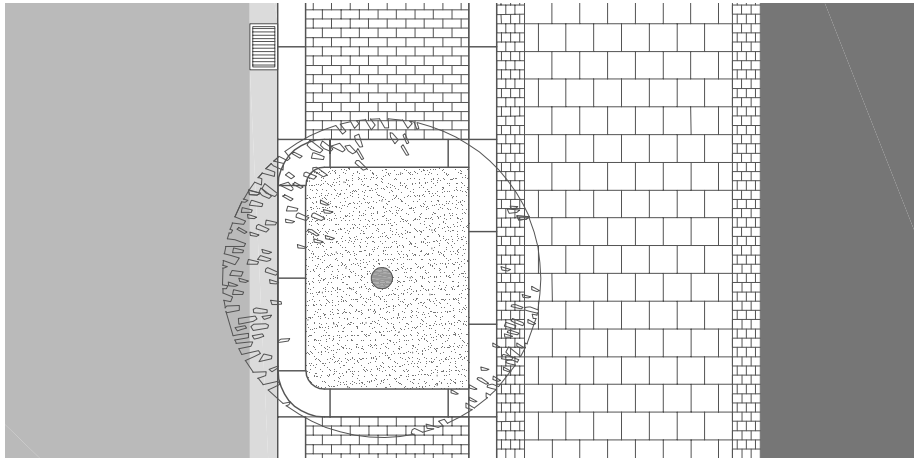
Parkplätze:
Betonpflaster 10/20, dunkelgrau, in Reihen versetzt

N

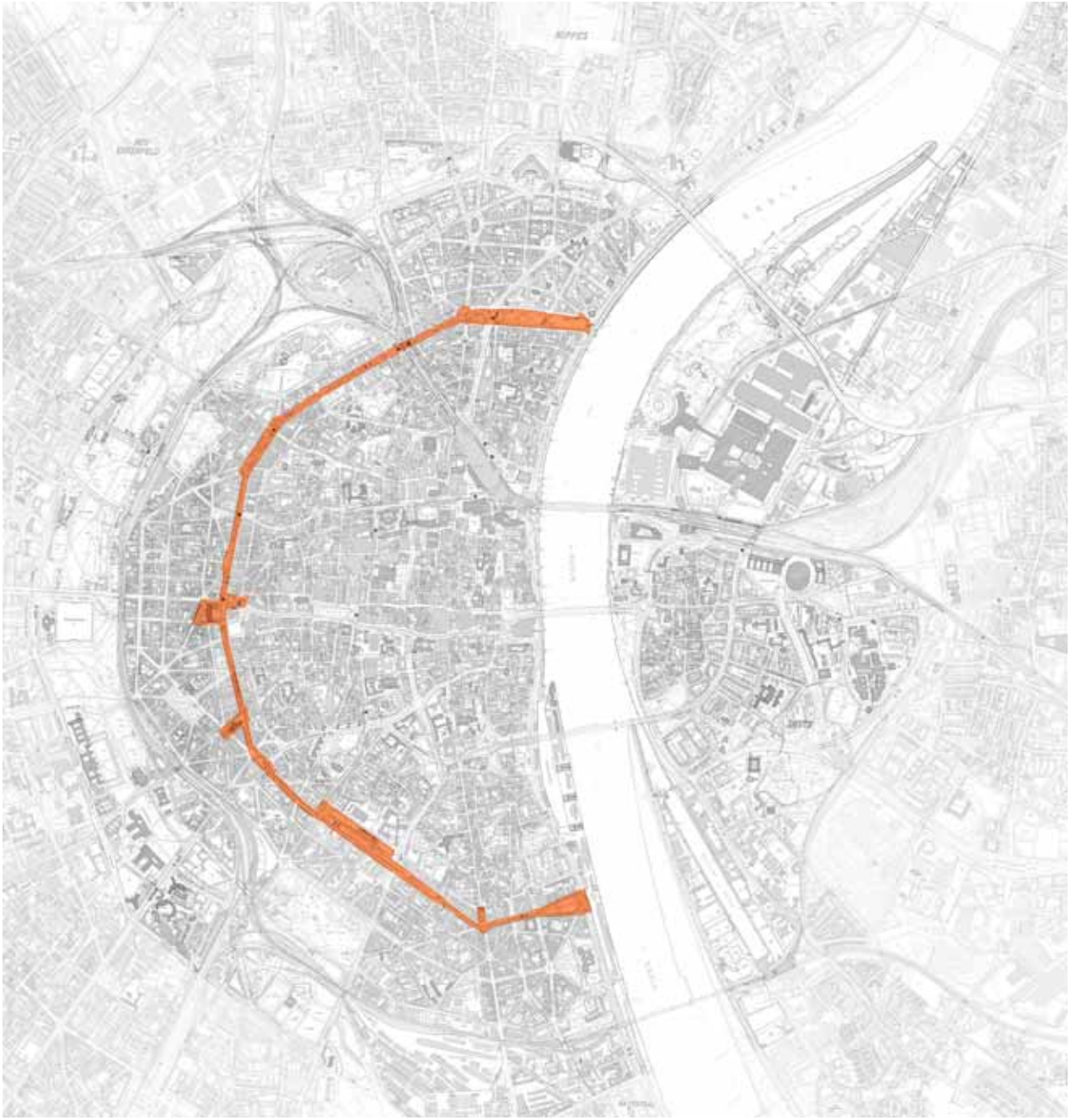


Baumfelder:
Splitt 2/5
Einfassung Kleinpflaster Naturstein 10/10

mit Parkplätzen



Baumfelder:
Splitt 2/5
Einfassung Betonbord mit Basaltvorsatz 30/100



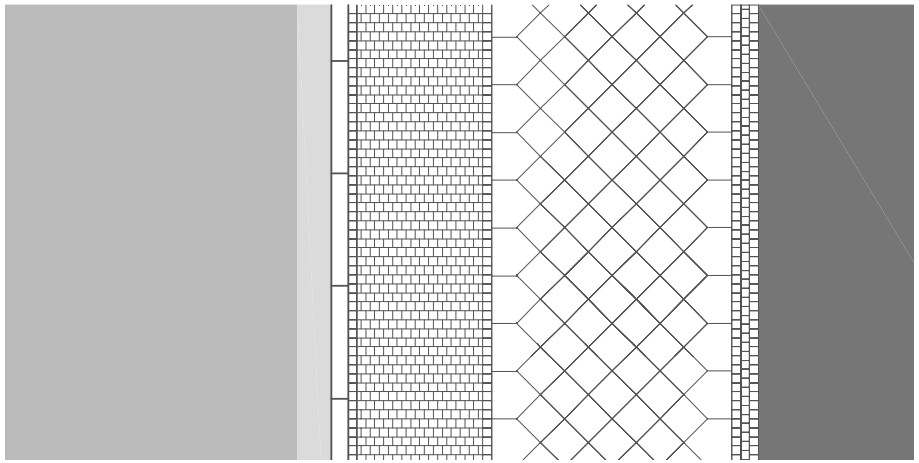
RINGE

R



Mit der Anlage der Ringe ist die Stadt Köln um ein prägendes städtebauliches Element bereichert worden. Breite Fußwege mit einer Gliederung in Geh- und Seitenstreifen charakterisieren hier den öffentlichen Raum. Dies ist ein Merkmal, welches diesen Raumtyp am deutlichsten von anderen Bereichen absetzt. Die in großen Abschnitten promenadenähnliche Anlage wird in ihrer Eleganz durch größerformatige Gehwegplatten unterstrichen. Die breiten Seitenstreifen sind in ihrer kleinteiligen Pflasterung gut geeignet, die in diesen Zonen sehr umfangreichen Ausstattungselemente aufzunehmen.
Die schon im städtebaulichen Konzept enthaltene abschnittsweise Akzentuierung der Ringe äußert sich heute in einer unterschiedlichen Breite und Ausprägung der Straßenquerschnitte und damit auch der Fußwege. Dies führte in der Folge zu einer teils heterogenen Materialverwendung, die das großzügige Gesamtbild heute teilweise beeinträchtigt.
Der Materialkontinuität kommt daher bei der weiteren Entwicklung eine große Bedeutung zu. Während sich die Querschnitte, Bepflanzungsthemen und auch Gebäudefassaden sehr vielfältig darstellen, kann im Bodenbelag wieder eine gestalterische Einheit entstehen, die die Idee des geschlossenen Ringes im Detail repräsentiert.
Die Gestaltung der Ringe wird in Kürze Aufgabe eines gesonderten Planungsverfahrens sein.

