



Kommunaler Mobilitätsplan der Stadt Eupen

Zwischenbericht betreffend die Phase II:
Ziele und Themen
November 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. scri

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. scri
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

Einführung	1
Thema Nr. 1 – Die Innenstadt als symbolträchtiger Ort des Lebens	3
Thema Nr. 2 – Verbreitungsgebiete des Automobils	5
Thema Nr. 3 – Das Bahnhofsviertel	7
Thema Nr. 4 – Grünanlagen und beruhigte Wege in der Stadt	9
Thema Nr. 5 – Die Entwicklung des Straßennetzes	11
Thema Nr. 6 – Zwänge der Logistik	13
Thema Nr. 7 – Eupen und ihre Nachbarn	15
Zusammenfassung der Ziele	17

Einführung

Gegenstand des Auftrages

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

Die Ausarbeitung des KMP verläuft in drei Phasen:

Phase I – Bestandsaufnahme und Diagnose der Situation

Phase II – Definition der Ziele des KMP

Phase III – 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 Region Wallonien, 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.

Gegenstand des Dokuments

Dieses Dokument präsentiert Phase II – Definition der Ziele des KMP.

Als Zwischenphase in der Entwicklung eines kommunalen Mobilitätsplanes (KMP) orientiert sich die Definition der verfolgten Ziele an der Diagnosephase, welche das Entwicklungspotential und die Funktionsmängel der Mobilität in Eupen offenbart hat.

Von den nachstehend aufgeführten **allgemeinen Zielen** des KMP-Prozesses ausgehend stellen die in diesem Dokument beschriebenen Ziele die kurz- und langfristig erwünschte Situation dar:

Im Bereich Mobilität und Zugänglichkeit verfolgt der KMP folgende konkrete Ziele:

- Organisation auf Gemeindeebene eines einheitlichen, multimodalen, strukturierten und ordentlich ausgedehnten Personen- und Warenbewegungssystems;
- Lösen des Zugänglichkeitsproblems zu den stark frequentierten Orten, vor allem für Personen mit eingeschränkter Mobilität und mit niedrigem Einkommen;
- Förderung des Zu-Fuß-Gehens und Radfahrens (sanfte Mobilität / nahe Mobilität) sowie der öffentlichen Verkehrsmittel, Förderung eines vernünftigen Gebrauchs des Autos und der Intermodalität.

Im Bereich Verkehrssicherheit hat sich der KMP die Reduzierung der Anzahl und der Schwere der Verkehrsunfälle als Ziel gesetzt.

Im Bereich Lebensqualität sind die Hauptziele:

- verbesserte Attraktivität der Fußgängerbereiche, Förderung der Entwicklung der sogenannten «stehenden» Aktivitäten (lokales Leben) im öffentlichen Raum der städtischen Zentren;
- Reduzierung der Belastungen (Lärm, Luftverschmutzung...)

Anmerkung zur Methodik

Im ersten KMP-Bericht wurde die Diagnose in Form einer Auswertung für jede Fortbewegungsform vorgestellt. Dieser zweite Bericht dagegen gliedert die Ziele in sieben Querthemen. Durch diese Vorgehensweise wird nun eine bessere Verknüpfung der Mobilitätsthematik mit den anderen urbanen Komponenten ermöglicht. Außerdem werden dadurch die Herausforderungen und die politischen Konsequenzen mancher Vorschläge anschaulicher.

Im Hinblick auf eine Verknüpfung zwischen Stadtentwicklung und nachhaltiger Mobilität widmet sich diese Untersuchungsphase jedem der sieben Themen und beinhaltet:

- **Einleitende Bemerkungen**, welche der in dem Thema angesprochenen Mobilitätsthematik einen Rahmen bieten sowie eventuelle Entwicklungszwänge und unbekannte Elemente nennen ;
- Die **Funktionsmängel** als Synthese der gemäß der Thematik neu aufgenommenen Diagnoseelemente;
- Die für jedes Thema charakteristischen **Herausforderungen**, welche die für die Planung bestimmten Leitpunkte beinhalten;
- Die bekannten **Projekte** und das erkannte **Potential** für die Entwicklung der themenbezogenen Elemente;
- Die themeneigenen **Ziele**, die durch die Umsetzung des KMP erreicht werden sollen;
- Einige unverbindlich erwähnten Maßnahmen bzw. **Anwendungshilfen**, deren Machbarkeit, Akzeptanz und Effizienz auf jeden Fall noch zu untersuchen sind.

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 den Abschlussbericht, die ihm während der Sitzung vorgelegt werden.

