

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/1017/WP15
Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	05.01.2009
		Verfasser:	
RWTH Campus Melaten, Verkehrskonzept			
Beratungsfolge:			TOP: __
Datum	Gremium	Kompetenz	
14.01.2009	B 0	Anhörung/Empfehlung	
20.01.2009	B 5	Anhörung/Empfehlung	
29.01.2009	VA	Entscheidung	

Finanzielle Auswirkungen:

Sind zur Zeit nicht bekannt.

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Die Maßnahmen des Verkehrskonzeptes zum RWTH-Campus Melaten sollen in der vorgestellten Form umgesetzt werden.

Der Seffenter Weg wird in eine Tempo-30-Zone integriert und baulich der abknickenden Vorfahrt von Melaten auf den Pariser Ring untergeordnet.

Es wird eine gute Radverkehrsanbindung des Campus Melaten mit einer neuen Radverkehrsverbindung zwischen Campus West und Campus Melaten hergestellt.

Die ÖPNV-Anbindung des Campus Melaten wird durch Angebotsverbesserungen und Taktverdichtungen optimiert.

Die Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Die Maßnahmen des Verkehrskonzeptes zum RWTH-Campus Melaten sollen in der vorgestellten Form umgesetzt werden.

Der Seffenter Weg wird in eine Tempo-30-Zone integriert und baulich der abknickenden Vorfahrt von Melaten auf den Pariser Ring untergeordnet.

Es wird eine gute Radverkehrsanbindung des Campus Melaten mit einer neuen Radverkehrsverbindung zwischen Campus West und Campus Melaten hergestellt.

Die ÖPNV-Anbindung des Campus Melaten wird durch Angebotsverbesserungen und Taktverdichtungen optimiert.

Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Die Maßnahmen des Verkehrskonzeptes zum RWTH-Campus Melaten sollen in der vorgestellten Form umgesetzt werden.

Der Seffenter Weg wird in eine Tempo-30-Zone integriert und baulich der abknickenden Vorfahrt von Melaten auf den Pariser Ring untergeordnet.

Es wird eine gute Radverkehrsanbindung des Campus Melaten mit einer neuen Radverkehrsverbindung zwischen Campus West und Campus Melaten hergestellt.

Die ÖPNV-Anbindung des Campus Melaten wird durch Angebotsverbesserungen und Taktverdichtungen optimiert.

Erläuterungen:

Die RWTH Aachen plant die Einrichtung eines technologieorientierten Campus im Bereich Melaten. Im Campus Melaten sollen Hochschulinstitute im räumlichen Verbund mit Unternehmen Forschung und Entwicklung synergetisch und effektiv betreiben können. Verschiedene Nutzungseinheiten sollen dabei modular zu unterschiedlich großen Clustern addiert werden. Der erste Bauabschnitt des RWTH Aachen Campus soll auf einem 270.000 qm großen Areal im Nord-Westen von Aachen realisiert werden (s. Anlage 1, 1. Preis des Wettbewerbs).

Der Standort befindet sich in direkter Nachbarschaft zu den technisch ausgerichteten Forschungsinstituten der RWTH Aachen im Hochschulerweiterungsgebiet Melaten. Das zu beplanende Gebiet setzt sich aus der so genannten „Parkspange“ im Süd-Osten, einem Hochplateau am Wilkensberg im Nord-Westen sowie einem dazwischenliegenden Verbindungsbereich zusammen.

Das Gebiet wird in so genannte Cluster (Baufelder) gegliedert. In sechs Clustern entlang der Haupterschließungsstraße, des so genannten Boulevards, in 3 Clustern in der Parkspange und 6 Solitärgebäuden sollen 5000 neue Arbeitsplätze entstehen.

Die Gebäude sollen in einer funktionalen Architektur ausgeführt werden. Es ist ein nachhaltiges Energiekonzept zur Minimierung der Energiekosten und Emissionen vorgesehen.

