

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/1106/WP16
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	20.03.2014
		Verfasser:	FB 61/30 Dez. III
Campus Melaten - Situation für Radfahrer und Fußgänger an der Ringfahrbahn Süd			
Beratungsfolge:		TOP: __	
Datum	Gremium	Kompetenz	
10.04.2014	MA	Kenntnisnahme	

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis.

Erläuterungen:

1. Anlass

Im Rahmen der Erschließung des Campus Melaten werden die Verkehrsflächen vom Bau – und Liegenschaftsbetrieb NRW seit 2013 hergestellt, die so im Mobilitätsausschuss am 10.12.2009 beschlossen wurden. Die neue Verkehrsführung an der Uniklinik Aachen wurde am 27.09.2012 im Mobilitätsausschuss beschlossen und wird seit 2013 umgesetzt. Die Stadt Aachen ist nicht Bauherr dieser Maßnahmen, betreut jedoch die Abwicklung der Verkehrsführung während der Hochbaumaßnahmen sowie die regelgerechte Ausführung der Straßenbaumaßnahmen. Beide Projekte - unterschiedlicher Inverstoren - grenzen aneinander. Der Übergang ist fließend. Für den Verkehrsteilnehmer, ob Pkw-Nutzer, Radfahrer oder Fußgänger ist nicht immer erkennbar, ob eine bauliche Maßnahme schon abgeschlossen oder noch in Umbau befindlich ist. Eine scheinbar fehlerhafte Ausführung kann auch eine noch nicht vollendete Baumaßnahme sein. Es sind nun Ende 2013 bis 2014 mehrere Anfragen von Bürgern eingegangen, die problematische Stellen für Fußgänger und Radfahrer zwischen der ovalen Ringfahrbahn Süd (zwischen Kullenhofstraße/Valkenburger Straße/Pariser Ring/Forckenbeckstraße) und dem Kreisverkehr an der Kullenhofstraße beschreiben sowie um Überprüfung und Behebung der Mängel bitten.

2. Sachstandsbericht

Bei einem Ortstermin wurden die nachfolgend aufgelisteten Fragen erörtert. Inwieweit Handlungsbedarf seitens der Stadt Aachen oder der Investoren besteht, ist den u.a. Antworten zu entnehmen.

Ovale Ringfahrbahn

Frage: Beim Verlassen der ovalen Ringfahrbahn muss eine ca. 4cm hohe Kante in Richtung Radweg Richtung Vaalser Straße überwunden werden. Es fehlt eine Nullabsenkung. Ebenso sollten laut ERA2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV 2010) keine „Gullis“ im Einmündungsbereich liegen. Wird diese Stelle noch fahrradfreundlich umgestaltet?

Antwort: auf einer Strecke von ca. 8 m ist der Bord auf ca. 4 cm abgesenkt; eine nachträgliche bauliche Absenkung auf Fahrbahnniveau ist ebenso notwendig wie der Austausch des Straßenablaufkörpers, um den Übergang von der Fahrbahn auf den Radweg Richtung Vaalser Straße barrierefrei zu gestalten.

Darüber hinaus fehlt an allen Einmündungen ein barrierefreier Übergang für Fußgänger. Der Investor (BLB) hat bisher die von der Fachverwaltung geforderten Änderungen noch nicht anpassen können: Nur der von der Kommission „Barrierefreies Bauen“ favorisierten Lösung (einer Rampe in Metallbauweise) wurde vom Landesbetrieb als Bauträger am 10.02.2014 zugestimmt; diese Lösung ist aber vom Mobilitätsausschuss am 19.10.2013 abgelehnt worden.

Forckenbeckstraße/Pauwelsstraße

Frage: Wenn man mit dem Rad von der Ringfahrbahn kommend in die Forckenbeckstraße fährt und anschließend links in die Pauwelsstraße Richtung Klinikum abbiegen will, findet man keine Hilfen zum Linksabbiegen. Der am Fahrbahnrand verlaufende benutzungspflichtige Radfahrstreifen

hat einen durchgezogenen Breitstrich, so dass heute kein Linksabbiegen gestattet ist. Wie kann der Radfahrer beim Abbiegen unterstützt werden? Wie kann verhindert werden, dass der wartende Radfahrer, der links abbiegen will, dem der Forckenbeckstraße folgenden Radfahrer im Weg steht? Kann eine Aufstellfläche zum "indirekten" Linksabbiegen gebaut oder markiert werden? Oder ein "Ausklinken nach rechts, um links abzubiegen"?