Seit dem Diagnosebericht hat sich die Studie wie folgt abgespielt:

- Präsentation der Diagnose vor dem Entwicklungsausschuss und Validierung der Diagnose durch den Ausschuss unter Berücksichtigung einiger Bemerkungen – 18. Dezember 2002
- Endgültige Fassung des Diagnoseberichtes, Einfügen der Bemerkungen des Entwicklungsausschusses, Übersetzung – Januar/Februar 2003
- Ausarbeitung der vorläufigen Fassung des Berichtes « Ziele » zwecks Präsentation am 25. März – März 2003
- Ergänzungen der ersten Version, Übersetzung und endgültige Fassung des Phase II-Berichtes « Ziele und Herausforderungen » - August 2003

Thema Nr. 1 – Die Innenstadt als symbolträchtiger Ort des Lebens

Einleitende Bemerkungen :

Dieses Thema verbindet die Gestaltung der öffentlichen Räume mit den Elementen, die Bestandteil der Identität und der Ausstrahlung Eupens sind. In der Innenstadt wird der Raum zwangsläufig mehr begehrt als irgendwo anders und gerade die dortige Konzentration führt eben zur Belebung der Straßen (Vorteil) und zu ihrer Überfüllung (Nachteil). Die Fusion zwischen Verkehrsformen und Verkehrsaufkommen, Parkmöglichkeiten, Raumart, Übernahmemöglichkeiten der Räume durch die Fußgänger, Handelsaktivitäten und Elementen aus dem Kulturerbe ist vielmehr in der Innenstadt als anderswo zu verwirklichen.

In diesem Thema sollen die gewünschte Gestaltung der Straßen und Plätze (welche Straßen zum Ring bzw. zur einfachen Straße umgestaltet werden sollen), die Umgestaltungsmodelle und ein Parkkonzept für die Innenstadt definiert werden und es soll die Servicequalität der öffentlichen Verkehrsmittel verstärkt werden.

Funktionsmängel:

- Der urbane Vorteil aus dem Nebeneinander der Mittel und Aktivitäten wird zu wenig ausgenutzt: das Auto bleibt überall alleiniger Herrscher über wertvolle Räume, die ihm vorbehalten werden.
- In der Innenstadt fällt es den Fußgängern schwer, verschiedene Räume in möglicherweise sehr günstigen Lagen zu übernehmen.
- Durch das Langzeitparken werden zahlreiche Räume blockiert, die für Handel, Einwohner und Kundschaft ein sehr wertvolles Gebiet darstellen.

Herausforderung:

- Festigung des Zentrums: Ladendichte, Belebung der öffentlichen Räume, Attraktivität für die Fußgänger.
- Verknüpfung der Zentren und Einrichtungen, die eine Zentralität schaffen (Behörden, Dienste, Handel, Knotenpunkte der öffentlichen Verkehrsmittel).

Projekte, Potentiale

- Planung neuer Verwaltungsinfrastrukturen: Rathaus, Gerichtsgebäude.
- Planung eines neuen Bushofes.
- Sanierung einiger Häuserblocks im Zentrum.

Ziele:

- Es soll mehr öffentlicher Raum für Stadtbelebung und Fußgänger freigegeben werden.
- Verstärkung der Fußgängerwegenetze im Zentrum.
- Verbesserung der Zugänglichkeit durch eine Parkpolitik, die der Vitalität des Zentrums angepasst ist (sich für den Kunden entscheiden, Langzeitparken begrenzen).
- Den störenden Verkehr im Zentrum reduzieren.
- Einrichtung eines lebhaften, multimodalen, in der Innenstadt integrierten Austauschzentrums (urbanen Raumes für die optimisierte Verbindung zwischen verschiedenen Transportmitteln).

Mögliche Anwendungshilfen:

- Zeitlich begrenztes und gebührenpflichtiges Parken für die Pendler.
- Im Zentrum soll der öffentliche Raum so gestaltet werden, dass er sich von der übrigen Stadt deutlich abhebt und eine Synergie mit den Ladengeschäften entwickelt (Fußgängerzone bzw. Mischzone mit Fußgängerpriorität?).
- Die öffentlichen Verkehrsmittel und die Berücksichtigung der „sanften Mobilität“ sollen das Herzstück des Festigungsprozesses des Zentrums werden.

Bilder zum Thema Nr. 1 – Die Innenstadt als symbolträchtiger Ort des Lebens



Der Marktplatz 1920. Öffentliche Räume, die Verkehrsbewegungen und Belebung durch die Fußgänger begünstigen.



Der Marktplatz heute. Das Zentrum sieht seine Rolle durch die auf das Auto basierende Zugänglichkeit abgeschwächt.



Klötzerbahn. Ein schattiger Platz, von dem nur die Autos wirklich profitieren können.

Thema Nr. 2 – Verbreitungsgebiete des Automobils

Einleitende Bemerkungen :

Die Entwicklung Eupens erfolgt teilweise gemäß eines Erschließungskonzeptes, das eng mit dem Automobil verbunden ist. Diese urbane Entwicklungsform ist in den Entwicklungsgebieten wie Gewerbegebiet (Herbesthaler Straße) und Siedlungsgebiete deutlich erkennbar.

