

<b>Vorlage</b>		Vorlage-Nr:	FB 61/0028/WP18
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	07.12.2020
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/300
<b>Querungserleichterungen für Fußgänger*innen im Bereich der Professor-Pirlet-Straße und des Seffenter Wegs</b>			
<b>Ziele:</b>			
<b>Beratungsfolge:</b>			
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>	
12.01.2021	Bürgerforum	Kenntnisnahme	

**Beschlussvorschlag:**

Das Bürgerforum nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Es empfiehlt, dass die im Bürgerforum erläuterten Anregungen zur weiteren Beratung in den zuständigen Gremien vorgestellt und diskutiert werden.

### **Erläuterungen:**

An das Bürgerforum wurde der Antrag gestellt, die Verkehrssicherheit für Fußgänger\*innen an verschiedenen Punkten im Bereich der Professor-Pirlet-Straße und des Seffenter Wegs zu erhöhen (siehe Anlage1).

### **Geforderte Maßnahmen in der Professor-Pirlet-Straße**

PPS 1: Unterbrechung des Parkstreifens auf der nördlichen Straßenseite

PPS 2: Verdeutlichung des bestehenden absoluten Haltverbots auf der südlichen Straßenseite

PPS 3: Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs in der Zufahrt des Sammelbaus  
Bauingenieurwesen

### **Geforderte Maßnahmen auf dem Seffenter Weg**

SW 1: Verbesserung der Querungssituation zwischen dem Zugang des Westbahnhofs und der Treppe, die zur Professor-Pirlet-Straße führt

SW 2: Verbesserung der Querungssituation an der Bushaltestelle Mies-van-der-Rohe-Straße

### **Stellungnahme zu den vorgeschlagenen Maßnahmen in der Professor-Pirlet-Straße**

*PPS 1: Unterbrechung des Parkstreifens auf der nördlichen Straßenseite*

Eine Unterbrechung des Parkstreifens erscheint sinnvoll, um Fußgänger\*innen, die den „Verbindungsweg“ zwischen Bushaltestelle und Professor-Pirlet-Straße nutzen, die Querung zu erleichtern und auch die Sichtbeziehungen zu verbessern. Dies könnte durch die im Antrag genannten Poller in einfacher Art und Weise oder Alternativen zur Verhinderung von parkenden Autos im Bereich des Duerreicht werden.

Eine barrierefreie Querung mit entsprechender Absenkung des Gehwegs ist derzeit nicht sinnvoll, da zum einen der „Verbindungsweg“ nicht barrierefrei ist und seine Barrierefreiheit auch perspektivisch aufgrund des Höhenunterschieds kaum erreicht werden kann. Zum anderen weist der Gehweg auf der nördlichen Straßenseite der Professor-Pirlet-Straße eine Breite von etwa 1,00 m auf und ist damit deutlich schmaler als das Regelmaß von 2,50 m. Die Professor-Pirlet-Straße muss künftig dahingehend überplant werden, dass ausreichende Gehwegbreiten gewährleistet sind.

Der „Verbindungsweg“ ist keine öffentliche Verkehrsfläche, sondern befindet sich auf dem Gelände der RWTH Aachen. Falls Maßnahmen zur Erleichterung der Querung der Professor-Pirlet-Straße getroffen werden, sollte vorher eine Zusicherung der Hochschule eingeholt werden, dass dieser Weg öffentlich zugänglich bleibt. Vor diesem Hintergrund sind Gespräche mit der RWTH Aachen zu führen.

*PPS 2: Verdeutlichung des bestehenden absoluten Haltverbots auf der südlichen Straßenseite*

Das bestehende absolute Haltverbot ist derzeit durch das Verkehrszeichen 283 zu Beginn der Professor-Pirlet-Straße beschildert. Eine Wiederholung könnte durch Verkehrszeichen 283-30 beschildert werden. Eine grafische Darstellung der Verkehrszeichen befindet sich im Anhang (Anlage 3).

*PPS 3: Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs in der Zufahrt des Sammelbaus  
Bauingenieurwesen*

Die Zufahrt zum Sammelbau Bauingenieurwesen ist Privatgelände der RWTH Aachen. Falls die Hochschule die Aufstellung des Verkehrszeichens 325.1 wünscht, so muss sie einen entsprechenden Antrag bei der Straßenverkehrsbehörde stellen. Diese würde dann prüfen, ob die Straße die Voraussetzungen eines verkehrsberuhigten Bereichs erfüllt. Unter anderem muss laut Verwaltungsvorschrift zur StVO „die Aufenthaltsfunktion überwiegen“. Außerdem ist in der Regel ein niveaugleicher Ausbau für die ganze Straßenbreite erforderlich, was in der betrachteten Straße nicht gegeben ist.

Eine Alternative besteht in einem nicht-StVO-konformen Schild, das die RWTH auf ihrem Privatgelände aufstellen kann. Ein solches könnte darauf hinweisen, dass mit Fußgänger\*innen auf der Fahrbahn zu rechnen ist oder sogar, dass das Betreten der Fahrbahn durch Fußgänger\*innen erlaubt ist. Allerdings wäre die RWTH in diesem Falle verantwortlich, falls ein\*e Fußgänger\*in auf der Fahrbahn durch ein Fahrzeug zu Schaden käme.

