

Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0576/WP17 Status: öffentlich AZ: Datum: 19.10.2016 Verfasser: Dez. III / FB 61/500						
Integriertes Handlungskonzept Haaren hier: Sachstandsbericht zur Umsetzung							
Beratungsfolge: TOP: __ <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 20%;">Datum</td> <td style="width: 30%;">Gremium</td> <td style="width: 50%;">Kompetenz</td> </tr> <tr> <td>30.11.2016</td> <td>B 3</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	30.11.2016	B 3	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Kompetenz					
30.11.2016	B 3	Kenntnisnahme					

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Haaren nimmt den Bericht der Verwaltung zur Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes Haaren zur Kenntnis.

In der Sitzung wird durch die Fachverwaltung hierzu mündlich berichtet.

Erläuterungen:

Für das Projekt „Stadtumbau Aachen-Haaren“ wurden 1,828 Millionen Euro Fördermittel bewilligt. Damit kann eine Vielzahl von Projekten verwirklicht werden. Grundlage hierfür war die Beschlussfassung zum Integrierten Handlungskonzept der Bezirksvertretung Haaren (17.07.2013) und des Planungsausschuss am 12.09.2013.

In der Bezirksvertretung Aachen-Haaren wurde zuletzt in der Sitzung am 24.02.2016 über die Maßnahmen- und Prioritätenliste des Integrierten Handlungskonzeptes Haaren beraten (Vorlage FB 61/0047/WP17).

Die 1. Förderstufe enthält folgende Maßnahmen:

Maßnahmen der 1. Förderstufe – Stand		2016	2017	2018	2019	
Beschlussfassung						
L	Start Leitkonzept „Klee“	UM	UM			Konkretisierung Konzept, Planung Standorte
Ü.1 Ü.2	Entschleunigung und Attraktivierung Alt-Haarener Straße Entwicklung der anliegenden Platzräume vom südlichen Ortseingang an der Wurm bis zur Friedenstraße im Norden Workshop & Werkstattverfahren [innovative Lösungsansätze für die Alt-Haarener Straße und zur Gestaltung des Bereichs Markt und Mitte	PL	PL	UM		2016: Vorbereitung Werkstattverf., 2017: Werkstattverf.
Ü3	Energetisches und Lärmsanierungsprogramm		UM	UM	UM	Beauftragung altbauplus in Vorbereitung
I.1	Ortseingang Kaninsberg Alt-Haarener Straße [Nord]	PL	UM			Konkretisierung der Planung erforderlich
I.2	Ortseingang Würselener Straße	UM				Umsetzung Anfang 11/2016 abgeschl.
I.3	Ortseingang Entenfeld Alt-Haarener Straße [Süd] Gestalterische Aufwertung Dreiecksfläche		PL/ UM		PL	Im Anschluss an Sanierung Brückenbauwerk (gepl. in 3-5 Jahren)
I.4	Kirchweg Gestaltung Unterführungen/ Durchgänge/Ortseingänge	UM				Umsetzung kann begonnen werden, in Abstimmung mit dem Eigentümer

I.6	Denkmalplatz			PL	UM	Anpassung der Planung erforderl.
I.8	Markt und Mitte - Rund um St. Germanus		PL	UM	UM	Planung als Teil des Werkstattverfahrens
III.1 III.2	Stadtbezirksmarketing & Leerstandsmanagement	PL	PL/ UM	UM	UM	
V.1 V.5	Park am alten Friedhof inkl. Brückenschläge und Qualifizierung der Freifläche Wurbalkone	PL	PL	UM	UM	Bachauen als Bestandteil des Werkstattverfahrens, Beteiligungsverfahren für Park
V.4	Grüne Orte (Bank, Baum, Beet) - Definition von Siedlungsrändern, touristisches Leitkonzept	PL	UM			
V.7 V.8	Qualifizierung Wegeverbindungen – Grüne Trittsteine Wurmwanderweg Verknüpfung Haaren / Innenstadt [1. Bauabschnitt zugehörig zu Ortseingang Süd]	PL	PL/ UM			
V.11	Haarbachfenster	UM				Umsetzung kann begonnen werden

PL= Planung, UM= Umsetzung

Im Folgenden einige Erläuterungen zu ausgewählten Maßnahmen:

Zähmung und Attraktivierung der Alt-Haarener Straße zur Verbesserung der Stadtteilverträglichkeit

Ü.1/Ü.2/I.8 Workshops und Werkstattverfahren für „Markt und Mitte – Rund um St. Germanus“ und zur „Zähmung“ und Attraktivierung Alt-Haarener Straße

Für den räumlichen Schwerpunkt „Markt und Mitte“ zwischen Wurm und Friedenstraße soll im Ergebnis der bisher durchgeführten Bürgerbeteiligung und Vorbereitungen statt eines förmlichen Wettbewerbs ein kooperatives Werkstattverfahren durchgeführt werden. In dem Verfahren sollen drei Büros (Arbeitsgemeinschaften aus Landschaftsarchitekten / Stadtplanern und Verkehrsplanern) Nutzungs- und Entwicklungskonzepte für die Ortsmitte zwischen Wurm und Friedensstraße erarbeiten. Die Bereiche „Rund um St. Germanus“ und die „Wurm- und Haarbachaue“ sind räumliche Schwerpunkte, die anschließend umgesetzt werden sollen. Die Baukosten für die Umgestaltung „Rund um St. Germanus“ sollen mit der folgenden Förderstufe 2017 beantragt werden. Die Realisierungsmittel für den Park am alten Friedhof, einschließlich der „Wurm- und Haarbachaue“

wurden bereits 2015 bewilligt. Im aktuellen Haushaltsplan-Entwurf 2017 sind Mittel für den Park am alten Friedhof eingeplant.

Zur Vorbereitung des Werkstattverfahrens haben in der ersten Jahreshälfte 2016 verschiedene Veranstaltungen stattgefunden:

- Verwaltungsworkshop zum Thema Verkehr u.a. mit externen Fachleuten zum Bereich Verkehrsplanung
- Stadtteilspaziergänge „Grün und Wasser“ und „Haarener Stadträume“
- Ortsexperten-Workshop mit Bürgern und Politik

Die Ergebnisse der Veranstaltungen (siehe Anlagen 1-3) sind ein wichtiger Input für die Bearbeitung im Werkstattverfahren durch die drei Büros.

Die zu erarbeitenden Konzepte sollen in stetem Austausch mit Ortsexperten, Politik und Verwaltung in einem moderierten Verfahren entwickelt werden. Die Planung ist im gesteckten Rahmen noch weitgehend ergebnisoffen. Angestrebt wird damit die Erarbeitung von Konzepten, die mit den Akteuren vor Ort rückgekoppelt und ausgehandelt werden, um so einen möglichst breiten Konsens über die Entwicklungsperspektiven zu erreichen.

Vergaberechtlich muss für die Auswahl der zu beteiligenden Büros für das kooperative Werkstattverfahren ein sog. Interessenbekundungsverfahren (Vorabveröffentlichung) durchgeführt werden. Infolge der damit verbundenen Vorarbeiten hat sich mittlerweile der geplante Prozess um mehr als ein halbes Jahr verschoben. Die Auswahl der Büros wird nach derzeitigem Stand voraussichtlich Anfang 2017 erfolgen können.

Qualifizierung von Grün- und Freiräumen

V.1/5 Park am alten Friedhof inkl. Brückenschläge und Wurmbalkone

Die Gestaltung des Parks am alten Friedhof nimmt die erste Priorität ein. Im Rahmen der Vernetzung von Landschaftsräumen und im Zuge der Realisierung des Wurmwanderweges sollen Brückenschläge den Park und die Ortsmitte mit der Innenstadt verknüpfen.

Im weiteren Verfahren wird der Park am alten Friedhof inkl. der Bereiche entlang der Wurm in zwei Abschnitte geteilt:

Der Teil entlang von Wurm und Haarbach wird im oben beschriebenen Werkstattverfahren bearbeitet. Für die Renaturierung der Wurm in der Ortslage Haaren wird derzeit durch den Wasserverband Eifel-Rur eine Machbarkeitsstudie erarbeitet. Ein Bestandteil der Vorplanungen ist die Wegeführung entlang der Wurm als wichtiger Lückenschluss.

Für den Park-Teil selbst soll ein Beteiligungsverfahren als wichtige Vorbereitung der weiteren Planung durchgeführt werden.

Ortseingänge, Durchfahrten und Gestaltung des öffentlichen Raumes

I.1 Ortseingang Kaninsberg Alt-Haarener Straße [Nord]

Im Bereich des Ortseingangs Kaninsberg muss weiter konkretisiert werden, welche gestalterischen Maßnahmen an der Unterführung umsetzbar sind (insbesondere ist die Lichtleiste nach aktuellen Erkenntnissen fraglich).

I.2 Ortseingang Würselener Straße

Der Ortseingangsbereich der Autobahnunterführung wird mit einem reflektierenden Wandbild zum Leitthema „Klee“ gestaltet. Die Arbeiten werden Anfang November 2016 abgeschlossen.

Die gestaltete Unterführung markiert den Übergang vom Stadtteil Haaren in die freie Landschaft. Durch das reflektierende Wandbild in der Kurvensituation kann der Gegenverkehr künftig früher wahrgenommen werden, dies kann zur Verkehrssicherung beitragen. Die Unterführung wird auch von Fußgängern gut genutzt, auch für sie wird mit dem Wandbild die Unterführung aufgewertet.

I.3 Ortseingang Entenfeld Alt-Haarener Straße [Süd]

Gestalterische Aufwertung Dreiecksfläche

Im Bereich des südlichen Ortseinganges soll nach der Sanierung des Brückenbauwerkes die Dreiecksfläche vor dem Hochhaus umgestaltet werden. Die Brückensanierung ist in der mittelfristigen Planung, d.h. soll in 3-5 Jahren erfolgen.

Ggf. kann ein Vorschlag zur Aufwertung in Form von Baumpflanzungen auf dem Parkplatz bereits früher, in 2017 erfolgen und umgesetzt werden.

I.4 Kirchweg

Gestaltung von Unterführungen und Durchgängen

Die Attraktivierung des Durchgangs über den Kirchweg von der Alt- Haarener Straße zur Kochstraße in Form eines Wandbildes mit evtl. Beleuchtung muss weiter planerisch konkretisiert und mit dem Eigentümer abgestimmt werden.

V.11 Haarbachfenster

Durch eine Stahl-Rahmenkonstruktion wird der Bach im öffentlichen Raum erkennbar, der Blick in den Naturraum gerichtet. Die Maßnahme kann kurzfristig umgesetzt werden.

I.6 Denkmalplatz

Der Denkmalplatz als markanter Ort entlang der Alt-Haarener Straße soll als städtischer Raum gestärkt werden, der den Ortscharakter positiv stärkt und Gelegenheit zum Aufenthalt bietet. Der Denkmalplatz soll voraussichtlich 2017/2018 bearbeitet werden. Nach derzeitigem Stand ist eine Anpassung/Konkretisierung der im IHK dargestellten Planungsideen erforderlich. Im Mittelpunkt sollen die Erhaltung des Denkmals stehen, die Verbesserung der Übergänge zum Platz zu umgebenden Straßenräumen und attraktive Sitzmöglichkeiten.

Korridor- und Zeitübergreifende Maßnahmen:

V.4 Grüne Orte (Bank, Baum, Beet) - Definition von Siedlungsrändern, touristisches Leitkonzept

In Kooperation mit dem Bezirk wird ein Knotenpunktsystem für Wanderer erarbeitet. Die Konzeption und Planung wird derzeit zwischen Fachverwaltung und Bezirk abgeschlossen. Aktuell wird die Finanzierung der Umsetzung des Wegweisungssystems vor Ort zwischen den Beteiligten abgestimmt.

Energetisches und Lärmsanierungsprogramm

Ziel ist es vor allem die Eigentümer der Alt-Haarener entlang der Alt-Haarener Straße durch entsprechende Beratungsangebote zu mobilisieren und gemeinsam die Ziele des Lärmaktionsplanes in Verbindung mit einer energetischen Sanierung umzusetzen.

Für Haaren soll – ähnlich wie bei „Soziale Stadt Aachen-Nord“ der Verein altbauplus eine Beratung von Eigentümern vor Ort im Bezirk bieten. Zur Beauftragung von altbauplaus wird derzeit das inhaltliche Arbeitsprogramm erarbeitet. Angestrebt wird eine Aufnahme der Beratungstätigkeit ab voraussichtlich Mitte 2017 mit einer Laufzeit von 2 Jahren.

Anlage/n:

1. a) Verkehrsexpertenworkshop in Haaren am 27.01.2016 - Protokoll
b) Verkehrsexpertenworkshop in Haaren am 27.01.2016 - Anhänge zum Protokoll
2. Stadtteilspaziergänge „Rund um Grün und Wasser“ und „Haarener Stadträume“ am 15./16.04.2016 - Ergebnisse und Anregungen -
3. a) Haaren Ortsmitte Workshop Ortsexperten 29.04.2016 - Protokoll
b) Haaren Ortsmitte Workshop Ortsexperten 29.04.2016 - Anhänge zum Protokoll

Protokoll

zum Verkehrsexpertenworkshop in Haaren am 27.01.2016

Teilnehmer :

Stadtverwaltung Aachen:

FB 61/200: Angelika Hildersperger

FB 61/300: Uwe Müller (Abteilungsleitung), Katrin Ulbort, Gaby Mans, Katrin Holm, Matthias Schulz, Tobias Larscheid

FB 61/400: Friedrich Havertz

FB 61/500: Gertrude Helm (Abteilungsleitung), Isabelle Mehlhorn, Arne Doerry

FB 61/700: Regina Poth (Abteilungsleitung)

FB 36/20: Elfi Buchkremer (Abteilungsleitung)

FB 36/40: Klaus Meiners (Abteilungsleitung)

BA 3: Frank Prömpeler, Bezirksamtsleiter

Externe Teilnehmer:

Kathrin Driessen (ASEAG), Michael Volpert (LK-Argus Kassel), Jens Stachowitz (Moderation Prozess), Reinhold Baier (BSV Aachen), Folkert Kiepe (Rechtsanwalt), Tim von Winning (Baubürgermeister Stadt Ulm)

Moderation:

Hartmut Topp (topp.plan)



1. Begrüßung und Einführung ins Thema

Zu Beginn der Veranstaltung, ab 9.00 Uhr, begrüßt Frau Helm die Anwesenden und erläutert den Anlass und die Besonderheiten des Betrachtungsraumes. Herr Topp, der den Workshop moderiert, verortet in der Folge die vier wesentlichen Handlungsräume, die Alt-Haarener Straße mit dem Haarener Markt, den öffentlichen Raum rund um St. Germanus, den Friedensplatz sowie das Haarener Eck am Zusammenfluss von Wurm und Haarbach. Anhand einer Bilderfolge wird die Bestandssituation dargestellt und die Verkehrsbelastung thematisiert. Nach der Vorstellung des Tagesprogrammes, bittet Herr Topp die Anwesenden sich für die Begehung auf den Innenhof des Bezirksamtes zu begeben.

2. Begehung und Austausch vor Ort

Während der Begehung von 9.35 bis 10.50 Uhr werden die Workshopteilnehmer durch das Wettbewerbsgebiet geführt. Stationen sind St. Germanus, der Haarener Markt, die Alt-Haarener Straße, die Querungssituation zum Tuchmacherweg, das Haarener Eck, der Park am alten Friedhof sowie der Friedensplatz. Zum Ende der Begehung fasst Herr Topp seine Beobachtungen zusammen und erfragt die Eindrücke der Teilnehmer.

- Herr Topp beschreibt, dass die Bereiche am Friedensplatz und Rund um St. Germanus aus städtebaulicher Sicht klarer strukturiert und auf Parkraum verzichtet werden sollte. Es sollte ein Parkraumkonzept erstellt werden.
- Herr Baier spricht von drei unterschiedlich wahrgenommenen Raumsequenzen. Einen zusammenhängenden Bereich stellt für ihn die Alt-Haarener Straße mit der „Anger-Situation“ dar. Die zweite Raumeinheit bildet der Abschnitt um die Kirche. Einen dritten Bereich sieht Herr Baier in der Bebauung der zweiten und dritten Reihe, die keinen Bezug zum eigentlichen Straßendorf hat und eine Beliebigkeit aufweist.
- Herr von Winning hat die Alt-Haarener Straße durch die klare Fassung und den guten Zustand als grundsätzlich positiven Stadtraum wahrgenommen. Allerdings führt die klare Trennung zu teilweise problematischen Aufteilungen und Seitenraumbreiten. Potential sieht er vor allem am Anger, am Friedensplatz und am Haarener Eck.
- Frau Driessen weist ebenfalls auf das Ungleichgewicht der Seitenräume an der Alt-Haarener Straße hin. Der nördliche Gehweg ist im Bestand deutlich zu schmal.
- Frau Ulbort merkt an, dass eine hohe Verkehrsbelastung besteht, die Verlagerung von Verkehrsmengen jedoch schwer durchzuführen sein wird. Daher muss eine bauliche Verkehrsberuhigung und Reduktion der Fahrgeschwindigkeit erfolgen. Der Verkehr muss für die anliegenden Nutzungen verträglicher gestaltet werden.
- Herr Volpert spricht die räumlich funktionalen Defizite wie fehlende Radverkehrsanlagen, zu schmale Gehwege und mangelhaft ausgestattete Busverkehrsanlagen an.
- Herr Meiners weist auf die hohe Lärmbelastung hin und thematisiert ein LKW-Durchfahrtsverbot. Mit der Sparkasse und der Poststelle befinden sich für ihn Einrichtungen des täglichen Bedarfs nicht zentral genug.
- Herr Stachowitz bemerkt, dass viele Qualitäten vorhanden sind, die gehoben werden können und spricht der Haarener Mitte ein großes Potential zu.

3. Impulspräsentationen

Ab 11.10 Uhr werden vom Moderator und den externen Verkehrsexperten Reinhold Baier, Michael Volpert und Tim von Winning Gestaltungsbeispiele und verkehrliche Lösungen aus anderen Städten vorgestellt. Die Präsentationen sind dem Protokoll als PDF-Dateien angefügt. In der Folge werden die Inhalte kurz zusammengefasst.

- Herr Topp stellt Gestaltungsbeispiele aus den Städten Speyer, Biel (Schweiz), Lüneburg, Rudersberg, Göppingen, Tübingen und Haren (Niederlande) sowie Flawil (Schweiz), Bohmte und Aachen vor. Dabei vergleicht er die Situationen vor und nach den Umgestaltungsmaßnahmen. Das Beispiel Biel mit einer zur Alt-Haarener Straße ähnlichen Verkehrsbelastung von rund 12.000 Kfz/Tag und einer erfolgten Senkung auf 4000 Kfz/Tag zeigt, dass Gestaltung ein wirkungsvolles Instrument der Verkehrsmengenreduzierung ist. Entwurfsmerkmale sind bei diesem Beispiel die weiche Separation und der in der Folge zugelassene und entstandene hohe fußläufige Querverkehr.
- Herr Baier präsentiert zum Thema Shared-Space und Begegnungszonen Beispiele und Forschungsergebnisse. Er unterstreicht zu Beginn, dass man Querverkehre benötigt um den MIV zu entschleunigen. Bei hohen Verkehrszahlen kann dabei ein Schutzraum in Mittellage erforderlich sein, dieser kann durch Straßenraumelemente wie z.B. Laternen gegliedert werden.
Herr Baier weist darauf hin, dass sich die untersuchten und in der Präsentation vorgestellten Straßen- und Platzräume in der Gestaltung deutlich von den angrenzenden Straßennetzen unterscheiden. Herr Baier konkretisiert, dass die Fallbeispiele dem Prinzip der weichen Separation folgen und die Oberflächen der Fahrbahnen den Seitenräumen angepasst sind. Kfz-Fahrer nehmen sich bei hohen Fußgängeraufkommen zu Gunsten der Fußgänger zurück, wobei das Geschwindigkeits- und Interaktionsverhalten für T 20-Zonen ähnliche, z.T. bessere Ergebnisse zeigt. Herr Baier schließt daraus, dass das straßenverkehrsrechtliche Instrumentarium in Deutschland ausreicht.
- Herr Volpert thematisiert in seiner Präsentation städtebauliche und straßenräumliche Maßnahmen zur Lärminderung. Er legt dar, dass der Lärmaktionsplan entlang der Alt-Haarener Straße 1.800, von starkem Lärm betroffene Bewohner ausweist. Der integrierte Lärmaktionsplan beinhaltet ein umfangreiches Maßnahmenpaket um die Lärmsituation im Stadtgebiet Aachen zu verbessern. Auch Herr Volpert sieht eine gute Gestaltung als entscheidend für eine Verkehrsberuhigung und Entschleunigung des MIV an. Neben der Geschwindigkeit ist die Stetigkeit ein wichtiger Aspekt bei der Lärmreduzierung. Die Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h führt zu einer Lärminderung um 3 dB(A), was einer vergleichbaren Lärminderung durch eine Halbierung der Verkehrsmenge entspricht. Die Ausweisung von Tempo 30 ist als effektive und kostengünstige Maßnahme zur Lärminderung zu bewerten.
- Herr von Winning stellt Umgestaltungsprojekte aus Ulm und Tübingen und deren Prozessabläufe vor. Er nennt Gestaltungsgrundlagen des Straßenraumentwurfes und berichtet von durchgeführten Beteiligungsverfahren. Laut Tim von Winning erhöht eine intensive Beteiligung die Akzeptanz und schafft eine größere Legitimation von Planung. Dabei ist entscheidend, dass man in der Vorbereitung des Beteiligungsverfahrens dessen Art und Umsetzung durchdenkt, da es je nach Projekt und Umfang nicht das eine Verfahren gibt, das immer passt. Die Intensität der Beteiligungsform muss an den Öffentlichkeitsgrad angepasst werden. Wichtig sei die frühzeitige Einbindung und Transparenz des Verfahrens. Es muss transportiert werden, dass aus einem Beteiligungsverfahren keine Entscheidungskompetenz hervorgeht, jedoch lokales Wissen gebündelt werden und Projekte somit auf ein höheres Niveau gehoben werden können.

Herr Topp sammelt im Anschluss an die Vorträge Reaktionen und Anmerkungen der Anwesenden.

Anmerkungen zum Thema Verkehr:

- Frau Poth beschreibt, dass die Mehrkosten von Flüsterasphalt gemessen am Nutzen sehr gering ausfallen, so dass man diese bei einer Umbaumaßnahme in Kauf nehmen sollte. Außerdem muss ein Gestaltungsprinzip gefunden werden, dass die Rücksichtnahme des MIV nötig macht. Dies könne ein durch die Gestaltung des Straßenraumes ermöglichter und sicherer Querverkehr von Fußgängern sein. Die Diskussion der Geschwindigkeitsbegrenzung könnte somit in den Hintergrund treten.
- Herr Havertz weist darauf hin, dass es sich bei der Alt-Haarener Straße um eine Landesstraße mit erheblichem Durchgangsverkehr und eine Autobahnbedarfsumleitung handelt und sieht kaum Chancen die Geschwindigkeit auf unter 50 km/h zu reduzieren. Außerdem sei die Frage der zulässigen Geschwindigkeit schon in der Planungsphase relevant, da sich hiernach die Anlage von Radverkehrsanlagen richte.
- Herr Stachowitz führt an, dass in den Vorträgen deutlich wurde, dass sich die Kfz-Fahrer an den örtlichen Gegebenheiten und weniger an der Geschwindigkeitsbeschilderung orientieren. Es existiert eine Differenz zwischen den Vorgaben und dem faktischen Nutzen der Straße. Das Wesentliche ist eine geschwindigkeitsmindernde Gestaltung.
- Herr von Winning erläutert, dass man für den Haarener Markt eine andere Regelung als in den angrenzenden Straßenräumen benötige, da der Raum auch besondere Anforderungen habe. Er weist darauf hin, dass bei den in seinem Vortrag benannten Projekten in Ulm und Tübingen zu Beginn nicht über die Geschwindigkeit oder die verkehrsrechtliche Einordnung gesprochen wurde. Er empfiehlt keine gesonderten Radverkehrsanlagen zu planen, da diese die Fahrbahn massiver machen und die dort gefahrene Geschwindigkeit erhöhen würden. Die Rahmenbedingungen, die man z.B. für die Radverkehrsführung formuliert, muss man anhand von Alternativen abwägen, da jede Einschränkung innovative Lösungen verhindern kann.
- Frau Helm legt dar, dass der Fördergeber eine Lärmreduzierung fordere. Das Umgestaltungsprojekt muss aufzeigen, was mit den momentanen Regelungsinstrumenten möglich ist und wo weitere Potentiale liegen.
- Herr Volpert weist auf das große Defizit bei der heute bestehenden Radverkehrsführung hin und argumentiert, dass bei den aktuellen Verkehrsmengen eine Radverkehrsführung ohne gesonderte Anlage nicht möglich sei. Für eine gemischte Führung sei Tempo 30 erforderlich.
- Herr Müller beschreibt, dass die Geschwindigkeitsvorgabe nicht auf lokaler Ebene, sondern bei der obersten Landesbehörde getroffen werde.

Anmerkungen zum Thema Beteiligung:

- Frau Helm erläutert, dass die Form der Beteiligung in der Folge des Workshops entwickelt werde. Welche Form der Prozessbegleitung geeignet sei, hänge von den Akteuren und Schlüsselpersonen ab, die man für das Vorhaben interessieren könne. Wichtig sei es, unterschiedliche Gruppen gezielt einzubinden, so könne man z.B. mit Schülern eine gesonderte Beteiligungsveranstaltung durchführen. Ob ein „Runder Tisch“ eine geeignete Beteiligungsform für die Schlüsselpersonen darstelle, müsse konkretisiert werden.
- Frau Hildersperger regt an mit Schlüsselpersonen aus Haaren bzw. dem Gemeinderat gemeinsame Exkursionen durchzuführen und Positivbeispiele zu besichtigen. Auch Fotos oder Videos von Gestaltungsbeispielen in räumlich ähnlichen Situationen können hilfreich sein. Die Umgestaltung der Hauptstraße in Vaals, als auch der Tempelgraben wären nahegelegene Beispielräume.
- Frau Mans weist darauf hin, dass der ADFC frühzeitig zu beteiligen ist, um alternative Lösungen abzuwägen.

Anmerkungen zum Workshop / Ergebnissicherung:

- Herr Stachowitz regt an, dass man Fragen, die man am Workshoptag selbst nicht klären kann, festhält. Konkret bezieht er sich auf die Fragestellung der Radverkehrsführung.

Herr Topp eröffnet gegen 13.00 Uhr die Pause.

4. Präsentationen der Verwaltung

Nach der Pause werden von Herrn Müller Fakten zur verkehrlichen Situation der Alt-Haarener Straße vorgestellt. Herr Meiners erläutert die Erkenntnisse aus der Lärmaktionsplanung und Frau Helm legt die derzeitigen Überlegungen zum Integrierten Handlungskonzept und Verfahren dar.

- Herr Müller stellt neben Querschnitten der Alt-Haarener Straße den Modal Split Haarens im Vergleich zur Gesamtstadt vor. Der Anteil des Fußverkehrs ist in den letzten 20 Jahren stark zurückgegangen, in Haaren beträgt der Anteil nur 11 % am Modalsplit, der Anteil in der Gesamtstadt ist doppelt so hoch. Auffällig ist der geringe Fahrradverkehrsanteil mit nur 2 % (Gesamtstadt ca. 11 %). Der MIV-Anteil beträgt 58 % (Gesamtstadt ca. 41 %) und ist in den letzten Dekaden deutlich gestiegen. Der ÖPNV hat mit 17 % einen etwas höheren Anteil als in der Gesamtstadt. Die Angaben zu Haaren können laut Herrn Müller nicht als repräsentativ angesehen werden. Der höchste Belastungswert der dargestellten Querschnitte beträgt am Haarener Markt 13.344 Fahrzeuge zwischen 7.00 und 19.00 Uhr. Die Daten zum Fußverkehr sollten erweitert werden, da nur Angaben zur Querung vor dem ehemaligen Bezirksamt vorliegen. Das Netz der ausgeschilderten Radrouten weist in Haaren eine Lücke auf, das Radfahren in Haaren ist zurzeit problematisch. Die ÖPNV-Anlagen in Haaren sind deutlich verbesserungswürdig. Die Fahrgastzahlen in Haaren steigen nur gering an, viele Fahrgäste durchqueren Haaren auf dem Weg ins Aachener Zentrum. Herr Müller stellt die aktuelle Umgestaltung der oberen Alt-Haarener Straße unter dem Aspekt der Radverkehrsführung vor. Bergab wird der Radverkehr gemischt geführt, nur bergauf wird ein Schutzstreifen markiert. Für den Ortseingang, Jülicher Straße Ecke Wurmbenden gibt es eine erste Planungsidee, der Ortseingang bietet großes Verbesserungspotential.
- Herr Meiners legt dar, dass Haaren der am stärksten lärmbelastete Bereich in Aachen ist. Die Lärmbelastung ist in den letzten 20 Jahren konstant. Die Luftbelastung nimmt zwar ab, jedoch sind immer noch hohe lufthygienische Probleme vorhanden. Zur Reduzierung der Verkehrsmenge in Haaren hat eine Pfortnerungsmaßnahme an der Kreuzung Jülicher Straße Ecke Prager Ring beigetragen. Dabei wurden mehr Abbiegespuren auf den Ring und eine gesonderte Busspur anstelle zweier Geradeausspuren eingerichtet. Laut Herrn Meiners sollte es die Strategie sein, die Durchgangsverkehre im Haarener Zentrum zu reduzieren und den Radverkehr und ÖPNV weiter zu fördern. Innerhalb Haarens sollten die Bedingungen für Nahmobilität deutlich verbessert werden, um den MIV-Anteil zu reduzieren.
- Frau Helm beschreibt, dass im Bezirk Haaren 12.000 Einwohner leben, davon 8.500 im Planungskorridor, darin ca. 3.150 entlang der Alt-Haarener Straße. An dieser befindet sich stark belasteter Wohnraum, auch Leerstände sind vorhanden. Haaren braucht im Zentrum neue Qualitäten, heute begeben sich viele Haarener in andere Stadtbezirke um ihre Freizeit zu verbringen oder Einkäufe zu erledigen. Man benötigt in Haaren Funktionen, die über das reine Wohnen hinausgehen. Um attraktive innerörtliche Ziele mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen, kann die Umgestaltung des Areals um St. Germanus dienen; ein zentraler Kirchplatz mit klaren Raumkanten und ruhiger, geschützter Atmosphäre könnte entstehen. Frau Helm weist auf die Abfolge von unterschiedlichen Räumen entlang des Straßenverlaufes der Alt-Haarener Straße hin. Es wird eine Vielzahl von Profilen benötigt. Nicht nur der Straßenraum der Alt-Haarener Straße soll entwickelt, sondern auch die Qualität der Grünräume entlang der Gewässer gehoben werden. Wichtig ist Frau Helm, dass das Wettbewerbsverfahren eine offene Form aufweist, in der es immer wieder zu Diskussionen kommen kann und ein hoher Grad an Rückkopplungen gegeben ist. Frau Helm stellt den vorläufigen Ablaufplan dar und weist darauf hin, dass gerade bei den folgenden Prozessschritten, den Stadtteilspaziergängen und dem Schlüsselpersonenworkshop die Identifikation und Aufmerksamkeit der Bewohner gesteigert werden sollen. Nach dem Schlüsselpersonenworkshop sind die Frage- bzw. Aufgabenstellung für das Verfahren zu konkretisieren.

5. Diskussionsrunde

Aufgrund der Vielzahl an Diskussionsbeiträgen werden diese in der Folge zusammengefasst dargestellt und nach Themen geordnet. Am Ende jeden Themenpunktes wird das Resümee von Herrn Topp vom Abschluss der Veranstaltung gesondert aufgeführt.

- Verkehr:

Es wird darauf hingewiesen, dass der entscheidende Faktor für die Querschnittsaufteilung die Bedürfnisse des Busverkehrs im Begegnungsfall sind. Nicht die Verkehrsmenge ist für die Gestaltung entscheidend. Die Attraktivität der Durchfahrung für den MIV soll künftig deutlich zurücktreten gegenüber den kleinräumigen Bewegungsbedingungen für alle Verkehrsarten. Ziel des Wettbewerbes sollte die Gestaltung eines hochwertigen Straßenraumes sein, bei dem nicht die verkehrsrechtliche Vorgabe die real gefahrene Geschwindigkeit bestimmt, sondern die Gestaltung. Vorrangiges Ziel ist es den öffentlichen Raum aufzuwerten, dem gegenüber tritt das Ziel einer Reduzierung der MIV Verkehrsmengen zurück. Ob eine Verlagerung oder Minderung der Verkehrsmengen erfolgen wird, kann nicht garantiert werden. Jedoch wird voraussichtlich die gefahrene Geschwindigkeit reduziert und der Verkehr so verträglicher.

Zur Gestaltung des Straßenraumes wird mehrfach auf das Prinzip der sanften Separation verwiesen, das Hochbord als Fahrbahnbegrenzung in der Ortsmitte sei überholt.

Es muss geklärt werden, wie der Radverkehr sicher geführt werden kann. Die Wettbewerbsteilnehmer sollten hierzu eine Aussage erarbeiten.

Ein Parkraumkonzept muss erstellt werden. Es wird in Frage gestellt, ob die Stellplatzproblematik im öffentlichen Raum gelöst werden kann und gelöst werden muss. Dazu sind vor dem Verfahren klare Aussagen zu treffen.

Es stellt sich die Frage, ob die Busverkehrsanlagen neben der Fahrbahn angeordnet werden sollten oder ob diese auch zur Entschleunigung des Verkehrs beitragen können. Nach Einschätzung der ASEAG sollte eine gesonderte Anordnung gewählt werden.

Resümee von Herrn Topp:

Die verkehrlichen Randbedingungen sollten in den nächsten Stufen des Prozesses, im Vorlauf zu den Entwurfsmaßnahmen, mit den Schlüsselpersonen und der Politik sondiert werden. Dies kann auch ein verwaltungsinterner Prozess sein und muss nicht zum Bestandteil des Kooperativen Verfahrens werden.

Ebenfalls sollte im Vorlauf ein Parkraumkonzept erarbeitet werden.

- Verfahren:

Man sollte sich auf einige wenige bindende Rahmenbedingungen bzw. Vorgaben beschränken, um dem Prozess eine Offenheit zu gewähren und um einen positiven Input zu bekommen. Bei der Erarbeitung von Rahmenbedingungen sollte in Alternativen gedacht werden und zwar nicht nur im Schnitt, sondern auch im Ablauf des Straßenraumes. Man sollte vor einem Wettbewerb anhand von Alternativen diskutieren.

Es gibt Themen, die man vorab besprechen muss, da sie sehr entwurfsentscheidend sein werden. Zielkonflikte sind zu identifizieren und vor einem Entwurfsverfahren transparent zu machen. Verwiesen wird auf die Fragestellung der Radverkehrsanlagen und der Geschwindigkeitsbegrenzung.

Es wird deutlich, dass ein klassisches Wettbewerbsverfahren nicht die passende Prozessform darstellt. Man benötigt ein Verfahren, das ein Höchstmaß an Beteiligung ermöglicht. Als Idee wird die Kombination von Schlüsselpersonen und Architekturteams in Arbeitsgruppen aufgeworfen.

Thematisiert wird das Konzept des Kooperativen Verfahrens: Eine Mehrfachbeauftragung von Büros, die parallel Entwurfsvorschläge erarbeiten und dann mehrphasig öffentlich zur Diskussion stellen. Die Mehrstufigkeit spielt eine wichtige Rolle.

Als Beispiel wird das Beteiligungskonzept der Parkstadt Süd in Köln positiv hervorgehoben.

Resümee von Herrn Topp:

Die Frage, ob es sich um einen Wettbewerb oder um ein Kooperatives Verfahren handeln wird, muss konkretisiert werden. In jedem Fall ist der weitere Prozess zu definieren und zu überdenken. Ebenfalls stellt sich die Frage, ob der Betrachtungsraum ausgeweitet werden soll bzw. wie der Bearbeitungsraum konkret abgegrenzt wird.

- Abschnittsbildung:

Es gibt innerhalb der Anwesenden die Präferenz zur Abschnittsbildung des Straßen- und Bearbeitungsraumes, da es unterschiedlichste Stadträume mit eigenen Anforderungen und Nutzungen gibt. Die Frage, ob die Abschnittsdefinition von den Wettbewerbsteilnehmern selbst zu leisten ist oder vorgegeben werden sollte muss noch geklärt werden.

(Anmerkung G. Helm: der bewilligte Förderantrag gibt hier den Weg vor, indem er für den gesamten Bereich auf die Planung abzielt, aber bereits für die erste Förderstufe in den Bereichen „Rund um St. Germanus“ und entlang der Wurm und des Haarbaches am Tuchmacherweg Realisierungsmittel bewilligt hat.)

- Offenlegung des Haarbaches

Es erscheint den Anwesenden nicht vorrangig, ob es zu einer tatsächlichen Offenlegung des Haarbaches kommt oder ob das Wasser inszeniert wird. Wichtig ist, dass Wasser zu einem entwurfsrelevanten Thema wird. Es müssen Entscheidungsgrundlagen erarbeitet werden, um zu überprüfen welche Varianten denkbar und finanzierbar sind.

Resümee von Herrn Topp:

Es muss geprüft werden, ob die Machbarkeitsstudie zur Offenlegung des Haarbaches als Entscheidungsgrundlage ausreicht, oder ob man weitere Untersuchungen anstellen muss. Dies ist eine verwaltungsinterne Abstimmung.

Frau Helm bedankt sich zum Ende der Veranstaltung bei den Anwesenden. Sie verdeutlicht, dass man einen offenen Prozess gestalten möchte. Die Veranstaltung endet gegen 15.45 Uhr.





St. Germanus, Alt-Haarener Straße



vor 1990

Speyer Domplatz Am Museum

Verkehrsberuhigter Bereich

nach 1990



Foto: Stadt Speyer

1990: 2000 Jahre
Stadtjubiläum

Entwurf: Ungers. Foto: Landry

16 von 185 in Zusammenstellung

Am Museum



Domplatz





ca. 10.000 Kfz pro Tag



ca. 7.000 Kfz pro Tag
18 von 185 in Zusammenstellung





Biel, Schweiz Zentralplatz

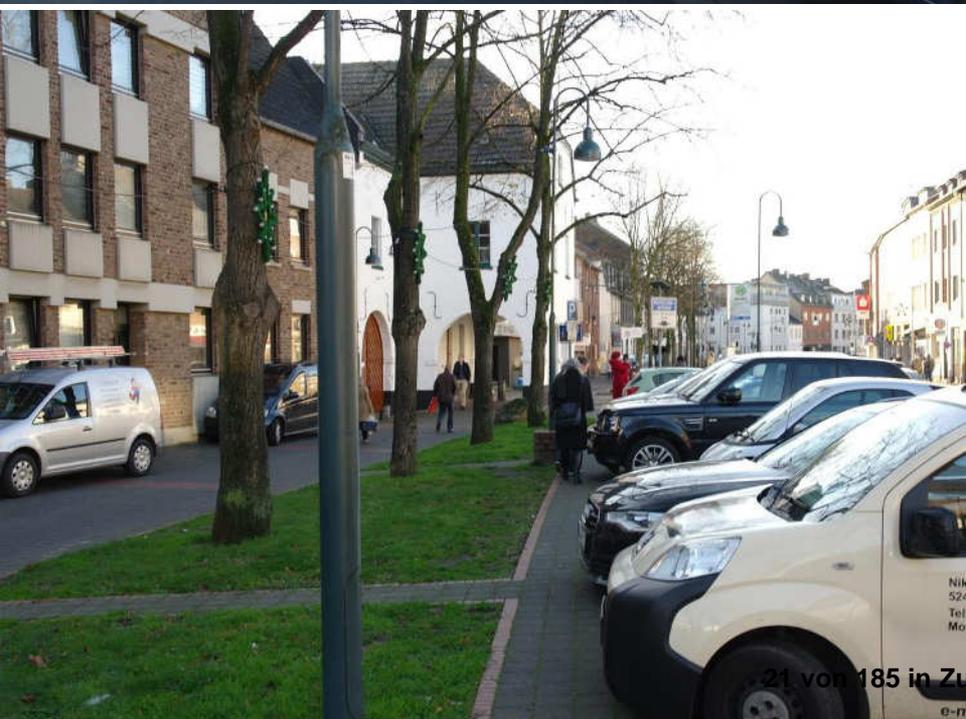
Begegnungszone

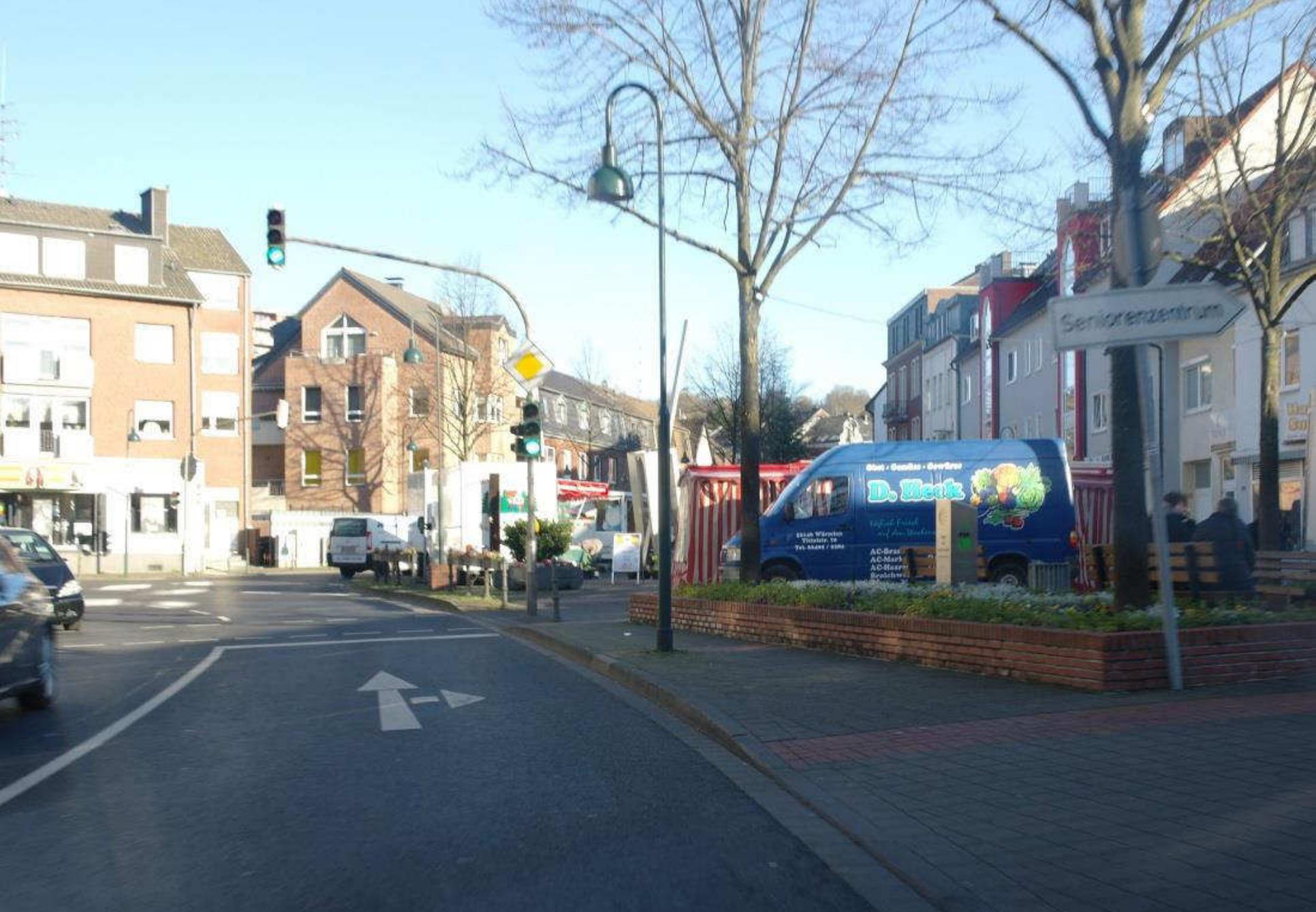
ca 12.000 Kfz pro Tag,
davon ca 1.000 Busse

5.500 Velos pro Tag









Markt am Anger, Alt-Haarener Straße / Haarener Gracht

Lüneburg Am Sande



23 von 185 in Zusammenstellung



Fotos: Topp

Rudersberg

Rems-Murr-Kreis BW

Kleinzentrum
4.000 E



Fotos: Gemeinde Rudersberg



ca. 10.000 Kfz pro Tag

7 % Lkw

24 von 185 in Zusammenarbeit

„Gemeinsamer Verkehrsraum“



Foto: Gemeinde Rudersberg



Biel, Begegnungszone Zentralplatz

26 von 185 in Zusammenstellung

Göppingen Hauptstraße

Verkehrsberuhigter
Geschäftsbereich, 20 km/h
6.500 Kfz pro Tag
(Fotos: Topp)





Foto: Thiemann-Linden



Fotos: Stadt Göppingen



2011

Tübingen Friedrichstraße

Foto: Topp

Südliche Innenstadt
Geschäftsstraße
12.000 Kfz pro Tag
Umbau 2014/15



2015

29 von 185 in Zusammenstellung

Foto: Stadt

9:30



Tübingen Friedrichstraße

entspannter Aufenthalt
bei 12.000 Kfz pro Tag

12:30



14:00





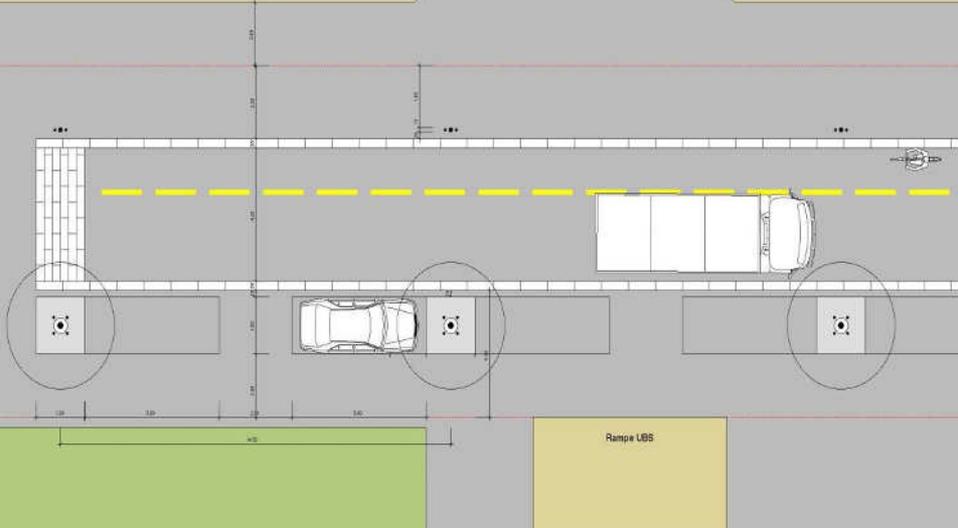
Haren: Rijksstraatweg mit ca. 8.000 Kfz pro Tag
Lieferrn, kein Parken außer Behinderte (Foto: Leven)



bis 2006

seit 2006

Flawil, Bahnhofstrasse





Bohmte Ortsdurchfahrt

ca. 12.500 Kfz pro Tag,
10 % Lkw
Kreisverkehr

vorher / nachher
(Fotos: Gemeinde Bohmte)



Pflasterflächen zu groß
und zu wenig gegliedert,
deshalb eintönig



Bohmte
Bremer Straße
12.500 Kfz pro Tag

vorher / nachher
(Fotos: Gemeinde Bohmte)



Blindenleitstreifen wirken
fremd und aufgesetzt.
Aufenthaltsqualität wurde
nicht verbessert.

