

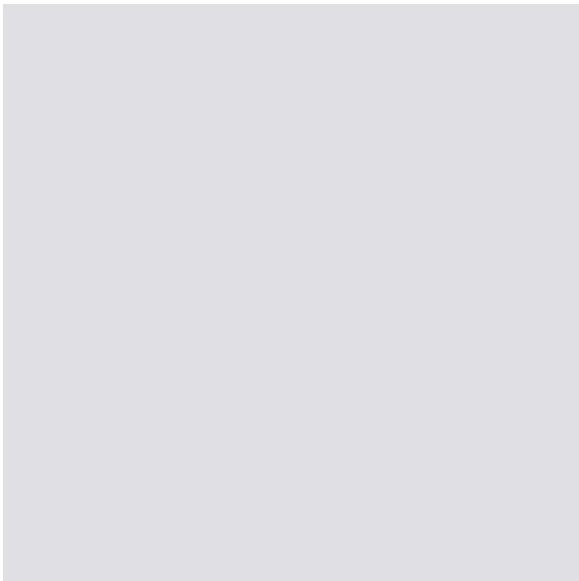
<b>Vorlage</b>		Vorlage-Nr:	FB 61/0756/WP16
Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	15.10.2012
		Verfasser:	Dez III, FB 61/30
<b>Seffenter Weg</b>			
<b>Planung im Rahmen der Integration in die Tempo-30-Zone</b>			
<b>Planungsbeschluss</b>			
Beratungsfolge:			<b>TOP: __</b>
Datum	Gremium	Kompetenz	
07.11.2012	B 0	Anhörung/Empfehlung	
07.11.2012	B 5	Anhörung/Empfehlung	
15.11.2012	MA	Entscheidung	

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, den Seffenter Weg im Abschnitt zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Mies-van-der-Rohe Straße auf Grundlage des Plans Nr. 2011 / 12 – 02 L5 (Variante 2) umzubauen und den Abschnitt zwischen der Einmündung Mies-van-der-Rohe-Straße und der Einmündung Kastanienweg in die angrenzende Tempo-30-Zone (ohne Rechts-vor-Links-Regelung) aufzunehmen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis und beschließt den Seffenter Weg im Abschnitt zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Mies-van-der-Rohe Straße auf Grundlage des Plans Nr. 2011 / 12 – 02 L5 (Variante 2) umzubauen und den Abschnitt zwischen der Einmündung Mies-van-der-Rohe-Straße und der Einmündung Kastanienweg in die angrenzende Tempo-30-Zone aufzunehmen (ohne Rechts-vor-Links-Regelung). Er fasst den Planungsbeschluss für die Maßnahme und beauftragt die Verwaltung damit, die Ausbauplanung für die Maßnahme zu erarbeiten.

### Finanzielle Auswirkungen



ber 12	Ansatz 2013 ff.	fortgeschriebener Ansatz 2013 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
000 €	80.000 €	80.000 €	224.000 €	224.000 €
000 €	-80.000 €	- 80.000 €	-224.000 €	-224.000 €
		0		

Deckung ist gegeben

ber 12	Ansatz 2013 ff.	fortgeschriebener Ansatz 2013 ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
0 €	0 €	0	0	0
6.000 €	6.000 €	0	0	0
7.500 €	7.500 €	0	0	0
-13.500 €	-13.500 €	0	0	0

**+ Verbesserung /  
-Verschlechterung**

0	0
---	---

Deckung ist gegeben / keine  
ausreichende Deckung

Deckung ist gegeben

vorhanden

## Erläuterungen:

### 1. Anlass

Im Jahr 2011 haben sich an der Einmündung der Mies-van-der-Rohe-Straße auf den Seffenter Weg drei gleichartige Unfälle zwischen Radfahrern und abbiegenden Kfz ereignet. In der Sitzung der Unfallkommission wurde beschlossen, dass die ohnehin von der Verwaltung beabsichtigte Planung zur Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer schnellstmöglich aber spätestens im Jahr 2013 umgesetzt werden muss, um diesen Unfallschwerpunkt zu entschärfen.

Ende 2009 hat die SPD-Fraktion in der Bezirksvertretung Aachen beantragt, „die Verwaltung zu beauftragen, [...] innerhalb der Verwaltung zu klären und umzusetzen, dass der Seffenter Weg, entsprechend dem einstimmigen Beschluss des VA am 12.03.2009, als Tempo-30-Zone [...] ausgewiesen werden kann“.

