Allgemeine Projektangaben

Projektbezeichnung:	Knotenpunkt L 11 / Von-Paland-Straße / Niedermerzer Straße in Aldenhoven
Aufsteller / Baulastträger:	Marcel Dübner, Aldenhoven / Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Regionalniederlassung Ville-Eifel u. Gemeinde Aldenhoven
Entwurfsbearbeitung:	-
Auditphase:	Bestandsaudit
Aufstelldatum:	-
Auditierte Unterlagen:	-
Weitere Unterlagen:	Digitale Orthophotos vom Bereich des Knotenpunktes L 11 / Von-Paland-Straße. Stand: 04/2022 Geobasis NRW. https://www.opengeodata.nrw.de/produkte/geobasis/lusat/dop/dop_jp2_f10/, Abruf: 18.01.2023 Bebauungsplan 89 N - Von-Paland-Straße – GP -V4.4-02 Gestaltungsplan, Variante 4.4, VDH Projektmanagement GmbH vom 24.08.22 Gemeinde Alderhoven - Ortslage Niedermerz. Begründung zur Änderung der Satzung über die Festlegung des im Zusammenhang bebauten Ortsteils. Entwurf zur Offenlage. VDH Projektmanagement GmbH, September 2021 Gemeinde Alderhoven. Ergänzungssatzung Ortslage Niedermerz. VDH Projektmanagement GmbH, September 2021
Fehlende Unterlagen:	-
Ortsbesichtigung:	26.01.2023, 11:15 bis 13:15 Uhr
Besonderheiten:	Die Ortsbegehung fand außerhalb der Hauptzeiten des Radverkehrs (01.03. bis 31.10.) statt.

Auditor

Name: Lars Stephan
Sommer Beratende Ingenieurgesellschaft mbH

Datum: 07.02.2023

.....
(Lars Stephan)

Detaillierte Projektangaben

Bezeichnung:	Knotenpunkt L 11 / Von-Paland-Straße / Niedermerzer Straße in Aldenhoven L 11, Abschnitte 1,3 u. 1,4 zwischen NK 5103053 (L 11 / L 136) u. NK 5103073 (L 11 / L 238)
Art der Baumaßnahme:	-
Länge:	ca. 370 m (L 11), ca. 150 m (Von-Paland-Str.) u. ca. 75 m (Niedermerzer Straße)
Querschnitt:	-
Verkehrsstärken:	Straßenverkehrszählung 2015[1]: DTV: 5.226 Kfz/d DTV_{SV}: 302 Kfz_{SV}/d Verkehrsdaten 2019 (Hochrechnung)[1]: DTV: 5.411 Kfz/d DTV_{SV}: 464 Kfz_{SV}/d
Straßenkategorie:	L 11: Landstraße - LS III (Annahme), Ekl III Von-Paland-Straße: dörfliche Hauptstraße, ES IV / HS IV Niedermerzer Straße: dörfliche Hauptstraße, ES IV / HS IV
v_{zul}:	L 11: 70 km/h Von-Paland-Str.: 30 km/h Niedermerzer Straße: 30 km/h
Baukosten:	-

[1] Quelle: Straßeninformationsdatenbank Nordrhein-Westfalen – NWSIB, Abruf: 17.01.2023, Zählstelle 51031325 (L11 zw. Von-Paland-Str. u. L 136)

Für das Audit herangezogene Regelwerke:

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen **RASt 06**
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen **RAL** 2012
- Richtlinien für die Entwässerung von Straßen **REwS** 2021
- Richtlinien für integrierte Netzgestaltung **RIN** 2008
- Richtlinien für Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurven zur Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen **RBSV 2020**
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen **ERA** 2010
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen **EFA** 2002
- Straßenverkehrs-Ordnung **StVO** Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung **VwV-StVO**
- Richtlinie für das Sicherheitsaudit von Straßen **RSAS** 2019
- Richtlinien für die Markierung von Straßen
  - Teil 1: Abmessungen und geometrische Anordnung von Markierungszeichen **RMS-1** 1993
  - Teil 2: Anwendung von Fahrbahnmarkierungen **RMS-2** 1980
- Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen **RStO** 2012
- Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen **MUko** 2012
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen **HBVA** 2011
- **DIN 18040-3** - Barrierefreies Bauen. Planungsgrundlagen. – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum. Dez 2014
- Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme **RPS** 2009
- Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen **RWB** 2000

