

Templergraben

Die Umgestaltung
in der Diskussion



Workshop „Umgestaltung des Templergrabens nach Shared-Space-Prinzipien?“

Der Workshop fand am 13.05.2009 nachmittags im Super C mit Blick auf das Verkehrsgeschehen des Templergrabens vor dem Hauptgebäude und vor dem Super C statt. Er umfasste Vertreter der Stadtratsfraktionen, der RWTH und des Bau- und Liegenschaftsbetrieb Aachen (BLB NRW) aus Behindertenorganisationen, der Polizei, der ASEAG sowie unterschiedlicher Teile der Stadtverwaltung einschließlich der Straßenverkehrsbehörde.

Zunächst berichtete Herr Christoph Hebel vom ISB der RWTH über die Arbeit am Masterplan Mobilität für die RWTH Aachen University. Jörg Thiemann-Linden (büro thiemann-linden stadt & verkehr, Köln) erläuterte die Shared-Space-Prinzipien anhand von umgesetzten Beispielen aus den Niederlanden, der Schweiz und Deutschland. Nach der Pause stellten Herr Schwarz vom Büro Sinai, Berlin, und Herr Fuhrmann vom Büro GRI, Berlin, den Entwurf zur Umgestaltung des Templergrabens zur Diskussion. Hierzu wurden im Verlauf des Workshops Stellungnahmen und Anregungen gesammelt. Der Workshop wurde moderiert von Marc Lucas Schulten (Planersocietät, Dortmund).

Teilnehmerinnen und Teilnehmer:

Michael Boßhammer (Stadt Aachen, FB 61/30), Axel Costard (Presseamt Stadt Aachen), Christine Gastmann (Stadt Aachen FB 61), Gabriele Golubowitsch (RWTH Aachen, Dez. 10,0), Gaby Hens (Stadt Aachen), Gertrude Helm (Stadt Aachen FB 61/50), Björn Jansen (SPD Ratsherr, Verkehrspolitischer Sprecher), Michael Janßen (CDU Fraktion, Verkehrsausschuss), Hans Keller (Personalrat RWTH Aachen), Simone Kraus (Stadt Aachen - Team Schwerbehinderte), Fabian Kumkar (Stadt Aachen, FB 61/50), Wolfgang Kutscher (RWTH Aachen, Bauabteilung), Gerhard Lentzen (Polizeipräsidium Aachen, Direktion Verkehr), Isabell Mehlhorn (Stadt Aachen, FB 61/50), Klaus Meiners (Stadt Aachen, FB 36/40), Johannes Oebels (Stadt Aachen - Team Schwerbehinderte), Wulf Pabst (FDP Fraktion), Uschi Placzek-Brandt (Stadt Aachen 61/50), Norbert Plum (SPD Ratsherr), Regina Poth (Stadt Aachen, FB 61/70), Michael Rau (Fraktion Die Grünen), Monika Sachadyn (ASEAG), Wolfgang Sanders (Stadt Aachen, FB 61/80), Marc Lucas Schulten, (Planersocietät), Caroline Strack (UdK - Sprecherin "Kommission Barrierefreies Bauen + Planen der Stadt Aachen), Jörg Thiemann-Linden (büro thiemann-linden Stadt + Verkehr), Katrin Ulbort (Stadt Aachen, FB 61/30), Andreas Warnecke (AVV), Ute Willems (BLB NRW Aachen).



Wie soll sich die RWTH Aachen präsentieren?

Als Exzellenz-Universität in ihrem Kernbereich am Templergraben in der entsprechenden Straßenraumqualität und wegweisend für die künftigen Anforderungen.

Der Templergraben mit den anliegenden Freiflächen ist erster Umsetzungsschwerpunkt in einer umfassenden städtebaulichen Neuordnung des Kernbereichs der Hochschule. Der im September 2008 entschiedene städtebauliche Wettbewerb dient dabei als Leitlinie für die kommenden 20 Jahre. Für den 180 Meter langen Abschnitt des Templergrabens steht ein detailliertes Gestaltungskonzept mit konkreter Entwurfsplanung zur Diskussion.