Bestand Beispiel 1

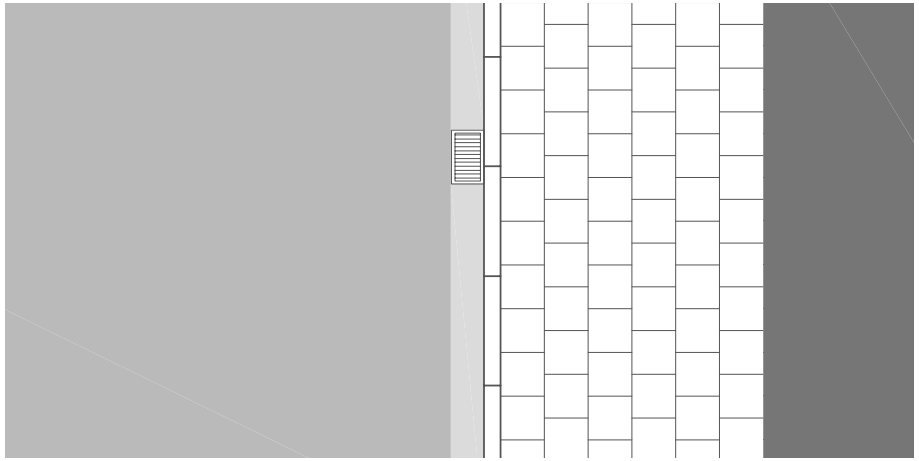


Gehweg:
Plattenbelag Betonstein 40/40
diagonal verlegt,
mit Mosaikpflasterstreifen



Hohenstaufenring

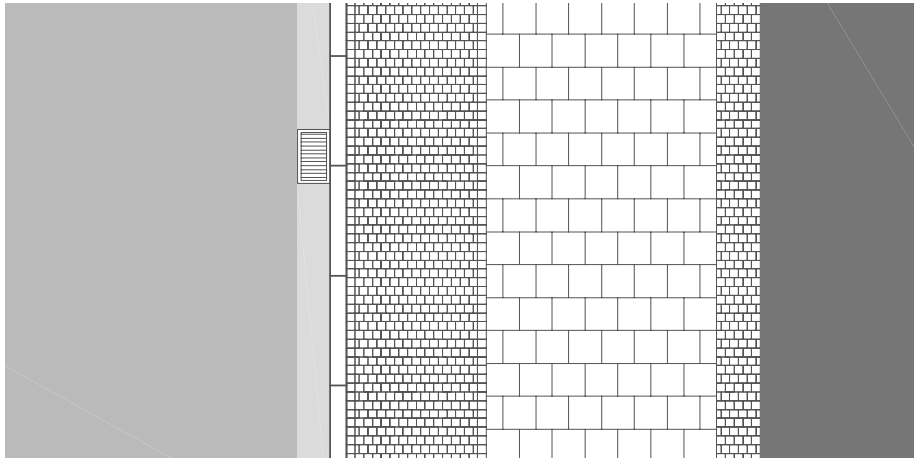
Bestand Beispiel 2



Gehweg:
Plattenbelag Betonstein 40/40
orthogonal, längs zur Laufrichtung



Sachsenring





Gehweg:
Plattenbelag Naturstein 30/30
orthogonal, quer zur Laufrichtung mit
Mosaikpflasterstreifen



RHEINUFER

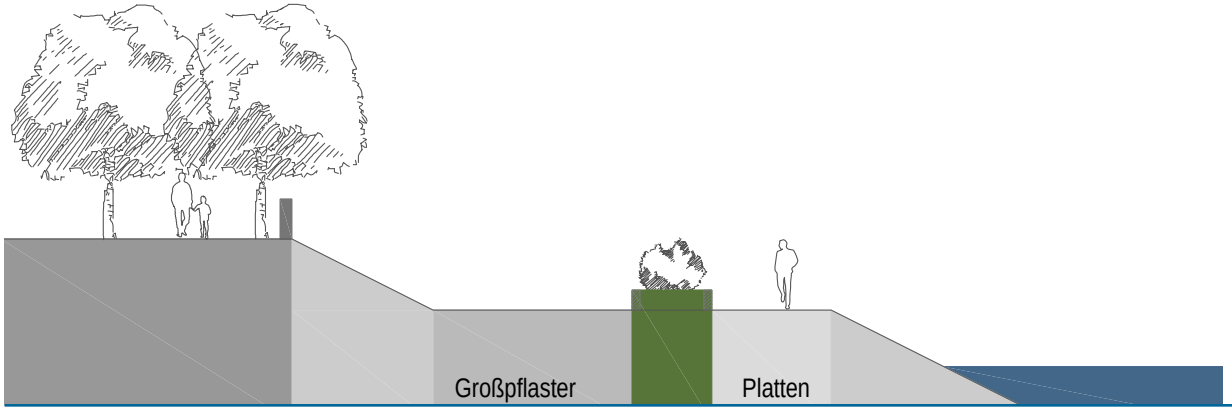
U



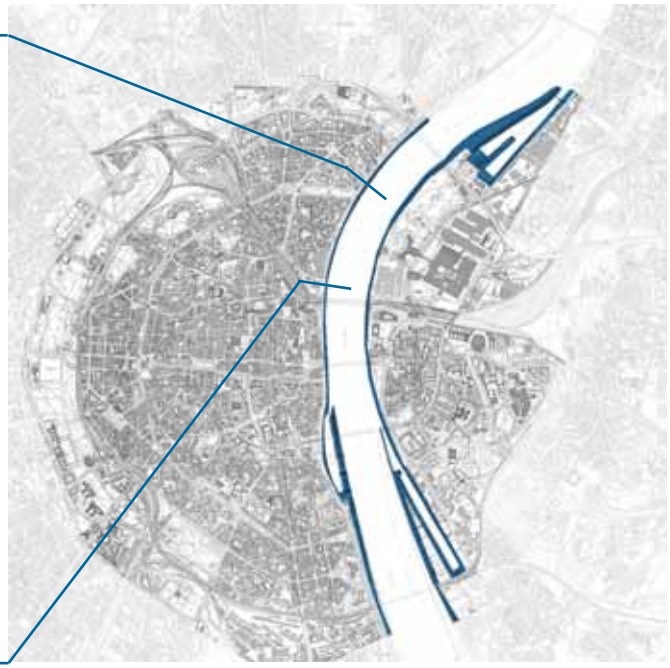
Das linksrheinische Ufer ist in seiner Gestaltqualität einerseits in Bezug auf die Innenstadt zu betrachten, andererseits jedoch ebenso in Bezug auf den offenen Landschaftsraum des Rheins. Die Korrespondenz mit dem neu konzipierten Deutzer Ufer wird eine stärkere Rolle als in der Vergangenheit spielen.
Große Abschnitte der innerstädtischen Uferpromenaden sind im Zusammenhang mit der Bundesgartenschau 1971 neu angelegt worden. In weiten Bereichen spürt man noch heute das Bemühen um eine besondere, unverwechselbare Gestalt. Dieser Ansatz führte jedoch in der Vergangenheit zu einer relativ isolierten Betrachtung dieses Raumes, Übergänge zur Innenstadt sind teilweise durch auffällige Brüche in Gestalt und Oberflächenstruktur gekennzeichnet. Ziel einer künftigen Entwicklung muß es daher sein, das Rheinufer zwar als einen kontinuierlichen Raum zu betrachten, die verwendeten Elemente aber stärker aus dem gestalterischen Repertoire der Innenstadt zu entwickeln. In der Gliederung wird daher die Unterteilung in Gehbahn und Seitenstreifen aufgegriffen, was einerseits die lineare Ausbildung des Raumes unterstützt und andererseits einen Bezug zum Raumtyp der Ringe herstellt, der als ein ebenso herausragender urbaner Raum betrachtet wird.
Mit den in ihrer Breite flexiblen Seitenstreifen besteht die Möglichkeit, unterschiedliche Querschnitte auszufüllen, ohne die Kontinuität der Promenaden zu stören. Gleichzeitig können Anschlüsse an Nachbarflächen wesentlich unkomplizierter und selbstverständlicher hergestellt werden. Zudem unterscheiden sich Ruhe- und Bewegungszonen im Belag voneinander, wodurch typische Nutzungskonflikte minimiert werden.

