

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 - Frankenberger 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" data-bbox="180 750 1382 880"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>29.04.2020</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Mitte</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>14.05.2020</td> <td>Planungsausschuss</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>28.05.2020</td> <td>Mobilitätsausschuss</td> <td>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	Fortgeschriebener Ansatz 2020	Ansatz 2021 ff.	Fortgeschriebener 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	Fortgeschriebener Ansatz 2020	Ansatz 2021 ff.	Fortgeschriebener 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)

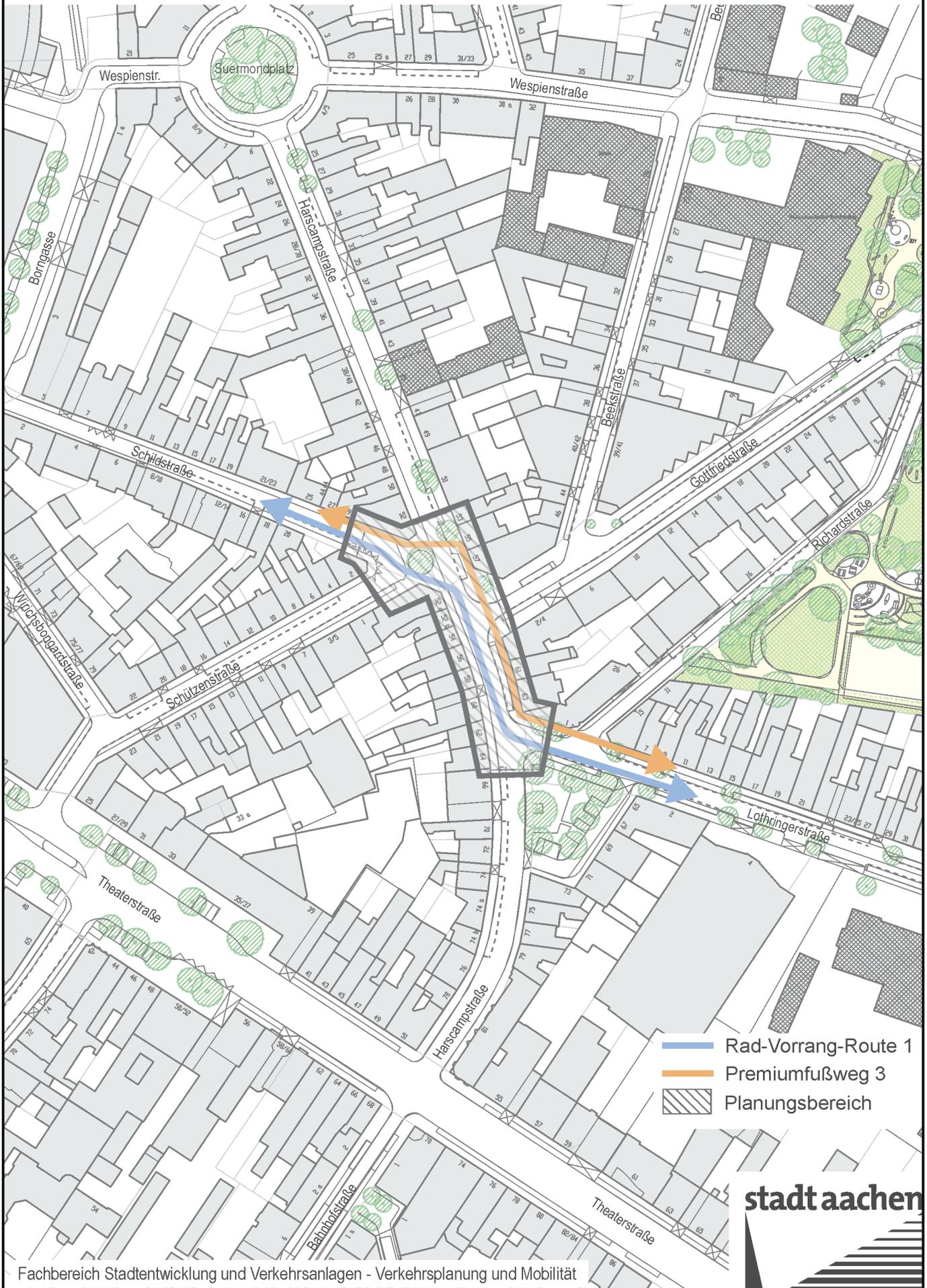
Anlage 3: Variante B (Planung, Rendering, Ergebnis der Bürgerbeteiligung)