Der Entwurf basiert auf dem 1. Preis des städtebaulichen Wettbewerbs „RWTH Aachen Kernbereich“, der vom Bau- und Liegenschaftsbetrieb Aachen (BLB) in Kooperation mit der Stadt ausgelobt wurde.

Er wurde vom Sinai und Machleidt+Partner in Arbeitsgemeinschaft unterstützt durch das Verkehrsplanungsbüro GRI weiterentwickelt. Die Stadt Aachen bemüht sich im Sommer 2009 um Städtebaufördermittel, damit der Bereich gemeinsam mit dem BLB möglichst zeitnah umgestaltet werden kann. .





Neuartige Platzgestaltung für den zentralen Campus

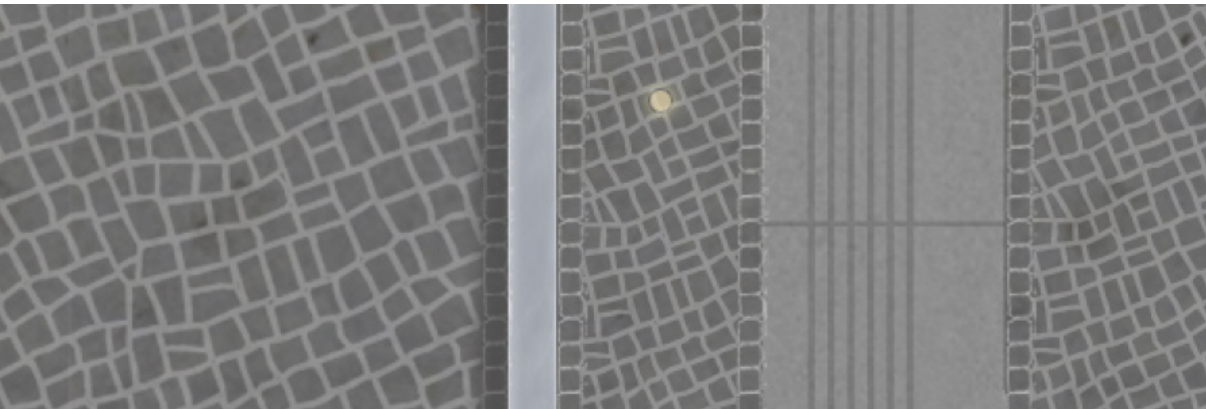
Die Exzellenz der RWTH auch in der Platzgestaltung abzubilden, ist ein harter Standortfaktor und wird entsprechend dargestellt („Campus nobilis“ – a Center of excellence). Dazu wird an Stelle der heute konventionellen Straßenführung teilweise mit Parktaschen und fahrbahnbegleitendem Grün eine einheitliche, großzügige Platzfläche gestaltet. Der Platz geht in gleicher Qualität in die benachbarten Freiräume zwischen den Gebäuden über und verbindet so die Teile des Campus.

Dem Entwurf liegt Shared Space (gemeinsam genutzter Raum) als Idee des Raumverständnisses zugrunde. D.h. hier arrangieren sich alle Nutzer auf derselben Fläche, der zentrale Platz des Campus ist Teil der Kommunikation im öffentlichen Raum. Prägendes Gestaltelement ist die durchgängige Bänderstruktur des „Stadtbodens“ (analog zum „Tanzboden“) im „steinernen Teppich“ des Basaltpflasters.

Die Steinbänder sind teilweise mit Zitaten prominenter Personen der Wissenschaft beschriftet und beleuchtet. Grüne „Intarsien“ (Heckenstrukturen) ergänzen die Rasenflächen in den Seitenbereichen des Platzes. Die Bäume erhalten sie umgebende Sitzgelegenheiten.



