

| Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n: | Vorlage-Nr: FB 61/1063/WP17 Status: öffentlich AZ: Datum: 11.10.2018 Verfasser: FB 61/300, Dez. III | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---------------|---------|---------------|------------|--------------------------------|--------------|------------|-------------------|---------------|------------|---------------------|--------------|
| Umgestaltung des "Schildplatzes" im Suermondt-Viertel zur Umsetzung des Premiumfußweges 3 (Innenstadt - Frankenberger Viertel) und der Rad-Vorrang-Route 1 (Eilendorf - Innenstadt - Campus Melaten) | | | | | | | | | | | | | |
| Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>31.10.2018</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Mitte</td> <td>Entscheidung</td> </tr> <tr> <td>08.11.2018</td> <td>Planungsausschuss</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td>13.11.2018</td> <td>Mobilitätsausschuss</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table> | | Datum | Gremium | Zuständigkeit | 31.10.2018 | Bezirksvertretung Aachen-Mitte | Entscheidung | 08.11.2018 | Planungsausschuss | Kenntnisnahme | 13.11.2018 | Mobilitätsausschuss | Entscheidung |
| Datum | Gremium | Zuständigkeit | | | | | | | | | | | |
| 31.10.2018 | Bezirksvertretung Aachen-Mitte | Entscheidung | | | | | | | | | | | |
| 08.11.2018 | Planungsausschuss | Kenntnisnahme | | | | | | | | | | | |
| 13.11.2018 | Mobilitätsausschuss | Entscheidung | | | | | | | | | | | |

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis, beschließt die Umsetzung der beschriebenen Sofortmaßnahmen für den „Schildplatz“ und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Fortführung der weiteren Planungsschritte für den Umbau des „Schildplatzes“ gemäß der Vorzugsvariante 4 (Anlage 6) sowie für den Ausbau der Schildstraße zu beschließen, damit in 2019 die Umgestaltung im Rahmen des Innenstadtkonzeptes 2022 zur Städtebauförderung angemeldet werden kann.

Der Planungsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Fortführung der weiteren Planungsschritte für den Umbau des „Schildplatzes“ gemäß der Vorzugsvariante 4 (Anlage 6) sowie für den Ausbau der Schildstraße zu beschließen, damit in 2019 die Umgestaltung im Rahmen des Innenstadtkonzeptes 2022 zur Städtebauförderung angemeldet werden kann.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis und beschließt die Fortführung der weiteren Planungsschritte für den Umbau des "Schildplatzes" gemäß der Vorzugsvariante 4 (Anlage 6) sowie für den Ausbau der Schildstraße, damit in 2019 die Umgestaltung im Rahmen des Innenstadtkonzeptes 2022 zur Städtebauförderung angemeldet werden kann.

Finanzielle Auswirkungen

| | | | |
|--|----|------|--|
| | JA | NEIN | |
| | x | | |

PSP-Element 5-120102-900-08100-300-1 – Radvorrangroute 1

| Investive Auswirkungen | Ansatz 2018* | Fortgeschriebe- ner Ansatz 2018 | Ansatz 2019 ff. | Fortgeschriebe- ner Ansatz 2019 ff. | Gesamt- bedarf (alt) | Gesamt- bedarf (neu) |
|--|---------------------|---------------------------------------|---------------------|---|-------------------------|----------------------------|
| Einzahlungen | 640.200 | 640.200 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Auszahlungen | 1.393.600 | 1.393.600 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ergebnis | 753.400 | 753.400 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| + Verbesserung / - Verschlechterung | <i>0</i> | | <i>0</i> | | | |
| | Deckung ist gegeben | | Deckung ist gegeben | | | |

