



# Kommunaler Mobilitätsplan der Stadt Eupen

Zwischenbericht betreffend die Phase I:  
Bestandsaufnahme und Diagnose  
März 2003

Durch den Arbeitsausschuss genehmigtes Dokument



INGENIEURS CONSEILS

Aménagements Régulation du trafic  
Modélisation Transports urbains  
Planification Etude d'impacts

In Zusammenarbeit mit



Cooparch-R.U. srl  
Société d'Architecture, de Rénovation et d'Urbanisme



Citec Ingénieurs Conseils  
8, rue des Vieux-Grenadiers  
CH-1205 Genève  
Tél 00 41/22 809 60 00  
Fax 00 41/22 809 60 01  
E-Mail citec@citec.ch

Cooparch-R-U. srl  
Chaussée de Waterloo, 426  
B-1050 Bruxelles  
Tél 00 32/2 534 50 35  
Fax 00 32/2 534 50 95  
E-Mail cooparch@brutele.be

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung</b>	<b>1</b>
1.1. Gegenstand des Auftrags	1
1.2. Gegenstand dieses Dokuments	1
1.3. Umfang der Studie und Präsentation	1
1.4. Teilnehmer und Arbeitssitzungen	2
<b>2. Sozialökonomischer Kontext</b>	<b>3</b>
2.1. Allgemeine Kenngrößen	3
2.2. Bevölkerung	5
2.3. Arbeitsplätze	7
2.4. Bildungseinrichtungen	9
2.5. Morphologie und Topographie	11
<b>3. Straßennetz und Autoverkehr</b>	<b>13</b>
3.1. Belastungsplan DTWV	13
3.2. Schwankung des Verkehrs	15
3.3. Einschätzung der Verkehrsstruktur	18
3.4. Schema der Verkehrsspuren	20
3.5. Verkehrsflussbelastungen	22
3.6. Qualitative und räumliche Analyse	24
<b>4. Schwerfahrzeuge</b>	<b>27</b>
4.1. Schwerverkehr	27
4.2. Qualitative und räumliche Analyse	29
<b>5. Busnetz</b>	<b>30</b>
5.1. Analyse des Angebots	30
5.2. Qualitative und räumliche Analyse	34
<b>6. Eisenbahnnetz</b>	<b>36</b>
<b>7. Fußgänger</b>	<b>37</b>
7.1. Struktur des Wegenetzes	37
7.2. Qualitative und räumliche Analyse	39
<b>8. Fahrradfahrer</b>	<b>40</b>
8.1. Struktur des Fahrradwegenetzes	40
8.2. Qualitative und räumliche Analyse	42
<b>9. Unfallstatistik</b>	<b>43</b>
9.1. Sicherheitskennzahlen	43
9.2. Unfallanalyse	44
<b>10. Parkplätze</b>	<b>46</b>
10.1. Angebot und Verwaltung	46
10.2. Rotationsrate und Parkdauer	48
<b>11. Verzeichnis der Projekte und der Entwicklungsmöglichkeiten</b>	<b>51</b>
<b>12. Zusammenfassung</b>	<b>53</b>

# 1. Einleitung

## 1.1. Gegenstand des Auftrags

Der kommunale Mobilitätsplan (KMP) ist definiert als "ein zukunftsgerichtetes Planungswerkzeug für die Organisation der Zugänglichkeit zu den Lebens- und Aktivitätszentren innerhalb des Gemeindegebiets, in Übereinstimmung mit den allgemeinen Optionen und Zielen des SDER (Schéma de développement de l'espace régional). Der KMP bildet ebenso einen Rahmen und eine Dynamik für die Information, Sensibilisierung, Konzertierung und Koordinierung der Akteure vor Ort."

Die Ausarbeitung des KMP geschieht in drei Phasen:

Phase I – Bestandsaufnahme und Diagnose der Situation

Phase II – Definition der Ziele des KMP

Phase II – Mobilitätsplan, der ein Leitschema der Verkehrsbewegungen und der Parkplätze, einen detaillierten Plan für die Organisation der Verkehrsbewegungen und der Parkplätze sowie ein Aktionsprogramm umfasst.

Die Ausarbeitung des KMP der Stadt Eupen wurde, mit Mitteilung vom 25. September 2002, durch die Wallonische Region, vertreten durch den Wallonischen Minister für Ausrüstung und Transportwesen, an die Gruppe der Auftragnehmer vergeben. Diese Gruppe besteht aus dem Büro Citec Ingénieurs Conseils SA, einem Spezialisten für Planung, Raumordnung und Management von Transportsystemen, und aus Cooparch-R.U, einem Spezialisten für Bebauung und Umwelt.

## 1.2. Gegenstand dieses Dokuments

Das vorliegende Dokument präsentiert die Bestandsaufnahme und Diagnose der gegenwärtigen Situation.

Es fasst die bisherigen Beobachtungen, Untersuchungen und Analysen zusammen, die zur Identifizierung der Eigenschaften und Funktionsmängel der Mobilität in Eupen beitragen.

Alle Verkehrsmittel wurden untersucht und werden hier präsentiert, zusammen mit den qualitativen und/oder quantitativen Elementen, die jeweils für das Angebot, die Nachfrage und die Verhaltensweisen charakteristisch sind. Ebenso werden die Parkplätze und die Verkehrssicherheit (Unfallstatistik) analysiert.

## 1.3. Umfang der Studie und Präsentation

Der Umfang der Studie entspricht dem Gebiet der Gemeinde Eupen.

Die Gemeinde, die aus der Verbindung von Eupen und Kettenis hervorgegangen ist, zählt 17 500 Einwohner und erstreckt sich über eine Fläche von 10 374 ha (103,7 km<sup>2</sup>).

Ein großer Teil des Gemeindegebiets erstreckt sich auf das Hohe Venn. So ist das gesamte Gemeindegebiet zwischen der Stadt Eupen und der deutschen Grenze bewaldet. In diesem bewaldeten Bereich stellt die Wesertalsperre ein wichtiges Freizeitzentrum dar.

Eupen ist die Hauptstadt des deutschsprachigen Teils Belgiens und eine der Eingangstüren zur touristisch wichtigen Region des Hohen Venn. Die Stadt befindet sich im Einzugsbereich von Aachen, was an den täglichen Verkehrsbewegungen und am regen Handel zu erkennen ist.

Eupen ist ein Verwaltungs-, Handels- und Industriezentrum und in zunehmendem Maße auch eine Touristenstadt. Die Stadt erscheint in Bezug auf ihre Bevölkerungszahl gut ausgerüstet mit Sportanlagen, Handelszentrum, öffentlichen Grünanlagen und Gewerbegebieten. Die fortlaufende Erneuerung der öffentlichen Bereiche unterstreicht ein nicht zu vernachlässigendes architektonisches Erbe, während die unberührte Landschaft der Eifel vor den Toren der Stadt liegt.

In der eigentlichen Stadt Eupen sorgt das ausgeprägte Relief für eine Trennung zwischen der Oberstadt, die auf der Hochebene liegt, und der Unterstadt im Wesertal. In der Oberstadt befinden sich im Stadtzentrum die Gemeindeverwaltung, die Regierung der Deutschsprachigen Gemeinschaft und deren kulturelle Einrichtungen,

der Sitz der Tageszeitung „Grenz-Echo“, das Handelszentrum, das durch einen neuen Handelskomplex erweitert und verstärkt wurde, und der Bahnhof.

Die Entwicklung neuer Aktivitäten erfolgt hauptsächlich zwischen der Oberstadt und der Autobahn entlang der N 67 (Herbesthaler Straße). Diese Verkehrsader bildet eine bei modernen Städten mittlerweile klassische Stadtzufahrt. Sie ist von gewerblichen und industriellen Aktivitäten eingesäumt, die zukünftig noch von der im Sektorenplan vorgesehenen Erweiterung des Gewerbegebiets profitieren werden.

Die Unterstadt umfasst im Wesentlichen die Industriezone mit den Kabelwerken, die am Weserufer im Bereich zwischen der N 629 und der N 68 liegt.

Die Entwicklung im Wohnungsbereich geschieht innerhalb eines Radius von 2 km um die Oberstadt. Der einzige außerhalb liegende Dorfkern ist Kettenis. Dieser Dorfkern ist mit Eupen über die N 61 verbunden, die vollständig bebaut ist. Der Sektorenplan sieht für einige noch freie Grundstücke entlang dieser Straße eine Bebauung vor, so dass das Dorf langfristig als nordöstliche Erweiterung der Besiedlung erscheinen wird.

Eupen wirkt also für die gesamte Deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens als Anziehungspunkt, wahrscheinlich auch in Richtung des Pays de Herve oder Monschau. Das Fehlen einer Bahnverbindung bzw. überhaupt einer schnellen Verbindung nach Aachen mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist dabei hinderlich, was auch für den Sektor St. Vith gilt.

#### **1.4. Teilnehmer und Arbeitssitzungen**

Die Ausarbeitung des KMP erfolgt durch einen Ausarbeitungsausschuss mit folgenden Mitgliedern:

- Stadt Eupen
- Direktion Studien und Transportplanung (MAT-D.311)
- Straßendirektion Verviers (MAT-D.152)
- Kabinett des Ministers Daras
- TEC und SRWT
- SNCB
- IBSR

Dieser Ausschuss validiert die Zwischen- und Abschlussberichte, die ihm während der Sitzung vorgelegt werden.