Aachen Templergraben



Foto: Stadt Aachen



Foto: Placzek-Brandt

pro Werktag:
11.000 FG längs
9.000 FG quer
1.700 Fahrräder
5.800 Kfz





Foto: Kothe

Hauptstraße Göppingen (55.000 E, Kernstadt 27.000 E)
Abfolge 20er-Zone, 7 km/h, Fußgängerzone

„Shared Space“ – Beispiele und Forschungsergebnisse

Expertenworkshop Aachen-Haaren

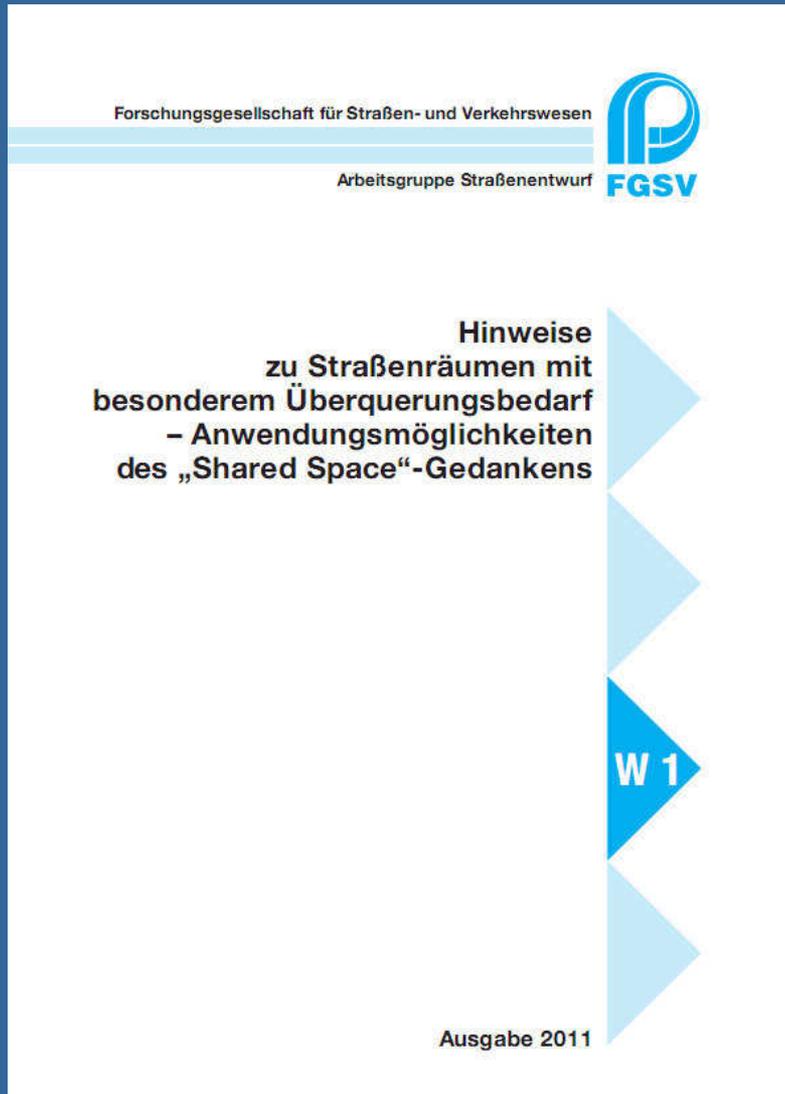
Dr.-Ing. Reinhold Baier

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH AACHEN

Aachen, 27. Januar 2016

„Shared Space“ – Beispiele und Forschungsergebnisse



„Shared Space“ – Beispiele und Forschungsergebnisse

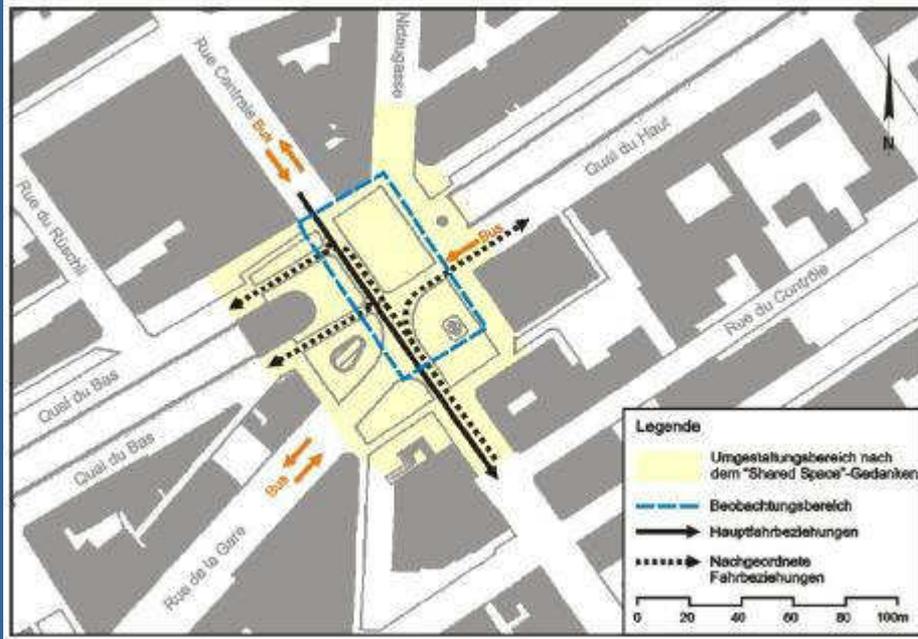
Untersuchte Fallbeispiele

(n = 17)

Raumtyp	Komplexität	Kfz-Verkehr [Kfz/24h]	Querverkehr [FG+Rad/24h]	Verkehrsrechtliche Ausweisung	Fallbeispiel	
Platz- raum Fahrbah n mittig	K 1	mittel	gering		Aarberg (CH), Stadtplatz	
		hoch	sehr hoch		Duisburg, Hamborner Altmarkt	
	K 2	gering	hoch		Gladbeck, Willy-Brandt-Platz	
			sehr hoch		Biel (CH), Zentralplatz	
		mittel	mittel		Kevelaer, Roermonder Platz	
			sehr hoch	hoch		Schwetzingen, Schlossplatz
	K 3	sehr hoch	mittel		Duisburg, Opernplatz	
			hoch		Bad Aibling, Marienplatz	
	Platz- raum Fahrbah n seitlich	K 1	gering	gering		Römhild, Markt
			sehr hoch	gering		Duisburg, Großenbaum
sehr hoch					Ulm, Neue Straße	
K 2		hoch	mittel		Duisburg, Hochemmericher Markt	
Straßen- raum		K 1	mittel	mittel		Grenchen (CH), Solothurnstr.
	hoch		mittel		Langenfeld, Hauptstraße	
	K 2	hoch	gering		Coburg, Theaterplatz	
	K 3	sehr hoch	gering		Rottweil, Hochbrücktor- /Hauptstr.	

„Shared Space“ – Beispiele und Forschungsergebnisse

Platzräume mit mittlerer Fahrbahn Stadt Biel (CH)

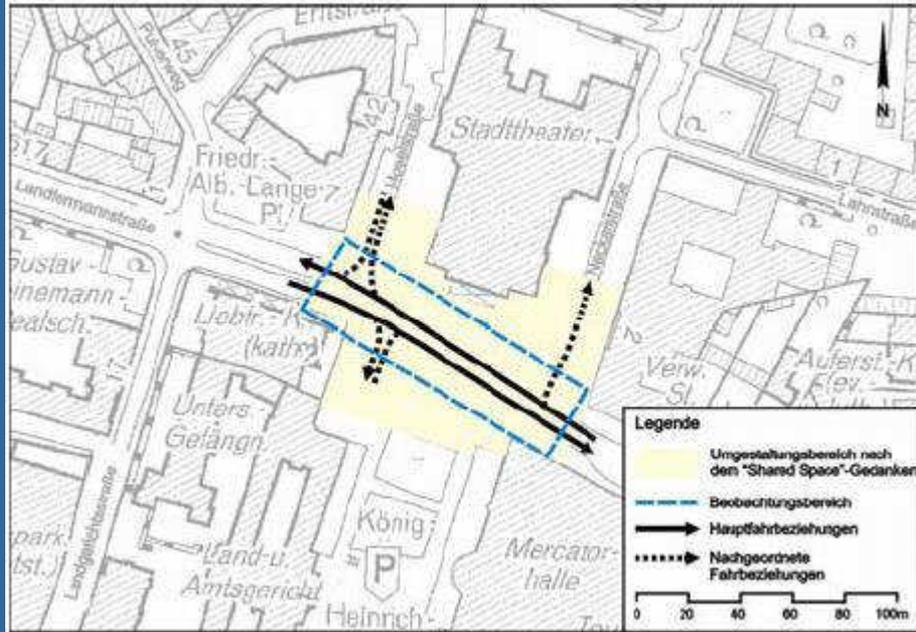


Verkehrliche Kenngrößen

Kfz-Längsverkehr [Kfz/12h]	4.196
DTV [Kfz/24h]*	5.100
SV-Aufkommen [SV/12h]	467
ÖV-Aufkommen [Busse/12h]	239
Querverkehr [Fuß+Rad/12h]**	16.728
DTV [Fuß+Rad/24h]*	20.900
*hochgerechnet **im Beobachtungsbereich	

„Shared Space“ – Beispiele und Forschungsergebnisse

Platzräume mit mittiger Fahrbahn Stadt Duisburg



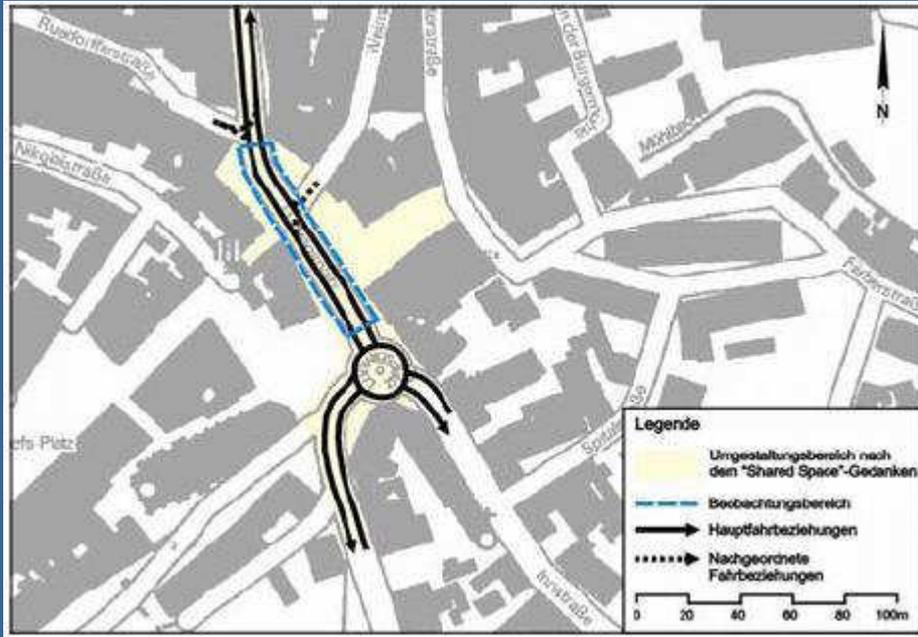
Verkehrliche Kenngrößen

Kfz-Längsverkehr [Kfz/12h]	12.710
DTV [Kfz/24h]*	13.700
SV-Aufkommen [SV/12h]	189
ÖV-Aufkommen [Busse/12h]	128
Querverkehr [Fuß+Rad/12h]**	6.218
DTV [Fuß+Rad/24h]*	7.800

*hochgerechnet **im Beobachtungsbereich

„Shared Space“ – Beispiele und Forschungsergebnisse

Platzräume mit mittiger Fahrbahn Stadt Rosenheim

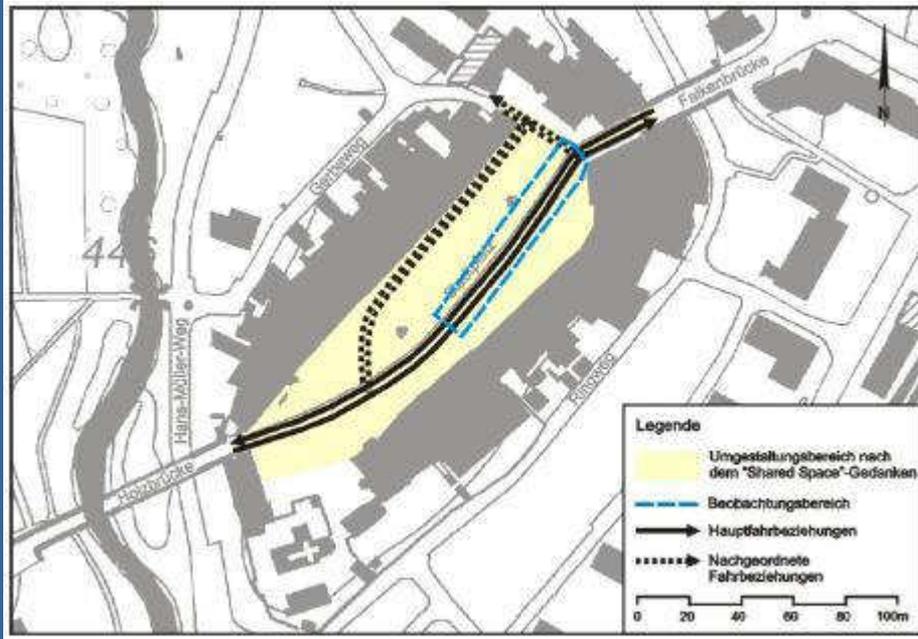


Verkehrliche Kenngrößen

Kfz-Längsverkehr [Kfz/12h]	9.104
DTV [Kfz/24h]*	11.800
SV-Aufkommen [SV/12h]	196
ÖV-Aufkommen [Busse/12h]	0
Querverkehr [Fuß+Rad/12h]**	6.489
DTV [Fuß+Rad/24h]*	8.100
*hochgerechnet **im Beobachtungsbereich	

„Shared Space“ – Beispiele und Forschungsergebnisse

Platzräume mit seitlicher Fahrbahn Stadt Aarberg (CH)

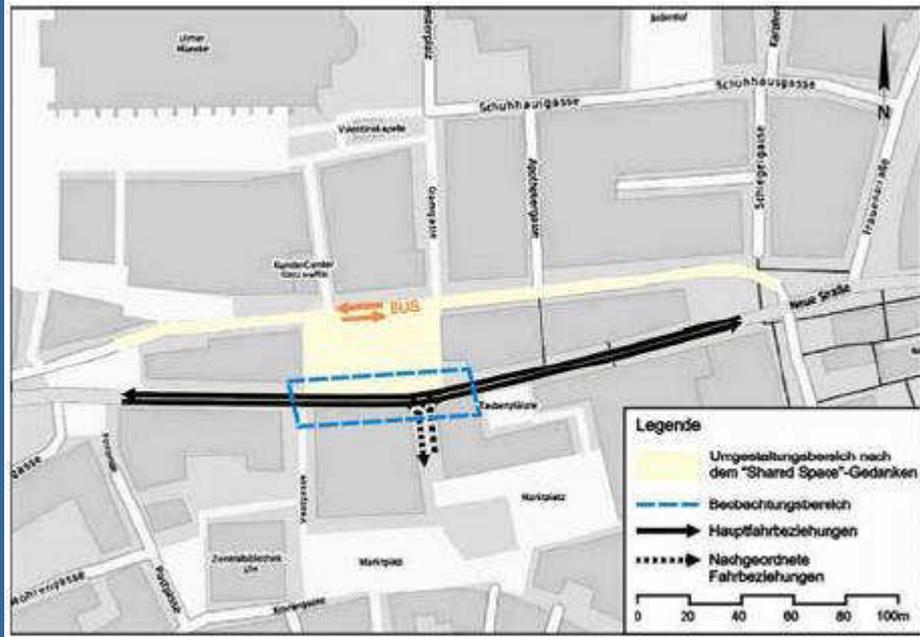


Verkehrliche Kenngrößen

Kfz-Längsverkehr [Kfz/12h]	5.167
DTV [Kfz/24h]*	6.200
SV-Aufkommen [SV/12h]	140
ÖV-Aufkommen [Busse/12h]	0
Querverkehr [Fuß+Rad/12h]**	935
DTV [Fuß+Rad/24h]*	1.200
*hochgerechnet **im Beobachtungsbereich	

„Shared Space“ – Beispiele und Forschungsergebnisse

Platzräume mit seitlicher Fahrbahn Stadt Ulm



Verkehrliche Kenngrößen

Kfz-Längsverkehr [Kfz/12h]	12.212
DTV [Kfz/24h]*	14.200
SV-Aufkommen [SV/12h]	313
ÖV-Aufkommen [Busse/12h]	0
Querverkehr [Fuß+Rad/12h]**	15.594
DTV [Fuß+Rad/24h]*	19.500

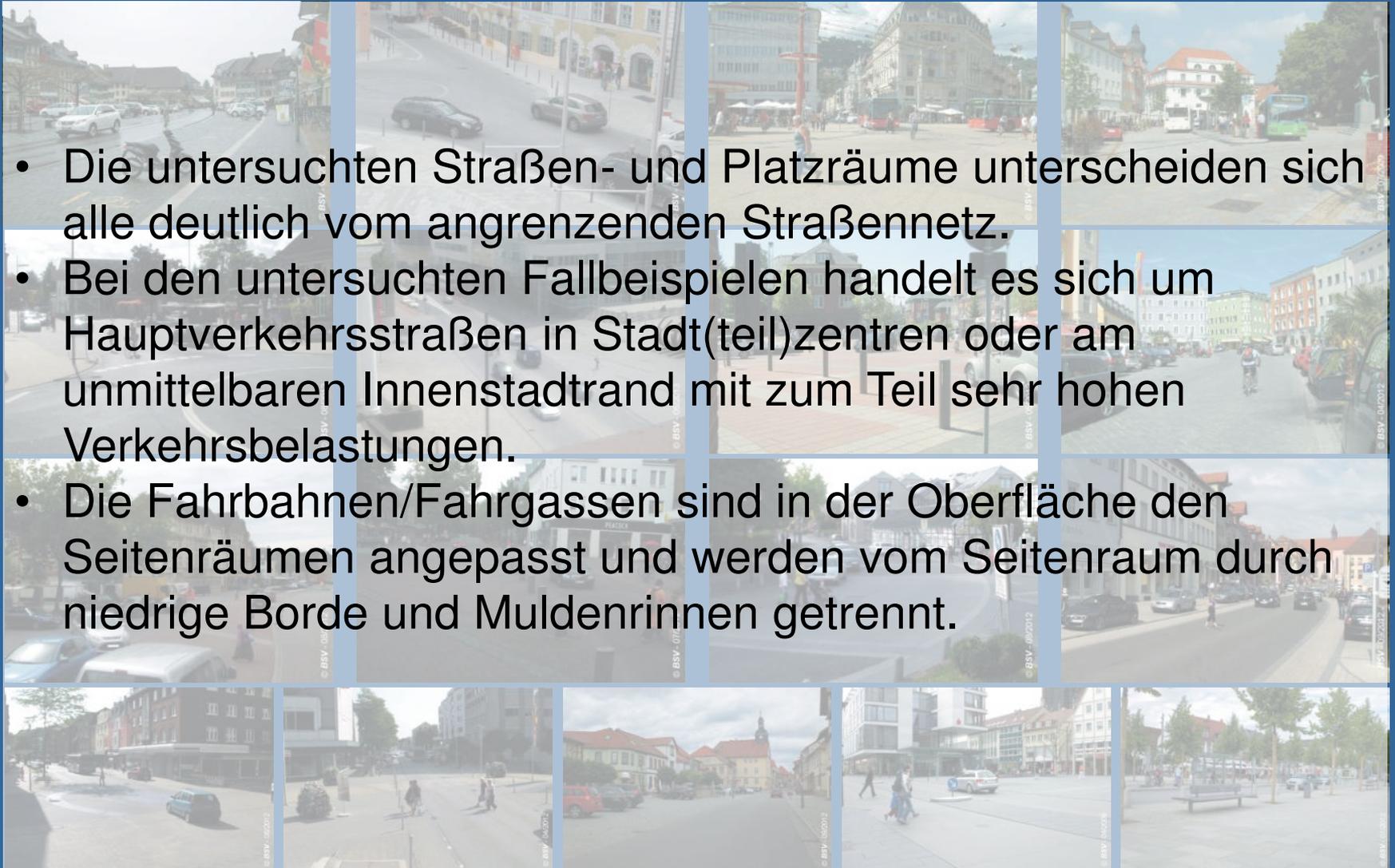
*hochgerechnet **im Beobachtungsbereich

„Shared Space“ – Beispiele und Forschungsergebnisse

Merkmale der Fallbeispiele

(n = 17)

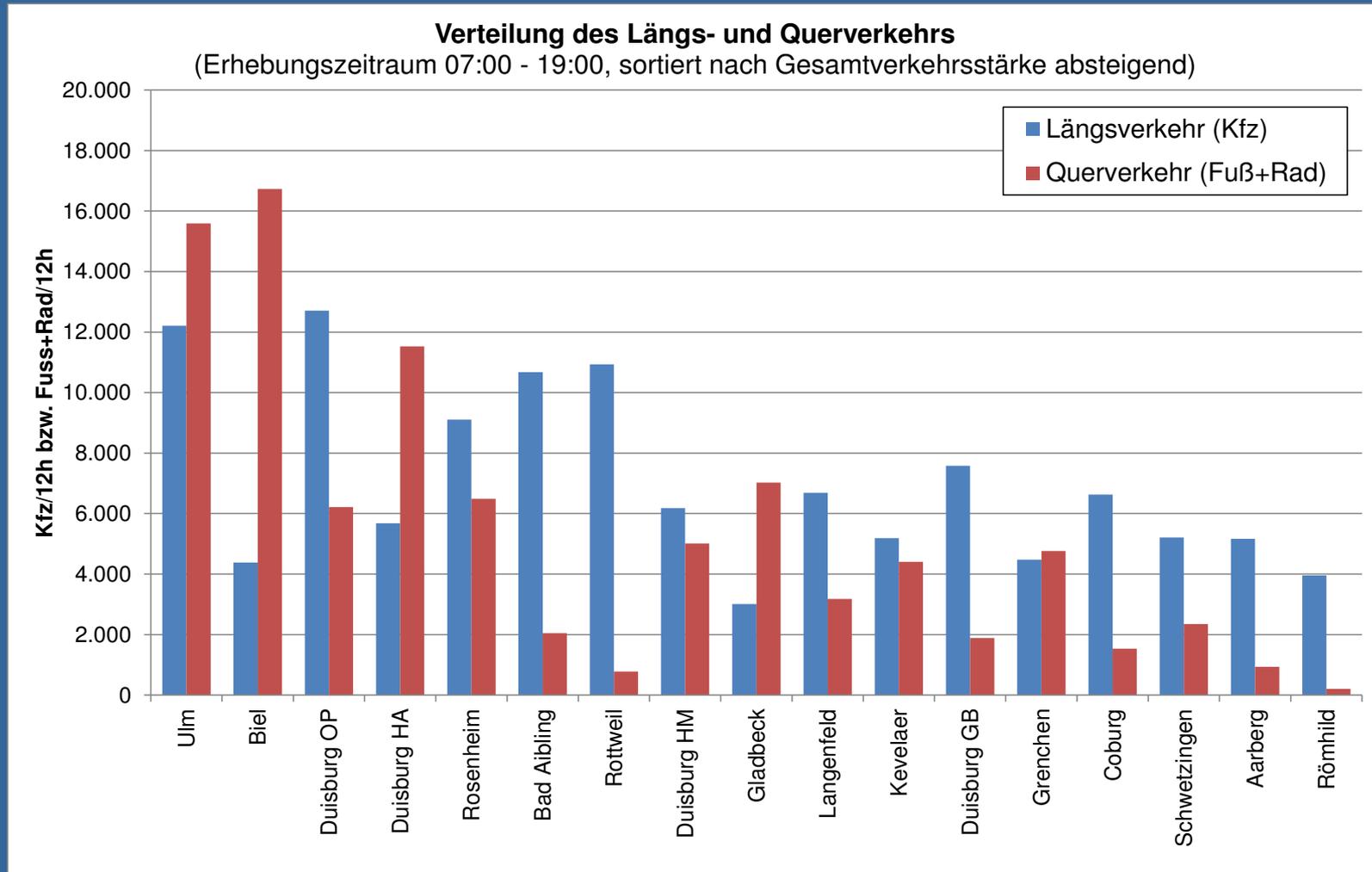
- Die untersuchten Straßen- und Platzräume unterscheiden sich alle deutlich vom angrenzenden Straßennetz.
- Bei den untersuchten Fallbeispielen handelt es sich um Hauptverkehrsstraßen in Stadt(teil)zentren oder am unmittelbaren Innenstadtrand mit zum Teil sehr hohen Verkehrsbelastungen.
- Die Fahrbahnen/Fahrgassen sind in der Oberfläche den Seitenräumen angepasst und werden vom Seitenraum durch niedrige Borde und Muldenrinnen getrennt.



„Shared Space“ – Beispiele und Forschungsergebnisse

Untersuchungsergebnisse - Verkehrsstärken (n = 17)

Den Verkehrsstärken im Kfz-Verkehr stehen sehr unterschiedliche, z. T. wesentlich höhere Verkehrsstärken im Querverkehr (Fuß und Rad) entgegen.

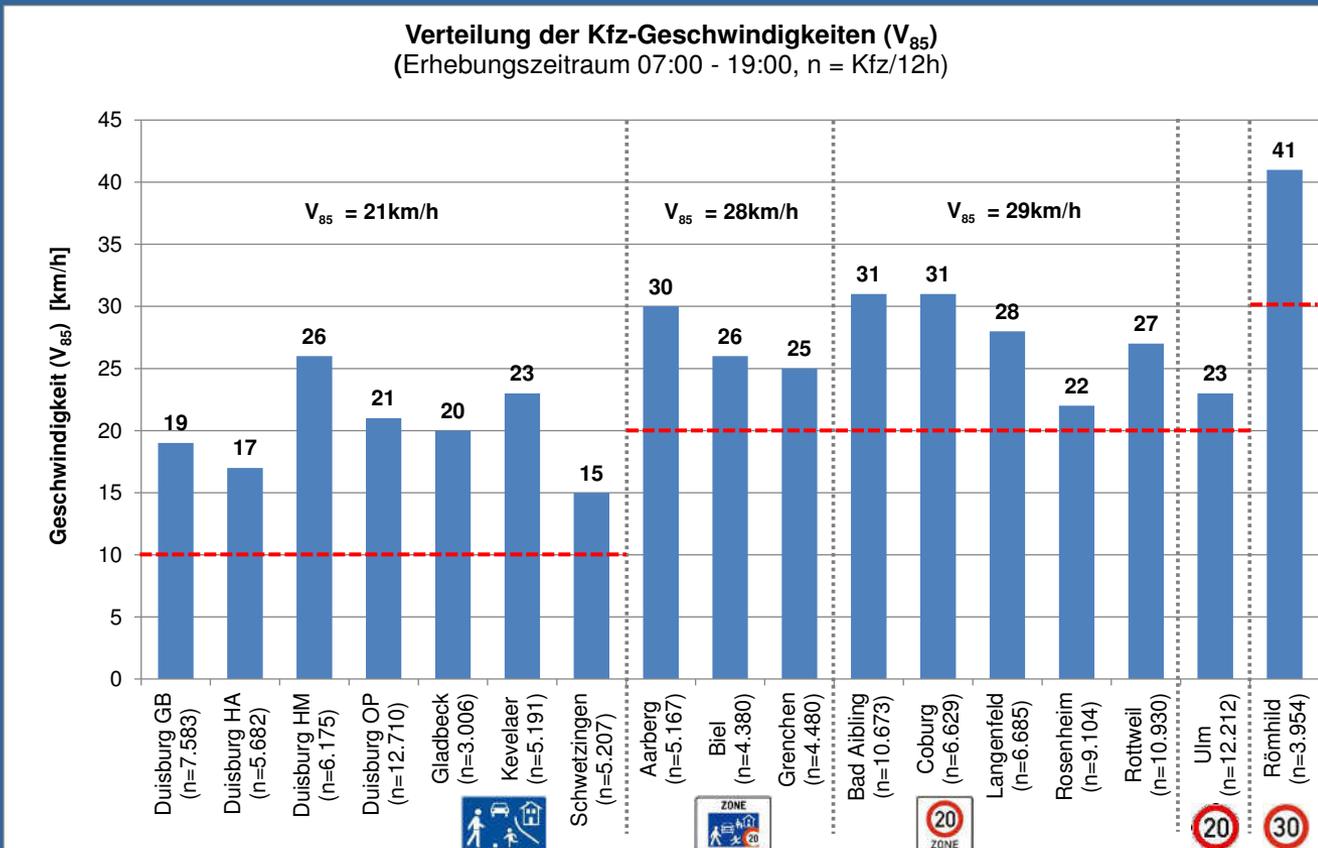


„Shared Space“ – Beispiele und Forschungsergebnisse

Untersuchungsergebnisse - Geschwindigkeiten

Die verkehrsberuhigten Bereiche weisen – über alles – ein geringeres Geschwindigkeitsniveau auf als „Begegnungszonen“ und T20-Zonen mit nahezu gleichem Niveau.

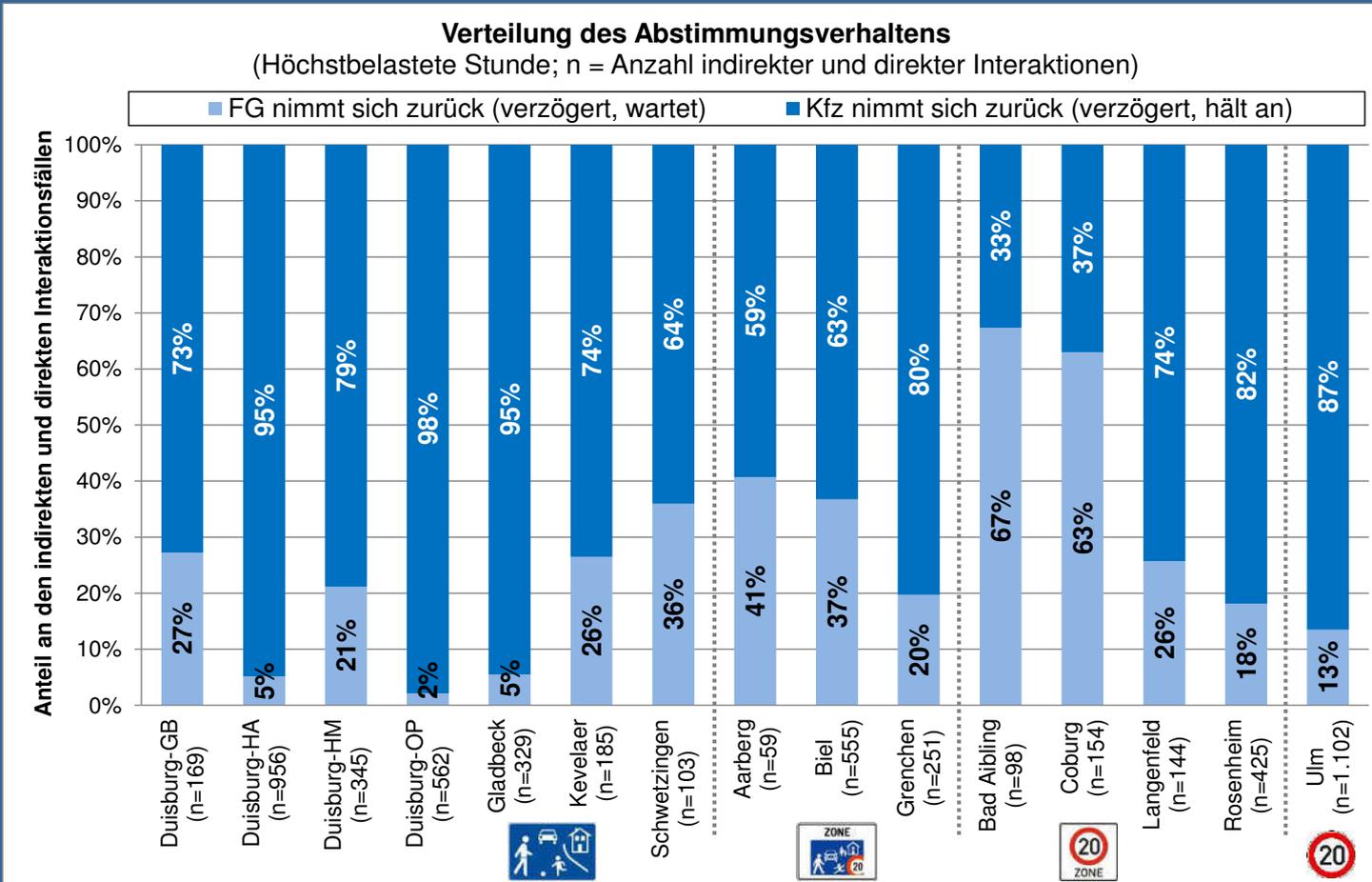
Einzelne T20-Zonen zeigen ähnliche V_{85} wie verkehrsberuhigte Bereiche und niedrigere als „Begegnungszonen“.



„Shared Space“ – Beispiele und Forschungsergebnisse

Untersuchungsergebnisse - Interaktionsverhalten

Kfz-Fahrer nehmen sich mehrheitlich zu Gunsten der Fußgänger zurück, in den verkehrsberuhigten Bereichen am deutlichsten, in den T20-Zonen trotz Kfz-Vorrang z. T. deutlicher als in den „Begegnungszonen“.

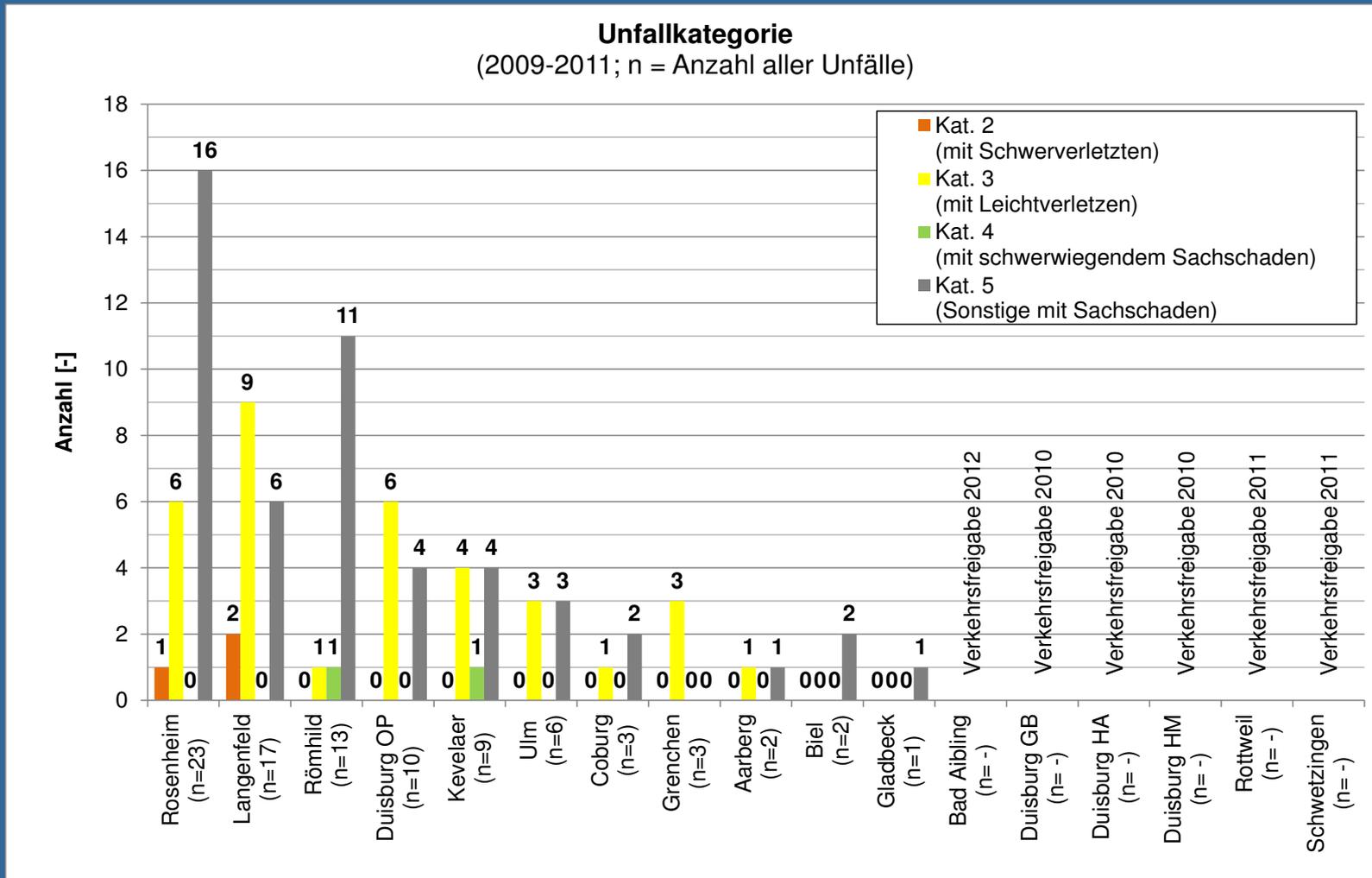


Wichtigster Einflussfaktor für Kfz-Verhalten: Dichte des Querverkehrs

„Shared Space“ – Beispiele und Forschungsergebnisse

Untersuchungsergebnisse - Verkehrssicherheit

Keine Unfälle Kat. 1, wenige Unfälle Kat. 2, einige Unfälle Kat. 3, überwiegend Unfälle Kat. 5, insgesamt ein heterogenes Bild der Unfallhergänge

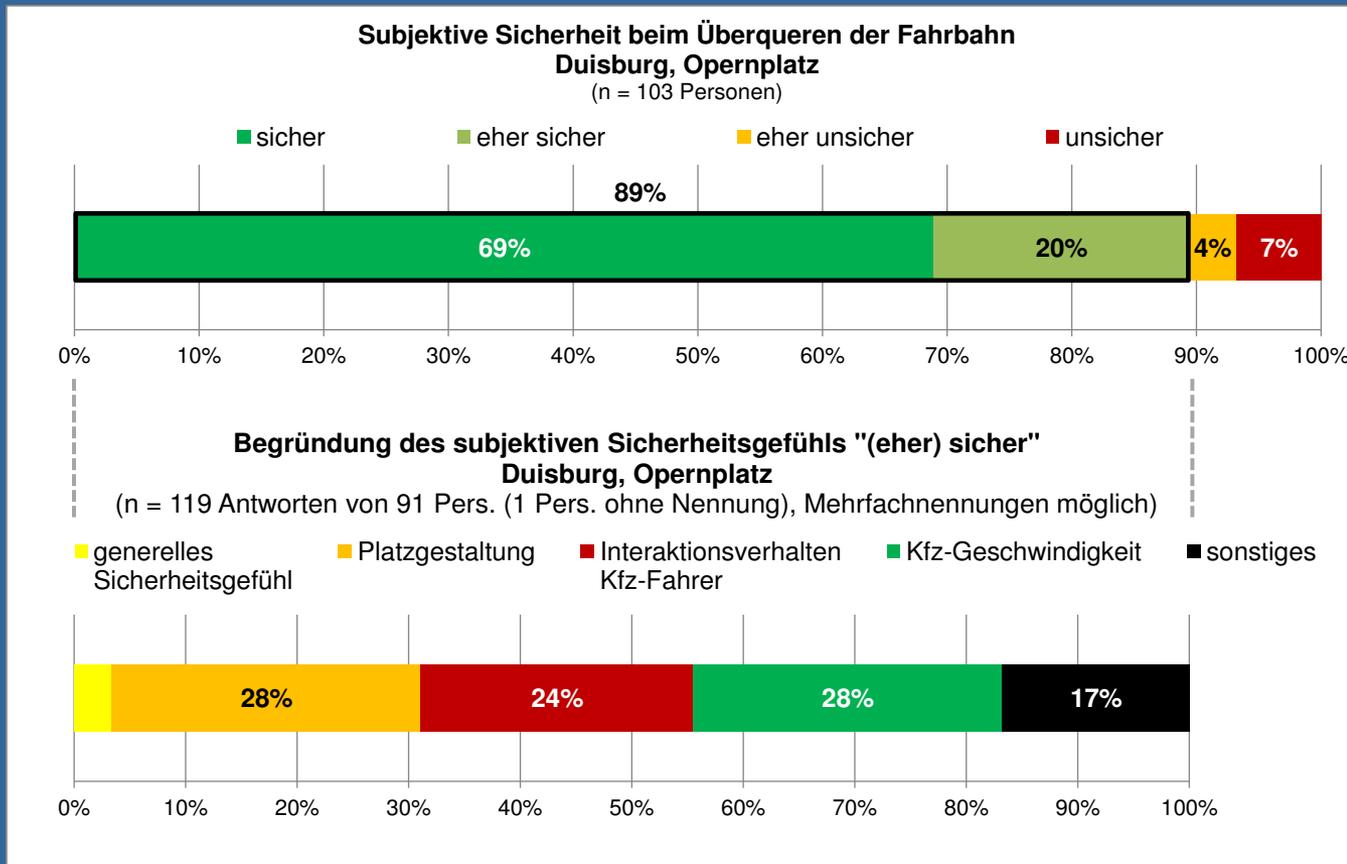


„Shared Space“ – Beispiele und Forschungsergebnisse

Untersuchungsergebnisse - Subjektive Sicherheit

(Duisburg Opernplatz)

Großteil der Befragten fühlt sich (eher) sicher; nahezu gleichmäßig begründet durch besondere Platzgestaltung, rücksichtsvolles Kfz-Verhalten und niedrige Kfz-Geschwindigkeiten



„Shared Space“ – Beispiele und Forschungsergebnisse

Untersuchungsergebnisse - Barrierefreiheit

- nahezu niveaugleicher Ausbau in allen Fallbeispielen
- geringe Benutzungsprobleme für Gehbehinderte sowohl mit Rollatoren als auch mit Rollstühlen



- gesonderte Leitsysteme für Blinde und Gehbehinderte nur in zwei Fallbeispielen mit kontrastierenden Materialien oder gestalterisch in das Oberflächenmaterial integriert



„Shared Space“ – Beispiele und Forschungsergebnisse

Schlussfolgerungen

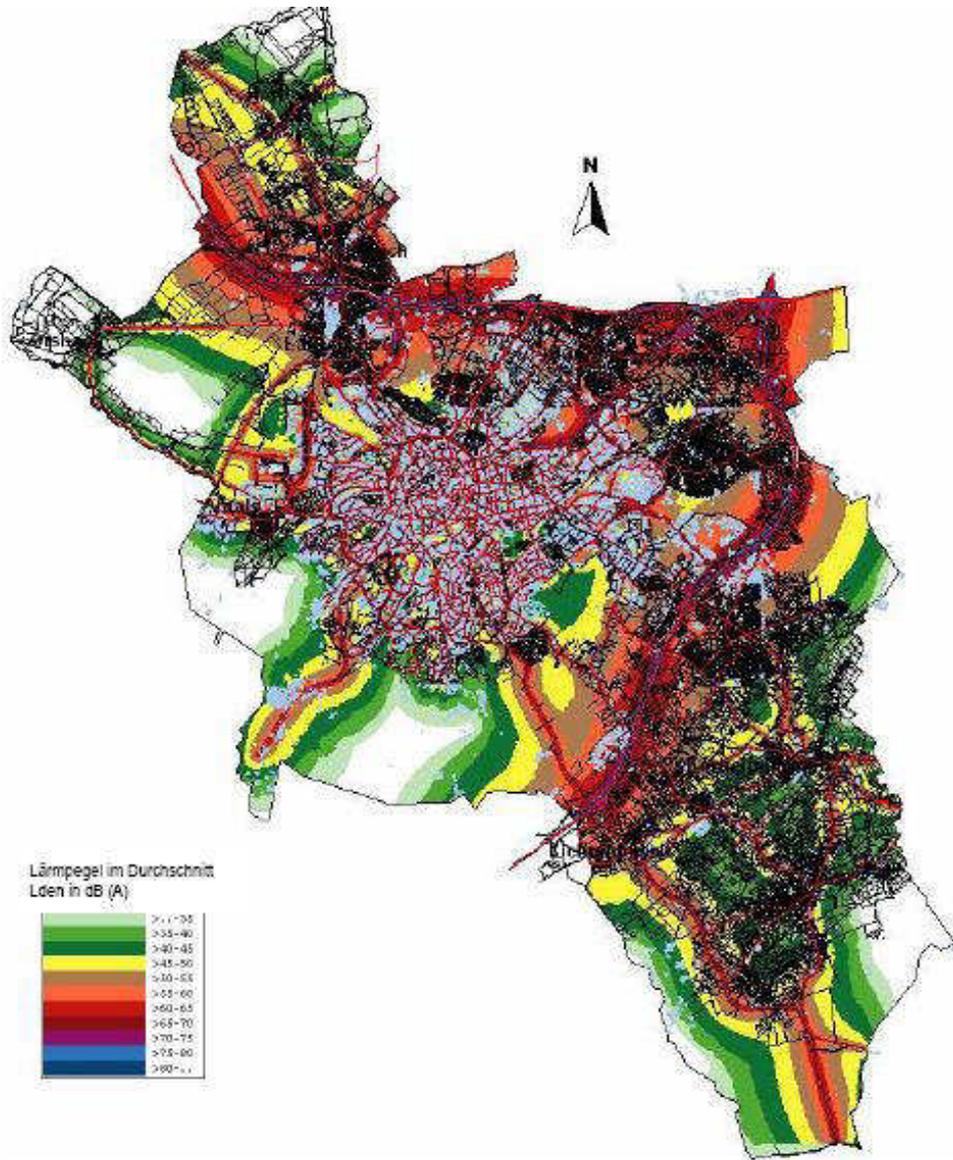
Die Analysen des Geschwindigkeitsverhaltens und Interaktionsverhaltens zeigen für die T20-Zonen ähnliche, z. T. bessere Ergebnisse als für die „Begegnungszonen“. Die Notwendigkeit einer Erweiterung des deutschen straßenverkehrsrechtlichen Instrumentariums kann aus den Untersuchungen daher nicht abgeleitet werden.

