

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/1014/WP17-2
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	18.12.2018
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/300
Zieglerstraße, Markierung von Schutzstreifen			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
24.01.2019	Mobilitätsausschuss	Anhörung/Empfehlung	
30.01.2019	Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss empfiehlt der Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf, den Planungs- und Ausführungsbeschluss gemäß der vorgelegten Planung der Variante 2a (Plan-Nr. 2018/10-02) (Markierung eines einseitigen Schutzstreifens) zu fassen.

Die Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Sie fasst den Planungs- und Ausführungsbeschluss gemäß der vorgelegten Planung der Variante 2a (Plan-Nr. 2018/10-02) (Markierung eines einseitigen Schutzstreifens).

Erläuterungen:

Erneute Ergänzungen zur Vorlage FB 61/1014/WP17

Die Bezirksvertretung hat sich in den Sitzungen am 12.09. und am 05.12.2018 mit der Planung zur Zieglerstraße befasst. Am 12.09. wurde Folgendes beschlossen: „Die Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und bittet um Prüfung, ob dort auch das Radfahren auf dem Gehweg gestattet werden könne. Die Variante 2 soll entsprechend der Anregungen verändert werden, damit danach eine Beschlussfassung für Planung und Ausführung in einer Folgesitzung erfolgen kann.“

In der Sitzung am 05.12. wurde daraufhin die optimierte Variante 2 besprochen. Diese sieht die Fortführung des Schutzstreifens auf der südlichen Seite der Zieglerstraße im Wendehammer bis zu den Zufahrten des Vennbahnweges sowie ein weiteres Haltverbotsschild (Zeichen 283) zur Verdeutlichung des Parkverbots im Wendehammer vor (vgl. Anlage 1).

Die Bezirksvertretung hat die Verwaltung am Ende der Sitzung beauftragt, folgende vier Punkte zu prüfen:

1) Aufstellung Stop-Schild am Einmündungsbereich Kaubendenstraße

Dem Vorschlag der Bezirksvertretung ein Stop-Schild (Zeichen 206) anstelle des geplanten Zeichens 205 (Vorfahrt gewähren) von der Kaubendenstraße kommend aufzustellen, kann nicht gefolgt werden. Nach der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) darf das Zeichen 206 nur angeordnet werden, wenn

1. die Sichtverhältnisse an der Kreuzung oder Einmündung es zwingend erfordern,
2. es wegen der Örtlichkeit (Einmündung in einer Innenkurve oder in eine besonders schnell befahrene Straße) schwierig ist, die Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf der anderen Straße zu beurteilen, oder
3. es sonst aus Gründen der Sicherheit notwendig erscheint, einen Wartepflichtigen zu besonderer Vorsicht zu mahnen (z.B. in der Regel an der Kreuzung zweier Vorfahrtstraßen).

Die oben genannten Einsatzkriterien werden an der Einmündung Kaubendenstraße/Zieglerstraße nicht erfüllt.

Das Zeichen 206 schreibt den Verkehrsteilnehmern das vollständige Anhalten des Fahrzeuges vor. Auch wenn auf der Vorfahrtsstraße kein Fahrzeug vorhanden ist, muss jeder Fahrzeugführer, der aus der Kaubendenstraße ausfahren möchte, vor dem Abbiegevorgang anhalten. Dies ist besonders zu verkehrsschwachen Zeiten für die Verkehrsteilnehmer nicht nachvollziehbar. Die Unfalllage ist als unkritisch einzustufen, da sich in den letzten drei Jahren keine Unfälle der Kategorie 1-4 im Kreuzungsbereich Zieglerstraße/Kaubendenstraße ereignet haben.

Das Aufstellen des Stop-Schildes kann rechtlich nicht begründet werden.

Die Roteinfärbung des Schutzstreifens im Kreuzungsbereich erhöht die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer, die aus der Kaubendenstraße in die Zieglerstraße abbiegen.

2) Einrichtung eines Fahrradschutzstreifens auf der Nordseite der Zieglerstraße zwischen Ende Wendehammer und der Grundstückseinfahrt Hausnummer 17

Die Planung sieht keine Radverkehrsanlage auf der Nordseite der Zieglerstraße vor. Im Sinne einer kontinuierlichen Radverkehrsführung ist es nicht sinnvoll ein Schutzstreifenfragment gegenüber der Kaubendenstraße anzulegen. Aus Sicht der Verwaltung ist auch ein Haltverbot gegenüber der Kaubendenstraße nicht erforderlich, da die Restfahrbahnbreite neben parkenden Lkw 7,35 m beträgt.

3) Einrichtung einer Aufstellfläche für Radfahrer auf der Nordseite der Zieglerstraße auf Höhe des Fahrradparkhauses „Grünenthal“

Innerstädtisch wird das indirekte Linksabbiegen für Radfahrer in Aachen nur an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten eingesetzt. Im Fall des indirekten Abbiegens wird der Radverkehr über die seitlich einmündende Straße bis zu einer Aufstellfläche geführt. Anschließend kann von dort die Straße überquert werden.

Im vorliegenden Fall handelt es sich um die Zufahrt in ein privates Parkhaus, nicht um eine Knotenpunktgestaltung. Darüber hinaus gibt es auf der Zieglerstraße bei einer werktäglichen Verkehrsbelastung von ca. 6.000 Kfz und einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50km/h keine Notwendigkeit für eine solche Radfahrerschleuse.

Die Verwaltung wird die Situation jedoch nach der Markierung (Schutzstreifen und Parkflächen) beobachten und über die Ergebnisse berichten.