Antwort: Im Rahmen der neuen Verkehrsführung sollte der Radverkehr über die Pauwelsstraße (Umwelttrasse) zur Uniklinik fahren können. Hierzu ist ein Wechsel vom rechts liegenden Radfahrstreifen in die Kfz-Spur erforderlich. Die Breitstrichmarkierung des Radfahrstreifens wird deshalb auf einer Länge von ca. 25 m unterbrochen, damit der notwendige Wechsel der Radfahrer in die Kfz-Spur möglich ist. Von hier aus kann der Radfahrer - unter Beachtung des Gegenverkehrs - links abbiegen. Der nachfolgende Kfz-Verkehr muss alle dort wartenden Verkehrsteilnehmer (ob Busse, Radfahrer, Rettungswagen) beachten. Wie vor Ort beobachtet wurde, praktizieren alle Radfahrer bereits heute diesen Fahrweg, der allerdings heute durch die fehlerhafte Markierung noch nicht gestattet ist. Die Änderung der Markierung wurde bereits in Auftrag gegeben. Eine baulich gestaltete, indirekte Aufstellfläche am Fahrbahnrand ist zusätzlich nicht erforderlich.

Kullenhofstraße (aus Richtung Hörn)

Frage: In der vom Mobilitätsausschuss 27.09.2012 beschlossenen Ausbauplanung führt der Radfahrstreifen bis zum Kreisverkehr Kullenhofstraße: In der tatsächlichen Bauausführung endet der Streifen etwa 50 m vor dem Kreisverkehr an der im Plan dargestellten Querungsstelle: Ist die Fahrbahn von der Querungsstelle bis zum Kreisverkehr Kullenhofstraße noch breit genug, um den geplanten Radfahr- oder Schutzstreifen bis zum Kreisverkehr weiter führen zu können? Ist dies - wie beschlossen - vorgesehen?

- Antwort: Im Mobilitätsausschuss wurde nicht die vom Fragesteller erwähnte Variante beschlossen. Die beschlossene Ausführungsplanung stellt einen Radfahrstreifen von der Kullenhofstraße kommend dar, der über die Querungsstelle am Fahrbahnteiler auf den linksseitigen für Radfahrer freigegebenen Gehweg geleitet wird (siehe Anlage 1). In der aktuellen Bauausführung wurde vor der Querungshilfe zusätzlich rechts eine weitere kleine Verkehrsinsel eingebaut, auf der Verkehrsschilder zu den Parkplätzen stehen. Hiervor endet auch der Radfahrstreifen.

Eine Führung des Radverkehrs mit durchgehendem Rad - bzw. Schutzstreifen zum Kreisverkehr ist nicht möglich und gewollt, da die Fahrbahn max. 3,50m breit ist. Laut ERA2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV 2010) sollen Radfahrstreifen in Kreisverkehrszufahrten ca. 20m vor dem Kreisverkehr enden und als Schutzstreifen nur bis zum Fahrbahnteiler geführt werden. So soll dahinter, in der Kreisverkehrszufahrt, das Nebeneinanderfahren von Kraftfahrzeug- und Radverkehr verhindert werden, damit der Kraftfahrer den vor ihm fahrenden Radfahrer nicht überholt und beim Abbiegen wahrnimmt. Der Radfahrer kann also hier wählen, ob er nach links über die Mittelinsel abzweigt und in der Nebenanlage am Kreisverkehr vorbeifährt oder ob er weiter geradeaus - zusammen mit dem Kraftfahrzeugverkehr - im Kreisverkehr in Richtung Uniklinik fährt. Hierzu muss die Breitstrichmarkierung des Radfahrstreifens auf einer Länge von ca. 20m unterbrochen werden, damit der Radfahrer in die Kfz-Spur wechseln kann.