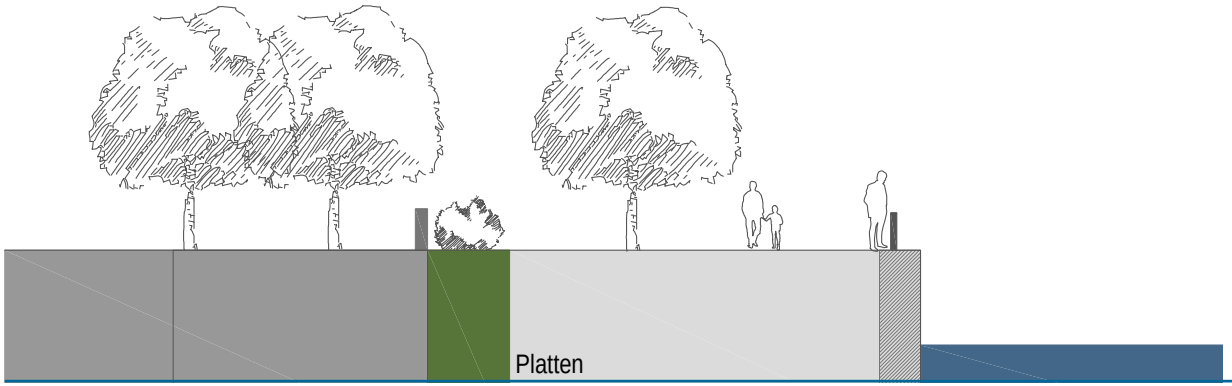
Bestand

U



KONRAD-ADENAUER-UFER

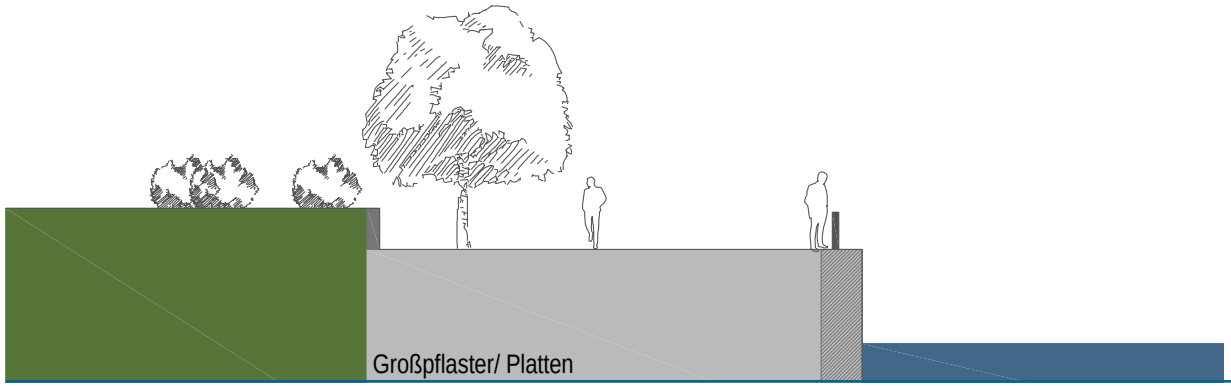




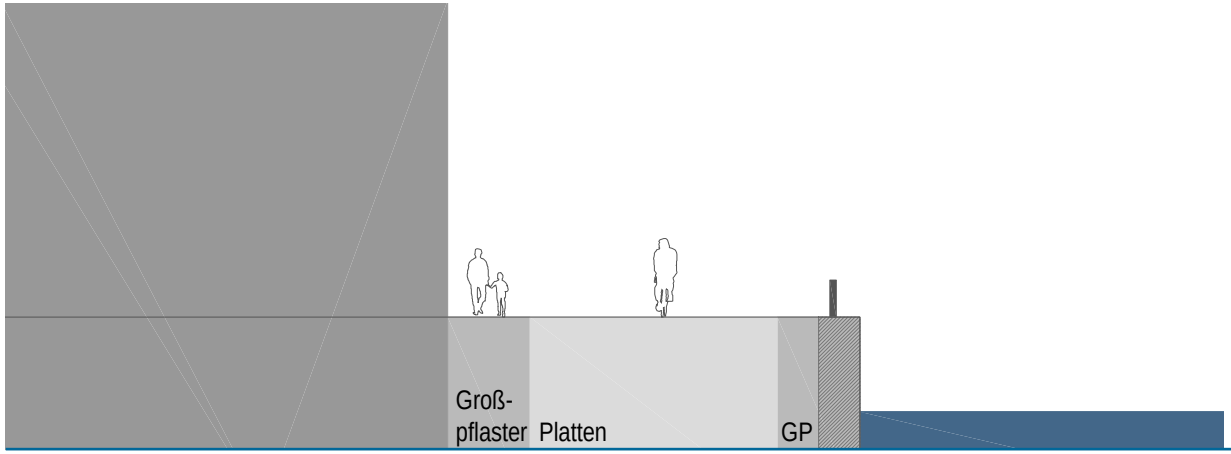
KONRAD-ADENAUER-UFER

Bestand

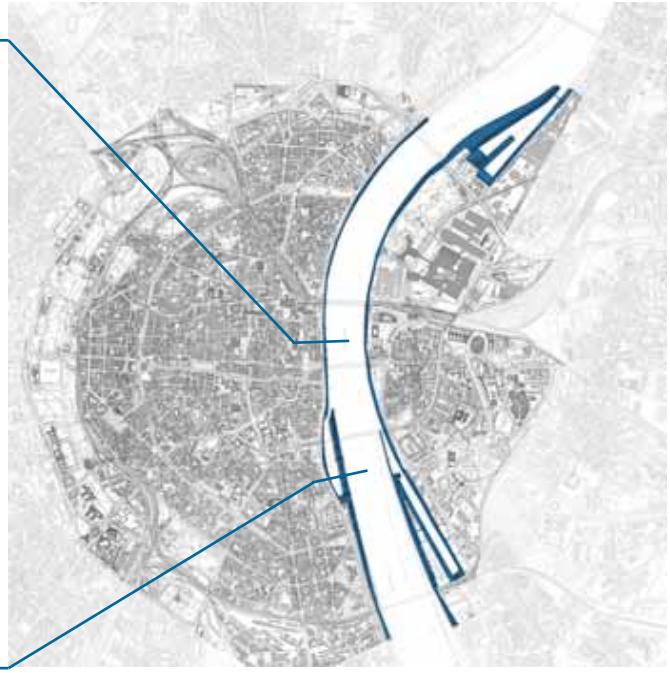
U



FRANKENWERFT

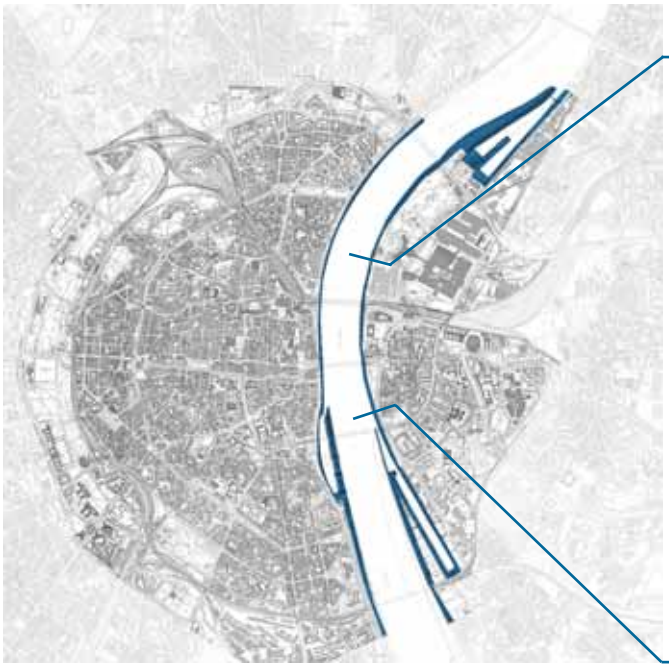


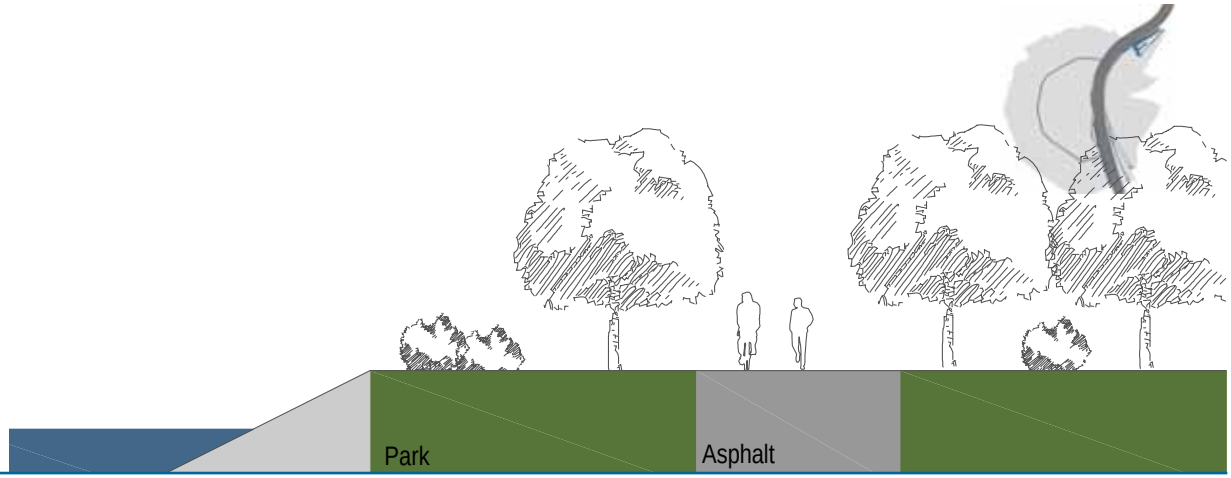