4) Einrichtung von 2,00 m breiten Parkstreifen auf der Nordseite und von 2,50 m breiten Parkstreifen auf der Südseite der Zieglerstraße

In der Zieglerstraße parkt regelmäßig eine größere Anzahl von Lkw, besonders nachts und am Wochenende im Rahmen der einzuhaltenden Lenkruhezeiten. Für diese ist das Anlegen von 2,50 m breiten Parkstreifen unbedingt erforderlich. Das Parken von Lkw auf nur einer Fahrbahnseite wird dazu führen, dass es zu verstärkten Sichtbehinderungen für ausfahrende Fahrzeuge der anliegenden Grundstücke auf der Seite des erlaubten Lkw-Parkens kommt.

Die Ausweisung von Parkverböten für Lkw würde dem Sinn des Gewerbegebietes widersprechen bzw. es würde zu Verdrängungseffekten in andere Bereiche (u.a. Wohngebiete) der Umgebung führen.

Beim Ausbau der Zieglerstraße war der Begegnungsverkehr zwischen zwei Lkw bereits vorgesehen, denn die Restfahrbahnbreite zwischen parkenden Lkw beträgt 7,35 m.

Außerdem würde die Restriktion des Lkw-Parkens auf einer Fahrbahnseite zu einer Verbreiterung der Restfahrbahn führen, was sich dann wiederum negativ auf die gefahrene Geschwindigkeit in der Zieglerstraße auswirken wird.

Deswegen ist das Verbot des Lkw-Parkens auf der Nordseite der Zieglerstraße nicht sinnvoll.

Die Verwaltung empfiehlt aus Kostengründen auf die Markierung des Fahrbahnrandparkens auf der Nordseite zu verzichten. Das Parken ist wie heute auch ohne Markierung zulässig.

Fazit und Empfehlung

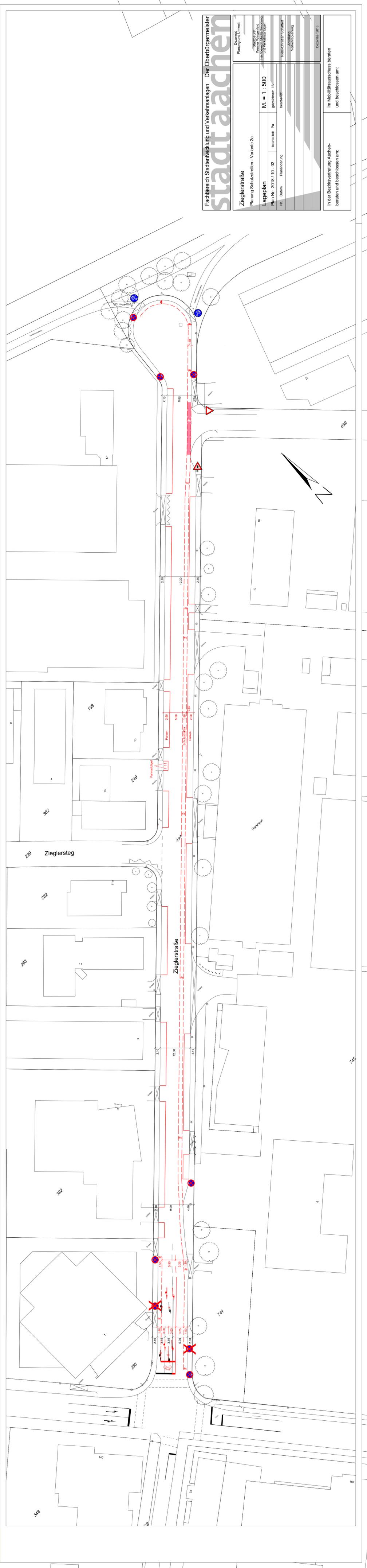
Im Ergebnis der Abwägung wird die optimierte Variante 2 (Variante 2a) mit einer Fortführung des Schutzstreifens und einer Rotmarkierung der Radfahrerfurt im Kreuzungsbereich Zieglerstraße/ Kaubendenstraße empfohlen.

Zwar wird die Zieglerstraße nur mäßig durch Schwerverkehr befahren, jedoch nutzt dieser auch die Parkstände am Fahrbahnrand. Deshalb ist die Markierung von 2,50 m breiten Parkständen sinnvoll. Durch einen einseitigen Schutzstreifen bleibt eine Restfahrbahn von 5,30 m, sodass der Begegnungsverkehr von Pkw und Schwerverkehr möglich ist, ohne den Schutzstreifen zu befahren. Durch die Markierung und die Roteinfärbung des Schutzstreifens sowie das Aufbringen von Fahrradpiktogrammen wird im Einmündungsbereich zur Kaubendenstraße auf die Radfahrer hingewiesen. Dadurch wird ihre Sicherheit erhöht.

Variante 2a trägt damit sowohl zur Förderung des Radverkehrs auf der Zieglerstraße als auch zur Nutzung der Vennbahn bei und berücksichtigt die hohe Nachfrage nach Abstellmöglichkeiten für Lkw.

Anlage/n:

Anlage 1 - Zieglerstraße, Planung Schutzstreifen - Variante 2a



Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Der Oberbürgermeister
stadt aachen

Zieglerstraße Planung Schutzstreifen - Variante 2a		Dezernat Planung und Umwelt
Lageplan Plan Nr. 2018 / 10 - 02		Stadtbaureferat Umlandentwicklung Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
Nr. Datum	bearbeitet: Pa Planänderung	M. = 1 : 500 gezeichnet: IS bearbeitet:
bearbeitet:		Neils-Christiane Straßer Abteilung Verkehrsplanung
Im Bezirksvertretung Aachen- beraten und beschlossen am:		Im Mobilitätsausschuss beraten und beschlossen am:
		Dezember 2018