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

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

Anlage 6: Bildnachweis Bürgerbeteiligung

Geplanter Verlauf der Rad-Vorrang-Route 1 und des Premiumfußweges 3

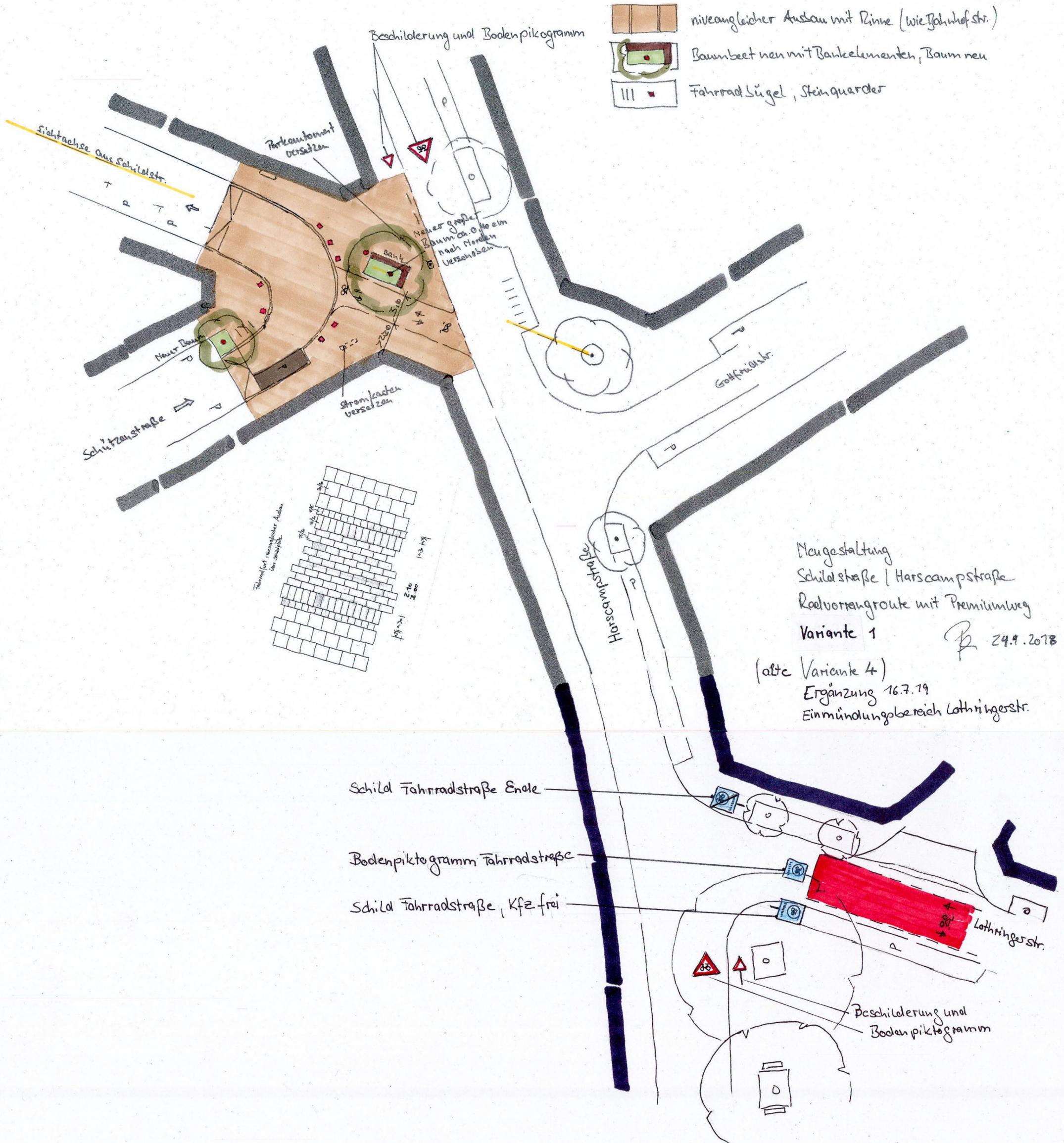


- Rad-Vorrang-Route 1
- Premiumfußweg 3
- Planungsbereich

stadt aachen

Verflechtungsbereich Harscampstraße

Variante A: „Fair zusammen auf getrennten Flächen“



Neugestaltung
Schildstraße | Harscampstraße
Radvorrangroute mit Premiumweg
Variante 1 24.9.2018
(alte Variante 4)
Ergänzung 16.7.19
Einmündungsbereich Lothringerstr.

Schild Fahrradstraße Ende

Bodenpiktogramm Fahrradstraße

Schild Fahrradstraße, Kfz frei

Beschilderung und
Bodenpiktogramm



Meinungen der Bürger zu den vier vorgestellten Varianten zur Umgestaltung Harscampstraße und "Schildplatz" im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche im Sept. 2019

Variante A: "Fair zusammen auf getrennten Flächen"						
					Anwohner/ Passant	Bemerkungen
	1					Kostengünstig, kann so bleiben
	1					Variante A: wenig Änderung, positiv die Erneuerung des Baumes vor der Rampe
Summe	2					
		1			A	keine wirkliche Veränderung
		1			A	Ist eine Verschlechterung für Fußgänger
		1			P	günstige Realisierung, Wunsch: Radfahrer vom Schildplatz mit Vorrang auf die Harscampstraße leiten, vielleicht Tempo 20, vielleicht Zebrastreifen auf der Harscampstraße zwischen Nr. 61 und 58
Summe		3				
			1		A	Bringt keine wirkliche Verbesserung der Situation.
			1		A	Die Platzgestaltung ist ganz nett aber verkehrstechnisch keine Verbesserung. Die Schilder auf dem Boden sind ziemlich nutzlos und hässlich.
			1		P	Meinung der durchfahrenden Fahrradfahrer andere Konzepte sind besser.
Summe			3			
				1	A	Kein Mehrwert, außer dem neuen Baum.
				1	A	Piktogramme sind nur Kosmetik, keine Verbesserung
				1	A	"Gemeinsam" ist für mich eine Stressquelle: aufgehende Türen von geparkten Autos, Leute bei der Parkplatzsuche, die einen nicht sehen, Handyhantierende Fahrer im Gegenverkehr, ect. Der einzig wahre Jakob: bauliche Trennung!
				1	A	Variante A keine große Veränderung des jetzigen Zustands.
				1	P	Variante A ist die schlechteste. Bitte realisiert Variante D.
				1	P	Keine Verbesserung für Radfahrer.
				1	P	Zu geringe Änderung zum Positiven für Radfahrer, bitte nicht!