Das überwiegend beobachtete rücksichtsvolle Miteinander wird bei den vorgefundenen ähnlichen Gestaltungen (nahezu niveaugleich, gegliedert, angepasste Oberflächen, beschränkte Länge) mit steigender Verkehrsstärke im Querverkehr ausgeprägter, auch bei hohen Kfz-Belastungen.

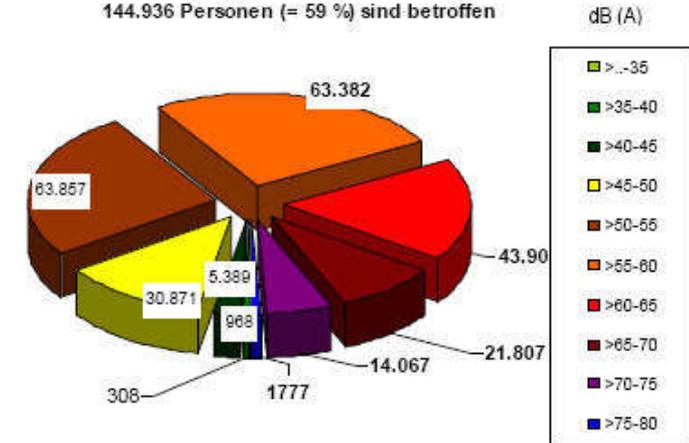
Das Unfallgeschehen ist durch leichte Personenschäden und überwiegend durch sonstige Unfälle mit Sachschaden geprägt. Die äußerst geringe Anzahl schwerer Personenschäden und schwerer Sachschäden ist auf die insgesamt niedrigen Geschwindigkeiten zurückzuführen.

Die Barrierefreiheit für Blinde und Gehbehinderte ist verbesserungsbedürftig.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

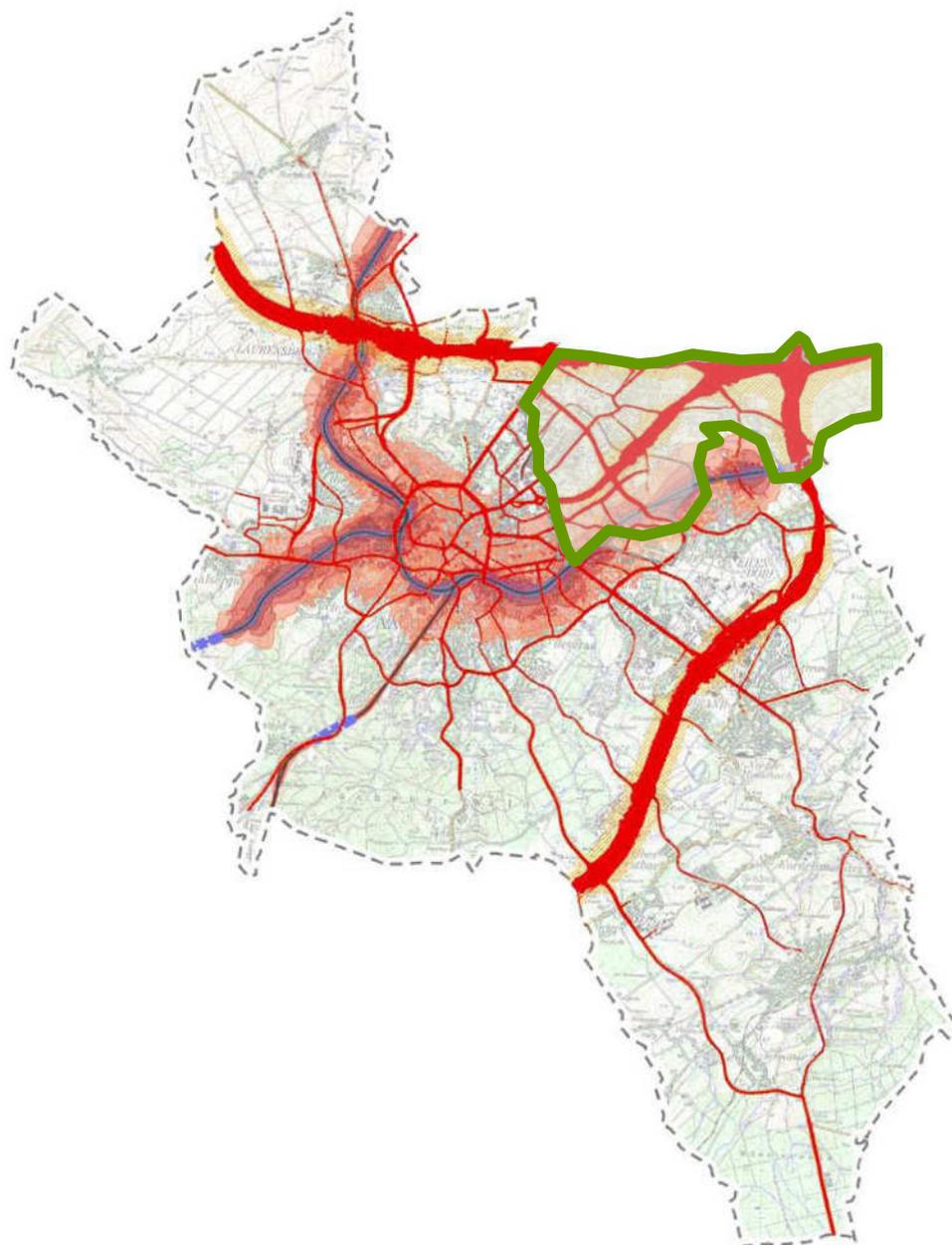


Lärmbelastung L_{den} von Bürgern und Bürgerinnen
144.936 Personen (= 59 %) sind betroffen



15% der Gesamtbevölkerung sind gesundheitsgefährdenden Belastungen ausgesetzt

39% der Gesamtbevölkerung sind Lärmbelastungen ausgesetzt, die ihre Nachtruhe stören können



Planspiel Lärmaktionsplanung

Stadt Aachen

Karte L1

**Gesamtbetrachtung aller
kartierten Lärmquellen**

Flächen mit Pegeln L_{Night}

-  Straße > 55 dB(A)
-  Straße > 60 dB(A)

Flächen mit Pegeln L_{DEN}

-  Schiene > 55 dB(A)
-  Schiene > 60 dB(A)
-  Schiene > 65 dB(A)
-  Schiene > 70 dB(A)
-  Schiene > 75 dB(A)

Gebietsabgrenzungen

-  Stadtgebiet
-  Teilgebiet Planspiel LAP

Datengrundlage

Lärmkartierung 2. Stufe Stadt Aachen 2012

Kartengrundlage

Netz-, Gebäudegeometrien, Stadtgrenze
OpenStreetMap 2014; Lebensräume
Stadt Aachen 2014; Lärmkarte für Schienenwege
(L_{DEN}) EBA 2009

Stand

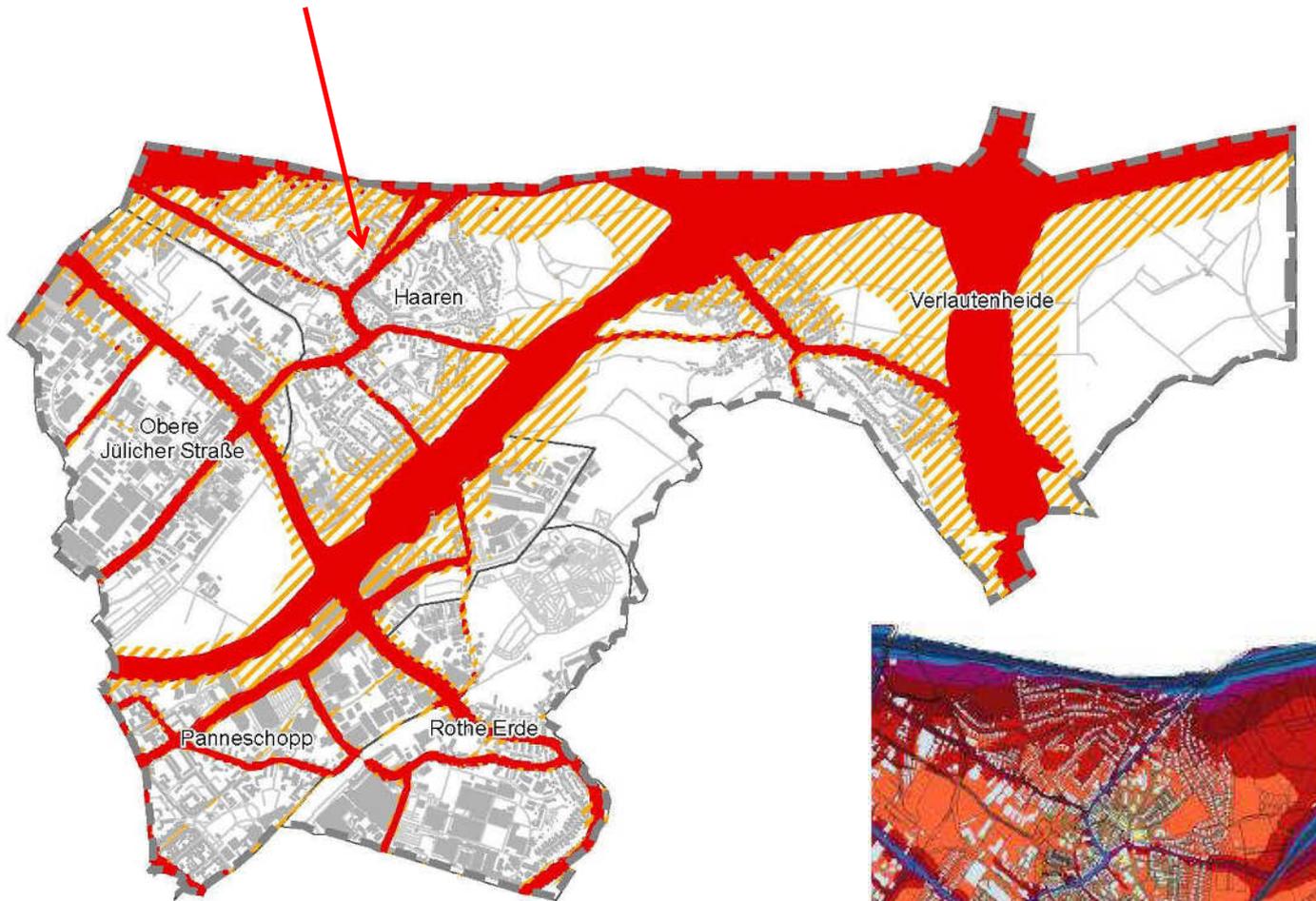
November 2014



LK Argus
Berlin • Hamburg • Kassel



Alt Haarener Straße:
L_{DEN} 76 dB(A)



Planspiel Lärmaktionsplanung

Stadt Aachen - Aachen Ost

Karte L2

**Gesamtbetrachtung aller
kartierten Lärmquellen**

Flächen mit Pegeln L_{Night}

■ Straße > 55 dB(A)

■ Straße > 60 dB(A)

Gebietsabrenzungen

▭ Teilgebiet Planspiel LAP

▭ Lebensräume

Datengrundlage

Lärmkartierung 2. Stufe Stadt Aachen 2012

Kartengrundlage

Netz-, Gebäudegeometrien OpenStreetMap 2014;
Lebensräume Stadt Aachen 2014

Stand

November 2014



LK Argus

Berlin • Hamburg • Kassel



Alt Haarener Straße:
 1.800 betroffene Einwohner
 Kategorie 1 - Höchste Priorität



$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$: 1.804 EW

$L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$: 5.330 EW

$L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$: 2.044 EW

$L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$: 6.274 EW

Planspiel Lärmaktionsplanung

Stadt Aachen - Aachen Ost

Karte L3

Lärmbelastung an bewohnten
 Gebäuden nach Schwellenwerten
 ganztags (L_{DEN}) und nachts (L_{Night})

Straßenverkehr

- $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ oder
 $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$
- $L_{DEN} \leq 65 \text{ dB(A)}$ und
 $L_{Night} \leq 55 \text{ dB(A)}$ oder unbewohnt

Datengrundlage

Lärmkartierung 2. Stufe Stadt Aachen 2012

Kartengrundlage

Netzgeometrien OpenStreetMap 2014;
 Gebäudegeometrien, Lebensräume
 Stadt Aachen 2014

Stand

November 2014



LK Argus

Berlin • Hamburg • Kassel



Stand der Lärmaktionsplanung und mögliche Maßnahmen

Der integrierte Lärmaktionsplan für die Stadt Aachen liegt vor.

Um die Lärmsituation im Stadtgebiet Aachen zu verbessern, ist ein umfangreiches Maßnahmenpaket erstellt worden:

B: Bauleitplanung

B 1 – Lärmprävention bei Neubauvorhaben und Bebauungsplänen

R: Ruhige Gebiete

R 1 – Festlegung von „Ruhigen Gebieten“ der ersten Stufe

R 2 – Festlegung von „Ruhigen Gebieten“ der zweiten Stufe

R 3 – Entwicklung eines Planungskonzepts für eine „Stadtoase Am Lavenstein / Boxgraben“

S: Straßenverkehr

S 1 – Straßen mit lärmoptimiertem Asphalt ausstatten

S 2 – Aktiver Lärmschutz an bestehenden Straßen – Bau von Schallschutzwänden an Straßen und Bundesautobahnen

S 3 – Pilotprojekt: Nachts Tempo 30 statt 50 km/h auf ausgewählten Hauptverkehrsstraßen

S 4 – Verkehrsverstetigung

S 5 – Förderung des Umweltverbundes – Veränderung des Modal-Split

Z: Zuschuss- und Förderprogramme

Z 1 – Zuschüsse des Straßen.NRW für den Einbau von Schallschutzfenstern

Z 2 – Städtische Zuschüsse für den Einbau von Schallschutzfenstern (s. Beschlussvorschlag)

Z 3 – Zuschüsse vom städtischen Energieversorger STAWAG beim Kauf von E-Zweirädern und EFahrzeugen

Der Lärmaktionsplan wurde am 19.09.2013 vom Mobilitätsausschuss zustimmend zur Kenntnis genommen und die Verwaltung beauftragt, die im Integrierten Lärmaktionsplan dargelegten Maßnahmen in Abstimmung mit betroffenen Ämtern und Fachbereichen sowie unter Berücksichtigung verfügbarer Haushaltsmittel durchzuführen

Im Auftrag des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt,
Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz
61 von 185 in Zusammenstellung
des Landes Nordrhein-Westfalen

Übergeordnete Maßnahmen zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms

- Verkehrsvermeidung
- Förderung lärmarter Verkehrsarten
- Verkehrslenkung
- **Schwerverkehrslenkung**
- **Verkehrsverstetigung**



Verlagerung von Lärmemissionen – Bsp. Lkw-Lenkungskonzept und Durchfahrtsverbote

- Entlastung von Lärmbelastungsschwerpunkten vom Lkw-Verkehr durch Lkw-Führung
- auf lärmbelasteten Lkw-Haupttrouten sollen kompensatorische Maßnahmen geprüft werden



Liegen Aussagen zur SV SV-Belastung vor?

Verringerung von Lärmemissionen – Bsp. Verbesserung des Verkehrsflusses/ Grüne Welle

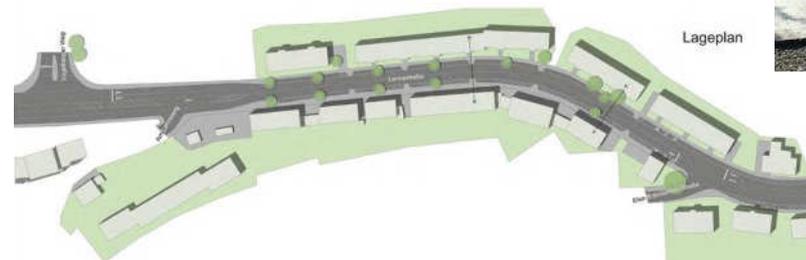
- Prüfung geeigneter Maßnahmen zur Verkehrsverstärkung z.B.
 - Kreisverkehr
 - ÖPNV-Bevorrechtigung
 - Verkehrssteuerung durch LSA
 - GPS-gestützter Grüne-Welle-Assistent



Knotenpunkt-Variantenvergleiche in der Stadt Falkensee (LK Argus)

Straßen(raum)bezogene Maßnahmenkonzepte

- Geschwindigkeitskonzept
- Fahrbahnsanierungskonzept
- Straßenräumliches Konzept
- Städtebauliche Lösungen
- passiver Schallschutz



LK Argus, LAP Lüdenscheid
Vorschlag Straßenraumgestaltung



BMVBS-Online-Publikation, Nr. 12/2011
Beispiel Altenbochum

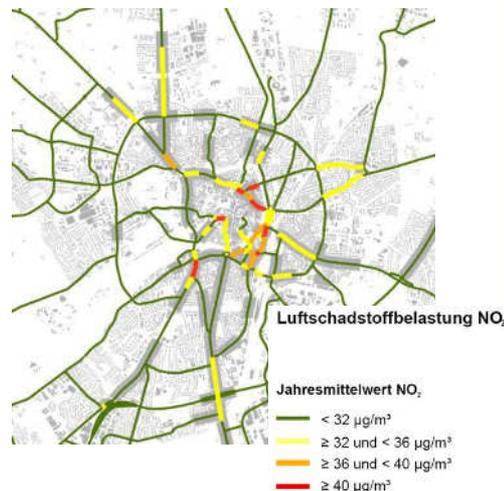
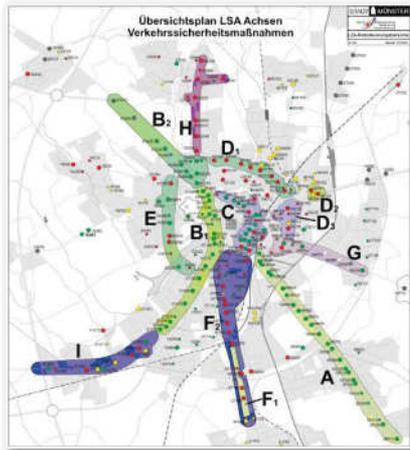
Geschwindigkeitskonzept - warum Tempo 30?

- Tempo 30 ist eine effektive und kostengünstige Maßnahme zur Lärminderung
 - Die Pegelminderung bei Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h beträgt etwa 2,5 dB(A); dies ist eine deutlich wahrnehmbare Lärminderung.
 - Um eine vergleichbare Lärminderung zu erreichen, müsste
 - die Verkehrsmenge nahezu halbiert werden
 - der Schwerverkehrsanteil von z.B. 5% auf 2% abnehmen oder
 - eine Fahrbahnsanierung mit Asphaltten erfolgen, die lärmindernde Eigenschaften aufweisen.
- ⇒ Tempo 30 ist häufig die einzige kurzfristig wirksame Maßnahme zur Lärminderung, aber kein Allheilmittel



Geschwindigkeitskonzept - Vorgehen im Lärmaktionsplan Münster

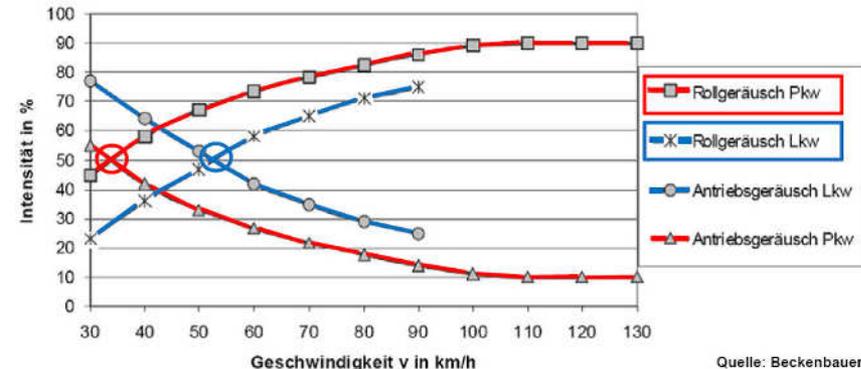
- Prüfung der rechtlichen Voraussetzungen zur Anordnung von Tempo 30
- Abwägung unter Berücksichtigung verkehrlicher Kriterien und
- anderer möglicher Maßnahmen der Lärminderung



Quelle: VMZ, Einführung von Tempo 30 nachts im Berliner Hauptverkehrsstraßennetz, Berlin 2008 (überarbeitet LK Argus 2013)

Fahrbahnsanierung und lärmarme Fahrbahnbeläge

- Rollgeräusche von Pkw schon bei städtischen Geschwindigkeiten relevant



Quelle: Beckenbauer

- Lärmarme Fahrbahnbeläge auch innerorts verfügbar
- Lärminderung um 2 - 3 dB(A) erreichbar

Straßendeckschichttyp SDT	Straßendeckschichtkorrektur $D_{sd,SDT,v_{ref}}$ in dB bei einer maßgebenden Geschwindigkeit v_{ref} in km/h für			
	Pkw		Lkw	
	≤ 60	> 60	≤ 60	> 60
Spplittmastixasphalte SMA 5 N und SMA 8 N nach ZTV Asphalt-StB 07 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3	-2,6		-1,8	
Spplittmastixasphalte SMA 8 S und SMA 11 S nach ZTV Asphalt-StB 07 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3		1,8		-2,0
Asphaltbetone ≤ AC 11 nach ZTV Asphalt-StB 07 und Abstumpfung mit Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3	-2,7	-1,9	-1,9	-2,1
Offenporiger Asphalt aus PA 11 nach ZTV Asphalt-StB 07		-4,5		-4,4
Offenporiger Asphalt aus PA 8 nach ZTV Asphalt-StB 07		-5,5		-5,4
Betone nach ZTV Beton-StB 07 mit Waschbetonoberfläche		-1,4		-2,3
Lärmarmes Gussasphalt nach ZTV Asphalt-StB 07, Verfahren B		-2,0		-1,5

Fahrbahnsanierung und lärmarme Fahrbahnbeläge

- Verbindung von baulichem Sanierungsbedarf, akustischen Eigenschaften der Fahrbahnoberflächen und akustischem Handlungsbedarf
- LOA 5D kommt z.B. nach erfolgreich abgeschlossener Testphase in Düsseldorf bei allen Fahrbahnerneuerungen zum Einsatz
- Einsatz auch in Aachen (z.B. Trierer Straße, Boxgraben)



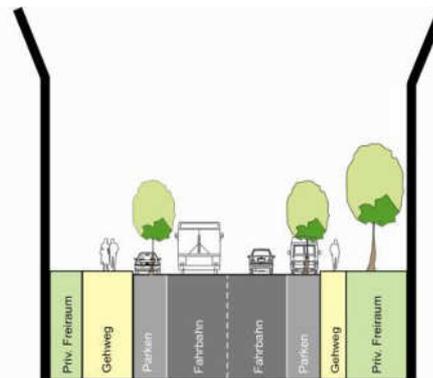
Straßenräumliche Maßnahmen zur Lärminderung

Lärmindernde Wirkungen und Synergieeffekte

- Akustische Wirkung durch Vergrößerung des Abstandes von Lärmquelle und Bebauung mit Bündelung des Kfz-Verkehrs in der Straßenraummitte
- Verlangsamung und Verstetigung des Kfz-Verkehrs durch angepasste Fahrbahnbreiten
- Verbesserung der Straßenraumqualität und der Bedingungen für die umweltfreundlichen Verkehrsarten



Kassel, Schutzstreifen Kölnische Straße



Lüdenscheid, Straßenraumprofil aus LAP



Fotos/ Grafiken: LK Argus

Städtebauliche Lärmschutzlösungen

Verbesserung des aktiven, städtebaulichen Schallschutzes, z.B. durch

- Ergänzung städtebaulicher Strukturen
- Bau- und Lärmlückenschließungen
- städtebaulich integrierte Lärmschutzwände



BMVBS-Online-Publikation, Nr. 12/2011
Beispiele Altenbochum und Ingolstadt (rechts oben)

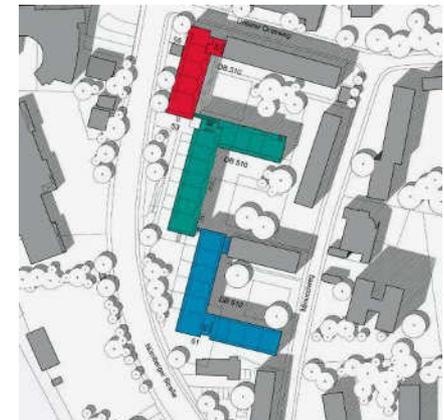


Foto: LK Argus

Städtebauliche Lärmschutzlösungen

Verbesserung des aktiven, städtebaulichen Schallschutzes

Nürnberg Hansastrasse: Lückenschließung an Straßenrandbebauung



Straßenansicht (links)
und
Hofansicht (rechts)



Grundriss

BMVBS-Online-Publikation, Nr. 12/2011

Städtebauliche Lärmschutzlösungen

Verbesserung des aktiven, städtebaulichen Schallschutzes

München Haidhausen: Baulückenschließung und grüne Lärmschutzwand



BMVBS-Online-Publikation, Nr. 12/2011

Passiver Schallschutz

- Nachrangig zu aktiven Schallschutzmaßnahmen
- Reduzierung des Innenpegels in schutzbedürftigen Räumen
- Maßnahmen z.B.:

- Schallschutzfenster / Schalldämmlüfter
- Verglaste Balkone / Erschließungsbereiche



Balkonfassade als Lärmschutz
(<http://www.baulinks.de/webplugin/2014/1465.php4>)

- Grundrissgestaltung



Düsseldorf: ruhiges Wohnen am Blumeneck
(BMVBS-Online-Publikation, Nr. 12/2011)

Ortsmitte Haaren / Alt-Haarener Straße

- **Beispiele**
- **Grundsätze**
- **Beteiligungsverfahren**

Dipl. Ing. Tim von Winning

Beispiele

Ulm, Neue Straße - Bestand



Zerstörung von Stadträumen



Bebauung vor der
Zerstörung 1944/45



Situation vor Baubeginn
im Jahre 2002



Stadtreparatur durch das
Projekt Neue Straße





Ulm, Neue Straße – Elemente Beteiligungsprozess

Innenstadtforum
**Zukunft
 Neue Straße**



Stadt Ulm
 Information

ulm

Öffentliches Fachgespräch
 23. Januar 1995
 19.30 Uhr Stadthaus



NEUE STRASSE INFO-BRIEF NR. 7

aktuell

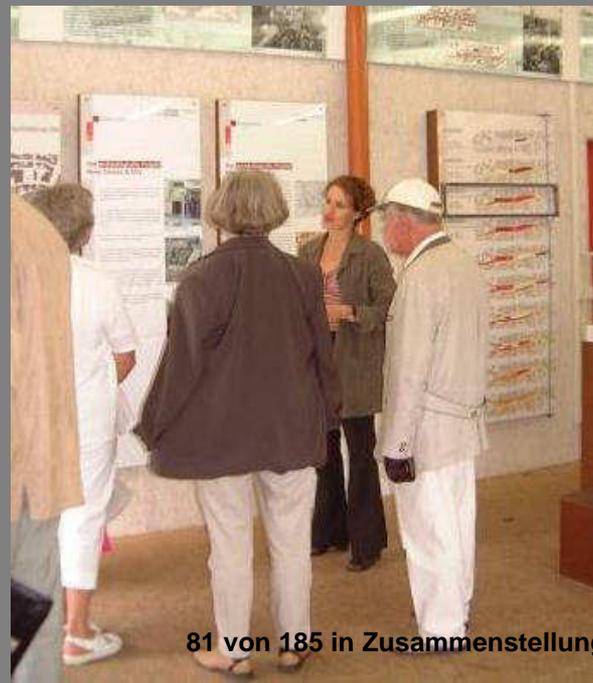
Aktuelle Informationen für Anlieger/innen und Handel
 Neue Straße & Kramgasse
 Mai 2003

Neues aus der Baustelle

- Die Baukürvelierung im Bereich Münsterplatz ist mit dem Verkehrs- und Fußgängerumleitungen abgeschlossen. Das neue Feld ist bereits an die AnliegerInnen übergeben.
- Die Umsetzung der Infoaktivitäten an dem neuen Standort zwischen der Bodensee-Waiblingerbrücke und dem ehemaligen Wägenmühl ist für Ende der Woche vom 18.05. - 21.05. vorgesehen. Die Neue Straße muss dafür für den Verkehr gesperrt werden, da die Infoaktivitäten und die Infoaktivitäten mit Hilfe eines Aufkrans versetzt werden. Von den Fußgängerumleitungen im Bereich Kramgasse kontinuierlich zu gewährleisten, wird für einen Zeitraum von 3 Monaten Umfang Mai bis Ende Juli ein Übergang auf der Höhe der Baugasse vorgesehen.
- Im Hinblick auf die Viars-Halle müssen noch Lastunterstützungen von der Fabrik und der Maschinenraum vorgesehen werden. Wegen der zusätzlichen Baueinrichtungen ist geplant, die Arbeiten in einer Nacht in der 15 KW durchzuführen. Die baustellen AnliegerInnen werden von der Baustelle, Herrn Linder kurzfristig informiert.
- Auf der Nordseite der Neuen Straße werden im Laufe des Monats, zwischen der Appellplatz- und Schillinggasse noch 3 Hausanschlussboxen der SWM gegliedert. Dazu werden lediglich kleine Umleitungen im Bahngasse nötig sein.
- Deutschlich wächst der Ostteil des Parkhauses. In dem wird der Abschnitt zwischen der Infoaktivitäten der Decke über dem 2. Untergeschoss bestimmen. Nach im Monat Mai wird mit dem Bau des 1. Untergeschosses begonnen.

Neues aus der Planung

- Ein weiterer Ausbau würde im Handreich der ehemaligen Platz entdeckt. Die Platzbelegung erweitert sich in eine andere Seite und einige Freizeitanlagen bezüglich der Ausbesserung und Umkehrung der Hauptbahn können hoffentlich in nächster Zeit bewilligt werden.



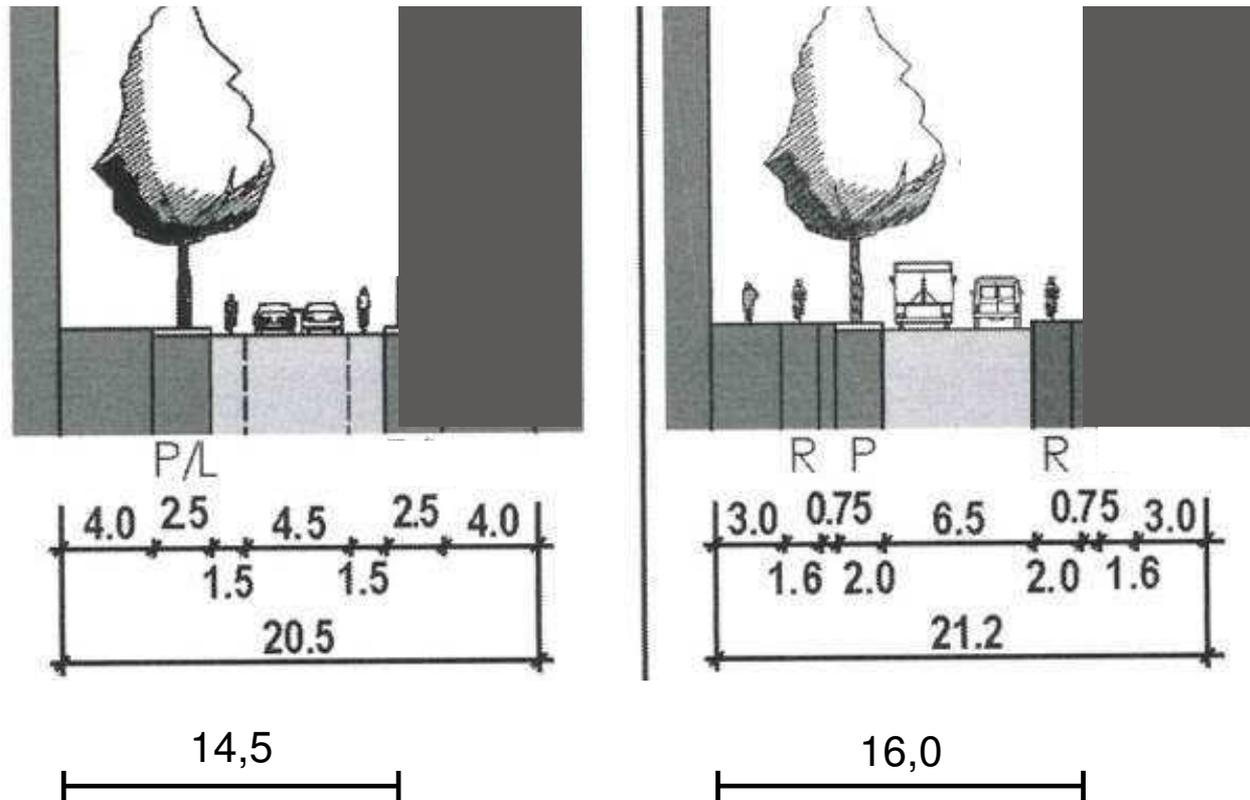
Ulm, Neue Straße - Umgestaltung



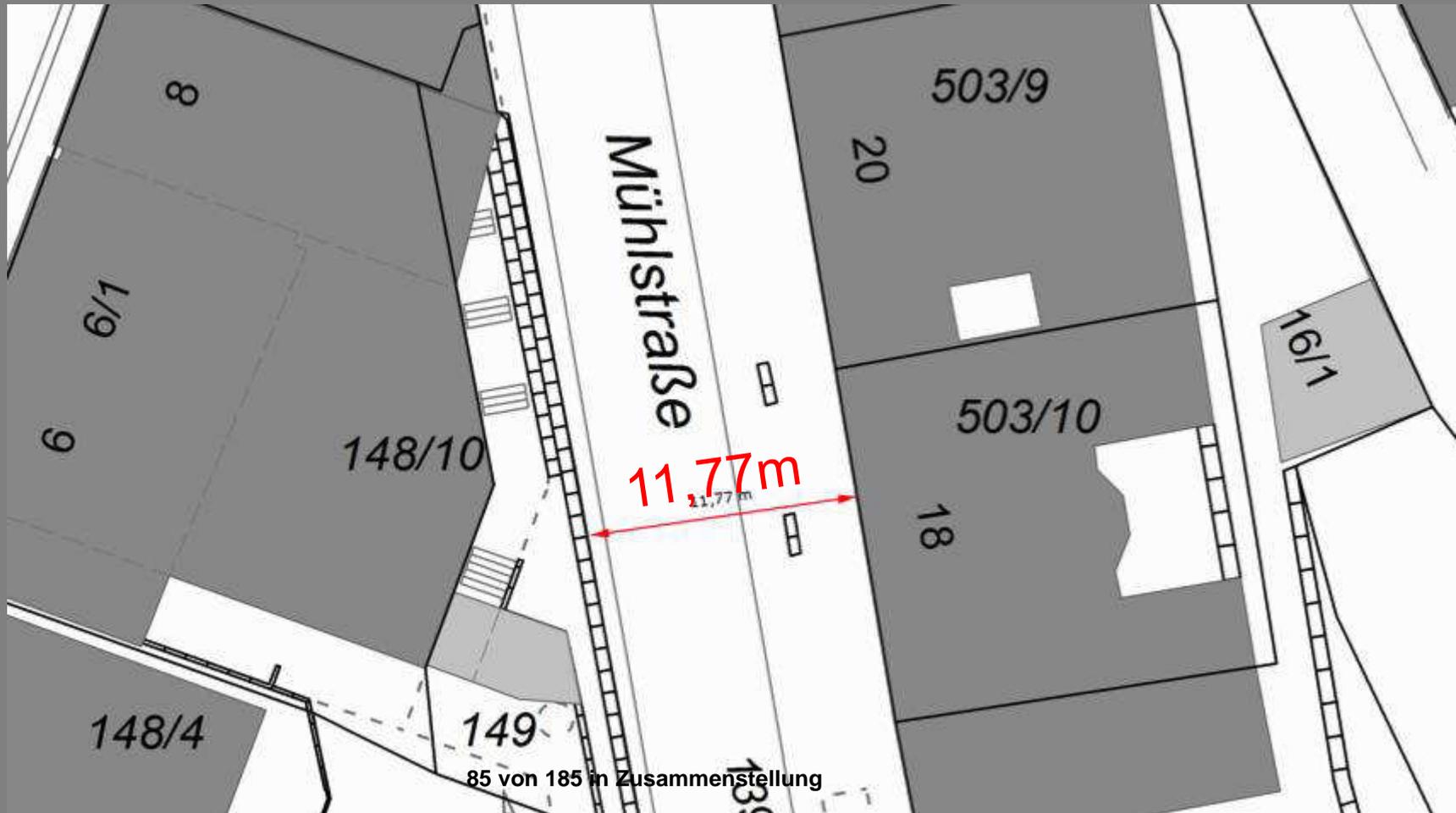
Tübingen, Mülhstraße - Bestand



Die Mülhstraße nach der Richtlinie (RASt)

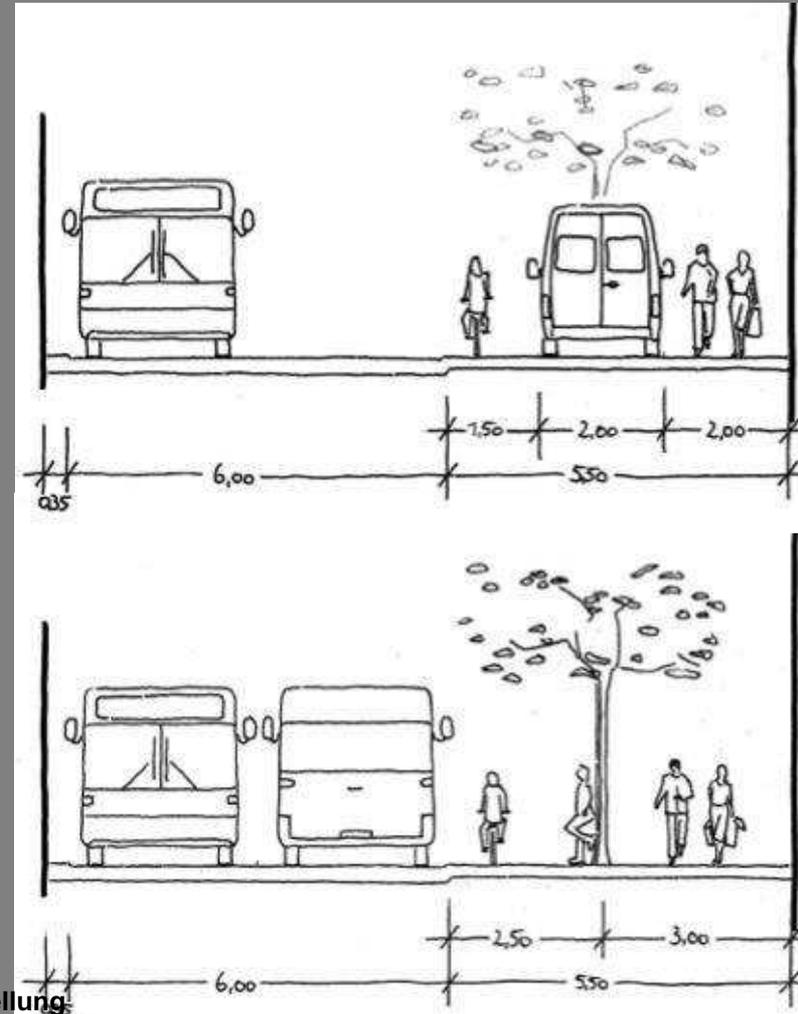


Mühlstraße, Tübingen Bestand



Gestaltung – Aufteilung des Querschnitts

- Mehrfachnutzung
- weiche Trennung durch Möblierung
Bäume / Bänke / Möblierung
- Großzügigkeit durch einheitliche Materialwahl



Tübingen, Mühlstraße – Elemente Beteiligungsprozess



Tübingen, Mülhstraße - Umgestaltung



Tübingen, Mühlstraße - Umgestaltung



Zinserdreieck, Tübingen



Grundsatzbeschluss des Gemeinderates über feste Rahmenbedingungen



Öffentliche Informationsveranstaltung



Gründung Runder Tisch Zinserdreieck (RT)
(Verw/GR/Verbände/EZH/Bürgerschaft/Bewohner/Fachgutachter)



Diskussion der Allgemeinen Ziele im RT



Mehrfachbeauftragung ausgewählter Planungsbüros zur Auswahl des Planungspartners

Empfehlung Planungsbüro nach persönlicher Vorstellung



Beschluss zur Beauftragung des Planungsbüros im GR



Gemeinsame Erarbeitung der Planung mit RT/Planungsbüro



Nach Bedarf Beschlüsse des GR zu Richtungsentscheidungen



Baubeschluss durch GR



Zinserdreieck, Tübingen



Grundsätze

Was heißt eigentlich „Straße“

Verkehr

- Kfz
- Fahrrad
- Fußgänger
- ...