Diese urbane Entwicklungsform hat schwerwiegende Folgen für die Verkehrsbewegungen, ob es die zu fahrenden Strecken, die Wahl des Transportmittels, die Organisation in der Familie, die Lebensqualität oder die indirekten Kosten für die Allgemeinheit betrifft.

Für das Gewerbegebiet sollte man sich zum Beispiel fragen: Wie kann man eine solche Entwicklung managen, worauf sollte man bei der Gestaltung, der Zugänglichkeit, der LKW-Problematik, der Sicherheit achten, handelt es sich für die Allgemeinheit um eine beabsichtigte oder eruldete Entwicklung?

Folgende Fragen sollten z.B. für die Siedlungsgebiete gestellt werden: sollen grundsätzlich Radfahrer Einbahnstraßen in der Gegenrichtung befahren dürfen, soll ein Zonensystem eingeführt werden, soll es trotz Parzellenaufgliederung durchgehende Geh- und Radwege geben? Wie soll das Mindestangebot an öffentliche Verkehrsmittel aussehen? Wie soll die Parkpolitik in diesen Gebieten entwickelt werden?

Funktionsmängel:

- Größere Entfernungen für zahlreiche Verkehrsbewegungen aufgrund der Stadterweiterung und der Zonenspezialisierung.
- Bedarf an neue, über das ganze Gebiet verstreute Einrichtungen, daher höhere Kosten für die Allgemeinheit sowie soziale und räumliche Abtrennung.
- Kreislauf der Unsicherheit: mehr Autos, daher mehr Unsicherheit, daher weniger Anhänger der « sanften » Verkehrsmittel, daher noch mehr Autos...

Herausforderungen:

- Die Stadterweiterung begrenzen, um den obligatorischen « Griff zum Auto » zu vermeiden.
- Die Entwicklung der Kinder und deren Unabhängigkeit hinsichtlich der Mobilität fördern, indem die verkehrsbedingten Gefahren begrenzt werden. Neuere Untersuchungen haben den Zusammenhang zwischen der Entwicklung eines fünfjährigen Kindes (spielen, Entscheidungen treffen, soziale Kompetenz, physische Mobilität sowie Selbstständigkeit) und seiner Bewegungsfreiheit auf der Straße verdeutlicht. Je öfters sich ein Kind auf der Straße aufhalten kann, ohne vom Verkehr übermäßig gefährdet zu werden, um so vollständiger und schneller wird seine Entwicklung sein.

Projekte, Potentiale

Die meisten Bauprojekte betreffen die Verbreitungsgebiete des Automobils. Ohne begleitende Maßnahmen widerspricht diese Entwicklung den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung.

Ziele:

- Den durch die Einzelbauweise erzeugten Verkehr reduzieren.
- In den Verbreitungsgebieten des Automobils Alternativlösungen für das Auto attraktiver gestalten, um die Mobilität derer zu verbessern, die auf das Auto verzichten.
- Das Zu-Fuß-Gehen, das Rad- und Busfahren durch Informations- und Erziehungsmaßnahmen aufwerten.

Mögliche Anwendungshilfen:

- Allgemeine Ausdehnung der Zonen 30.
- Durchgehende Fußgängerwege und Verschönerung der öffentlichen Räume.
- Einrichtung von Abkürzungen und « eingeschränkten Einbahnstraßen » (Gegenverkehr erlaubt) für Radfahrer.

Bilder zum Thema Nr. 2 – Verbreitungsgebiete des Automobils



Herbesthaler Straße. Unter dieser Form ist diese Verkehrsachse wohl kaum fußgänger- und radfahrerfreundlich.



In einem solchen Viertel sollten Kinder auf der Straße sicher spielen können. Trifft es hier zu?



Die Entwicklung der Siedlungsgebiete: von Anfang an sollte die multimodale Anbindung fester Bestandteil der Planung sein.

Thema Nr. 3 – Das Bahnhofsviertel

Einleitende Bemerkungen :

In sehr vielen europäischen Städten befindet sich das Bahnhofsviertel in einer Phase der kompletten Sanierung und der Verdichtung. Aufgrund der verkehrsbedingten Staus und der autobedingten Belastungen wird die Attraktivität der Umgebung der Bahnhöfe immer offensichtlicher.

Eupen besitzt einen End- bzw. Kopfbahnhof, so dass die Attraktivität des Schienenverkehrs nicht sofort offenkundig ist. Für Mittelstrecken in Richtung Lüttich – Brüssel ist das Angebot jedoch sehr konkurrenzfähig.