RHEINAUHAFEN



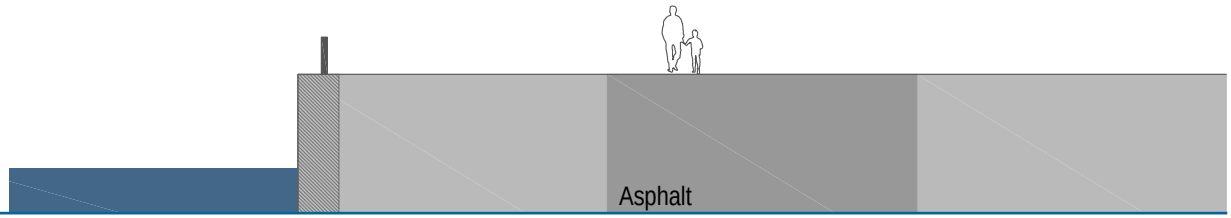
Bestand

U

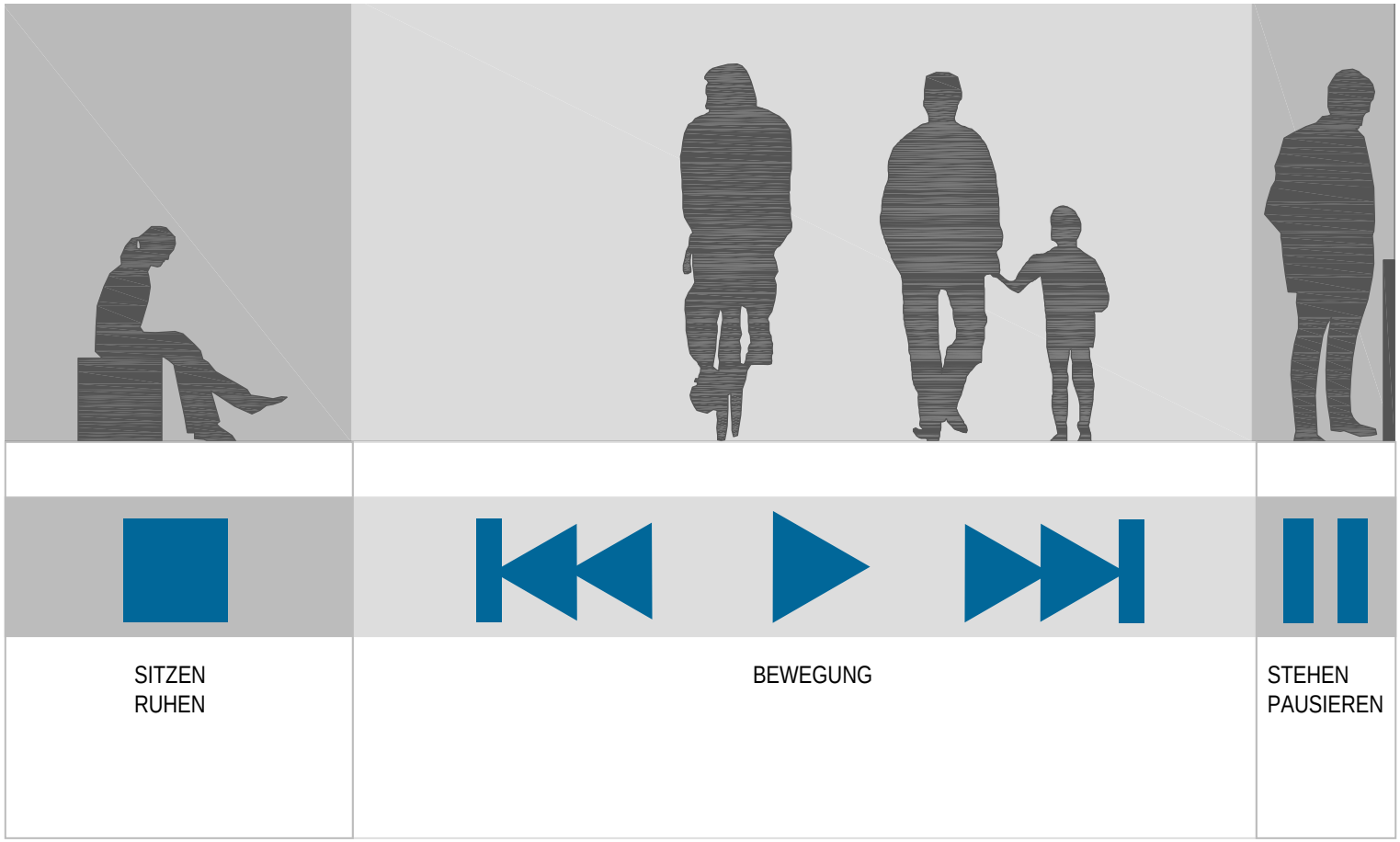




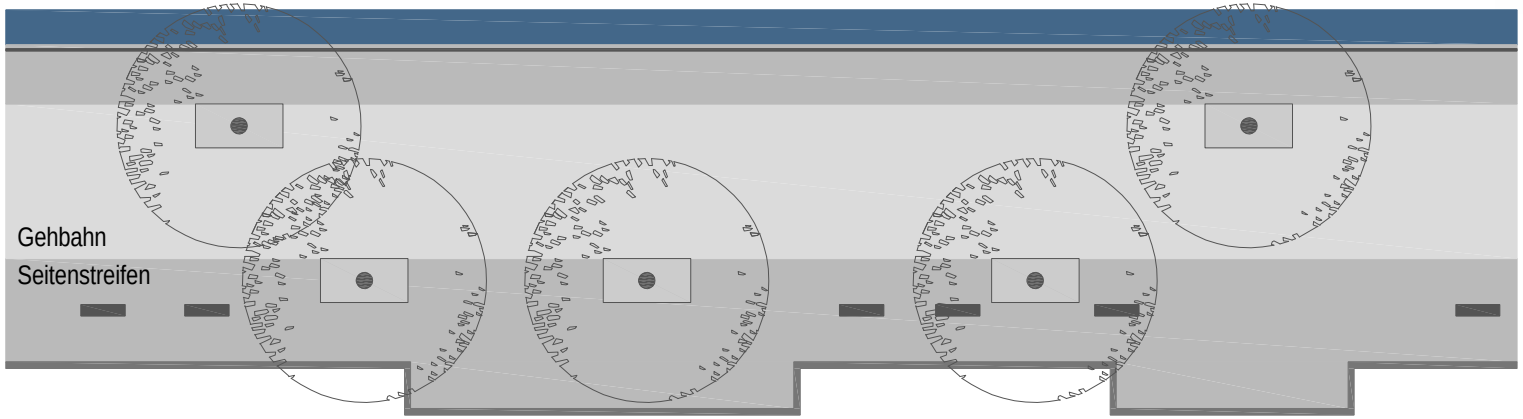
RHEINPARK

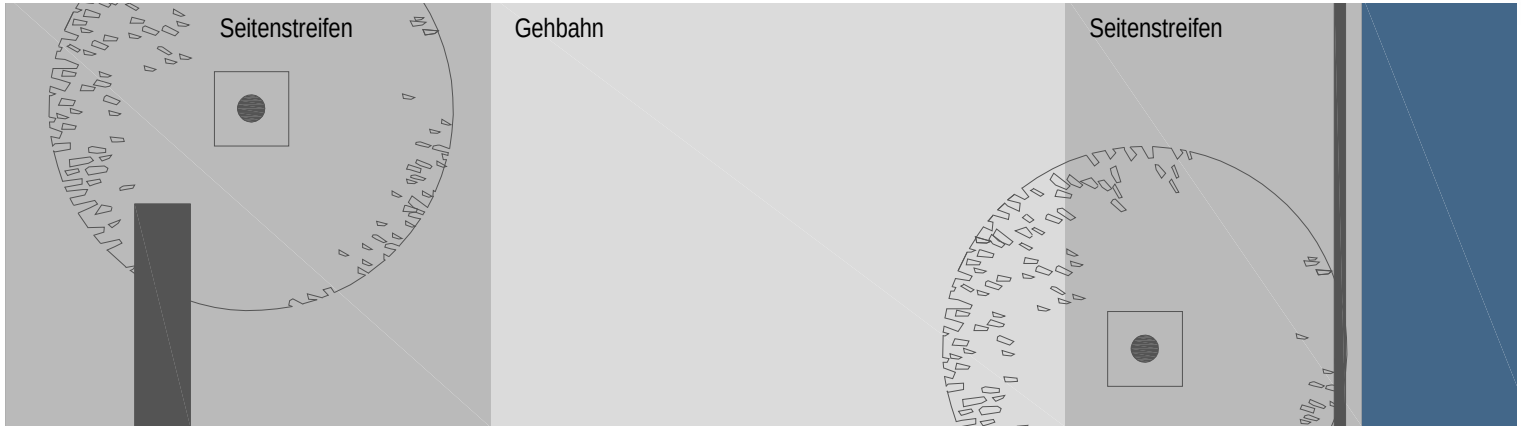


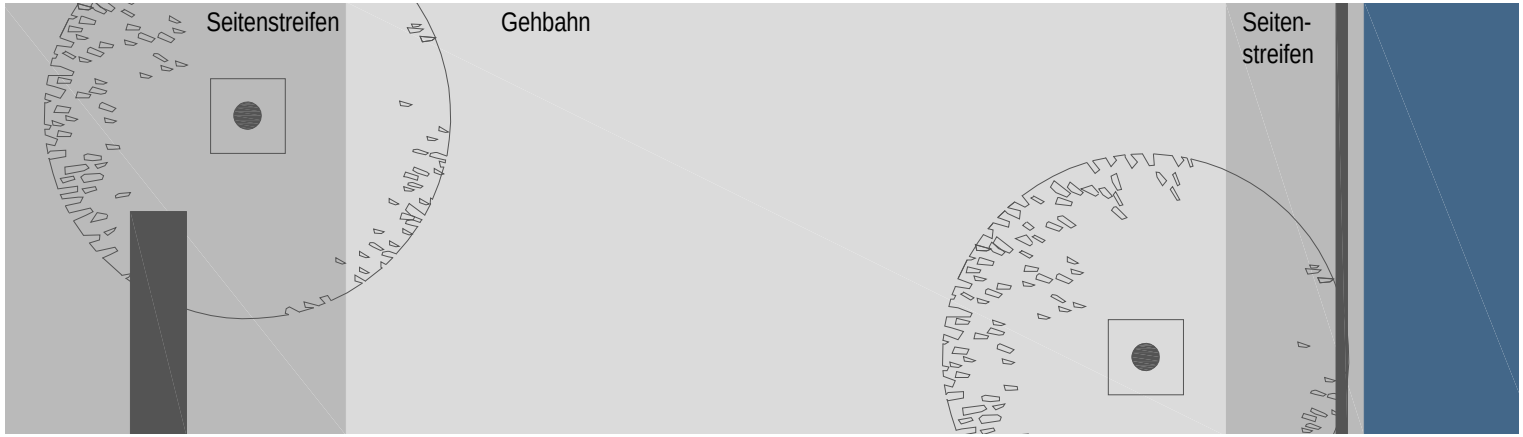
DEUTZER WERFT


SITZEN
RUHEN
BEWEGUNG
STEHEN
PAUSIEREN

Promenade

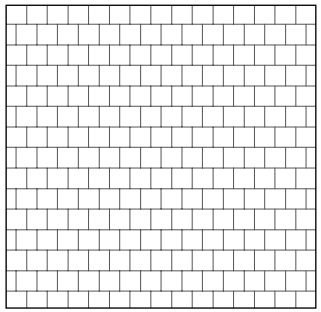