Aufbauend auf den im Rahmen eines Wettbewerbs festgelegten Konzepten wird zur Zeit der Bebauungsplan Nr. 915 aufgestellt. Beim Bebauungsplan Nr. 915 - Seffenter Weg / Melaten (Hochschulerweiterung) - handelt es sich um einen Bebauungsplan mit Städtebaulichem Vertrag. Darin ist unter anderem geregelt, dass der Bau- und Liegenschaftsbetrieb NRW (BLB) als Vorhabenträger alle Planungsleistungen zu erbringen hat. Nach Abschluss des Wettbewerbs für das Hochschulerweiterungsgebiet wurde der 1. Preisträger, das Aachener Architekturbüro rha vom BLB mit der Erstellung des Bebauungsplanes, andere Büros mit der Erarbeitung der für das Planverfahren erforderlichen Fachgutachten beauftragt.

Die frühzeitige Bürger- und Behördenbeteiligung wurde im Zeitraum vom 31.03. bis 11.04.2008 durchgeführt. Am 03.04.2008 fand eine Informationsveranstaltung im Bezirksamt Aachen-Laurenberg statt, bei der die Bürger über die Planung informiert wurden und Gelegenheit hatten, sich dazu zu äußern.

Sowohl die schriftlichen, als auch die mündlichen Äußerungen der Bürger bezogen sich im Wesentlichen auf zwei Themenfelder:

- Umweltaspekte (Landschaftsverbrauch, zunehmende Belastung durch Verkehrslärm)
- Verkehr (allgemein)

Im Vordergrund stand die Befürchtung, dass es durch die Realisierung des RWTH-Campus Melaten zu erhöhten Verkehrsbelastungen in den angrenzenden (Wohn-) Bereichen kommen wird.

Der Zeitplan für den Bebauungsplan sieht die Beratung des Umweltberichtes sowie des Offenlagebeschlusses in den Märzsitzen der politischen Gremien vor.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde das Büro BSV, Aachen, durch den BLB mit der Erarbeitung eines Verkehrsgutachtens beauftragt. Dieses Gutachten wurde am 23.12.2008 in der im Ratsinformationssystem abrufbaren Fassung vorgelegt.

Der Gutachter wird die Ergebnisse des Gutachtens in der Sitzung aller beteiligten Gremien vortragen.

Heutige Verkehrssituation

Mit dem Pariser Ring besteht eine autobahnähnliche Haupterschließungsstraße für den Bereich Melaten mit einer guten Anbindung an das übergeordnete Straßennetz (BAB 4 über Anschlussstelle Laurensberg). Parallel hierzu verläuft die zwischen Hörnbrücke und Valkenburger Straße/Kullenhoffstraße abschnittsweise vierstreifig ausgebaute Fockenbeckstraße und Pauwelstraße. Im Plangebiet selbst sind bis auf eine Straßenschleife am westlichen Ende des Seffenter Weges derzeit lediglich Fuß- und Radwege vorhanden.

Im Verkehrsnetz rund um das Klinikum fällt wegen der verwirrenden Verkehrsführung die Orientierung schwer.

Bezüglich des ruhenden Verkehrs wurden vom Verkehrsgutachter umfangreiche Erhebungen durchgeführt. Danach bestehen am Hochschulstandort Melaten derzeit 2.970 Stellplätze, die zu maximal 73% ausgelastet sind. Insbesondere im nördlichen Teil der Parkspange gibt es erhebliche Stellplatzreserven, während in unmittelbarer Nähe der Institute die Parkplatznachfrage deutlich höher ist. Hier wird auch im „Absoluten Halteverbot“, in Feuerwehrzufahrten etc. geparkt. Die Nachfrage nach Parkplätzen durch die Besucher des Klinikums macht sich vor allem im südlichen Bereich des Plangebietes bemerkbar.

Die ÖPNV-Erschließung erfolgt über die Buslinien 3, 12, 22, 23, 33 und 70.

Radverkehrsverbindungen bestehen über die Valkenburger Straße, die Melatener Straße und den Seffenter Weg.

Prognose des zukünftigen Verkehrs

Zur Prognose des zukünftigen Verkehrs wurde vom Verkehrsgutachter ein Verkehrssimulationsmodell aufgebaut.