In Eupen haben die Behörden die Wahl zwischen der Festigung dieses Stadtviertels oder der Offenhaltung der Festigungsmöglichkeiten bis in 10 oder 20 Jahren. Angesichts dieser Alternativen sollte man sich z.B. folgende Fragen stellen:

- Wie kann man dieses Stadtviertel aufwerten, das heute ein « Randgebiet » ist, obwohl zwei üblicherweise wichtige Faktoren der urbanen Dynamik vorhanden sind : der Bahnhof und ein sehr großes Einkaufszentrum?
- Soll über den Bahnlinien ein Übergang geschaffen werden und soll man die Erschließung eines im Norden der Bahnlinien gelegenen Stadtviertels in Betracht ziehen? Eine bessere Darstellung der Verbindung zwischen dem Bahnhof und den Hauptverkehrsachsen in Eupen wäre ebenfalls wünschenswert.

Funktionsmängel:

- Der Bahnhof befindet sich in einer Randlage.
- Das Einkaufszentrum ATC ist schlecht wahrnehmbar.

Herausforderung:

- Anbindung des Stadtviertels an die restliche Stadt.
- Entwicklungspotential des Stadtviertels jenseits der Bahnlinien (Richtung Kettenis).

Projekte, Potentiale

- Zur Zeit wird der Bahnhof wenig frequentiert. Es besteht ein Steigerungspotential der Nachfrage. Es betrifft hauptsächlich die Verbindung nach Verviers / Lüttich, wobei die Verbindung nach Deutschland kaum ins Gewicht fällt. Ist die Entwicklung des Angebots vorstellbar?
- Durch die Ansiedlung des Einkaufszentrums ATC hat sich das Stadtviertel verändert, wobei sich die Aktivitäten (Wohnen, Empfang der Reisenden, Verkehr und durch das Einkaufszentrum entstehende Aktivitäten) neu positionieren sollten.

Ziele:

- Erhaltende Maßnahmen treffen, um eine koordinierte Entwicklung des Stadtviertels zu ermöglichen.
- Die Sanierung des hinter dem Einkaufszentrum gelegenen Bereichs fördern (Nordseite).
- Die multimodale Zugänglichkeit zum Bahnhof verbessern.
- Die Fußgängerwege aus allen Richtungen verbessern, wobei vor allem das Überqueren der Bahnlinien untersucht werden soll.

Bilder zum Thema Nr. 3 – Das Bahnhofsviertel



Das Bahnhofsgebäude sieht man schlecht und es wird nicht sofort als solches erkannt.



Durch die in diesem Stadtviertel gewählte Gestaltungsform wird die Umgebung des Bahnhofs privatisiert. Seine Rolle als Sammelpunkt öffentlicher Tätigkeiten verschwindet.



Eingang des Einkaufszentrums ATC. Entsteht hier eine neue Verbindung zwischen Bahnhof und Stadt?

Thema Nr. 4 – Grünanlagen und beruhigte Wege in der Stadt

Einleitende Bemerkungen:

Will Eupen über ein hochwertiges Fußgängerwegenetz verfügen, müsste nicht viel gemacht werden. Attraktive Lage, historische Spuren, Aussichtspunkte sind einige der Vorteile, auf die der KMP zurückgreifen kann, um das Zu-Fuß-Gehen aufzuwerten.

Funktionsmängel:

- Für den Fußgänger ist Eupen eine ideale Stadt. In dieser kompakten Stadt sind die Konzentration der Aktivitäten, die Nähe der Dienstleistungsanbieter sowie die autofreien Gassen für die Fußgänger sehr attraktiv. Heute werden diese Vorteile zu wenig genutzt, weil das Autofahren und das Parken unproblematisch sind. Manche Gehwege sind zu schmal und schlecht konzipiert.
- Das Grünanlagenpotential sollte auch entwickelt werden. Das Gassen- und Abkürzungennetz ist schlecht bekannt und manchmal nicht sehr übersichtlich.

Herausforderungen:

- Aufwertung und Vernetzung der räumlichen Qualitäten, der Straßen und Grünanlagen Eupens, als lebensqualitative und touristische Herausforderung.
- Entwicklung der Wege und derer Qualität, sowohl im Hinblick auf ihren Nutzen als auch auf ihren Freizeitwert.

Projekte, Potentiale

- Sanierung und Vernetzung der Grünanlagen (Klinkeshöfchen-Park, Josephine-Koch-Park).
- Neuorganisation der Einteilung strategischer Zonen aufgrund der Umsiedlungsplanung bestimmter Einrichtungen (Rathaus, Gerichtsgebäude, Bushof).
- Projekt eines ringförmigen Radweges.
- Neugestaltung der Parkmöglichkeiten und TEC-Haltestellen gemäß dem beruhigten Wegenetz.