Auditergebnis

Bei der Auditierung des oben genannten Projektes wurde Folgendes festgestellt:

Vorbemerkungen

(1) Für den Knotenpunkt L 11 / Von-Paland-Straße / Niedermerzer Straße lagen keine Bestandspläne vor. Die Auditierung erfolgt im Wesentlichen anhand der Ergebnisse der Ortsbegehungen unter Berücksichtigung der vorliegenden Unterlagen (vgl. S. 1).

(2) Über den auditierten Streckenabschnitt verlaufen verschiedene Radverbindungen, die zum Radverkehrsnetz NRW und zum lokalen Radverkehrsnetz gehören. Von Süden in Richtung Osten verläuft ein Radweg des Radverkehrsnetzes NRW[2]. In östlicher Richtung kann Aldenhoven Zentrum und Jülich, in südlicher Richtung Eschweiler und Langerwehe erreicht werden. Nach Westen verläuft eine lokale Radverbindung nach Niedermerz / Eschweiler, die auch an die Wasserburgen-Route[3] anschließt. Die Radrouten in Ost-West-Richtung sind Zubringer zur „VIA BELGICA".[4] Verkehrsdaten zum Radverkehr liegen nicht vor.
Es ist jedoch davon auszugehen, dass der relevante Streckenabschnitt für den Rad- und Fußgängerverkehr eine hohe Bedeutung hat. Über den Knotenpunkt wird der Ortsteil Niedermerz an die Gemeinde Aldenhoven (Ortsteil Neu-Pattern) angebunden. Während der Ortsbegehung war ein reges Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen insbesondere in West-Ost-Richtung zu beobachten.

(3) Die Auswertung der Unfalldaten für die Jahre 2019 - 2022[5] ergab keine Unfallhäufungen am Knotenpunkt L 11 / Von-Paland-Straße / Niedermerzer Str. Es sind folgende Auffälligkeiten zu beobachten:

- Alle Unfälle lassen sich der Kategorie Einbiegen / Kreuzen-Unfälle zuordnen.
- 66 % der Unfälle sind beim Kreuzen der L 11 in Ost-West-Richtung erfolgt (Unfallursache: Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen).
- Der überwiegende Teil der Unfälle (66 %) ist bei nasser Fahrbahn erfolgt. Die vorliegenden Unfallberichte enthalten Hinweise, dass bereichsweise keine funktionsfähige Fahrbahnentwässerung vorhanden ist.

---

[2] Quelle: https://www.radverkehrsnetz.nrw.de/ ; Abruf: 19.01.2023

[3] Die Wasserburgen-Route ist eine touristische Radroute durch Eifel, Jülicher Börde und Rheinische Bucht.

[4] Die VIA BELGICA ist eine Rad- und Wanderroute von Köln an die belgische Altantikküste, deren Verlauf sich an einer ehemaligen römischen Heerstraße orientiert.

[5] Quelle: Unfallatlas. https://unfallatlas.statistikportal.de/ Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Abruf:17.01.2023 u. Unfalltypenkarte, Unfallauswertung u. -berichte der Kreispolizeibehörde Düren. Direktion Verkehr vom 27.09.2022 u. ergänzende Informationen via Mail vom 20.01.2023

(4) Über den Knotenpunkt L 11 / Von-Paland-Straße / Niedermerzer Straße verkehrt die Buslinie 6 mit verschiedenen Streckenverläufen:

- Linie 6 Eschweiler Talbahnhof - Jülich Bahnhof / ZOB in West-Ost-Richtung,
- Linie 6 Eschweiler Bushof - Aldenhoven Markt in Süd-Ost-Richtung,
- Linie 6 Eschweiler Bushof - Aldenhoven Kapelle in Süd-Nord-Richtung.

Haltestellen sind östlich (Konrad-Adenauer-Straße) und westlich (Marcel-Breuer-Straße) des Knotenpunktes in den jeweiligen Ortslagen vorhanden.