Dieses ermöglicht es, die Verkehrsbelastungen für verschiedene Erschließungsvarianten zu berechnen und hinsichtlich ihrer Wirkung zu überprüfen.

Es wurde ein „Prognose-Nullfall“ mit den zukünftig zu erwartenden Strukturänderungen aber ohne die Campus-Erweiterungen und ein „Prognosefall Campus Melaten und Campus Westbahnhof“ erstellt. Der Prognosehorizont ist in beiden Fällen 2015.

Es wird davon ausgegangen, dass die Anzahl der Einwohner Aachens im „Prognose-Nullfall“ also ohne die geplanten RWTH-Erweiterungen am Westbahnhof und in Melaten gegenüber heute um ca. 4000 zunimmt. Mit den Erweiterungen („Prognosefall Campus Melaten und Campus Westbahnhof“)

wird eine Steigerung der Einwohnerzahl Aachens um ca. 9.000 prognostiziert (s. auch Tabelle 6, Seite 48 des Verkehrsgutachtens).

Die Arbeitsplätze in Aachen erhöhen sich im Prognose-Nullfall um ca. 7000 gegenüber heute, im Prognosefall mit Campus Melaten und Campus Westbahnhof um ca. 17.000. Darin enthalten sind 5.000 neue Arbeitsplätze im Campus Melaten und 5.000 neue Arbeitsplätze im Campus Westbahnhof. Die Wohnraumnachfrage kann nicht allein im Stadtgebiet Aachen gedeckt werden.

Aus den Prognosestrukturdaten wurde das zukünftige Verkehrsaufkommen berechnet. Der Campus Melaten erzeugt laut Gutachten täglich 28.770 Wege und Fahrten. Davon werden 70% mit dem MIV, 26% mit dem ÖPNV und jeweils 2% mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt.

Der Campus Westbahnhof erzeugt 37.600 Wege und Fahrten (deutlich mehr wegen höheren Studentenanteils). Davon werden 60% mit dem MIV, 15% mit dem ÖPNV, 10% mit dem Fahrrad und 15% zu Fuß zurückgelegt.

Alle Prognoseberechnungen von Verkehrsbelastungszahlen erfolgten im Verkehrsgutachten für die nachmittägliche Spitzenstunde.

Erschließungskonzept MIV

Im Plangebiet verläuft eine bogenförmige Haupteerschließungsstraße (Boulevard), die im Norden auf Höhe des Seffenter Wegs und im Süden etwa auf Höhe der Melatener Straße an die Forckenbeckstraße angebunden wird. Der südliche Anschluss an die Forckenbeckstraße soll in Form einer lichtsignalgeregelten Kreuzung erfolgen. Am nördlichen Anschluss soll ein Kreisverkehr entstehen. Zur Erschließung der angrenzenden Baufelder (Cluster B bis F) werden vier Stichstraßen angelegt.

Die heutige Stichstraße Steinbachstraße wird nach Süden bis zum Boulevard verlängert und damit zur durchgehenden Erschließungsstraße ausgebaut.

Die Stiewistraße wird teilweise überbaut und ganz aus dem öffentlichen Straßennetz herausgenommen, ebenso wie ein Teilstück der Pauwelstraße.

Die Anbindung der Melatener Straße an die Forckenbeckstraße entfällt durch den Rückbau der Rampenanlage. Eine Buslinienführung über diese Straße wird somit nicht mehr möglich sein. Melatener Straße und die bestehende Brücke werden zukünftig Radfahrern und Fußgängern vorbehalten sein. Es soll eine attraktive Verbindung zwischen Hörn und Naherholungsgebiet um den Rabentalweg und den Schneeberg angeboten entstehen.

Am Knotenpunkt Pariser Ring/Valkenburger Straße/Forckenbeckstraße/Kullenhofstraße soll ein großflächiger, ovaler Kreisverkehr entstehen (s. Anlage 2). Dies hat den Vorteil, dass eine eindeutige Beschilderung möglich wird. Die Wegweisung zum Campus Melaten kann dann allein über die an den Kreisverkehr angebundene Forckenbeckstraße erfolgen. Der Weg zum Uniklinikum würde dann über die Kullenhofstraße ausgewiesen. Beide Anschlüsse werden im Zweirichtungsverkehr betrieben. Hin- und Rückweg kann über die gleiche Route erfolgen. Die Orientierung für Besucher wird damit gegenüber heute deutlich verbessert.

