

Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/1395/WP17 Status: öffentlich AZ: Datum: 11.03.2020 Verfasser: Dez. III / FB 61/300												
Umgestaltung des Premiumfußweges 3 (Innenstadt - Frankenerger Viertel) und der Rad-Vorrang-Routen Brand und Eilendorf von der Lothringerstraße über die Harscampstraße und den "Schildplatz" in die Schildstraße													
Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="181 757 376 786">Datum</th> <th data-bbox="384 757 954 786">Gremium</th> <th data-bbox="962 757 1382 786">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="181 797 376 826">29.04.2020</td> <td data-bbox="384 797 954 826">Bezirksvertretung Aachen-Mitte</td> <td data-bbox="962 797 1382 826">Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td data-bbox="181 837 376 866">14.05.2020</td> <td data-bbox="384 837 954 866">Planungsausschuss</td> <td data-bbox="962 837 1382 866">Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td data-bbox="181 878 376 907">28.05.2020</td> <td data-bbox="384 878 954 907">Mobilitätsausschuss</td> <td data-bbox="962 878 1382 907">Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	29.04.2020	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung	14.05.2020	Planungsausschuss	Anhörung/Empfehlung	28.05.2020	Mobilitätsausschuss	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit											
29.04.2020	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung											
14.05.2020	Planungsausschuss	Anhörung/Empfehlung											
28.05.2020	Mobilitätsausschuss	Entscheidung											

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss und dem Planungsausschuss, auf Grundlage der vorgestellten Varianten den Planungsbeschluss für die Vorzugsvariante C zu fassen und eine Entwurfsplanung zu erstellen. Zusätzlich empfiehlt sie dem Planungsausschuss die Verwaltung mit der Anmeldung des Projektes zur Städtebauförderung zu beauftragen.

Der Planungsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Er empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, auf Grundlage der vorgestellten Varianten den Planungsbeschluss für die Vorzugsvariante C zu fassen und eine Entwurfsplanung zu erstellen. Zusätzlich beauftragt der Planungsausschuss die Verwaltung das Projekt zur Städtebauförderung anzumelden.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Er fasst auf Grundlage der vorgestellten Varianten den Planungsbeschluss für die Vorzugsvariante C und beauftragt die Verwaltung eine Entwurfsplanung zu erstellen.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

Investive Auswirkungen	Ansatz 2020	Fortgeschrieb ener Ansatz 2020	Ansatz 2021 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2020	Fortgeschrieb ener Ansatz 2020	Ansatz 2021 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021 ff.	Folgekoste n (alt)	Folgekost en (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

Erläuterungen:

Anlass und Situation:

Mit dem Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 13.11.2018 erhielt die Verwaltung den Auftrag auf Grundlage der beschlossenen Vorzugsvariante 4 weitere Planungskonzepte zu entwickeln, die auch die Harscampstraße zwischen dem Schildplatz und der Fahrradstraße in der Lothringerstraße betrachten. Zudem sollte geprüft werden, wie der Charakter einer Rad-Vorrang-Route in diesem Verflechtungsbereich besser abgebildet werden kann. Darüber hinaus wurde beschlossen die Sofortmaßnahmen zeitnah umzusetzen.

Im Rahmen des ExWoSt-Forschungsprojektes „Aktive Mobilität in städtischen Quartieren“, der im Luftreinhalteplan als Maßnahme verankerten Umsetzung von Rad-Vorrang-Routen und des Städtebauförderprojektes Fußgängerpremiumwege soll für den o. g. Teilbereich die verkehrliche Situation für den nichtmotorisierten Verkehr verbessert werden. Ziel ist, den nichtmotorisierten, umweltfreundlichen und klimaschonenden Verkehr unter Berücksichtigung der Belange des motorisierten Verkehrs, komfortabel zu führen. Dabei sollen die Stadtverkehre in Einklang mit den verschiedenen innerstädtischen Nutzungsansprüchen von Wohnen, Arbeiten, Umwelt und öffentlichen Räumen gebracht werden.

Derzeit und in den kommenden Jahren stehen seitens der Regionetz eine Vielzahl von Baumaßnahmen im Suermondviertel an, die auch den Planungsbereich betreffen.