(5) Die Gemeinde Aldenhoven plant den Bereich nördlich der Von-Paland-Str. zwischen der vorhandenen Ortslage Niedermerz und dem Knotenpunkt L 11 / Von-Paland-Str. baulich zu entwickeln. Für den Bereich nordwestlich des Knotenpunktes liegt der Bebauungsplan 89 N - Von-Paland-Straße - vor. Auf einer Fläche von ca. 0,76 ha sollen Mehrfamilienhäuser entstehen. Die verkehrliche Erschließung des geplanten Wohngebietes soll über die Von-Paland-Straße erfolgen (ca. 65 m westlich des Knotenpunktes).

Funktion der Straße, Entwurfs- und Betriebsmerkmale

(6) **Keine standardisierte Knotenpunktausbildung**

Die Knotenpunkte der L 11 im Abschnitt 1,3 u. 1,4 zwischen NK 5103073 (L11 / L 238) und NK 5103053 (L 11 / L 136) sind z.Z. wie folgt gestaltet:

- NK 5103073 (L11 / L238): Kleiner Kreisverkehr,
- NK 5103072 (L11 / Hausener Weg): Kleiner Kreisverkehr,
- L 11 / Von-Paland-Straße / Niedermerzer Str.: Kreuzung ohne Signalanlage.
- NK 5103053 (L 11 / L136): Einmündung ohne Signalanlage.

Es wurden verschiedene Knotenpunktformen umgesetzt, eine standardisierte Knotenpunktausbildung ist nicht vorhanden. Hinsichtlich einer einheitlichen Streckencharakteristik sollte überlegt werden für die Abschnitte 1,3 u. 1,4 der L 11 eine einheitliche Knotenpunktart zu wählen (vgl. **RAL**, S. 53). Hierbei würde sich unter Berücksichtigung der beiden zuletzt gebauten Knotenpunkte im Süden, den Anforderungen des Fußgänger- und Radverkehrs und den ost- und westlich beginnenden Ortslagen der kleine Kreisverkehr als Standard-Knotenpunktform anbieten.

Knotenpunktgestaltung

(7) **Ungeeigneter Rechtsabbieger-Typ in Kombination mit Querungsstelle (L 11 / Niedermerzer Straße)**

Der Rechtsabbieger aus der südlichen L 11 in die Niedermerzer Straße wurde mit Dreiecksinsel und Tropfen ausgebildet (Rechtsabbiege-Typ RA 3). Weiter ist sowohl eine Querungsstelle für Fußgänger und Radfahrer über die L 11 wie auch über die Niedermerzer Straße vorhanden. Der Rechtsabbiegetyp RA 3 ist für Straßen der Entwurfsklasse (EKL) 3 ausgelegt, an die Straßen der EKL 3 angeschlossen werden. Für einen Knotenpunkt, bei dem die übergeordnete Straße der EKL 3 zugeordnet wird und die untergeordneten Straßen der EKL 4, ist der Rechtsabbiege-Typ RA 3 nicht geeignet. Darüber hinaus ist dieser Rechtsabbiege-Typ weder mit Querungsstellen über die untergeordnete noch über die übergeordnete Straße kombinierbar (vgl. **RAL**, Tab. 30). Freie Rechtsabbieger in Kombination mit querenden Fußgängern und Radfahrern sind als unfallauffällige Bereiche bekannt. Für den auditierten Knotenpunkt ist der Rechtsabbiege-Typ RA 5 geeignet (ohne Dreiecksinsel).

Bild 1: Freier Rechtsabbieger von der L 11 in die Niedermerzer Straße mit bevorrechtigter Querungsstelle

(8) **Ungeeigneter Rechtsabbieger-Typ (L 11 / Von-Paland-Str.)**

Der Rechtsabbieger aus der nördlichen L 11 in die Von-Paland-Str wurde ebenfalls mit Dreiecksinsel und Tropfen ausgebildet (Rechtsabbiege-Typ RA 3). Es ergibt sich dieselbe Problematik wie bei Auditpunkt (7). Es sind jedoch in diesem Knotenpunktsegment keine Querungsstellen vorhanden.