Eine Anbindung der Valkenburger Straße für den MIV erfolgt nicht. Falls es aufgrund einer Anpassung des ÖPNV-Systems erforderlich werden sollte, Busverkehr über die Valkenburger Straße zu führen, so wird die ausschließliche Zufahrt für den Bus über versenkbare Poller oder ein in die Fahrbahn eingelassenes bauliches Element, das nur vor Fahrzeugen mit großen Achsabstand überfahren werden kann, gewährleistet.

Im Bereich der südlichen Anbindung des Boulevards an die Forckenbeckstraße empfiehlt der Gutachter den Durchstich bis zum Pariser Ring mit einer Auffahrtmöglichkeit nach Süden (rechts rein) und einer Abfahrtmöglichkeit von Norden (rechts raus) (s. Anlage 3).

Für den westlichen Anschluss des Außenringes an den Seffenter Weg schlägt der Gutachter den Umbau in einen Kreisverkehrsplatz mit 38 m Durchmesser vor. Am östlichen Anschluss soll eine abknickende Vorfahrt für die Fahrbeziehung Melaten – Pariser Ring eingerichtet werden und dies auch baulich verdeutlicht werden. Der Seffenter Weg soll entsprechend seiner Funktion dem Hauptstrom untergeordnet werden und in eine Tempo-30-Zone integriert werden (s. Anlage 4).

Mit dem oben genannten Erschließungskonzept beträgt laut Modellberechnung des Gutachters die Zunahme der Verkehrsbelastung im „Prognosefall Campus Melaten und Westbahnhof“ in der werktäglichen Spitzenstunde im Vergleich zum Prognose-Nullfall (siehe Variante 3 des Verkehrsgutachtens):

Seffenter Weg + 50 Kfz/Spitzenstunde
Ahornstraße - 50 Kfz/Spitzenstunde
Halifaxstraße + 150 Kfz/Spitzenstunde

Das Verkehrsgutachten untersucht aufbauend auf den oben genannten Netzmodifikationen weitergehende MIV-Verkehrsbeschränkungen für den Seffenter Weg:

- Unterbinden der Zufahrt in den östlichen Seffenter Weg von Westen
- Unterbinden der Ausfahrt aus dem östlichen Seffenter Weg in Richtung Melaten
- Vollständige Abbindung des östlichen Seffenter Weges

Unterbinden der Zufahrt in den östlichen Seffenter Weg von Westen

Wird die Zufahrt in dem östlichen Seffenter Weg verhindert so nimmt zwar die Belastung des Seffenter Weges um bis zu 150 Kfz/Spitzenstunde ab. Für die Halifaxstraße ergeben sich jedoch Mehrbelastungen von 300 Kfz/Spitzenstunde. Auch Ahornstraße und Auf der Hörn werden mit zusätzlichen 100 bzw. 50 Fahrten in der Spitzenstunde belastet (siehe Variante 4 des Gutachtens)

Seffenter Weg - 150 Kfz/Spitzenstunde
Ahornstraße + 100 Kfz/Spitzenstunde
Halifaxstraße + 300 Kfz/Spitzenstunde
Auf der Hörn + 50 Kfz/Spitzenstunde

Unterbinden der Ausfahrt aus dem östlichen Seffenter Weg in Richtung Melaten

Vollständige Abbindung des östlichen Seffenter Weges

Durch das Unterbinden der Ausfahrt aus dem östlichen Seffenter Weg in Richtung Melaten lässt sich der Seffenter Weg weiter entlasten. Ahornstraße und Auf der Hörn werden wie oben mit zusätzlichen 100 bzw. 50 Fahrten in der Spitzenstunde belastet. Ähnliche Entlastungs- und Belastungseffekte ergeben sich bei einer vollständigen Abbindung des Seffenter Weges (s. Variante 5 und 6 des Gutachtens)

Seffenter Weg - 250 Kfz

Ahornstraße + 100 Kfz

Halifaxstraße + 300 Kfz

Auf der Hörn + 50 Kfz

Der Gutachter empfiehlt das Unterbinden der Zufahrt in den östlichen Seffenter Weg von Westen und das Unterbinden der Ausfahrt aus dem östlichen Seffenter Weg in Richtung Melaten.