Die Rad-Vorrang-Routen Brand und Eilendorf sowie der Premiumfußweg 3 verlaufen im Suermondviertel gemeinsam über die Lothringerstraße, Harscampstraße und Schildplatz, weiter über die Schildstraße, Henger Herrjotts Fott, Wirichsbongardstraße bis zum Grabenring bzw. ins Zentrum. Für den Abschnitt Lothringerstraße zwischen Wilhelmstraße und Harscampstraße liegt der politische Beschluss zum Umbau einer Fahrradstraße (mit Kfz-Freigabe) vor. Diese Maßnahme wird derzeit umgesetzt. Der hier betrachtete Planungsbereich schließt an die Fahrradstraße an und umfasst den Abschnitt der Harscampstraße zwischen der Lothringer Straße und Schildstraße. (vgl. Anlage 1) Mit Blick in Richtung Zentrum und innerer Grabenring erfolgt im nächsten Schritt der Umbau der Schildstraße. Dieser Teilabschnitt wird in einer separaten Vorlage „Premiumfußweg 3 (Innenstadt – Frankenger Viertel) und Rad-Vorrang-Routen Brand und Eilendorf: Vorüberlegung zur Querschnittsaufteilung der Schildstraße“ diskutiert. Klar ist aber, dass der in dieser Vorlage behandelte Verflechtungsbereich und die anschließenden Planungen zur Schildstraße inhaltlich zusammen gedacht werden.

Heute ist der betrachtete Abschnitt zwischen Lothringerstraße und Schildstraße für Fußgänger und Radfahrer unkomfortabel. Beide Nutzergruppen müssen vielschichtige Wegebeziehungen berücksichtigen, wenn sie sich durch den Verflechtungsbereich bewegen. Dabei gilt es nicht nur sich gegenseitig im Blick zu haben, sondern zusätzlich den (häufig zügig) fließenden Pkw-Verkehr zu berücksichtigen. In der Summe führt dies zu einer komplexen Verkehrssituation.

Der Verflechtungsbereich bündelt eine Vielzahl von Verkehrsströmen und stellt einen wichtigen Verteilerknoten im Quartier dar. So ist nicht nur die Wegebeziehung über die Harscampstraße / Schildstraße in Richtung Elisenbrunnen von übergeordneter Bedeutung sondern auch die Harscampstraße als Transitstrecke zwischen Bahnhof und Einkaufszentrum Adalbertstraße.

Der „Schildplatz“ ist für den Kfz-Verkehr nicht überfahrbar. In seiner aktuellen Gestaltung wirkt seine Fläche nicht gegliedert und wenig zum Aufenthalt einladend. Trotzdem bildet er mit den Geschäften und der Viertelskneipe an der Harscampstraße schon heute das Herz eines zentralen Ortes des Suermondtviertels. Dieser Bedeutung muss in den Planungen Rechnung getragen werden. Es gilt den Platz mit einer Aufenthaltsqualität zu versehen, die für die Bewohnern und Fußgänger einen Mehrwert bietet.

Der großkronige Baum auf dem Schildplatz, der städtebaulich einen wichtigen Orientierungspunkt darstellt, wurde 2018 aus Verkehrssicherungsgründen entfernt. In allen vier Planungsvarianten wurde die Pflanzung eines neuen, großkronigen Baums auf dem Schildplatz geprüft und wenn möglich in die Planung aufgenommen.

Durch unterschiedliche Beobachtungen, Befragungen und Auswertungen, wie dem ExWoSt-Begleitforschungsprojekt „MONASTA“ (Mai 2017) und einer ganztägigen Verkehrsbeobachtung durch die Stadtverwaltung im April 2019 im Bereich „Schildplatz“ wurde die Vielschichtigkeit der Wegebeziehungen deutlich: Die Beobachtungen unterstreichen zum einen die Bedeutungen dieses Verflechtungsbereiches sowohl für den Fußgänger als auch für den Radverkehr und zum anderen belegen die Erhebungsergebnisse die Vielzahl der Wege in verschiedene Richtungen über den Verflechtungsbereich. Die Zählung im April 2019 zeigt den Premiumfußweg und die Rad-Vorrang-Route als vorrangige Wegebeziehung. Im Zeitbereich zwischen 6.00 und 20.00 Uhr wurden insgesamt 2.891 Fußgänger und 1.597 Radfahrer gezählt, die über den „Schildplatz“ gegangen bzw. gefahren sind. Durch diese Zählung wird auch die Wichtigkeit der Wegeverbindung Bahnhof - Adalbertstraße deutlich. Im selben Zeitfenster wurden auf dieser Achse 986 Fußgänger und 457 Radfahrer ermittelt.