Bis heute hat sich die Studie wie folgt abgespielt:

- Anhörung der Teilnehmer und Kenntnisnahme – Mai 2002
- Blitzdiagnose durch die Auftragnehmer – Juni 2002
- Präsentation der Hauptthemen mit Unterteilung in sieben Querthemen – Juli 2002
- Untersuchungen und Zählungen – Oktober 2002
- Arbeitssitzung mit den Technikern (Stadt Eupen, MAT-D.152, TEC) – November 2002
- Präsentation der Diagnose an den Ausarbeitungsausschuss – Dezember 2002
- Ergänzungen zur ersten Version des Diagnoseberichts – Januar-Februar 2003

## 2. Sozialökonomischer Kontext

### 2.1. Allgemeine Kenngrößen



In diesem Kapitel wird der sozialökonomische Kontext Eupens über allgemeine statistische Kenngrößen hervorgehoben. Dies geschieht im Vergleich zu den Nachbargemeinden: Baelen im Westen, Welkenraedt und Lontzen im Norden, Raeren im Osten (kein direkter Nachbar im Süden, der vielmehr durch das Hohe Venn eingenommen wird).

Die Werte werden auch für den Bezirk Verviers angegeben, zu dem Eupen gehört, sowie für die Provinz Lüttich im Gesamten und für die Wallonische Region.

Karte: IGN, Brüssel 2002 (Auszug)

	Mittleres Einkommen nach Steuererklärung 2000	Bevölkerung 2001	Bevölkerung 1991	Aktive Bevölkerung 1991	Arbeitsplätze 1991	Erwerbstätigenquote 1991
<b>Eupen</b>	<b>24'170</b>	<b>17'551</b>	<b>17'161</b>	<b>7'665</b>	<b>8'866</b>	<b>116%</b>
Lontzen	22'456	5'042	4'471	1'951	1'101	56%
Welkenraedt	23'148	8'828	8'245	3'669	3'360	92%
Baelen	24'699	3'856	3'333	1'575	563	36%
Raeren	23'587	9'625	9'053	3'952	2'223	56%
<b>Eupen und Nachbarn</b>	<b>23'697</b>	<b>44'902</b>	<b>42'263</b>	<b>18'812</b>	<b>16'113</b>	<b>86%</b>
<b>Bezirk Verviers</b>	<b>22'730</b>	<b>266'334</b>	<b>253'500</b>	<b>109'208</b>	<b>78'848</b>	<b>72%</b>
<b>Provinz Lüttich</b>	<b>22'562</b>	<b>1'020'042</b>	<b>999'646</b>	<b>406'144</b>	<b>296'445</b>	<b>73%</b>
<b>Wallonische Region</b>	<b>22'658</b>	<b>3'346'457</b>	<b>3'255'711</b>	<b>1'307'651</b>	<b>865'142</b>	<b>66%</b>

Quelle: Statistisches Landesamt

Dies ermöglicht es, Eupen im Vergleich zu seiner Umgebung einzustufen:

- Die Einwohner von Eupen haben ein höheres Einkommen als der örtliche oder regionale Durchschnitt (7% mehr als der Durchschnitt der Wallonischen Region).
- Die Erwerbstätigenquote liegt dabei besonders hoch. Es wird ein Überschuss an Arbeitsplätzen festgestellt, wodurch Eupen zum Pendelverkehr beiträgt. Dagegen weisen die fünf Gemeinden der Umgebung zusammen ein Defizit von 14% auf. Die Bedeutung Eupens als örtliches Beschäftigungszentrum wird ebenso durch die Tatsache unterstrichen, dass hier 55% der Arbeitsplätze der fünf Gemeinden der Umgebung konzentriert sind, und dies bei einer Bevölkerung, die nur 40% der Gesamtbevölkerung ausmacht.

- Die Motorisierungsrate liegt leicht unterhalb des Durchschnitts der fünf Gemeinden. Es kann dabei eine Verbindung zur Rolle Eupens als Regionalzentrum hergestellt werden: Die Konzentration der Arbeitsplätze und Dienstleistungsbetriebe in Eupen verringert den Bedarf an langen Pendelstrecken und folglich an Privatfahrzeugen. Dagegen liegt die Rate im Vergleich zu den regionalen Durchschnittswerten höher: Im Verhältnis zur Einwohnerzahl gibt es in Eupen 10% mehr Fahrzeuge als in der gesamten Wallonischen Region.

Die in Eupen lebenden, beruflich aktiven Personen (1991 waren dies 6 970) arbeiten zu 78% in einer der Gemeinden der Deutschsprachigen Gemeinschaft Belgiens. 10,5% arbeiten an anderen Orten in Belgien und 11,5% in Deutschland.

## 2.2. Bevölkerung

Im Jahr 2001 zählt die Stadt Eupen 17 500 Einwohner, die sich auf drei Hauptsektoren verteilen: die Oberstadt, die Unterstadt und das Außenviertel Kettenis:

- mehr als 7 800 Einwohner werden innerhalb der Oberstadt gezählt, d. h. 45% der Gesamtbevölkerung Eupens,
- mehr als 2 650 Einwohner in der Unterstadt, d. h. 15% der Gesamtbevölkerung Eupens,
- beinahe 1 800 Einwohner im Außenviertel Kettenis, d. h. 10% der Gesamtbevölkerung der Gemeinde.

Dabei ist bemerkenswert, dass ungefähr 60% der Gesamtbevölkerung innerhalb eines Radius von 1 000 Meter vom Zentrum leben. Die Mehrheit der Einwohner profitiert so von einer großen Nähe zu den Einrichtungen und Dienstleistungen Eupens.

Im Blick auf die Mobilität begünstigt diese Nähe eine Ortsveränderung zu Fuß und mit dem Fahrrad.

Es wird empfohlen, die Entwicklung der Stadt auf das Innere eines Kreises mit einem Radius von 1 km zu konzentrieren, um die Vorteile dieser Nähe zu erhalten.

## ABBILDUNG 1 BEVÖLKERUNG

### 2.3. Arbeitsplätze

1991 wurden in Eupen etwa 8 900 Arbeitsplätze gezählt (Quelle: Statistisches Landesamt).

Demgegenüber betrug die aktive Bevölkerung Eupens nur 7 700 Personen. Eupen verfügt also über einen leichten Überschuss an Arbeitsplätzen und bildet so ein attraktives Beschäftigungszentrum.

Die Arbeitsplätze konzentrieren sich auf vier Hauptsektoren:

- die Oberstadt, in der sich die wichtigsten Handels- und Dienstleistungsbetriebe befinden, mit etwa 2 500 Arbeitsplätzen (28% der Arbeitsplätze),
- die Industriezone Herbesthaler Straße, die etwa 1 500 Arbeitsplätze bietet (16% der Arbeitsplätze),
- der Sektor des Krankenhauszentrums, mit etwa 600 Arbeitsplätzen (7%),
- die Kabelwerke in der Unterstadt, die 1 150 Personen beschäftigen (13%).

Diese vier Sektoren umfassen zwei Drittel der Arbeitsplätze im Gemeindegebiet.

Wie die Bevölkerung, so befinden sich auch mehr als 55% der Arbeitsplätze innerhalb eines Radius von 1 000 Metern von diesem Zentrum, was die Fortbewegung zu Fuß zwischen Heim und Arbeitsplatz begünstigt.

## ABBILDUNG 2 ARBEITSPLÄTZE

## 2.4. Bildungseinrichtungen

Im Vergleich zu ihrer Größe besitzt die Stadt Eupen ein sehr bedeutsames Angebot an Bildungseinrichtungen. Sechzehn Bildungseinrichtungen, darunter fünf Kindergärten, fünf Primarschulen, vier Sekundarschulen und zwei Hochschulen, existieren in der Gemeinde. Dazu kommen speziellere Schulen, wie die Musikschule, die Bildungsinstitute der deutschsprachigen Gemeinschaft und die Abendschule (untenstehend unter „andere Schulen“ zusammengefasst).

	Alter	Anzahl Einrichtungen	Anzahl Schüler
Kindergarten	3 – 6 Jahre	5	690
Primarschule	6 – 12 Jahre	5	1 290
Sekundarschule	12 – 18 Jahre	4	2 660
Hochschule	> 18 Jahre	3	45*
Andere Schulen		6	1 700
<b>Summe</b>		<b>24</b>	<b>6'385</b>

(Schuljahr 2002/2003)

\*es fehlen die Zahlen von 2 Hochschulen

In Eupen sind also etwa 4 700 Schüler in den klassischen Schulen untergebracht. Diese Zahl liegt beträchtlich über dem Wert der Volkszählung von 1991, die eine Schülerzahl in den Eupener Schulen von 3 400 angibt, wovon 2 600 junge Menschen Einwohner der Stadt waren. Wie im Fall der Arbeitsplätze erstreckt sich der Einzugsbereich der Schulen über das Gemeindegebiet hinaus.

Die Anzahl der Schulen ist zwar von Bedeutung, deren räumliche Verteilung jedoch ungleich. Tatsächlich befindet sich die Mehrheit der Schulen in der Oberstadt, während die Unterstadt nur vier Einrichtungen besitzt. Die Schüler konzentrieren sich hauptsächlich auf drei Zentren in der Oberstadt:

- den Sektor Kaperberg-Heidberg mit den Pater-Damian-Schulen (40% der Schüler),
- den Sektor Vervierser Straße mit dem Robert-Schumann-Institut und dem Institut für soziale Förderung der Deutschsprachigen Gemeinschaft (20% der Schüler),
- den Sektor Lascheterweg mit dem Königlichen Athenäum Eupen und der Musikschule (25% der Schüler).