Dieser Empfehlung schließt sich die Verwaltung **nicht** an. Durch die vorgeschlagenen Verkehrsbeschränkungen wird Verkehr auf Ahornstraße und die Straße Auf der Hörn verlagert. Für die Verkehrszunahme in der Ahornstraße wird vom Gutachter eine Größenordnung prognostiziert (100 Kfz/Spitzenstunde), die über der maximalen prognostizierten Zunahme für den Seffenter Weg liegt (50 Kfz/Spitzenstunde). Die unmittelbare und vollständige (alle Fahrbeziehungen zulassende) Anbindung des Seffenter Weges an den Pariser Ring sollte aus Sicht der Verwaltung erhalten bleiben. Dies vermeidet Umwegfahrten für die Anwohner des Seffenter Weges über die angrenzenden Wohnstraßen.

Es wird sich nicht verhindern lassen, dass die Halifaxstraße durch die RWTH-Erweiterung in Melaten stärker belastet werden wird, da sie eine wichtige Erschließungsfunktion für dieses Gebiet übernehmen muss. Eine zusätzliche Belastung in der Größenordnung von 300 Kfz in der Spitzenstunde (ca. 3000 Kfz pro Tag), wie sie in der vom Gutachter vorgeschlagenen Variante erreicht wird, überschreitet nach Einschätzung der Verwaltung das für die Anwohner erträgliche Maß.

Die Verwaltung schlägt vor, den Seffenter Weg in eine Tempo-30-Zone zu integrieren und baulich der abknickenden Vorfahrt von Melaten auf den Pariser Ring unterzuordnen (Variante 3 des Verkehrsgutachtens). Die Durchfahrt kann durch eine enge Fahrgasse mit einer Breite von 4,5 m und Aufpflasterungen für den Durchgangsverkehr unattraktiv gemacht werden.

Der ÖPNV soll im zurückgebauten Einmündungsbereich des Seffenter Weges eine separate Busspur erhalten. Die ausschließliche Nutzung dieser Busspur wird durch einen versenkbaren Poller oder ein in die Fahrbahn eingelassenes bauliches Element, das nur vor Fahrzeugen mit großen Achsabstand überfahren werden kann, gewährleistet. Der Radverkehr kann in Seitenlage als separater 2-Richtungsradweg geführt werden.

Straßenquerschnitt Boulevard

Auf der Westseite des Boulevards soll eine weitgehend geschlossene Randbebauung (mit ergänzenden Nutzungen wie Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen), breiten Fußwegen

und einer Baumallee entstehen. Im 10 m breiten westlichen Seitenraum sind Senkrechtparkstände mit einer Tiefe von 5,0 m und einem zusätzlichen Sicherheitsabstand zur Fahrbahn von 0,5 m vorgesehen (S. Anlage 5, Querschnitt Boulevard).

An der Ostseite ist die Öffnung des Straßenraumes zu einer parkartigen Grünfläche vorgesehen. Der Seitenraum ist hier 4,5 m breit.

Die Fahrbahn der HAUPTerschließungsstraße ist 9,5 m breit. Es werden beidseitig 1,5 m als Radverkehrsanlage abmarkiert. Aufgrund der Notwendigkeit, überbreite und überlange Sondertransporte abzuwickeln, wird auf das Anlegen von baulichen Querungshilfen in Form von Mittelinseln verzichtet. Als sicheres Querungsangebot sollen an allen einmündenden Stichstraßen Fußgängerüberwege (Zebrastrifen) eingerichtet werden.

