

<b>Vorlage</b>		Vorlage-Nr:	FB 61/0841/WP17
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	20.12.2017
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/300
<b>Gesamtverkehrskonzept UKA</b>			
<b>Beratungsfolge:</b>			
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>	
31.01.2018	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Anhörung/Empfehlung	
01.03.2018	Mobilitätsausschuss	Entscheidung	

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg nimmt den Bericht zum Gesamtverkehrskonzept des Uniklinikum Aachen zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss den Beschluss zum Gesamtverkehrskonzept zu fassen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht zum Gesamtverkehrskonzept des Uniklinikum Aachen zur Kenntnis und beschließt das Gesamtverkehrskonzept.

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 20xx	Fortgeschriebe- ner Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<b>+ Verbesserung / - Verschlechterung</b>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 20xx	Fortgeschriebe- ner Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 20xx ff.	Folgekos- ten (alt)	Folgekos- ten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<b>+ Verbesserung / - Verschlechterung</b>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

## **Erläuterungen:**

### **Planerische Beschreibung**

Für die geplanten Erweiterungsbauten der Uniklinik RWTH Aachen im Rahmen des Investitionsprogramms des Landes NRW, Medizinisches Modernisierungsprogramm (MedMoP), ist ein neues Gesamtverkehrskonzept erforderlich. Die Veränderungen umfassen räumlich

- den Entfall eines Teils der heutigen Pauwelsstraße im Bereich vor der Uniklinik,
- die Ertüchtigung der Kullenhofstraße für den Bus-Begegnungsverkehr,
- den Neubau eines Parkhauses mit direkter Erschließung von der Kullenhofstraße im Bereich zwischen Dorbachtal und Studentenwohnheim,
- den Entfall von ebenerdigen Stellplätzen auf dem heutigen P1 und P2,
- den Neubau eines Vorplatzes vor dem neuen zukünftigen Haupteingangsgebäude mit einer neuen Bushaltestation, einem neuen „Multifunktionsparkplatz“ mit Parkplätzen für unterschiedliche Nutzergruppen (z.B. Behinderte, Kiss and Ride, Elektro- und Car-Sharing-Fahrzeuge), einer großzügigen Aufenthalts- und Bewegungsfläche für Fußgänger und Radfahrer und einer neuen Taxenvorfahrt und Liefer- und Ladevorfahrt und
- den Neubau einer Fahrradgarage mit zwei Zu-/Ausfahrtsrampen und einer direkten Verbindung zum neuen Haupteingangsgebäude.

Das vorliegende Gesamtverkehrskonzept betrachtet alle Verkehrsarten, stellt die neue Verkehrsführung dar und schätzt das zukünftige Verkehrsaufkommen einschließlich der neuen geplanten baulichen Erweiterungen ab. Zudem wird die Leistungsfähigkeit der Kullenhofstraße und insbesondere des Kreisverkehrs im Osten des Areals als Hupterschließungsstraße- bzw. Knotenpunkt berechnet.

Für die einzelnen Teilabschnitte wird Baurecht durch unterschiedliche B-Planverfahren geschaffen. Planungs- und Ausbaubeschlüsse für die einzelnen „öffentlichen Infrastrukturbereiche“ werden in separaten Vorlagen eingeholt.

Zu den verschiedenen B-Plänen zählen

- B-Plan 1000 „Nord“ (neuer Zentral-OP / Parkplatz / Vorplatz / NOTA)
- B-Plan 1000 „Süd“ (Kullenhofstraße / Medientrasse)
- B-Plan 971 (Parkhaus)
- B-Plan 977 („Neuenhofer Weg“).

Die für die B-Pläne erstellten Verkehrsgutachten und Verkehrskonzepte liegen als Anlage bei, die aus dem B-Plan 1000 „Nord“ resultierenden verkehrlichen Veränderungen wurden in den drei Gutachten berücksichtigt bzw. dort analysiert, bewertet und dokumentiert.