Ausgehend von der bereits bekannten und am 13.11.2018 im Mobilitätsausschuss beschlossenen Variante 4, jetzt Variante A, hat die Verwaltung unter der Prämisse „Fair zusammen“ drei weitere Szenarien entwickelt, die in Folge mit B, C und D gekennzeichnet sind. Für den Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr wird die städtebauliche und verkehrliche Situation nachfolgend in Stichworten zusammengefasst:

Variante A: „Fair zusammen auf getrennten Flächen“ (ehemals Variante 4, Anlage 2)

Der Bereich „Schildplatz“ wird baulich umgestaltet und der Einmündungsbereich der Schützenstraße in die Schildstraße wird auf Platzniveau angehoben und durch einen Baum gekennzeichnet. Durch Verschieben des alten Baumstandortes um ca. 0,40 m nach Norden, kann auf der südlichen Seite des Platzes eine 3,00 m breite Radfurt (Abgrenzung der Furt durch 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. So kann der Premiumfußweg künftig, aus der Harscampstraße kommend, über die nördliche Seite des Platzes geführt werden. Auf dem Platz sollen ein großer, Stadtraum prägender Baum sowie Bänke und Sitzsteine einen attraktiven Aufenthalt ermöglichen. Die Gehwegbreite für den Premiumfußweg beträgt 3,10 m.

Im Verlauf der Harscampstraße sollen zusätzlich zu den Verkehrszeichen große Bodenpiktogramme zur Erhöhung der Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs auf die Fahrbahn aufgebracht werden. Weitere Umbaumaßnahmen sind in dieser Variante im Bereich der Harscampstraße nicht vorgesehen.

Für den Fußgänger-, Rad- und Kfz- Verkehr sowie für den Städtebau ergeben sich für die Variante „A“ folgende Aspekte:

Fußgängerverkehr:

- Fußgänger haben auf den Gehwegen und auf dem „Schildplatz“ Vorrang, Verkehrszeichen „Gehweg“ mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“,
- Trennung des Fußgänger- und Fahrverkehrs in der Harscampstraße durch Hochborde,
- barrierefreier Ausbau im Umbaubereich,

Fahrverkehr (Rad und Kfz):

- Ausschilderung als Tempo 30-Zone (bereits heute),
- Rechts-vor-Links-Regelung für den Fahrverkehr in der Harscampstraße (bereits heute),
- Erhöhung der Aufmerksamkeit im Verflechtungsbereich durch große Bodenpiktogramme „Achtung Radfahrer“,
- Kennzeichnung der Fahrbeziehung des Radverkehrs über den Schildplatz durch Materialwechsel, kein Hochbord,
- zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten im Bereich des neuen „Schildplatzes“,

Städtebaulich Betrachtung/ Qualitative Einschätzung der Kosten:

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch einen großkronigen Baum und Bänke auf dem „Schildplatz“,
- Gleichberechtigung aller Wegebeziehungen im Stadtraum,
- kostengünstigste Variante, da nur der Bereich „Schildplatz“ baulich neu gestaltet wird.

Variante B: „Fair zusammen mit Fahrbahnanhebungen in den Einmündungsbereichen“, (Anlage 3)