Meinungen der Bürger zu den vier vorgestellten Varianten zur Umgestaltung Harscampstraße und "Schildplatz" im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche im Sept. 2019

Variante A: "Fair zusammen auf getrennten Flächen"						
					Anwohner/ Passant	Bemerkungen
				1	P	Keinerlei Verbesserung für jegliche Verkehrsteilnehmer.
				1	P	Keine Verbesserung für Fahrradfahrer. Werden stadtauswärts schlicht übersehen.
				1		Bitte nicht - keine Qualität für Radfahrende.
				1	 weil es keine große Veränderung ist.
				1		keine Veränderung zu jetzt, schlechteste Variante
				1		keine Verbesserung zur Ist-Situation
				1		zu wenig Veränderung und so immer noch nicht gut für Radfahrer
				1		rot weil: zu maugesprochen, wo ist der Premiumweg für Fußgänger in der Lothringerstraße?
				1		das ist beibehalten vom Status Quo, dafür lohnt es sich nicht auch nur 1 € auszugeben
				1		Zu geringer Effekt!
				1		wird nicht funktionieren, bzw. keine Verbesserung zum Status Quo
				1		keine Verbesserung
				1		Kein Unterschied zu jetzigen Zustand!
				1		Keine Verbesserung gegenüber dem heutigen Zustand. Kreuzungsbereich wäre so für eine Rad-Vorrangroute vollkommen ungeeignet!
				1		Sitzmöglichkeit führt zu nächtlicher Ruhestörung, wurde bereits abgeändert.
				1		Gilt für alle Varianten: Müssen die Dauerparkplätze unbedingt bleiben? Ohne sie wäre es besser.
Summe				23		
Summe gesamt	2	3	3	23		



Meinungen der Bürger zu den vier vorgestellten Varianten zur Umgestaltung Harscampstraße und "Schildplatz" im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche im Sept. 2019