Wohnumfeld,

- Spielplatz
- Handel
- Konsum
- Aufenthalt
- Erholung
- Treffpunkt
- Bühne
- Adresse

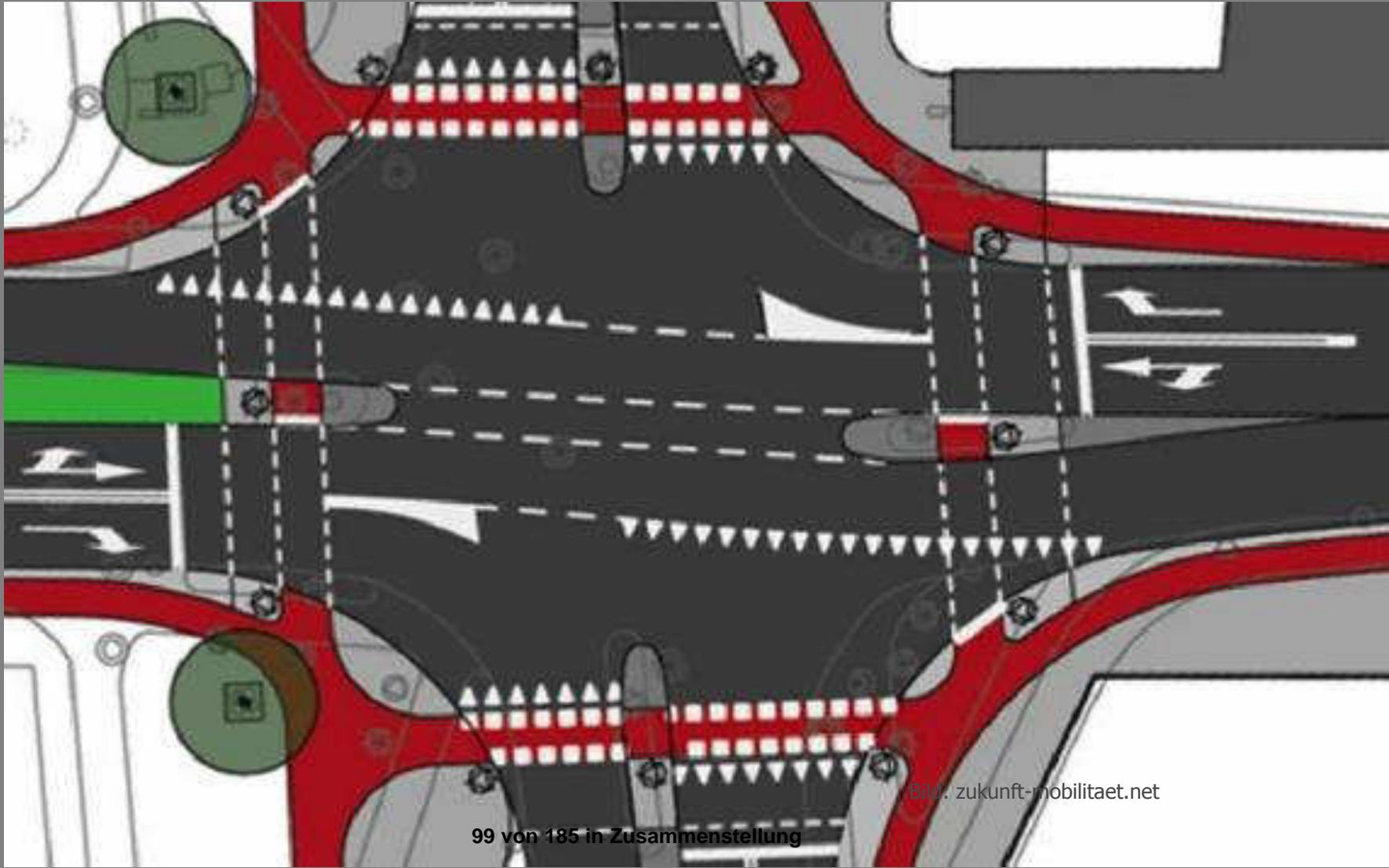
Funktionale Elemente sollten sich unterordnen



Funktionale Elemente sollten sich unterordnen



Kann man Flächen für Aufenthalt markieren ?



Übergänge



Mehrfachnutzung von Flächen lässt jedem mehr





Geschwindigkeit ist der entscheidende Faktor



Gesicht zur Straße



Gesicht zur Straße



Beteiligungsverfahren

Wird die Lösung besser durch Beteiligung ?

- Information über Planungsinhalte und -ziele
- Erhöhung der Akzeptanz von Planung
- Einbeziehung lokalen Wissens
- Frühzeitiges Erkennen von Konflikten
- Verständnis von Zielkonflikten und Interesse an kommunalen Prozessen

- Größere Legitimation von Planung

Merkmale von Beteiligung

- Information – Mitarbeit
- öffentlich – teilöffentlich
- fachgebunden - allgemein
- einmalig - mehrmalig

Wer alle mit ins Boot nehmen möchte,
muss viele Boote bauen

Leitlinien Beteiligungsverfahren

- Frühzeitiger Beginn
- Breite Einbindung von Interessen
- Klare Rahmenbedingungen /
Ausgleich Wissensunterschiede
- Entscheidungsvorbehalt des Gemeinderates
- Transparenz
- Keine Konsenspflicht

Risiken



- Berufsbürgertum / kein Querschnitt der Bevölkerung
- Egoismen der Beteiligten / Fehlendes Gemeinwohlinteresse
- Wechselnde Beteiligte
- Externe Zwänge / Geringe Spielräume
- Entscheidungsvorbehalt des Gemeinderates
- Fehlende Transparenz

Ein echtes Gespräch beinhaltet die
Möglichkeit, dass der Gesprächspartner
Recht haben könnte.

Jürgen Habermas

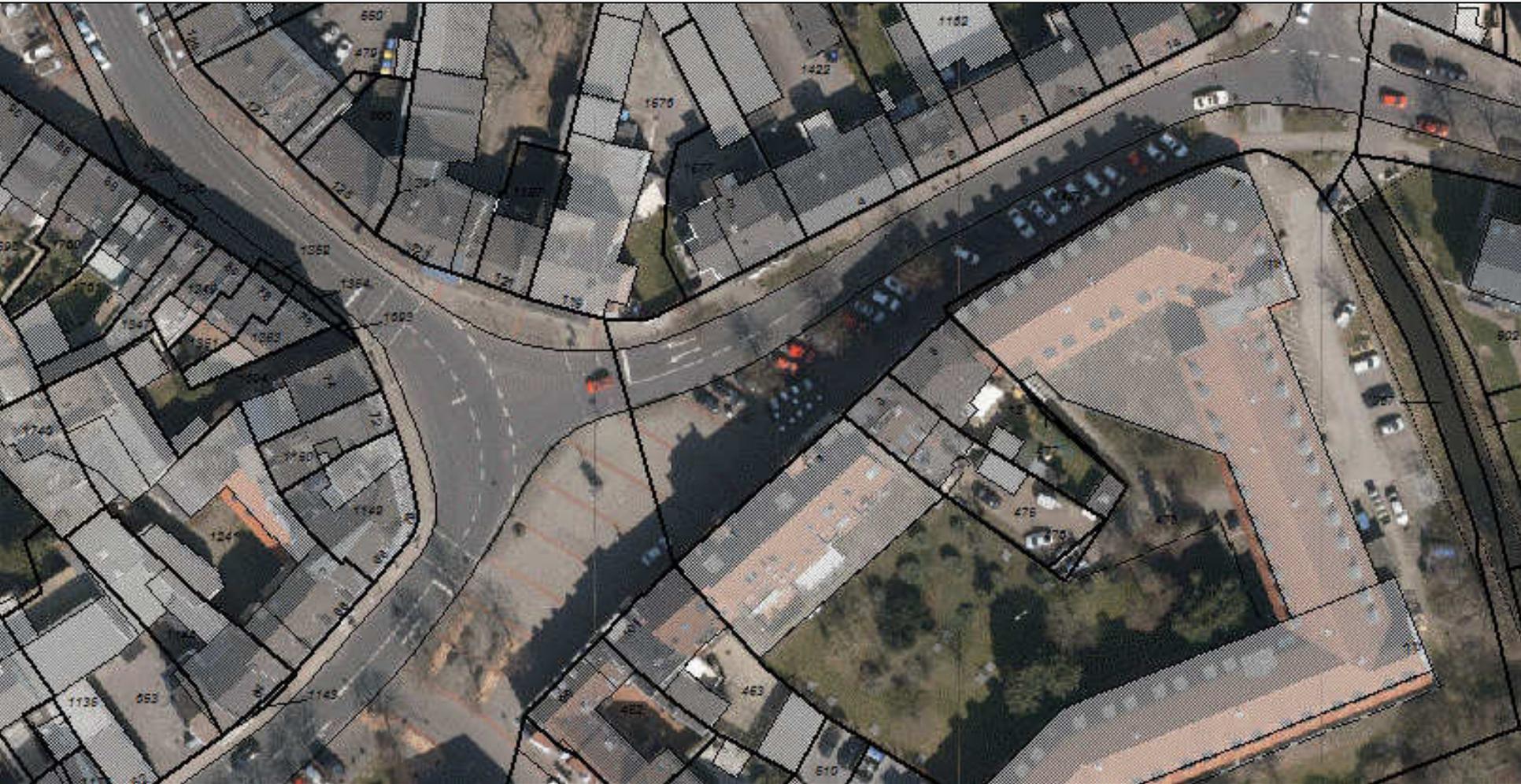
Workshop Haaren Ortsmitte

Uwe Müller
FB Stadtentwicklung und
Verkehrsanlagen

stadt aachen



Übersichtsplan Haaren Markt



stadt aachen



Impressionen Haaren Markt (1)



Impressionen Haaren Markt (2)



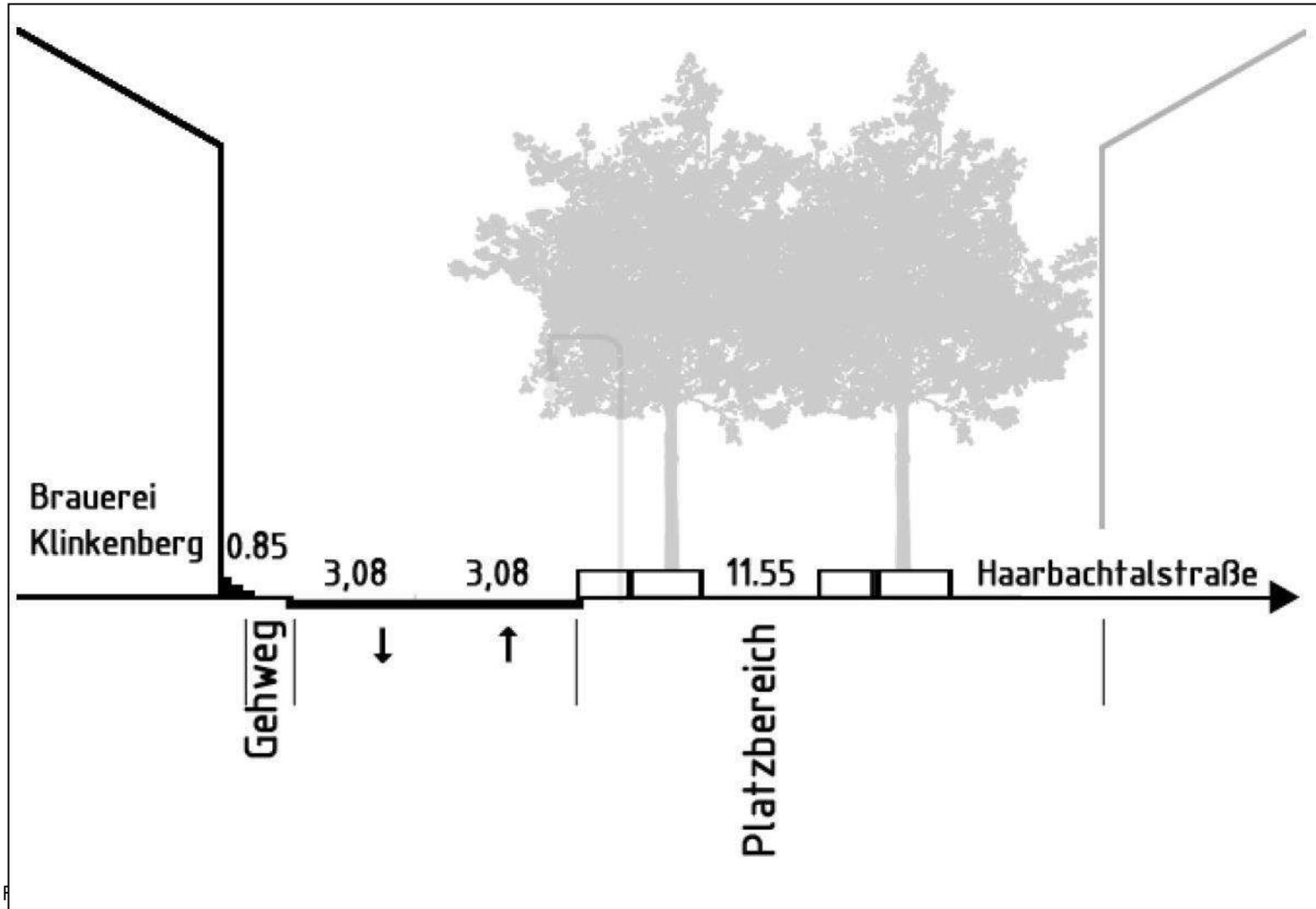
Impressionen Haaren Markt (3)



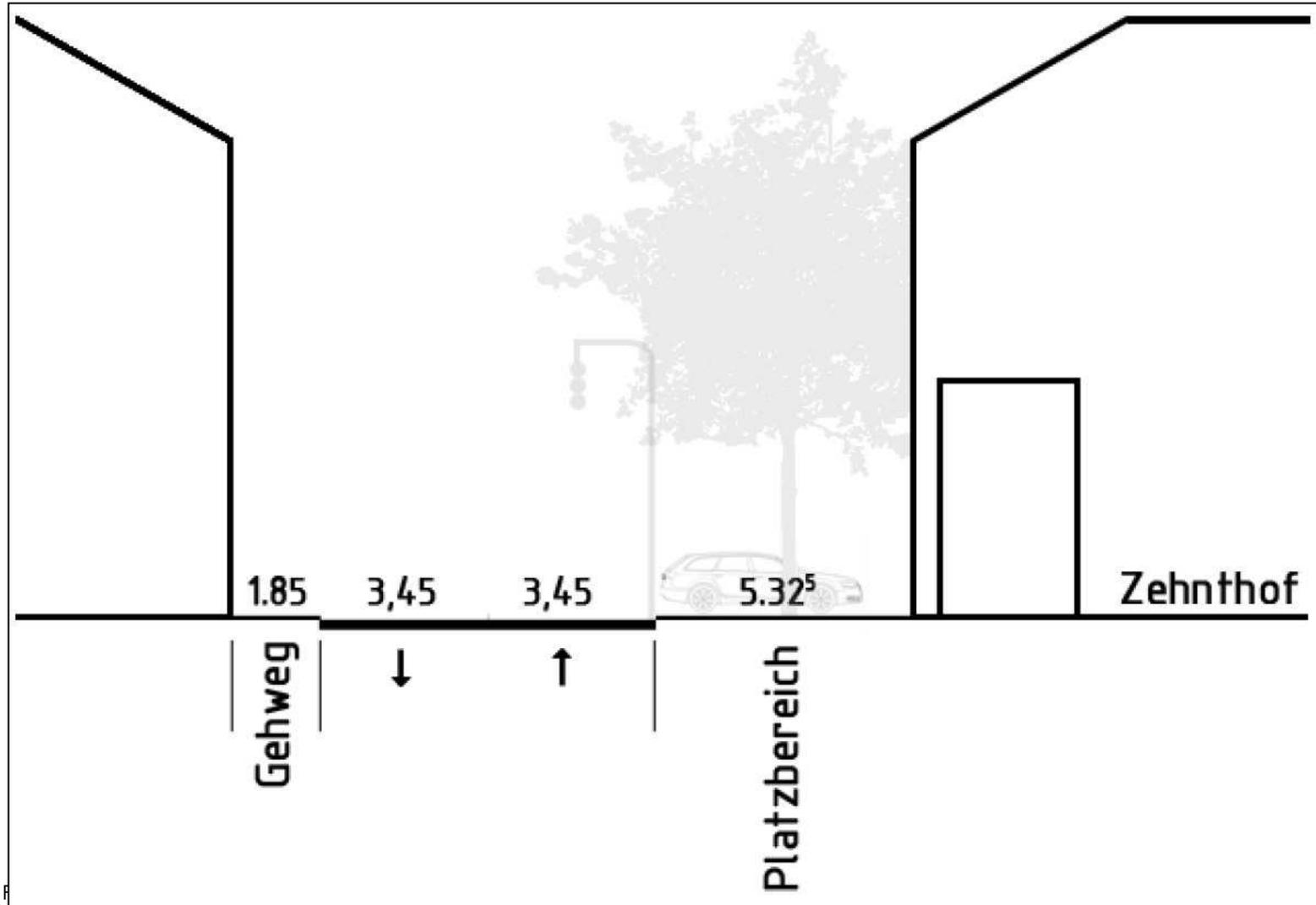
Impressionen Ortseingang Haaren



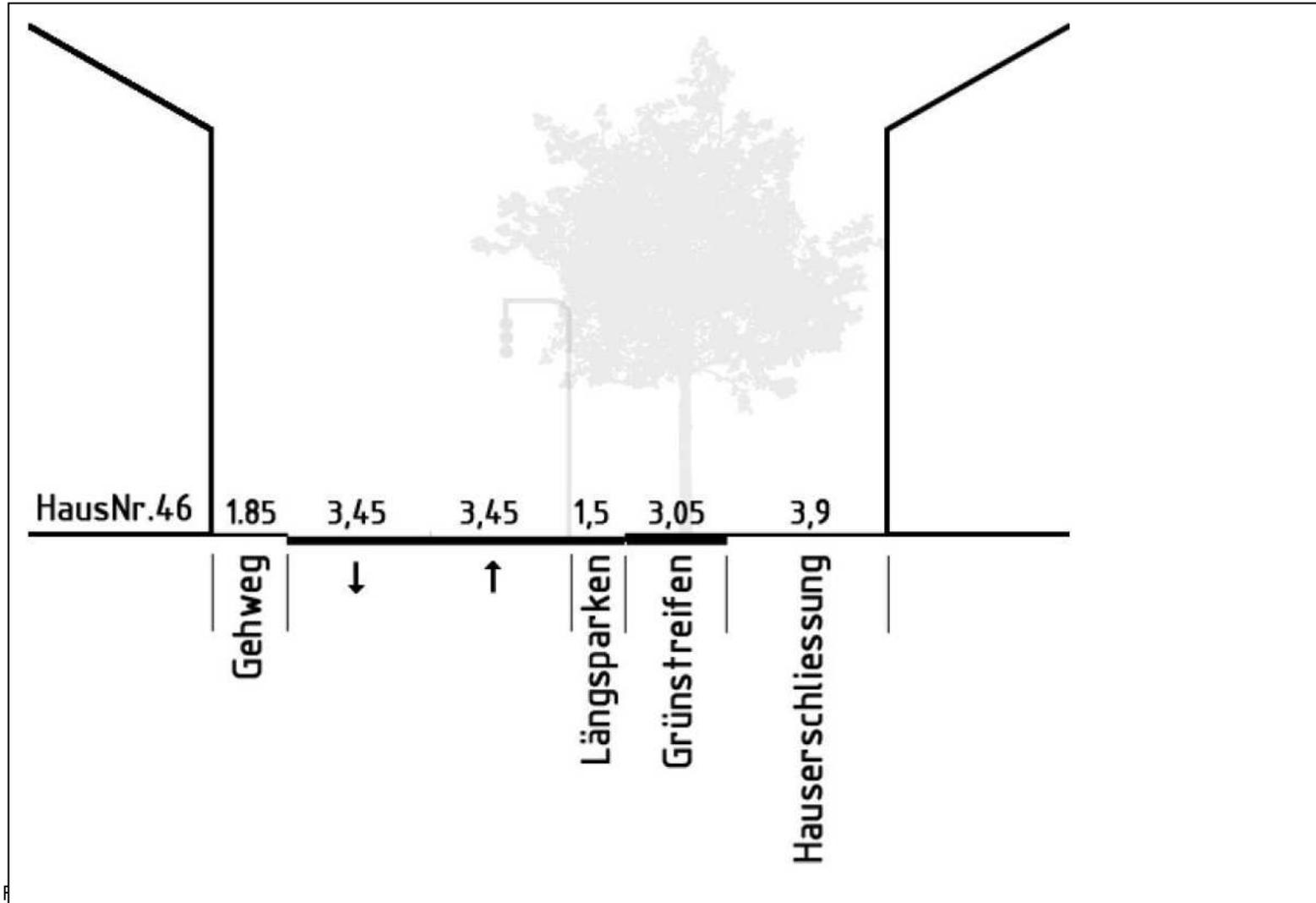
Querschnitt im Bereich Haaren Markt (1)



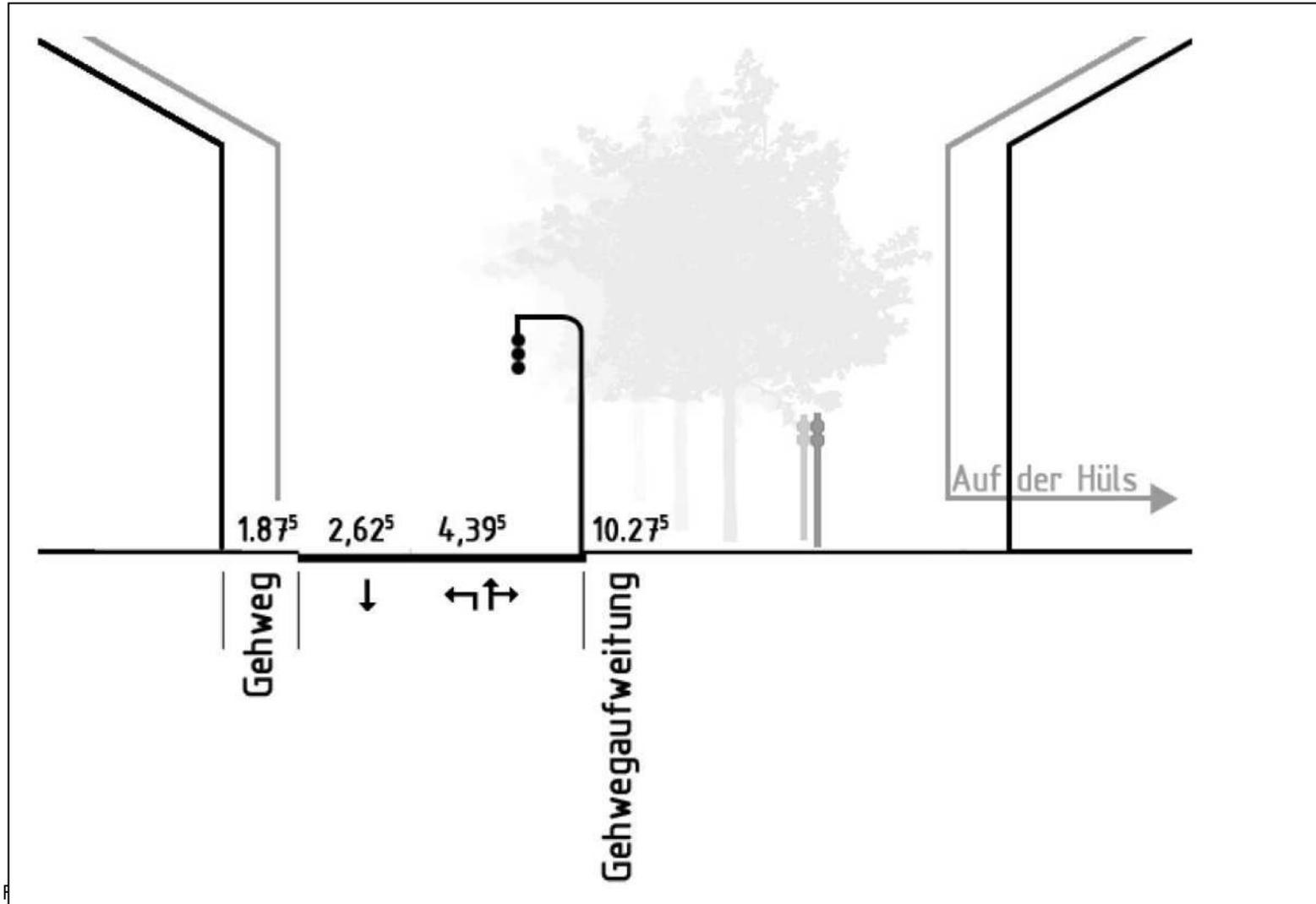
Querschnitt im Bereich Haaren Markt (2)



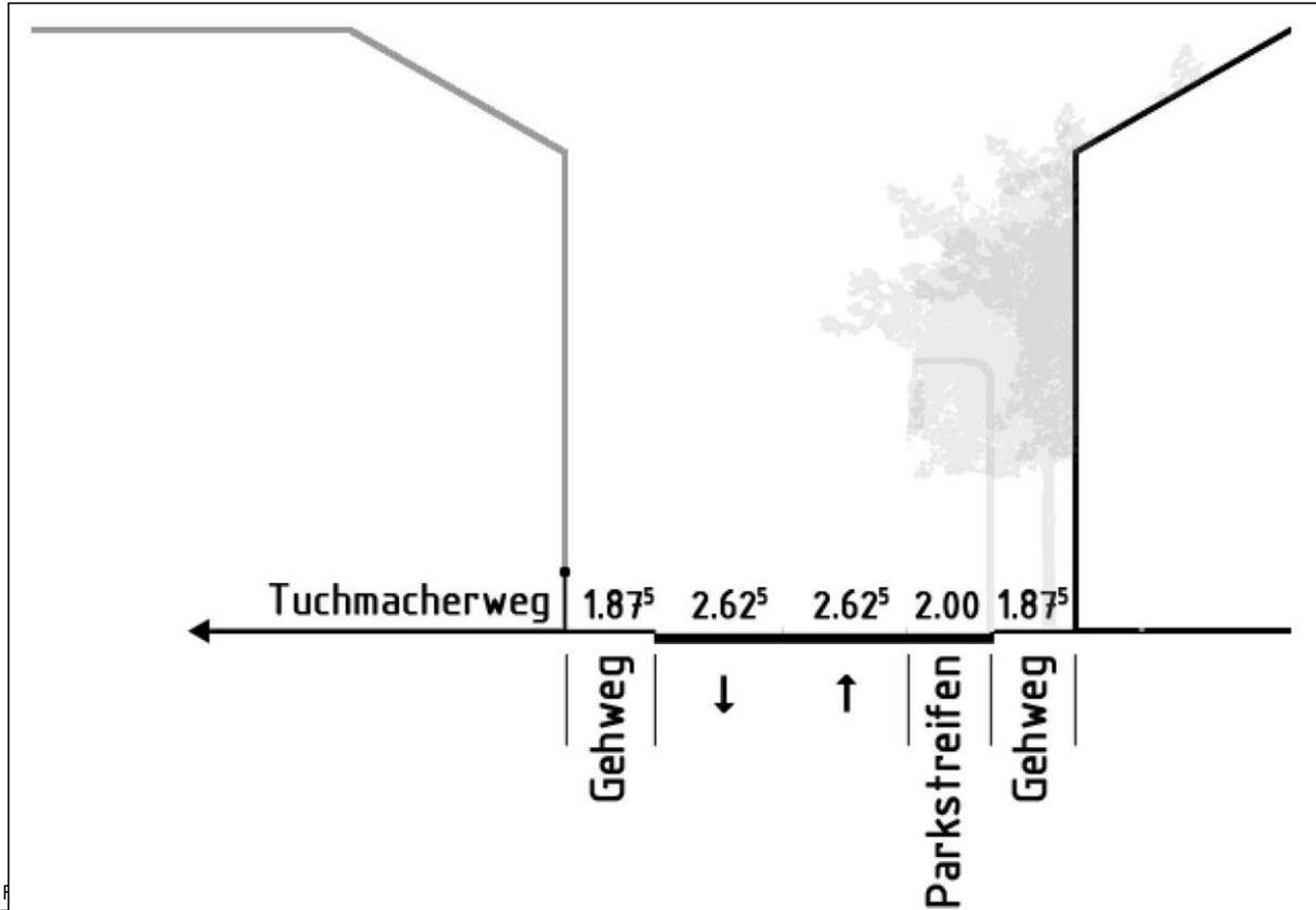
Querschnitt im Bereich Haaren Markt (3)



Querschnitt im Bereich Haaren Markt (4)



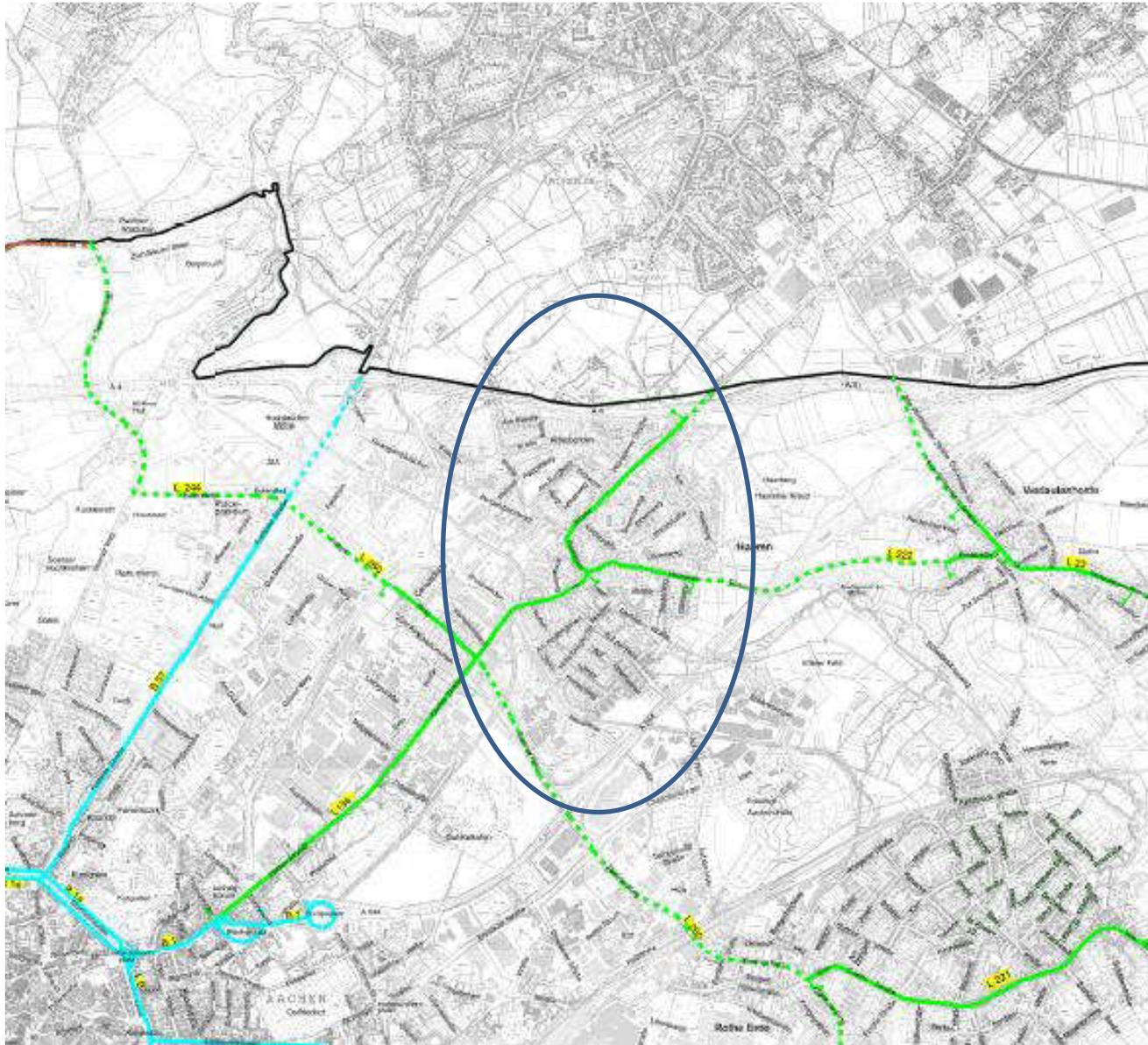
Querschnitt im Bereich Haaren Markt (5)



Situation hübsch



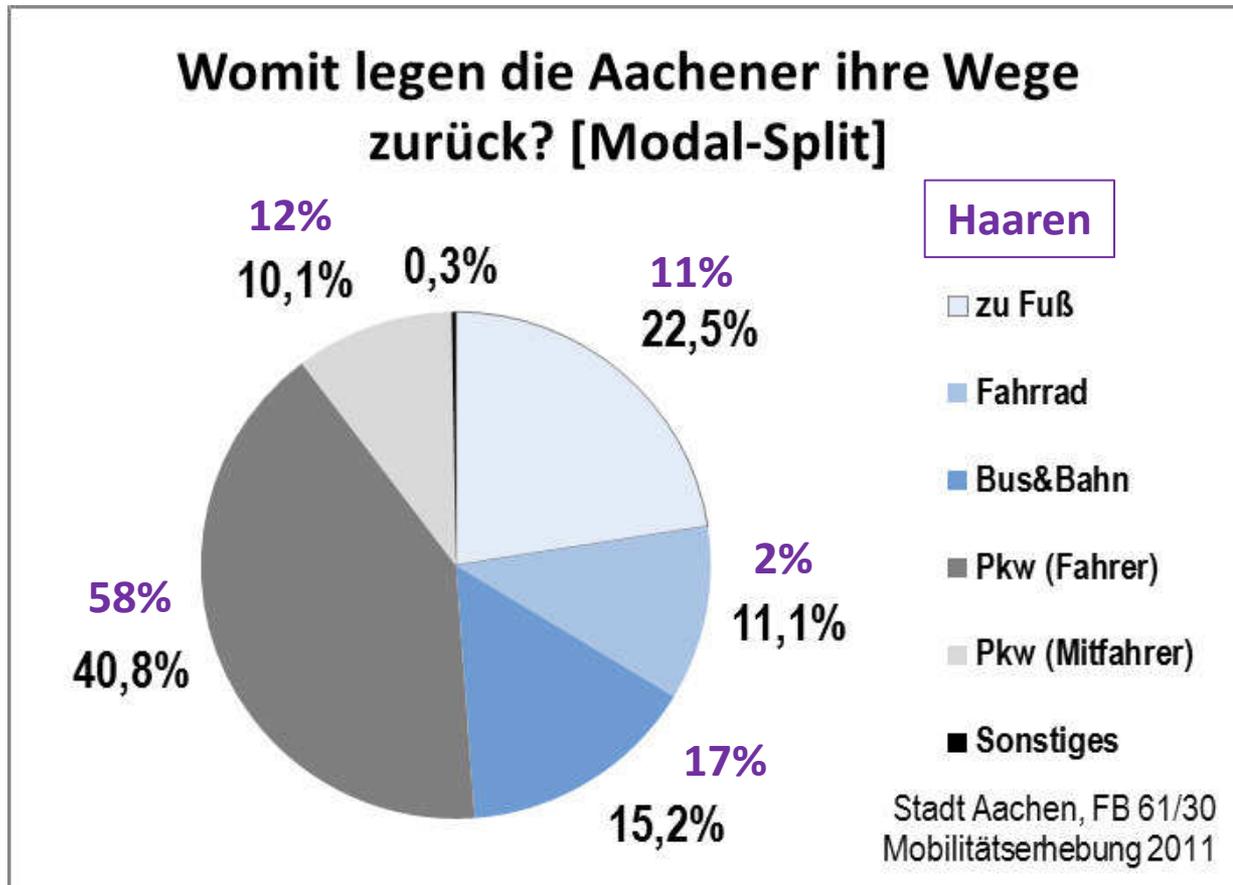
...und hässlich !



stadt aachen



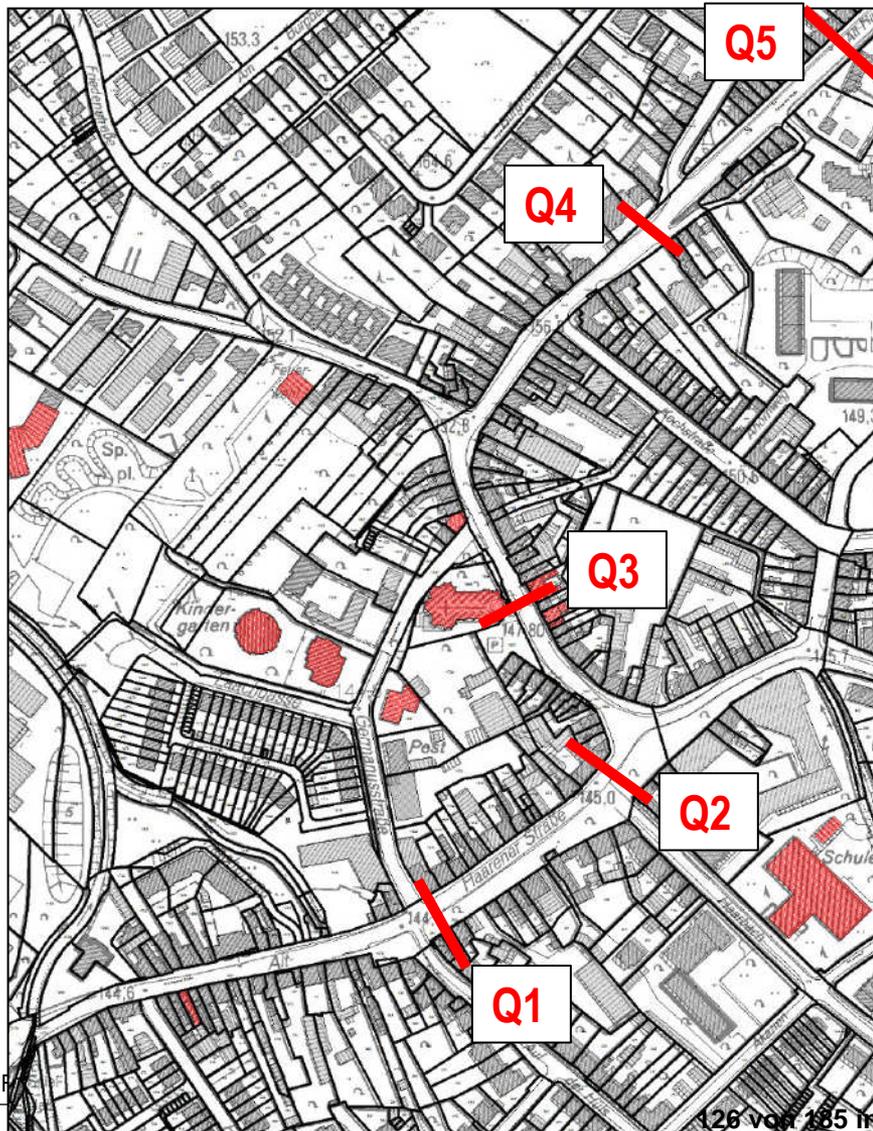
Modal Split der Aachener



Anteile Bus / Bahn:

- 13,1% Bus
- 2,1% Bahn

Verkehrsbelastung an ausgewählten Querschnitten der Alt-Haarener Straße



**Belastungen im Querschnitt
zwischen 7 und 19 Uhr:**

Q1: Auf der Hüls 12.321 FZ (2006)

**Q2: Haarener Gracht 13.344 FZ
(2000)**

Q3: Bezirksamt: 10.830 Fz (2013)