Zu den einzelnen Verkehrsarten:

## **Fußverkehr**

Fußverkehr entwickelt sich hauptsächlich von und zu den zentralen Parkierungsanlagen. Während von den zukünftig verkleinerten ebenerdigen Parkplätzen P1 und P2 der zentrale Haupteingang über die neu gestalteten privaten Außenflächen des UKA erreicht wird, wird für die Fußgänger von und zum neuen Parkhaus eine breite Wegeführung entlang der Kullenhofstraße und dort – in Verlängerung des Neuenhofer Weges – eine 20m breite niveaugleiche Querungsmöglichkeit auf den neu geschaffenen 30 m breiten Vorplatz des Uniklinikums eingerichtet. Zusätzlich wird weiter angestrebt, bei den Planungen zum B-Plan 977 eine direkte fußläufige Verbindung zum Neuenhofer Weg zu ermöglichen. Der einseitige Gehweg im Süden der Kullenhofstraße wird verbreitert und die neuen Bushaltestellen auf dem Vorplatz werden aus verschiedenen Richtungen über komfortable Anbindungen erschlossen. Das städtische taktile Leitsystem wird im gesamten Plangebiet berücksichtigt und umgesetzt.

## **Radverkehr**

Für den Radverkehr wird eine zentrale Fahrradtiefgarage mit ca. 800 Stellplätzen mit direktem Zugang zu dem neuen Haupteingangsgebäude der Uniklinik geschaffen. Die Tiefgarage wird sowohl von der Pauwelsstraße, die mit über 50% derzeit den größten Teil des Ziel- und Quellverkehrs der Fahrradfahrer übernimmt, als auch von der Kullenhofstraße über ausreichend breit dimensionierte Rampen zugänglich sein. Weitere Abstellplätze werden ebenerdig mit Fahrradbügeln im nördlichen Vorplatzbereich angeboten.

Für den Radverkehr entfällt ein großer Teil der heutigen Umweltrasse (Pauwelsstraße) entlang des Klinikgebäudes. Dafür wird über eine Mitbenutzungsmöglichkeit des zukünftig sehr breiten Vorplatzes ein komfortabler Anschluss an die Kullenhofstraße geschaffen. Die Kullenhofstraße wird als Tempo 30 Zone weiterhin für den Radverkehr auch auf der Fahrbahn nutzbar sein. Wegen des zukünftigen Bus-Begegnungsverkehrs wird zusätzlich ein 2,50m breiter, nicht-benutzungspflichtiger baulicher Radweg für den Zweirichtungsradverkehr mit einem zusätzlichen Sicherheitsabstand (0,5m) zur Fahrbahn ausgebaut und angeboten. Parallel dazu wird der Fußgänger auf einem 2,50m breiten Gehweg geführt. Im Abschnitt zwischen der ovalen Ringfahrbahn und dem neuen Vorplatz wird der Radverkehr zukünftig konsequent richtungstrennt geführt und ein zusätzliches Angebot geschaffen. (siehe auch Vorlage zum Ausbau der Kullenhofstraße).

Auf dem neuen „Multifunktionsparkplatz“ ist eine Velo-City-Pedelec-Verleihstation geplant.

## **Busverkehr**

Für den Busverkehr entfällt ebenfalls die heute wichtige Umweltrasse der Pauwelsstraße vor dem Klinikgebäude. Als Ersatz muss zum einen die Kullenhofstraße durch einen 6,50m breiten Ausbau der Fahrbahn ertüchtigt und zum anderen eine komplett neue zentrale Bushaltestelle mit mehreren Haltekanten geschaffen werden. Dies gelingt durch einen nord-südlich ausgerichteten Neubau in direkter Nähe des Haupteinganges auf dem heutigen Parkplatz P1. Der Busverkehr wird von der Pauwelsstraße kommend östlich am Hubschrauberlandeplatz vorbei in Richtung Süden in die neue Haltestelle geführt. Die südliche Ausfahrt der Haltestelle führt westlich des Kreisverkehrs auf die Kullenhofstraße.