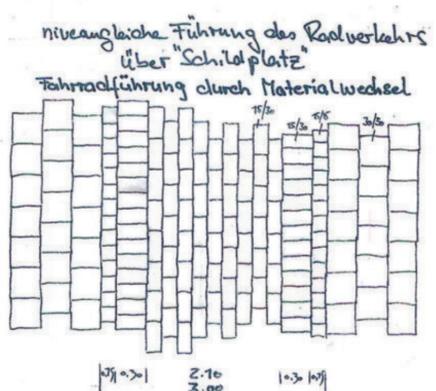
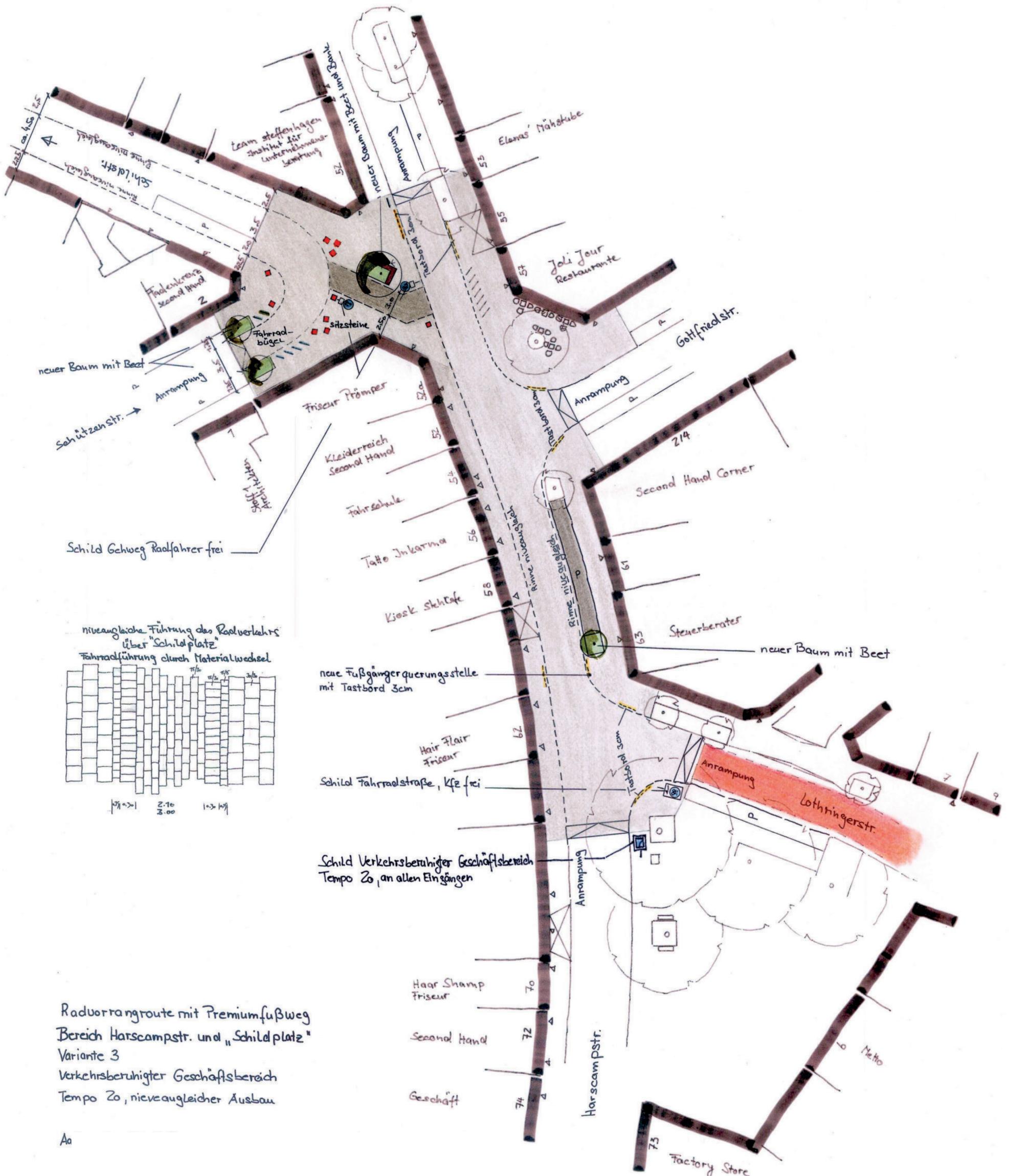
Variante B: "Fair zusammen mit Fahrbahnanhebungen in den Einmündungsbereichen"						
					Anwohner/ Passant	Bemerkungen
	1				A	Variante B finde ich am Besten. Durch die Platzgestaltung wird die Aufenthaltsqualität verbessert. Die Straßenerhöhung erhöht die Sicherheit der Fußgänger ohne die Befahrbarkeit zu stark einzuschränken. Die Fahrradstraße gefährdet den Fußgänger weniger als in anderen Varianten.
	1				A	Brauchbare Variante, besser mit Auframpung auch im Bereich Harscampstraße-Einmündung Gottfriedstraße wegen Rechts vor Links!
	1				A	Variante B: Beste Lösung um allen Verkehrsteilnehmern gerecht zu werden.
	1				A	Variante B finde ich am Besten. Es brächte die meiste Beruhigung im Viertel.
	1				A	Das Konzept finde ich sehr gut, nur eine Markierung des Radweges durch z. B. gestrichelte Linien wäre sinnvoll. Trotz der Linien sollen Fußgänger Vorrang haben.
	1					Fahrbahnanhebung sorgt dafür, dass alle Beteiligten aufmerksam sind und andere auch wahrnehmen.
Summe	6					
		1			P	Variante B ist mir zu wenig positiv für Radfahrer
		1				schon besser als bisher aber optimal wäre Variante C
		1				Gut, aber nicht perfekt!
		1				ergänzen: Parken am "Harscamplätzchen" entfernen, Premiumfußweg für Fußgänger verdeutlichen
		1				Bauliche Einfassung des Bereichs durch Rampen ganz nett, Rampen sehe ich für Radler als unkritisch; besser als Kopfsteinpflaster, ggf. auch hier Unterstützung der Radler durch Vorrangleitung vom Schildplatz auf die Harscampstraße.
Summe		5				
			1		P	Keine klare "Verkehrsführung" über den Schildplatz; Verkehrsregelung vom Platz kommend nicht ersichtlich.
			1			Variante B ganz OK - aber Variante C konsequenter und besser!
			1			nicht Fisch, nicht Fleisch
			1			neue Vorfahrtsregelung an der Gottfriedstraße, keine echte Verbesserung für den Radverkehr, Anrampung auch für Radfahrende unkomfortabel, insgesamt immer noch sehr unübersichtlich

Meinungen der Bürger zu den vier vorgestellten Varianten zur Umgestaltung Harscampstraße und "Schildplatz" im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche im Sept. 2019

Variante B: "Fair zusammen mit Fahrbahnhebungen in den Einmündungsbereichen"						
					Anwohner/ Passant	Bemerkungen
Summe			4			
				1	P	keine Verbesserung für Fahrradfahrer, müssen aber durch (ankommend von Lothringerstraße)
				1	P	keine Verbesserung für Fahrradfahrer, stadtauswärts Unfallgefahr, teurer als Variante A
				1		Keine Verbesserung - nur etwas nevirger für Autofahrer
				1		Situation wirkt künstlich durch vereinzelte Überwege.
				1		nach D die zweitbeste Variante, Platzgestaltung, Trennung Autofahrbahn - Fußgänger, für Radfahrer keine Verbesserung
				1		Keine gute Idee! Funktioniert nicht im Berufsverkehr.
				1		Stückwerk in den Mittelbereichen.
				1		Bevorrechtigung Fußverkehr? Ich kann keine Zebrastreifen erkennen. Bodenschwellen sind für Radfahrer gefährlich.
Summe				8		
Summe gesamt	6	5	4	8		