PSP-Element 4-120102-969-8 – Radvorrangroute 1

| konsumtive Auswirkungen | Ansatz 2018** | Fortgeschriebe- ner Ansatz 2018 | Ansatz 2019 ff. | Fortgeschriebe- ner Ansatz 2019 ff. | Folgekos- ten (alt) | Folgekos- ten (neu) |
|--|---------------------|---------------------------------------|---------------------|---|------------------------|------------------------|
| Ertrag | 47.600 | 47.600 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Personal-/ Sachaufwand | 126.000 | 126.000 | 204.000 | 204.000 | 0 | 0 |
| Abschreibungen | 186.500 | 186.500 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ergebnis | 264.900 | 264.900 | 204.000 | 204.000 | 0 | 0 |
| + Verbesserung / - Verschlechterung | <i>0</i> | | <i>0</i> | | | |
| | Deckung ist gegeben | | Deckung ist gegeben | | | |

*Haushaltsansatz Auszahlungen i.H.v. 914.600 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2017 i.H.v. 479.000 €

**Haushaltsansatz f. Personal-/Sachaufwand i.H.v. 68.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2017 i.H.v. 58.000 € sowie f. Abschreibungen i.H.v. 115.300 € zzgl.

Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2017 i.H.v. 71.200 €

Erläuterungen:

Anlass und Situation:

Bereits heute ist die Lothringer- und die Schildstraße eine stark genutzte und bevorzugte Fußgänger- und Radroute aus dem Frankenberger Viertel in Richtung Innenstadt. Im Rahmen des ExWoSt-Forschungsprojektes „Aktive Mobilität in städtischen Quartieren“, des Umweltschutz-Förderprojektes „Rad-Vorrang-Routen Aachen 1“ und des Städtebauförderprojektes Fußgängerpremiumwege soll für die o. g. Teilbereiche die verkehrliche Situation verbessert werden. Ziel ist, durch eine Entflechtung der Konfliktpunkte und einer gezielten Flächenzuordnung den nichtmotorisierten, umweltfreundlichen und klimaschonenden Verkehr unter Berücksichtigung der Belange des motorisierten Verkehrs komfortabel zu führen. Dabei sollen unter anderem Stadtverkehre in Einklang mit den verschiedenen innerstädtischen Nutzungsansprüchen von Wohnen, Arbeiten, Umwelt und öffentlichen Räumen gebracht werden.

Die Rad-Vorrang-Route Aachen 1 und der Premiumfußweg 3 verlaufen gemeinsam über Lothringerstraße, „Schildplatz“, Schildstraße, Henger Herrjotts Fott und Wirichsbongartstraße bis ins Zentrum (vgl. Anlage 1).

Heute ist der Übergang von der Lothringer- / in die Harscampstraße und die anschließende Querung des „Schildplatzes“ in Richtung Schildstraße für Fußgänger und Radfahrer unkomfortabel. Einbiegende Radfahrer aus der Lothringerstraße kommend müssen sich auf einem sehr kurzen Abschnitt der Harscampstraße mit dem fließenden Verkehr verflechten, um im weiteren Routenverlauf in Richtung Schildstraße erneut abbiegen zu können. Die Situation in diesem Verflechtungsbereich wird durch die weitere Einmündung der Gottfriedstraße (Rechts-Vor-Links-Regelung) und den häufig zügig fahrenden Kfz-Verkehr für Radfahrer und Fußgänger sehr komplex. Der „Schildplatz“ wirkt durch seine Gestaltung sehr unübersichtlich und eng. Gleichzeitig wird er vom Fußgänger- und Radverkehr stark frequentiert.

Die Schildstraße ist als Einbahnstraße in Richtung Innenstadt für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Heute wird im oberen Bereich einseitig geparkt. Darüber hinaus sind die Gehwege auf beiden Seiten sehr schmal. Im unteren Bereich auf der südlichen Straßenseite beträgt die Gehwegbreite nur noch 1,10 m. Die Fahrbahn ist in einem schlechten Ausbaurzustand und muss erneuert werden.

Um die konfliktreiche Situation zu entschärfen ist es notwendig, den „Schildplatz“ und den Übergangsbereich in die Harscampstraße (Verflechtungsbereich) sowie die Schildstraße entsprechend den auf einer Rad-Vorrang-Route und einem Premiumfußweg zu berücksichtigenden übergeordneten Bedürfnissen für Fußgänger und Radfahrer umzugestalten.