In der Bezirksvertretung Aachen-Mitte am 09.12.2009 und im Mobilitätsausschuss am 10.12.2009 wurde beschlossen, dass die am 12.03.2009 vom Verkehrsausschuss beschlossene Integration des Seffenter Weges in eine Tempo-30-Zone erst im Zusammenhang mit der Erschließung des RWTH-Campus erfolgen wird.

### 2. Heutige Situation

Der Seffenter Weg liegt nordwestlich der Aachener Innenstadt und verbindet den Westbahnhof (Republikplatz) mit dem Campus Melaten. Er führt am nördlichen Rand des Wohngebietes „Hörn“ vorbei und verbindet die Aachener Innenstadt mit dem Campus Melaten (vgl. Anlage 1 – Übersichtsplan). Auf dem Abschnitt zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Mies-van-der-Rohe-Straße ist die Straße beidseitig unbebaut. Im weiteren Verlauf Richtung Pariser Ring ist die Straße bis zur Einmündung „Kastanienweg“ von beidseitiger Bebauung umgeben. Auf der nördlichen Straßenseite befinden sich auf dem Abschnitt zwischen Ahornstraße und Pariser Ring mehrere Kleingartenkolonien.

Heute stellt der Seffenter Weg die kürzeste Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Campus Melaten dar. In der Nachkriegszeit und im Rahmen der Stadterweiterung diente die Straße lediglich als Anbindung an das Wohngebiet auf der Hörn und als Anbindung des Wohngebiets an das überregionale Straßennetz. Im Rahmen der Hochschulerweiterung haben sich weitere Hochschulinstitute am Seffenter Weg angesiedelt.

Am 12.03.2009 wurde im Rahmen der politischen Beratungen zum Verkehrskonzept Campus Melaten die Einrichtung von 7 Dauerzählstellen auf der Hörn, darunter eine im Seffenter Weg beschlossen, um eine Zunahme des Verkehrs als Folge der Entwicklungen auf dem Campus Melaten nachvollziehen zu können.

Seit September 2009 werden die Verkehrsmengen kontinuierlich erfasst.

September 2009	September 2011	September 2012
4394	4165	4074

*Durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastung im September (Fahrzeuge pro Werktag, darin enthalten Busse, Lkw, Pkw und Zweiräder)*

Der Vergleich der oben dargestellten Verkehrsdaten zeigt, dass auf dem Seffenter Weg seit 2009 eine leichte Abnahme zu verzeichnen ist.

Zur Reduktion der Verkehrsbelastungen auf dem Seffenter Weg wurden seit 2009 folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Auf dem oberen Seffenter Weg zwischen Mies-van-der-Rohe-Straße und Kastanienweg wurde ein Lkw-Durchfahrtsverbot eingerichtet.
- Nördlich der Mies-van-der-Rohe-Straße und unterhalb des Kastanienweges wurden Pflasterkissen eingebaut. Im Bereich dieser Pflasterkissen ist die Geschwindigkeit auf Tempo 30 beschränkt.

### ÖPNV

Im Laufe der letzten Jahre stieg die Anzahl der Buslinien und deren tägliche Fahrten.

Auf dem Abschnitt zwischen Westbahnhof und Ahornstraße befahren werktäglich 562 Busse der Linien 3, 33, 73 und 103 den Seffenter Weg in beiden Fahrtrichtungen. In den Hauptverkehrszeiten (06.00 – 09.00 und 15.00 – 20.00 Uhr) verkehren 32 Busse pro Stunde auf dem Streckenabschnitt. Den Abschnitt zwischen der Einmündung Ahornstraße und dem Pariser Ring befahren werktäglich 203 Busse der Linien 3, 12, 22, 23 und 75. In den Hauptverkehrszeiten passieren den Streckenabschnitt 11 Busse pro Stunde.

### Radverkehr und Fußgänger

Im Bereich zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Mies-van-der-Rohe-Straße können Radfahrer heute in Richtung Pariser Ring wählen, ob sie gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn fahren oder den zur Benutzung freigegebenen Gehweg befahren wollen. In der Gegenrichtung steht dem Radverkehr ein nicht benutzungspflichtiger sogenannter „anderer Radweg“ im Seitenraum zur Verfügung. Im weiteren Verlauf des Seffenter Wegs steht in Fahrtrichtung Innenstadt ebenfalls ein „anderer Radweg“ im Seitenraum zur Verfügung. Auch hier kann der Radfahrer in Richtung Pariser Ring wählen, ob er die Fahrbahn gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr benutzt oder den freigegebenen Gehweg benutzt.

Insgesamt sind die Seitenräume für eine Benutzung durch Radverkehr und Fußgänger (in beiden Richtungen) nicht ausreichend breit dimensioniert.