Verflechtungsbereich Harscampstraße

Variante C: „Fair zusammen bei Tempo 20 im Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich“



Radkorridorroute mit Premiumfußweg
 Bereich Harscampstr. und „Schildplatz“
 Variante 3
 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
 Tempo 20, niveaugleicher Ausbau

Aa



Meinungen der Bürger zu den vier vorgestellten Varianten zur Umgestaltung Harscampstraße und "Schildplatz" im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche im Sept. 2019

Variante C: "Fair zusammen bei Tempo 20 im Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich"						
					Anwohner/ Passant	Bemerkungen
	1				A	Ich bin für die Variante C, sehr schön, da Innenstadt wieder Lebensraum werden soll. Tempo 20 in diesem Bereich ist dringend notwendig. Gerne mehr Bäume, Grün z. B. bei den Sitzsteinen. Die Langsamkeit in der Innenstadt muss ins Bewusstsein.
	1				A	Alle Varianten sind Verbesserungen weil klarer als jetzt. Diese hier schafft auch mehr Qualität für Anwohner.
	1				A	Sorgt durch allgemeine Verkehrsberuhigung für bessere Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer.
	1				A	beste Variante für alle Verkehrsteilnehmer, Aufenthaltsqualitätsverbesserung
	1				A	Eindeutig beste Variante C! Nur wenn alle aufmerksam sind, wird es besser. <i>(Bitte keinen gesunden Baum (Lothringerstraße) fällen!!)</i>
	1					optisch ansprechend, niveaugleich = angenehm für Fußgänger und Radfahrer, jetzt noch die Kfz entfernen
	1					Es ist wissenschaftlich bewiesen, dass auf solchen "Shared Space" weniger Unfälle passieren. Außerdem hätten die Autos nicht mehr so viel Macht. P.S. Mach bei "Critical Mass" mit.
	1					mehr Aufenthaltsqualität, gleichberechtigte Teilhabe aller erhöht die Aufmerksamkeit und Sicherheit
	1					beste Variante, 20 km/h für Rad und Pkw OK und städtebaulich schön
	1					geringe Beeinträchtigung aller Verkehrsteilnehmer, Gleichberechtigung, ansprechende Optik
	1					Schöner Vorschlag mit Gleichberechtigung für alle Verkehrsteilnehmer.
	1					Ich finde die Variante C am besten, da müssen alle Acht geben und nicht immer nur die Fußgänger.
	1					Variante C am besten, optisch am schönsten auch 20-Limit super Idee
	1					Shared Space kommt dem "natürlichen" Miteinander am nächsten. Keine künstliche Trennung mehr! Außengastro mit Blumenbeetpartnerschaft bringt mehr Aufenthaltsqualität.
	1				weil es eine wirkliche Verbesserung ist.
	1					Wenn die gemeinsame Verkehrsfläche wirklich dur Pflasterung (glatt und strukturiert) sowie Gestaltung für alle Verkehrsteilnehmer als Fair zu teilende Fläche erkannt und benutzt wird, warum eigentlich nicht "Shared Space"?
	1					Einwandfrei die fairste Lösung! <i>(Nur bitte die Bäume in der Lothringerstraße stehen lassen!!!)</i>
	1					Konzept Fair zusammen ist super

Meinungen der Bürger zu den vier vorgestellten Varianten zur Umgestaltung Harscampstraße und "Schildplatz" im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche im Sept. 2019

Variante C: "Fair zusammen bei Tempo 20 im Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich"						
					Anwohner/ Passant	Bemerkungen
	1					Variante C entspricht der Integration aller Verkehrsteilnehmer am Besten! Zudem ist die optische Gestaltung sehr ansprechend!
	1					Top. Beste Aufenthaltsqualität für die Bewohner. Gleichberechtigte Einschränkung für fahrende Verkehrsteilnehmer.
	1					beste Variante, erfordert von ALLEN Teilnehmern Rücksicht
	1					Schöne Aufwertung der Straße. Durch die Gestaltung wird ein Miteinander des unterschiedlichen Verkehrs gut unterstützt.
	1					Die Straßengestaltung und die erhöhte Aufmerksamkeit für alle Verkehrsteilnehmer ist ein Plus für mich. <i>(Aachen braucht genau solche Zonen)</i>
	1					Variante C eindeutig die Beste, fair zusammen, Rad und Fuß = Partner,
	1					Variante C ist die bestmögliche Variante
	1					Variante C !! Die einzige Variante, die ein wirkliches "Fair - zusammen" umsetzt!
	1					beste aller Varianten, mehr Begrünung = mehr Aufenthaltsqualität, zusätzlich Shared Space
	1				P	Mir gefällt diese Variante am besten, da es einen großen Mehrwert für die Aufenthaltsqualität des Platzes bedeutet und Autofahrer für den unmotorisierten Verkehr sensibilisiert werden.
	1					Ich finde diese Lösung am besten!
	1					zur Entspannung der gemeinsamen Nutzung beste Variante, für Radvorang einschließlich
	1					Rücksichtsvolles Konzept das beide Verkehrsformen inkludiert. Weniger Missverständnisse und schönes Stadtbild...
	1					Diese Lösung ist am Besten.
	1					Beste Variante C, alternativ B
	1					angehobenes Niveau (durchgehend), 20 Km/h, Aufenthaltsqualität, Radparkplätze
	1				P	falls Variante D nicht zur Ausführung kommt, 2. beste Variante da für Fahrradfahrer positiv und schöne Aufenthaltsqualität
Summe	35					