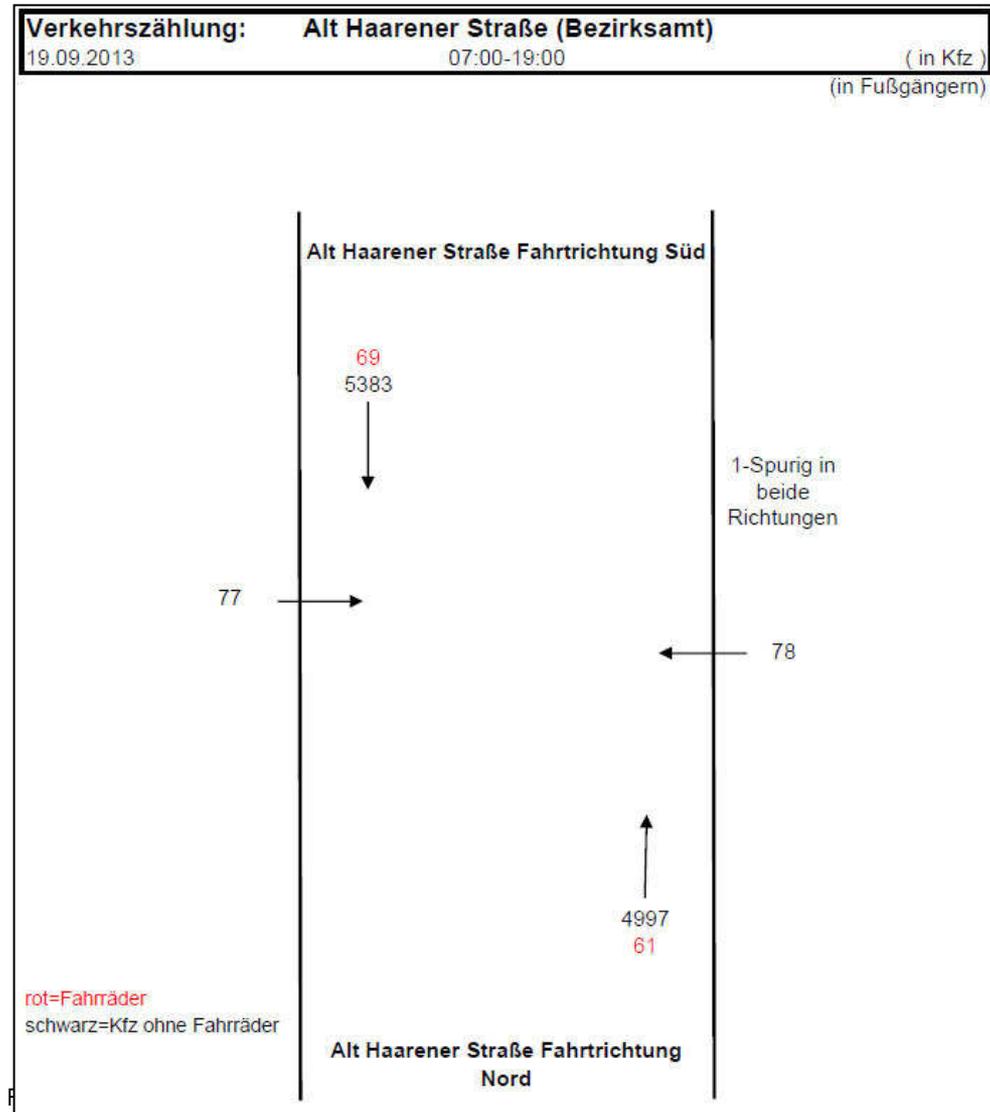
**Q4: Würselener Straße 11.898 Fz
(2007)**

Q5: Bogenstraße: 8.761 Fz (2010)

stadt aachen



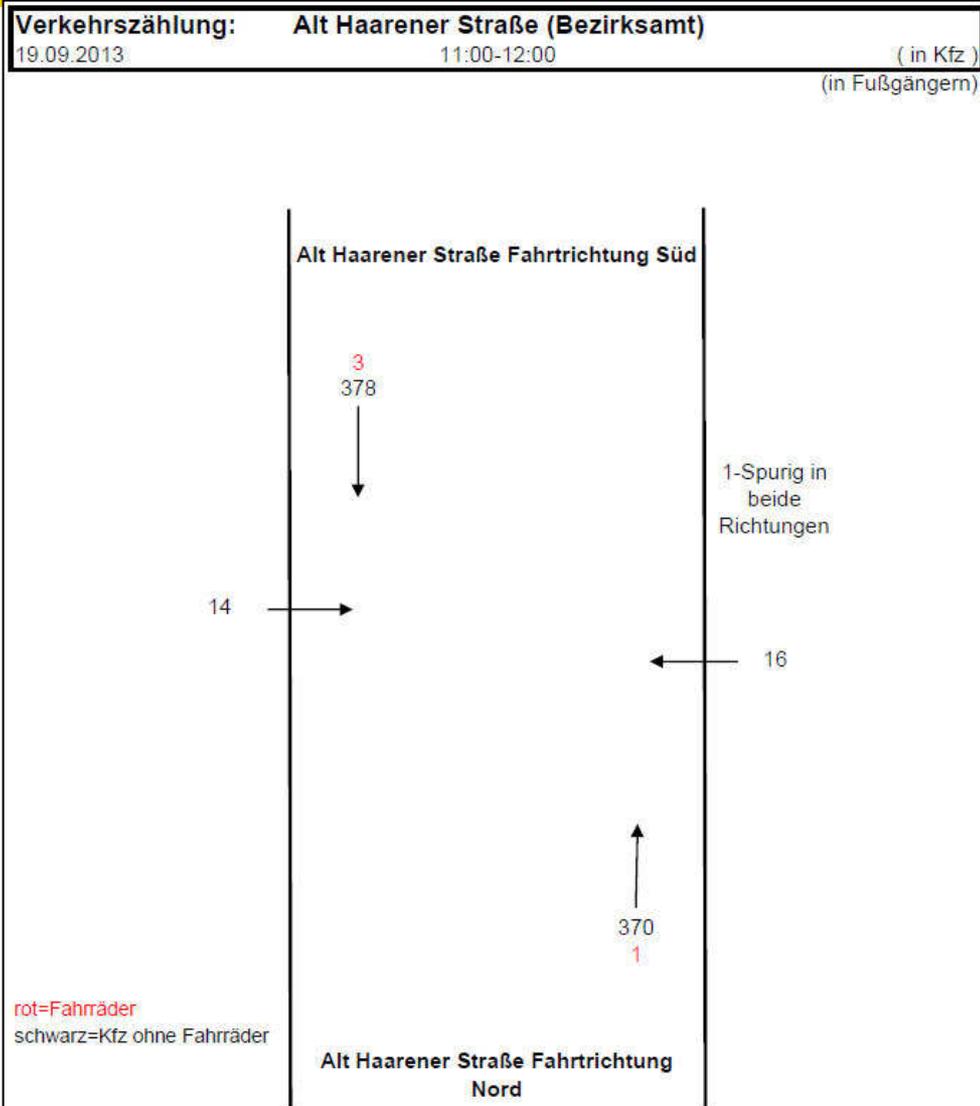
Fußgängerzählung Alt-Haarener Straße (vor dem ehemaligen Bezirksamt)



27.01.2016

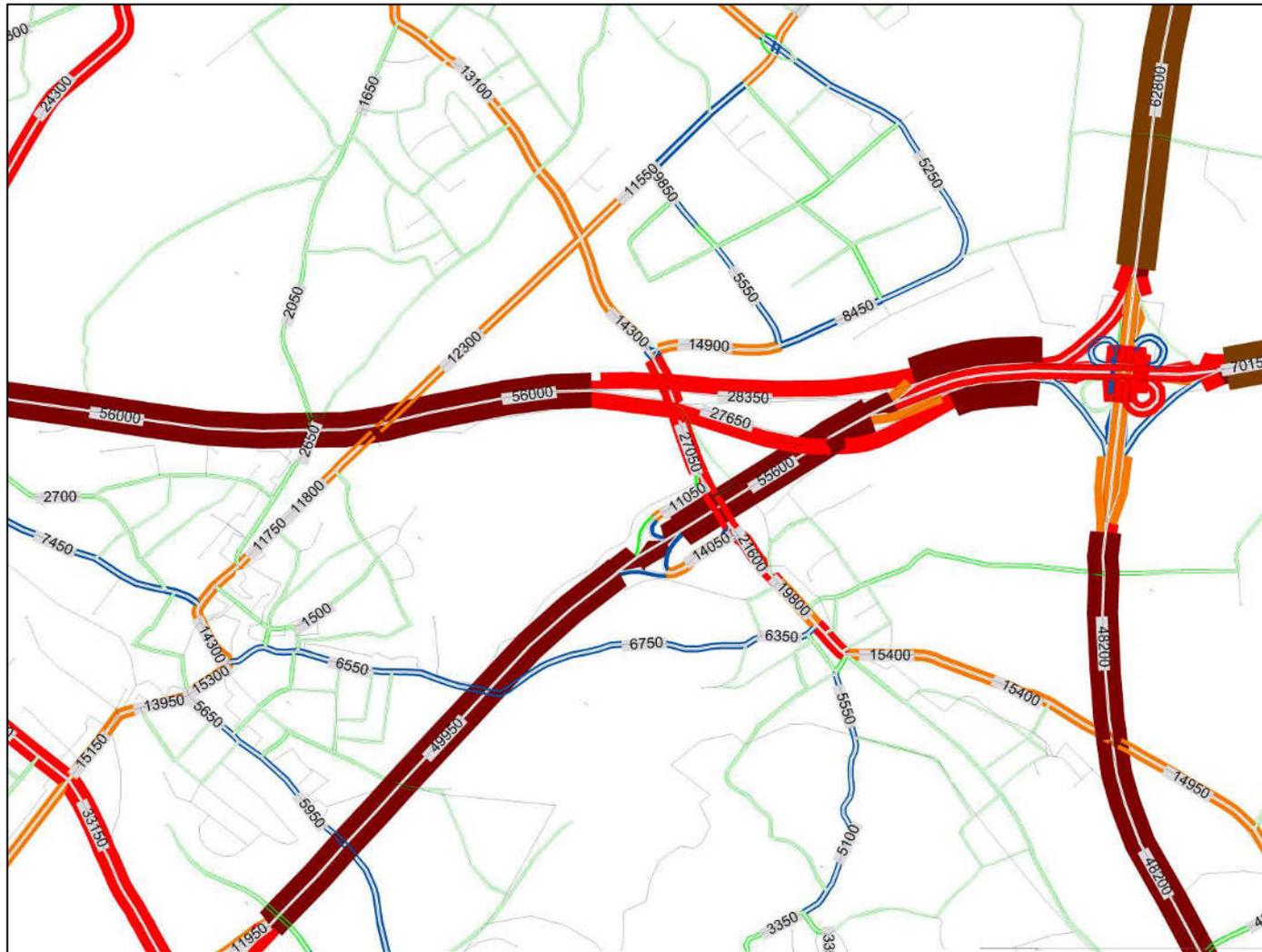
17

Fußgängerzählung Alt-Haarener Straße (vor dem ehemaligen Bezirksamt)



**Fußgängerspitzenstunde
zwischen 11 und 12 Uhr**

Verkehrsbelastung Haaren für den MIV (Verkehrsmodell)

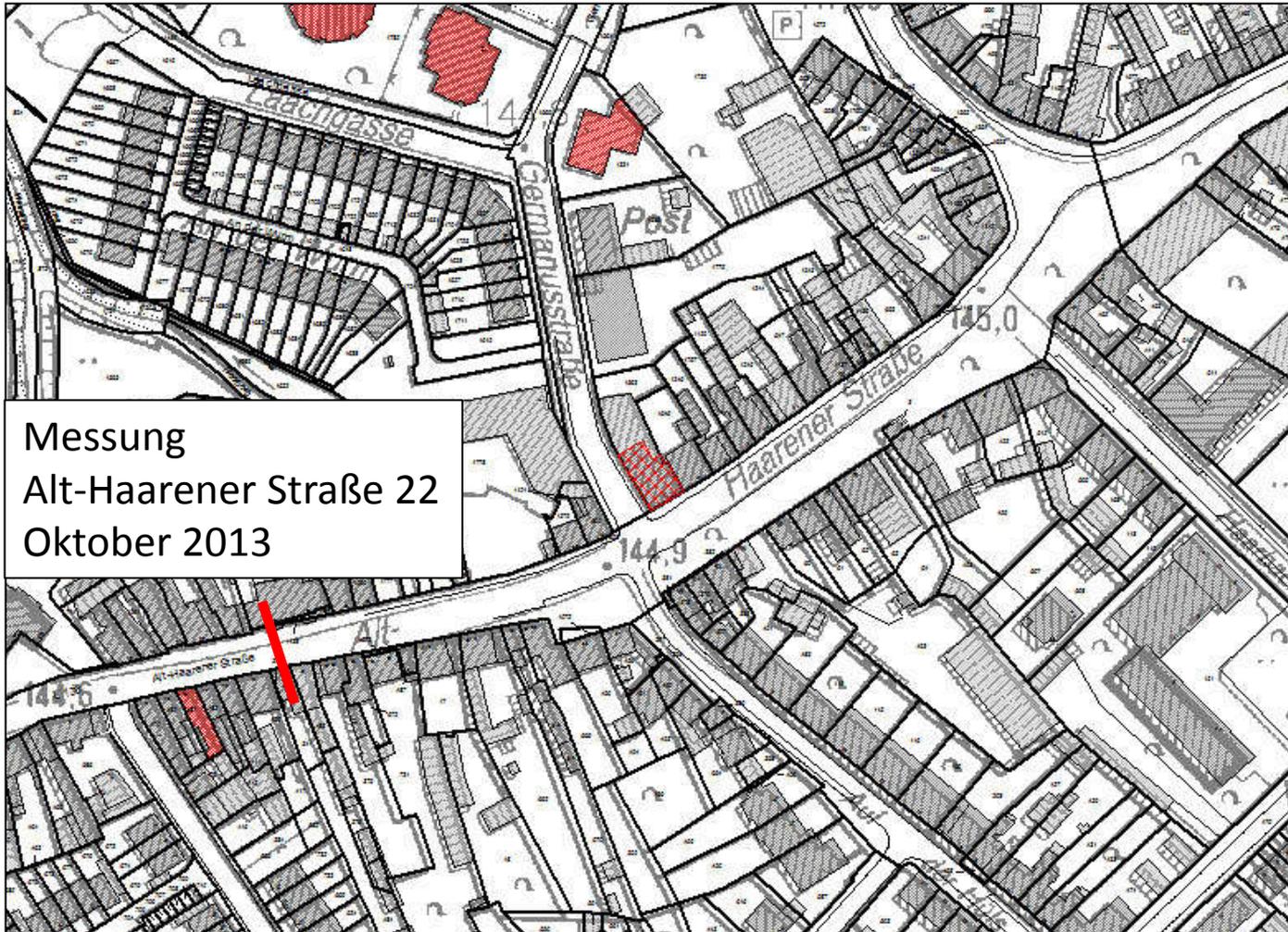


Verkehrsbelastungen
in Kfz/Werktag,
Verkehrsmodell
Aachen, Stand
7/2012

Haaren: ausgeschilderte Radrouten



Geschwindigkeitsmessungen in Haaren



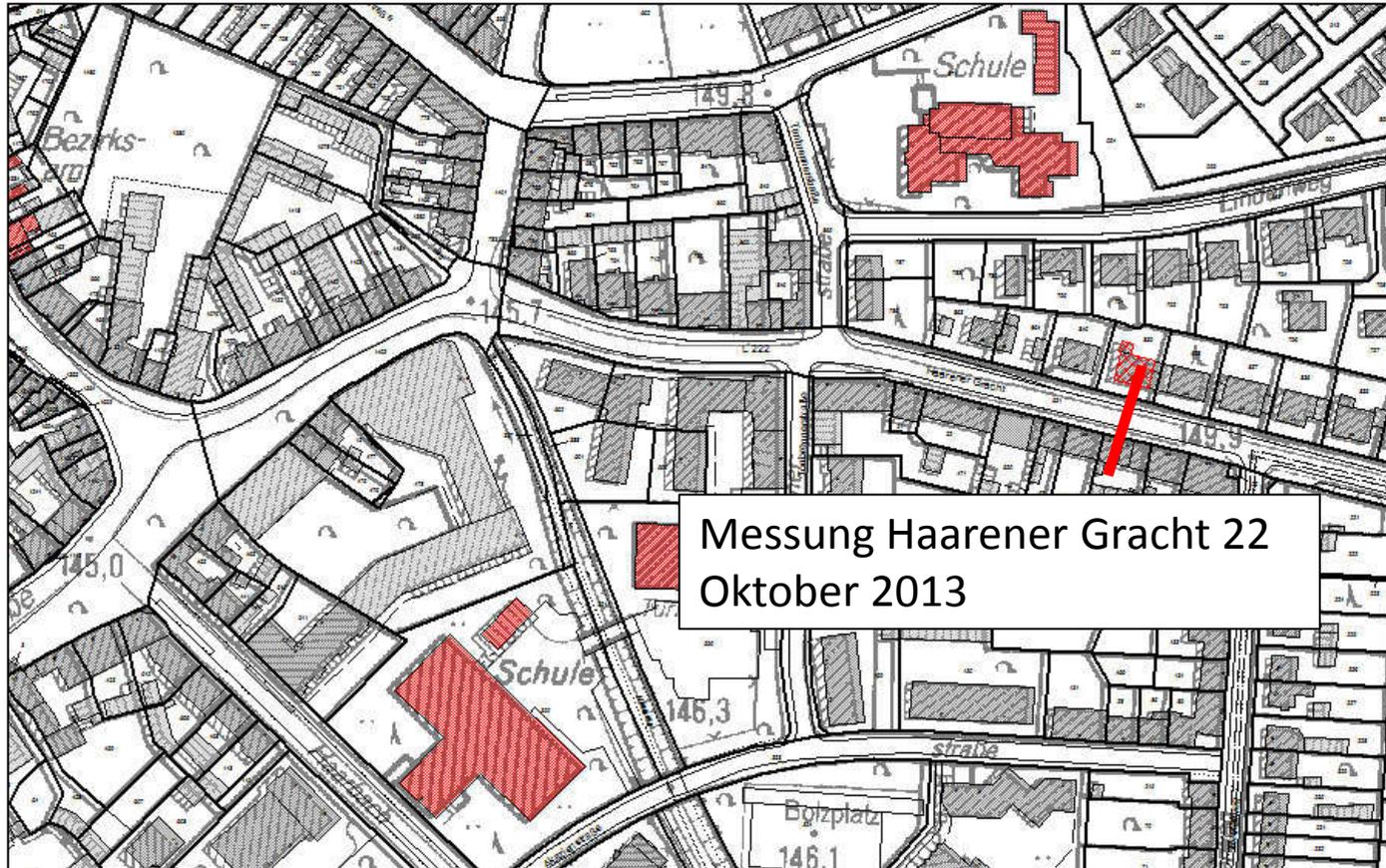
Messung
Alt-Haarener Straße 22
Oktober 2013

Ergebnisse für
beide
Richtungen:
Vzul = 50 km/h
V50 = 39 km/h
Vd = 39 km/h
V85 = 50 km/h
Überschreitung
Vzul+10 = 4,1 %

stadt aachen



Geschwindigkeitsmessungen in Haaren

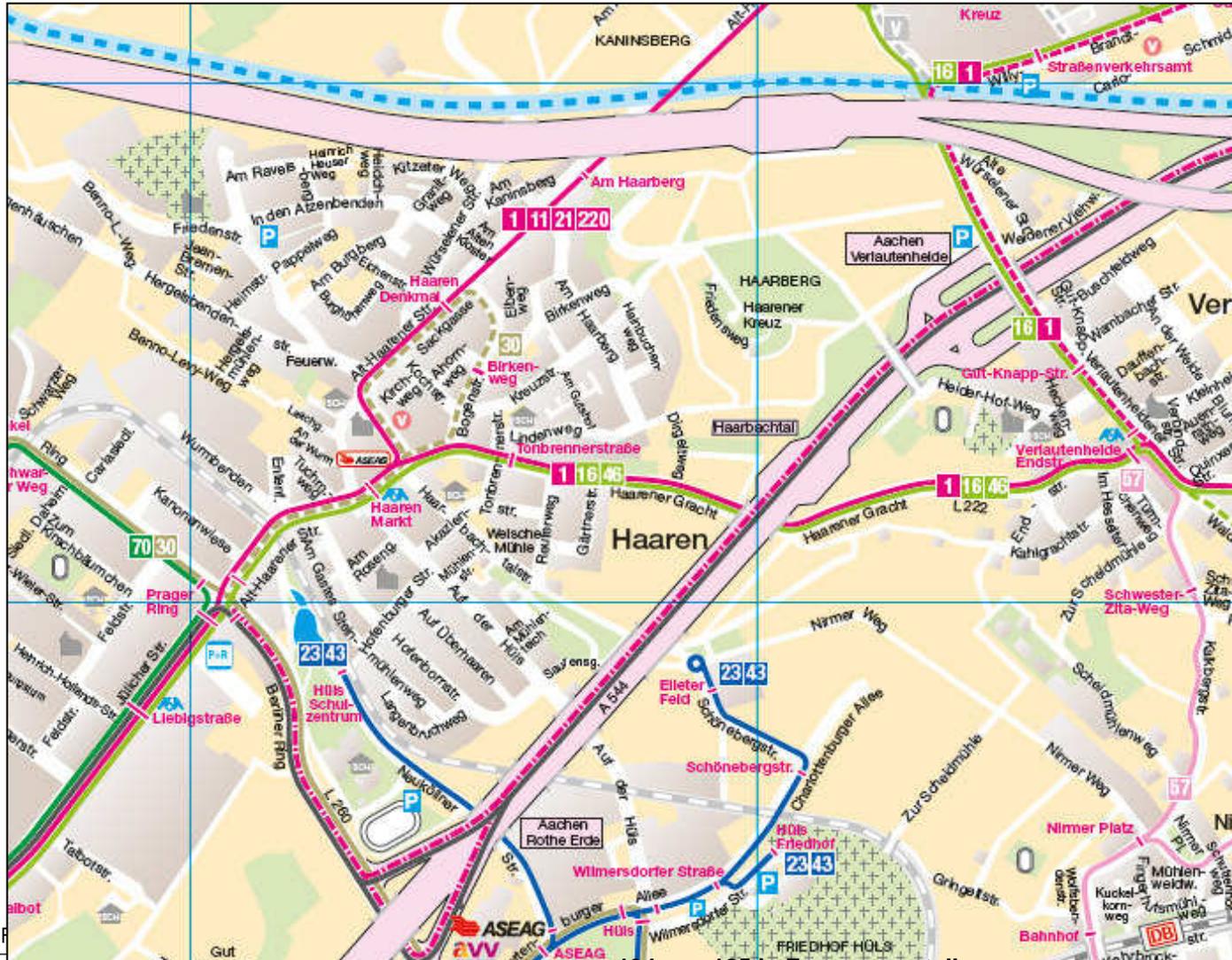


Ergebnisse für
beide
Richtungen:
Vzul = 50 km/h
V50 = 44 km/h
Vd = 44 km/h
V85 = 53 km/h
Überschreitung
Vzul+10 = 4,9 %

stadt aachen



ÖPNV in Haaren - Liniennetzplan



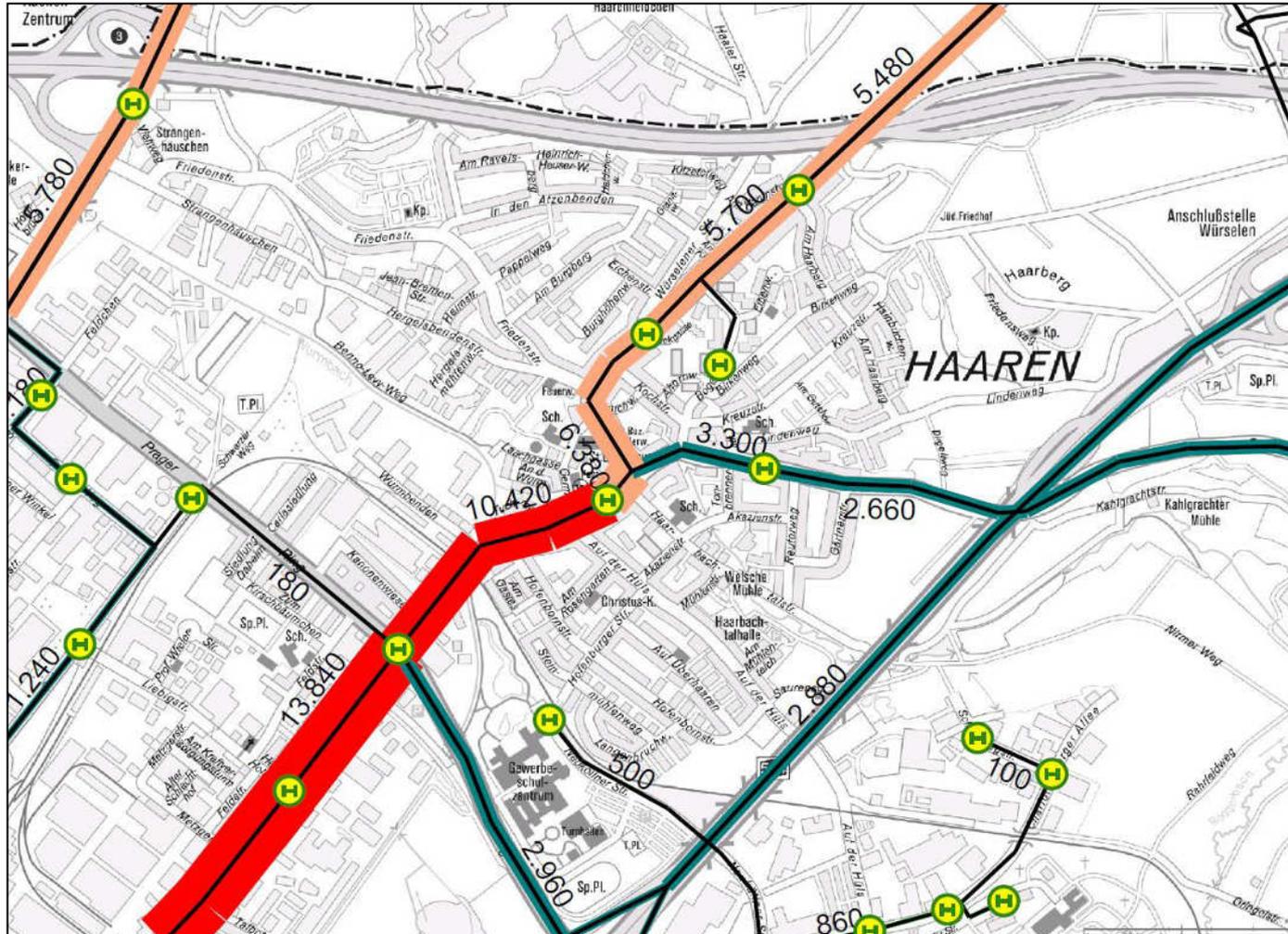
ÖPNV in Haaren – Haltestelle Haaren Markt (Bestand, stadteinwärts)



ÖPNV in Haaren – Haltestelle Haaren Markt (Bestand, stadtauswärts)



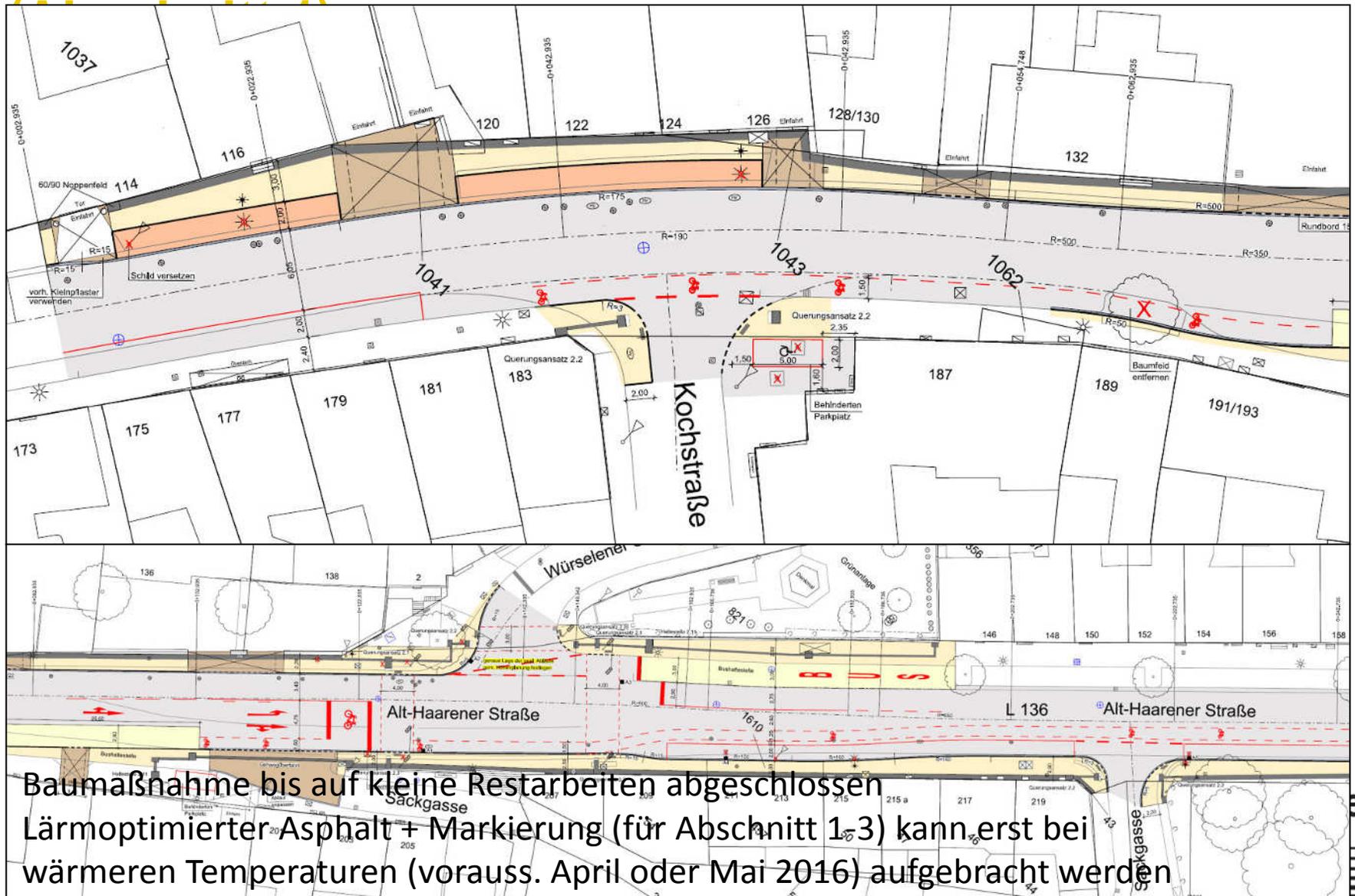
ÖPNV in Haaren – ÖV-Fahrgäste (Verkehrsmodell)



stadt aachen



Aktuell Neugestaltung Alt-Haarener Straße



Baumaßnahme bis auf kleine Restarbeiten abgeschlossen
Lärmoptimierter Asphalt + Markierung (für Abschnitt 1-3) kann erst bei wärmeren Temperaturen (vorauss. April oder Mai 2016) aufgebracht werden

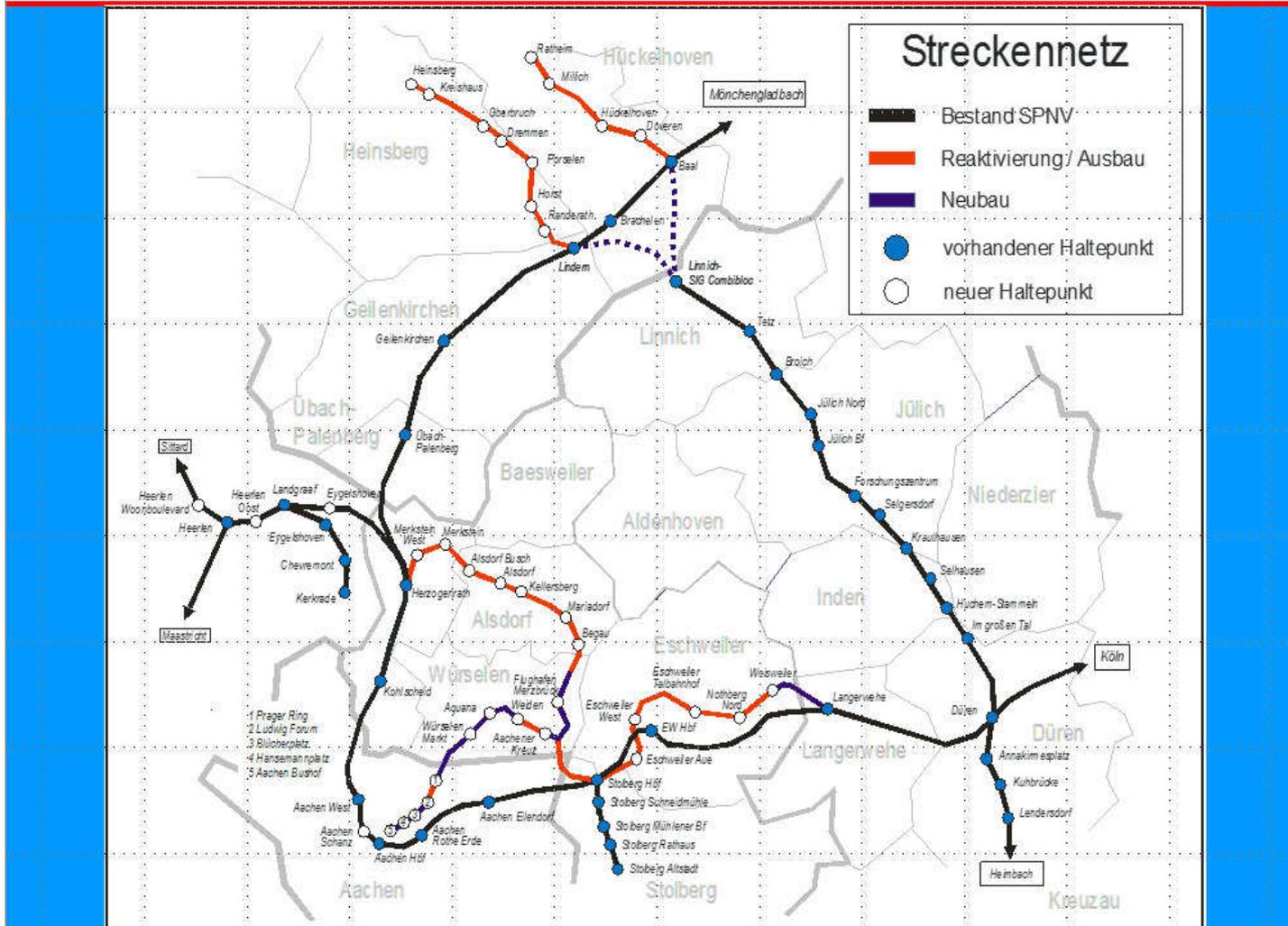
EUREGIOBAHN - 4. AUSBAUSTUFE

Seite 2

Langfristiges Zielkonzept



Aachen, im März 2004



Planung Ortseingang Haaren (von Jülicher Straße)



**Erste
Planungsideen.
Problematik
Bahnübergang
muss noch
gelöst werden.
derzeit in
Planung**

Planung Radroute AC-Jülich

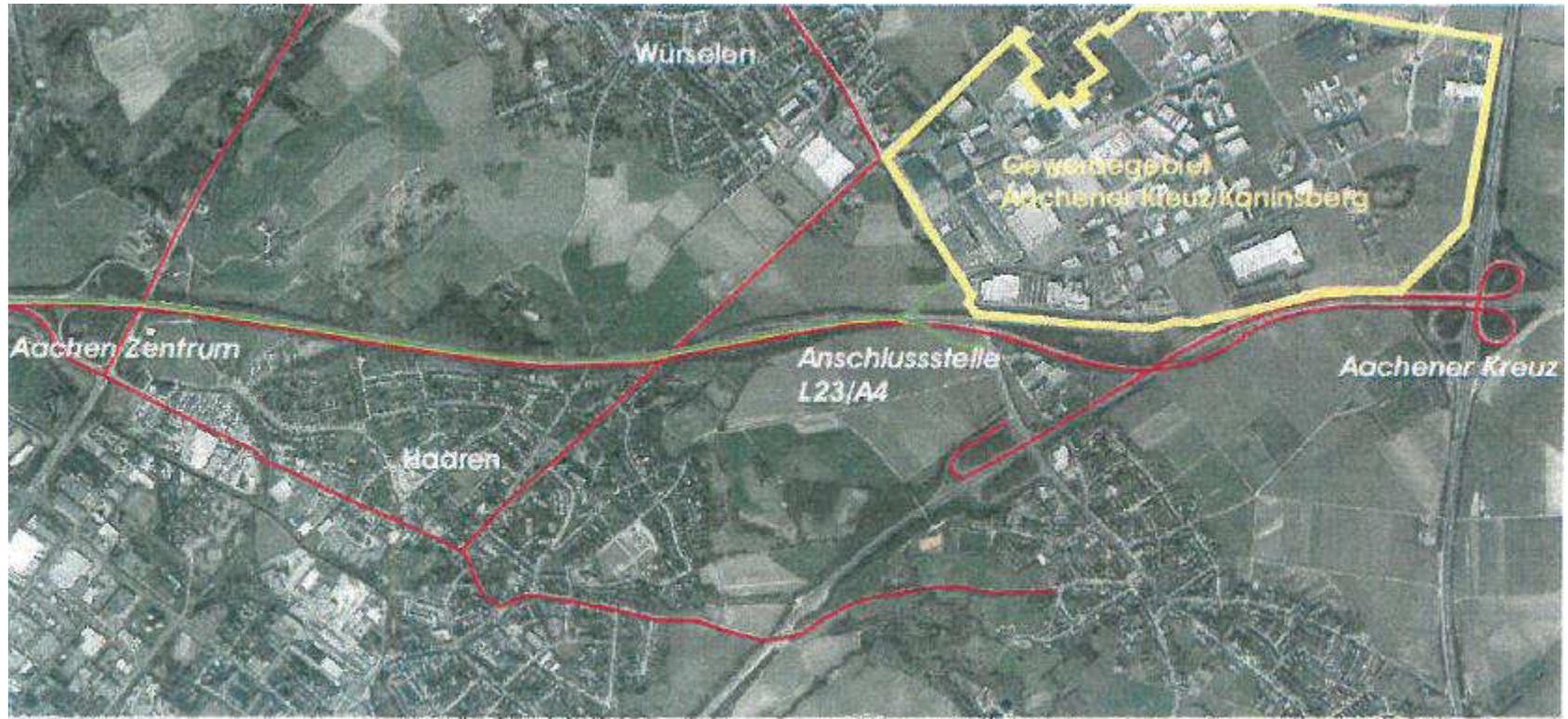


derzeit in der Schlussabstimmung zur Linienfindung

stadt aachen



Planung BAB-Anbindung Gewerbegebiet AC-Kreuz



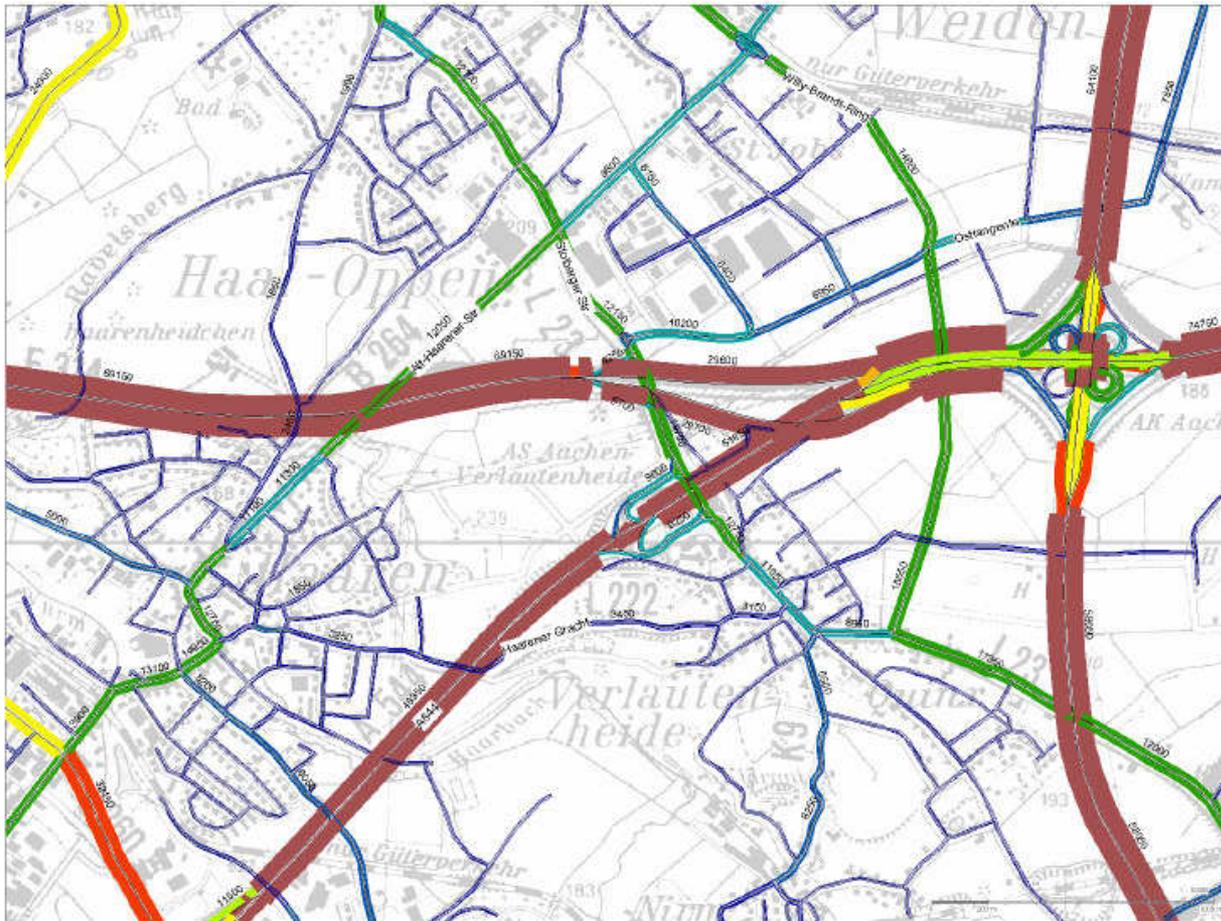
1 : 10231 1 000 m

- Umwege über Würselen, Haaren und das Autobahnkreuz
- Direkte Anbindung über neue Anschlussstelle an Gewerbegebiet AK/Kaninsberg

stadt aachen



Planung BAB-Anbindung Gewerbegebiet AC-Kreuz Prognose 2020



Verkehrsbelastungen
Haaren/Verlautenheide

Prognose 2
2020

L23n
Umgehungsstraße
Verlautenheide

BAB-Anschlussstelle
A44/L23



Verkehrszählung:

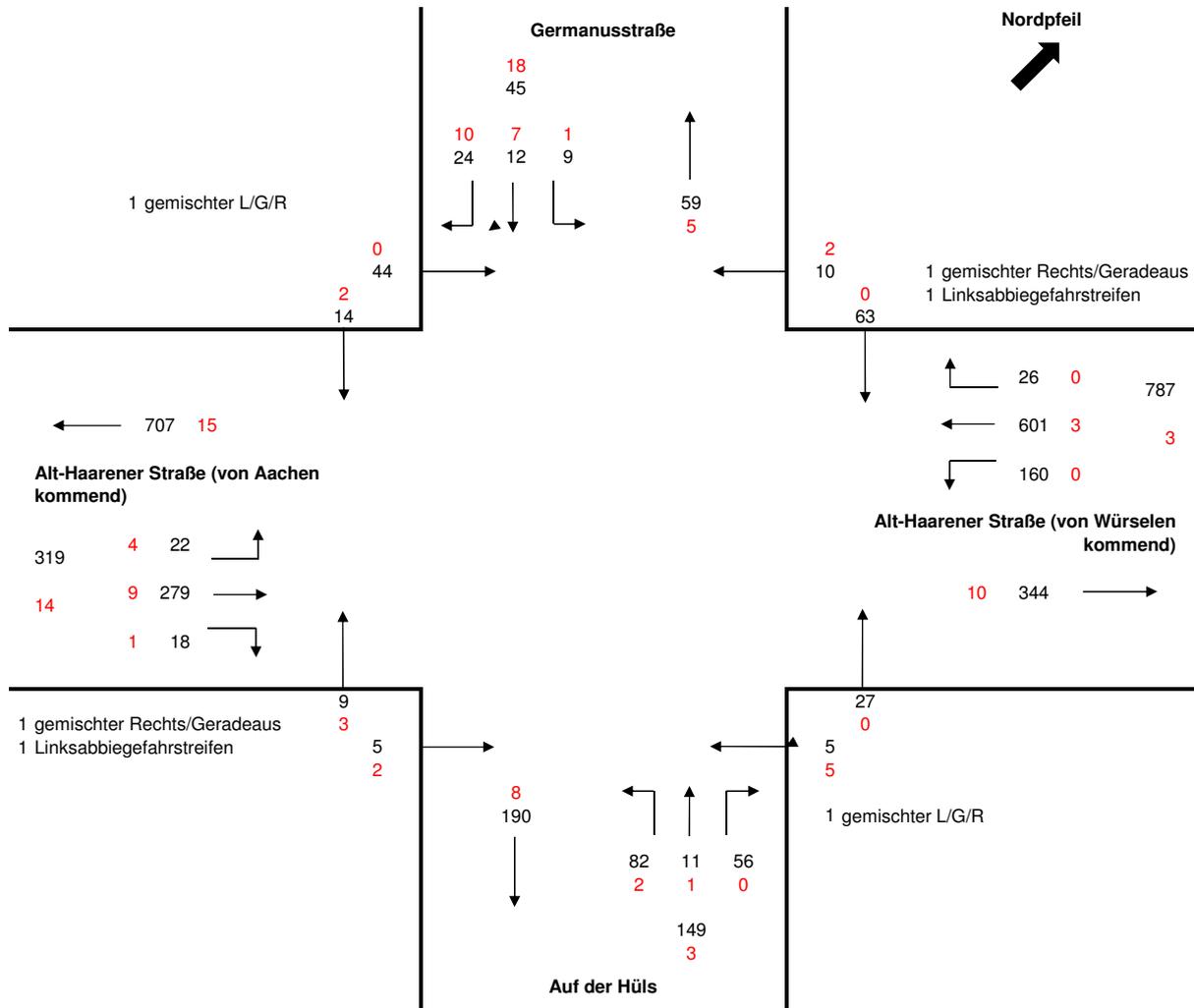
Alt-Haarener Straße-Auf der Hüls-Germanusstraße