Seitenstreifen
Gehbahn
Seitenstreifen

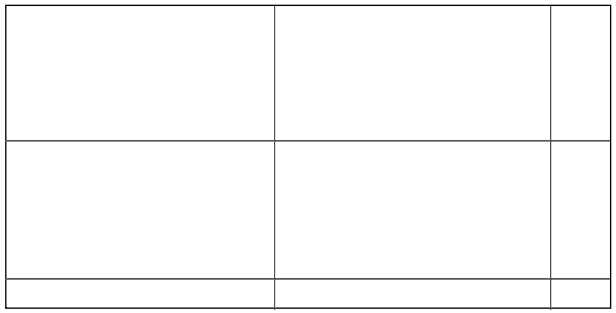

Seitenstreifen
Gehbahn
Seiten-
streifen

Material
Bestand

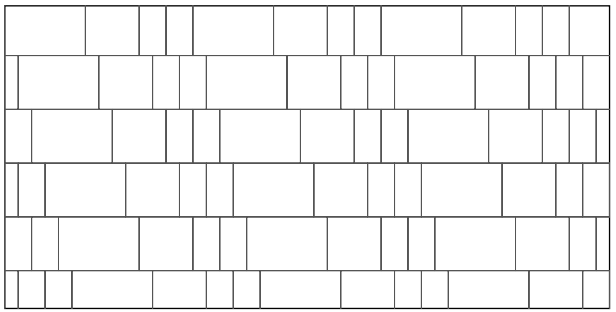
U



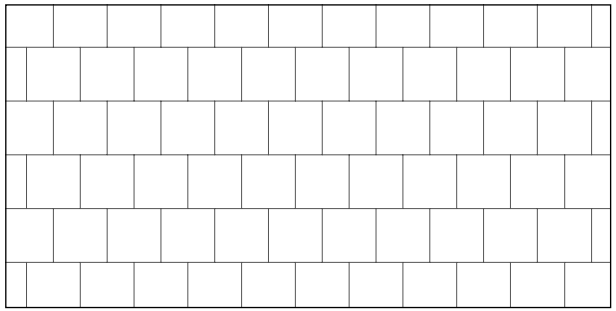
Großpflaster 15/15



Platten 100/200



Platten 40/60, 40/40, 40/20

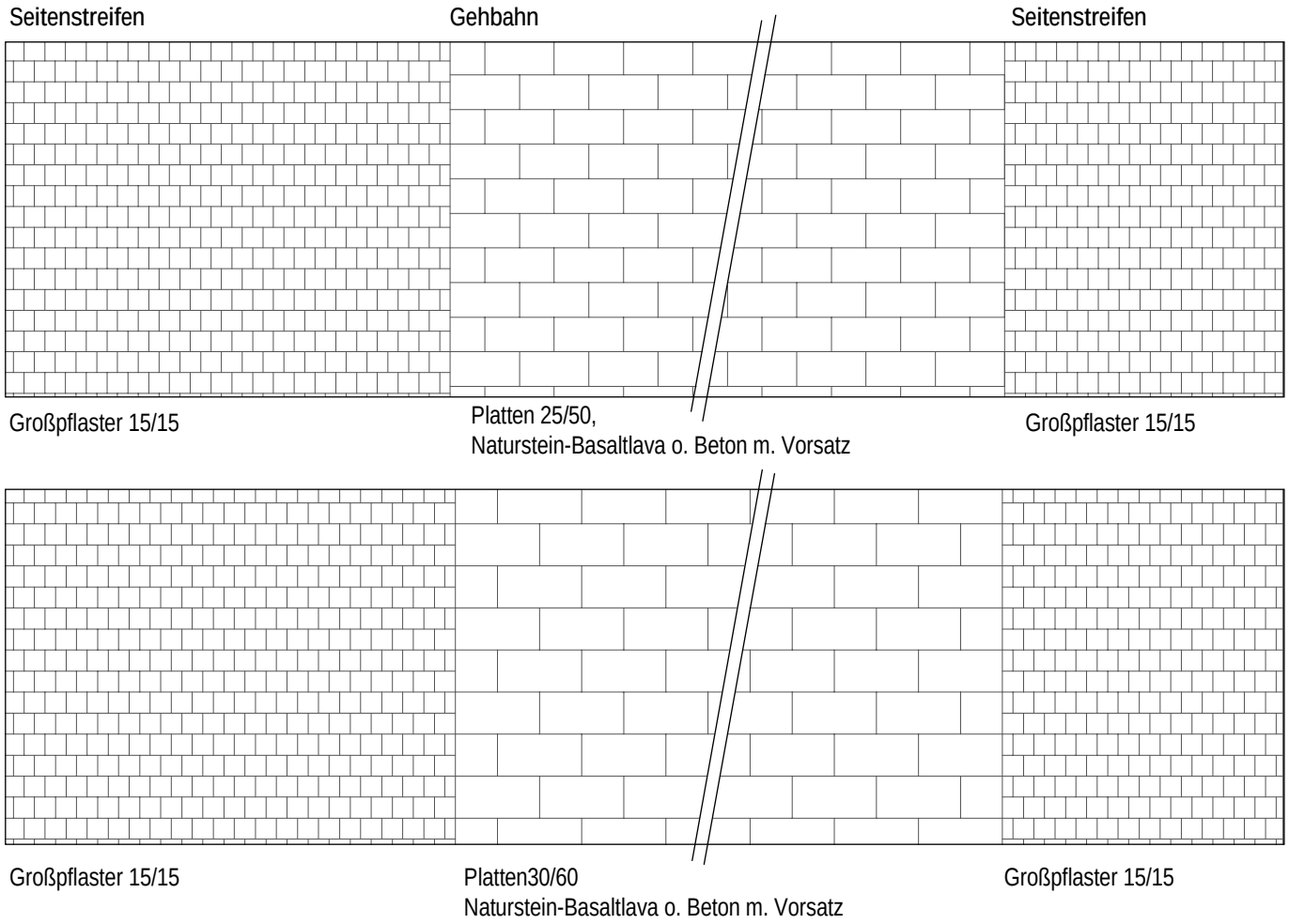