Meinungen der Bürger zu den vier vorgestellten Varianten zur Umgestaltung Harscampstraße und "Schildplatz" im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche im Sept. 2019

Variante C: "Fair zusammen bei Tempo 20 im Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich"						
					Anwohner/ Passant	Bemerkungen
		1			A	Gestalterisch gefällt mir diese Variante da sie durch die Platzbildung ein Quartierszentrum schafft. Es erhöht die Attraktivität der Straße. Die Reduzierung auf 20 km/h scheint erstmal etwas drastisch, ist aber ein guter Weg um mehr Gleichberechtigung zwischen den Verkehrsteilnehmern zu schaffen ohne neue, verwirrende Verkehrsregeln einzuführen.
		1			A	Für Radfahrer sinnvoll, da Kfz-Führer auf die Radfahrer aufmerksam werden und für die Autofahrer zumutbar, da kaum Parkplätze verloren gehen und Sicherheit/Übersicht gewonnen wird.
		1				Empfinde diesen Vorschlag Viertels technisch als schönste Variante. Fördert mehr das Miteinander. Ich nenne es Achtsamkeitsvariante.
		1				Bei Variante C finde ich die Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer gut. Es wäre gut, die Autos damit schließlich aus der Stadt zu verdrängen.
		1				Bester Vorschlag, deutlicher gemeinsamer Verkehrsbereich, wünschenswert wären Sitzgelegenheiten vor dem Kiosk um parken dort zu verhindern evtl. nur für kurzes halten freistellen, ggf. Bereich komplett verkehrsberuhigt (Spielstraße)
		1			P	Die klare Fahrsituation über den Schildplatz vereinfacht die gemeinsame Kommunikation und erhöht die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Dennoch empfinde ich die Lösung als inkonsequent, da die Vorfahrtsituation vom Platz kommend unklar ist.
		1				Schöne Idee, sieht nett aus aber ich zweifele, dass das Zusammenleben ohne Regeln hier funktioniert!
		1			P	Optisch für alle klar: hier aufpassen. Menschen müssen mitmachen wollen. Wahrscheinlicher Verlierer Fußgänger
		1				Aufenthaltsqualität "Quartiersmitte", übersichtlicher als Variante B, Tempo 20, Baumpflanzungen / Erhalt, Asphalt wäre angenehmer als Pflastersteine, immer noch nicht optimal für den Radverkehr, Straßenrandparken (gefährlich für Radfahrende) existiert weiterhin
		1			P	Verbesserung, allerdings entstehen unsichere Situationen mit Gefahrenpotential.
		1			A	Zu großer Aufwand.
		1				Positiv: Schaffung eines Platzcharakters, hohe Aufenthaltsqualität - Mischprinzip bringt Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern
		1				ergänzen: Parken am Schildplätzchen entfernen = Premiumweg für Fußgänger
		1				<i>Ergänzung: Bäume in der Lothringerstraße erhalten! (stadteinwärts links vor dem Parkhaus)</i>
		1				Vorschlag: Bodenbelag so wählen, dass es innerhalb des Automobil dröhnt sobald 20 km/h überschritten wird, aber so dass Anwohner nicht gestört werden
Summe		15				
			1			Vorfahrtsituation unklar

Meinungen der Bürger zu den vier vorgestellten Varianten zur Umgestaltung Harscampstraße und "Schildplatz" im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche im Sept. 2019

Variante C: "Fair zusammen bei Tempo 20 im Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich"						
					Anwohner/ Passant	Bemerkungen
			1			Vorfahrtsituation unklar und verwirrend
			1			Regeln für "Shared Space" müssten irgendwie auch lokal vermittelt werden, teure Umgestaltung, 3cm Kante kritisch (unsichtbar)
			1			keine Vorfahrt für Räder, zu geringe optische Trennung Fuß- und Radweg, nur "Fahrrad frei" auf Schildplatz, besser wäre Radweg mit Fußgängerfurt
Summe			4			
				1		Bloß nicht, in Autos kann man kaum mehr reingucken umm sich "abzustimmen"
				1		Durchgehend gepflasterte Flächen laden zum Falschparken ein. Für Fußgänger unsicher.
				1		Radstraße nur durchgängig sinnvoll, Lebensqualitativer Wert auf dem Schildplatz eher gering, lieber auf Hinger Herjotts Fott verlegen, zu viele Viertels Mittelpunkte lassen Mittelpunkts Charakter zurückgehen, eher wenige, bessere Mittelpunkte schaffen
				1		Schildplatz für Fußgänger "kriminell" gefährlich, richtige Straße über Schildplatz führen, Schildstraße = Einbahnstraße
				1		Auf keinen Fall! Gefahr an der 3 cm Kante für Radfahrer.
Summe				5		
Summe gesamt	35	15	4	5		

kursive Texte beziehen sich nicht auf den Planungsraum



Meinungen der Bürger zu den vier vorgestellten Varianten zur Umgestaltung Harscampstraße und "Schildplatz" im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche im Sept. 2019