In einer Vorstudie wurden vier verschiedene Möglichkeiten für die Umgestaltung des „Schildplatzes“ geprüft und die Vor- und Nachteile ermittelt.

„Schildplatz“ - Situation und Lösungsvarianten:

Die Gestaltung des Übergangsbereichs von der Harscamp- in die Schild- und Schützenstraße wurde in den 80er Jahren als Platz „Schildplatz“ angelegt und damit für den Kfz-Verkehr gesperrt. In der Mitte des Platzes und in der städtebaulich wichtigen Sichtachse aus der Schildstraße kommend, stand bis Juni dieses Jahres eine große Kastanie, die auf Grund von Krankheitsbefall gefällt werden musste und ersetzt werden soll. Auf der westlichen Seite des Baumes befindet sich heute eine halbrunde Sitzbank, die sich an der kreisförmigen Gestaltung der Pflasterung orientiert. Die Bankanlage ist durch eine Hecke zum anschließenden Straßenraum (Schildstraße) hin geschützt. Die Hecke behindert die Sicht der Radfahrer aus der Harscampstraße kommend ebenso wie die der bergauffahrenden Radler aus der Schildstraße kommend. (Bestandsplan s. Anlage 2)

Die Querung des Platzes ist für Fußgänger und Radfahrer nur in den relativ schmalen Restseitenräumen, welche sich die beiden Verkehrsarten teilen, nördlich (circa 2,50 m) und südlich (circa 2,75 m) der Bank mit Hecke möglich. Die Situation ist vor allem für die aus der Schildstraße kommenden Radfahrer unübersichtlich, so dass es zu gefährlichen Situationen zwischen Fußgängern, Radfahrern und Fahrzeugen kommt.

Ebenso bedarf es seitens des Kfz-Verkehrs einer erhöhten Aufmerksamkeit gegenüber dem Fußgänger- und Radverkehr im Verflechtungsbereich auf der Harscampstraße.

Planung:

Grundsätzliches:

- An den beiden Einfahrtsseiten in den Verflechtungsbereich (Lothringer Straße / Schildplatz) sollen Bodenpiktogramme und das Zeichen „Achtung Radfahrer“ auf der Harscampstraße aufgestellt bzw. auf der Fahrbahn aufgebracht werden,
- der Premiumfußweg wird auf der nördlichen Gehwegseite geführt,
- das Separationsprinzip auf der Harscampstraße bleibt bestehen,
- der Bereich der Einmündung Schützenstraße in die Schildstraße soll auf Gehwegniveau angehoben werden. Die Fahrbahn soll durch eine Rinne begrenzt und als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) beschildert werden,
- der „Schildplatz“ soll als Gehweg (Rad frei) ausgewiesen werden,
- der gefällte Baum wird durch eine Neupflanzung ersetzt,
- es werden neue, ansprechende Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen,
- die Situation wird sowohl für den Fußgängerverkehr als auch für den Radverkehr durch eine großzügige und offene Gestaltung des Platzes deutlich verbessert,
- die Planung basiert auf dem Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme.

Variante 1 – Entrümpelung, Aufräumen und Erweiterung des Platzbereiches durch Anhebung des Einmündungsbereiches der Schützenstraße in die Schildstraße auf Platzniveau. (s. Anlage 3)

Durch das Entfernen der Bankanlage und der Hecke, sowie einer neuen und einheitlichen Gestaltung der Platzfläche unter Einbezug und Niveauanhebung der Fahrbahn im Einmündungsbereich Schützenstraße auf Platzniveau entsteht eine neue, gute Übersichtlichkeit und Bewegungsfreiheit für Fußgänger und Radfahrer. In der Mitte des Platzes würde ein neuer, großer Baum gepflanzt. Um den

Baum herum würden neue Aufenthaltsmöglichkeiten angelegt. Die Führung des Radverkehrs verläuft beidseitig des Baumes und wird durch Piktogramme mit Richtungspfeilen deutlich gemacht. Die Flächen sind als gemeinsame Flächen für den Fuß- und Radverkehr vorgesehen.