Die Unfalldaten der Polizei für die Jahre 2009 bis 2011 zeigen, dass sich eine Vielzahl von Unfällen mit Beteiligung von Fußgängern und Radfahrern am Seffenter Weg ereignet hat. An 9 von 20 aufnahmepflichtigen Unfällen waren Radfahrer beteiligt. In allen Fällen handelte es sich um einen Zusammenstoß mit einem Pkw. Insbesondere die Einmündung Mies-van-der-Rohe-Straße stellt ein großes Gefahrenpotential für Radfahrer dar. In besagtem Zeitraum ereigneten sich dort fünf aufnahmepflichtige Unfälle, davon drei im Jahr 2011, weswegen diese Stelle als Unfallschwerpunkt in der Unfallkommission behandelt wurde. Beim Abbiegen vom Seffenter Weg in die Mies-van-der-Rohe-Straße und in Gegenrichtung werden oftmals die Fahrradfahrer auf dem Gehweg, welcher für Radfahrer in beiden Richtungen freigegeben ist, übersehen. Die Benutzungspflicht des Zweirichtungsradweges in Gegenrichtung wurde mit der Einführung der neuen Straßenverkehrsordnung aufgehoben, da die Mindestbreiten für einen solchen nicht vorhanden waren. Ende letzten Jahres wurde aufgrund der Unfallsituation von Seiten der Verwaltung veranlasst, dass

die Roteinfärbungen in sämtlichen Einmündungen aufgefrischt und mit Radfahrerpiktogrammen unter Hinweis auf § 45 StVO versehen werden.

Des Weiteren stellt die gemeinsame Nutzung des Geh- und Radweges insbesondere im Bereich zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Mies-van-der-Rohe-Straße für beide Verkehrsteilnehmer ein starkes Gefahrenpotential dar. Als kürzeste Verbindung zwischen dem Campus Melaten, den RWTH-Instituten auf der Hörn und dem „Campus-Innenstadt“ nutzen insbesondere in den Zeiten zwischen den Vorlesungen viele Fußgänger und Radfahrer den Geh- und Radweg in diesem Bereich. Dies führt auch aufgrund der großen Mengen von Fußgängern und Radfahrern zu zahlreichen Konflikten. Vor allem die Radverkehrsnutzung entgegen der Fahrtrichtung stellt für diese Verkehrsteilnehmer ein großes Konfliktpotential dar. Hier kommt es immer wieder zu Behinderungen und auch zu Unfällen. Der weitere Ausbau des Campus-Melaten und ggf. auch des Campus-West werden die Anzahl der Nutzer wahrscheinlich weiter ansteigen lassen.

#### Parken

Im Bereich zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Mies-van-der-Rohe-Straße ist hinter der Bahnunterführung in Fahrtrichtung Pariser Ring auf der Nordseite ein baulicher von der Fahrbahn abgetrennter Längsparkstreifen angelegt.

Im weiteren Verlauf wird auf der nördlichen Seite in Teilbereichen am Fahrbahnrand geparkt. Hier ist zwischen Ahornstraße und Kastanienweg Platz für etwa 36 Fahrzeuge.

### **3. Planung**

Die Planungen zur Verbesserung der Fußgänger- und Radverkehrssicherheit haben für die Abschnitte zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Mies-van-der-Rohe-Straße sowie zwischen Mies-van-der-Rohe-Straße und Pariser Ring jeweils zwei Varianten ergeben:

#### **Abschnitt Geschwister-Scholl-Straße bis Mies-van-der-Rohe-Straße**

**Variante 1** (vgl. Anlage 6) sieht die Anlage eines einseitigen Schutzstreifens in Richtung Mies-van-der-Rohe-Straße vor. Der Schutzstreifen weist durchgehend eine Breite von 1,50 m auf, so dass eine Restfahrbahnbreite von mindestens etwa 4,50 m zur Verfügung steht. Im Bereich der baulich angelegten Längsparkstände kann aufgrund der Fahrbahnbreite von etwa 6,00 – 6,20 Metern kein Sicherheitstrennstreifen von 0,5 m Breite markiert werden. Da die Umschlagshäufigkeit der Parkstände niedrig einzustufen ist, kann ggf. auf dieses Element verzichtet werden. Während somit für den Radverkehr in Richtung Mies-van-der-Rohe-Straße ein Angebot auf der Fahrbahn geschaffen wird, kann der Radfahrer in Richtung Westbahnhof weiterhin zwischen Fahrbahn und dem nicht benutzungspflichtigen „anderen Radweg“ wählen. Somit wird die Problematik im südlichen Seitenraum, der nur noch von Radfahrern in Richtung Westbahnhof und Fußgängern benutzt wird, etwas entzerrt und die Verkehrssicherheit etwas erhöht.