Variante D: "Fair zusammen mit dem Element Fahrradstraße"						
					Anwohner/ Passant	Bemerkungen
	1				A	beste Lösung, Aachen muss attraktiv für Fahrradfahrer werden
	1				A	Ich bin Anwohner und bevorzuge Variante D, idealer weise ergänzt um mehr Begrünung. Auto würde ich gerne sehr weitgehend hier verschwinden sehen. Autos mindern für mich sehr die Lebensqualität - auch geparkte.
	1				P	Variante D aus meiner Sicht am Besten, da längster Fahrradvorrangroutenabschnitt und AC für Fahrräder attraktiver werden sollte
	1				P	Variante D Vorfahrt für Fahrrad, Autos müssen sich anpassen, klares Statement für Fahrradlobbyisten
	1				P	Diese Variante wäre ein klares politisches Bekenntnis zur "Fahrradstadt AC". Die vermeintlichen Einschränkungen für AutofahrerInnen führen zur deutlichen Erhöhung der Fahrsicherheit für Radfahrer. Da diese Straße keinen hohen Kfz-Verkehr generiert ist der Schwerpunkt auf das Rad naheliegend.
	1				P	Variante D gefällt mir sehr. Die Politik ist in AC so lahmaschig, da wird nie was draus!
	1				P	Verbessert Sicherheit für Radfahrer, die hier eh durchkommen werden.
	1				P	Als Fahrradfahrer finde ich diese Version am Besten. Schade kein Baum.
	1					Ich bevorzuge Variante D, da dabei klar ist wer wohin gehört und wer Vorrang hat.
	1					Variante D ist für mich als Fahrradfahrer die am tiefgreifendste Option für eine annähernd autofreie Stadt.
	1					Das Auto als Fortbewegungsmittel in der Stadt ist meiner Meinung nach überflüssig. Sehr gute Variante Fahrräder zu fördern.
	1					Für mich als 5. Klässler ist es am sichersten (D). Weil ich mich dann sicher fühle.
	1					Gutes Variant, weil der Fahrradweg mehr sichtbar wird. Vielleicht so werden Autofahrer mehr auf Fahrradfahrer aufpassen.
	1					Eine Fahrradstraße, die ihren Namen verdient. Eindeutige Verkehrslage. Der Schildplatz wurde ohnehin nur selten zum Aufenthalt genutzt.
	1					Super! Diese Strecke ist die beste Verbindung zwischen dem Frankenberger Viertel und der Innenstadt - für Fahrräder. Ich finde es sehr gut, wenn hier Fahrräder klar Vorfahrt haben. Überall sonst haben ja die Autos Vorfahrt. Macht bitte mehr solcher Fahrradwege! Danke! PS: fahre Beste Variante, super für den Radverkehr! Es geht nicht nur um dieses Viertel, sondern auch um die Verbindung Innenstadt - Frankenberger Viertel bzw. die Radvorrangroute. Ich finde, die anderen Wegebeziehungen bleiben hier auf jeden Fall trotzdem super erhalten!
	1					Route D - weil am konsequentesten
	1					Sehr fahrradfreundlich!

Meinungen der Bürger zu den vier vorgestellten Varianten zur Umgestaltung Harscampstraße und "Schildplatz" im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche im Sept. 2019

Variante D: "Fair zusammen mit dem Element Fahrradstraße"						
					Anwohner/ Passant	Bemerkungen
	1					D, eindeutig und klar!
	1					Guter Kompromiss!
	1					Die Fahrradrouten 4 ist umzusetzen. Die Drempe in der Harscampstr. Sollten geteert (grau) werden, weil damit der Autofahrer schnell und einfach den für ihn erlaubten Fahrweg erkennen kann.
	1					Fahrradstraße bisher nicht durchgängig; eine attraktive Radstraße nimmt Radler von allen anderen Straßen. Platz ist eh nicht schön - eher Henger Herjotts Fott ausbauen. Autoverkehr kann sich auf Wilhelmsstr. Verlagern. Fußgänger haben einen querungsfreien Weg.
	1					Super Idee, Anrampung für Radfahrer sicherer gestalten, z. B. durch Trennung und gefühlt weniger Stein.
	1					konsequente Fortführung der RVR, Trennungsprinzip meiner Meinung nach positiv für Radfahrer als auch Fußgänger, Fußgänger sollten Querungshilfen erhalten
	1					Ich empfinde Variante D als sehr gut, da es endlich mal eine separate Fahrradstraße gibt. Gefällt mir. Mehr Sicherheit und Freiheit für das Fahrrad.
	1					Variante D finde ich sehr gut. Es könnte aber zu Konflikten mit Fußgängern kommen.
	1					D ist das Fahrradfreundlichkeit. Weiter so!
Summe	27					
		1			P	Gut für Radfahrer, eventuell Probleme für Fußgänger. Bei starkem Fahrradverkehr kaum Durchkommen für Kfz
		1				Variante D halte ich für die Beste Idee, denn sie vereint die meisten Elemente der anderen Varianten. Zudem wurde hier an die Radroute gedacht, welche längst überfällig ist.
		1				Durch 3 Kreuzungsbereiche und den Eindruck die Radfahrer Vorrang zu haben, können meiner Meinung nach gefährliche Situationen entstehen, Eine Einbahnstraßenregelung mit physischer Abtrennung und nur 1 Kreuzung erscheint sinnvoller / sicherer.
		1				Zur Förderung des Radverkehrs beste Variante, für Fußgänger schwierig.
		1				Gute Lösung aber es geht kostengünstiger wenn: Gottfriedstraße zur Einbahnstraße Richtung "Aachener Ring", Schützenstraße zur Sackgasse mit herausnehmbaren Pollern (für Feuerwehr) - anstelle der Anrampungen
		1				abgetrennte Radwege in Aachen sowie in den Niederlanden (auch Rotterdam und Den Haag), dafür Platz durch wenn notwendig Einbahnstraßen
Summe		6				
			1		A	Fahrradfahrer nehmen eh kaum Rücksicht auf Autos, sondern fahren häufig zu rabiät. Fußgänger leiden unter dem Konzept.