(9) **Nicht richtlinienkonformer Linksabbiege-Typ in Kombination mit Querungsstelle (L 11 / Von-Paland-Str.)**

Der Knotenpunkt L 11 / Von-Paland-Straße kombiniert aus Richtung Süden den Linksabbiege-Typ LA 4 („Aufweitung“) mit einer Querungsstelle für Fußgänger- und Radfahrer und einer kurzen Aufstellstrecke für ein Fahrzeug. Der Linksabbiege-Typ LA 4 ist nach Tab. 28 der **RAL** nur für Knotenpunkte der EKL 4 zulässig. Für einen Knotenpunkt, bei dem die übergeordnete Straße der EKL 3 zugeordnet wird und die untergeordneten Straßen der EKL 4, soll der Linksabbiege-Typ LA 2 („Linksabbiegestreifen“) gewählt werden. Eine Querungsstelle über die übergeordnete Straße ist bei einem vierarmigen Knotenpunkt ohne Signalisierung grundsätzlich nicht möglich (vgl. **RAL**, Tab. 30). Nach den **RAL** kann an Kreuzungen eine sichere Querung des nicht motorisierten Verkehrs nur durch eine Lichtsignalanlage gewährleistet werden. Sofern das nicht möglich ist, ist eine andere Knotenpunktart zu wählen (vgl. **RAL**, S. 80).

Bild 2: Nicht richtlinienkonforme Kombination von Querungsstelle u. Aufstellbereich für Linksabbieger

(10) **Knotenpunktart überprüfen / anpassen**

Hinsichtlich der verkehrlichen Anforderungen (verkehrssichere Fußgänger- und Radverkehrsführung, Querungsbedarf, Linksabbieger) an den Knotenpunkt L 11 / Von-Paland-Str. und den zuvor aufgezeigten Defiziten sollte die Knotenpunktart überprüft und perspektivisch angepasst werden. Eine geeignete Knotenpunktart wäre entweder eine signalisierte Kreuzung oder ein kleiner Kreisverkehr.

Die Einrichtung einer Lichtsignalanlage ist in der Regel bereits ab einer Verkehrsstärke von 5.000 Kfz/d zu empfehlen (vgl. **RAL** S. 60); die Verkehrsstärke liegt bei dem Knotenpunkt bereits ohne die geplante bauliche Entwicklung über diesem Wert. Ein kleiner Kreisverkehr würde sich gut mit den beiden südlich anschließenden Knotenpunkten ergänzen und eine durchgehende Streckencharakteristik auf den Abschnitten 1,3 u. 1,4 der L 11 unterstützen (vgl. (6)). Mit beiden Knotenpunktarten wäre eine verkehrssichere Fußgänger- und Radverkehrsführung sowohl über die übergeordnete Straße wie auch über die beiden untergeordneten Straßen zu realisieren.

(11) **Nebeneinanderaufstellung**

Durch die relativ breiten Fahrstreifen in den untergeordneten Straßen besteht die Gefahr, dass sich zwei Pkws dort parallel aufstellen und dadurch die Sichtbeziehungen eingeschränkt werden (vgl. **RASt**, S. 63).

Bild 3: Grundstückszufahrt in der Niedermerzer Str. unmittelbar anschließend an den Knotenpunkt

(12) **Grundstückszufahrt Flurstück 789, 790**

Im Knotenpunktarm Niedermerzer Straße befindet sich eine Grundstückszufahrt unmittelbar im Anschluss an den Tropfen (vgl. **Bild 3**). Abhängig von den Verkehrsmengen im Kfz-Längsverkehr, in der Zufahrt und im Fußgänger- u. Radverkehr sind an dieser Stelle mehr oder weniger starke Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern zu erwarten.

(13) **Länge Linksabbieger prüfen**

Der Linksabbieger aus der nördlichen L 11 in die Niedermerzer Straße hat eine Länge von ca. 120 m (20 Fahrzeuge). Es sollte geprüft werden, ob diese Kapazität überhaupt erforderlich ist. Nach den Beobachtungen vor Ort (außerhalb den Hauptverkehrszeiten) war nur ein geringes Aufkommen an Linksabbiegern in die Niedermerzer Str. zu beobachten.