In der verkehrlichen Betrachtung hilft die Bänderstruktur zugleich der Orientierung im Hauptbewegungsraum der Kfz. Diese auch durch 3-cm-Borde verdeutlichte Fahrgasse ist mit 7,00 Metern etwas breiter als ein richtliniengemäßer Fahrbahnquerschnitt angelegt, um der Interaktion zwischen Kfz, Fußgängern und Radfahrern mehr Raum im Platzbereich zu geben. Der direkte Platzbereich soll frei bleiben von abgestellten Pkw und Fahrrädern – mit dem Stellplatzangebot integriert in die angrenzenden Freiflächen. Stellplätze für Fahrräder sind eingangsnah aber zurückgezogen in die Seitenbereiche zwischen die Gebäude integriert.



Erfahrungen anderer Städte mit Shared Space

Für die neuartigen Straßenräume gibt es in Deutschland und den Nachbarländern schon mehrere Praxisbeispiele, jedoch noch kaum Forschung oder technische Regelwerke. Jörg Thiemann-Linden, Stadt- und Verkehrsplaner (Köln) hat die Beispiele recherchiert, angeschaut und stellt den aktuellen Stand der Praxis dar.

Der Begriff „Shared Space“ entstand vor wenigen Jahren in einem EU-Projekt zur Straßenraumgestaltung, das erste Erfahrungen aus den nördlichen Niederlanden in verschiedenen Ländern erprobte. Darunter befand sich auch das Ortszentrum der Gemeinde Bohmte bei Osnabrück.

Grundidee ist dabei, dass bei langsamerer, angepasster Fahrgeschwindigkeit nicht die Schilder das Verhalten bestimmen, sondern der Sichtkontakt zu den Anderen, die gleichzeitig auf der Straße unterwegs sind.

Vermieden wird die strikte Separation auf jeweils einem exklusiven Streifen für die einzelnen Verkehrsteilnehmer (Fahrbahn / Radweg / Gehweg). Durch geschickte, selbsterklärende Gestaltung ist die Kommunikation und Interaktion zwischen den Verkehrsteilnehmern und damit das Queren der Straße erleichtert. Auf Plätzen, wo sich viele Wege kreuzen, ist eine gemeinsame „Bewegungsfläche“ für die Fahrzeuge und die querenden Fußgänger weit platzsparender als eine mit Aufstellspuren aufgeweitete Ampelkreuzung. Die stärkere Mischung des Verkehrs auf denselben Flächen im Straßenraum ermöglicht so großzügigere Aufenthaltsflächen an den Seiten, oft verbunden mit dem Verzicht auf Parkstände an besonders belebten, zentralen Plätzen.



Köniz (CH)

Brühl

Anders als in der Presse über das Bohnte-Projekt berichtet geht es nicht prinzipiell um den Verzicht auf alle Verkehrsschilder und die Aufgabe aller Aufteilung des Straßenraums, auch nicht um ein gewolltes Unsicherheitsgefühl der Verkehrsteilnehmer als Grundlage für rücksichtsvolles Verhalten. Stattdessen geht es um intuitive Bewegungsfreiheit für alle bei rücksichtsvoller Geschwindigkeit im begrenzten Straßenraum. Das entspannte Zusammenleben mit dem Kfz-Verkehr vermeidet zugleich die verkehrspolitische Polarisierung – es geht nicht um autofreie Straßen wie in der Fußgängerzone. Shared-Space (auch ohne es so zu nennen) ist bereits heute die Praxis auf vielen Bahnhofsvorplätzen, in Fußgängerzonen mit viel Bus-, Liefer- und Radverkehr, außerdem im Prinzip auf jedem Supermarktplatz.