Platten 40/40

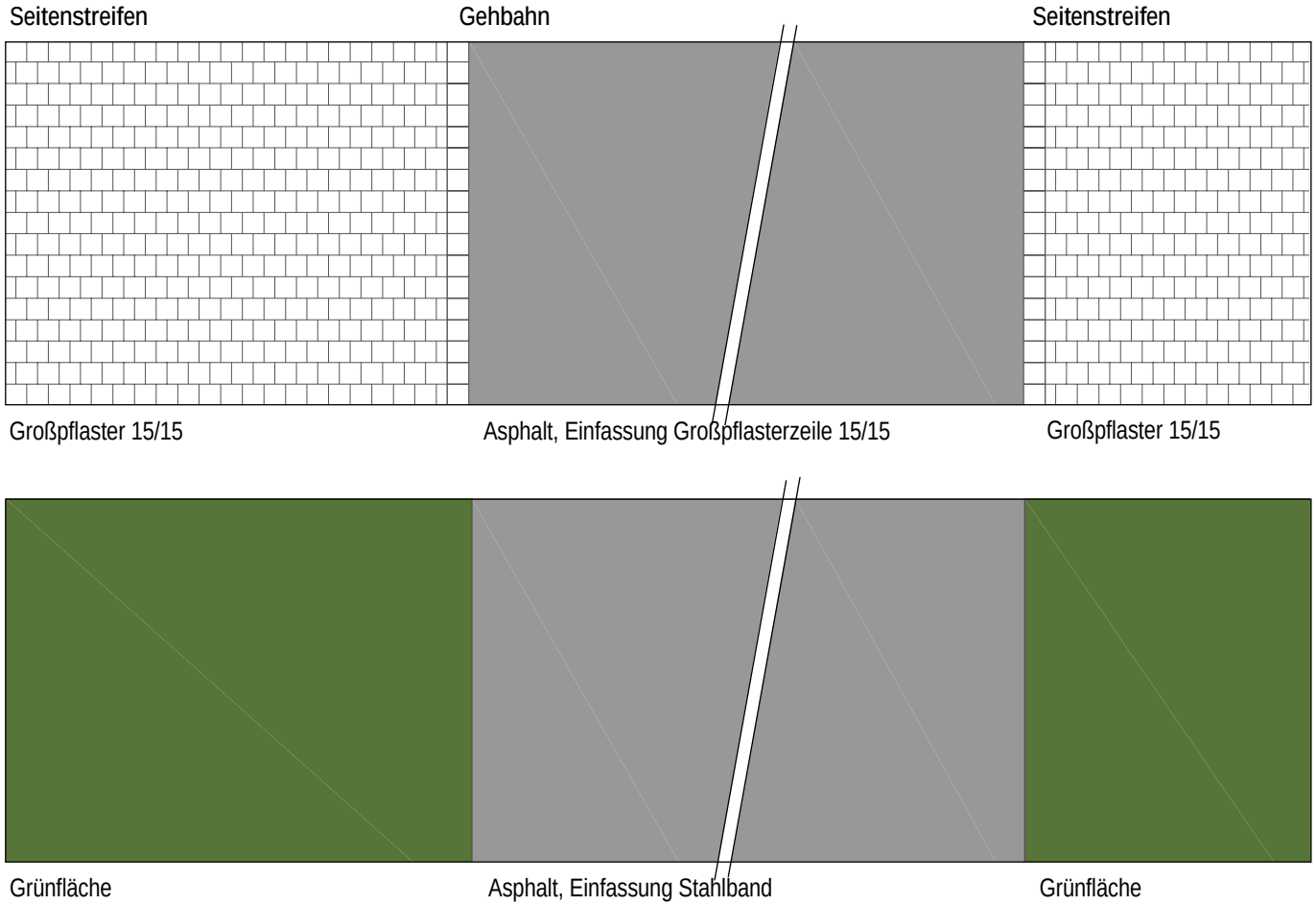


Asphalt

Material
Kombinationsvarianten

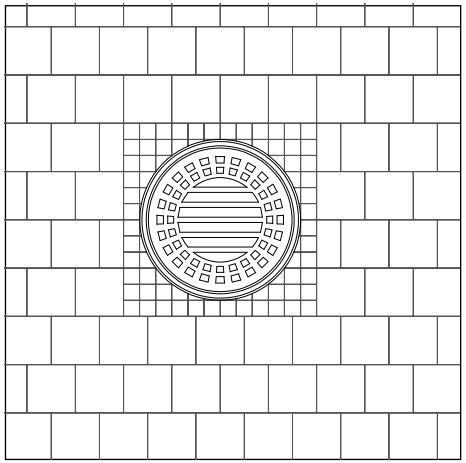


Material
Kombinationsvarianten

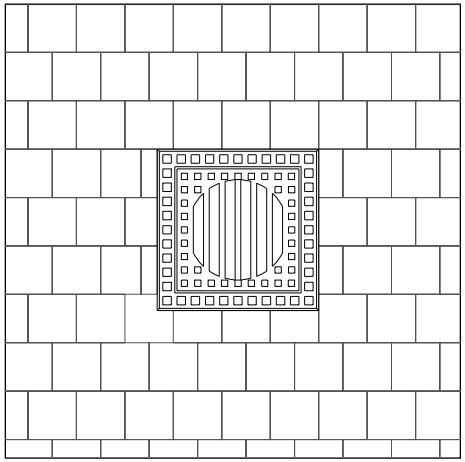


SONDERTHEMEN

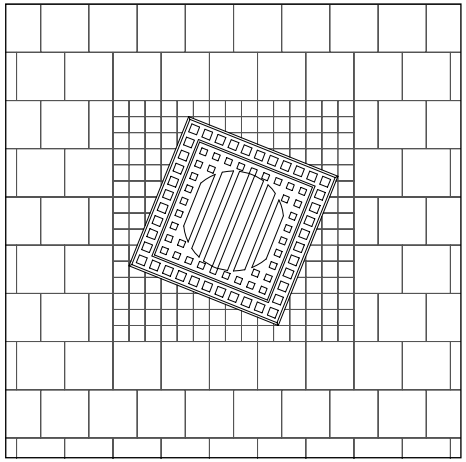
1 Einbauarten Ausstattung
2 Detail Kurven
3 Detail spitzwinklige Ecke