Die Wahl des Beförderungsmittels der Schüler ist schwer einzuklammern:

- Etwa 650 Schüler bedienen sich der Privatbusse, die mit dem Schülerverkehr beauftragt sind. Zu dieser Zahl kommen die Kinder, die am Bushof einen Bus nehmen.
- Nach der Volkszählung von 1991 waren die Verkehrsmittel der 3 400 Schüler wie folgt aufgeteilt: 31% der Schüler werden mit dem Auto befördert, 26% gehen zu Fuß, 24% fahren mit dem Bus und 8% mit dem Fahrrad.

Im Hinblick auf die Schüler stellen sich folgende Fragen:

- Wie ist es mit der Sicherheit in der Umgebung der wichtigsten Schulzentren bestellt?
- Wie kann der Einsatz des Autos verringert werden, um die Kinder zur Schule zu bringen?
- Muss ein Bus bereitgestellt werden, der alle wichtigen Schulzentren bedient?

## ABBILDUNG 3 SCHULEN

## 2.5. Morphologie und Topographie

Unter dem Blickpunkt der Morphologie des Gemeindegebiets und der Topographie haben einige Merkmale einen deutlichen Einfluss auf die Verkehrsbewegungen:

- Das tief eingeschnittene Wesertal isoliert die Unterstadt von der Oberstadt. Die zwei Verbindungsstraßen zur Oberstadt, der Olengraben und die Frankendelle, weisen ein deutliches Gefälle auf (6% bzw. 10%). Die einzige Lösung, um die Unterstadt über eine Trasse mit geringem Gefälle zu versorgen, besteht darin, die Felsen weit im Westen zu umgehen und sich eine Umgehungsstraße an der Gemeindegrenze Richtung Membach vorzustellen. Eine solche Umgehung stellt eine im Vergleich zu den Notwendigkeiten deutlich zu hohe Investition dar.
- Die Senke des Stadtgrabens in Verlängerung der Gospert nach Westen rückt ihrerseits in der Stadt noch wenig ins Rampenlicht. Sie stellt weder einen Trennschnitt noch das zentrale Rückgrat der Gemeinde dar.
- Die Böschung der Eisenbahnlinie bildet gegenwärtig eine Grenze und eine schwer zu überschreitende Barriere.
- Das geringe und gleichmäßige Gefälle zwischen der Aachener Straße und der Autobahn begünstigt eine intensive Ausnutzung des Bodens.

## ABBILDUNG 4 TOPOGRAPHIE

## 3. Straßennetz und Autoverkehr

### 3.1. Belastungsplan DTWV

Das Verkehrsaufkommen entlang der Teilstrecken des Straßennetzes wird anhand des durchschnittlichen täglichen Werktagsverkehrs (DTWV) wiedergegeben und in Personenwagen-Einheiten pro 24 Stunden ausgedrückt (PWE: Die unterschiedlichen Fahrzeugkategorien werden im Hinblick auf die Störung des Verkehrs berücksichtigt, die sie jeweils verursachen: 1 PKW = 1 PWE, 1 LKW = 2 PWE, 1 Zweirad = 1/2 PWE). Im Allgemeinen hebt der Verkehrsbelastungsplan die Hauptverkehrsachsen eines Straßennetzes hervor.

Den im Belastungsplan DTWV zusammengefassten Werten liegen automatische Zählungen zugrunde, die durch das MAT im Oktober 2002 speziell für den Mobilitätsplan durchgeführt wurden.

Die Analyse des Belastungsplans ergibt die folgenden Anzeichen:

- Die **Verkehrsbelastung ist allgemein gering**, ein Beweis für die ausreichende Kapazität des Straßennetzes, die Verkehrsflüsse aufzunehmen.
- Die **Herbesthaler Straße** bildet dabei im Netz eine Ausnahme. Mit 26.000 PWE im oberen Abschnitt (zwischen der Autobahn und der Industriezone) hat sie **die Kapazitätsgrenze** für einen reibungslosen Ablauf erreicht. Das Erreichen dieser Kapazitätsgrenze verträgt sich ohne eine umfangreiche Anpassung des Straßennetzes nicht mit den Bemühungen um eine Ausweitung der Gewerbezon.
- Bestimmte isolierte Teilstrecken haben außerdem einen regen Verkehr zu ertragen: die zwei zentralen Einbahnstraßen in der Oberstadt (Pavee-/Klosterstraße), wo mehr als 8.000 PWE/Tag eine erhebliche Verkehrsbelastung des Stadtzentrums darstellen. Diese **Verkehrsbelastung verträgt sich kaum mit dem betroffenen Stadtviertel**.
- Der Verkehr teilt sich gut auf die drei Verbindungswege zwischen Ober- und Unterstadt auf (Lascheterweg – Rotenberg, Neustraße, Kaperberg – Frankendelle). Diese Aufteilung des Verkehrs zeigt auch, dass der Lascheterweg in Bezug auf den Verkehr schon heute eine wichtige Straße ist und dass das Projekt der Straße durch das Gewerbegebiet bestenfalls die räumliche Lage des Verkehrs in Bezug auf die Schulen umkehrt. Man muss sich bewusst sein, dass heute die Achse Lascheterweg – Rotenberg in Bezug auf die Größe der Stadt einen inneren Ring darstellt.
- Die Straßen, die Eupen mit dem Süden verbinden, sind sehr gering belastet. Die Stadt ist also verkehrsmäßig klar in Richtung der Autobahn orientiert und ein wenig geringer in Richtung der Straßen nach Verviers und Aachen. Diese Engpasssituation unterstreicht die Tatsache, dass **der Verkehr in Eupen zu mehr als 90% direkt mit der Stadt verknüpft ist**. Anders ausgedrückt: Wenn man davon ausgeht, dass die Verkehrsbelastung in Eupen zu hoch ist, dann liegt die Lösung in einer Verhaltensänderung der Einwohner.

ABBILDUNG 5 DTWW

### 3.2. Schwankung des Verkehrs

Auf den Verkehrsachsen der Oberstadt erscheinen die Spitzenstunden des Verkehrs wenig ausgeprägt. Das Verkehrsaufkommen weist den ganzen Tag über keine schwache Zeit auf, was auf die Verkehrsbewegungen zwischen den Stadtvierteln zurückzuführen ist (Industriezone oder Gewerbe in Stadtmitte). Lediglich die Straßen nach Verviers und Aachen zeigen ein Profil, das für den Pendelverkehr charakteristisch (aber trotzdem nicht besonders ausgeprägt) ist. Die Spitzenbelastung kehrt sich dabei vom Morgen zum Abend um, was Eupen eher zum Anzugspunkt als zur Wohnstadt macht (morgendliche Spitze in Richtung Eupen, abendliche Spitze von Eupen auswärts).

Diese geringe Schwankung des Verkehrs im Tagesverlauf lässt sich über zwei Gründe erklären:

- Die Oberstadt sorgt für zahlreiche Verkehrsbewegungen Berufstätiger und für Einkäufe.
- Selbst kürzeste Strecken werden mit dem Auto zurückgelegt.

Auf den Verbindungsstrecken zwischen Ober- und Unterstadt sind die Spitzenbelastungen wesentlich deutlicher zu erkennen, wobei jedoch zwischen Morgen und Abend keine Umkehr der Spitzenbelastungen entsprechend der Richtung zu erkennen ist: Es gibt also keine bevorzugte Tendenz in den Beziehungen zwischen Heim und Arbeitsplatz (Gleichgewicht Nord/Süd – Süd/Nord). Dies lässt sich insbesondere durch die Tatsache erklären, dass in der Unterstadt die Anzahl von Einwohnern und Arbeitsplätzen identisch ist (zwei große Fabriken).

Die Verkehrsganglinien heben auch den mit den Stadtvierteln verknüpften Wohnverkehr hervor (fast kein Verkehr). Die Mittagspause sorgt für eine deutliche Spitze, neben den morgendlichen (8-9:00) und abendlichen (16-17:00h) Spitzen.

Es muss hier auch hervorgehoben werden, dass die Verkehrsbelastung überall und jederzeit unter einem Wert von 1 000 PWE pro Stunde und Fahrtrichtung liegt. Diese Werte bringen also keinerlei Schwierigkeiten in Bezug auf den Verkehr mit sich.

ABBILDUNG 6 VERKEHRSGANGLINIEN 1/2

ABBILDUNG 7 VERKEHRSGANGLINIEN 2/2

### 3.3. Einschätzung der Verkehrsstruktur

Der Kordon ist eine fiktive geschlossene Linie, die ein definiertes Gebiet umschließt. Alle Verkehrsflüsse, die über den Kordon erfasst werden, werden summiert und liefern Belastungswerte „am Kordon“, die als Anhaltspunkte für die Analyse der Entwicklung der Verkehrsbelastung, aber auch als Grundlage für einen hochwertiger qualitativen Ansatz zur Verkehrsstruktur dienen. Auf diese Weise ist es möglich, relativ zuverlässige Schlussfolgerungen über die Art der Verkehrsbewegungen und somit über die Gewohnheiten der Verkehrsteilnehmer zu ziehen, indem die gewonnenen Daten mit dem sozialökonomischen Inhalt des vom Kordon eingeschlossenen Gebiets in Bezug gesetzt werden.

Die Verkehrsstruktur wird hier für den Teil des Gemeindegebiets ausgewertet, der eine durchgehende Bebauung aufweist und etwa eine Fläche von 15 km<sup>2</sup> mit 17 500 Einwohnern, 9 000 Arbeitsplätzen und 6 500 Schülern umfasst. Der Kordon wird täglich von etwa 60 000 Fahrzeugen durchschnitten.