Ziele:

- Entwicklung eines dichten und durchgängigen Netzes zwischen Stadtvierteln, zentralen Punkten, Schulen, Parkflächen, TEC-Haltestellen etc., unter Einbeziehung der Grünanlagen.
- Durch eine attraktive Gestaltung sollen die Durchgangsmöglichkeiten in den bebauten Zonen und den Grünanlagen verbessert werden.
- Aufwertung und Verschönerung der Fußgängerwege.
- Die Bedürfnisse der Fußgänger, der Radfahrer und der Personen mit eingeschränkter Mobilität sollen fester Bestandteil jeglicher Überlegung zur Mobilität werden.

Mögliche Anwendungshilfen:

- Harmonisches Einbeziehen der Landschafts- und Wasserelemente (Aussichtspunkte, Alleen, Wald, Kanal, Bach). Aus den Grünanlagen sollen hochwertige öffentliche Räume werden (symbolträchtige Orte daraus machen, über einen hohen Landschaftswert verfügen), die Übergänge zwischen Grünanlagen und Außenbereichen sollen sichtbar gemacht werden. Beschilderung anbringen.
- Verbreiterung der Gehwege im Bereich der Ladengeschäfte, Absenkung der Bordsteinkanten für die Personen mit eingeschränkter Mobilität und Kinderwagen.
- Durchgängige öffentliche Beleuchtung als Streckenmarkierung (Tröge, Brunnen).
- Bepflanzung, Stadtmöblierung.
- Sicherung der Fußgängerüberwege.
- Erweiterung der gesicherten Fahrradabstellplätze.

Bilder zum Thema Nr. 4 – Grünanlagen und beruhigte Wege in der Stadt



Die Gassen sind eine Bereicherung der Fußgängerwege in der Stadt.



Übergang zwischen Grünanlage und Straße: Schlüsselpunkte im Maschenwerk der «sanften» Wege, die sorgfältig behandelt werden sollten.



Durchquerung des Josephine-Koch-Parks: Abkürzungen als Verbindung der Kernpunkte außerhalb des Straßennetzes. Markierung, Beleuchtung und Sicherheit als notwendige Attraktivitätsfaktoren.

Thema Nr. 5 – Die Entwicklung des Straßennetzes

Einleitende Bemerkungen:

In diesem Thema soll die Straßenhierarchie gemäß Verkehrsformen und Verkehrsaufkommen neu definiert werden. Der Verkehr in einer Straße ist entweder ein Transitverkehr (die Straße dient dann zur Durchfahrt) oder er wird durch die Aktivitäten in dieser Straße (die Straße übt dann eine Austauschfunktion bzw. eine örtliche Funktion aus) erzeugt. Außerdem kann der Straßenraum der Ort sowohl motorisierter Bewegungen (Verkehrsfunktion) als auch « sanfter » Aktivitäten (Aufenthalts- bzw. Sozialisierungsfunktion) sein.

Um die Konfiguration des Netzes, das es schließlich einzuführen gilt, zu definieren, müssen die Vor- und Nachteile der möglichen Pläne der Verkehrsneuorganisation analysiert, die Konsequenzen im Bereich der Kapazität, der Zugänglichkeit und der Parkmöglichkeiten aus verschiedenen Sichten aufgezeigt und die Auswirkungen der Umfahrungsstraßen untersucht werden.

Herausforderungen:

- Frage der Zweckmäßigkeit einer Ringstraße um den urbanen Bereich, vor allem im Hinblick auf die Problematik der westseitigen Entlastung (Lascheterweg bzw. Durchfahrt des Klinkeshöfchen-Parks).
- Anpassung der Kreuzungen (Gestaltungsform und Steuerungseinrichtungen) an die Grundlagen des Netzmanagements unter Berücksichtigung der Fußgänger, Radfahrer und Busse.
- Sanierung der Durchfahrten in Wohngebieten (Kettenis).

Projekte, Potentiale

- Instandsetzung der Kreuzung Aachener Straße / Hookstraße.
- Rolle der Judenstraße: kann sie als Querachse dienen ? (Ost-West-Verbindung) ?

Ziele:

- Die Belastungen durch den Verkehr in der Innenstadt begrenzen, um die Nutzung des öffentlichen Raumes durch Besucher, Einwohner und Händler zu begünstigen: es handelt sich nicht nur um den Transitverkehr, sondern auch um den hausgemachten Verkehr, der durch das « Vor-der-Tür-Parken-Wollen » entsteht.
- Bessere Einteilung des Raumes unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Fußgänger/Radfahrer und der Anforderungen aus der vorhandenen Straßenstruktur.
- Aufhebung des Einschneideeffekts der Stadtviertel (z.B. Kettenis) durch das Straßennetz.