18.02.2016

07:15 - 08:15

(in Kfz)

(in Fußgängern)



rot=Fahrräder
schwarz=Kfz ohne Fahrräder

Verkehrszählung:

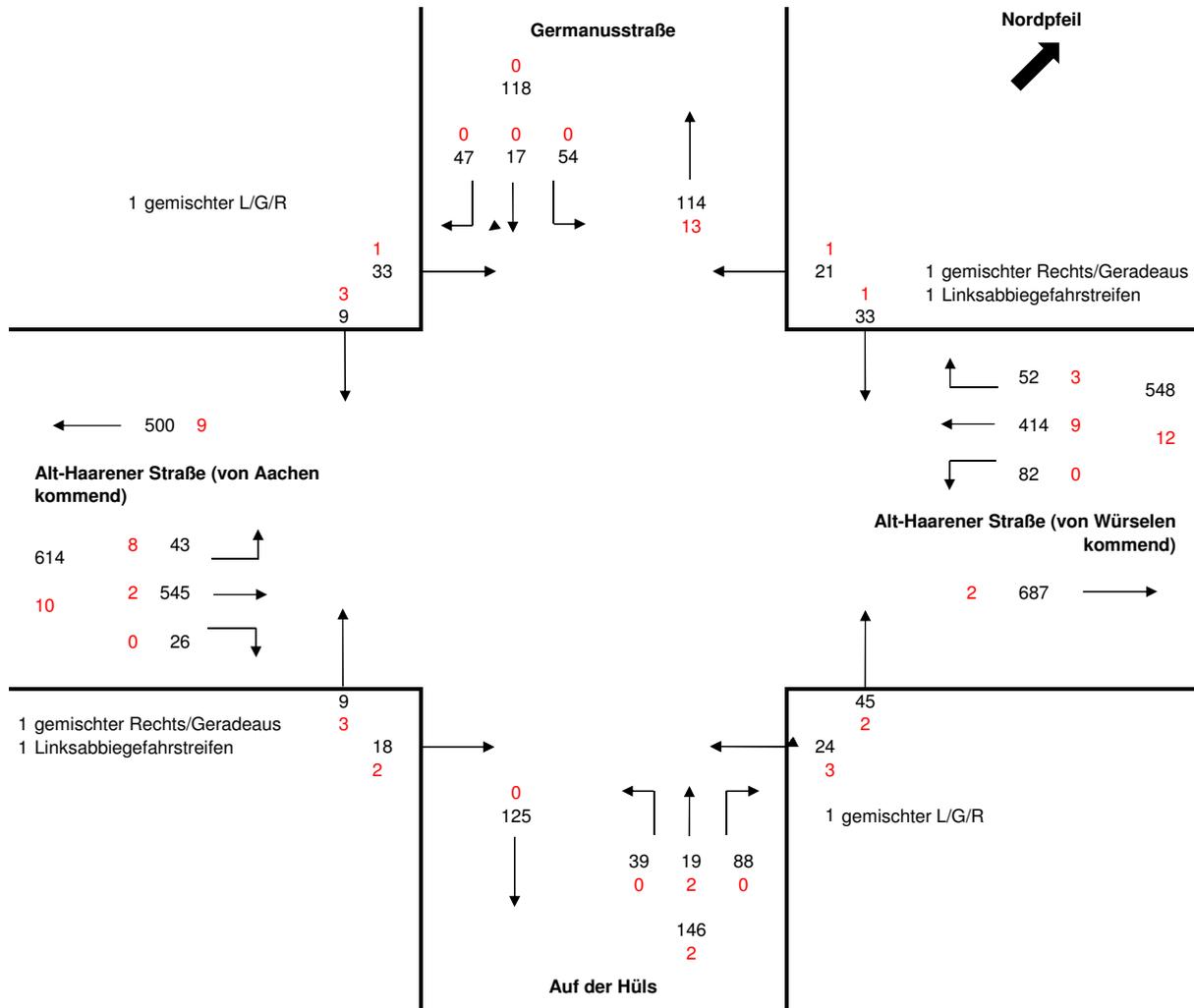
Alt-Haarener Straße-Auf der Hüls-Germanusstraße

18.02.2016

16:15 - 17:15

(in Kfz)

(in Fußgängern)



rot=Fahrräder
schwarz=Kfz ohne Fahrräder

Verkehrszählung:

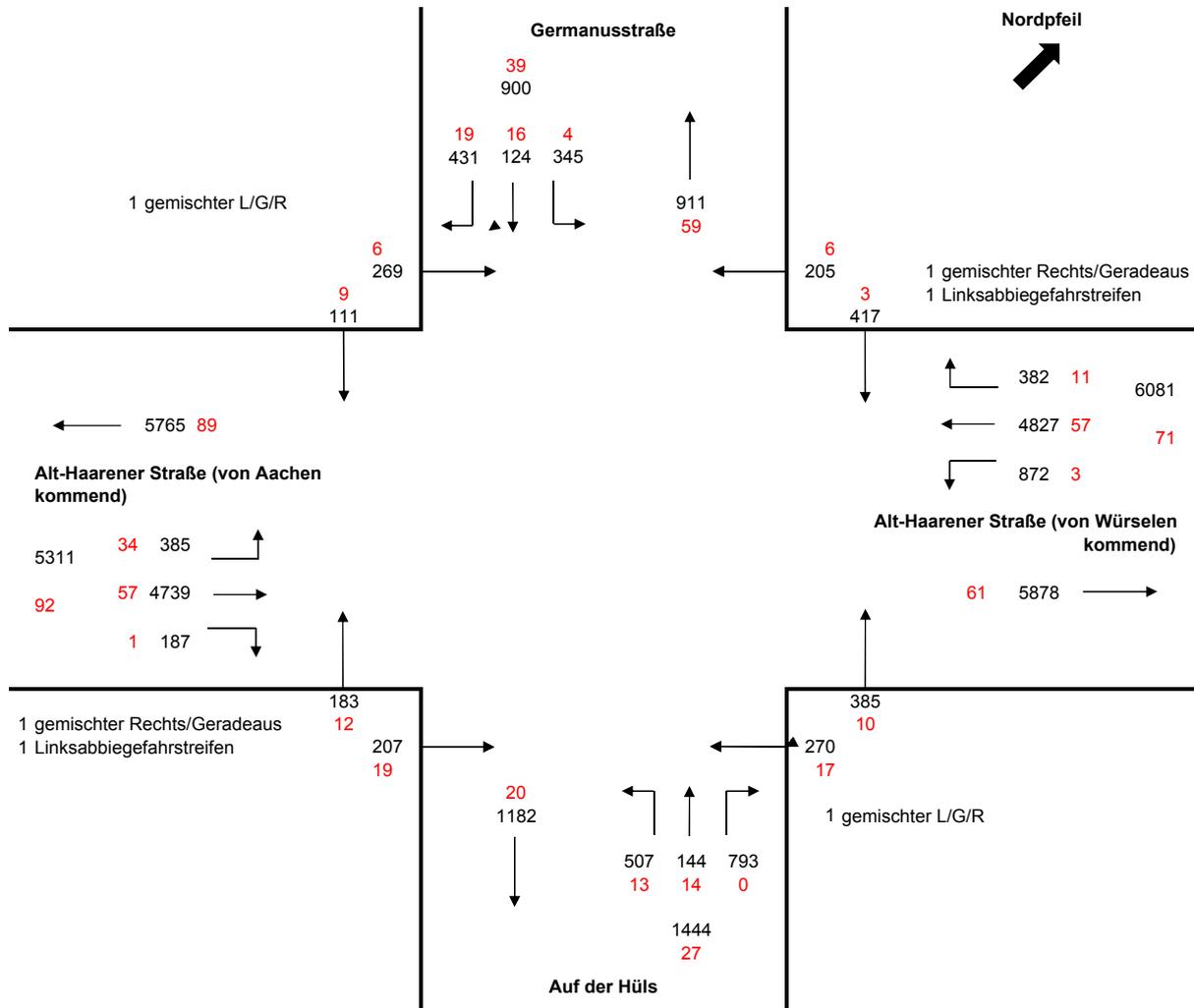
Alt-Haarener Straße-Auf der Hüls-Germanusstraße

18.02.2016

7 - 19 Uhr

(in Kfz)

(in Fußgängern)



rot=Fahrräder
schwarz=Kfz ohne Fahrräder

Verkehrszählung:

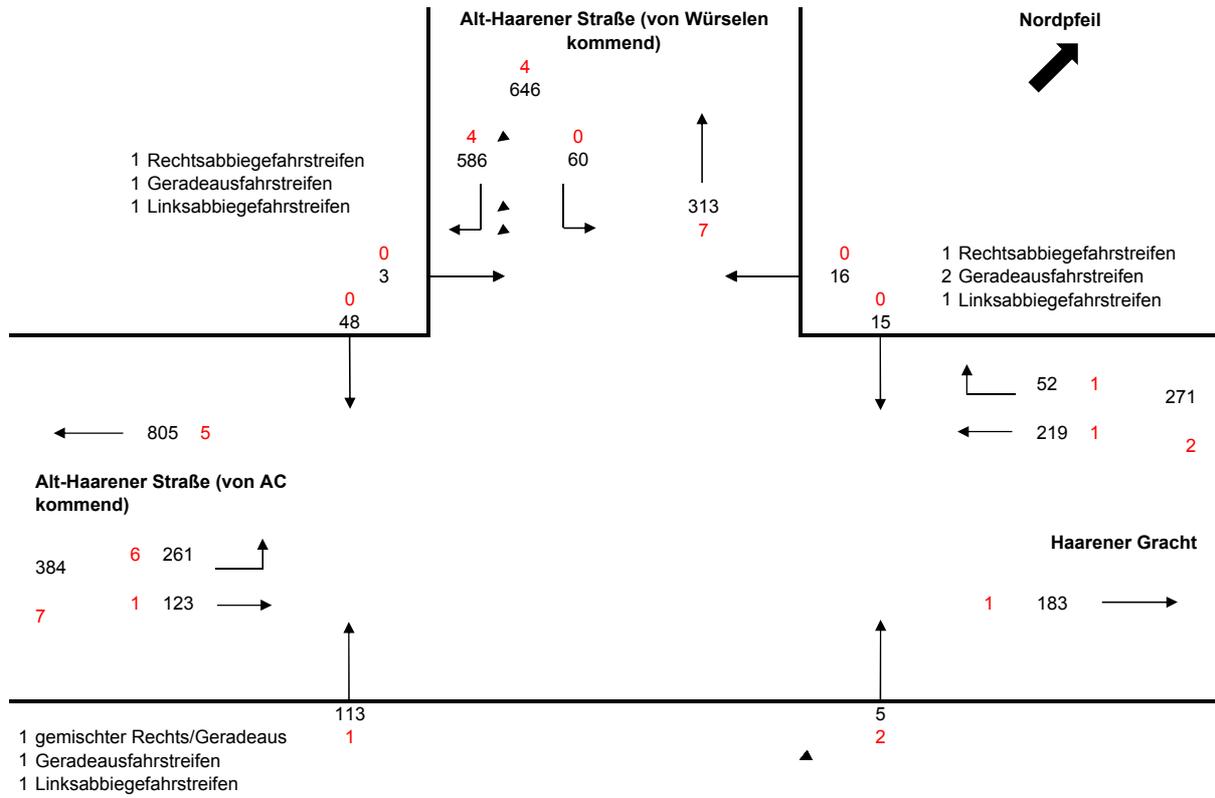
Alt-Haarener Straße - Haarener Gracht

23.02.2016

07:15 - 08:15

(in Kfz)

(in Fußgängern)



rot=Fahrräder
schwarz=Kfz ohne Fahrräder

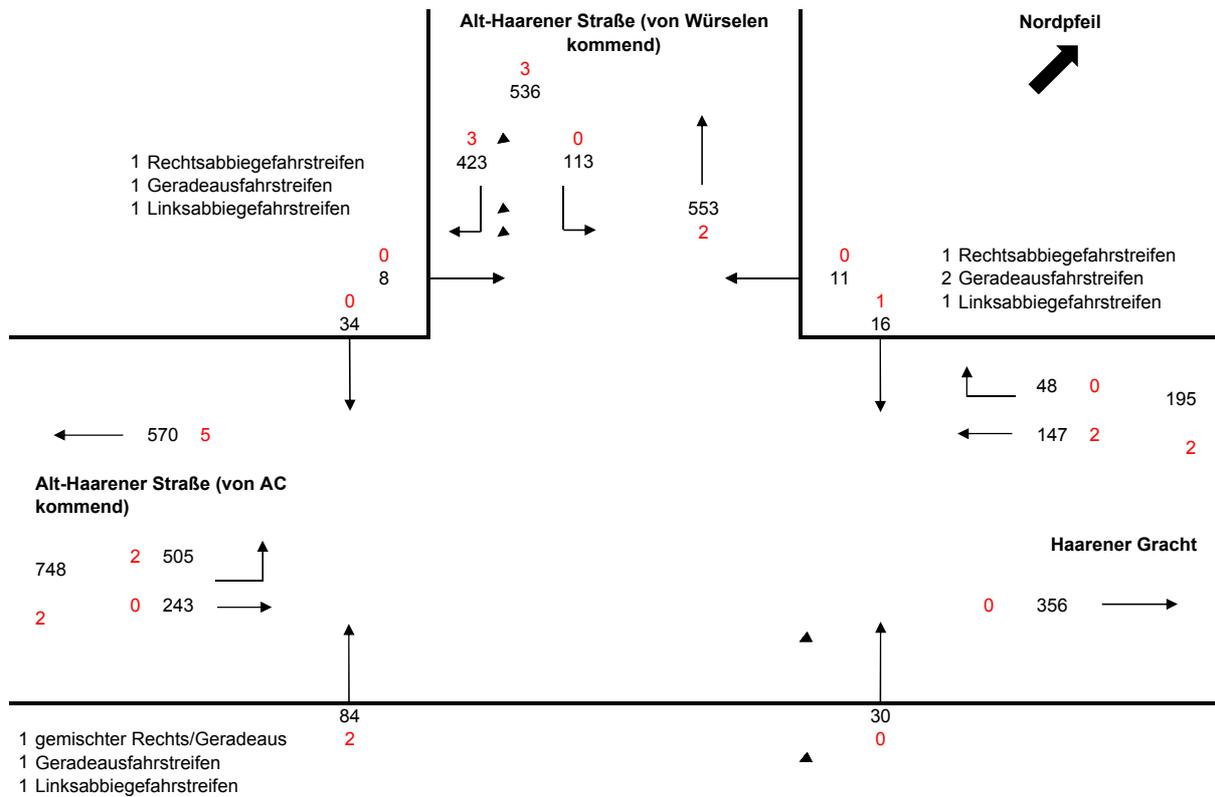
Verkehrszählung:**Alt-Haarener Straße - Haarener Gracht**

23.02.2016

16:00 - 17:00

(in Kfz)

(in Fußgängern)



rot=Fahrräder
schwarz=Kfz ohne Fahrräder

Verkehrszählung:

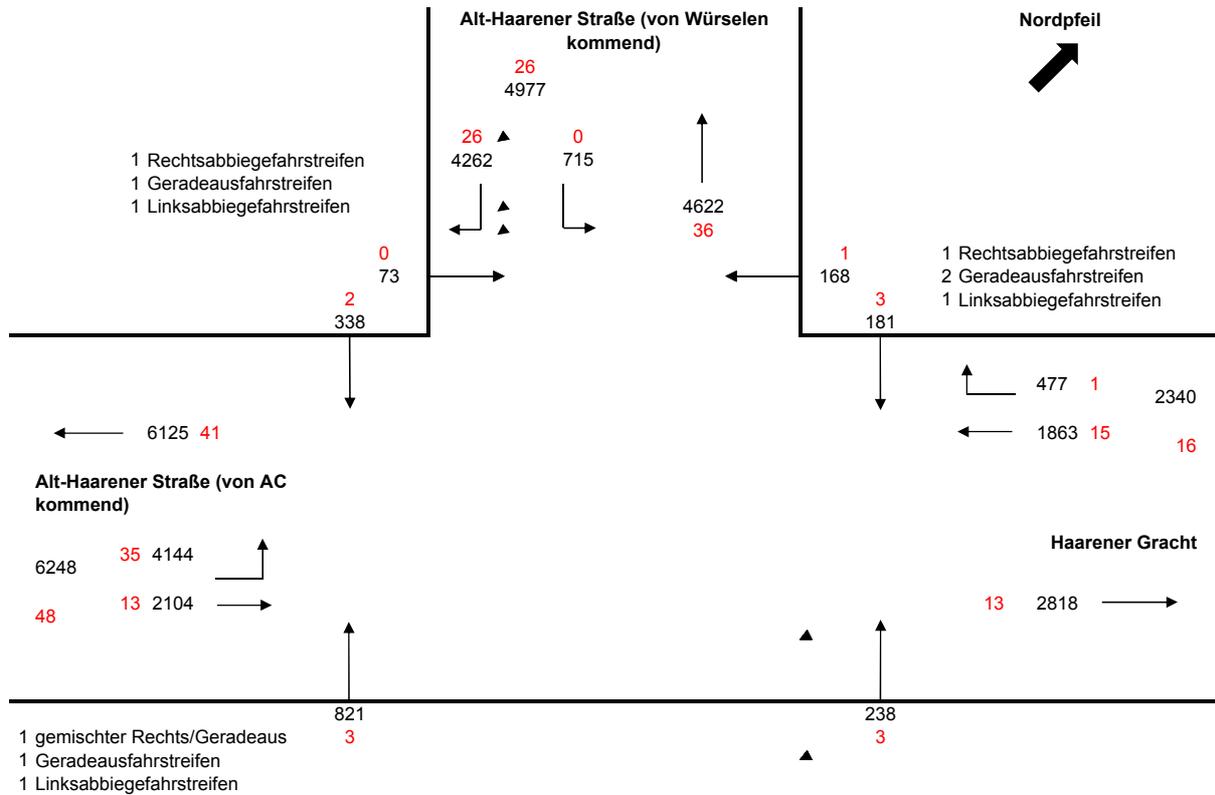
Alt-Haarener Straße - Haarener Gracht

23.02.2016

Gesamtag

(in Kfz)

(in Fußgängern)



rot=Fahrräder
schwarz=Kfz ohne Fahrräder

Stadtteilspaziergänge „Rund um Grün und Wasser“ und „Haarener Stadträume“ am 15./16.04.2016

- Ergebnisse und Anregungen -

Rund um St. Germanus

- **Umgestaltung zu einem zweiten „Dorfplatz“**
- **Bebauung auf dem Grundstück an der Ecke Würselener Straße wünschenswert**
- **Blockinnenbereiche:**
 - Erhalt und Schaffung von Grün- und Erholungsflächen (z.B. Parks, Familiengärten, Kinderbauernhof etc.)
 - Schaffung von neuen Nutzungen (z.B. Loft-Wohnungen, Flächen für IT-Existenz-Gründer, Handwerk und Design)
- **Alt-Haarener Straße:**
 - Reduzierung des ruhenden und Beruhigung des fließenden Verkehrs
 - Verschönerung und Sanierung der Hausfassaden im Rahmen eines Wettbewerbs
 - Stärkung der Gastronomie
 - Schließung der hässlichen Brandwänden mit Hilfe von Kopfbebauungen
 - Geplanter Grünzugang nicht zu stark schließen
- **Umnutzung der Brachfläche am Kirchweg zu einem öffentlichen Park oder zu einer Anlage für Gemeinschaftsgärten**
- **Grundstück der ehemaligen Brauerei Klinkenberg:**
 - als Grünfläche mit Cafés und Biergärten gestalten
 - zur Zeit sehr ungepflegt – Müllhalde
 - Erhalt und Sanierung des weißen Gebäudes und Umnutzung zur Gastronomie (z.B. Biergarten)
 - Erhalt der zwei schön gearbeiteten Pollersteine als Erinnerungstücke an die alte Brauerei
 - Erhalt der Pfeiler eines Torbogens einschließlich einem Radabweiser und einem kompletten Sockel
 - Erhalt der Remise

Haarener Markt

- **Umgang mit dem Haarbach:**
 - teilweise Offenlegung des Haarbaches (nicht renaturiert sondern geführt wie in Freiburg oder Rouen)
 - Verlauf des Haarbachs im Ortsbild ablesbar machen, 4 Gestaltungsvorschläge :
 1. Im Straßenbelag
 2. Als kleine Wasserrinne
 3. Als dünne Wasserfläche
 4. Als ca. 6 x 6 Meter große Öffnung mit Treppenstufen, die zum Wasser herunterführen
 - Wasserspiele vielleicht in Form von Wasserfontänen wie am Eisenbrunnen (Mehrfachnutzung sollte erhalten bleiben)

- **Verkehr reduzieren**

- **Begrünung**
 - Mehr Baumbepflanzung, auch in Nebenstraßen (z.B. Hofbornstraße)
 - Versiegelung durch Begrünung (Bäume) aufbrechen

- **Bebauung:**
 - Keine Verdichtung der Bebauung, stattdessen besseres Leerstandsmanagement
 - Störende Mischnutzung (Autoverwertung u.a. in der Hofbornstraße)
 - Erhaltung der Kleinteiligkeit
 - Differenzierte Gestaltung noch stärken (z.B. mit Hilfe eines Wettbewerbs)
 - Stärkung der Gastronomie (bessere Bedingungen mit Außengastronomie, Biergärten etc. schaffen)
 - Erhaltung der Jahrhundertwendehäuser

- **Aktivitäten:**
 - Mehr gemeinschaftliche, insbesondere kulturelle Aktivitäten und Angebote
 - Stärkere Entwicklung der sozialen Öffentlichkeit – Kitas, Schule und Vereine
 - Durchmischung verschiedener Generationen fördern und dadurch soziale Kontrolle schaffen
 - Markierte Spaziergänge mit Erklärungen zu wichtigen Bauten und Ereignissen und evtl. Ruhebänken
 - Durchmischung verschiedener Generationen fördern und dadurch soziale Kontrolle schaffen

Grünräume und Ortseingang

- **Ortseingang:**
 - hohe Verkehrsdichte
 - z.T. verwahtes und vermülltes Gelände
 - Markierung auf der Fahrbahn des Radweges (Wurm-Radweg) als Querungshilfe für Radfahrer im Bereich der Gleise
 - Bessere Fußgängerquerung an den Ortseingängen (unter anderem an der Krefelderstraße)
 - Neugestaltung erforderlich

- **Wurmbendenpark:**
 - Optisch verstärkte Abgrenzung von den Betrieben (Sicht auf Parkplätze) entlang der Wurm (z.B. begrünter Hang)
 - Mehr Pflege- und Instandhaltungsarbeiten
 - Schaffung von weiteren Sitzmöglichkeiten
 - Wurm durch den See leiten
 - Großes Sicherheitsproblem und zu wenig „Wohlfühl-Charakter“
 - Bekämpfung der Ratten
 - Unattraktiven Privatgärten in der Nähe des Bahnübergangs verschönern oder wenn möglich dem Park hinzufügen
 - Grillverbot im Park wieder aufheben (wurde früher als Grillplatz genutzt)
 - Schaffung eines Rundwegs um den See
 - Hinweiskarte mit historischen Informationen (z.B. ehemaliger Standort einer der drei Haarener Mühlen)

- **Grünfläche an der Haarbachmündung:**
 - Aktionsplan für Kunst, Austausch und Feuerstelle
 - Entstehung einer richtigen Oase – großartige Perspektive
 - Schöner Gestaltung des Haarbaches
 - Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen
 - Informationstafel mit Foto über die Rummeney Tuchfabrik

- **Park am Alten Friedhof:**
 - Schaffung eines Gastronomieangebots (z.B. mobiler Eisverkaufsstand, evtl. mit Getränkeausgabe – als Zweigstelle eines der ansässigen Eiscafés)
 - Bach näher an den Grillplatz holen
 - Schaffung von Sitzmöglichkeiten direkt am Bach
 - Stärkere Parkpflege (starke Vermüllung sowie Verkotung durch Hunde)
 - Förderung von Jugend- und Kinderaktivitäten durch Beteiligung der Jugendlichen, der Familien und der Kindergärten
 - Geplante Bebauung sollte abgelehnt werden
 - Radweg bis zur Krefelderstraße verlängern

- **Vernetzung der vier Grünzonen sinnvoll (positive Beeinflussung des Ortscharakters)**

Haaren Ortsmitte - Workshop Ortsexperten 29.04.2016

Teilnehmende

Persönlich geladen waren Bürger(innen) aus dem Stadtteil und Vertreter(innen) der Bezirksvertretung als Ortsexperten und Vertreter(innen) der Verwaltung. Etwa 25 Personen nahmen teil. Die Teilnehmerliste befindet sich im Anhang.

Ziele des Workshops

Der Workshop diente dazu, das kooperative Verfahren vorzubereiten, bei dem drei Planungsbüros Ideen für die Gestaltung der Ortsmitte ausformulieren sollen. Während des Workshops wurden

- die im integrierten Handlungskonzept für Haaren formulierten Zielvorstellungen und Konzepte und
- die Ergebnisse der Stadtteilspaziergänge eine Woche zuvor präsentiert und
- die Teilnehmenden aufgefordert, ihre Vorstellungen von der zukünftigen Gestaltung des öffentlichen Raumes zum Ausdruck zu bringen und zu diskutieren.

Die Verwaltung wollte feststellen,

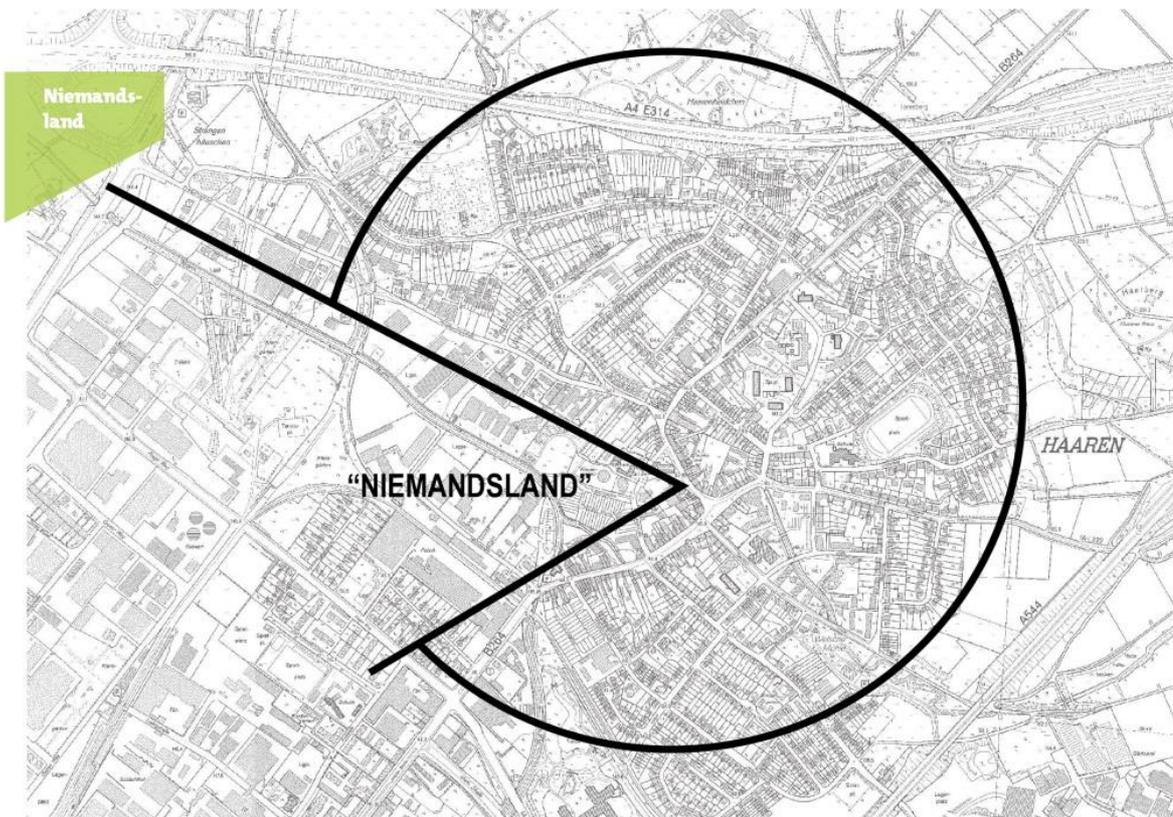
- inwieweit den planenden Büros gemeinsam getragene Zielvorstellungen vorgegeben werden können und
- welche Nutzungs-Vorstellungen und Gestaltungsideen vonseiten der Ortsexpert(inn)en an die externen Fachleute weitergeleitet werden können.

Begrüßung und Einleitung

Herr Jens Stachowitz (Moderation) begrüßte die Teilnehmenden herzlich und erläuterte die Zielvorstellungen und den Ablauf des Workshops. Er verwies darauf, dass bereits vor langer Zeit die planerischen Vorarbeiten für die nun anstehenden Umbaumaßnahmen getan worden seien und vonseiten der Bezirksvertretung durch Herrn Corsten gemeinsam mit dem damaligen Fachbereichsleiter Werner Wingefeld zum Beschluss geführt worden sind.

Der heutige Planungsdezernent Stadtbaurat Wingefeld führte in die Planungen für Haaren ein und erinnerte an die damaligen Überlegungen.

Der Bau der Ortsumfahrung Haarener Allee hätte zu einem „Niemandsländ“ geführt (siehe Abbildung unten), das von Haaren abgetrennt bzw. von Haaren aus nur über große Umwege erreichbar gewesen wäre.



Stadtplanung und Bezirksvertretung waren sich darin einig, dass die unmittelbar an der Ortsmitte liegenden Grünräume nicht als Trasse für eine Straße, sondern zur Naherholung dienen sollten. Die verschiedenen bereits bestehenden Grünräume rund um Haaren (siehe Abbildung unten), wie Haarberg, Haarbach- und Wurmtal, sollten miteinander verbunden werden. Insofern habe man gemeinsam von der Idee vormaliger Planer(innen) und Entscheider(innen) Abstand genommen, den Verkehr um die Ortsmitte herumzuleiten.

[Siehe das Freiraumkonzept aus dem Jahre 2008:

http://www.aachen.de/de/stadt_buerger/planen_bauen/_materialien_planen_bauen/stadtentwicklung/stadtviertel/haaren/Planung_HKS.pdf]

In dem integrierten Handlungskonzept für Haaren (IHK Haaren) ist nun festgehalten, welche Planungskonzeption für Haaren heute gültig ist. Das IHK Haaren war Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln aus dem Bereich Städtebauförderung des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, die erfolgreich eingeworben werden konnten. Insofern sei jetzt nach vielen Jahren die Umsetzung der Ideen von damals möglich.



[Downloadlink zum IHK Haaren aus dem Jahr 2014:
http://www.aachen.de/de/stadt_buerger/planen_bauen/stadtentwicklung/stadtviertel/haaren/16-03-01-IHK-Haaren_low.pdf]

Frau Gertrude Helm, Leiterin der Abteilung Stadterneuerung und Stadtgestaltung, erläuterte die Konzeption des IHK Haaren und des nun anstehenden kooperativen Verfahrens. Die Charts von Frau Helm sind im Anhang.

Die Betrachtung Haarens konzentrierte sich derzeit auf drei demnächst zum Umbau anstehende Räume:

Haaren Markt

Die zentrale Frage sei dabei die Gestaltung der Ortsmitte unter Beibehaltung der bestehenden Verkehrsbelastung. Trotz der hohen Fahrzeugmengen bestehen Gestaltungsspielräume, die genutzt werden sollen, um die Aufenthaltsfunktion des öffentlichen Raumes und auch die ökonomische Funktion des Ortskernes zu steigern. Sie stelle sich eine Gestaltung nach „menschlichem Maßstab“ vor. [Während des Workshops erläuterten Ortsexpert(inn)en, dass die eine Hälfte des Haarener Marktes so umgebaut wurde, wie sich die damaligen Planer(innen) den gesamten Marktplatz nach Bau der Ortsumfahrung vorstellten. Weiter mit dem Beitrag von Frau Helm:]

Nicht nur die Freiräume (siehe unten) werden von Wasser geprägt, auch die Ortsmitte wurde ursprünglich und heute unbemerkt vom Haarbach geprägt. Innerhalb der Ortsmitte wird der Haarbach jedoch wegen der Nutzungskonkurrenzen und auch aufgrund der enormen Umbaukosten wegen nicht vollständig freigelegt werden können. Es bleibt zu diskutieren, ob eine teilweise Freilegung oder eine Form des Verweises auf den Bachlauf ein sinnvolles Konzept ist.

Rund um St. Germanus

Die Kirche am Rande der Straße solle (metaphorisch gesprochen) wieder mehr in die Mitte des Dorfes gerückt werden. Durch das Schließen des Baublockes rund um die ehemalige Brauerei Klinkenberg entsteht ein neuer Platzraum südlich von St. Germanus. Somit würde eine Platzgestaltung rund um St. Germanus und das „Freilegen“ der Kirche möglich.

Grünräume und Ortseingang

Die Säume des Haarbaches und der Wurm sollen freigelegt und für die Naherholung genutzt werden. Die Uferzone des „Parks am alten Friedhof“ soll in die Überlegungen einbezogen werden. Von Haaren aus könne man über diesen Weg entlang der Wurm auch auf den Bahntrassenradweg Aachen-Jülich gelangen, der zwar einen kleinen Umweg in die Innenstadt von Aachen bedeute, aber erheblich attraktiver zu befahren sei als die Jülicher Straße. [Herr Costen ergänzte zu diesem Punkt, dass die Bezirksvertretung im weiteren Verlauf der Wurm weiter westlich des „Parks am alten Friedhof“ im Flächennutzungsplan vorsehe, dass heutiges Gewerbegelande nahe der Wurmaue zu Wohnbauzwecken umgenutzt werde. Weiter mit dem Beitrag von Frau Helm:]

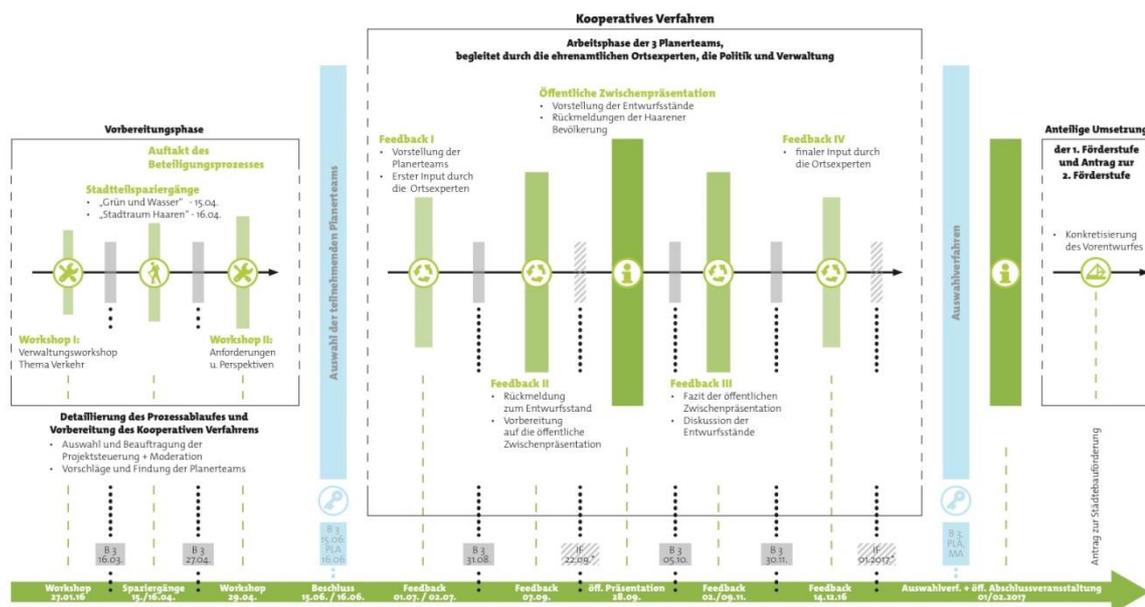
Am süd-westlichen Ortseingang stehen heute eher die unschönen Erscheinungen wie das Gewerbe, die überbreite Jülicher Straße, der Bahnübergang, das Hochhaus und der Parkplatz vor diesem Gebäude im Fokus der Aufmerksamkeit. So stellten sich die Haarer(innen) und die Stadtplaner(innen) den Empfang im Ortsteil nicht vor.

Flussaufwärts der Wurm bestehe der Wurm-Benden-Park, der mit dem Dreieck an der Mündung des Haarbachs in die Wurm, genannt „Haarener Eck“, und dem „Park am alten Friedhof“ genau auf Höhe des Ortseinganges verbunden werden solle. Es gäbe ein sog. „Dornröschen-Grundstück“ auf der Nordseite der Wurm, das dabei mit einbezogen werden könne. Zwei neue Fuß- und Radwegbrücken sollen die einzelnen Grünräume verknüpfen. Die Straßenbrücke über die Wurm im Zuge der Alt-Haarener Straße/ Jülicher Straße sei in ca. 8 bis 10 Jahren erneuerungsbedürftig.

Kooperatives Verfahren

Frau Helm erläuterte, dass zur Produktion von Gestaltungsideen für diese drei oben benannten Planungsräume nicht wie üblich ein Wettbewerb organisiert werde. Vielmehr habe die Verwaltung den politischen Entscheider(inne)n ein kooperatives Verfahren mit drei externen Planungsbüros aus dem Bereich Stadt- und Landschaftsgestaltung vorgeschlagen, an dem neben dem Planungsausschuss und der Bezirksvertretung auch Bürger(innen) beteiligt werden.

Abbildung Planungsprozess (Entwurfsstand März 2016)



Die Abbildung im Format A4 ist im Anhang.

Dieses Verfahren werde nach demnächst anstehenden Beschlüssen der Bezirksvertretung und des Planungsausschusses noch im Frühsommer 2016 starten können und vermutlich ein Dreivierteljahr dauern. Vermutlich zwischen Sommerferien und Herbstferien wird eine bürgeröffentliche Präsentation und Diskussion der Zwischenergebnisse stattfinden. Zum Finden der planerischen Lösungen sollen Vertreter(innen) der Fraktionen aus der Bezirksvertretung und Schlüsselpersonen aus dem Stadtteil in Werkstätten in den Dialog mit den Planungsteams treten und diesen Feedback geben. Am Ende des Verfahrens werde ein noch zu bildendes Auswahlgremium den politischen Entscheidungsorganen seine Auswahl einer Planungskonzeption für den gesamten Planungsraum oder von verschiedenen Büros stammende Bausteine für die oben beschriebenen einzelnen Planungsräume vorlegen.

Diskussion in drei Gruppen

Die Teilnehmenden des Workshops teilten sich nach Neigung in drei Gruppen auf, um sich mit den drei Eingriffsräumen

- Haaren Markt
- Rund um St. Germanus
- Grünräume und Ortseingang

zu beschäftigen. Jede Gruppe arbeitete anhand dreier Plakate:

- Rahmenbedingungen und Setzungen – Hierauf sind die Kernpunkte aus dem IHK Haaren abgebildet, das bereits beschlossen ist.
- Ergebnisse aus den Stadtspaziergängen – Hierauf sind die Anregungen der Teilnehmenden der Stadtteilsparziergänge notiert.
- Fragen, Wünsche, Qualitäten – Hierauf sind die Anregungen der Verwaltung notiert.

Die Gruppen fertigten jeweils eine Stellwand mit Moderationskarten, die die gemeinsamen Ergebnisse innerhalb der Gruppe festhalten.

Alle Stellwände und die Ergebnisse der Gruppen als Anregungen und Input für das kooperative Verfahren sind im Anhang abgebildet.

Plenumsdiskussion

Nach ca. 80 Minuten Diskussion in den Teilgruppen stellten diese ihre Überlegungen im Plenum vor. Für alle Teilnehmenden gab es die Möglichkeit zur Kommentierung der Gruppenergebnisse. Hier werden nur die wichtigsten Ergebnisse festgehalten.

Haaren Markt

Die Teilnehmenden beschäftigten sich mit der Verkehrsentslastung des Haarener Marktes durch Maßnahmen im großräumigen Verkehrsnetz. Herr Wingefeld erwähnte in seiner Einführung unter anderem einen neuen Autobahnanschluss an die A4, der entgegen der Interessen der Stadt Aachen nicht in den Bundesverkehrswegplan 2030 aufgenommen wurde. Wie der Moderator aus dem vorauslaufenden Workshop zur Verkehrsplanung einbrachte, gibt es trotz umfangreicher Überlegungen zur Entlastung Haarens im Ergebnis die Auskunft von den Fachleuten, dass mit etwa der gleichen Verkehrsbelastung wie heute gerechnet werden muss. Somit sehen die Teilnehmenden des Workshops die Aufgabe, die unangenehmen und unerwünschten Wirkungen des motorisierten Verkehrs auf die Ortsmitte zu mindern. Allen voran sind die Gefahren zu senken und die Querung der Straße zu erleichtern. Welche Maßnahmen dafür sinnvoll und machbar sind, sollen die Planenden vorschlagen. Die Hoffnung, dass breitere Bürgersteige auf der Nordseite dort auch zu einer Belebung des Geschäftslebens beitragen können, wurde artikuliert. Dem KFZ-Verkehr sollten demgegenüber nur Mindestbreiten zur Verfügung gestellt werden. Wege durch die Blockinnenbereiche und die Verlagerung von Parkplätzen wurden gewünscht.

Ob die Dominanz des Verkehrs so weit zurückgenommen werden kann, dass Menschen sich auf dem Markt gerne aufhalten, wurde in der Diskussion hinterfragt. Hier muss man sich noch einer gemeinsamen Auffassung nähern. Möglicherweise helfen Beispiele aus anderen Städten, die Wirkungen der Maßnahmen besser abzuschätzen.

Die vollständige Freilegung des Haarbaches wurde als „unrealistisch“ beiseitegelegt. Die partielle Freilegung des Haarbaches jedoch wurde als möglich angesehen. Die Planenden sollten Vorschläge für sogenannte „Fenster“ unterbreiten. Aber auch symboli-

sche Bezüge zu dem unter dem Markt verlaufenden Haarbach sahen die Teilnehmenden als denkbar an.

Rund um St. Germanus

Rund um St. Germanus sehen die Teilnehmenden als Verbund einer Reihe kleinerer Plätze. Drei Teilräume wurden in der Diskussion berührt.

