

<b>Vorlage</b>  Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0029/WP16 Status: öffentlich AZ: Datum: 09.11.2009 Verfasser:												
<b>RWTH Campus Melaten, Straßenplanung</b>													
Beratungsfolge: <span style="float: right;">TOP: __</span>  <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Datum</th> <th style="text-align: left;">Gremium</th> <th style="text-align: left;">Kompetenz</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>02.12.2009</td> <td>B 5</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>09.12.2009</td> <td>B 0</td> <td>Anhörung/Empfehlung</td> </tr> <tr> <td>10.12.2009</td> <td>VA</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Kompetenz	02.12.2009	B 5	Anhörung/Empfehlung	09.12.2009	B 0	Anhörung/Empfehlung	10.12.2009	VA	Entscheidung
Datum	Gremium	Kompetenz											
02.12.2009	B 5	Anhörung/Empfehlung											
09.12.2009	B 0	Anhörung/Empfehlung											
10.12.2009	VA	Entscheidung											

### Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung auf Basis der vorgestellten Pläne mit dem BLB den städtebaulichen Vertrag und den Erschließungsvertrag zu schließen.

Die Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung auf Basis der vorgestellten Pläne mit dem BLB den städtebaulichen Vertrag und den Erschließungsvertrag zu schließen.

Der Verkehrsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung auf Basis der vorgestellten Pläne mit dem BLB den städtebaulichen Vertrag und den Erschließungsvertrag zu schließen.

### Finanzielle Auswirkungen:

Die Kosten für Planung und Bau werden vom BLB getragen.

## **Erläuterungen:**

### **RWTH Campus Melaten, Straßenplanung**

Der erste Bauabschnitt des RWTH Aachen Campus soll auf einem 270.000 qm großen Areal im Nord-Westen von Aachen realisiert werden.

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.

### **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 zurückgebaut und ganz aus dem öffentlichen Straßennetz herausgenommen, ebenso wie ein Teilstück der Pauwelstraße.

### **Plan 9 und 12 Brücke Melatener Straße**

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. Die Melatener Brücke wird zukünftig Radfahrern und Fußgängern vorbehalten sein. Der neue Rad- und Fußweg wird mit einer Brücke über die neue Forckenbeckstraße geführt. Die nutzbare Breite der Brücke wird 5,0 m betragen. Es entsteht eine attraktive Verbindung zwischen Hörn und dem Naherholungsgebiet um den Rabentalweg und den Schneeberg.

### **Plan 6 Knotenpunkt Pariser Ring/Valkenburger Straße**

Am Knotenpunkt Pariser Ring/Valkenburger Straße/Forckenbeckstraße/Kullenhofstraße soll eine ovale Ringfahrbahn entstehen. 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 zur Uniklinik 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.

Der Radverkehr wird in der Ringfahrbahn mit einem 1,75m breiten Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau geführt.

Eine Anbindung der Valkenburger Straße für den MIV erfolgt nicht. Zur Unterbindung der Durchfahrt werden in der Valkenburger Straße zunächst Poller vorgesehen. 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 von Fahrzeugen mit großen Achsabstand überfahren werden kann, gewährleistet.

Die Übergangssituation zwischen Neuplanung und vorhandenem Querschnitt der Kullenhofstraße ist zur Zeit noch unklar.

### **Plan 11 neue Anbindung Pariser Ring/Boulevard**

Im Bereich der südlichen Anbindung des Boulevards an die Forckenbeckstraße wird ein Durchstich bis zum Pariser Ring mit einer Auffahrtmöglichkeit nach Süden und einer Abfahrtmöglichkeit von Norden hergestellt.

### **Plan 5 Knotenpunkt Seffenter Weg/Forckenbeckstraße/Pariser Ring**

Der westliche Anschluss des Außenringes an den Seffenter Weg wird zu einem Kreisverkehrsplatz mit 38 m Durchmesser umgebaut.

Im Seffenter Weg auf der Brücke über den Pariser Ring wird baulich auf Kosten der heute völlig überdimensionierten Kfz-Fahrbahnflächen auf der südlichen Seite ein 2-Richtungsradweg angelegt.

Im Bereich des Kreisverkehrs wird der Radverkehr mit separaten Radwegen auf Gehwegniveau geführt. Der Übergang von Gehwegniveau auf Fahrbahniveau erfolgt mit Hilfe von baulich geschützten Rampen.

Im Planungsbereich wird der Seffenter Weg durch das Abmarkieren von Sperrflächen gegenüber heute im Querschnitt deutlich reduziert. Die Umgestaltung des östlichen Anschlusses an den Seffenter Weg ist nicht Bestandteil der aktuellen Planung.

### **Straßenquerschnitt Boulevard**

#### **Plan 3**

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.

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

Die Fahrbahn der Haupteinfahrtsstraße 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.

An den einmündenden Stichstraßen werden durch eine leichte Aufweitung des Querschnitts kurze Aufstellbereiche für links abbiegende Fahrzeuge eingerichtet. Gegenüber von diesen Aufstellflächen wird eine Sperrfläche markiert. Für das Anlegen eines Fußgängerüberweges (Zebrastrifen) müssen laut StVO bestimmte Verkehrsstärken und Fußgängerquerungszahlen vorliegen. Wenn die vorgeschriebenen Grenzwerte erreicht werden, kann an dieser Stelle ein Fußgängerüberweg angelegt werden. Die spätere Einrichtung eines Fußgängerüberweges wird baulich vorbereitet.

## **Plan 1 und 2**

Im südlichen Abschnitt werden als verkehrsberuhigende Elemente 2,0 m breite Mittelinseln angelegt, die mit niedrigen Hecken bepflanzt werden sollen.

## **Straßenquerschnitt Forckenbeckstraße**

### **Plan 9 und 10**

Für die neue Trassierung der Forckenbeckstraße ist folgender Querschnitt vorgesehen:  
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 Parkspanne 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 werden maximal 16 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum hergestellt werden.

## **Erschließungskonzept ÖPNV**

Da die Linienführung über die Melatener Straße aufgegeben werden muss, ist eine Neukonzeption des Liniennetzes im Bereich Hörn und Melaten erforderlich.

Langfristig soll die Einrichtung eines schienengebundenen Verkehrsmittels angestrebt werden. Hierzu wird zur Zeit eine Machbarkeitsstudie erarbeitet.

Am Standort Melaten wird die potentielle Bahntrasse von Bebauung freigehalten.

**Hinweis:** Die Gestaltung des Straßenraumes (Materialien, Ausstattung) ist nicht Gegenstand dieser Vorlage. Sie wird im Rahmen der Ausarbeitung des Erschließungsvertrages festgelegt.

## **Anlage/n:**

Die Pläne werden den Fraktionen als Ausdruck zur Verfügung gestellt und sind im Ratsinformationssystem abrufbar.

Plan 1	Boulevard Süd 1
Plan 2	Boulevard Süd 2
Plan 3	Boulevard Mitte
Plan 4	Boulevard Nord 1
Plan 5	Boulevard Nord 2
Plan 6	Ringfahrbahn Valkenburger Brücke
Plan 7	Forckenbeckstraße Süd 1

Plan 8	Forckenbeckstraße Süd 2
Plan 9	Forckenbeckstraße Mitte
Plan 10	Forckenbeckstraße Nord
Plan 11	Forckenbeckstraße Durchstich zum Pariser Ring
Plan 12	Landschaftsbrücke Melatener Straße