Mögliche Anwendungshilfen:

- Geschwindigkeitsreduzierung in den sensiblen Bereichen, Einrichtung von Toren vor den Stadtvierteln.
- Neuorganisation des Netzmanagementschemas.

Bilder zum Thema Nr. 5 – Die Entwicklung des Straßennetzes



Soll die urbane Qualität der Aachener Straße durch einen Stadtring erhöht werden?



Das Konzept der Innenstadtumfahrung verschiebt lediglich die Belastungen. Das Ergebnis sollte einen ganzheitlichen Vorteil bringen, d.h. es kann eine Verlegung des Verkehrs erfolgen, wenn deren Vorteile an einem Ort größer sind als deren gesamte Nachteile anderswo. Auch wenn es sich um eine sensible Verkehrsachse handelt (Schule, schmale Fahrbahnbreite) trägt der Lascheterweg zur Verkehrsreduzierung in den Straßen bei, die für den Stadtverkehr nicht geeignet sind.



Durchfahrt Kettenis: beide Straßenseiten sollen wieder zueinander finden.

Thema Nr. 6 – Zwänge der Logistik

Einleitende Bemerkungen:

In diesem Thema werden der Lieferverkehr (Innenstadt und Gewerbegebiet), der Schwerlastverkehr und das Verkehrsmanagement in Sondersituationen behandelt.

Funktionsmängel:

- Gegenseitige Störungen durch die Lieferfahrzeuge, die Fußgängerströme und das Parken auf öffentlichen Flächen (Innenstadt).
- Verschlechterung der subjektiven Sicherheitsbedingungen auf den Straßen mit Schwerlastverkehr, weil der Raum für die nicht motorisierten Bewegungen oft nicht ausreicht (Unterstadt und Lascheterweg).

Herausforderungen:

- Organisation des Lieferverkehrs im Zentrum.
- Zugänglichkeit zur Unterstadt für Schwerlastwagen.
- Management der Risiken, die durch das Vorhandensein gegensätzlicher Interessen zwischen den geschäftlichen Zwängen und den Tätigkeiten der Nutzer (Lieferzeiten, Verkehrsführung Schwerlastwagen) entstehen.
- Event-Management: hohe Besucherfrequenz bei sportlichen bzw. kulturellen Veranstaltungen, Feiern, Märkten, durch die Touristen etc.

Projekte, Potentiale

- Möglichkeit eines zusätzlichen Autobahnanschlusses für das Gewerbegebiet.
- Sanierungsprojekt für die Herbesthaler Straße.
- Wirtschaftliche Zukunft der Betriebe in der Unterstadt.
- Vorschlag für die verbesserte Zugänglichkeit zur Haasstraße.
- Eventuelle Schienenanbindung des Gewerbegebietes an die vorhandene SNCB-Linie.

Ziele:

- Begrenzung des Schwerlastverkehrs in der Stadt.
- Entwicklung des Gewerbegebietes, so dass ein Potential für eine Schienenanbindung entsteht.
- Flexibles Management des Straßennetzes, so dass Sondersituationen (Veranstaltungen, Baustellen, Unfälle) gemeistert werden können.

Mögliche Anwendungshilfen:

- Für den Schwerlastverkehr gesperrte Strecken.
- Verbesserung der Koordination des Lieferverkehrs und/oder feste Lieferzeiten in der Stadt.
- Sicherheitsprogramm für das strukturierende Netz.
- Untersuchung der Verlagerung des Frachtverkehrs auf die Schienen für die Sperrgüter aus dem Gewerbegebiet (Bau einer SNCB-Zweigstrecke?).
- Steuerung des Besucherstroms bei Veranstaltungen in der Stadt (Parken außerhalb der Stadt, verstärktes TEC-Angebot).

Bilder zum Thema Nr. 6 – Zwänge der Logistik



Probleme mit dem Lieferverkehr in der Innenstadt..



Die Zugänglichkeit zum Gewerbegebiet muss für die Schwerlastwagen gewährleistet sein, die Zwänge sind jedoch beträchtlich: Fahrbahnbreiten, die mit den Bedürfnissen anderer Nutzer nicht übereinstimmen, Störungen des fließenden Verkehrs. Es empfiehlt sich, das Thema „Schiene“ zu untersuchen.



Eine stark frequentierte Stadt, die von ihrer touristischen Attraktivität profitiert. Durch die wiederholten Veranstaltungen, die einen starken Verkehr erzeugen, darf die vorhandene Ortsqualität nicht leiden. Es müssen nun Lösungen gefunden werden, die ein angepasstes Management ermöglichen.

Thema Nr. 7 – Eupen und ihre Nachbarn

Einleitende Bemerkungen:

In diesem Thema werden z.B. solche Fragen behandelt: Was ist das Referenzgebiet der Einwohner Eupens? Wie viele arbeiten in Brüssel, Aachen, Lüttich? Woher kommen die Auswärtigen, die in Eupen arbeiten oder dort eine Schule besuchen? Wo kaufen die Leute ein? Wie hoch ist der touristische Stellenwert Eupens?