Führung und Anlagen des ÖPNV (einschließlich Haltestellen und Bahnübergänge)

(14) **Bushaltestellen, nicht barrierefrei**

Die Bushaltestellen „Konrad-Adenauer-Straße“ (Niedermerzer Str.) und „Marcel-Breuer-Straße“ (Von-Paland-Straße) sind nicht barrierefrei ausgebaut. Die Haltestellenkante ist mit einem Hochbord ausgeführt, ein taktiles Leitsystem ist nicht vorhanden. Die Haltestelle „Marcel-Breuer-Straße“ in Fahrrichtung Niedermerz liegt unmittelbar an der Zufahrt für die Grundstücke der nordwestlichen Von-Paland-Straße und verfügt nur in einem kurzen Bereich über einen Bordstein. Eine Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer ist nicht möglich.

Bild 4: Haltestelle „Marcel-Breuer-Straße“, nicht barrierefrei ausgebaut

Führung und Anlagen des Radverkehrs

(15) **Abgerückte bevorrechtigte Querungsstelle**

Im Knotenpunktarm Niedermerzer Straße ist eine bevorrechtigte Querungsstelle für Fußgänger und Radfahrer angeordnet (vgl. **Bild 1**). Diese befindet sich ca. 18,5 m abgerückt von der übergeordneten Straße. Nach den **RAL** soll eine bevorrechtigte Querung nah an der übergeordneten Straße angeordnet werden, i.d.R. max. 4,0 m entfernt. Es wird empfohlen, diese mit einer Rotmarkierung hervorzuheben (vgl. **RAL**, S. 79f). Eine Kombination mit einem freien Rechtsabbieger ist nicht möglich (vgl. Auditpunkt 7). Die Lage und Ausbildung der Querungsstelle sollte überprüft und angepasst werden.

(16) **Kein ausgebildetes Radwegende vorhanden, Von-Paland-Str.**

An der Einmündung der Mies-van-der-Rohe-Straße endet der gemeinsame Geh- und Radweg von der L 11 in Richtung Niedermerz / Eschweiler (Zweirichtungsradweg). Die Von-Paland-Straße ist von dort an als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Im Seitenbereich verläuft ein nichtbenutzungspflichtiger Geh- und Radweg weiter. Ein ausgebildetes Radwegende mit Überführung auf die Fahrbahn ist nicht vorhanden. Für Zweirichtungsradwege ist nach der **VwV-StVO** am Ende eine Möglichkeit zur sicheren Überquerung der Fahrbahn erforderlich (vgl. **ERA**, S. 74). Nach den **ERA** ist auch bei einer Änderung der Benutzungspflicht ein ausgebildetes Radwegende vorzusehen (vgl. **ERA**, S. 26).

Barrierefreiheit

(17) **Unzureichende Querungsstellen**

Im Bereich des Knotenpunktes sind keine gesondert ausgebildeten Querungsstellen vorhanden. Die Randausbildung ist i.d.R. ohne Bord im Bereich der Dreiecksinsel mit abgesenktem Flachbord (Bordhöhe: ca. 2-3 cm) ausgeführt worden (vgl. **Bild 1**, **Bild 2**). Das Fehlen von Borden erschwert insbesondere Sehbehinderten die Nutzung der Verkehrsanlage. Für Sehbehinderte ist eine ausgebildete Kante zum Erkennen des Fahrbahnrandes erforderlich, diese fehlt bei den vorhandenen Querungsstellen überwiegend. Es sind auch keine getrennten Bereiche für Seh- und Gehbehinderte an den Querungsstellen vorhanden. Getrennte Bereiche (Bordhöhe +0/+6) erleichtern sowohl Geh- wie auch Sehbehinderten die Nutzung der Verkehrsanlage.