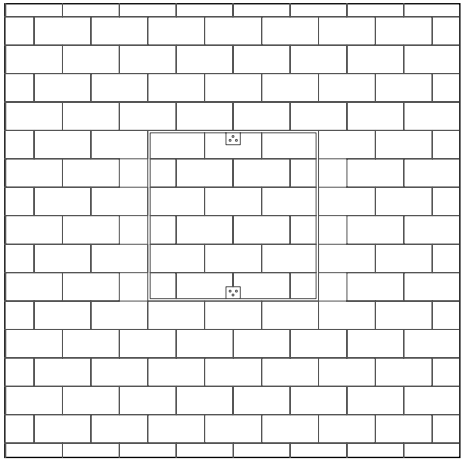
Schächte, Schieber, Roste
rund



Schächte, Schieber, Roste
eckig

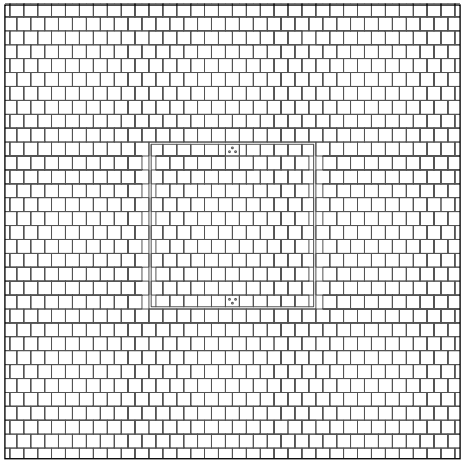


Schächte, Schieber, Roste
eckig, schräg



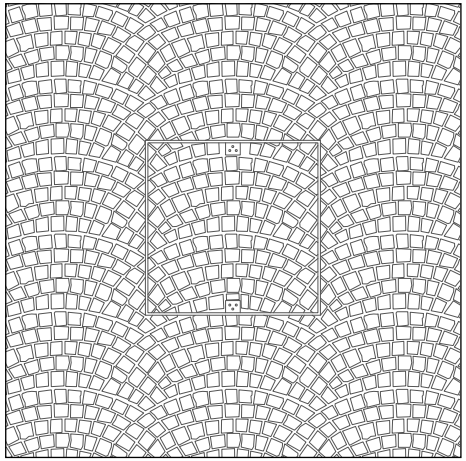
auspflasterbare Schächte, eckig
Plattenbelag Grauwacke 15/30, in
Reihen versetzt, quer zur Laufrichtung

Gasse oder
im Umfeld von Baudenkmälern



auspflasterbare Schächte, eckig
Mosaikpflaster 8/8, in Reihen
versetzt, quer zur Laufrichtung