Funktionsmängel:

Durch die geographische Lage Eupens entsteht ein Doppelproblem:

- Einerseits wird Eupen nach außen hin durch die Sprachbarriere im Westen in ihren Beziehungen zur restlichen Provinz und durch das Hindernis der staatlichen Institutionen im Osten in ihren Beziehungen zur Region Aachen gehemmt.
- Andererseits steht die Stadt nicht an der Kreuzung verschiedener Handelswege, so dass die Ausstrahlung ihrer zentralen Rolle im deutschsprachigen Teil Belgiens begrenzt ist.

Herausforderungen:

- Eupen bildet den Mittelpunkt des deutschsprachigen Teils des Landes. Zur Bestätigung dieser zentralen Rolle ist die Qualität der Zugänge für die verschiedenen Verkehrsmittel sehr wichtig.
- In Eupen übersteigt das Handels- und Dienstleistungsangebot die eigenen Bedürfnisse der Stadt. Der Einzugsbereich ist wesentlich ausgedehnter als das Gemeindegebiet, was die Attraktivität und die Vitalität Eupens in seiner Region beweist, wodurch aber auch die Einrichtungen der Innenstadt gefährdet werden können. In der Innenstadt soll das richtige Gleichgewicht zwischen ordentlicher Zugänglichkeit und deutlicher Verbesserung für den Fußgänger gefunden werden.
- Starke Lokalidentität, wodurch die Gemeinde in ihrer Entwicklungsorientierung eine gewisse Selbstständigkeit erreicht.
- Bedeutung der touristischen Infrastruktur.

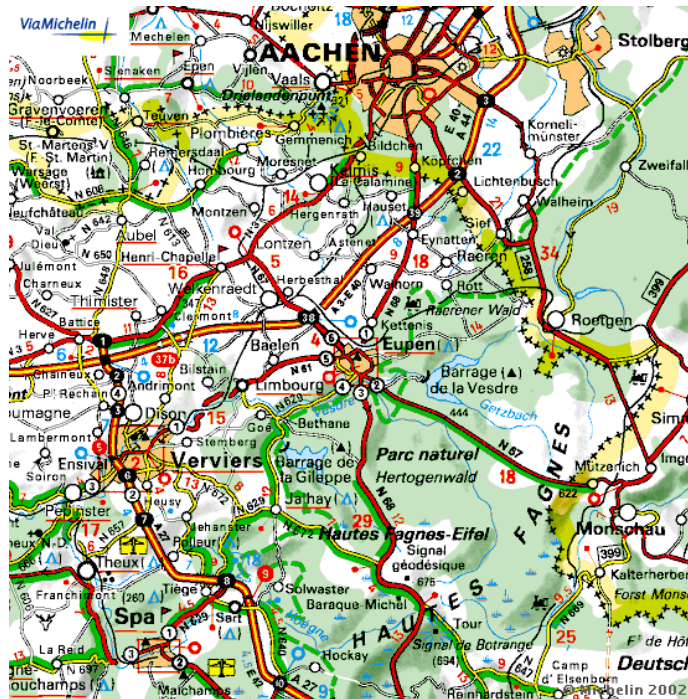
Projekte, Potentiale

- Verstärkung der Institutionen mit dem Bau des Gerichtsgebäudes.
- Verdichtungspotential der bebauten Gebiete und Verbreitungspotential der Wohnviertel, um die Nachfrage nach Bauflächen zu befriedigen.
- Entwicklung der Synergien in der Förderung des Tourismus, vor allem mit der Stadt Montjoie (Instandsetzung der Verbindungsstraße, Bau eines Radweges durch den Wald).
- Entwicklung von Radwegen auf den Nebenstraßen Richtung Baelen, Raeren und Lontzen.

Ziele:

- Verstärkung der zentralen Funktion im deutschsprachigen Teil Belgiens (Zugänglichkeit zu den Einrichtungen).
- Aufwertung des städtischen Images und der Qualität der öffentlichen Räume durch Verschönerungsmaßnahmen und/oder ein besseres Gleichgewicht zwischen Fußgängern und Verkehr.
- Verbesserung der öffentlichen Verkehrsverbindungen nach Deutschland betreffend die Tarifierung.

Bilder zum Thema Nr. 7 – Eupen und ihre Nachbarn



Staatsgrenze im Osten, Sprachgrenze im Westen, Autobahneinschnitt im Norden, natürlicher Einschnitt des Hohen Venn im Süden.

Eine Einteilung, die der Stadt ihre Selbstständigkeit verleiht und ihr erlaubt, sich dynamisch zu profilieren.