Die Möglichkeiten von Shared-Space-Gestaltungen lassen sich am besten an umgesetzten hochqualitativen Beispielen zeigen. In mehreren Städten und Bundesländern werden Straßenumgestaltungen nach den neuen Prinzipien erprobt. In Hamburg firmieren die Planungen als „Gemeinschaftsstraßen“. Andere Städte übernehmen die Bezeichnung „Begegnungszonen“ aus der Straßenverkehrsordnung der Schweiz (inzwischen auch in Frankreich und Belgien im Straßenverkehrsrecht verankert). Das Land NRW setzt seine kommenden Pilotprojekte unter das Motto SimplyCity, um den Gedanken der Vereinfachung, den Abbau von komplexen Beschilderungsregelungen zu zeigen. In den meisten guten Beispielen ist man unabhängig von einander zu örtlich angepassten, ähnlichen Lösungen gekommen, so die Beispiele in Speyer und Ulm oder aus dem Rheinland in Duisburg, Kevelaer und Brühl. Europaweit findet man die meisten Beispiele in der Schweiz, in Biel, Chur oder Sion.

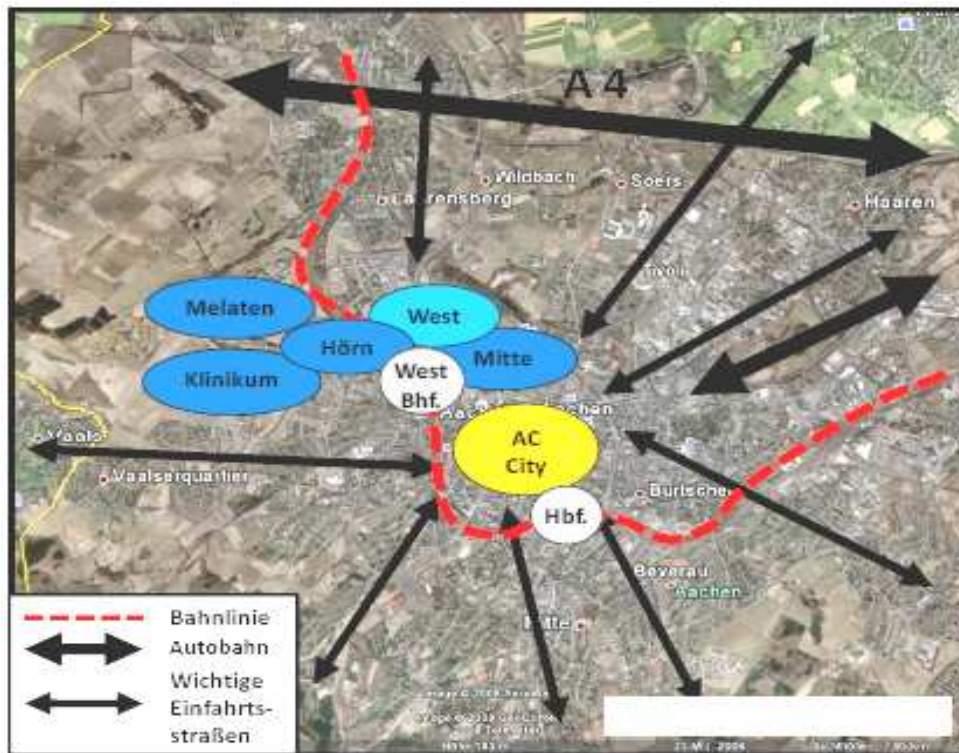
Die Ausgangssituation am Templergraben in Aachen stellt mit täglich 7.000 Kfz im Hinblick auf die Verkehrsmengen eher einen mittleren Fall dar. Anderswo setzt man auch bei höheren Kfz-Dichten bis über 10.000 Kfz noch auf ein freizügiges, flächiges Queren der Fußgänger. Allerdings funktioniert der Templergraben im Unibetrieb zu Stoßzeiten des Fußgängerverkehrs bereits heute zeitweise eher als eine Mischverkehrsfläche.



Ulm



Sion (CH)



Kontext: Die laufende Arbeit des ISB am Mobilitäts-Masterplan für die gesamte RWTH

Den Kontext der Mobilität für die gesamte RWTH beleuchtet die laufende Arbeit des ISB (Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH) zur Hochschule und ihrem Verkehr, vorgestellt durch Dipl.-Ing. Christoph Hebel.