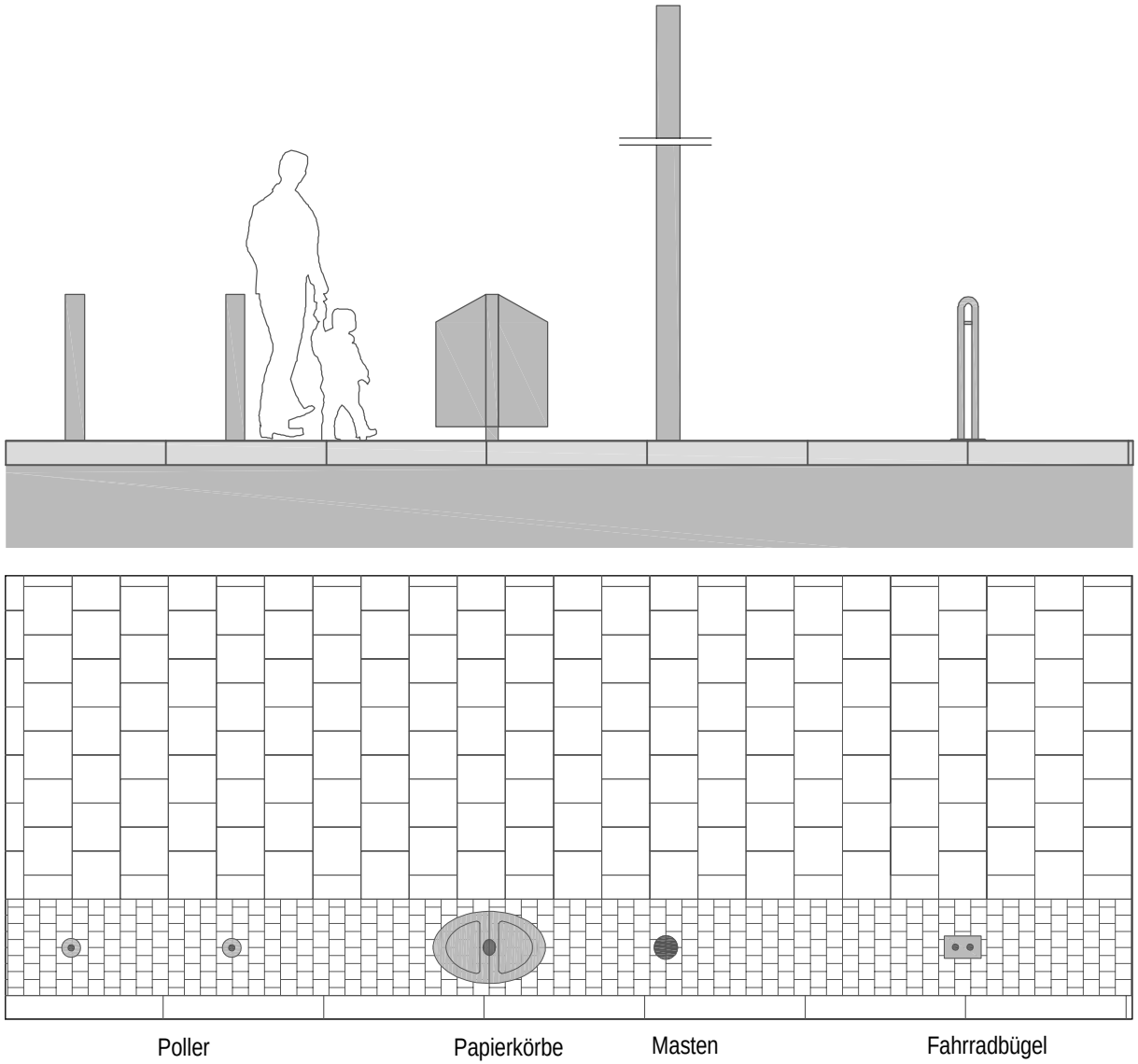
im Umfeld der Romanischen Kirchen



auspflasterbare Schächte, eckig
Mosaikpflaster 8/8,
Schuppenverband

Einbauarten Ausstattung
Ansicht

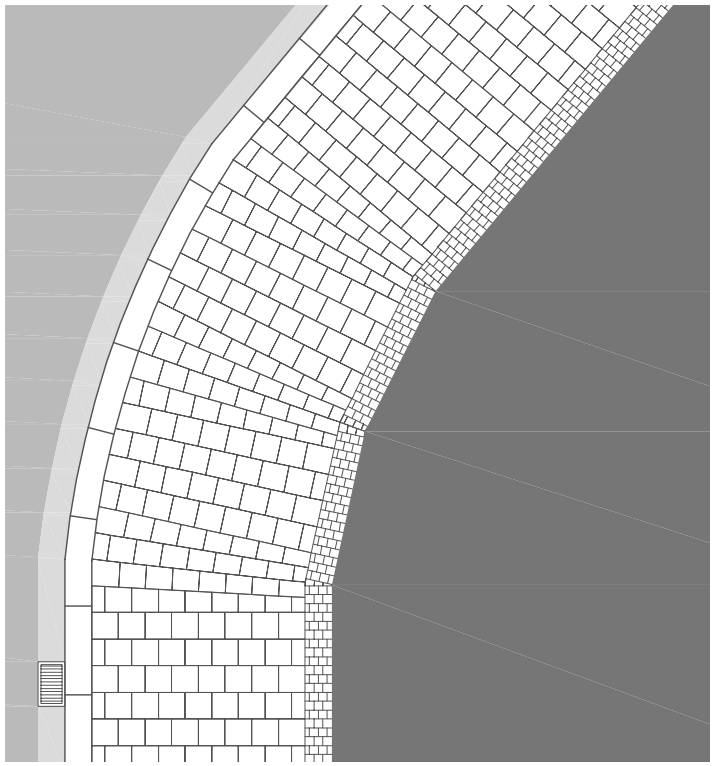
A
K
N
R
U



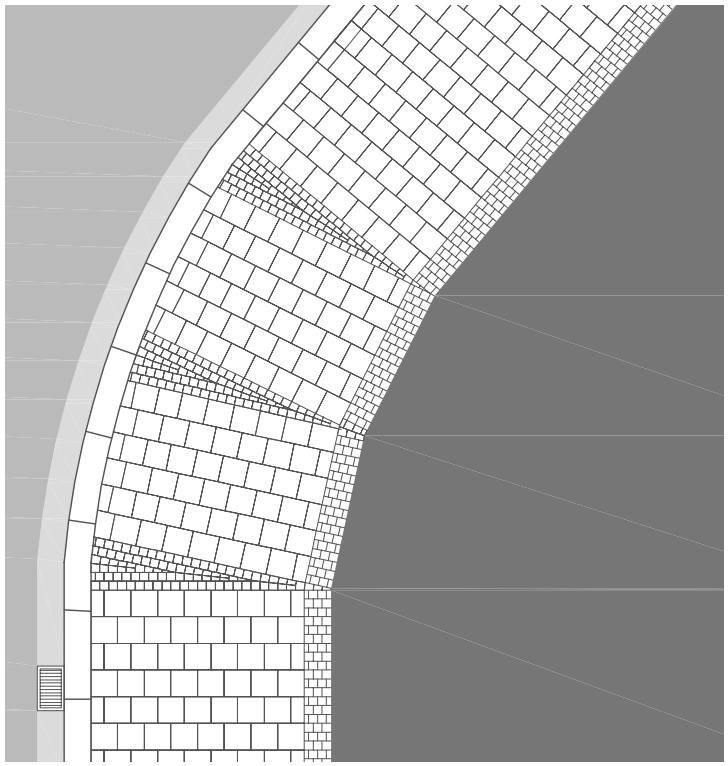
Detail
Kurven

A
K
N
R
U

Vorzugsvariante



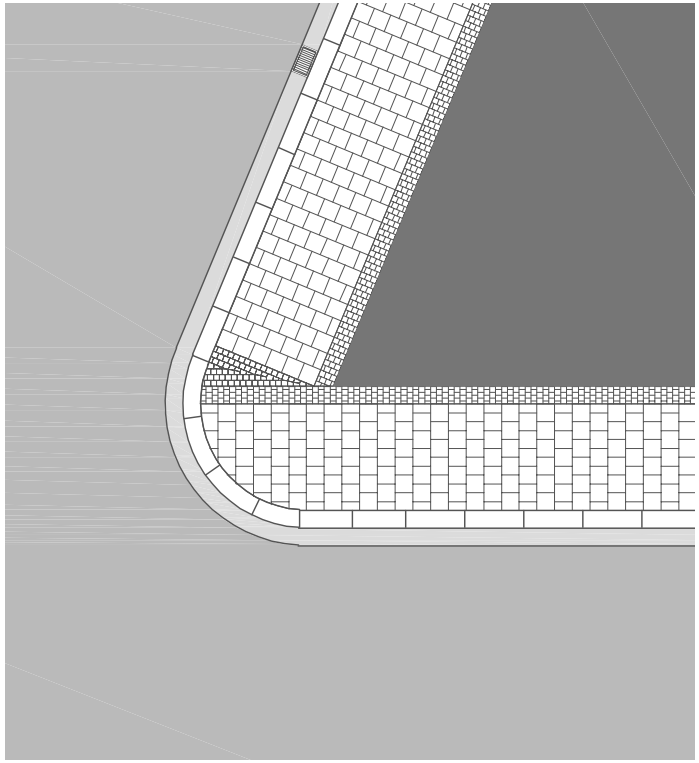
gesägte Platten



ausgepflasterte Keile

Detail
spitzwinklige Ecke

A
K
N
R
U



ausgepflasterter Keil

AUSSTATTUNG/ EINBAUTEN

1 Poller
2 Fahrradabstellanlagen
3 Bänke
4 Müllbehälter
5 Baumscheiben



Kölner Poller, anthrazit

Poller

A
K
N
R
U



Rundrohrpoller, anthrazit



Rundrohrpoller, anthrazit
mit Kontraststreifen



Kinderhaarnadel
anthrazit



Haarnadel,
anthrazit



erweiterte
Haarnadel,
klein, anthrazit



erweiterte
Haarnadel,
groß, anthrazit

Bänke, Metall
Bestand

A
H
K
N
R
U



Hockerbank, anthrazit



Lehnenbank, anthrazit

Bänke, Metall
Varianten

A
H
K
N
R
U



Hockerbank Burri 02, anthrazit





Lehnenbank Burri 02, anthrazit

Bänke, Metall
Varianten

A
H
K
N
R
U





Sitzbank VERNO,
WesteifelWerke



Hockerbank RADIUM, Ziegler
ca. 900-1300€

Bänke, Stein
Alternativen

A
H
K
N
R
U





Hockerbank Prima/
Marina ESCOFET



Hockerbank

A
H
K
N
R
U



Typ Colonia,
anthrazit



Typ Colonia, mit
Hundekottüten



Typ Colonia doppelt ,
mit Hundekottüten

Ändern:
Alternative einfügen

Müllbehälter



Unterflurabfall-
sammelbehälter,
Edelstahl



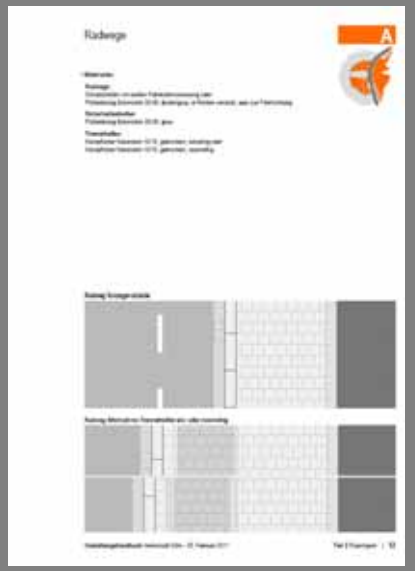


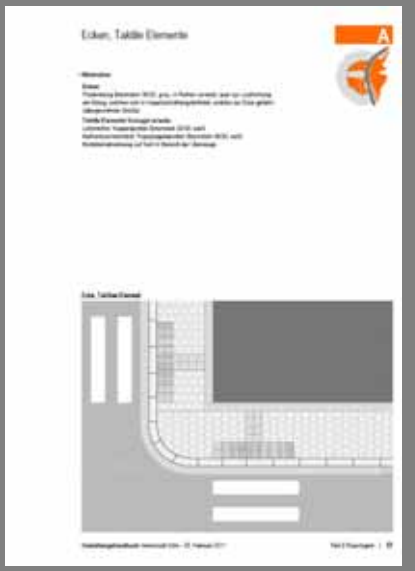
Unterflurwertstoffcontainer,
Abdeckplatte EPDM, anthrazit

Druckversion Gestaltungshandbuch


Innenstadt Allgemein


Gehweg, Fahrbahn

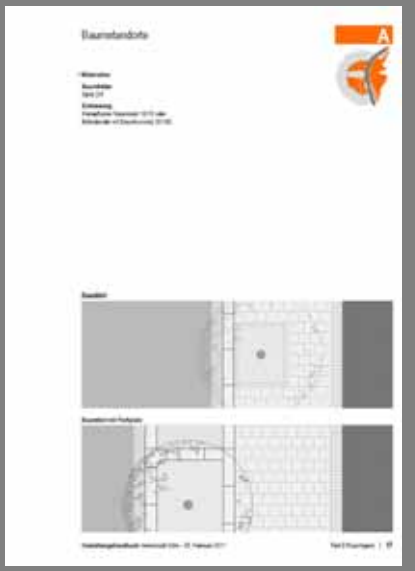

Radwege


Ecken, Taktile Elemente


Überfahrten Gehwege


Überfahrten Gehwege


Parkplätze


Baumscheiben