Der Raum zwischen Kirche und neu zu schaffendem baulichen Abschluss des Baublockes rund um die ehemalige Brauerei Klinkenberg solle zum Aufenthalt ausgebaut werden. Aufgrund der relativen Ferne zum Verkehrsstrom konnten sich die Teilnehmenden vorstellen, dass es hier angenehm ist zu verweilen. Auf dem Platz sollten Sitzgelegenheiten in einem Biergarten und auch solche ohne Verzehrzwang angeboten werden. Der Eingriff in den Baumbestand solle zurückhaltend sein. Der Platz solle auch für gefahrloses Kinderspiel tauglich sein. Nicht jedoch solle man dort Kinderspielgeräte aufbauen. Einen Platz für solche sahen die Teilnehmenden eher in dem „Park am alten Friedhof“. Ob der Platz durch die neue Bebauung nicht zu sehr eingeengt sei, wurde von einer Teilnehmerin gefragt. Die Planenden mögen dies noch einmal bedenken. Die Verlegung des Wochenmarktes hin zu diesem neuen Platz bzw. auf die Straßen und Plätze um St. Germanus wurde diskutiert und zunächst verworfen.

Den Parkplatz zwischen der Kirche und der Alt-Haarener Straße sahen die Teilnehmenden als Verbindung zwischen dem Platz südlich St. Germanus und der Alt-Haarener Straße. Der Raum solle für Fußgänger(innen) und den Aufenthalt zur Verfügung stehen. Für die Unterbringung der Fahrzeuge müsse in einem Parkraumkonzept für den Ortskern gesorgt werden.

Der kleine Platz rund um den französischen Brunnen solle belassen werden. Die dort angebotenen Sitzgelegenheiten werden trotz der belebten Straße, möglicherweise gar wegen des Lebens auf der Straße, vor allem von älteren Menschen angenommen. Ob der Brunnen nach Herstellung eines Platzes südlich von St. Germanus verlegt werden sollte blieb in der Diskussion offen.

Die Querung der Alt-Haarener Straße am Kirchweg müsse gesichert werden. Weil die Straße bergan so schlecht einzusehen ist, könnte eine Bedarfsampel eine angemessene Lösung sein.

Ob eine zweite Fußwegeverbindung durch den Baublock Kochstraße-Bogenstraße-Haarener Gracht-Alt-Haarener Straße neu geschaffen werden sollte, war kontrovers. Diese Verbindung soll auf Höhe des alten Bezirksamtes mit einem Übergang zu dem neu zu schaffenden Platz südlich St. Germanus und weiterhin zum „Park am alten Friedhof“ neue Durchlässigkeit schaffen. Als Kontra-Argument wurde der Verlust der „Privatheit“ des Blockinnenbereiches angeführt. Der Kirchweg reiche als Verbindung aus. Selbiges Argument fand bei dem Baublock mit der alten Brauerei Klinkenberg in der Mitte keine so hohe Gewichtung. Dort wird ein Fußweg vom Bezirksamt hin zum Haarener Markt durch den Baublock begrüßt.

Grünräume und Ortseingang

Die vorgestellten Überlegungen des IHK Haaren wurden in ganzer Breite unterstützt.

Der Ortseingang bedarf dringend der Überarbeitung. Wurm und Haarbach werden heute gar nicht wahrgenommen. Das müsse sich ändern. Die gefahrlose Querung der Jülicher Straße / Alt-Haarener-Straße auf Höhe der Wurm muss hergestellt werden. In Verhandlung mit dem Eigentümer soll das Hochhaus und der Raum davor eine interessante Gestaltung erfahren. Die sich neu eröffnenden Potenziale durch den absehbaren Neubau der Brücke über die Wurm sollen ausgelotet werden.

Die Grünräume entlang der Wurm, beginnend mit dem Wurm-Benden-Park und hinführend über das Haarener Eck bis zum „Park am alten Friedhof“ sollten eher zum Ausruhen und Genießen genutzt werden. Der „Park am alten Friedhof“ solle für Spiel und Sport, auch für Veranstaltungen genutzt werden. Die Kleingruppe regte an, den Weg inmitten des Parkes im Bereich zur Wurm hin wegzunehmen, um eine größere, ebene Spielwiese zu erstellen. Die Grillhütte am westlichen Rand des Parkes solle wieder entstehen, da dort von den privaten Feiern niemand gestört würde.

Ob das Kinderpiel in und an der Wurm möglich sein wird oder eher davor gewarnt werden muss, war den Teilnehmenden nicht eindeu-

tig klar. Zu klären ist, ob die Klärbecken des am Haarbach weiter oberhalb liegenden Klärwerkes in Eilendorf bei Hochwasser nur wegen einer Havarie überflutet wurde oder gar systematisch überflutet wird.

Abschlussbilanz und Ausblick

Die Ergebnisse des Workshops würden dokumentiert, so der Moderator, und dienen als Input für den ersten Workshop gemeinsam mit den drei Planungsteams, die in Bälde bestimmt würden.

Die Teilnehmenden zeigten sich im Auswertungsgespräch zufrieden mit Ablauf und Ergebnis. Zwar haben, so Frau Helm, weniger Menschen teilgenommen als erhofft, jedoch wurde so die Intensität der Teilnahme der Einzelnen gesteigert.

Jens Stachowitz
Dortmund im Mai 2016

Ortsexperten-Werkstatt Haaren

Vorbereitung eines Kooperativen
Verfahrens am 29.04.2016

Teilnehmer

Ortsexperten

Dorette Christfreund

Rose-Marie Scheithauer

Martina Schleich

Christine und Robert Schleich

Antje Seemann (mit Gefährten und
Tochter)

Anja Werfling

Politik

Ursula Becker

Ferdinand Corsten

Eckhard Finsterer

Franz-Josef Kogel

Lars Petter

Dietmar Ruppert

Michael Schulz

Karl-Heinz Starmanns

Verwaltung

Gertrude Helm

Angelika Hildersperger

Pascale Kaell

Florian Nachreiner

Frank Prömpeler

Niels-Christian Schaffert

Matthias Schneider

Antje Wiese

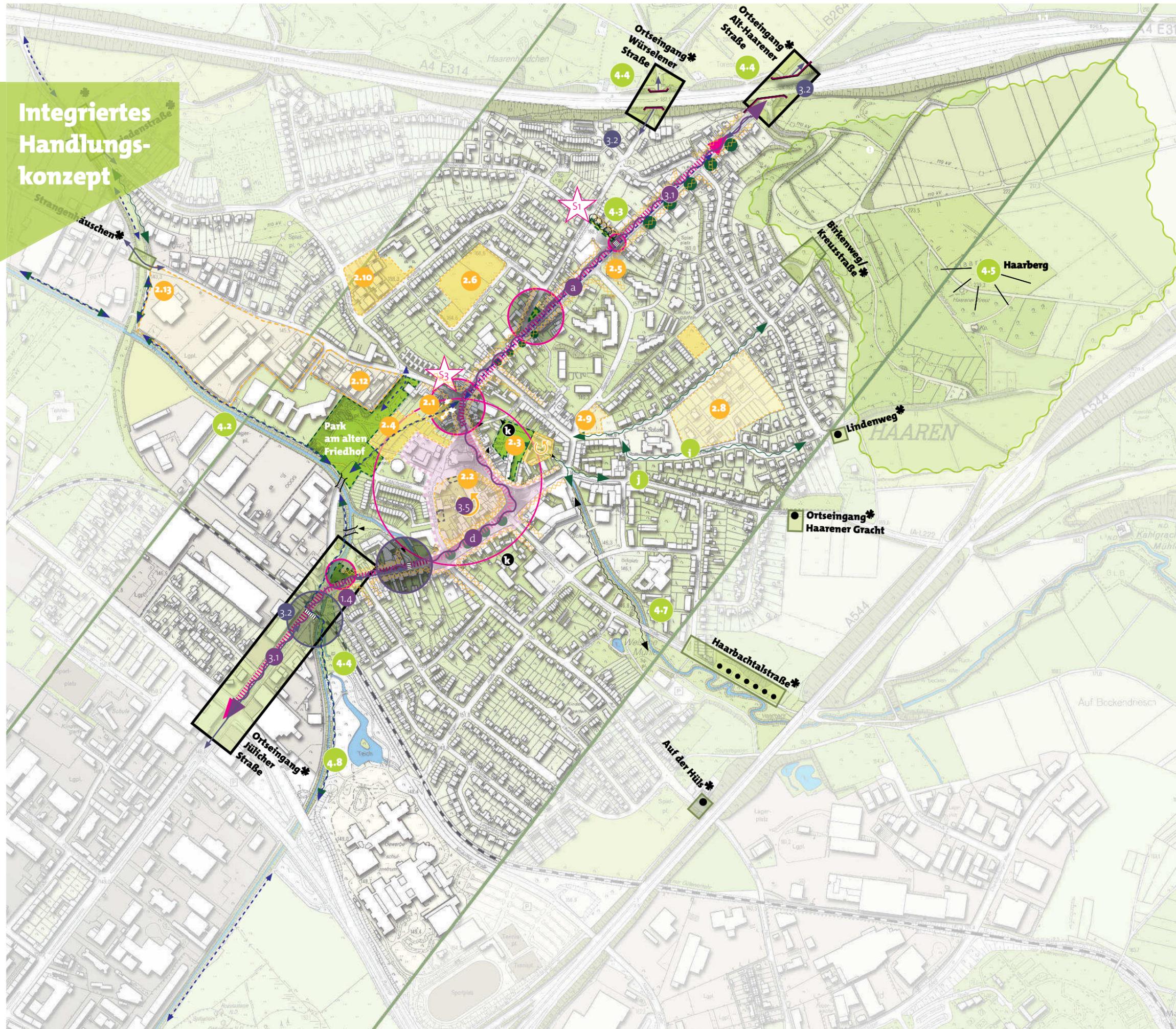
Werner Wingenfeld

29.04.2016
Haaren

Ortsexperten- workshop



Integriertes Handlungskonzept



1. Städtebau, Stadtgestalt und öffentlicher Raum

1.1. Leitkonzept „Klee“ Zählung der Alt-Haarener Straße

1.2. Platzfolgen

- S1 Altes Kloster
- S2 Denkmalplatz
- S3 Platz an der Friedenstraße
- S4 Markt und Mitte
- S5 Tuchmacherweg
- S6 Entenfeld
- S7 Jülicher Straße

2. Wohnen & Arbeiten

- 2.1. Wohnen an der Friedenstraße
- 2.2. „Klinkenbergblock“: Ergänzungen und Platzkante an St. Germanus
- 2.3. Wohnen im Garten [Kirchweg]
- 2.4. Wohnen am Park [Park am alten Friedhof]
- 2.5. Energetische Sanierung des Bestandes
- 2.6. Wohnen am Burghöhenweg
- 2.7. Wohnen auf dem alten Sportplatz [Kreuzstraße]
- 2.8. Inklusionswohnen [Bogenstraße / Kreuzstraße]
- 2.9. Bauvorhaben Germanusstraße
- 2.10. Wohnen am Burgberg
- 2.11. Wohnen und Arbeiten am Park [langfristig]
- 2.12. Wohnen & Arbeiten am Wasser [langfristig]

3. Verkehr

3.1. Entschleunigung und Attraktivierung der der Alt-Haarener Straße [Zählung]

- a) Lärminderung
- b) Tempo 30
- c) Querungen [Verkehrssicherheit]
- d) Querschnittsanpassungen

3.2. Unterführungen, Durchgänge und Ortseingänge

- d) [Jülicher Straße]
- e) [Alt-Haarener Straße]
- f) [Würselener Straße]

3.3. Qualifizierung Wegeverbindungen [Tuchmacherweg über Brücke zum Wurmweg]

3.4. Radfahrstreifen

3.5. Ruhender Verkehr

4. Freiraum, Umwelt, Klimaschutz

4.1. Park am alten Friedhof mit Brückenschlag zum Wurmwanderweg

4.2. Wurmrenaturierung

- ### 4.3. Baumpflanzungen:
- u.a. [Alt Haarener Str.], [Altes Kloster], [Haarbachtaalstraße], [Auf der Hüls], [Lindenweg], [Birkenweg]

4.4. Ortseingänge

4.5. Grünraum Haarberg: Bienenweiden im Ackersaum & Ökologieprojekt Haarberg

4.6. Haarbachoffenlegung & Haarbachfenster

4.7. durchgängiger Weg am Haarbach [langfristig]

4.8. Wurmweg Verlängerung [Kalkofen <-> Park <-> Ortseingang]

4.9. Wurmbalkon

4.10. Grüne Trittsteine [Wegeverbindungen]

- g) Wurm <-> Park <-> Friedensplatz
- h) Wurm <-> Park <-> Würselen
- i) Ortsmitte <-> Haarberg
- j) Haarener Gracht <-> Kirchweg
- k) Durchwegung Blockinnenbereiche

5. Zusammenleben im Stadtteil

- l. Für Kinder
- m. Für Jugendliche
- n. Für Ältere
- o. Für alle:
- 5.1 Geschichte (Gemeinsame Identität)
- 5.2 Neue Mitte rund um Sankt Germanus
- p. Bezirksrathaus,
- q. Verlagerung Markt,
- r. neue Platzgestaltung,
- s. neue Raumkanten

**Handlungs-
raum**



Raum-sequenzen

Stadtgestalt und Städtebau – Das stadträumliche Erlebnis

An den Beginn der stadträumlich-morphologischen Analyse von Haaren stellen wir die Frage nach dem stadträumlichen Erlebnis: wie nehmen wir die physische Struktur der Stadträume wahr und wie sind diese Räume belebt?

Betrachtung „von außen“:

Dies erfolgt bei der Durchfahrt durch die Alt-Haarener Straße und bei der Nutzung von Haaren als Unterzentrum der Versorgung, der Dienstleistung und Bildung.

Hier zeigt sich die stadträumlich "starke Seite" von Haaren. Bedingt durch die ansteigende Topographie und die Biegungen der Alt-Haarener Straße, die Gleichform der Straßenrandbebauung sowie drei "Hochpunkte" in Form von Punkthäusern und dem Turm der Haarener Kirche, ergibt sich eine räumliche Dramatik: Perspektivwechsel, Richtungsänderungen und Rhythmus...

Betrachtung „von innen“:

Bei der Nutzung der kurzen und mittleren Wege zwischen dem unmittelbaren Wohnumfeld und dem Supermarkt, dem Wochenmarkt, der Kirche, der Schule, Eisdielen, Kneipe, Frisör, ... legt man räumlich diffuse "Transitstrecken" zurück, die kaum Gelegenheit zum Betrachten oder zum Aufenthalt bieten.

Beim Übergang von der „steinernen Stadt“ ins Grüne, aus Haaren heraus nach Verlautenheide oder nach Würselen wird erkennbar, dass sich im Lauf der Entwicklung eher "beiläufige", schwache Räume entwickelt haben. Obwohl auch diese Räume für die Bewohner als "Alltagsräume" bedeutsam sind, bieten sie wenig Potenzial, sich hier aufzuhalten oder sich mit ihnen zu identifizieren - sie sind in gewisser Weise austauschbar.

Die Fotosequenzen sind als Betrachtungen des Raumes „in Bewegung“ zu verstehen. Sie beantworten erste Fragen nach vorhandenen räumlichen Qualitäten sowie nach der räumlichen Begabung des Stadtteils und seiner Einzelräume.



Markt & Mitte

This section features a central urban planning map of the 'Markt & Mitte' area. The map is overlaid with various colored zones and project labels. Key proposals include:

- Entschleunigung Ortsmitte** (Deceleration of town center)
- Wohnen & Arbeiten an der Friedhofstraße** (Living & working at Friedhofstraße)
- Stadthäuser am Park** (City houses at the park)
- Neuer Standort Bezirksamt** (New location for district office)
- Umzug Bezirksamt** (Relocation of district office)
- Potentialfläche Baubetriebshof** (Potential area for construction yard)
- Neuer Markt** (New market)
- Potential Außengastronomie** (Potential outdoor gastronomy)
- Baulückenschließung** (Closing building gaps)
- Wasser erleben Haarbachfenster** (Experiencing water at Haarbachfenster)
- Neuordnung Brauereiareal** (Reorganization of brewery area)
- Wasser erleben** (Experiencing water)
- Wohnen & Arbeiten am Tuchmacherweg** (Living & working at Tuchmacherweg)

Surrounding the map are several architectural renderings and photographs showing modern buildings, courtyards, and public spaces. At the bottom right, the word **Vorschläge** (Proposals) is written in green.

Grün- & Freiraum

This section features a central urban planning map of the 'Grün- & Freiraum' (Green & Open Space) area. The map highlights green spaces and outdoor recreation areas. Key proposals include:

- park am alten Friedhof** (Park at the old cemetery)
- Grillplatz** (Grill area)
- Strangenhäuschen** (Strangenhäuschen)
- Wurmwanderweg Richtung Soers** (Worm path towards Soers)
- Balkone über der Wurm** (Balconies over the Wurm)
- Park am alten Friedhof** (Park at the old cemetery)
- Wurmterrassen** (Worm terraces)
- Brückenschläge** (Bridge crossings)
- Sitz am Wasser** (Seating at the water)
- Wasser erleben Haarbachfenster & Wasserspiel** (Experiencing water at Haarbachfenster & water play)
- Radwegeverbindung Haaren-Innenstadt-Würselen** (Cycling path connection Haaren-Innenstadt-Würselen)
- Ortseingang Friedhofstraße** (Entrance to Friedhofstraße)
- Ortseingang Würensener Straße** (Entrance to Würensener Straße)
- Ortseingang Althaaener Straße** (Entrance to Althaaener Straße)
- Ortseingang Haarener Gracht** (Entrance to Haarener Gracht)
- Besonderer Landschaftsraum Haarberg** (Special landscape space Haarberg)
- Grüne Trittsteine Wegeverbindung** (Green stepping stones path connection)
- Lindenweg** (Lindenweg)
- Haarbachtalstraße** (Haarbachtalstraße)
- Auf der Hül** (Auf der Hül)

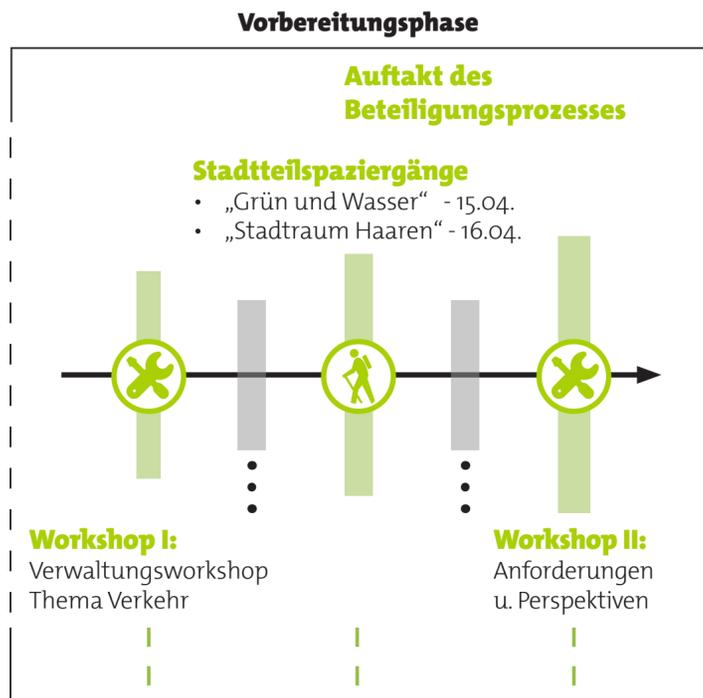
Surrounding the map are several architectural renderings and photographs showing parks, walking paths, water features, and green terraces. At the bottom right, the word **Vorschläge** (Proposals) is written in green.

**Umgrenzung
KOOP-Gebiet**



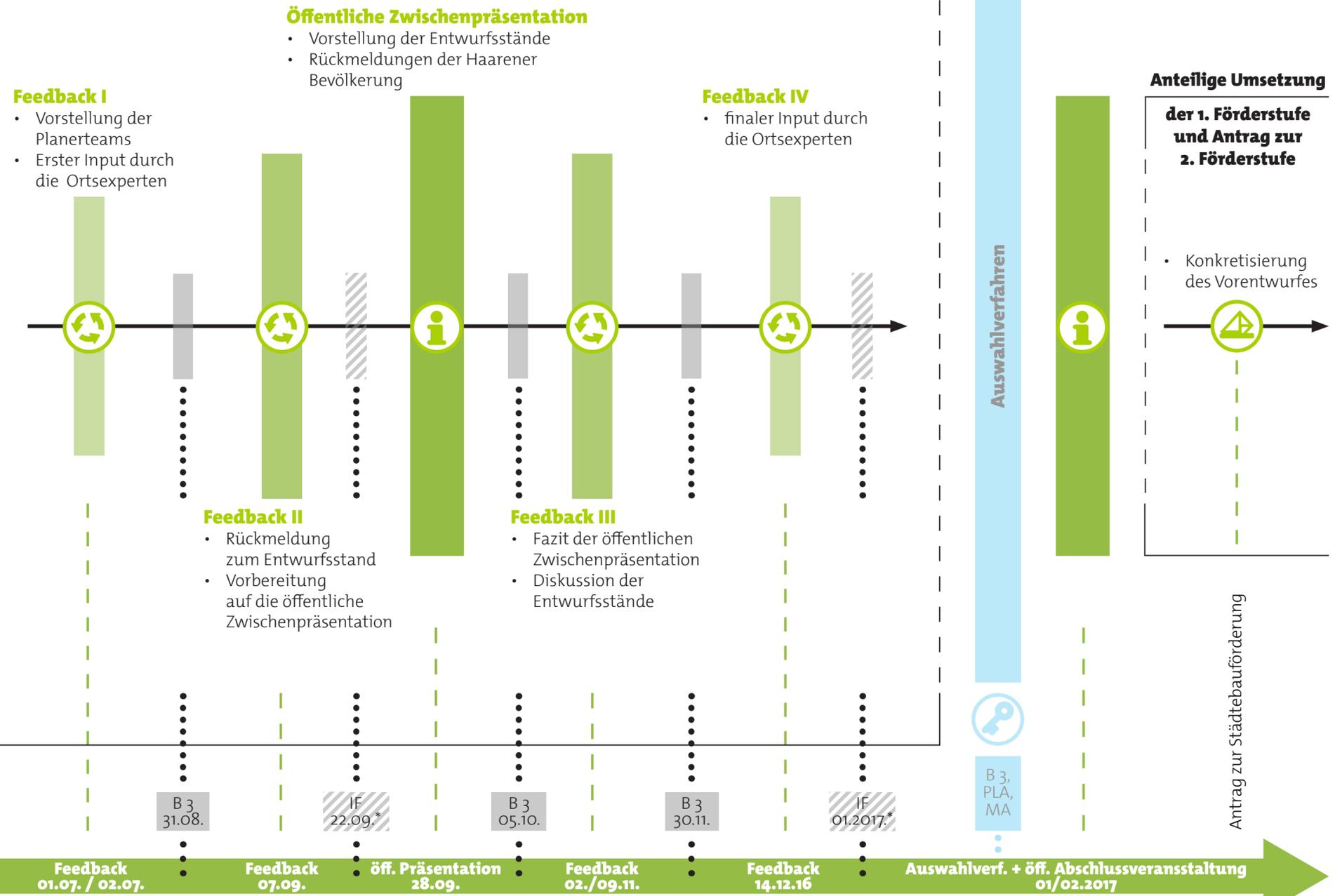
Kooperatives Verfahren

Arbeitsphase der 3 Planerteams,
begleitet durch die ehrenamtlichen Ortsexperten, die Politik und Verwaltung



Detaillierung des Prozessablaufes und Vorbereitung des Kooperativen Verfahrens

- Auswahl und Beauftragung der Projektsteuerung + Moderation
- Vorschläge und Findung der Planerteams



Workshop 27.01.16 Spaziergänge 15./16.04. Workshop 29.04. Beschluss 15.06. / 16.06. Feedback 01.07. / 02.07. Feedback 07.09. öff. Präsentation 28.09. Feedback 02./09.11. Feedback 14.12.16 Auswahlverf. + öff. Abschlussveranstaltung 01/02.2017



B 3
15.06.
PLA
16.06

B 3
31.08.

IF
22.09.*

B 3
05.10.

B 3
30.11.

IF
01.2017*

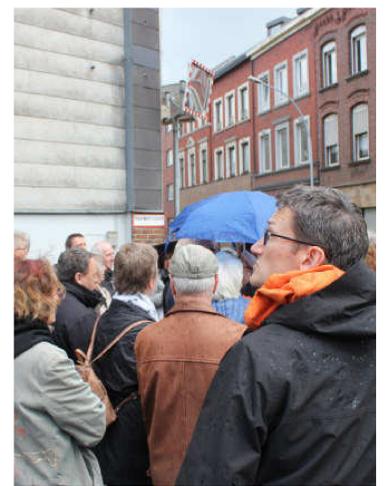


B 3,
PLA,
MA

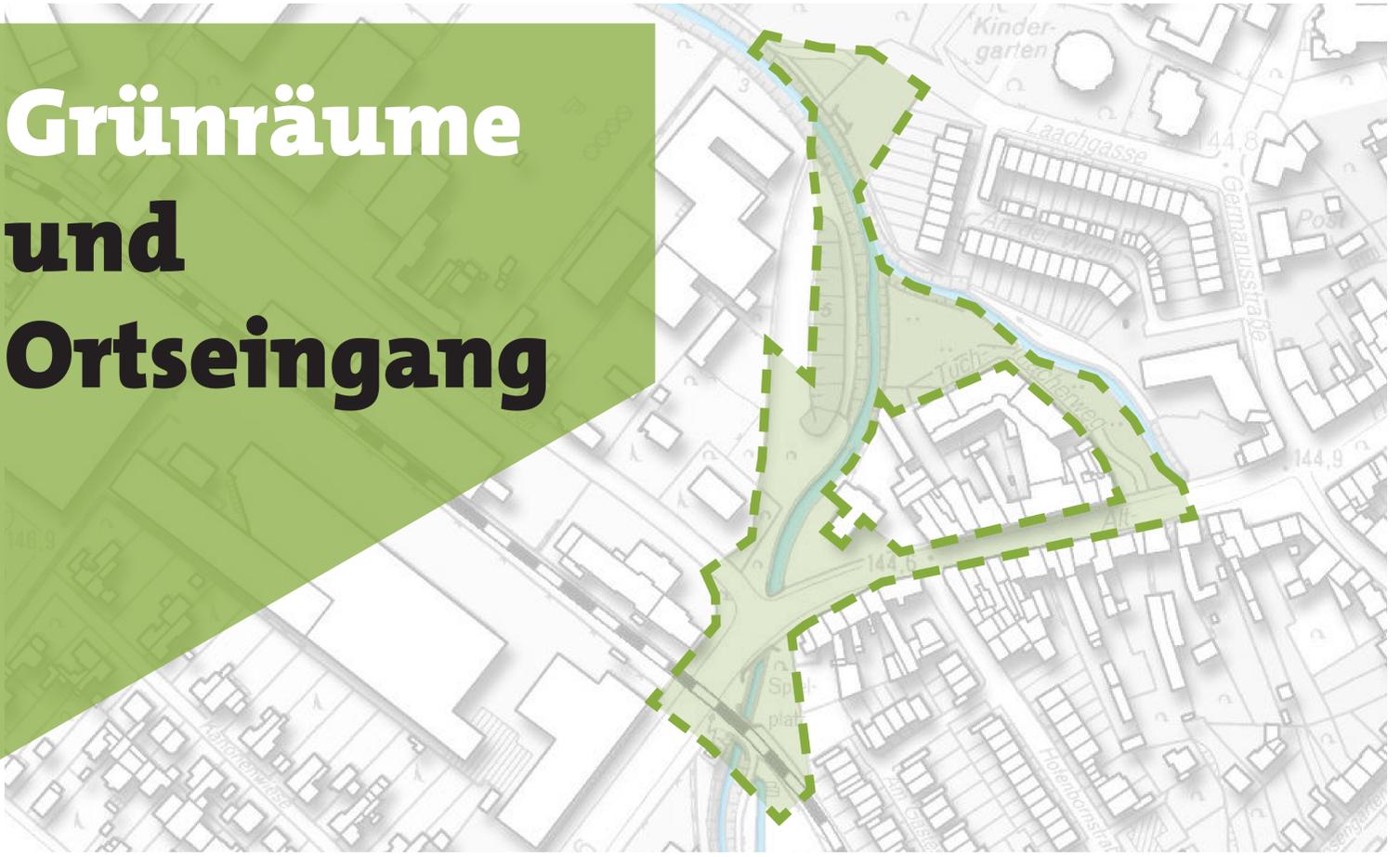
Eindrücke der Stadtteilspaziergänge Rund um Grün und Wasser



Eindrücke der Stadtteilspaziergänge Haarener Stadträume



Grünräume und Ortseingang



Rahmenbedingungen und Setzungen

Verkehr

- Lückenschluss im Rad- und Fußwegenetz zwischen der Jülicher Straße und dem Park am Alten Friedhof
- Anlage von zwei Brücken für Rad- und Fußverkehr über die Wurm (altes Brückenaufleger am Park und Haarener Eck)
- bequeme und verkehrssicher Gestaltung der Querung „Auf der Hüls“ – Tuchmacherweg,
- Querung der Alt-Haarener Straße südlich des Bahnübergangs

Grünflächen

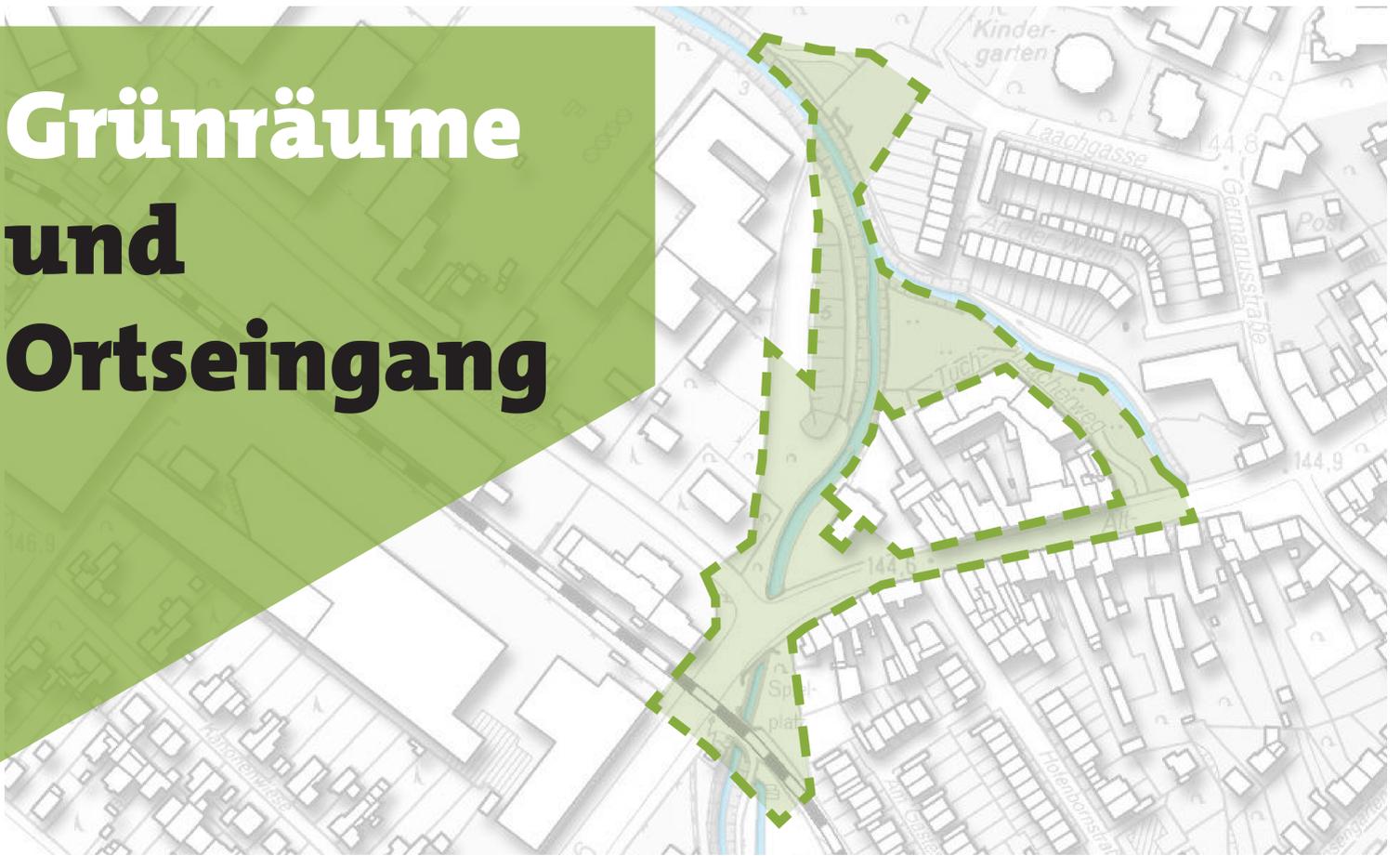
- Öffentliche Grünfläche am Haarener Eck
- Balance zwischen Renaturierung und öffentliche Freizeitnutzungen

Bebauung

- Schließung der Baulücke am Tuchmacherweg
- Bauliche Arrondierung nördlich und südlich des Haarbaches



Grünräume und Ortseingang



Ergebnisse aus den Stadtteilspaziergängen

Ortseingang

- hohe Verkehrsdichte
- zum Teil verwahrlostes und vermülltes Gelände
- Ertüchtigung der Wegesituation zwischen Alt-Haarener Straße und Prager Ring (Straße und Brücke sind zu eng)
- Radwegmarkierung auf der Fahrbahn (Wurm-Radweg) als Querungshilfe für Radfahrer im Bereich der Gleise
- Bessere Fußgängerquerung an den Ortseingängen (unter anderem an der Krefelder Straße)
- Neugestaltung erforderlich

Haarener Eck

- Aktionsplan für Kunst, Austausch und Feuerstelle
- Entstehung einer richtigen Oase – großartige Perspektive
- Schönere Gestaltung des Haarbaches
- Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen
- Informationstafel mit Foto über die Rummeney Tuchfabrik

Park am Alten Friedhof

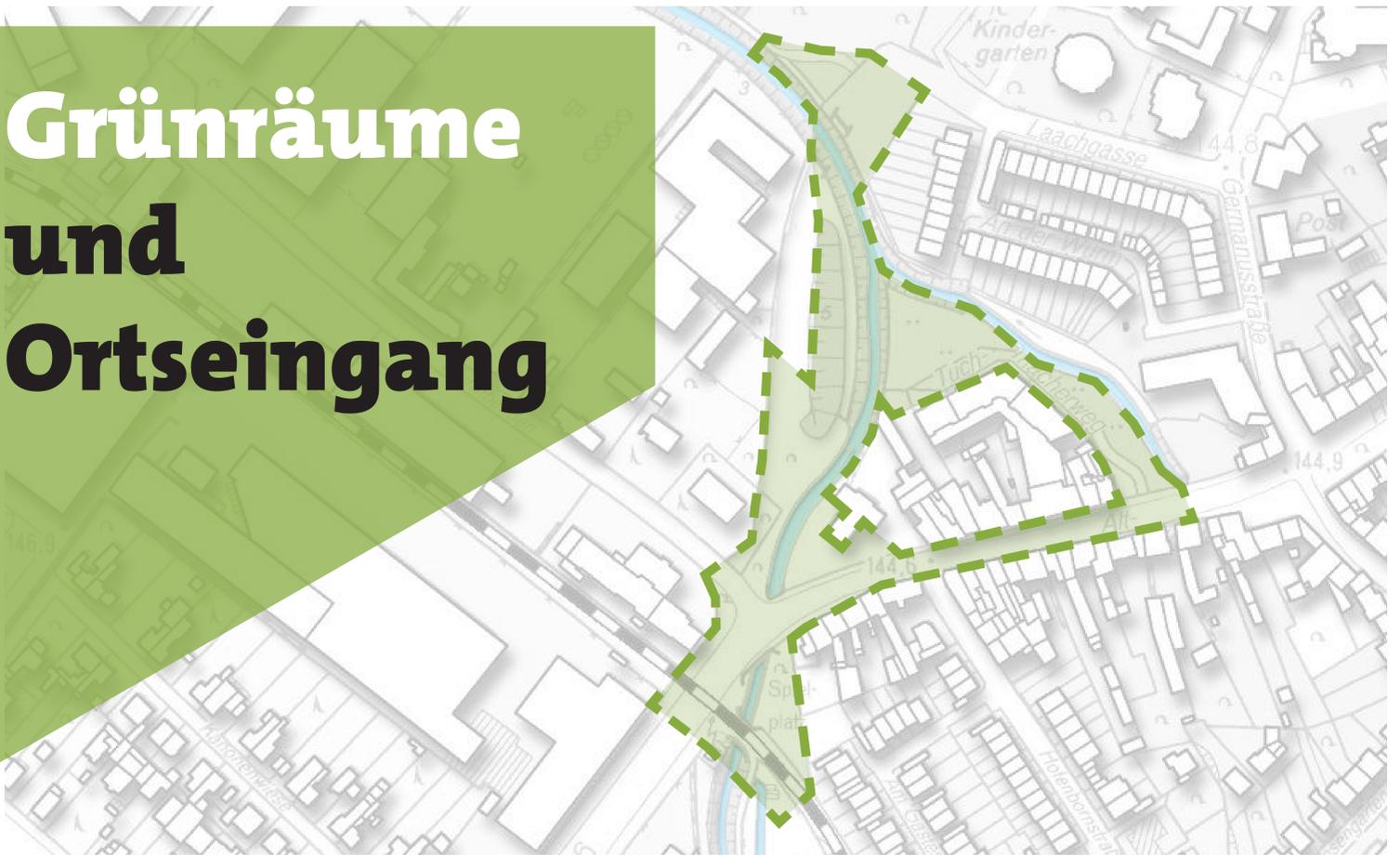
- Schaffung eines Gastronomieangebotes (z.B. mobiler Eisverkaufsstand, mit Getränkeausgabe – als Zweigstelle eines der ansässigen Eiscafés)
- Bach näher an den Grillplatz holen
- Schaffung von Sitzmöglichkeiten direkt am Bach
- Bessere Parkpflege (starke Vermüllung sowie Verkotung durch Hunde)
- Förderung von Jugend- und Kinderaktivitäten durch Beteiligung der Jugendlichen, der Familien und der Kindergärten
- Geplante Bebauung sollte abgelehnt werden
- Radweg bis zur Krefelder Straße verlängern
- Erhalt der Pfeiler eines Torbogens einschließlich einem Radabweiser und einem kompletten Sockel an der ehemaligen Brauerei Klinkenberg
- Vernetzung der vier Grünzonen sinnvoll (positive Beeinflussung des Ortscharakters)

Aktivitäten

- Mehr gemeinschaftliche, insbesondere kulturelle Aktivitäten und Angebote
- Stärkere Entwicklung der sozialen Öffentlichkeit
 - Kitas, Schulen und Vereine
- Durchmischung verschiedener Generationen fördern und dadurch soziale Kontrolle schaffen
- Markierte Spaziergänge mit Erklärungen zu wichtigen Bauten und Ereignissen und eventuell Ruhebänken



Grünräume und Ortseingang



Wünsche, Qualitäten, Aufwertung und Fragen

Ortseingang

- Valentinskapelle an der Wurm errichten und mit einer Rastmöglichkeit kombinieren
- Behutsame Öffnung der Grünfläche (Dornröschen-Grundstück) südöstlich der Jülicher Straße
- Attraktivierung des Ortseingangs, Umgestaltung des Parkplatzes durch markante Grünelemente

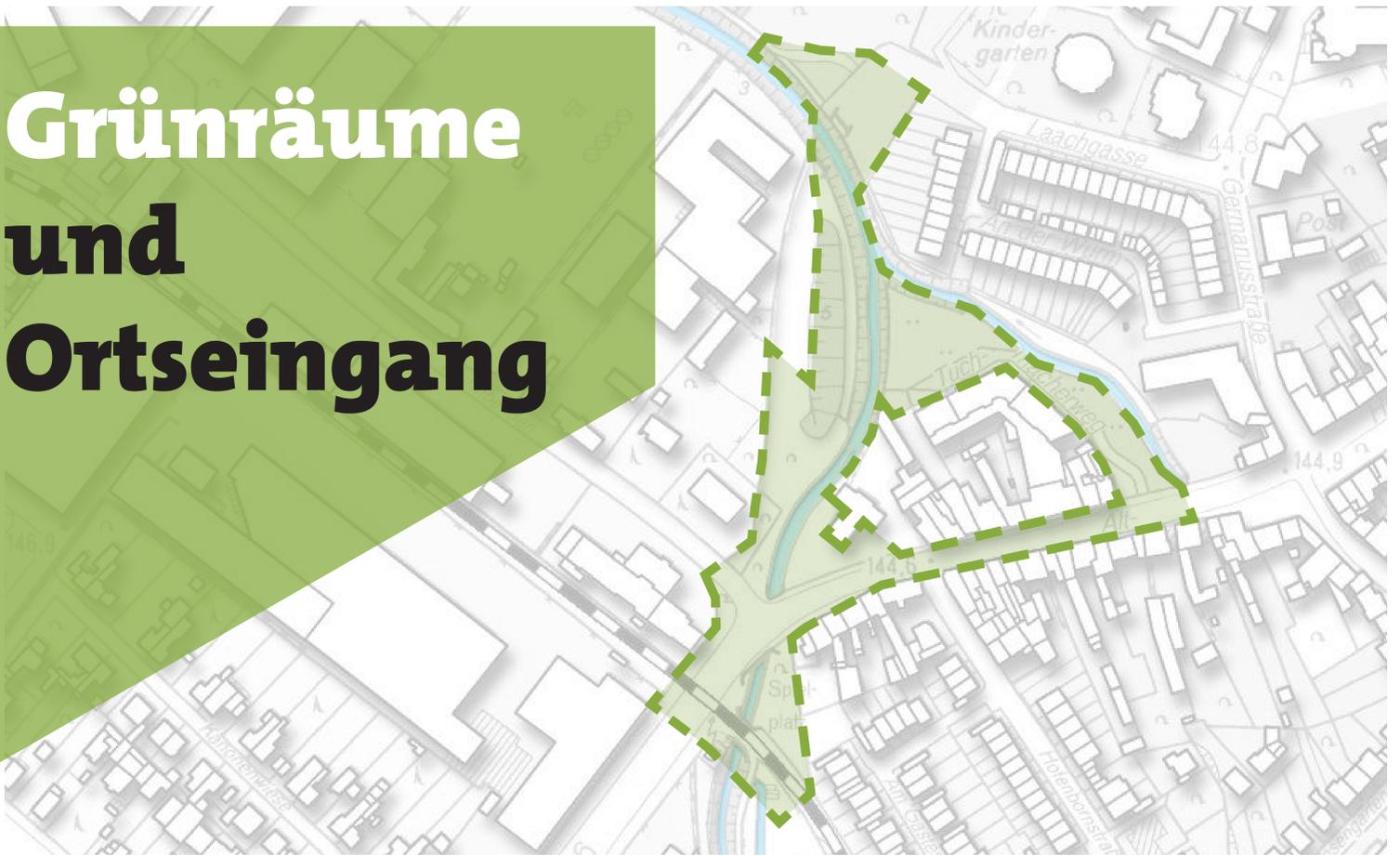
Park am alten Friedhof

- Sitzplätze / Sitzstufen an der Wurm auf Seiten des Parks schaffen, Auflager mit einbeziehen

Grünvernetzung und Rundwege schaffen



Grünräume und Ortseingang



Anregungen und Input für das Kooperative Verfahren

Ortseingang

- Haaren beginnt mit dem Auto ab Prager Ring; mit dem Fahrrad nach den Bahngleisen
- Links abbiegen für Rad in Richtung Radweg sehr schwer
- Ampel? Nein; Mittelinsel – eher ja
- Brücke über die Wurm am Ortseingang neu in ca. 10 Jahren
-> dann Straße hochlegen
- Fahnenmasten vor Hochhaus; Alternativ: Bäume
- Kunst auf Fassade des Hochhauses (Eisen Palmen)
- Linde am Ortseingang
- Fußläufige Verbindung vom Park am alten Friedhof zum Eingang Friedenstraße
- Grüne Verbindung vom Norden in den Süden schaffen
- Verbindung Fuß+Rad von Friedenstraße ist in Ordnung
- Bäume in Friedenstraße