(18) **Fehlendes taktiles Leitsystem**

An den Querungsstellen fehlt ein taktiles Leitsystem (Auffindestreifen, Richtungsfeld). Dadurch wird Sehbehinderten das Auffinden der Querungsstellen und die (gefahrlose) Überquerung der Fahrbahn erschwert**.**

Entwässerung

(19) **Fehlende funktionsfähige Entwässerung, Knotenpunkt**

Im Rahmen der Ortsbegehung war zu beobachten, dass in einigen Bereichen des Knotenpunktes das Niederschlagswasser nicht abläuft und sich Pfützen gebildet haben (vgl. **Bild 5**, **Bild 6**). Die Entwässerung des Knotenpunktes ist begünstigt durch die vorhandenen Fahrbahnschäden bereichsweise nicht mehr voll funktionsfähig. Die vorliegenden Unfallberichte enthalten ebenfalls Hinweise auf Defizite bei der Fahrbahnentwässerung.

Die Entwässerung des Knotenpunktes sollte unter Berücksichtigung aktueller Niederschlagsdaten (KOSTR-DWD-2020[6]) und des Oberflächenprofils (Verformungen) überprüft werden und Maßnahmen zur Beseitigung der Defizite eingeleitet werden.

Bild 5: Nicht funktionsfähige Entwässerung; Pfützenbildung u. ausgefahrener Randbereich

[6] KOSTR-DWD-2020, Rasterdaten zu Niederschlagshöhen und –spenden in Abhängigkeit von der Niederschlagsdauer D und der Jährlichkeit T, Deutscher Wetterdienst, 2021

Bild 6: Nicht funktionsfähige Entwässerung; Pfützenbildung, Randbereich abgesackt, Asphaltkante weggebrochen, Asphaltschäden

Bild 7: Nicht funktionsfähige Entwässerung, Von Paland-Str.

(20) **Fehlende funktionsfähige Entwässerung, Von-Paland-Straße**

Im Bereich zwischen der Zufahrt zur Von-Paland-Straße 22 und der westlich anschließenden Bebauungsgrenze von Niedermerz kann das Niederschlagswasser ebenfalls bereichsweise nicht ablaufen und es bilden sich Pfützen (vgl. **Bild 7**, **Bild 10**). Das angrenzende landwirtschaftlich genutzte Grundstück liegt höher als die Fahrbahn. Eine regelkonforme Randausbildung (Bankett u. Graben bzw. Bord u. Rinne) ist nicht vorhanden.

Die Entwässerung der Von-Paland-Straße sollte unter Berücksichtigung aktueller Niederschlagsdaten (KOSTR-DWD-2020[6]) überprüft werden und die bereichsweise fehlenden Entwässerungseinrichtungen ergänzt werden.

Oberflächenzustand

Bild 8: Asphaltschäden im Einmündungsbereich der Von-Paland-Str.

Bild 9: Asphaltschäden im nördlichen Knotenpunktbereich

(21) **Schadstellen, Asphaltfahrbahn**

Im Knotenpunktbereich L 11 / Von-Paland-Straße weist die Asphaltfahrbahn verschiedene Schadensbilder auf. Dazu gehören Verformungen, Risse und Schlaglöcher (vgl. **Bild 8**, **Bild 9**). In den Vertiefungen sammelt sich das Niederschlagswasser und es besteht eine erhöhte Unfallgefahr bei Nässe (vgl. auch Auditpunkt (3)).

(22) **Schadstellen, Seitenbereich / Bankett**

In den Randbereichen weist die Fahrbahn ebenfalls vielfach Schäden auf. Der Asphaltrand ist bereichsweise abgebrochen, das Bankett ausgefahren bzw. in verschiedenen Bereichen ist kein Bankett mehr zu erkennen (vgl. **Bild 5**, **Bild 6**). Das Bankett sollte grundsätzlich standfest ausgebildet werden. Bereiche, die regelmäßig überfahren werden, sollten zusätzlich befestigt werden.

Ruhender Verkehr

(23) **Fläche für parkende Fahrzeuge zu schmal, Von-Paland-Straße**

Der vorhandene Seitenstreifen in der Von-Paland-Str. zwischen Marcel-Breuer-Straße und der Mies-van-der-Rohe-Straße wird zum Parken genutzt. Aufgrund der geringen Breite des Seitenstreifens (ca. 1,50 m) ragen parkende Fahrzeuge deutlich in den daran anschließenden (nicht benutzungspflichtigen) Geh- und Radweg hinein (**Bild 10**), dessen nutzbare Breite dadurch maßgeblich reduziert wird. Die verbleibende Restbreite von ca. 2,0 m liegt deutlich unter Mindestbreite eines gem. genutzten Geh- und Radweges von ≥ 2,5 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen (vgl. **ERA**, S. 16).