Vorteile: Radfahrer und Fußgänger haben eine gute Übersichtlichkeit und mehr Bewegungsfreiheit.

Nachteile: Radfahrer werden nicht eindeutig geführt. Der Aufenthaltsbereich ist wenig geschützt. Eine hohe Aufmerksamkeit der Rad- und Fußgänger ist erforderlich.

Variante 2 – Führung der Radfahrer in zwei separaten Furten nördlich und südlich des Baumes, Anhebung des Einmündungsbereiches der Schützenstraße in die Schildstraße auf Platzniveau. (s. Anlage 4)

Unter Beibehaltung des Baumstandortes mit neu gepflanztem Baum in der Mitte des Platzes würden für den Radverkehr zwei 2,0 m breite Richtungsfurten rechts und links des Baumbettes angelegt. Die Furten sollen im selben Farbton wie der übrige Platz, jedoch mit einem anderen Verlegemuster der Steinformate angelegt werden. Die Gestaltung der Radfurten würde so deutlich hervorgehoben. Die Aufenthaltsbereiche mit Bänken befinden sich in den weniger attraktiven Seitenräumen des Platzes.

Vorteile: Eindeutige Flächenzuweisung des Fußgänger- und Radverkehrs für jede Fahrtrichtung.

Nachteile: Die Aufenthaltsqualität des Platzes tritt in den Hintergrund, die Verkehrsfläche wird dominant. Die Querung des Platzes entlang der Schild- und Harscampstraße für Fußgänger wird unattraktiver, da zwei Radfurten gequert werden müssen.

Variante 3 – Beidrichtungsfurte nördlich des Baumes, Anhebung des Einmündungsbereiches der Schützenstraße in die Schildstraße auf Platzniveau. (s. Anlage 5)

Unter Beibehaltung des Baumstandortes mit neu gepflanztem Baum entsteht nördlich eine 2,5 m breite Zweirichtungsfurte (Abgrenzung der Furte durch ein anderes Verlegemuster der Steinformate und Piktogramme, wie Variante 2). Die verbleibende Wegebreite des Premiumfußweges in Richtung Schildstraße ist mit ca. 2,00 m sehr gering. Auf der südlichen Seite entlang des Baumbettes können Bänke zum Verweilen einladen.

Vorteile: Der Raum für Aufenthalt wird größer und kann attraktiver gestaltet werden. Der Fußgänger in Längsrichtung muss die Radfurte nur einmal queren. Fußgänger haben mehr und geschützteren Raum. Der Radverkehr wird eindeutig geführt.

Nachteile: Sowohl für den Fußgänger- (hier soll der Premiumfußweg 3 geführt werden) als auch für den Radverkehr sind die zur Verfügung stehenden Gehweg- bzw. Radfurtenbreiten sehr gering.

Darüber hinaus verändert sich die Führungsseite des Radverkehrs gegenüber der heutigen bereits stark genutzten und somit gewohnten Führung.

Variante 4 (Vorzugsvariante) - Beidrichtungsradfurt südlich eines neuen Baumstandortes, Anhebung des Einmündungsbereiches der Schützenstraße in die Schildstraße auf Platzniveau. (s. Anlage 6)

Durch verschieben des Baumstandortes um ca. 0,40 m nach Norden kann auf der südlichen Seite des Platzes eine 3,0 m breite Radfurt (Abgrenzung der Furt durch ein anderes Verlegemuster der Steinformate und Piktogramme) und eine ca. 2,20 m breite Gehwegfläche angelegt werden. Schon heute wird die südliche Seite bevorzugt vom Radverkehr genutzt. Der Premiumfußweg soll künftig, aus der Harscampstraße kommend, über die nördliche Seite des Platzes geführt werden. Hier sollen Bänke und Sitzsteine einen attraktiven Aufenthalt ermöglichen. Die zur Verfügung stehende Gehwegbreite beträgt mindestens 3,10 m.