Haarener Eck

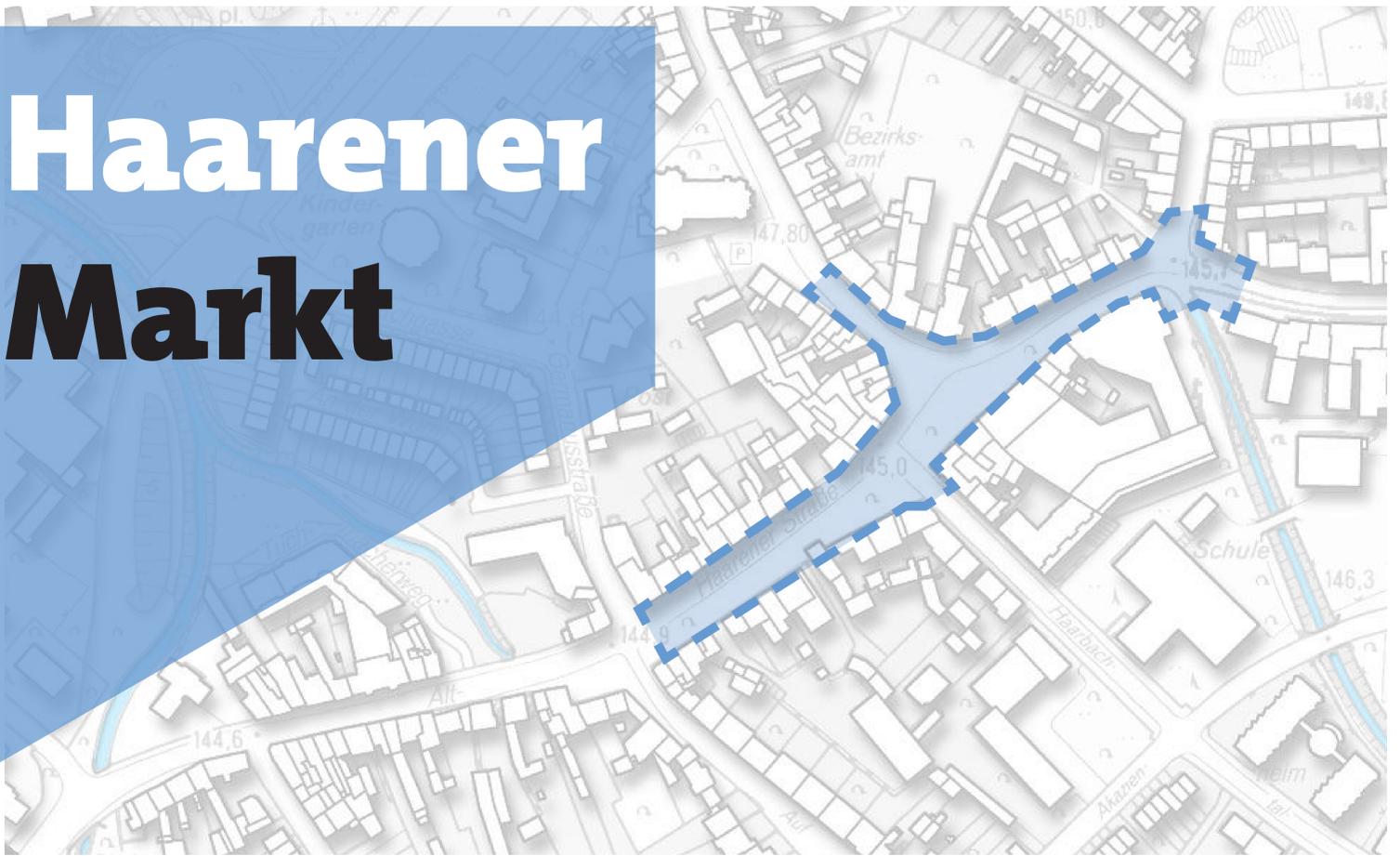
- Ort der Ruhe: Sitzgelegenheiten, Kunst
- Gute Gestaltung mit Grün + Sonne
- Retentionsfläche
- Qualität der Bäche?! Nutzung durch/ Angebot für Kinder
- Nähe Wasser; Zugänge (zum Wasser) wichtig

Haarener Park

- Blick auf Gewerbe (unattraktiv)
- Blick entlang Hainbuchen wichtig
- Hainbuchen am alten Friedhof erhalten
- Große Fläche im Haarener Park ohne Weg
- Grillhütte bzw. Überdachung ist wichtig; Sicht wichtig (soziale Kontrolle)
- Private Gärten an den Rändern sind positiv
- Veranstaltungen an den Wurmterrassen
- Angebot für Jugendliche
- Hundekot ist immer wieder ein Problem



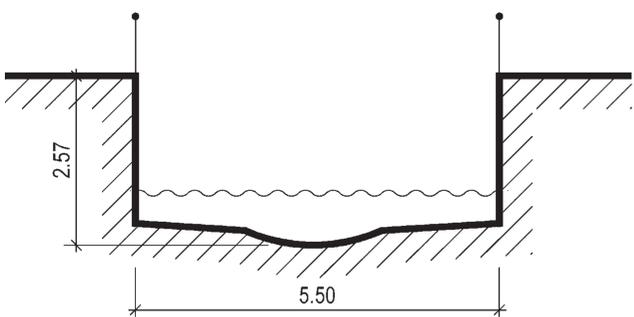
Haarener Markt



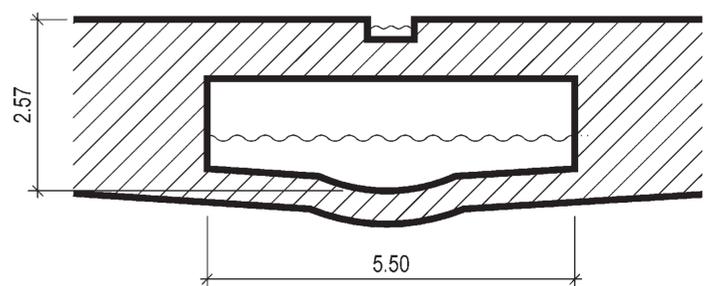
Rahmenbedingungen und Setzungen

Umgang mit dem Haarbach

- In der Alt-Haarener Straße und der Haarener Gracht sind nur Profile mit senkrechten Wänden bzw. Mauern umsetzbar
- Durch die Nutzung einer oberirdischen Rinne mit einem unterirdischen Kanal können zwar Bäume und Parkplätze in größerer Zahl erhalten werden, jedoch gibt es dann keine ökologische Aufwertung des Gewässers (Ziele der WRRL und des WHG)
- Die Offenlegung des Gewässerkanals ist in der Haarener Gracht nur mit einer Reduzierung der Kanalbreite möglich
- Am Haarener Markt bietet sich eine Treppenanlage nur bei einer Verlegung des Kanalverlaufes an
- Die Förderung der Durchgängigkeit des Haarbaches ist aus wasserökologischer Sicht wünschenswert
- Grundstückszufahrten und Straßeneinmündungen schließen eine Offenlegung des Haarbaches über längere Abschnitte aus
- Fische können maximal 30 m lange dunkle Strecken überwinden



Tiefer offener Kanal



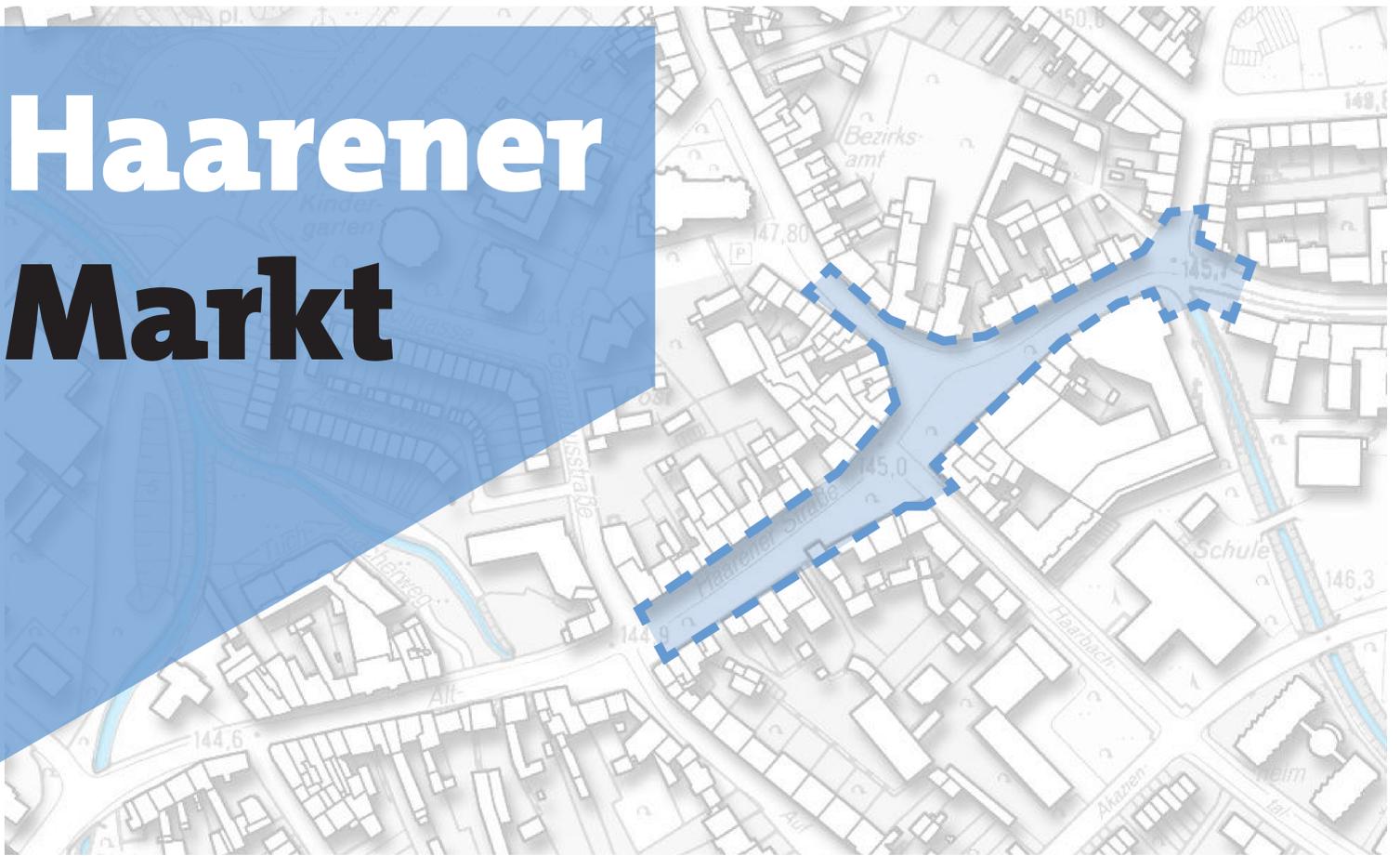
oberirdische Rinne und unterirdischer Kanal

Verkehr

- Eine Lärmreduzierung ist erforderlich
- Verkehrsbelastungen zwischen 7 und 19 Uhr:
 - Auf der Hüls: 12.321 FZ (2006)
 - Haarener Grach: 13.344 FZ (2000)
- Die Mengen des Individualverkehrs können nicht erheblich reduziert werden
- Platz bzw. Witterungsschutz für Bushaltestellen schaffen
- Herstellung ausreichend breiter Gehwege
- Parkplatzkonzept für den Ortskern erforderlich



Haarener Markt



Ergebnisse aus den Stadtteilspaziergängen

Umgang mit dem Haarbach

- teilweise Offenlegung des Haarbaches (nicht renaturiert sondern geführt wie in Freiburg oder Rouen)
- Verlauf des Haarbaches im Ortsbild ablesbar machen:
 - Im Straßenbelag
 - Als kleine Wasserrinne
 - Als dünne Wasserfläche
 - Als ca. 6 x 6 Meter große Öffnung mit Treppenstufen, die zum Wasser herunterführen
- Wasserspiele vielleicht in Form von Wasserfontänen wie am Eisenbrunnen (Mehrfachnutzung kann so erhalten bleiben)

Verkehr

- Rücksichtslose Fahrer behindern
- Reduzierung des Verkehrs

Grünflächen

- Mehr Baumbepflanzung, auch in Nebenstraßen (z.B. Hofbornstraße)
- Versiegelung durch Begrünung (Bäume) aufbrechen

Bebauung

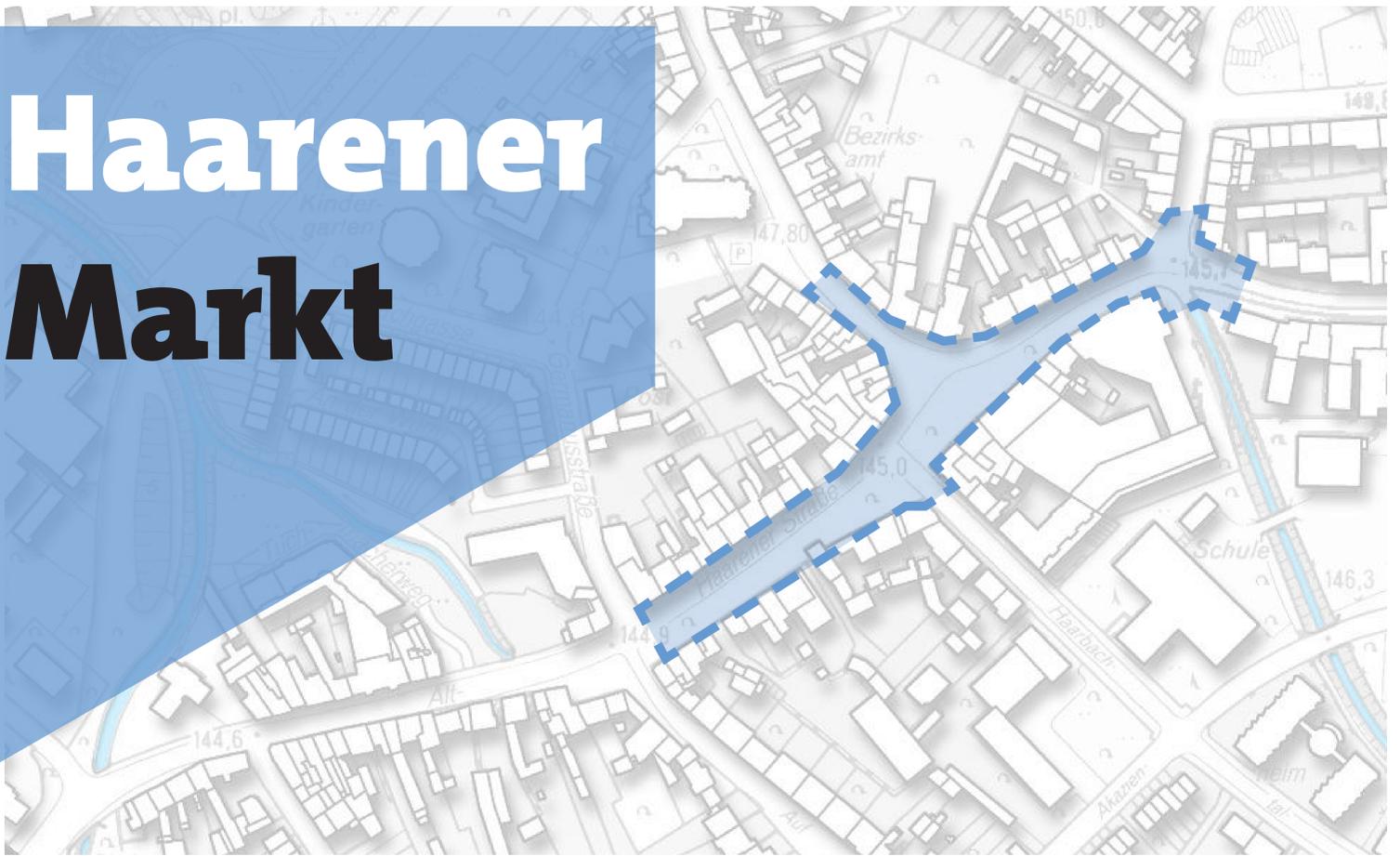
- Besseres Leerstandsmanagement
- Erhaltung der baulichen Kleinteiligkeit
- Stärkung der Gastronomie (bessere Bedingungen mit Außengastronomie, Biergärten etc. schaffen)
- Erhaltung der Jahrhundertwendehäuser

Aktivitäten

- Mehr gemeinschaftliche, insbesondere kulturelle Aktivitäten und Angebote
- Stärkere Entwicklung der sozialen Öffentlichkeit – Kitas, Schule und Vereine
- Durchmischung verschiedener Generationen fördern und dadurch soziale Kontrolle schaffen
- Markierte Spaziergänge mit Erklärungen zu wichtigen Bauten und Ereignissen und eventuell mit Ruhebänken



Haarener Markt



Wünsche, Qualitäten, Aufwertung und Fragen

Aktivitätsspektrum

- Was kann man vor Ort alles tun?
 - Sitzen und Trinken
 - Spielen und Sprechen
 - Treffpunkt
 - Veranstaltungen, Feste
 - Zufällige Begegnungen ermöglichen
 - Gelegenheiten bieten um Menschen zu beobachten

Aufenthaltsqualität

- Schöne Blicke und sonnige Orte?
- Wie sollte man Wasser als Qualität nutzen?
- Was macht einen guten Platz aus?
 - Grün und Wasser
 - Angebote und Gelegenheiten
 - Qualität und Materialien
- Licht:
 - Sicherheit
 - Orientierung
 - Schmuck
 - Erkennbarkeit

Verkehr

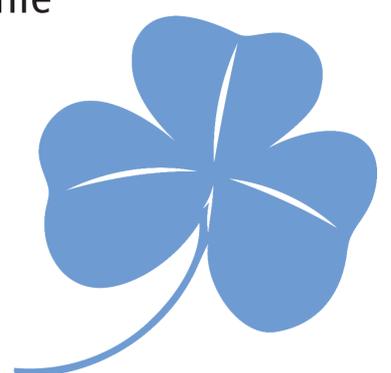
- Der Wartebereich mit weiteren Nutzungen und Angeboten kombinieren
- Bewegungsmuster: Längs und Quer
- Sicherheitsempfinden: Übersichtlichkeit, Geschwindigkeit
- Problemlose Querung auf ganzer Länge der Alt-Haarener Straße
- Besseres Miteinander der verschiedenen Verkehrsarten

Grünflächen

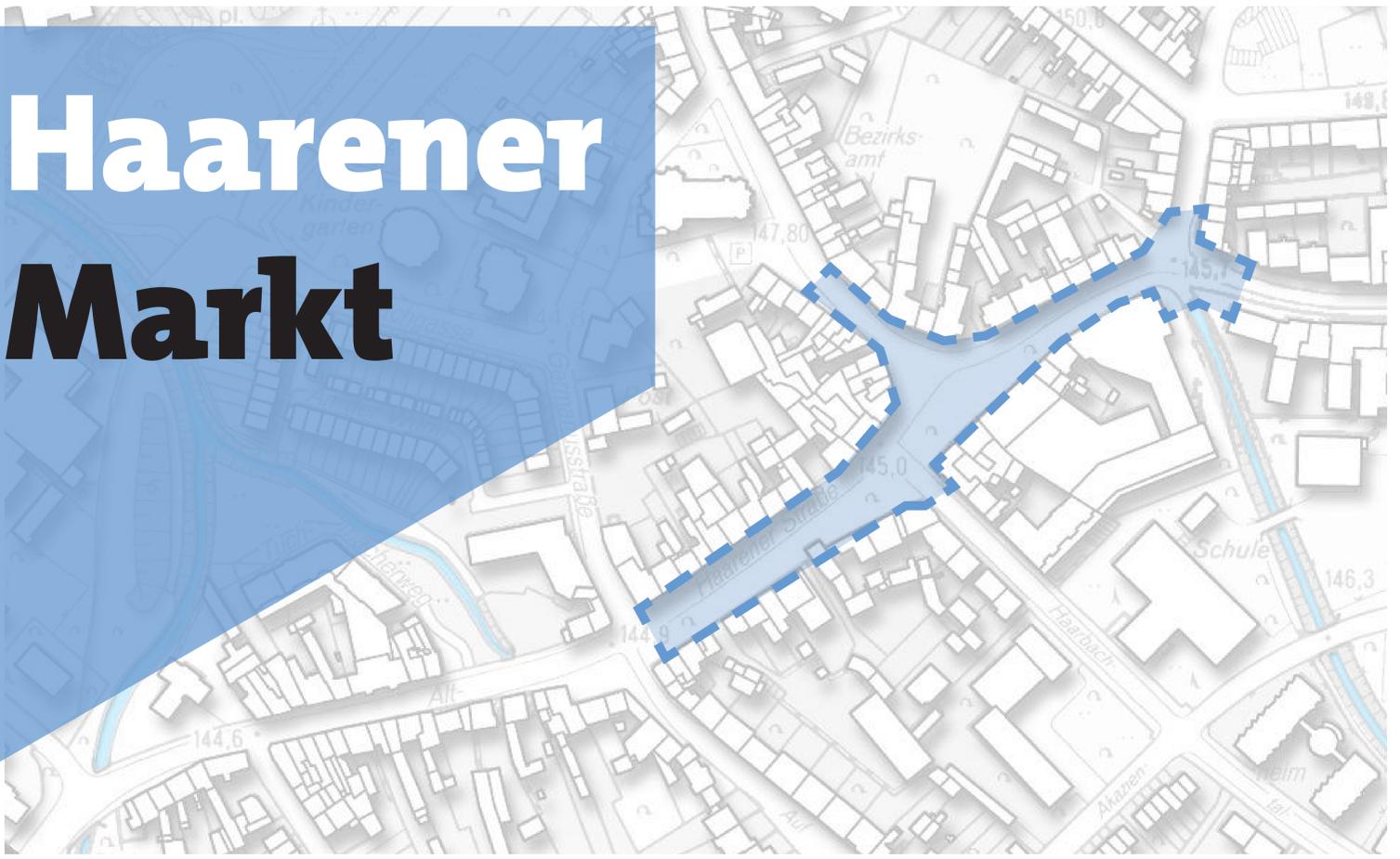
- Durchlüftung und harmonische Querbeziehungen
- Verbindungen zum Grün schaffen

Bebauung

- Fassaden und Brandwände mit dem Stadtbild in Harmonie bringen
- Revitalisierung des Klinkenberg Hauses
 - Öffnung in den Block
 - Durchgang zum Rathaus



Haarener Markt



Anregungen und Input für das Kooperative Verfahren

Zonierung

- Aufenthaltsbereiche genauer definieren
- Schwarzplan: Welchen Möglichkeitsraum gibt es?

Verkehr

- Mindestbreiten für Kfz prüfen
- Stellplätze: Reduzierung / Alternativen?
- Verschiedene Varianten zur Verkehrsberuhigung entwickeln
- Mehr / verbesserte Radwege

Wasser

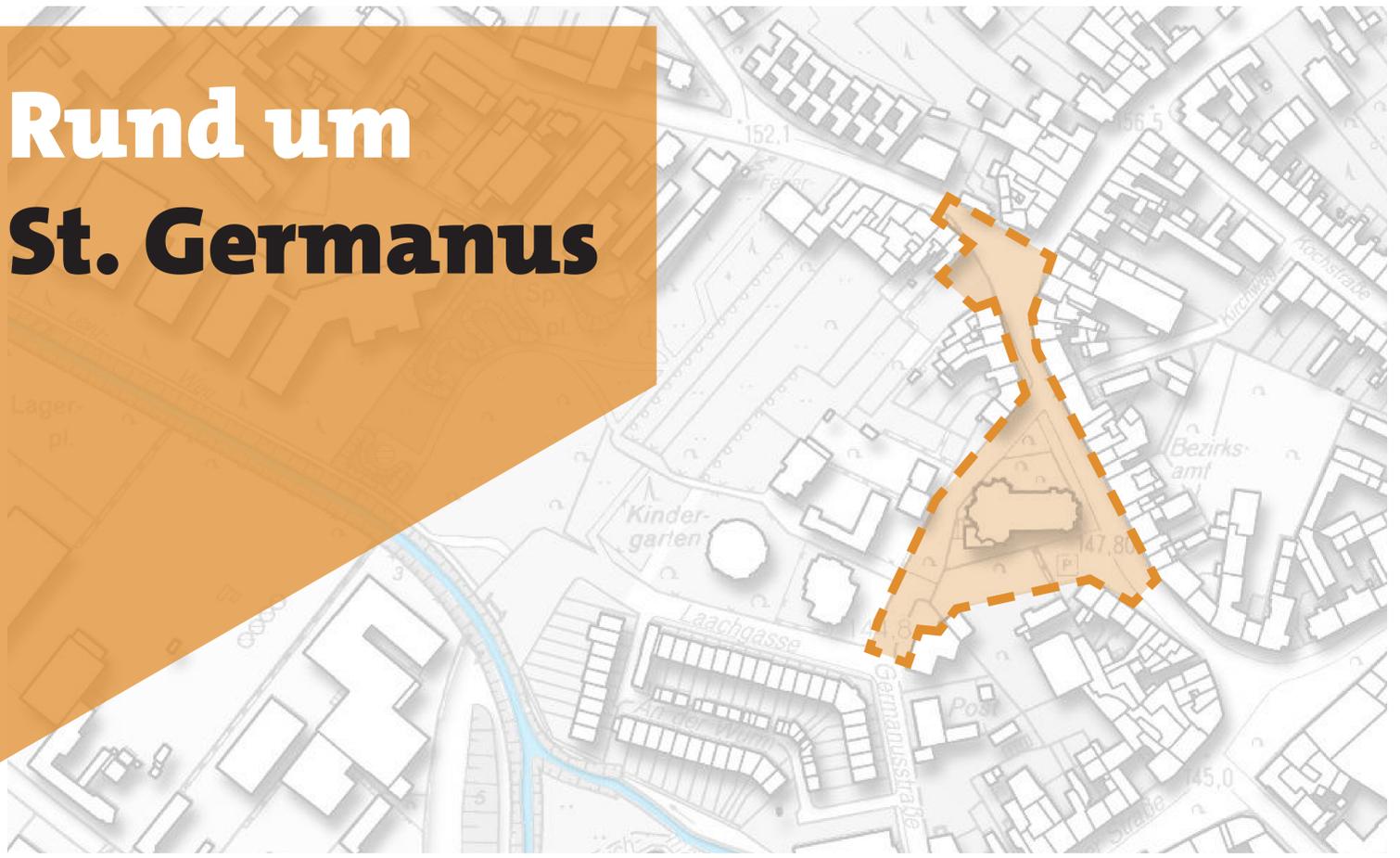
- Prüfen: Tragfähigkeit des Haarbachgewölbes
-> Nutzungspotentiale über dem Gewölbe
- „Gucklöcher“: Lichtöffnungen für Fische im Haarbachgewölbe
- Wasserbecken als trennendes u. spielerisches Element
(Beispiel: Elisengarten)

Fußwegeverbindungen

- Klinkenbergareal durchlässig gestalten:
Verbindung Markt <-> Bezirksamt
- Mehr Querungsmöglichkeiten; wie viele sind sinnvoll?
- Breitere Fußwege auf der Nordseite



Rund um St. Germanus



Rahmenbedingungen und Setzungen

Verkehr

- Öffentlich nutzbare Durchwegung vom Platz an der Friedenstraße zur Germanusstraße und zum Wasser (Wurm)
- Haarener Allee“ als Fuß- und Radverbindung
- Fußwegeverbindung von Alt-Haarener Straße / Markt zum Bezirksrathaus
- Verkehrssichere Querung an der Alt-Haarener Straße auf der Höhe der Kirche
- Parkplatzkonzept – Ersatzparkraum erforderlich
- Verkehrsbelastungen zwischen 7 und 19 Uhr:
 - Bezirksamt: 10.830 Fz (2013)

Grünflächen

- Große Bäume erhalten

Bebauung

- Baulückenschließung an der Friedenstraße

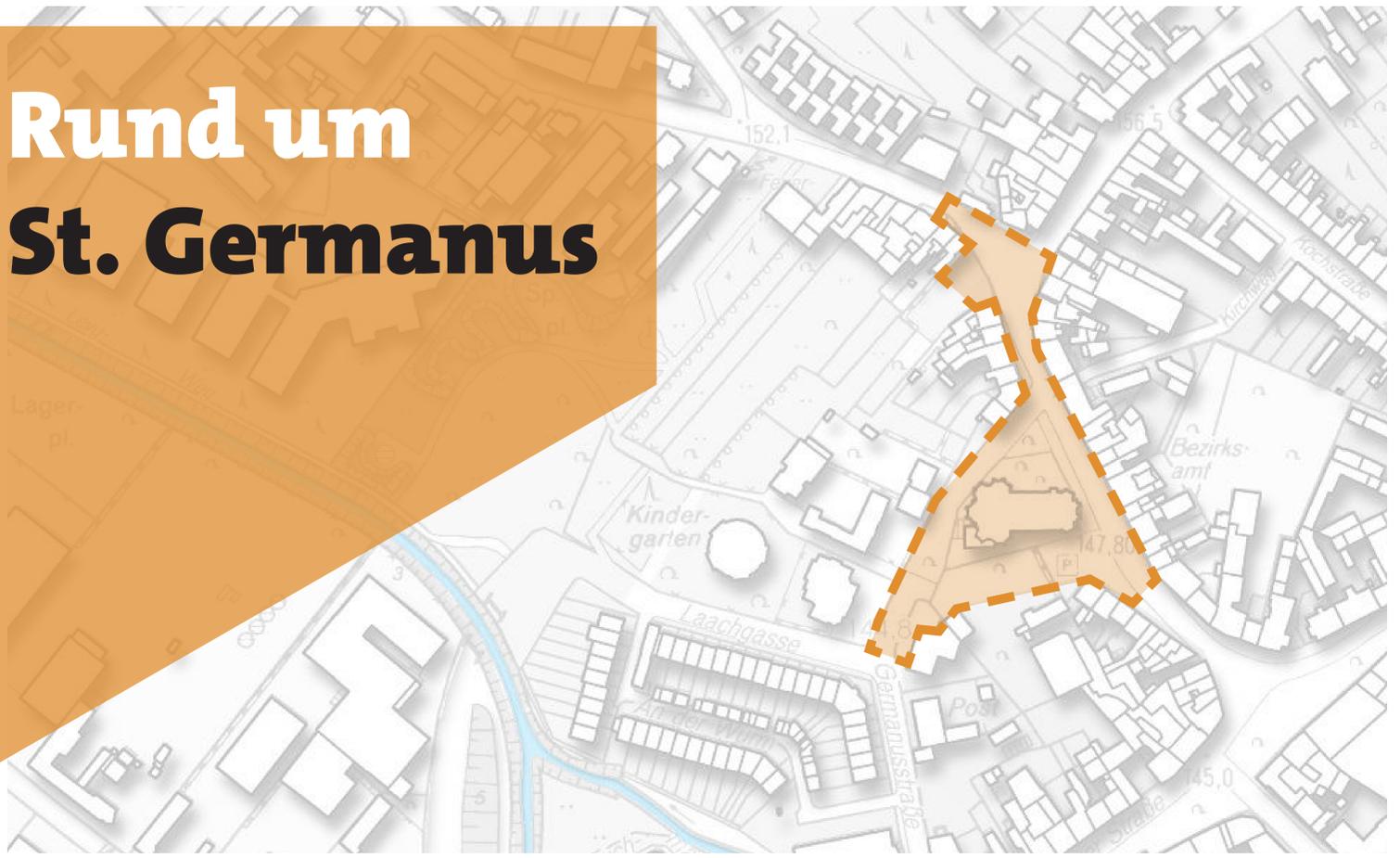
Aufwertung des Platzes an der Friedenstraße



Platz am St. Germanus



Rund um St. Germanus



Ergebnisse aus den Stadtteilspaziergängen

Umgestaltung zu einem zweiten „Dorfplatz“

- Erhalt des historischen Gemäuers
- Erhaltenswerte Grünkulisse

Blockinnenbereiche

- Erhalt und Schaffung von Grün- und Erholungsflächen (z.B. Parks, Familiengärten, Kinderbauernhof etc.)
- Schaffung von neuen Nutzungen (z.B. Loft-Wohnungen, Flächen für IT-Existenz-Gründer, Handwerk und Design)

Alt-Haarener Staße

- Reduzierung des ruhenden und Beruhigung des fließenden Verkehrs
- Verschönerung und Sanierung der Hausfassaden im Rahmen eines Wettbewerbs
- Stärkung der Gastronomie
- Schließung der hässlichen Brandwände mit Hilfe von Kopfbebauungen
- Geplanter Grünzugang nicht zu stark schließen

Grundstück der ehemaligen Brauerei Klinkenberg

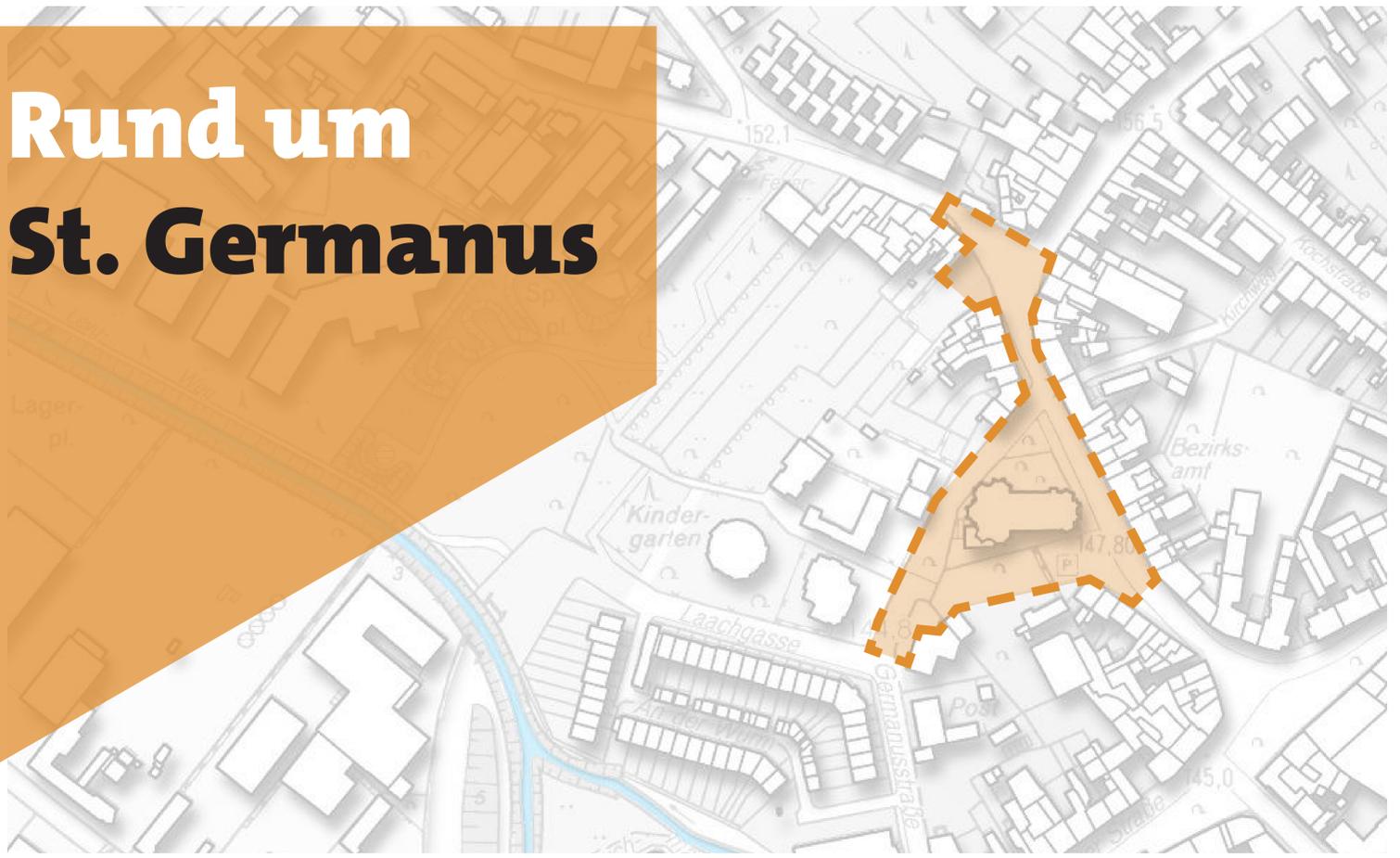
- zur Zeit sehr ungepflegt – Müllhalde
- als Grünfläche mit Cafés und Biergärten gestalten
- Erhalt und Sanierung des weißen Gebäudes und Umnutzung zur Gastronomie (z.B. Biergarten)
- Erhalt der zwei schön gearbeiteten Pollersteine als Erinnerungstücke an die alte Brauerei
- Erhalt der Remise

Aktivitäten

- Mehr gemeinschaftliche, insbesondere kulturelle Aktivitäten und Angebote
- Stärkere Entwicklung der sozialen Öffentlichkeit – Kitas, Schulen und Vereine
- Durchmischung verschiedener Generationen fördern und dadurch soziale Kontrolle schaffen
- Markierte Spaziergänge mit Erklärungen zu wichtigen Bauten und Ereignissen und eventuell mit Ruhebänken



Rund um St. Germanus



Wünsche, Qualitäten, Aufwertung und Fragen

Aktivitätsspektrum

- Was kann man vor Ort alles tun?
 - Sitzen und Trinken
 - Spielen und Sprechen
 - Treffpunkt
 - Mögliche Verlegung des Marktes auf den neugestalteten Platz
 - Zufällige Begegnungen ermöglichen
 - Gelegenheiten bieten um Menschen zu beobachten

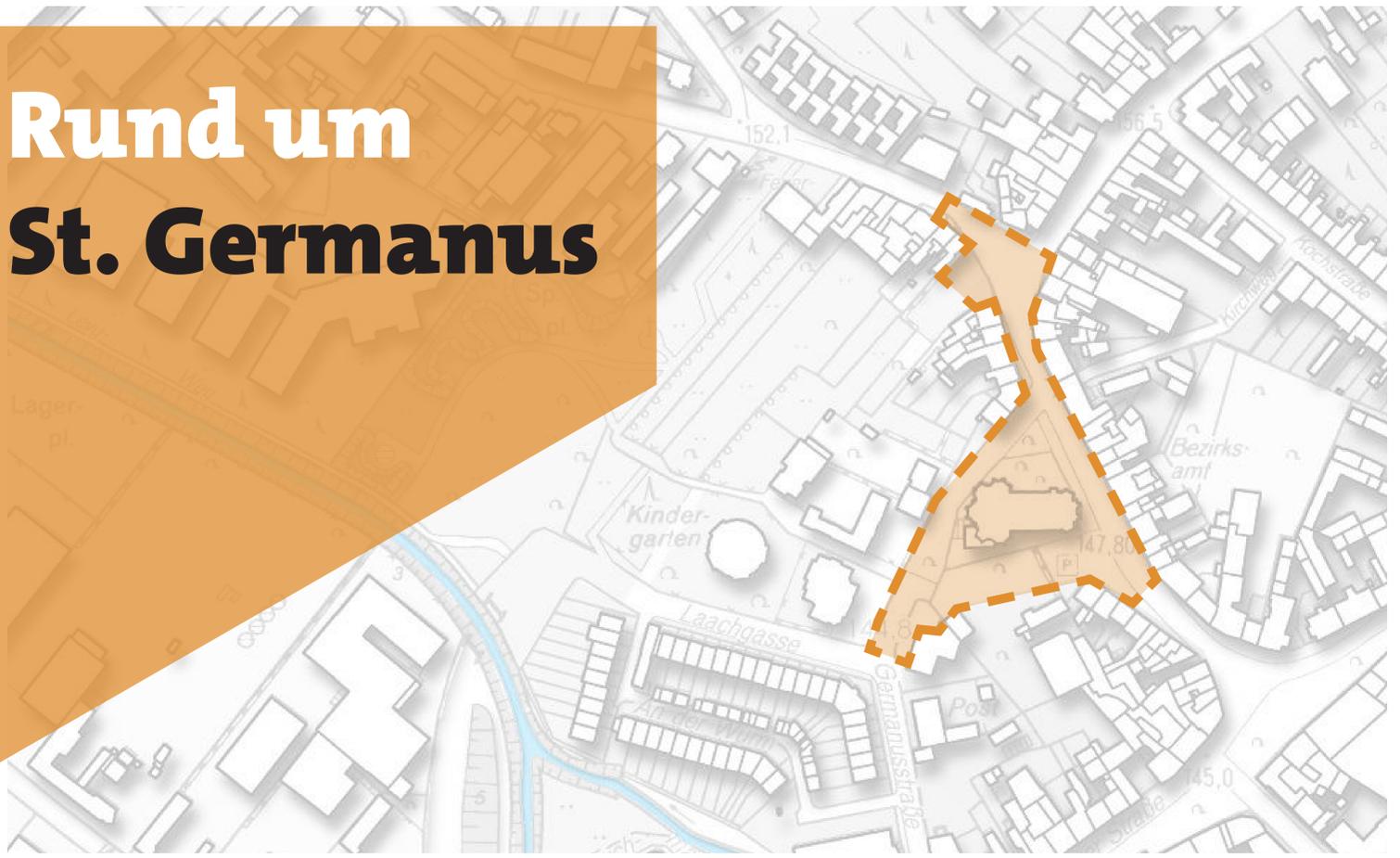
Aufenthaltsqualität

- Schöne Blicke und Sonnige Orte?
- Kleine Ruhezonen schaffen
- Grüne Ecken mit Sitzangebot
- Was macht einen guten Platz aus?
 - Grün
 - Angebote und Gelegenheiten
 - Qualität und Materialien
- Licht:
 - Sicherheit
 - Orientierung
 - Schmuck
 - Erkennbarkeit

Topographie für die Platzgestaltung nutzen (Treppen und Rampen)



Rund um St. Germanus



Anregungen und Input für das Kooperative Verfahren

Verkehr

- Nutzung der Topographie für Parkplätze
- Tiefgarage im / unter Blockinnenbereich, die dem ganzen Quartier dient
- Schallschutzelemente (inkl. „Psychologischer“ Schallschutz)
- Einbauten im Straßenraum zur Verkehrsberuhigung
- Bedarfsampel
- Einrichtung einer Tempo 30-Zone
- Verbreiterung von Gehwegen
- Änderung der Verkehrsführung am Friedensplatz (Kreuzung mit 90°-Winkel)
- Schleichverkehr zur Autobahn durch Linksabbieger am Friedensplatz (?)

Platznutzung/-gestaltung

- Potential als neuer Quartiersplatz mit Aufenthaltsqualität
- Einzelhandel eher am bestehenden Markt
- Nutzung des Platzes für die Gastronomie (Treffpunkt, soziale Kontrolle)
- Nutzung/ Gestaltung der südöstlichen Teilfläche als Kirchenvorplatz
- Freizeitnutzung (Boule-Spiel, Spielmöglichkeiten für Kinder)
- Topographie für Bewegung / Sport (z.B. Skaten) nutzbar machen
- Bewahrung der Ruhe der Block-Innenbereiche
- Nutzung der Identität des Ortes (Brauerei)
- Ganzjährig nutzbare, warme Holz Sitzgelegenheiten
- Erlebnisbereiche und „kostenloses“ Stadtmobiliar
- Barrierefreiheit (Überwindung von Höhen / Bodenbelag)
- Trennung zwischen Gastronomiebereich und freien Bereichen
- Integration von Wasser
- Stärkere soziale Durchmischung durch Bebauung des öffentlichen Raums
- Schließung des „Friedensplatzes“ durch attraktive Bebauung
-> dennoch Torsituation für Fußgängerdurchwegung