Straßenquerschnitt Forckenbeckstraße

Für die neue Trassierung der Forckenbeckstraße wird folgender Querschnitt vorgeschlagen (s. Anlage 6):

3,5 m Gehweg

2,0 m Längsparken

10,5 m Fahrbahn incl. Radfahrstreifen oder Schutzstreifen von jeweils 1,5 m

2,0 Gehweg

Parkraumkonzept

Mit der Realisierung des Vorhabens werden 1432 Stellplätze im Bereich der Parkspange überbaut. Als Ersatz für diese Stellplätze werden an gleicher Stelle Parkhäuser und Tiefgaragen errichtet. Unter den durch Überbauung wegfallenden Stellplätzen sind ca. 640 Stellplätze, die für den Stellplatznachweis der bereits vorhandenen Bebauung erforderlich sind. Diese müssen also zukünftig in den noch zu errichtenden Parkhäusern und Tiefgaragen wiederhergestellt werden.

Der Stellplatzbedarf der neuen Gebäude wird jeweils innerhalb der Cluster in Tiefgaragen, Parkgeschossen und Parkhäusern realisiert. Die Solitäre decken ihren Stellplatzbedarf ebenfalls in Tiefgaragen auf dem gleichen Grundstück.

Für jedes Cluster sollen maximal 16 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum hergestellt werden. Der Gutachter schlägt vor, eine flächendeckende Bewirtschaftung aller Parkplätze über Parkscheinautomaten einzurichten.

Erschließungskonzept ÖPNV

Da die Linienführung über die Melatener Straße aufgegeben werden muss, ist eine Neukonzeption des Liniennetzes im Bereich Hörn und Melaten erforderlich. Mit steigenden Arbeitsplatzzahlen im Campus Melaten wird eine deutliche Taktverdichtung im ÖPNV-Angebot notwendig werden.

Der Verkehrsgutachter unterbreitet einen Vorschlag für ein mögliches zukünftiges Liniennetzkonzept. Darauf aufbauend erarbeitet die ASEAG zur Zeit ein weiter konkretisiertes Konzept für die Abwicklung des zukünftigen Busverkehrs.

Bestandteil des ÖPNV-Konzeptes des Gutachtens ist die Einführung einer Campus Linie, die die 3 Hochschulstandorte Innenstadt, Westbahnhof und Melaten miteinander verbindet. Langfristig soll die Einrichtung eines schienengebundenen Verkehrsmittels angestrebt werden. Der Gutachter nennt hier eine H-Bahn als alternatives Verkehrsmittel.

Die Nutzer dieses Verkehrsmittels werden neben den Studenten, die zwischen den Hochschulbereichen pendeln, vor allem Erwerbstätige auf ihrem Arbeitsweg sein. Diese Erwerbstätigen benötigen eine Durchbindung ihrer ÖPNV-Verbindung bis zu ihrem Wohnort. Diese muss über umsteigefreie Verbindungen oder möglichst komfortable Umsteigeverbindungen hergestellt werden. Eine Fahrgastnachfrage, die den Bau eines Schienenverkehrsmittel rechtfertigt, ist aus Sicht der Verwaltung nur zu erreichen, wenn dieses Schienenverkehrsmittel bis zum zentralen ÖPNV-Verknüpfungspunkt (Bushof) durch gebunden wird. Aus diesem Grunde empfiehlt die Verwaltung, neben einer innovativen Alternative wie einer H-Bahn auch ein konventionelles straßengebundenes Schienenverkehrsmittel in Betracht zu ziehen.

Am Standort Melaten wird die potentielle Bahntrasse von Bebauung freigehalten.

Erschließungskonzept Radverkehr, Fußgänger

Innerhalb des Campus Melaten werden die Haupteerschließungsstraßen (Boulevard und Forckenbeckstraße) mit 1,5 m breitem Radverkehrs- oder Schutzstreifen ausgestattet. Beide Straßen erhalten großzügige Seitenräume für Fußgänger und Aufenthalt.

Die Melatener Brücke wird für den Kfz-Verkehr gesperrt und steht damit ausschließlich Fußgängern und Radfahrern zur Verfügung.