Auch in der Variante „B“ wird der „Schildplatz“ baulich umgestaltet und der Einmündungsbereich der Schützenstraße in die Schildstraße auf Platzniveau angehoben. Ein „Baumtor“ in der Schützenstraße kennzeichnet den neuen Beginn des Platzbereichs. Zur Erhöhung der Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs und zur Geschwindigkeitsreduzierung werden alle Einmündungsbereiche in die Harscampstraße angerampt. Dadurch wird die Querung für den Fußgänger im Verlauf der Premiumfußweges über die Gottfriedstraße und Harscampstraße sicherer und komfortabler. Der Fußgänger wird auch in dieser Variante bevorrechtigt über den „Schildplatz“ geführt. Ein großer, Stadtraum prägender Baum und Sitzgelegenheiten laden zum Verweilen ein. Der Fußgängerbereich im südlichen Bereich des „Schildplatzes“ ist für den Radverkehr freigegeben. Der Radverkehr wird über eine Bordabsenkung und Bodenpiktogrammen mit Richtungspfeilen über den Platz geführt. Für den Fußgänger-, Rad- und Kfz- Verkehr sowie für den Städtebau ergeben sich für die Variante „B“ folgende Aspekte:

Fußgängerverkehr:

- Erhöhung der Aufmerksamkeit und Sicherheit des Fußverkehrs durch partielle Fahrbahnanhebungen,
- Bevorrechtigung des querenden Fußverkehrs entlang der Harscampstraße im Einmündungsbereich der Gottfriedstraße,
- Niveaugleiche Querung für den Fußgänger in den Einmündungsbereichen,

- barrierefreier Ausbau im Planungsbereich,

Fahrverkehr (Rad und Kfz):

- Bevorrechtigung des geradeaus fahrenden Fahrverkehrs auf der Harscampstraße (Rad-Vorrang-Route) im Einmündungsbereich Gottfriedstraße,
- verminderter Fahrkomfort für den Fahrverkehr durch mehrere Fahrbahn- bzw. Gehweganhebung in den Einmündungsbereichen,
- Unterordnung der Wegebeziehung Harscampstraße – Gottfriedstraße für den Fahrverkehr durch die Anhebung des Einmündungsbereiches,
- Wegfall eines Kfz-Stellplatzes im Bereich Harscampstraße durch Pflanzung eines neuen Baumes und eines verbesserten Querungsangebotes für Fußgänger,
- zusätzliche Fahrradabstellplätze im Bereich des neuen „Schildplatzes“,

Städtebauliche Betrachtung / Qualitative Einschätzung der Kosten:

- leicht eingeschränkte Wegebeziehungen für den Fahrverkehr im Stadtraum,
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch einen großkronigen Baum, ein Baumtor und Bänke,
- durch die zahlreichen Anhebungen wäre der Kostenrahmen ähnlich wie der nachfolgenden Variante C.

Variante C: „Fair zusammen bei Tempo 20 im Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich, (Anlage 4)

Der gesamte Planungsbereich sowie der „Schildplatz“ werden niveaugleich zum Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Tempo 20) ausgebaut. Die Fläche des Fahrverkehrs wird durch Rinnen und einem Anschlag von 3 cm vom Fußgängerbereich abgegrenzt (Übergänge für Radfahrer ohne Anschlag). Die Einfahrtsbereiche in den Geschäftsbereich werden angerammt, um das Geschwindigkeitsniveau zu reduzieren. In der Einmündung Schützenstraße wird der Verkehrsberuhigte Geschäftsbereich zusätzlich durch ein „Baumtor“ eingeleitet. Die Verkehrszeichen „Gehweg“ und „Radfahrer frei“ sowie der Wechsel des Bodenmaterials kennzeichnet die 3,0 m breite Furt für die Radfahrer auf dem „Schildplatz“. Der verbleibende südliche Gehwegbereich hat eine Breite von 2,50 m. Der nördliche Gehwegbereich im Verlauf des Premiumweges beträgt ca. 4,0 m. Sitzsteine und Fahrradbügel dienen auch der Abgrenzung zum Kfz- Verkehr. Ein großer, Stadtraum prägender Baum und Sitzgelegenheiten laden zum Verweilen ein.