Meinungen der Bürger zu den vier vorgestellten Varianten zur Umgestaltung Harscampstraße und "Schildplatz" im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche im Sept. 2019

Variante D: "Fair zusammen mit dem Element Fahrradstraße"						
					Anwohner/ Passant	Bemerkungen
			1			Variante D konsequente Umsetzung für Vorrangroute, Fußgängerfurten nicht vergessen
			1			Autos könnten Radwege benutzen und Fahrradfahrer könnten zu schnell fahren und somit Fußgänger behindern.
			1			zu wenig grün, Radler rasen immer noch, Autos können Radweg benutzen
			1			Gefahr, das Auto Fahrradvorrangroute nutzt, also Vorrang Fahrrad aufhebt
			1			rasende Radler eine Gefahr! (Ich bin selbst überzeugte Radlerin)
Summe			6			
				1	A	Keine Option, da die schon bestehende Rennstrecke für Fahrradfahrer erweitert wird und Fußgänger und Autofahrer noch mehr gefährdet werden.
				1	A	Weil ich mich durch die Vorfahrt für Fahrradfahrer gefährdet fühle.
				1	A	Aufgrund der bereits jetzt vorh. Konfliktsituation auf dem "Schildplatz" zwischen Fußgängern (wichtigste Gruppe im Viertel) und Radfahrern ist diese Variante komplett unsinnig!
				1	A	Radrasen auf Kosten anderer Verkehrsteilnehmer (Fußgänger) und kein Platz mehr für Bank mit Baum
				1	A	Die Fahrradstraße mindert die Aufenthaltsqualität und gefährdet den Fußgänger. Diese Variante macht die Harscampstr. weniger attraktiv.
				1		eine Katastrophe: kein "fäir" für Fußgänger, kein neuer Baum
				1		Ich finde den Vorschlag gefährlich, weil Fahrradfahrer dazu neigen stur ihrer Fahrbahn zu folgen.
				1		Variante D keine gute Lösung! Radfahrer werden zu schnell unterwegs sein - Problem für Fußgänger. Autofahrer nutzen eventuell Radspur.
				1		Keine Gleichberechtigung für alle Teilnehmer!
				1		Autopriorität im Mischverkehr wird gewandelt in Radpriorität . "Teufel statt Beelzebub"
				1		Zu wenig Grün.
				1		Variante D = nein, hat kein Fair zusammen für Fußgänger! Baum fehlt auf dem Plätzchen! Schlecht!

Meinungen der Bürger zu den vier vorgestellten Varianten zur Umgestaltung Harscampstraße und "Schildplatz" im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche im Sept. 2019

Variante D: "Fair zusammen mit dem Element Fahrradstraße"					
				Anwohner/ Passant	Bemerkungen
				1	Als tägliche Radfahlerin hier meine ich: Diese Variante bevorzugt zu sehr den Radverkehr auf Kosten der Fußgänger. Deren Verärgerung schürt sozialen Unfrieden. Die Interessen aller Menschen sollten ausgewogen befriedigt werden.
				1	Zwar eine klare Markierung, aber auch eine starke Abgrenzung von Radfahrern zu übrigen Teilnehmern. Schildplatz geht verloren, teurere Umgestaltung, Verkehrsführung für Radfahrer und Autos weicht voneinander ab und könnte für Verwirrung sorgen
				1	roter Belag gefällt mir nicht, Radstraße mitten durchs Wohngebiet (Fußgänger) ungeeignet, zu viele Kfz, ich will es autofrei
				1	als Radautobahn bestimmt gut, zerschneidet aber möglichen Platzcharakter
				1	Platzgestaltung mangelhaft
				1	städtebauliches Harakiri!
				1	So viele Autos wie möglich aus dem Viertel verdrängen. Wohnviertel für Menschen; Ruhe und gute Luft.
				1	Die Fahrbahnen in Rot sind abzulehnen; "holländische Lösung" sind allenfalls für den Außenbereich, in der Stadt bleibt es Stückwerk und wird auch so aussehen, also: - - -
Summe				20	
Summe gesamt	27	6	6	20	