Kullenhofstraße (aus Richtung Hörn)

Frage: Der Übergang des südlich an der Kullenhofstraße verlaufenden Radwegs auf den Radfahrstreifen zum Kreisverkehr (am westlichen Ende der Brücke über den Dorbach) ist in keinem Plan detailliert ausgeführt. Der Antragsteller bittet darum, sehr zeitnah die Markierung vom Ende des baulich angelegten Radwegs (rechts neben der Warnbake) zum mittig liegenden Radfahrstreifen durchzuführen und rot einzufärben, da hier ein Konflikt mit dem freien Rechtsabbieger von der Kullenhofstraße zum Pariser Ring besteht.

- Antwort: Im Rahmen der Baumaßnahme erfolgte bereits Anfang 2014 die vom Bürger erwähnte fehlende Markierung.

Zweirichtungsrادweg Kullenhofstraße

Frage: Bleibt der zurzeit bestehende Zweirichtungsrادweg Kullenhofstraße zwischen Steinbergweg und Kreisverkehr weiterhin in beiden Richtungen benutzungspflichtig?

- Antwort: Der Radweg ist in beiden Fahrtrichtungen nicht mehr benutzungspflichtig. In Richtung Westen besteht ein Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“; in der Gegenrichtung vom Steinbergweg aus kommend ist die Benutzungspflicht des Radweges aufgehoben. Im Bereich der Tempo 30 Zone, zu der die Kullenhofstraße teilweise gehört, gibt es ebenfalls keine benutzungspflichtigen Radwege mehr.

Schwesternwohnheim Kullenhofstraße

Frage: An der Zu- und Ausfahrt der Stichstraße Kullenhofstraße (Schwesternwohnheim) sollte im Kreisverkehr die Radwegüberfahrt und der Fußgängerweg bevorrechtigt geführt werden, um Nahmobilität attraktiv zu gestalten. Es ist nicht verständlich, warum der Verkehr vom/zum Wohnheim höherrangig ist als der kreuzende Rad/Fußgängerverkehr. Gleichzeitig wird gewünscht, die Fahrbahn im Bereich der Radwegeüberfahrt auf das Radwegniveau anzuheben, wie es in der ERA2010 an Einmündungen und Grundstückszufahrten empfohlen wird.

- Antwort: Die Furten für den Radverkehr, der hier in der Nebenanlage fährt und die Zu- und Ausfahrt der Stichstraße überquert, haben ca. 6,00 m Abstand von der Kreisfahrbahn. Eine bevorrechtigte Führung des Radverkehrs ist deshalb gemäß Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV StVo) bei einem Abstand von mehr als 5 m nicht möglich. Ebenso ist eine Anrampung der Fahrbahn auf Radwegniveau hier ausgeschlossen. Es handelt sich hier nicht um eine Zufahrt zu einem öffentlichen Parkplatz, sondern um reservierten Parkraum für einen bestimmten Personenkreis, mit entsprechend geringen Fahrzeugbewegungen. Angesichts des recht geringen Kfz-Verkehrs (ca. 200 ein – und ausfahrende Kraftfahrzeuge am Tag) ist das Queren der Stichstraße in Höhe der Mittelinsel am Kreisverkehr für Fußgänger und Radfahrer – auch ohne die gewünschte Bevorrechtigung - nicht problematisch.

3. Weitere Vorgehensweise

Die nachträgliche bauliche Absenkung des Bordsteins auf Fahrbahnniveau und der Austausch des Straßenablaufkörpers im Bereich der Ringfahrbahn Süd ist durch den Bauherrn (BLB)Investor

vorzunehmen. Die vom Landesbetrieb Straßen NRW gestattete barrierefreie Ausführung der Rampe im Übergangsbereich zur Brückenkappe (Metallbauweise) ist zurzeit nicht möglich, da es einen ablehnenden politischen Beschluss gibt.

Anlage/n:

Anlage 1 - Radverkehrsführung