Für den Fußgänger-, Rad- und Kfz- Verkehr sowie für den Städtebau ergeben sich für die Variante „C“ folgende Aspekte:

Fußgängerverkehr:

- Möglichkeit zur flächigen, barrierefreien Querung des Fußgängerverkehrs durch niveaugleichen Ausbau,
- Erhöhung der Aufmerksamkeit und Sicherheit des Fußverkehrs durch Tempo 20 und geschwindigkeitsreduzierende Fahrbahnanhebung,
- Sicherung durch taktile Elemente und Aufmerksamkeitsfelder im gesamten Bereich, auch auf dem „Schildplatz“,
- barrierefreie Gestaltung des gesamten Planungsbereiches,

Fahrverkehr (Rad und Kfz):

- einmalige Anrampung an den Einmündungsbereichen zum Verflechtungsbereich (eingeschränkter Fahrkomfort),

- Verdeutlichung der Rad-Vorrang-Routen-Richtung durch niveaugleichen Übergang von Harscampstraße auf den Schildplatz
- Rechts-Vor-Links Regelung im gesamten Verflechtungsbereich,
- max. zul. Geschwindigkeit 20 km/h,
- Wegfall eines Kfz-Stellplatzes im Bereich Harscampstraße durch Pflanzung eines neuen Baumes und eines verbesserten Querungsangebotes für Fußgänger,
- zusätzliche Fahrradabstellplätze im Bereich des neuen „Schildplatzes“,

städtebaulich / Qualitative Einschätzung der Kosten:

- Gleichberechtigung der Wegebeziehungen aller Verkehrsteilnehmenden (Verflechtungsbereich als Verteilerfläche),
- hohe Aufenthaltsqualität durch einen großkronigen Baum, ein Baumtor und Bänke auf dem „Schildplatz“,
- hohe Aufenthaltsfunktion im gesamten Verflechtungsbereich durch reduzierte Geschwindigkeit des Fahrverkehrs,
- Realisierung einer lebendigen Quartiersmitte,
- Realisierungskosten ca. 510.000 € (erste grobe Kostenschätzung über die Ausbaufäche)

Variante D: „Fair zusammen mit dem Element der Fahrradstraße“, (Anlage 5)

In der Variante „D“ wird die Fahrradstraße aus der Lothringerstraße über die Harscampstraße und den „Schildplatz“ bis zur Schildstraße weiter geführt. Die Fahrradstraße befindet sich innerhalb der Tempo 30-Zone, hat Fahrgassenbreiten von 4,00 m bis 4,20 m und wird in ihrem gesamten Verlauf in roter Farbe gestaltet. Die Fahrradstraße ist gegenüber den anderen Straßen in der Tempo 30-Zone vorfahrtsberechtigt. Um diese abknickende Vorfahrtsberechtigung der Fahrradstraße gegenüber dem geradeaus fahrenden Fahrverkehr in der Harscampstraße deutlich zu machen müssen die Einmündungen baulich als Rampen ausgebaut werden. Besonders deutlich muss die geänderte Vorfahrtsberechtigung in der Zufahrt vom Schildplatz auf die Harscampstraße gekennzeichnet werden.

Auf dem Schildplatz und im Verlauf der Harscampstraße wird ein Hochbord zur Trennung des Fahrverkehrs und des Fußgängerverkehrs angelegt. Durch die notwendige Breite der Fahrradstraße ist keine Baumanordnung im Platzbereich möglich. Der Platzcharakter und die Aufenthaltsqualität gehen verloren. Der Einfahrbereich aus der Schützenstraße in den „Schildplatz“ wird entsprechend der Variante B und C gestaltet.

Für den Fußgänger-, Rad- und Kfz- Verkehr sowie für den Städtebau ergeben sich für die Variante „D“ folgende Aspekte:

Fußgängerverkehr:

- Allgemeine Bevorrechtigung des Premiumfußweges über die Wegebeziehung Lothringerstraße bis Schildstraße,
- Unterordnung der stark frequentierten Fußwegeverbindung Bahnhof-Innenstadt, Bahnhof-Geschäftsbereich Adalbertstraße, Innenstadt-Burtscheid,
- Bevorrechtigung des Fußverkehrs über die Anrampung im Bereich Harscampstraße in Höhe des Netto,
- barrierefreier Ausbau im Planungsbereich,

Radverkehr:

- durchgängige Bevorrechtigung der Rad-Vorrang-Route,
- wegen räumlichen Gegebenheiten Ausbau der Rad-Vorrang-Route im Bereich Harscampstraße und im Bereich „Schildplatz“ nicht mit Optimalmaßen (4,20 bzw. 4,00 m) möglich,
- Unterordnung für die anderen wichtigen (im Radwegenetz NRW ausgeschilderten) Radroutenverbindungen durchs Quartier,