Dabei werden die verschiedenen Anforderungen des Unibetriebs als Verkehrserzeuger, der Besucher und die Pendlerverkehre der Beschäftigten und Studierenden betrachtet. Außerdem werden einzelne Entwicklungsgebiete der RWTH (z.B. Campus Melaten) aus Verkehrssicht begleitet. Im Masterplan Mobilität werden schließlich die Konzeptbausteine zu einem breiten, detaillierten Aktionsprogramm zusammengeführt.

Im Mittelpunkt steht das Instrumentarium des Mobilitätsmanagements (Job-Ticket, Internet-Mobilitätsportal etc.) bis hin zu neuer Fahrzeugtechnik. Im RWTH-Kernbereich wurden für den Templergraben bereits die Bewegungsabläufe und Interaktionen auf einem neu gestalteten Platz simuliert.



Fragen: Die Umgestaltungspläne auf dem Prüfstand

Ist die verkehrliche Leistungsfähigkeit des Templergrabens auch bei Gestaltung mit höherer Aufenthaltsqualität gegeben?

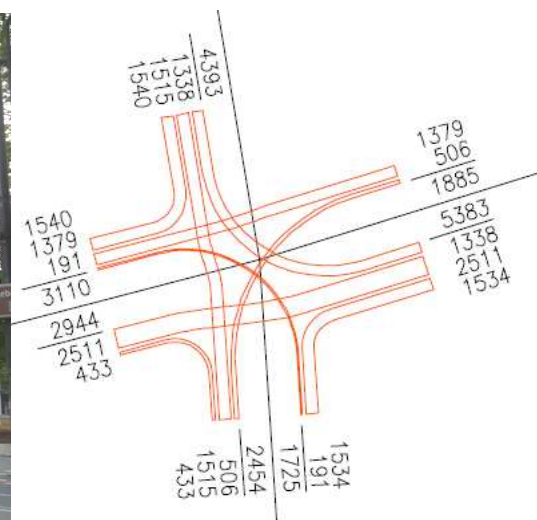
Dies hängt primär vom Ampelknoten ab, an dem sich vorerst nichts ändert. Die gegenseitigen Störungen von Fußgängerpulks, Radfahrern und Kfz lassen sich beim Mischungsprinzip und geringerer Geschwindigkeit sogar besser vermindern als in der heutigen Gestaltung.

Ist nach der verkehrsberuhigten Umgestaltung mit einer Verdrängung des Kfz-Verkehrs in andere Straßenzüge zu rechnen?

Da sich die Kfz-Reisegeschwindigkeit gegenüber der heutigen Praxis bei mehr Rücksicht in diesem kurzen Abschnitt kaum verändert ist – anders als bei veränderter Verkehrsführung oder Sperrung - ist mit einer Verdrängung nur in sehr geringem Umfang zu rechnen. Der Bus muss (wenn überhaupt) höchstens mit sehr geringfügigen Fahrzeitverlängerungen rechnen.

Welche Beschilderung, vor allem welches Tempolimit, ist nach Umgestaltung geboten?

Die nach Umgestaltung gefahrene Geschwindigkeit ist – teilweise überraschend – auch ohne ein Tempolimit auf Grund der andersartigen Gestaltung deutlich geringer. In Bohmte fahren auch bei Tempolimit 50 km/h und nur wenigen querenden Fußgängern 85% der Kfz langsamer als 37 km/h. Aus den Erfahrungen abgeleitet, ist für den Templergraben kein weiteres Tempolimit nötig, kann bei Bedarf aber später nachgerüstet werden.



Benötigen wir eine Abpollerung gegen das Falschparken?