Der Gutachter schlägt für den westlichen Seffenter Weg das Anlegen eines 2-Richtungsradweges vor. Im weiteren Verlauf des Seffenter Weges (östlich der Anschlussknoten an den Pariser Ring, kann der Radverkehr zukünftig innerhalb der neuen Tempo-30-Zone im Straßenraum ohne eigene Radverkehrsanlagen geführt werden.

Für die Verbindung zwischen Vaalser Straße und Klinikum/Melaten ist die Überquerungsmöglichkeit des Pariser Rings in Höhe der Valkenburger Straße sehr wichtig. Es muss durch eine intelligente Planung verhindert werden, dass der dort entstehende Kreisverkehrsplatz ein konflikträchtiges Hindernis für den Radverkehr wird.

Der Gutachter schlägt vor, durch eine neue Brücke über den Pariser Ring in Verlängerung der Lemierser Straße eine neue Radverkehrsverbindung zwischen Hörn und Melaten zu schaffen.

Aus Sicht der Verwaltung stellt diese extrem kostenaufwendige Baumaßnahme keinen sinnvollen Ersatz für die Verbindung zwischen Vaalser Straße und Klinikum/Melaten dar. Da es weiter östlich mit der Melatener Brücke und dem Seffenter Weg zwei gute Alternativen für die Verbindung zwischen Hörn und Melaten gibt, ist die neue Brücke nicht erforderlich.

Investitionen für den Radverkehr sollten vielmehr in eine komfortable Verbindung zwischen Campus Westbahnhof und Campus Melaten fließen. Hier wird für die Überquerung der Bahngleise ein Brückenbauwerk benötigt.

Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes

Durch Campus Melaten und Campus Westbahnhof entstehen erhebliche Verkehrsmengen, die mit dem vom Gutachter konzipierten Straßennetz leistungsfähig abgewickelt werden können. Der Verkehrsgutachter überprüfte die Verkehrsqualität nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßeverkehrsanlagen HBS 2001/2005. Darin wird die Verkehrsqualität in so genannten Qualitätsstufen ausgedrückt (s. Anlage 7)

Leistungsfähigkeitsengpässe entstehen lediglich an den Knotenpunkten

- Vaalser Straße/Pariser Ring und
- Autobahnauffahrt Laurensberg, nördlicher Anschluss an die Kohlscheider Straße.

Knotenpunkt Vaalser Straße/Pariser Ring

Der Verkehr wird heute am Knoten Vaalser Straße/Pariser Ring mit einer befriedigenden Qualität abgewickelt. In der Regel können an der Lichtsignalanlage alle Fahrzeuge im gleichen Umlauf abfließen, in dem sie angekommen sind. Die vom Gutachter berechnete Qualitätsstufe ist D. Als besonders kritischer Verkehrsstrom wird der Linksabbieger in den Pariser Ring ausgewiesen. Verkehrsbeobachtungen zeigen, dass in diesem Strom heute keine bemerkenswerten Rückstauerscheinungen auftreten.

Im Prognose-Nullfall nimmt der kritische Strom (Linksabbieger in den Pariser Ring) in der Morgenspitze um 75 Fahrzeuge zu. Diese 75 zusätzlichen Fahrzeuge lassen sich mit leichten signaltechnischen Anpassungen ohne erhebliche Wartezeiten abwickeln.

Wesentliche Veränderungen am Knoten entstehen durch die Verkehrszunahme, die im Rahmen der Campuserweiterungen zu erwarten ist. Erst durch die Zunahme des Linksabbiegers aus dem Pariser Ring im „Prognosefall Campus West und Melaten“ um 424 Kfz in der nachmittäglichen Spitzenstunde wird die Leistungsfähigkeitsgrenze des heute schon stark belasteten Knotens überschritten. Nur durch erhebliche Verkürzung der Grünzeiten für den Geradeausverkehr auf der Vaalser Straße lassen sich dann diese zusätzlichen Linksabbiegefahrten noch abwickeln. Um die Qualitätsstufe D zu erreichen muss laut Berechnung des Gutachters die Grünzeit für die Vaalser Straße um 11 Sekunden gekürzt werden. Ein solch starker Eingriff in die Hauptkoordinierungstrecke (Grüne Welle auf der Vaalser Straße) ist aus Sicht der Verwaltung nicht tragbar.