**Variante 2** (vgl. Anlage 7) beinhaltet die Markierung beidseitiger Schutzstreifen. Die Schutzstreifen sind auf beiden Seiten jeweils 1,50 m breit. Hierzu ist ein Umbau des Straßenraumes notwendig, da der Geh- und Radweg umgebaut werden muss. Durch den Umbau kann zwischen den angrenzenden Parkständen auf der nördlichen Seite und dem neu angelegten Schutzstreifen ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m angelegt werden. Zwischen den beiden Schutzstreifen bleibt eine Restfahrbahnbreite von mindestens 4,80 m. Mit der Führung des Radverkehrs im Straßenraum steht

der Gehweg nun alleine für den Fußgängerverkehr zur Verfügung. Damit wird die Verkehrssicherheit sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer deutlich erhöht.

Zur Realisierung des Umbaus müssten ab der Einmündung Mies-van-der-Rohe-Straße die ersten drei Bäume auf der Südseite entfallen. Da es sich bei dem ersten um einen schützenswerten Baum mit etwa 180 cm Stammumfang handelt, wurde die Planung so erarbeitet, dass dieser Baum erhalten werden kann. Somit müssen zwei Straßenbäume, die nicht durch die Baumschutzsatzung geschützt sind, entfernt werden.

### **Abschnitt Mies-van-der-Rohe-Straße bis Pariser Ring**

**Variante 1** (vgl. Anlage 2 bis Anlage 5) sieht die Anlage eines einseitigen Schutzstreifens in Richtung Pariser Ring vor. Der Schutzstreifen weist durchgehend eine Breite von 1,50 m auf, so dass eine Restfahrbahnbreite von etwa 4,50 m zur Verfügung steht (erst im Bereich Kastanienweg Richtung Pariser Ring weitet sich die Fahrbahn etwas auf). Während für den Radverkehr in Richtung Pariser Ring ein Angebot auf der Fahrbahn geschaffen wird, kann der Radfahrer in Richtung Westbahnhof weiterhin zwischen Fahrbahn und dem nicht benutzungspflichtigen „anderen Radweg“ wählen. Die Problematik im südlichen Seitenraum, der nur noch von Radfahrern in Richtung Westbahnhof und Fußgängern benutzt wird, wird etwas entzerrt und die Verkehrssicherheit etwas erhöht.

Bei dieser Variante müssen die 36 Fahrbahnrandparkplätze im Bereich zwischen Ahornstraße und Kastanienweg aufgrund der Anlage des Schutzstreifens entfallen.

**Variante 2** (ohne Plan) sieht vor, den Seffenter Weg von der Mies-van-der-Rohe-Straße bis zur Einmündung „Kastanienweg“ in die angrenzende Tempo-30 Zone aufzunehmen. Wegen der straßenbegleitenden Baumreihe und der hierdurch bedingten problematischen Einsehbarkeit sowie der vorhandenen Topographie des Seffenter Weges und der einmündenden Straßen soll auf die Rechts-vor-Links-Regelung verzichtet werden. Damit sollen mögliche Unfallsituationen mit vor allem Radfahrerbeteiligung vermeiden werden; gleichzeitig wird ein Kompromiss für die ÖPNV-Nutzung angeboten.

Durch die Ausweisung als Tempo-30-Zone kann auf separate Radverkehrsanlagen verzichtet werden. Rechtlich bleibt der baulich angelegte nicht benutzungspflichtige „andere Radweg“ so lange erhalten, bis die Pflasterung im Seitenbereich angepasst wird und dieser nicht mehr als Radweg zu erkennen ist.

Bei dieser Variante kann das Fahrbahnrandparken beibehalten werden. Dies ist insbesondere für die angrenzenden Kleingartenkolonien von Bedeutung, da diese keine Parkplätze auf privaten Grundstücken besitzen.

Hinter der Einmündung Kastanienweg (stadtauswärts) wird der Radfahrer über einen Schutzstreifen bis zur geplanten Querungsstelle geführt, an der er sicher auf den für Radfahrer freigegebenen Gehweg Richtung Kreisverkehr „Forckenbeckstraße“ wechseln kann (analog zu Variante 1).

Die Aseag steht der Einrichtung der Tempo-30-Zone skeptisch gegenüber, da sie mit Fahrzeitenverlusten aufgrund der geringeren zulässigen Geschwindigkeit rechnet. Der Verzicht auf die gleichzeitige Einführung der Rechts-vor-Links-Regelung stellt für die Aseag allerdings einen Kompromiss dar, den sie bereit ist, mitzutragen.