Insgesamt sind vier Haltekanten mit zwei Bussteigen in Seitenlage sowie zwei Bussteigen an einer Mittelinsel, vorgesehen (siehe auch Vorlage zum Ausbau des Vorplatzes). Die Kapazität der Aufstellflächen und Wartebereiche für die Busse bleibt im Vergleich zum Bestand unverändert.

Aufgrund der neuen Busführung entfällt die gegenwärtige Bushaltestelle am Steinbergweg und wird in der Kullenhofstraße in Fahrtrichtung Osten neu angelegt. Alle Haltestellen werden unter Berücksichtigung der neuesten Standards zur Barrierefreiheit errichtet.

### **Kfz-Verkehr**

Durch die geplanten Baumaßnahmen ergeben sich insbesondere für das Parkraumangebot des Kfz-Verkehrs Veränderungen. Auf dem heutigen P2 entfallen zukünftig rund 550 Stellplätze. Dafür wird mit unmittelbarer Anbindung an den heutigen Kreisverkehr ein neues Parkhaus mit 1350 Stellplätzen errichtet, das im Tagesverlauf zunächst – vor allem durch die Beschäftigten der Uniklinik befüllt werden soll. Das Verkehrskonzept sieht vor, dass erst ab einem gewissen Belegungsgrad des Parkhauses die Stellplätze auf dem P2 freigegeben werden. Auf Basis der aktuellen Parkdaten kann prognostiziert werden, dass dieser Zustand vor 9:00 Uhr eintreten wird, sodass der Großteil der „Kurzzeitparker“ (z.B. Besucher) dann auf den ebenerdigen und im östlichen Bereich sehr zugangsnahen Stellplätzen parken können. Aufgrund der Reduzierung der Stellplätze auf dem P2 um mehr als 1/3 wird die Verkehrsbelastung zwischen dem Kreisverkehr und dem Steinbergweg insgesamt gesenkt. Weitere ca. 120 Stellplätze bleiben auf dem P1 erhalten. Zusätzlich wird in unmittelbarer Nähe zum Haupteingang ein neuer (Multifunktions-)Parkplatz mit etwa 60 Behindertenstellplätzen, ein Kiss and Ride-Halbereich für etwa 10 Fahrzeuge, 6 Stellplätze für Elektrofahrzeuge und 4 Stellplätze für Car-Sharing-Pkw (Cambio) angelegt.

Die Kullenhofstraße wird für den Beidrichtungsverkehr weiterhin in beiden Fahrtrichtungen für den Kfz-Verkehr zur Verfügung stehen; allerdings wird sich die Zufahrtsituation zum P2 verändern.

Eine Durchfahrt von der Pauwelsstraße zur Kullenhofstraße wird zukünftig für PKW nicht mehr möglich sein.

### **Sonstige Verkehre**

Die Zufahrt zur Notfallaufnahme (NOTA) wird neu geregelt, indem zur Verbesserung der Krankentransportfahrten eine zusätzliche Einfahrtspur geschaffen wird. An- und Abfahrt erfolgen zukünftig über die Pauwelsstraße in/aus Richtung Osten.

Von der geänderten Vorfahrtsituation profitieren ebenfalls die Taxiunternehmen, denen zusätzliche separate Aufstellflächen in einem Bereich deutlich näher am Haupteingang angeboten werden.

Unmittelbar neben dem neuen Taxi-Bereich soll auf dem Vorplatz zusätzlich eine Abstellfläche für Lieferverkehre eingerichtet und durch Poller gesperrt bzw. gesichert werden.

Für motorisierte Zweiräder wird ein kostenfreier Parkplatz in der Verlängerung des P1 gut erreichbar angelegt.