Die Schätzung setzt dann als Hypothese, dass eine untere und eine obere Grenze für den Durchgangsverkehr auf den Einfallstraßen existiert (zwischen 10 und 50 % Durchgangsverkehr auf der Vervierser Straße, und zwischen 5 und 20 % Durchgangsverkehr auf den südlichen Radialen: N629, N68 und N67). Trotz einer so großen Ungewissheit auf diesen Werten, kann durch Deduktion eingeschätzt werden, dass:

- der Durchgangsverkehr (der Verkehr, der Eupen von einer Seite zur anderen durchquert, ohne innerhalb anzuhalten) zwischen 4 000 und 6 000 Fahrten pro Tag liegt;
- der von Eupen verursachte Gesamtverkehr zwischen 70 000 und 85 000 Fahrten pro Tag liegt. Diese Fahrten teilen sich in Ziel-/Quellfahrten und in Binnenfahrten auf;
- der Ziel-/Quellverkehr (zwischen dem Gemeindegebiet und außerhalb) ca. 50 000 Fahrten pro Tag umfasst ( $\pm 2 000$ );
- der Binnenverkehr (von einem Stadtviertel zum anderen) zwischen 20 000 und 35 000 Fahrten pro Tag liegt.

Deshalb ist es wichtig zu bemerken, dass mehr als 90 % der Fahrten durch die Aktivitäten der Stadt selbst und der Stadtviertel erzeugen wird (der Durchgangsverkehr stellt weniger als 10 % vor). Der Verkehr, der das lokale Straßennetz belastet, wird beinahe ausschließlich entweder von der Eupener Bevölkerung selbst oder von den Besuchern der Stadt Eupen (von denen Eupen lebt) verursacht.

## ABBILDUNG 8 VERKEHRSSTRUKTUR

### 3.4. Schema der Verkehrsspuren

Die Auslegung der Verkehrsspuren im Stadtzentrum ist einheitlich mit einer Fahrspur je Fahrtrichtung. Im Bereich der wichtigsten Kreuzungen und einiger Zufahrten zu Wohngebieten gibt es jedoch Abbiegespuren für Linksabbieger. Die Aachener Straße ist so abschnittsweise beinahe durchgehend dreispurig. Diese Lösung ist zwar in Bezug auf den Verkehr komfortabel, aber im Blick auf die Verkehrsbelastung nicht immer notwendig. Entsprechend den Varianten, die für die Kreuzungen studiert werden, wird es vielleicht möglich sein, diese Abbiegespuren zu beseitigen und somit mehr Platz für die Fußgänger zu schaffen.

Fast alle der wichtigen Knotenpunkte werden durch Ampeln geregelt, so dass diese zusätzliche Fahrspur notwendig ist. Die vor kurzem erfolgte Umwandlung der Kreuzung Herbsthaler Straße – Vervierser Straße in einen Kreisverkehr ist jedoch ein Beispiel für eine erfolgreiche räumliche Neuordnung, die durch ihre Einfachheit überzeugt.

## ABBILDUNG 9 SCHEMA DER VERKEHRSSPUREN

### 3.5. Verkehrsflussbelastungen

**Achse Vervierser Straße – Rathausplatz:** Die Hauptbewegungen erfolgen hier über die Vervierser Straße, und zwar zwischen der Herbesthaler Straße im Norden und dem Lascheterweg bzw. der Pavee-/Klosterstraße im Süden. Die Bewegungen auf der jeweiligen Linksabbiegerspur sind also ausschlaggebend. Die im Kreisverkehr der Herbesthaler Straße gemessenen Belastungen stimmen mit der Kapazität einer solchen Einrichtung überein.

**Knotenpunkt Neustraße – Olengraben – Rotenberg:** Die Belastungen sind gering, aber die Komplexität der Kreuzung (Sicht, Gefälle, Kreuzungswinkel) bildet einen Sonderfall. Es lässt sich ebenso feststellen, dass die vorherrschenden Bewegungen zwischen Rotenberg und Olengraben (innerer Ring) nicht mit dem Vorfahrtschema vor Ort übereinstimmen.

**Kreisverkehr der Unterstadt:** Die Belastungen sind für einen Verkehrskreislauf relativ gering.

**Achse Hookstraße:** Der Verkehr an den zwei betreffenden Kreuzungen teilt sich hauptsächlich in drei Zweige mit einer hohen Zahl an Linksabbiegern auf. Der vierte Zweig (Bahnhofstraße bzw. Nispert) stellt jeweils nur eine örtliche Zufahrt dar.

Die Merkmale in Bezug auf Betrieb und Belastung der wichtigsten Knotenpunkte werden in der folgenden Tabelle noch einmal unterstrichen:

Kreuzung	Funktionsweise	Anzahl einfahrender Fahrzeuge in ASS	Verbrauchte Kapazität in ASS
N 61 Vervierser Str. / Lascheterweg – Friedensstr.	Regelung durch Ampelphasen, fester Zyklus mit 75 s, weder Fahrzeug- noch Fußgängererkennung	1 400	75 %
N 61 Vervierser Str. – N 68 (Herbesthaler Str.)	Provisorischer Kreisverkehr, Durchmesser 27 m, eine Fahrspur im Ring	2 300	
N 61 Rathausplatz – Aachener Str. / Simarstr. – Klosterstr.	Regelung durch Ampelphasen, fester Zyklus mit 90 Sek., weder Fahrzeug- noch Fußgängererkennung	1 700	93 %
N 61 Aachener Str. / Bushof	Bedarfsregelung für Busausfahrt, Erkennung durch Radar	1 000	
N 61 Aachener Str. – N 68 Hookstr. – Bahnhofstr.	Regelung durch bedarfsgesteuerte Ampelphasen, Fahrzeugerkennung über Schleife und Fußgängererkennung über Druckknopf	1 900	87 %
N 68 Hookstr. – Kaperberg / Gospert – Nispert	Regelung durch bedarfsgesteuerte Ampelphasen, Fahrzeugerkennung über Schleife und Fußgängererkennung über Druckknopf	1 700	57 %
N 67 Neustr. – Olengraben / Rotenberg – Bergkappelstr.	Ungeregelte Kreuzung, Einmündung in die Vorfahrtstraße N 67 über Vorfahrt-Achtenschilder	1 500	
N 67 Haasstr. – Monschauer Str. / N 68 Frankendelle – Malmedyer Str.	Kreisverkehr, eine Fahrspur im Ring	1 500	

Feststellungen:

- die verwendeten Kapazitäten der Knotenpunkte sind gering bis mittel (keine Sättigung selbst in den Spitzenstunden) und lassen so noch eine Reserve, die in Form der Wiedergewinnung von Flächen oder von Vorfahrtsregeln mit freier Gestaltung für die Steuerung der Verkehrsflüsse und der Verkehrsmittel ausgenutzt werden kann.
- Die Warteschlangen an den Kreuzungen sind so kurz, dass die Grünphase alle wartenden Autos passieren lässt (das Angebot entspricht dem Bedarf).

ABBILDUNG 10 VERKEHRSFLUSSBELASTUNGEN

### 3.6. Qualitative und räumliche Analyse



Aachener Straße, Durchfahrt durch Eupen:

Der Verkehrsfluss ist lediglich eine Funktion des Straßenraums. Die Straße ist in erster Linie ein Lebens-, Sozialisierungs- und Symbolraum. Durch ihre Auslegung hat die Aachener Straße den Charakter einer Hauptstraße, ohne jedoch entsprechende Merkmale aufzuweisen. Eine Verbreiterung der Gehwege und eine stärkere Begrünung mit Bäumen (Typ „Boulevard“) könnten die Belebung der Straße verstärken.



Klosterstraße:

Ein belebtes Sträßchen, das durch den Verkehr sehr stark belastet wird.



Hookstraße:

Diese Straße, die das Bahnhofsviertel mit dem Rest der Stadt verbindet, dient hauptsächlich zur Durchfahrt.



#### Lascheterweg:

Dieser relativ enge Abschnitt des inneren Rings wirkt mit einer Fahrbahnbreite von 6 m und mit 3 m breiten, zum Teil mit Bäumen bepflanzten Gehwegen wie eine Wohnstraße.



#### Rotenberg:

Eine sehr großzügige Fahrbahnbreite für den Verkehr auf diesem Abschnitt des inneren Rings: 10,50 m plus zweimal 2 m für die seitlichen Parkflächen. Auf beiden Seiten bleiben nur 1,50 m für den Gehweg.



#### Aachener Straße in Kettenis:

Wenn die Straße wie eine Überlandstraße erscheint, steigt die Verkehrsgeschwindigkeit. Die Straße wird so zur Trennlinie eines Viertels. Wichtig ist es also, der Besiedlung wieder den Vorrang vor der Straße zu geben und die Ortsdurchfahrten wieder als solche zu gestalten.



#### Herbesthaler Straße:

Sie zeigt im zentralen Abschnitt eine stark durch das Auto geprägte Landschaft: eine Chaussee mit unscharfen Rändern, Masten, Ampeln und Straßenbeleuchtung, eine Folge von Werbeschildern. Sind wir in Belgien oder in Kalifornien?



#### Herbesthaler Straße:

In diesem nördlichen Abschnitt wurden bereits Maßnahmen ergriffen, um eine verbesserte Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Trotzdem besteht die Schwierigkeit der Integration der Anwohner, vor allem im Blick auf die bestehende Kapazitätsgrenze.