Das ist ein noch nicht so einfach vorhersehbares Thema. Parken im Platzbereich ist zu vermeiden, da es den erforderlichen Blickkontakt zwischen den Verkehrsteilnehmern behindert. Aus einigen Städten gibt es gute Erfahrungen, dass ein Platzbereich auch ohne die gestalterisch negative „Abpollerung“ respektiert wird. D.h. Falschparken in solch einem prominenten, aufgeräumten Umfeld „tut man dort einfach nicht“. Dies setzt eine anspruchsvolle Gestaltung und eine eindeutige Regelung ohne Ausnahmen für privilegierte Stellplatzbesitzer voraus. Eine unterstützende Beschilderung (Halteverbotszone) könnte bei Bedarf als formale Regelung unterstützen. Das Thema Fahrradparken wird eine städtebauliche Herausforderung bleiben, wenn auch die Planung nachweist, dass das Angebot gegenüber heute erweitert wird.

Wie gehen wir mit der Leere des Platzes am Wochenende um?

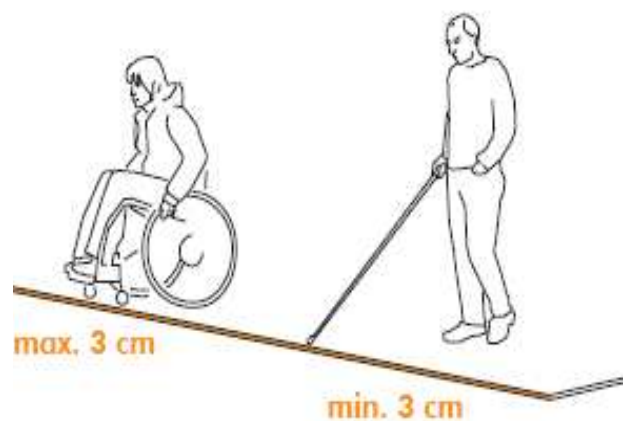
Am besten die Leere aushalten lernen. Während mit einer weit stärkeren Nutzung am Abend gerechnet wird, wird es immer Zeiten der Leere geben, die wie eine leere Fußgängerstraße am Sonntag-Morgen ihren eigenen Reiz hat.

Wie begründet sich die Materialwahl für die Platzfläche?

Der dunkle Basalt kontrastiert zu den helleren Bändern und ist das stellt in Aachen das traditionelle Pflasterdeckenmaterial dar. Die zum Einsatz kommende Sorte richtet sich nach dem Preis des Materials und der Gehfreundlichkeit.

Welche Orientierung wird für Blinde und Sichtbehinderte angeboten?

Für die Orientierung der Blinden mit dem Langstock sind durchgängige Bodenindikatoren vorgesehen. Dies wird unterstützt durch den taktilen Kontrast einer 3-cm-Kante zum Bewegungsraum der Fahrzeuge, die wiederum für Gehbehinderte (Rollator, Rollstuhl) nur eine geringe Barriere darstellt. Für stark Sehbehinderte ist der Übergang zum Bewegungsraum durch einen der helleren Streifen gegenüber dem durchgängigen dunklen Basaltbelag abgesetzt. Für beide Gruppen kommt das Zebrastreifenangebot bzw. die Ampelkreuzung an den Enden des Abschnitts hinzu. Für Gehbehinderte bringt eine ebene, halbwegs glatte Fläche ohne hohe Borde und mühsame Umwege nur Vorteile.



Wie werden die Übergänge des Platzes an beiden Enden zu den konventionellen Straßenabschnitten hin gestaltet?

Sorgfältig, in eindeutigen Übergängen, die schon von weitem für die Kfz-Lenker zu erkennen sind. Dies bedeutet einen Belagwechsel mit Anrampungen zum ebenen Basaltpflaster-Platz an beiden Enden, insgesamt ein völlig anderes, großzügiges Bild des Platzes. Für den Übergang zur Wüllnerstraße gibt es verschiedene Varianten.

Wie gehen der Niederflureinstieg in den Bus und die ebene Platzfläche unter einen Hut?

Für den nötigen Niveauunterschied von 18 cm werden unterschiedliche, oft deutlich andersartige Elemente erprobt. Die Lösung für den Templergraben in Aachen ist eine kurze Absenkung der Fahrbahn (mit dem Bus) gegenüber der Platzfläche für die Fußgänger. Ähnliche ebenerdig bündige Einstiege haben sich bei der Erneuerung von Straßenbahnhaltestellen in engen Straßenraumsituationen v.a. in ostdeutschen Städten bewährt.