Bild 10: Parkende Fahrzeuge im Bereich des Geh- u. Radweges, Fahrbahnschäden u. Pfützenbildung

Das kann zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern bei dem in beide Richtungen genutzten Weg führen. Die Querschnittsaufteilung der Von-Paland-Str. sollte überprüft und so angepasst werden, dass im Abschnitt zwischen Marcel-Breuer-Straße und der Mies-van-der-Rohe-Str. entweder eine ausreicherde Fläche für parkende Fahrzeuge zur Verfügung steht oder das Parken unterbunden wird.

Beschilderung/Wegweisung

(24) **Wegweiser nicht RWB-konform**

Die vorhandene wegweisende Beschilderung am Knotenpunkt entspricht nicht den Vorgaben den **RWB**. Die Anzahl der Ziele, die Schriftgröße und die Darstellung sollten überprüft (vgl. **Bild 11**) und entsprechend den Vorgaben der **RWB** angepasst werden. In diesem Zusammenhang sollte auch die wegweisende Beschilderung des gesamten Streckenabschnitts (Abschnitt 1,3 u. 1,4 der L 11) hinsichtlich der Kontinuitätsregel überprüft werden. Danach muss ein einmal in die Beschilderung aufgenommenes Ziel in jeder folgenden Wegweisung bis zum Erreichen des Ziels wiederholt werden (vgl. **VwV-StVO,** zu Zeichen 415ff).

Bild 11: Wegweiser, L 11 in Richtung Aldenhoven – südlich des Knotenpunktes

(25) **Verkehrszeichenanordnung prüfen, Knotenpunkt**

Durch die Leitbarke und den Richtungspfeil auf dem Fahrbahnteiler an der L 11 kann ein kleinerer Fußgänger (wie z.B. ein Kind) komplett verdeckt und zu spät wahrgenommen werden (vgl. **Bild 2**). Es sollte geprüft werden, ob auch eine kompaktere Beschilderung angebracht werden kann.

(26) **Verkehrszeichenanordnung prüfen, Von-Paland-Straße**

Die Von-Paland-Straße ist als Tempe-30-Zone (Verkehrszeichen 274.1 StVO) ausgewiesen. Im weiteren Verlauf der Von-Paland-Str. (Knotenpunkt Von-Paland-Str. / Am Aldenhovener Weg) ist das Verkehrszeichen (VZ) 306 („Vorfahrtsstraße“) angebracht, was auf eine innerstädtische Vorfahrtsstraße hindeutet. Die Anordnung von Tempo-30-Zonen auf innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen ist nach der StVO nicht vorgesehen (vgl. **VwV-StVO,** zu § 45, XI.). Hier kann unter bestimmten Voraussetzungen alternativ das VZ 274-30 („Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h“) verwendet werden.

Im Anschluss an das Verkehrszeichen 274.1 folgt das VZ 136 nach StVO angeordnet („Kinder“). Das Verkehrszeichen darf nur angeordnet werden, wo die Gefahr besteht, dass Kinder häufig ungesichert auf die Fahrbahn laufen und eine technische Sicherung nicht möglich ist. Die Anordnung des Zeichens ist in Tempo-30-Zonen in der Regel nicht erforderlich (vgl. **VwV-StVO**, zu Zeichen 106). Die Anordnung der verkehrsregelnden Beschilderung in der Von-Paland-Str. sollte abhängig von der Einordnung der Straße als Hauptverkehrs- oder Erschließungsstr. anhand der o.a. Aspekte überprüft und angepasst werden.

Bild 12: Verkehrszeichenanordnung in der Von-Paland-Straße (aus Richtung des Knotenpunkts L 11 / Von-Paland-Str.)