**Stellungnahme zu den vorgeschlagenen Maßnahmen auf dem Seffenter Weg**

*SW 1: Verbesserung der Querungssituation zwischen dem Zugang des Westbahnhofs und der Treppe, die zur Professor-Pirlet-Straße führt*

Im Antrag wird die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf dem Seffenter Weg auf 30 km/h gefordert, um die Verkehrssicherheit der Querungsbeziehung zwischen dem Westbahnhof und der Treppenanlage zu erhöhen. Im Zeitraum 2015 – 2019 wurden in diesem Bereich keine Unfälle mit Fußgänger\*innen polizeilich erfasst.

Für eine Reduzierung der Geschwindigkeit kämen grundsätzlich zwei Vorgehensweisen in Frage: Zum einen die Integration des Streckenabschnitts in die Tempo-30-Zone, die aus Fahrtrichtung stadtauswärts hinter der Haltestelle Mies-van-der-Rohe-Straße beginnt. Tempo-30-Zonen dienen allerdings vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung. Im Bereich des Seffenter Weges zwischen der Mies-van-der-Rohe-Straße und der Geschwister-Scholl-Straße gibt es jedoch keine Wohnhäuser, sodass die Ausweitung der Tempo-30-Zone kritisch gesehen wird.

Zum anderen könnte die Streckengeschwindigkeit nach § 45 (9) StVO auf 30 km/h begrenzt werden, falls sich im unmittelbaren Umfeld Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäuser befinden. Dies ist hier jedoch nicht der Fall.

Eine generelle Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in geschlossenen Ortschaften auf 30 km/h wird derzeit in weiten Teilen der Öffentlichkeit aus unterschiedlichen Gründen (Verkehrssicherheit, Lärm, Luftreinhaltung) diskutiert. Es bleibt abzuwarten, ob sich die Gesetzeslage in dieser Hinsicht verändert.

Bei der Umgestaltung des Seffenter Wegs vor einigen Jahren wurde dieser Teil des Seffenter Wegs mit beidseitigen Radverkehrsanlagen ausgestattet, während der Seffenter Weg zwischen Mies-van-

der-Rohe-Straße und Kastanienweg zur Behebung der Unfallhäufungsstellen in die in den Nebenstraßen bestehende Tempo-30-Zone einbezogen wurde. In Tempo-30-Zonen werden wegen der ähnlicheren Geschwindigkeiten von Kfz und Radfahrenden in der Regel keine Radverkehrsanlagen eingeplant. Auch damals wurde der Abschnitt des Seffenter Weg zwischen Claßenstraße und Mies-van-der Rohe-Straße aus den o.a. Gründen nicht in die Tempo-30-Zone einbezogen, weil eine deutlich andere Charakteristik vorhanden ist.

*SW 2: Verbesserung der Querungssituation an der Bushaltestelle Mies-van-der-Rohe-Straße*

Im Zeitraum 2015 bis 2019 kam es zu einem Unfall, der dem im Antrag beschriebenen Muster entspricht: Ein Fahrgast trat zwischen zwei haltenden Bussen auf die Fahrbahn und wurde von einem vorbeifahrenden Pkw erfasst und leicht verletzt. Darüber hinaus kam es zu einem weiteren Unfall, bei dem ein Fahrgast vor einem an der stadteinwärtigen Haltestelle haltenden Bus die Fahrbahn betrat und von einem vorbeifahrenden Pkw erfasst und dabei leicht verletzt wurde.

Die Bushaltestelle gilt nicht als Schwerpunkt von Unfällen mit Fußgänger\*innen. Die im Antrag beschriebenen Konflikte zwischen Fußgänger\*innen und Fahrzeugen sind jedoch aus Ortsbegehungen bekannt. Auch vor dem Hintergrund der beiden Unfälle ist eine Erhöhung der Verkehrssicherheit an dieser Stelle anzustreben.

Als kurzfristige Maßnahme wurde am 26.11.2020 unter Beteiligung der ASEAG Folgendes vereinbart: Das Fahrpersonal wird angewiesen, beim Halten an der stadtauswärtigen Haltestelle die Warnblinkanlage zu betätigen. Dann dürften Fahrzeuge einen haltenden Bus nach § 20 (4) StVO nur in Schrittgeschwindigkeit überholen oder in Gegenrichtung an ihm vorbeifahren. Diese Regelung wird in Kürze durch die ASEAG umgesetzt. Bei der stadteinwärtigen Haltestelle wird bereits so verfahren.

Für den Zeithorizont 2023 - 2024 ist der barrierefreie Ausbau der Bushaltestelle geplant. Im Zuge dessen wird bereits Anfang 2021 geprüft, ob die Querungssituation der Fahrgäste durch bauliche Änderungen verbessert werden kann.

**Anlage/n:**

Anlage 1 – Antrag an das Bürgerforum

Anlage 2 – Übersichtskarte

Anlage 3 – Verkehrszeichen