Vorteile: Der Raum für Aufenthalt wird größer und kann attraktiver durch die Anordnung der Bänke auf dem Platzmittelpunkt gestaltet werden. Der Premiumfußweg hat hier eine großzügige Breite und die Bänke sind ihm direkt zugeordnet.

Der Fußgängerverkehr in Längsrichtung muss nur einmal die Radfurt queren. Die Radfurtbreite beträgt 3,00 m und die Gehwegbreite ca. 2,20 m. Der Raum, den sich Fußgänger und Radfahrer teilen, beträgt 5,20 m und bietet somit gute Möglichkeiten zum Ausweichen. Die Radfahrer können aus der Schildstraße kommend übersichtlich in gerader Linie den Platz queren.

Nachteile: Für den Fußgänger verbleiben südlich der Radfurt lediglich 2,20 m Gehweg.

Umsetzung in Stufen

Aufgrund des einerseits sehr engen Zeitrahmens für die Umsetzung der Rad-Vorrang-Route und des ExWoSt-Projektes und des andererseits durch die Einwerbung von Städtebaufördermitteln vorgegebenen Zeithorizonts schlägt die Verwaltung ein Stufenkonzept vor:

Zeitnah und mit geringem Aufwand können die funktional notwendigen Maßnahmen zur Verbesserung der Querung des „Schildplatzes“ umgesetzt werden. Hierzu wird vorgeschlagen, entsprechend Anlage 7, die Hecke zu entfernen, die Bank zum Teil zurückzubauen, die Absenkungen im zukünftigen Bereich der Radfurt zu schaffen sowie eine Beschilderung (Zeichen 138 StVO „Radfahrer“) auf beiden Seiten des Verflechtungsbereiches auf der Harscampstraße aufzustellen. Zur Kennzeichnung der erhöhten Aufmerksamkeit für den Kfz-Verkehr soll das Zeichen zusätzlich als Bodenpiktogramm aufgebracht werden. Dadurch kann bereits eine deutliche funktionale Verbesserung der Situation für den Radfahrer (Rad-Vorrang-Route) und Fußgänger (Premiumfußweg) erzielt werden.

In einer zweiten Stufe soll die Planung des Vollumbaus des „Schildplatzes“ gemeinsam mit der Schildstraße weiter vorangetrieben werden, so dass 2019 Städtebaufördermittel beantragt werden könnten. Für die konkrete Planung des Schildplatzes und der Schildstraße wird eine separate Vorlage erstellt.

Kosten und Finanzierung der Sofortmaßnahmen

Die Kosten für den Teilrückbau der halbrunden Bank, die Herrichtung des verbliebenen Hecken- und Baumbettes, die Absenkungen im zukünftigen Bereich der Radfurt sowie die Beschilderung und das Aufbringen der Fahrradpiktogramme belaufen sich auf ca. 10.000 € und stehen bei PSP-Element 5-120102-900-08100-300-1 / 4-120102-969-8 (Rad-Vorrang-Route 1) zur Verfügung.

Verwaltungsvorschlag

Die Verwaltung empfiehlt, die beschriebenen Sofortmaßnahmen für den „Schildplatz“ umzusetzen und die notwendigen weiteren Planungsschritte und Abstimmungen für den Umbau des „Schildplatzes“ gemäß der Vorzugsvariante 4 (Anlage 6) sowie für den Ausbau der Schildstraße voran zu treiben, damit in 2019 die Umgestaltung im Rahmen des Innenstadtkonzeptes 2022 zur Städtebauförderung angemeldet werden kann.

Anlage/n:

Anlage 1: Geplanter Verlauf Rad-Vorrang-Route AC1 und Premiumweg 3 im Suermondt-Viertel

Anlage 2: Bestand „Schildplatz“

Anlage 3: Variante 1 - Entrümpelung

Anlage 4: Variante 2 - Zwei Radfurten

Anlage 5: Variante 3 - 2,5 m Radfurt nördlich des Baumes

Anlage 6: Variante 4 - (Vorzugsvariante) 3,0 m Radfurt südlich des Baumes

Anlage 7: Sofortmaßnahmen