Kann die Bahn eine wichtigere Rolle in den Beziehungen zwischen Eupen und ihren Nachbarn spielen?



Der Autobahnanschluss Herbsthaller Straße, wichtigste Anbindung Eupens an das nationale Straßennetz.

Zusammenfassung der Ziele

Die Erwartungen wurden durch das Bürgermeister- und Schöffenkollegium der Stadt Eupen zu vier allgemeinen Zielen zusammengefasst:

- **Bessere Aufteilung und Nutzung des öffentlichen Raumes.**
- **Steigerung der Lebensqualität in der Stadt.**
- **Weniger Fahrzeuge im Zentrum und mehr Rücksicht auf schwächere Verkehrsteilnehmer.**
- **Entwicklung von Alternativen zum PKW-Verkehr.**

Diese vier allgemeinen Ziele stimmen mit der Liste der in diesem Dokument vorgeschlagenen Ziele überein. Sie werden nachstehend zusammengefasst:

Zum Thema Nr. 1: Die Innenstadt als symbolträchtiger Ort des Lebens

- Es soll mehr öffentlicher Raum für Stadtbelebung und Fußgänger freigegeben werden.
- Verstärkung der Fußgängerwegenetze im Zentrum.
- Verbesserung der Zugänglichkeit durch eine Parkpolitik, die der Vitalität des Zentrums angepasst ist (sich für den Kunden entscheiden, Langzeitparken begrenzen).
- Den störenden Verkehr im Zentrum reduzieren.
- Einrichtung eines lebhaften, multimodalen, in der Innenstadt integrierten Austauschzentrums.

Zum Thema Nr. 2: Verbreitungsgebiete des Automobils

- Den durch die Einzelbauweise entstandenen Verkehr reduzieren.
- Die Alternativlösungen für das Auto auch in den Verbreitungsgebieten des Automobils effizienter machen.
- Das Zu-Fuß-Gehen, das Rad- und Busfahren durch Informations- und Erziehungsmaßnahmen aufwerten.

Zum Thema Nr. 3: Das Bahnhofsviertel

- Erhaltende Maßnahmen treffen, um eine koordinierte Entwicklung des Stadtviertels zu ermöglichen.
- Die Sanierung des hinter dem Einkaufszentrum gelegenen Bereichs fördern (Nordseite).
- Die multimodale Zugänglichkeit zum Bahnhof verbessern.
- Die Fußgängerwege aus allen Richtungen verbessern, wobei vor allem das Überqueren der Bahnlinien untersucht werden soll.

Zum Thema Nr. 4: Grünanlagen und beruhigte Wege in der Stadt

- Entwicklung eines dichten und durchgängigen Netzes zwischen Stadtvierteln, zentralen Punkten, Schulen etc., unter Einbeziehung der Grünanlagen.
- Durch eine attraktive Gestaltung sollen die Durchgangsmöglichkeiten in den bebauten Zonen und den Grünanlagen verbessert werden.
- Aufwertung und Verschönerung der Fußgängerwege.
- Die Bedürfnisse der Fußgänger, der Radfahrer und der Personen mit eingeschränkter Mobilität sollen fester Bestandteil jeglicher Überlegung zur Mobilität werden.

Zum Thema Nr. 5: Die Entwicklung des Straßennetzes

- Die Belastungen durch den Verkehr in der Innenstadt begrenzen, um die Nutzung des öffentlichen Raumes durch Besucher, Einwohner und Händler zu begünstigen: es handelt sich nicht nur um den Transitverkehr, sondern auch um den hausgemachten Verkehr, der durch das « Vor-der-Tür-Parken-Wollen » entsteht.
- Bessere Einteilung des Raumes unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Fußgänger/Radfahrer und der Anforderungen aus der vorhandenen Straßenstruktur.
- Aufhebung des Einschneideffekts der Stadtviertel (z.B. Kettenis) durch das Straßennetz.

Zum Thema Nr. 6: Zwänge der Logistik

- Begrenzung des Schwerlastverkehrs in der Stadt.
- Entwicklung des Gewerbegebietes, so dass ein Potential für eine Schienenanbindung entsteht.
- Flexibles Management des Straßennetzes, so dass Sondersituationen (Veranstaltungen, Baustellen, Unfälle) gemeistert werden können.

Zum Thema Nr. 7: Eupen und ihre Nachbarn

- Verstärkung der zentralen Funktion im deutschsprachigen Teil Belgiens (Zugänglichkeit zu den Einrichtungen).
- Aufwertung des städtischen Images und der Qualität der öffentlichen Räume durch Verschönerungsmaßnahmen und/oder ein besseres Gleichgewicht zwischen Fußgängern und Verkehr.
- Verbesserung der öffentlichen Verkehrsverbindungen nach Deutschland betreffend die Tarifierung.