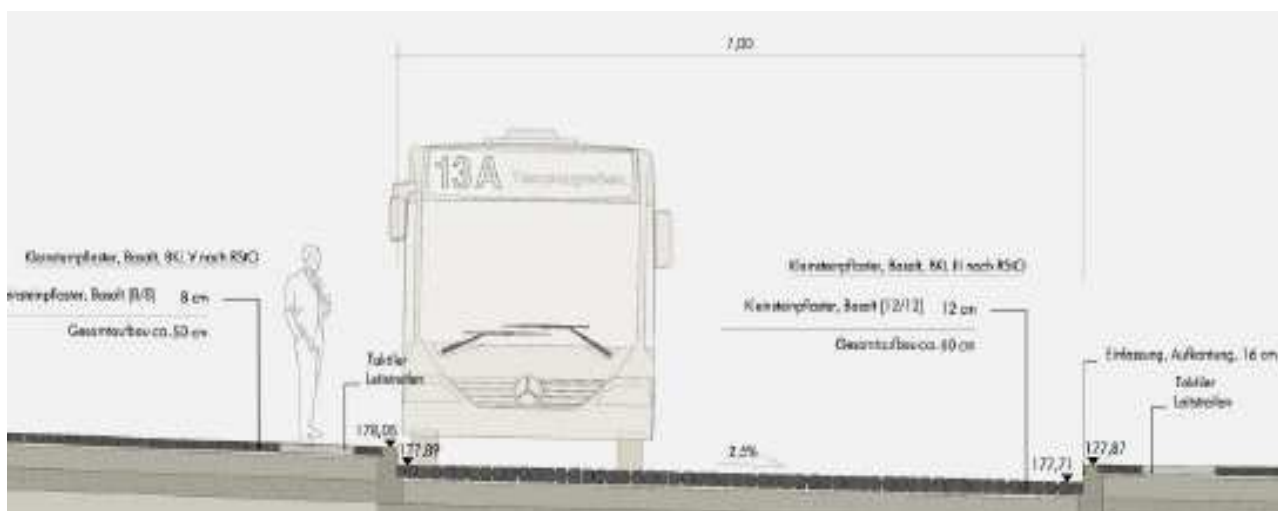
Sollte nicht schon zugleich der Knoten mit der Wüllnerstraße in den Abschnitt mit einbezogen werden, d.h. auf die Lichtsignalanlage verzichtet werden?