Kfz-Verkehr:

- bauliche Änderung der Vorfahrtsberechtigung der Harscampstraße an der Einmündung Lothringerstraße und im Bereich Schildplatz,
- Unterordnung des Kfz-Verkehrs gegenüber des Radverkehrs auf der Fahrradstraße
- angepasste Fahrgeschwindigkeit an den Radverkehr,
- verminderter Fahrkomfort durch Anrampung,
- ggfs. Verunsicherung des geradeaus fahrenden Fahrverkehrs durch die baulich manifestierte, gefühlte Vorfahrt auf der geraden, mit geschlossener Blockrandbebauung gefassten Harscampstraße,
- Wegfall eines Kfz-Stellplatzes im Bereich Harscampstraße durch Pflanzung eines neuen Baumes und eines zusätzlichen Querungsangebotes für Fußgänger,

Städtebauliche Betrachtung / Qualitative Einschätzung der Kosten:

- keine Gleichberechtigung der Wegebeziehungen im Stadtraum,
- Zerschneidung des Quartiers und des „Schildplatzes“ durch Rad-Vorrang-Route ,
- Reduzierung der Aufenthaltsqualität,
- kein integrierter verkehrlicher und städtebaulicher Ansatz.

Variantenvergleich

Der Vergleich der vorgeschlagenen Varianten A bis D mit Hilfe von + und – Symbolen soll als Entscheidungshilfe dienen, wobei die Bewertung der Kriterien den oben aufgeführten verkehrlichen und städtebaulichen Aspekten sowie der Einschätzung der Planenden zu Grunde liegt.

(Bewertungsstufen: ++, +, –, --)

	Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
Verkehrliche Betrachtung				
Fußverkehr				
<i>Premiumfußweg</i>	–	++	++	++
<i>Fußverkehr im Viertel</i>	–	+	++	--
Radverkehr				
<i>Rad-Vorrang-Route</i>	–	+	+	++
<i>Radverkehr im Viertel</i>	+	+	++	--
Kfz-Verkehr	++	--	–	--
Städtebauliche Betrachtung				
Stadtraum				

<i>Gleichberechtigung der Wegebeziehungen</i>	+	-	++	--
Quartiersraum				
<i>Aufenthaltsqualität</i>	+	+	++	--
<i>Faire Raumnutzung</i>	-	+	++	--

Ergebnisse aus der Bürgerbeteiligung in der Harscampstraße im Rahmen der Europäischen Woche der Mobilität im September 2019

Im Rahmen der Europäischen Woche der Mobilität 2019 wurden die Chancen, Mängeln und Bindungen des Planungsbereichs von der Lothringerstraße über die Harscampstraße und den Schildplatz von der Verwaltung herausgearbeitet und für die Bürgerinnen und Bürger anschaulich aufbereitet (Anlage 6). Für die Veranstaltung wurde ein eigenes Piktogramm „Fair zusammen“ entwickelt. Dieses wurde als temporäre und informelle Straßenmarkierung im Planungsbereich aufgebracht. Alle sechs Zufahrten (Fahrbahn und begleitende Gehwege) wurden mit den Piktogrammketten gekennzeichnet. Zudem wurden auf den Gehwegen und der Fahrbahn große und kleine farbige Piktogramme aufgebracht, so dass für Fußgänger, Rad- und Pkw-Fahrer eine wahrnehmbare zusammenhängende Fläche entstand.

Darüber hinaus wurde für die aktive Ansprache der Passanten ein Informationsstand mit Aufenthaltsmöglichkeiten im Planungsbereich aufgebaut, an dem die Verwaltung an drei Tagen der Woche von 10 bis 17 Uhr die Planungsvarianten A bis D vorstellten. Vor Ort wurde mit Radfahrern, Passanten und Anwohnern diskutiert, welchen Anforderungen, Bedürfnisse und Wünsche dieser Stadtraum gerecht werden muss. Zur einfacheren Übersetzung der Pläne in Bilder wurden die verschiedenen Planungsansätze in großformatigen Fotos visualisiert. Die Bürger konnten die einzelnen Varianten mit grünen, gelben, orangen und roten Karten, auf denen Platz für ihre Meinung war, bewerten. Dabei stand grün für gut bis rot für schlecht zur Auswahl. Am Informationsstand wurde rege diskutiert, auch unter den Besuchern. Insgesamt wurden 172 Karten beschriftet abgegeben, davon 31 für A, 23 für B, 59 für C und 59 für D. Die Karten wurden an der jeweiligen Variante angebracht und spiegelten so einen Gesamteindruck der den Straßenraum nutzenden Bürgerinnen und Bürger wieder.