Langfristig wird es möglicherweise erforderlich sein, den Stauraum für die Linksabbieger vom Pariser Ring gegenüber heute zu erweitern. Es muss verhindert werden, dass zurück stauende Linksabbieger den Rechtsabbieger aus dem Pariser Ring beeinträchtigen und so eine flüssige Verkehrsabwicklung stören. Dafür müsste die ca. 7,5 m breite Fahrbahn im Rückstaubereich auf ca. 9,0 m aufgeweitet werden.

Darüber hinaus wäre die Einrichtung einer Busschleuse in Form eines separaten Busfahrstreifens im Einmündungsbereich sinnvoll, damit der Bus vor der Lichtsignalanlage am Rückstau vorbei fahren kann.

Autobahnauffahrt Laurensberg, nördlicher Anschluss an die Kohlscheider Straße

Der nördliche Knotenpunkt der Anschlussstelle Laurensberg liegt laut Berechnungen des Gutachters heute in der morgendlichen Spitzenstunde in Qualitätsstufe E. Es treten phasenweise Verkehrssituationen mit relativ langen Wartezeiten auf.

Nachmittags ist die Verkehrssituation weniger angespannt. Vom Gutachter wurde die Qualitätsstufe C berechnet.

Durch die allgemeine Entwicklung in Aachen und Umland (Prognose-Nullfall) verschlechtert sich die Verkehrslage an diesem Knoten bis 2015 auch in der Nachmittagsspitze auf die Qualitätsstufe E.

Die durch die Campuserweiterung verursachte Verkehrszunahme lässt die Verkehrsqualität Knotenpunkt in die Qualitätsstufe F absinken („Pronosefall Campus Melaten und Campus Westbahnhof). Die Nachfrage wird größer als die Kapazität. Die Wartezeiten werden extrem lang. Die Signalanlage ist überlastet. In der Morgenspitze kann auch eine Anpassung der Signalzeiten keine Abhilfe schaffen.

Langfristig wird möglicherweise der Bau einer zweiten Linksabbiegespur von der Kohlscheider Straße auf die Autobahn erforderlich.

Die Knotenpunkte Vaalser Straße/Pariser Ring und Anschlussstelle Laurensberg liegen ganz oder teilweise in der Baulast des Landesbetriebs Straßen NRW. Ausbauplanungen für diese Knoten sind in enger Abstimmung mit dem Landesbetrieb zu entwickeln.

Finanzierung der Maßnahmen zur Anpassung der Verkehrsinfrastruktur

Zur Einbindung des Projektes in das bestehende Verkehrssystem und zur Abwicklung des entstehenden Zusatzverkehrs muss eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur geschaffen werden. Dabei stehen einige Maßnahmen in direktem Bezug zu den verkehrlichen Auswirkungen des Campus Melaten und Campus Westbahnhof. Diese sollten daher auch durch den Vorhabenträger finanziert werden.

Dies betrifft neben den Straßenbaumaßnahmen im Plangebiet

- das Anlegen eines Kreisverkehrsplatzes auf der Brücke Valkenburger Straße unter Berücksichtigung des Radverkehrs
- notwendige Anpassungen am Knotenpunkt Vaalser Straße/Pariser Ring
- notwendige Anpassungen am Knotenpunkt ASS Laurensberg, nördlicher Anschluss an die Kohlscheider Straße

Für den Rückbau des Einmündungsbereiches Seffenter Weg am Knotenpunkt mit dem Pariser Ring sollte eine Kostenteilung vereinbart werden.

Anlage/n:

- Anlage 1 Übersicht Plangebiet, 1. Preis Wettbewerb
- Anlage 2 Kreisverkehr Kullenhofstraße/Valkenburger Straße
- Anlage 3 Anbindung Boulevard an Pariser Ring
- Anlage 4 Seffenter Weg
- Anlage 5 Querschnitt Boulevard
- Anlage 6 Querschnitt Forckenbeckstraße
- Anlage 7 Qualitätsstufen nach HBS