Man muss sich auch die Frage einer Bepflanzung dieser Allee stellen, um dadurch ihren Straßencharakter weiter abzuschwächen.



#### Hochstraße:

Diese Art von Allee mit Bäumen gibt den Straßen eine sehr hohe landschaftliche Qualität. Aber sind Verkehrsgeschwindigkeit und -aufkommen immer mit der Gegenwart von Radfahrern und Fußgängern in Einklang zu bringen?

## 4. Schwerfahrzeuge

### 4.1. Schwerverkehr

Dank der Zählungen mit Einstufung der Fahrzeuge (Unterscheidung der Fahrzeuge aufgrund der Achsart) sind die Belastungen durch den Schwerverkehr bekannt.

In diesen Werten sind alle Fahrzeuge über 3,5 Tonnen eingeschlossen, insbesondere auch Busse (TEC) und Reisebusse. Die Bedeutung der Fahrzeuge der TEC als Teil des Schwerverkehrs hängt von der jeweils betrachteten Verkehrsachse ab, wie die folgende Tabelle zeigt:

	Gesamtzahl der Fahrzeuge (durchschnittlicher Werktag)	Schwerverkehr (Anzahl Fahrzeuge über 3,5 t)	Anzahl Fahrzeuge der TEC	Anteil der Fahrzeuge der TEC am Schwerverkehr
Herbesthaler Straße zwischen Autobahn und Industriezone	23 300	3 500	59	2 %
Herbesthaler Straße zwischen Industriezone und Stadt	20 100	1 950	59	3 %
Aachener Straße zwischen Eupen und Kettenis	14 100	1 150	143	12 %
Aachener Straße zwischen Rathausplatz und Bushof	12 100	1 600	298	19 %
Vervierser Straße	6 900	650	63	10 %
Neustraße	8 800	650	95	15 %
Haasstraße	14 400	1 300	95	7 %

So steigt der Anteil der Busse der TEC in der Nähe des Bushofs auf beinahe 20% des Schwerverkehrs. Dagegen ist der Busverkehr auf der Herbesthaler Straße im Vergleich zur Anzahl der dort fahrenden LKW lächerlich gering.

Der Belastungsplan für den Schwerverkehr (alle Schwerfahrzeuge zusammengenommen) zeigt die durch die Transporteure benutzten Verkehrsachsen. Die Analyse lässt die folgenden Elemente zum Vorschein kommen:

- Die Lieferungen ins Stadtzentrum erzeugen einen Verkehr von etwa 600 LKW pro Tag.
- Die in der Umgebung des Kabelwerks (Haasstraße) festgestellten Zahlen sind hoch, aber proportional noch akzeptabel für den städtischen Bereich (weniger als 10% des Gesamtverkehrs).
- Die Herbesthaler Straße weist im oberen Teil (Industriezone) starke Belastungen durch LKW auf. Entlang dieser Verkehrsachse besteht also ein echtes logistisches Problem (Konflikt zwischen den Bedürfnissen der Transporteure zur Versorgung der Industriezone einerseits, mit zahlreichen Zufahrten entlang der Straße, und dem privaten Verkehr andererseits auf der einzigen Verbindung zwischen Eupen und dem Autobahnnetz).
- Auf der Autobahn ist der gesamte Verkehr recht gering, weist aber einen enormen Schwerverkehrsanteil auf (Durchgangsverkehr Deutschland – Belgien). Diese Besonderheit offenbart die Problematik des Autobahnanschlusses.
- Bei der Durchfahrt durch die Stadt teilt sich der Schwerverkehr, entsprechend dem Gesamtverkehr, gut auf die drei Verbindungswege zwischen Ober- und Unterstadt auf (Lascheterweg – Rotenberg, Neustraße, Kaperberg – Frankendelle).

ABBILDUNG 11 DTWV LKW-Verkehr

## 4.2. Qualitative und räumliche Analyse



Herbesthaler Straße:

Die Aktivitäten in der Industriezone bringen das Vorhandensein einer beträchtlichen Zahl von LKW mit sich. Deren Eingliederung in den allgemeinen Verkehr sorgt für eine Anzahl von Problemen.



Industriezone:

Im Straßennetz der Industriezone gibt es für Fußgänger und Radfahrer unfreundliche Bereiche.



Lascheterweg:

Unter Berücksichtigung der Auslegung der Fahrspuren im Gemeindegebiet hat der Schwerverkehr an bestimmten Stellen Mühe mit der Durchfahrt. Aber in solch einer Situation müssen die empfindlichsten Verkehrsteilnehmer, nämlich die Fußgänger und Radfahrer, über eine andere Möglichkeit einer parallelen Streckenführung verfügen, zum Beispiel über die Parks.

## 5. Busnetz

### 5.1. Analyse des Angebots

Die wichtigsten positiven Elemente sind:

- Das Busnetz bietet im Vergleich zur Größe der Stadt eine gute Häufigkeit der Fahrten.
- Der Standort der Haltestellen macht sich das Netz von Gassen zunutze.

Die wichtigsten negativen Elemente sind:

- Mangel an Information: kein Streckenplan verfügbar, Fahrpläne nicht immer sichtbar, mangelhafte Beschilderung.
- Mangel an Erscheinung: Bushof kalt und „schäbig“, alternde und nicht erneuerte Infrastrukturen, Beleuchtung der Haltestellen nicht immer ausreichend, Vandalismus ...
- Die Versorgung der Schulen bleibt wegen der räumlichen Zersplitterung der Schulen und der Wohnviertel schwierig. Dies führt zu einer Vervielfachung der durch die möglichen Nutzer gewünschten Linienführungen und damit zu der Schwierigkeit, ein Angebot mit linienmäßiger Streckenführung zu etablieren.

In diesem Stadium wurden im Rahmen der Befragungen der betroffenen technischen Dienste einige Fragen formuliert:

- Welche Möglichkeiten gibt es, um den Busverkehr zu erleichtern, zum Beispiel mit eigenen Fahrspuren bei der Annäherung an Kreuzungen und mit einem Erkennungssystem?
- Ist ein Bedarfsbus mit einer Bedienung nach Zonen anstelle von Linien angemessen?
- Muss die Intermodalität<sup>1</sup> mit den Fahrradfahrern verstärkt werden? Auf den ersten Blick erscheint dies wegen der kurzen Entfernungen zwischen den Vierteln und der Konkurrenz zum Wegenetz für Fußgänger nicht als Priorität. Die Intermodalität könnte jedoch eine Lösung für die Versorgung der vom Zentrum weiter entfernten Viertel darstellen.

Die zur Zeit laufende Kampagne der TEC (Zählungen und Fahrgastbefragungen) wird es ermöglichen, im weiteren Verlauf der Studie ein Bild von der Nachfrage zu gewinnen.

---

<sup>1</sup> Intermodalität: Benutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel während ein und derselben Ortsveränderung (z.B. Auto und Stadtbahn).  
(Dagegen bedeutet Multimodalität die Benutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel, jedoch nicht während derselben Ortsveränderung.)

## ABBILDUNG 12 TEC-ANGEBOT NACH AXSEN

## ABBILDUNG 13 TEC-ANGEBOT IM ZENTRUM

## ABBILDUNG 14 TEC-HALTESTELLEN

## 5.2. Qualitative und räumliche Analyse

LINIE N° LIGNE N.	BENENNUNG DER LINIE DENOMINATION DE LA LIGNE	RAMPÉ QUAI
396	EUPEN - VAALS	1
48A	EUPEN - ST. VITH	1
14	EUPEN - EYNATTEN KÖPFCHEN - AACHEN	2
22	EUPEN - RAEREN EYNATTEN	3
22	EUPEN - WELKENRAED KELMIS	4
25	EUPEN - DOLHAIN VERVIERS	5
25	EUPEN-DOLHAIN-VERVIERS (BELLMERIN - HÜTTE)	6
24A	EUPEN - HEVREMONT VERVIERS	7
	EUPEN	8

Bushof:

Die Informationen sind alt, überholt und schwierig zu verstehen.



Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs kann nur geschehen, wenn das dazu gehörige Gebiet entwickelt wird. Ist es vom Benutzer nicht zu viel verlangt, zwischen einer lärmenden Straße und den Gerüchen einer Tankstelle auf den Bus zu warten?



Zur Grundausrüstung einer Haltestelle sollte immer eine hölzerne Bank gehören (weder aus Metall noch Kunststoff).



Ein Buszentrum sollte jederzeit einladend und freundlich erscheinen. Die unmittelbare Umgebung kann dazu wesentlich beitragen. Wenn der Bushof gegenwärtig kalt erscheint, so liegt das daran, dass er strikt funktionell und minimal ausgestattet ist und dass er nicht von einer Belebung der Umgebung profitiert.

## 6. Eisenbahnnetz

Durch seine Situation als Endstation verfügt der Eupener Bahnhof über ein eingeschränktes IC-Angebot mit stündlichem Verkehr (Linie SNCB „IC A“ Ostende – Brügge – Gent – Brüssel – Leuven – Lüttich – Verviers – Welkenraedt). Der erste Zug verläßt Eupen um 6:13, der letzte um 22:13 (fährt bis Lüttich). Der erste Zug kommt in Eupen um 6:47 an (Abfahrt nur ab Welkenraedt) und der letzte um 21:47. Samstags und sonntags ist das Zugangebot mit dem Angebot während der Woche identisch.

Die Verbindung mit den Städten der anderen wallonischen Provinzen erfordert ein Umsteigen in Lüttich-Guillemins.