### **Verkehrsbelastungen und Leistungsfähigkeiten**

Zur Bewertung der Verkehrsabwicklung sind die zukünftigen Verkehrszustände auf der angrenzenden Erschließungsstraße (Kullenhofstraße) zu betrachten. Nach aktuellen Erhebungen verkehren derzeit zwischen 2.300 (Ecke Steinbergweg) und 7.500 (Kreisverkehr) Kraftfahrzeuge auf der Straße. Im Gutachten zum B-Plan 1000 S sind für unterschiedliche Bauzustände die verschiedenen Verkehrsbelastungen berechnet und dargestellt. Im Ergebnis hält der Verkehrsgutachter deutlich positive Effekte durch eine Verkleinerung des Parkplatzes P2 und eine Verlagerung von Ziel- und

Quellverkehre in das/aus dem Parkhaus – bei negativen Effekten durch die zusätzlichen Busse - fest. Dies wirkt sich insbesondere auf die Kfz-Belastung im östlichen Teil der Kullenhofstraße aus.

### **Parkhaus**

Das Parkhaus (zukünftiges Hauptziel und –quelle) für die Kfz-Verkehre erhält fünf Schrankenanlagen, wovon drei für die Zu- und zwei für die Ausfahrt vorgesehen sind. In einer Mikrosimulation der Verkehrsabläufe wurde nachgewiesen, dass die Aufstellflächen in der Zufahrt auf der privaten Fläche und die Anzahl der Abfertigungsanlagen für die Abwicklung der morgendlichen Spitzenstundenverkehre ausreichende Kapazitäten haben, sodass kein Rückstau in den öffentlichen Verkehrsraum zu erwarten ist.

Bei der Ermittlung wurde ein „Worst-Case“-Szenario der maximalen Steuerung der Zielverkehre mit einer Spitzenstundenbelastung (6 – 7 Uhr) von 653 PKW in der Parkhauszufahrt zugrunde gelegt. Bei dem Szenario ist eine dynamische Steuerung der Zielverkehre in der morgendlichen Verkehrsspitzenzeit zur „Befüllung“ des Parkhauses durch die größtenteils Beschäftigten der Uniklinik unterstellt worden.

### **Kreisverkehr**

Für die Abwicklung und Verteilung der Verkehre ist die Belastung und Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs wesentlich. Dazu wurde sowohl die Morgenspitze als auch die Nachmittagsspitze durch den Verkehrsgutachter des Uniklinikums betrachtet. Der im Worst-Case-Szenario ermittelte Wert wurde überlagert mit zusätzlichen Verkehrsmengen, die sich

- aus der Umsetzung des B-Plan 977 (Verfügungsgebäude Neuenhofer Weg) und
- einer Zunahme der Kurzzeitparkernutzung des P2

ergeben. Die so ermittelten Zahlen wurden der üblichen „HBS“-Qualitätsbemessung unterzogen. Danach wird die Zufahrt des Kreisverkehrs von der ovalen Ringfahrbahn kommend in der Morgenspitze mit der Qualitätsstufe „C“ bewertet, alle anderen Zufahrten haben die Qualitäten „A“ oder „B“. Mit der Stufe „C“ wird ein stabiler Verkehrszustand mit einer durchschnittlichen Auslastung bis zu 75% in der morgendlichen Spitzenstunde erreicht. Insgesamt kann damit ein zufriedenstellender Verkehrsablauf erwartet werden. Zu beachten ist allerdings, dass sich zu vereinzelt Zeitpunkten ein Rückstau in Richtung ovaler Ringfahrbahn aufbauen kann. In der nachmittäglichen Spitzenstunde erreichen alle Kreisverkehrszufahrten die Qualitätsstufe „A“.

### **Anlage/n:**

Anlage 1: Plan Verkehrsführung Fußgänger- und Radverkehrsführung

Anlage 2: Plan Kfz- und Busverkehrsführung

Anlage 3: Verkehrsgutachten für die Projektentwicklung am „Neuenhofer Weg“ im Rahmen des Bebauungsplans 977 (11/2017)

Anlage 4: Verkehrsgutachten für die Kullenhofstraße im Rahmen des Bebauungsplans 1000 S (9/2017)

Anlage 5: Verkehrsgutachten für den Bebauungsplan 971 zur Errichtung eines Parkhauses an der Universitätsklinik Aachen (9/2017)