Variante A bekam 23 rote und 2 grüne Karten. Das Hauptargument war, dass diese Variante keine große Verbesserung des Ist-Zustandes bedeuten würde.

Variante B erhielt 6 grüne und 8 rote Karten. Diese Variante wurde als Kompromiss gesehen, der aber noch keine wirkliche Verbesserung für Radfahrende darstellen würde.

Variante C erhielt mit 35 grünen Karten die größte Zustimmung. Besonders häufig genannt wurden die Verbesserung des städtischen Lebensraums durch die gute Aufenthaltsqualität, die Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 20 und der Ausgleich zwischen den Verkehrsarten nach dem Motto „Fair zusammen“. Rot bewerteten die Variante C nur 5 Bürger.

Variante D wurde mit 26 grünen Karten und 21 roten Karten sehr kontrovers bewertet. Die besondere „Fahrradfreundlichkeit“ war hier das stärkste positive Argument. Der dadurch fehlende „Fair zusammen“-Gedanke, die Ungleichberechtigung der Verkehrsarten und die Verschlechterung der

Aufenthaltsqualität auf dem „Schildplatz“, wurden gleichzeitig von den Bürgerinnen und Bürgern aber auch als negativ empfunden.

Radentscheid

Am 3. März 20 wurden die vier Planungsvarianten den Vertretern des Radentscheids vorgestellt und gemeinsam diskutiert. Die Variante C „Fair zusammen bei Tempo 20 im Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich“ wurde seitens des Radentscheids abschließend favorisiert.

Kosten und Finanzierung

Die Baukosten für die Variante C betragen überschlägig 510.000 €. Die Entwurfsplanung wird durch die Verwaltung erstellt und soll im Herbst 2020 zur Städtebauförderung angemeldet werden. Unter dem PSP-Element 5-120102-000-10600-300-1 (Schildstr./Schildplatz) sind für 2022 auf der § 13-Liste 394.900 € Ausgaben und 311.000 € Einnahmen eingestellt. Entscheidungen zur Umsetzung der Maßnahme mit Kosten und Finanzierung bleiben dem Ausführungsbeschluss vorbehalten.

Die Einplanung der notwendigen Mittel zur Umsetzung der Maßnahme erfolgt haushaltsneutral mit der zukünftigen Haushaltsplanung.

Verwaltungsvorschlag

Im Planungsbereich muss die Harscampstraße vielen Anforderungen gerecht werden. Sie ist das Herzstück des Viertels, gleichzeitig aber auch eine wichtige Transitstrecke mit überörtlicher Bedeutung für den Radverkehr und einer bedeutenden Verbindungsfunktion des Fußgängerverkehrs zwischen der Vielzahl der Zielpunkte im Viertel.

Die Verwaltung empfiehlt deshalb unter Berücksichtigung der Erhebungsdaten und der Bürgermeinungen für die Vorzugsvariante C den Planungsbeschluss zur Umgestaltung der Harscampstraße und des „Schildplatzes“ zwischen Lothringer Straße und Schildstraße zu fassen. Zusätzlich empfiehlt sie das Projekt zur Städtebauförderung anzumelden.

Anlage/n:

Anlage 1: Übersichtsplan Rad-Vorrang-Route AC1 und Premiumfußweg 3 im Suermondviertel und Planungsbereich

Anlage 2: Variante A (Planung, Rendering, Ergebnis der Bürgerbeteiligung)

Anlage 3: Variante B (Planung, Rendering, Ergebnis der Bürgerbeteiligung)

Anlage 4: Variante C (Planung, Rendering, Ergebnis der Bürgerbeteiligung)

Anlage 5: Variante D (Planung, Rendering, Ergebnis der Bürgerbeteiligung)

Anlage 6: Bildnachweis Bürgerbeteiligung