Außerdem gibt es einen „P“-Zug, der von Spa kommend um 8:27 in Eupen ankommt und um 8:33 nach Welkenraedt weiterfährt.

Die internationalen Verbindungen sind wenig attraktiv. So erfordert die Zugverbindung nach Aachen ein zeitlich nicht koordiniertes Umsteigen in Welkenraedt und ist im Vergleich zur Busverbindung völlig uninteressant.

Die folgende Tabelle zeigt das Zugangebot im Vergleich zur Fahrt per Straße mit einem privaten Fahrzeug. Die Ergebnisse zeigen eine günstige bzw. zufriedenstellende Situation für die Verbindungen zwischen Eupen und Verviers, Lüttich, Brüssel und Brügge, jedoch eine ungünstige bzw. sehr wenig überzeugende Situation für die Verbindungen zwischen Eupen und Namur, Aachen oder Luxemburg.

EUPEN	Anzahl Züge pro Tag (Hin-A/Zur.-R)	Zug- wechsel	Fahrzeit mit dem Zug	Straßen- entfernung	Fahrzeit mit PKW	Unterschied Fahrzeit PKW zu Zug
Verviers	17A / 15R	0	19'	15 km	22 min.	+ 16 %
Lüttich	17A / 15R	0	39'	40 km	30 min.	- 23 %
Brüssel	16A / 15R	0	1h50'	130 km	1h20	- 14 %
Brügge	16A / 15R	0	2h48'	230 km	2h20	- 17 %
Namur	17A / 15R	1	1h35'	99 km	1h	- 37 %
Aachen*	9 A / 9 R	1	1h10'	22 km	27 min.	- 61 %
Luxemburg	15A / 14R		3h32'	138 km	2h20	- 34 %

\* nur die Verbindungen mit Umsteigen in Welkenraedt (alle zwei Stunden) wurden berücksichtigt. Das Angebot verdoppelt sich durch eine alternative Verbindung mit Umsteigen in Lüttich (Fahrzeit: 1h53').

Gegenwärtig werden im Eupener Bahnhof durchschnittlich 270 Fahrgäste pro Tag gezählt.

## 7. Fußgänger

### 7.1. Struktur des Wegenetzes

Eupen hat eine für Fußgänger passende Größe. Das Fußgängerwegenetz bietet jedoch wenig Struktur. Dieses Netz hat die folgenden Eigenschaften:

- die Überlagerung des Netzes aus Straßen und Gassen bildet ein sehr dichtes Fußgängerwegenetz,
- aber die Wegstrecken sind wenig sichtbar, in keinem Fall geradlinig und für den Fußgänger nicht fortlaufend;
- zahlreiche Gehwege sind unbequem und wegen ihrer Enge stellenweise unpassierbar.

Die zahlreichen Gassen bilden eine städtebauliche Qualität, die zur Besonderheit Eupens beiträgt. Sie ermöglichen es den Einwohnern, sich außerhalb der Unannehmlichkeiten des Straßenverkehrs zu bewegen und ermöglichen auch eine schnelle Fortbewegung (mit Abkürzungen) über die durchschnittlich und gering bebauten Zonen hinweg. Aber ihre zu „private“ Erscheinung beschränkt die Nutzung dieser Gassen hauptsächlich auf Eingeweihte. Die Weiterführung des KMP muss die Art und Weise untersuchen, wie diese Gassen aufgewertet werden können, um sie „öffentlicher“ werden zu lassen, zugänglich für alle, und um sie mit Hilfe einiger strategischer Abkürzungen zu vervollständigen.

Die Parks sind nicht ausreichend in das Maschenwerk für die Fortbewegung integriert. Unter dem Blickpunkt der „sanften Mobilität“ werden sie wie „Restflächen“ behandelt. Sie erfordern jedoch eine stärkere Einbindung in ein Wegenetz für die Fußgänger, und zwar mit Hilfe von erkennbaren Querverbindungen, die die Parks durchqueren. Die Beleuchtung muss ausreichen, um die Wegstrecke aus ihrem Versteck zu befreien und um Nutzer anzuziehen.

Unter Berücksichtigung dieser Eigenschaften muss die nächste Phase der Studie ein besonderes Augenmerk auf die Fußgänger und auf die Entwicklung von Räumen für die Fußgänger richten, sei es in Form von Zielen für diese Fortbewegungsart oder in einer anderen Form.

## ABBILDUNG 15 FUSSGÄNGER

## 7.2. Qualitative und räumliche Analyse



Klosterstraße:

Wenn die Fußgänger so zahlreich sind, muss ihnen unbedingt mehr Raum gegeben werden.



Herbsthaler Straße:

Selbst im städtischen Randbereich gehört zum Straßenbau (oder müsste auf natürliche Weise dazu gehören) auch der Bau von Gehwegen, eines Fahrradwegs und einer Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln.



Hookstraße:

Zur Gestaltung einer Straße gehört eine gleichberechtigte Behandlung der verschiedenen Verkehrsmittel und der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer. Hier ist der Gehweg so schmal, dass er für den Fußgänger nicht benutzbar ist und nur dazu dient, die Pfosten von der Fahrbahn zu trennen.

## 8. Fahrradfahrer

### 8.1. Struktur des Fahrradwegenetzes

Eupen ist eine kompakte Stadt mit einem bebauten Gebiet geringer Ausdehnung, fast zu klein, um die Entwicklung eines Fahrradwegenetzes zu begünstigen. Die Hauptstraßen des Straßennetzes eignen sich kaum zum Radfahren. Dies liegt an der geringen Fahrbahnbreite der Straße und an einem in Bezug auf die Erwartungen der Radfahrer hohem Verkehrsaufkommen. Das Gemeindegebiet ist außerdem wegen der topographischen Trennung zwischen der Ober- und der Unterstadt und wegen des Einschnitts durch die Bahnlinie zwischen Eupen und Kettenis benachteiligt.

Unter Berücksichtigung der Geographie haben die folgenden Fahrtziele das größte Potenzial für eine Fortbewegung mit dem Fahrrad:

- Industriezone der Herbsthaler Straße,
- Kettenis,
- die Verbindungen mit den Nachbarorten im Umkreis von 5 km (Welkenraedt, Baelen, Membach),
- der Zugang zum Stadtzentrum,
- der Zugang zu den Bildungseinrichtungen.

Die Förderung des Fahrrads als Fortbewegungsmittel schließt auch die Bereitstellung sicherer und angenehmer Wegstrecken in Bezug auf die genannten Fahrtziele mit ein.

In der Fortsetzung des KMP müssen zwei Optionen untersucht werden:

- Ermutigung zur Benutzung des Fahrrads auf den Hauptachsen des Straßennetzes, indem die Fahrspuren neu auf die einzelnen Verkehrsteilnehmer verteilt werden.
- Systematische Förderung paralleler und damit sichererer Wegstrecken durch die Stadtviertel, um die Verkehrserzeuger zu verbinden.

Die erste Option stößt wegen der Fahrbahnbreite der Straßen, die es nicht immer ermöglicht, das Fahrrad vor dem übrigen Verkehr zu schützen, auf Schwierigkeiten, die zweite Option wegen dem Problem der Überquerung der Hauptachsen, wegen einer geringen Sichtbarkeit der Wegstrecken und im Blick auf eine Zugänglichkeit der Einrichtungen von „hinten“, weil diese prinzipiell auf die Hauptverkehrsstraßen hin ausgerichtet sind.

## ABBILDUNG 16 RADFAHRER

## 8.2. Qualitative und räumliche Analyse



Handelszentrum Carrefour:

Zur Förderung des Fahrrads gehören die systematische Planung des Zugangs über Radwege und gute Bedingungen zum Abstellen der Fahrräder. Die Aufwertung des Fahrrads schließt auch ein, ihm den besten Zugang zu verschaffen, statt ihm einen Platz zu reservieren, der wie im vorliegenden Fall weit vom Eingang entfernt liegt und kaum sichtbar ist.



Herbesthaler Straße, Radwegverbindung Richtung Welkenraedt:

Die Überquerung der Autobahnbrücke ist für die Fahrradfahrer nach wie vor sehr heikel. Die Bodenmarkierung ist nicht ausreichend, um die Aufmerksamkeit der Autofahrer auf die Möglichkeit vorbeifahrender Radfahrer zu richten.



Stockbergerweg:

Kürzlich ausgeführte Fahrradwegmarkierung. In den verschiedenen Wohngebieten existieren mehrere solche Abschnitte. Deren Vernetzung muss jedoch noch geschaffen werden. Der Radfahrer ist nicht mehr geschützt, sobald er die Hauptachsen des Straßennetzes erreicht.