### Variantenvergleich:

In der nachfolgenden Tabelle sind die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten einander gegenüber gestellt.

		<b>Variante 1</b>	<b>Variante 2</b>
<b>Abschnitt Geschwister-Scholl-Straße bis Mies-van-der-Rohe-Straße</b>	<b>Vorteile</b>	kein Umbau notwendig und damit geringere Kosten	deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Trennung von Fußgängern und Radfahrern
		teilweise Erhöhung der Verkehrssicherheit, da Radfahrer in Richtung Pariser Ring die Fahrbahn benutzen	
	<b>Nachteile</b>	weiterhin Sicherheitsprobleme durch Nutzungsmischung im Seitenraum	
			höhere Kosten
<b>Abschnitt Mies-van-der-Rohe-Straße bis Pariser Ring</b>	<b>Vorteile</b>	teilweise Erhöhung der Verkehrssicherheit, da Radfahrer in Richtung Pariser Ring die Fahrbahn benutzen	deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Trennung von Fußgängern und Radfahrern
	<b>Nachteile</b>	Verlust von 36 Parkplätzen	ggf. Fahrzeitverluste und Komfortverluste im Busverkehr und für Radfahrer

Als Ergebnis der Abwägung empfiehlt die Verwaltung zusammen mit der ASEAG und der Polizei für den Abschnitt zwischen Geschwister-Scholl-Straße und Mies-van-der-Rohe-Straße die Variante 2 weiter zu verfolgen, da nur durch den Umbau die Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger und Radfahrer durch Trennung der beiden Verkehrsarten signifikant erhöht werden. Die Aseag bevorzugt diese Variante, da sich die Restfahrbahnbreite etwas und die Gesamtfahrbahnbreite deutlich erhöht und somit besonders im Kurvenbereich uneingeschränkter Begegnungsverkehr für die Busse zu erwarten ist.

Für den Abschnitt zwischen Mies-van-der-Rohe-Straße und Pariser Ring ist aus Sicht der Verwaltung, eine Umsetzung der Variante 1 wegen des Wegfalls der Parkplätze und der zu erwartenden Erhöhung der Geschwindigkeiten nicht zu empfehlen.

Im Hinblick auf die Verbesserung der Situation für Radfahrer und den bereits politisch gefassten und bürgerschaftlichen Beschluss aus dem Jahr 2009 bleibt alleine die Einrichtung der Tempo-30-Zone. Hierdurch bleiben 36 Parkplätze erhalten und durch die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn kann die Verkehrssicherheit erhöht werden. Allerdings besteht nach Auffassung der Verwaltung bei einer Einführung der Tempo-30-Zone mit Beibehaltung der heutigen Vorfahrtsregelung die Möglichkeit, dass die neue zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht eingehalten wird. Daher schlägt die Verwaltung vor, durch Messungen die Entwicklung des Geschwindigkeitsniveaus zu

beobachten und bei nicht ausreichender Beachtung der neuen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h weitere Maßnahmen zu prüfen.

#### 4. Kosten

In der nachfolgenden Tabelle sind die geschätzten Kosten für Markierung, Beschilderung sowie ggf. Umbau angegeben.

	<b>zw. Unterführung + Mies-v.-d.-R.-S.</b>	<b>Zw. Mies-v.-d.-R.-S. und Kastanienweg</b>	<b>Gesamt</b>
<b>Variante 1</b>	2.500	6.500	9.000
<b>Variante 2</b>	215.000	1.000	216.000

Beim PSP-Element 5-120102-500-01100-300-1 Seffenter Weg, Umgestaltung stehen im Jahr 2012 in Verbindung mit dem PSP-Element 4-120102-505-9 150.000 € zur Verfügung. Für das Jahr 2013 stehen vorbehaltlich der Beschlussfassung des Rates beim selben PSP-Element 5-120102-500-01100-300-1 Seffenter Weg, Umgestaltung weitere 80.000 € zur Verfügung.

#### 5. Weitere Vorgehensweise

Einen entsprechenden Beschluss vorausgesetzt, ist die Umsetzung der Maßnahme für das Jahr 2013 vorgesehen. Im derzeitigen Arbeitsplan der Abteilung Straßenbau ist das Projekt für das Jahr 2013 eingeplant.

#### **Anlage/n:**

- Anlage 1 – Übersichtsplan
- Anlage 2 – Variante 1 Teil 1
- Anlage 3 – Variante 1 Teil 2
- Anlage 4 – Variante 1 Teil 3
- Anlage 5 – Variante 1 Teil 4
- Anlage 6 – Variante 1 Teil 5
- Anlage 7 – Variante 2