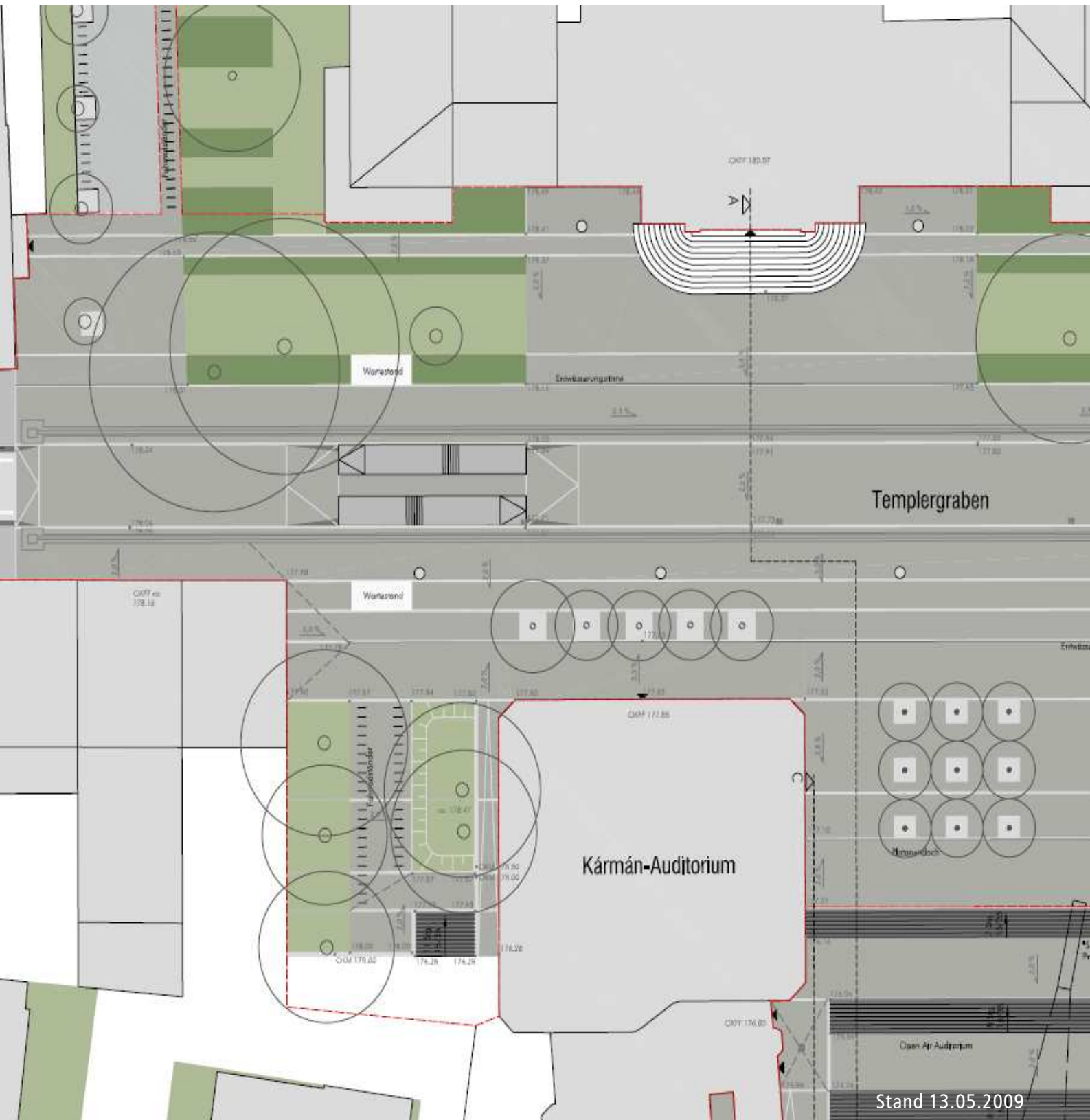
Es lassen sich zwar in Europa Beispiele finden, in denen sogar mehr Kfz-Mengen als am Knoten in Aachen in Shared-Space-Bereichen abgewickelt werden. Aber im Hinblick auf den Busverkehr wird zunächst der heutige Zustand des signalgeregelten Knotens beibehalten. In einem zweiten Bauabschnitt, wenn die Bibliothek neu gebaut wird, kann die Erweiterung mit den Erfahrungen des umgestalteten Templergrabens neu bewertet werden.

Wie ist die Zufriedenheit nach Umsetzung der Shared-Space-Projekten mit den entsprechenden Straßen?

Gut. Außengastronomie und Einzelhandel florieren besser bei deutlich mehr Aufenthalt in der Straße. Viel Bewegungsfreiheit für die Kunden ist nicht selten das erste Motiv für die Attraktivierung als Shared-Space-Bereich.

Neu ist für die Verkehrsplaner, dass sich die Zufriedenheit der Altersgebrechlichen und Kinder (bzw. der Eltern) nicht sofort und automatisch einstellt, sondern es zur Aufgabe der Planer und der Polizei gehört, mit einzelnen empfindlichen Bevölkerungsgruppen sofort nach Fertigstellung die Nutzung der neuartigen Straße zu trainieren.





Impressum

Herausgeber:
Stadt Aachen
Dezernat für Planung und Umwelt
Fachbereich Verkehr und Tiefbau

in Kooperation mit dem
büro thiemann-linden stadt & verkehr

Stand Juni 2009