## 9. Unfallstatistik

Die Analyse der Unfälle auf Eupener Gebiet beruht auf zwei Quellen:

- das MAT, für die Verkehrsunsicherheitsstatistik,
- die Eupener Föderale Polizei, für die Unfallzahlen

### 9.1. Sicherheitskennzahlen

Das MAT hat eine zonenbezogene Methode definiert, mit deren Hilfe die Unfalldaten innerhalb der Wallonie in Form eines mathematischen Modells genutzt werden können. Dazu wurde eine Methode zur Identifizierung von „Hochrisikozonen“ entwickelt. Neben der Zahl der Unfälle auf einem bestimmten Abschnitt mit 100 m Länge, die für die kartographische Erfassung der „schwarzen Punkte“ des Straßennetzes berücksichtigt wird (drei Unfälle pro Jahr auf demselben Abschnitt von 100 m Länge), werden ebenso die Unfälle berücksichtigt, die innerhalb von 200 m von beiden Enden des betrachteten Streckenabschnitts geschehen, jedoch mit einer Gewichtung, die mit der Entfernung abnimmt. Dasselbe Prinzip wird auch zeitlich angewendet: Den Unfällen eines bestimmten Monats werden die Unfälle der fünf vorangehenden und nachfolgenden Monate hinzugerechnet, wobei jeweils ein Koeffizient verwendet wird, der mit zunehmendem zeitlichen Abstand parabolisch geringer wird. Der daraus errechnete Wert wird „Unsicherheitsindex“ genannt. Wenn dieser Index über 2,4 liegt (was weitgehend der früheren Definition des „schwarzen Punkts“ entspricht), wird der betroffene 100 m-Abschnitt als Hochrisikozone (HRZ) bzw. „rote Zone“ qualifiziert. Bei einem Wert zwischen 1,2 und 2,4 wird der 100 m-Abschnitt als Mittelrisikozone (MRZ) betrachtet. Dabei ist zu beachten, dass **nur die Unfälle berücksichtigt werden, die mit Körperverletzungen einhergehen.**

Der Durchschnitt dieser Werte wird über einen Zeitraum von fünf Jahren errechnet und ergibt so einen Fünfjahresindex für jeden 100 m-Abschnitt einer Straße. So ist es möglich, die Anzahl und Ausdehnung der „roten Zonen“ zu ermitteln und zu lokalisieren, indem auf die Unfälle der letzten fünf Jahre Bezug genommen wird.

Die Karte der Risikozonen auf den Straßen Eupens, die auf Basis des Fünfjahresindexes für 1996-2000 erstellt wurde, zeigt eine Hochrisikozone im Bereich des Autobahnanschlusses, die sich über eine Länge von 500 m erstreckt. Mittelrisikozonen werden auf der Herbesthaler Straße, auf der Achse Vervierser Straße – Aachener Straße, im Bereich Paveestraße – Kirchstraße – Bergstraße, auf der Ostumfahrung des Kehrwegs und auf der Ortsdurchfahrt der Unterstadt ausgewiesen. Sie bilden eine Gesamtlänge von 2.600 m. Dabei ist zu beachten, dass **nur die Nationalstraßen (Bezeichner „N“) in diesen Statistiken enthalten sind.**

## 9.2. Unfallanalyse

Von 1997 bis 2001 hat die Polizei auf Eupener Gemeindegebiet 362 Unfälle gezählt.

Es werden nicht alle Unfälle systematisch bei der Polizei registriert. Die Meldung von Unfällen mit reinem Sachschaden ist nicht Pflicht.

Die Mehrheit der von der Polizei registrierten Unfälle hat nur Sachschäden verursacht. Ein Drittel der Unfälle führte zu Körperverletzungen (Leichtverletzte, Schwerverletzte und Tote).

Bei vier Unfällen wurden Personen getötet, bei 22 gab es Schwerverletzte und bei 100 Unfällen Leichtverletzte.

Eine Analyse des jeweiligen Orts und der Art der Unfälle ergibt den Anschein, dass die Mehrzahl der Unfälle mit Sachschäden sich auf den stark befahrenen Straßen ereignet haben, und zwar auf den Nationalstraßen (N 67, N 61, N 629, N 68) an deren Kreuzungen. Die Kreuzung der zwei Hauptachsen Aachener Straße und Hookstraße bildet den Punkt mit den höchsten Unfallzahlen; dort wurden 21 Unfälle gezählt.

Dagegen haben sich die **Unfälle mit Körperverletzungen weitgehend in den verkehrsarmen Straßen der Stadtviertel ereignet**. Es lässt sich annehmen, dass es dort auch Unfälle mit Sachschäden gab, die jedoch nicht der Polizei gemeldet wurden.

Die Verallgemeinerung der Tempo-30-Zonen und Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung erweisen sich als notwendig, um die Verkehrsunsicherheit dieser verkehrsarmen Straßen zu beheben.

Mehrere Einmündungen sind besonders unfallträchtig (sie sind jeweils mit der Anzahl von Unfällen während fünf Jahren angegeben):

- Aachener Straße / Hookstraße: 21
- Kirchstraße / Klötzerbahn: 16
- Rotenbergplatz: 14
- Haasstraße / Malmedyer Straße / Frankendelle: 11
- Oestraße / Haasstraße / Olengraben: 11
- Olengraben / Bergkapellstraße/N 67: 10
- Judenstraße / Kehrweg / Schönefelderweg: 9
- Werthplatz: 7
- Hochstraße / Herbesthaler Straße: 7
- Herbesthaler Straße / Autobahnanschluss A3 / Straße nach Baelen: 6

Dabei ist zu beachten, dass in die Hälfte der Unfälle mit Körperverletzungen private PKW verwickelt sind. Fast ein Drittel dieser Unfälle betrifft Moped-/Motorradfahrer, 10% Fußgänger und 9% Fahrradfahrer.

## ABBILDUNG 17 UNFALLSTATISTIK

## 10. Parkplätze

### 10.1. Angebot und Verwaltung

Das Parkplatzangebot im Stadtzentrum zeichnet sich durch zahlreiche Parkmöglichkeiten aus. Es gibt eine sehr gute Versorgung aller Gebiete, aber jeweils nur Bereiche mit geringer Kapazität (seitliches Parken am Straßenrand oder Parkmöglichkeiten mit mehreren, aber nicht zahlreichen Plätzen; maximal 130 Plätze an ein und demselben Ort, wie am Werthplatz). Diese Situation begünstigt den Verkehr zur Parkplatzsuche, um möglichst nahe am Ziel parken zu können.

Der kostenpflichtige Bereich (Tarife A/A1 und B) ist klein. Das Kurzzeitparken (Tarife A oder A1, bis zu 1h oder 1h30 Parkzeit) berührt nur die Straßen mit regem Gewerbe und nicht deren unmittelbare Umgebung. Die Aufteilung zwischen den kostenpflichtigen und den kostenlosen Parkplätzen im Handelszentrum bzw. in der unmittelbaren Umgebung (abgesehen von den privat bewirtschafteten Parkplätzen) erfolgt zu gleichen Teilen (jeweils etwa 600 Parkplätze).

Die an einem Tag mit starkem auswärtigem Verkehr (3. Oktober 2002, Tag der deutschen Einheit, an dem die deutschen Besucher, die an diesem Tag frei hatten, eine starke Nachfrage nach Langzeitparkplätzen verursachten) erfasste Belegung zeigt, dass das Angebot gegenüber der Nachfrage eine ausreichend große Kapazität aufweist.

## ABBILDUNG 18 PARKPLATZANGEBOT

## 10.2. Rotationsrate und Parkdauer

Die Rotationsrate ist die durchschnittliche Anzahl von Fahrzeugen pro angebotenem Parkplatz und Tag. In den Handelszentren steht die Rate für die Anzahl von Kunden bzw. Besuchern pro angebotenem Parkplatz.

Im Stadtzentrum wurden drei Zonen definiert, um klassische Parkplatzuntersuchungen durchzuführen: Erhebung jedes geparkten Fahrzeugs in einem definierten Bereich, und zwar halbstündlich zwischen 7:00 und 19:00 Uhr. Die Rotationsraten, die durch die Verarbeitung der gewonnenen Daten gefunden werden können, zeigen die Funktionsweise der einzelnen Zonen. Mit einem Wert von 6 bis 8 je nach Zone sind die Rotationsraten für eine Stadt dieser Größe hoch (es handelt sich auch hier um einen Tag mit hohem Zustrom, den 3. Oktober 2002, Tag der deutschen Einheit), trotz der großen Zahl der „Langzeitbesucher“ aus Deutschland. Dieses Ergebnis ist im Allgemeinen gut für den Handel (ein Parkplatz steht für 6 bis 8 potenzielle Kunden), wirkt sich aber negativ auf den Verkehr aus (starke Verkehrserzeugung). Es ist ebenso der großen Nähe des Angebots zuzuschreiben, die kurze Fahrstrecken mit dem Auto (statt zu Fuß zu gehen) auf ein Vielfaches steigert, weil es immer möglich ist, einen Parkplatz „vor der Tür“ zu finden. Diese Verfügbarkeit des bestehenden Angebots erzeugt wiederum eine Besorgnis im Blick auf die Möglichkeit, überall und jederzeit parken zu können.

Die Zusammensetzung der Parkplatzbenutzer ermöglicht es, für jeden Zeitpunkt eines Tages die jeweilige Parkdauer und den Anteil der verschiedenen Benutzerkategorien zu ermitteln (Kurzzeit-, Mittelzeit-, Langzeit- und Dauerparker). Dies liefert wichtige Informationen zur Nutzung der angebotenen Parkplätze durch die Autofahrer.

- **Zone 1: Rathaus – Paveestraße – Marktplatz – Klosterstraße:**  
70% der Benutzer bleiben hier weniger als 1h30'. Deren gesamte Parkdauer (Verbrauch des Angebots in Platzstunden, d. h. Parkplätze x Stunden) beträgt jedoch nur ein Drittel dieser Zeit. Außerdem gibt es einen großen Anteil von Pendlern (6 bis 12 h) oder Halbtagspendlern (3 bis 6 h), die zusammen mit den Anwohnern und den zahlreichen nächtlichen Besuchern mehr als 50% der Platzstunden verbrauchen.
- **Zone 2: Klötzerbahn – Gospert:**  
Das Kurzzeit- und Mittelzeitparken (bis 3 h) funktioniert gut, wobei etwa 85% der Benutzer mehr als 50% der Platzstunden verbrauchen. Das Angebot ist jedoch durch eine starke und zähe Belegung durch die Fahrzeuge der Anwohner eingeschränkt, die vormittags anwesend sind, die Parkplätze nur langsam freigeben und bereits am frühen Nachmittag zurückkehren.
- **Zone 3: Aachener Straße – Hookstraße:**  
Diese Zone zeigt beim Verbrauch in Platzstunden ein Gleichgewicht von 50 zu 50% zwischen den Kurzzeit- und Mittelzeitparkern einerseits (bis zu 3 Stunden) und den Langzeitparkern andererseits (einschließlich Einfahrten, Ausfahrten und Dauerparker). Die erste Gruppe umfasst drei Viertel der Benutzer. Die Anwohner geben die Plätze ziemlich langsam frei, belegen sie aber erst wieder am Ende des Tages.

Diese Erhebungen zeigen, dass die Parkplätze des Bereichs mit regem Handel nicht so genutzt werden wie sie es sollten. Im Allgemeinen könnten 30 bis 40% des Parkplatzangebots auf bessere Weise verwaltet werden. Bei gleicher Anzahl von Kunden könnte die Fläche von mehr als 100 Parkplätzen zugunsten der Fußgänger oder der Schaufenster der Läden freigegeben werden.

## ABBILDUNG 19 PARKPLATZUNTERSUCHUNGEN 1/2

ABBILDUNG 20 PARKPLATZUNTERSUCHUNGEN 2/2

## 11. Verzeichnis der Projekte und der Entwicklungsmöglichkeiten

### 11.1. Geplante Einrichtungen

- 1 Bau eines neuen Rathauses (~80 Arbeitsplätze) – Standort noch unbekannt
- 2 Bau eines neuen Justizpalastes (~100 Arbeitsplätze) – Standort noch unbekannt
- 3 Errichtung eines neuen Bushofs – Standort noch unbekannt

### 11.2. Stadtentwicklungsprojekte

- 4 Erschließungsprojekt Eichenberg, für 12 Wohnungen
- 5 Erschließungsprojekt Nöreth, für 35 Wohnungen
- 6 Erschließungsprojekt Grasbenden Kettenis, für 19 Wohnungen
- 7 Erweiterung der Industriezone zwischen der neuen Zone und dem Kaufhaus Carrefour, auf einem Gelände von etwa 35 ha und für eine bebaute Fläche von 25 ha

### 11.3. Projekte aus kommunalen Raumordnungsplänen

Für die folgenden Zonen muss ein Kommunalraumordnungsplan erstellt werden, um eine Zweckbestimmung festzulegen:

- 8 Hintergrundbereich Kirchstraße/Hufengasse: Altenwohnungen
- 9 Häuserblock Paveestraße/Klosterstraße/Rathausplatz: Wohnungen und Parkplätze
- 10 Borngasse, ebene Fläche zwischen Schulstraße und Untere Ibern: Wohnungen
- 11 Klinkeshöfchen: Wohnungen und Parkplätze in der 2. Zone, hinter der Vervierser Straße und der Paveestraße
- 12 Häuserblock Simarstraße/Aachener Straße/Bahnlinie SCNB: verschiedene mögliche Projekte (Rathaus, Justizpalast, Bushof, Kreisverkehr Hookstraße/Aachener Straße/Bahnhofstraße)

### 11.4. Projekte für Eingriffe in das Straßennetz

- 13 Endgültige Gestaltung der Herbesthaler Straße
- 14 Kreisverkehr Industriestraße / Herbesthaler Straße
- 15 Kreisverkehr Hochstraße/Herbesthaler Straße
- 16 Umgestaltung „Gemehret“ in Zone 30
- 17 Gestaltung der Monschauer Straße
- 18 Verbindungsstraße Bergstraße/Hufengasse/Rotenberg über das Krankenhaus, Unterdrückung des Verkehrs durch die Hufengasse, Verbesserung der Zufahrt zum Krankenhaus, Erweiterung der Parkplätze...
- 19 Pappelweg als Einbahnstraße Richtung Stendrich
- 20 Gestaltung „Hostert“ (neues Profil)
- 21 Gestaltung der Heggenstraße als Wohnzone sowie als Einbahnstraße in Richtung Aachener Straße
- 22 Umgestaltung des Siebeponiswegs, zweispurig mit Radwegmarkierungen
- 23 Umgestaltung der Hochstraße zwischen der Herbesthaler Straße und der Vervierser Straße in Richtung Baelen
- 24 Radwegmarkierungen auf den folgenden Straßen: Stendrich ab dem Kreisverkehr, Rotenberg, Bergstraße, Auf'm Bach, Klötzerbahn, Schulstraße, Kaperberg, Werthplatz, Holfert, Bahnhofstraße, Aachener Straße, Vervierser Straße bis zum Kreisverkehr (für 2003 vorgesehene Arbeiten)

ABBILDUNG 21

## 12. Zusammenfassung

Am Ende der Diagnosephase sind die wichtigsten Merkmale, die man sich merken sollte und die den Fortgang der Studie orientieren werden:

- Eupen, eine kompakte Stadt, ist ideal für Fußgänger. Die Konzentration der geschäftlichen Aktivitäten, die Nähe der Dienstleistungen und die verkehrsfreien Gassen sind Trümpfe, die die Stadt für Fußgänger sehr attraktiv machen. Gegenwärtig werden diese Vorteile zu wenig genutzt, weil es einfach ist, mit dem Auto zu fahren und zu parken. Einige Gehwege sind nicht ausreichend und schlecht angelegt. Auch das Potenzial der Parks muss entwickelt werden.
- Das Entwicklungspotenzial ist für das Fahrrad stärker limitiert als für den Fußgänger: Gefälle, eine "zu kleine" Stadt, schmale Straßen usw. bilden jeweils Hindernisse für das Fahrrad. Dagegen ist eine mögliche Entwicklung weg von den Verkehrsachsen zu untersuchen.
- Die Unfallrisiken sind in den Stadtvierteln zu hoch. Die Verhaltensweisen der Autofahrer vertragen sich nicht mit einer Förderung des Zufußgehens und des Fahrrads und schaden außerdem den Kindern.
- Die Auslegung der Herbsthaler Straße ist unbefriedigend. Diese breite Straße hat die Funktion einer Hauptzufahrt zur Stadt, ohne so auszusehen. Fußgänger, Radfahrer und Busbenutzer werden dort nicht ausreichend berücksichtigt.
- Entgegen einer weit verbreiteten Meinung stellt der LKW-Verkehr keine besondere Problematik dar, weil er sich innerhalb der üblichen Durchschnittswerte bewegt. Die einzige Ausnahme bildet dabei die Herbsthaler Straße: die Industriezone erzeugt offenkundig einen starken Verkehr mit Schwerfahrzeugen. Die Stadt Eupen ist dabei, die Folgen ihrer Entwicklung zu spüren.
- Das Parkplatzangebot ist bedeutend; und die Versorgung des Stadtgebiets ist vollständig. Die gegenwärtige Bewirtschaftung begünstigt die Dynamik des Handels (hohe Rotationsrate), fördert jedoch auch die Benutzung des Autos für kürzeste Fahrten, und macht sich das vorhandene Potenzial nicht ausreichend zunutze. Im Vergleich zu anderen Stadtzentren könnten 30 bis 40% der Parkplätze in einer besseren Weise genutzt werden, ohne dass dies negative Folgen für die Benutzer hätte. Es gibt also Spielraum zur Verbesserung, umso mehr als das gegenwärtige Angebot selbst an Tagen mit außergewöhnlicher Nachfrage „ausreicht“.
- Der Verkehr wird „intern“ erzeugt. Eupen hat nur einen geringen Durchgangsverkehr. Die Stadt verdankt ihren Verkehr und die daraus entstehenden Probleme weitgehend dem Verhalten seiner Einwohner und seiner Besucher. Das Verkehrsaufkommen ist jedoch trotzdem begrenzt und der aus dem Verkehr entstehende Druck kontrollierbar.
- Die Beschaffenheit mehrerer öffentlicher Flächen ist nicht völlig vollendet: Die Klosterstraße und die Paveestraße haben als Fußgängerzone eine Rolle zu spielen, der Josephine-Koch-Park könnte sein Attraktivitätspotenzial stärker ausbauen, der Werthplatz sucht noch eine Aufgabe, die Aachener Straße ist beinahe eine Hauptstraße usw. Für diese Flächen müssen die Vorschläge das Gleichgewicht zwischen Verkehrsfunktion und gemeinschaftlicher Verwendung wiederherstellen.
- Besondere Aufmerksamkeit muss der Planung und der Gestaltung der „Eroberungsgebiete des Automobils“ gewidmet werden, deren kurz- und langfristige Auswirkungen auf die Mobilität von großer Bedeutung sind.

Diese Liste bildet die Leitlinie des KMP für die folgenden Phasen, das heißt die Festlegung der Ziele für den KMP und dann für den Mobilitätsplan selbst (Leitschema für Verkehrsbewegungen und Parkplätze, detaillierter Plan für die Organisation der Verkehrsbewegungen und der Parkplätze, Aktionsprogramm).

Im Blick auf die Schlussfolgerungen der Diagnose wird der Mobilitätsplan gut daran tun, die Maßnahmen auf einige größere und zukunftsorientierte Projekte zu konzentrieren (zum Beispiel Strategie für den Bushof und Einrichtung einer Fußgängerzone), anstatt zu versuchen, bestimmte Verkehrsprobleme zu lösen, die mehr subjektiv als objektiv erscheinen.