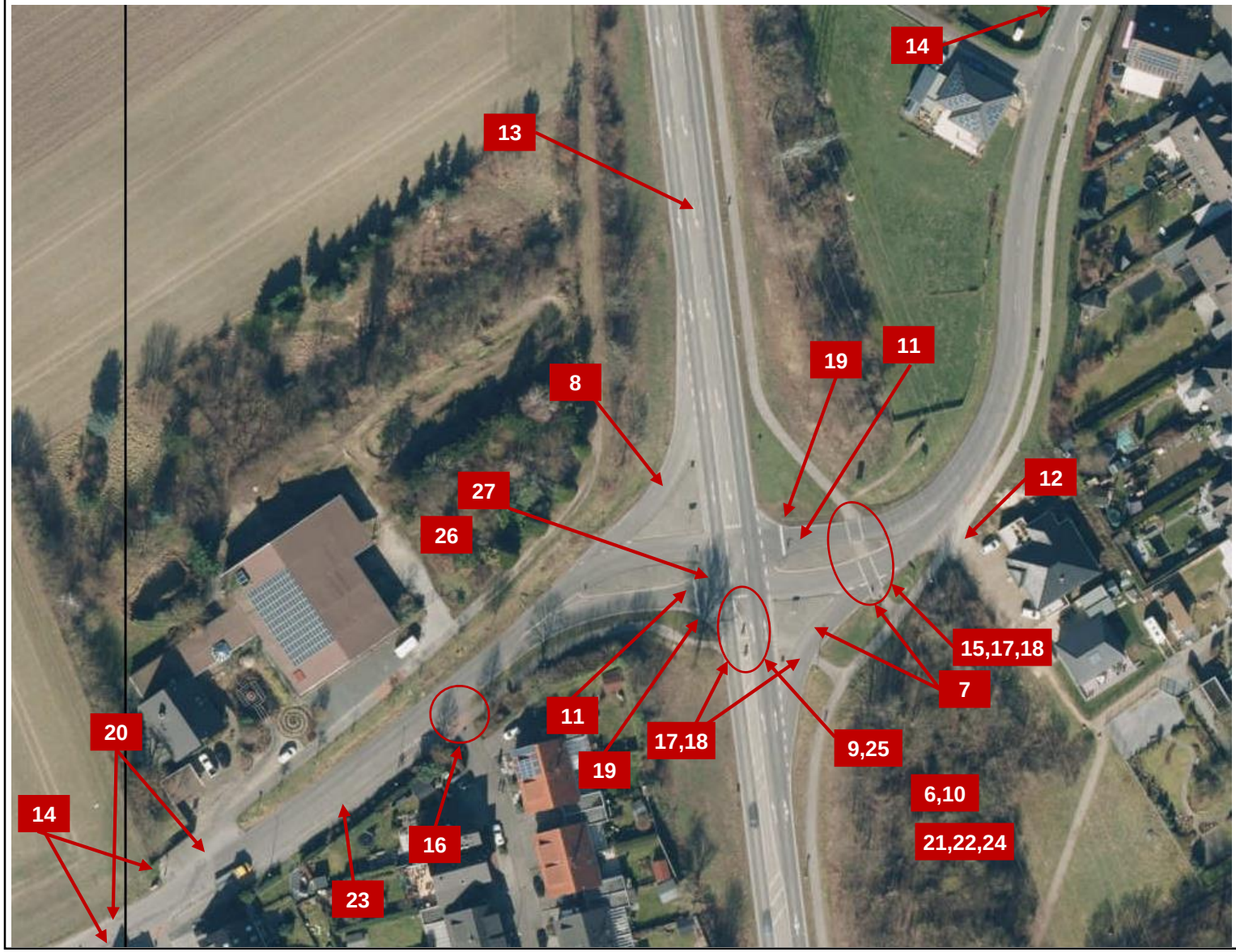
Bild 13: Verkehrszeichen 306 am Knotenpunkt Von-Paland-Str. / Am Aldenhovener Weg

Markierung

(27) **Markierung abgefahren**

Die vorhandene Fahrbahnmarkierung ist z.T. nicht mehr gut erkennbar (vgl. **Bild 6**) und sollte bereichsweise erneuert werden.

Anlage



Anlage
Auditbericht

Knotenpunkt L 11 / Von-Paland-Straße / Niedermerzer Straße in Aldenhoven

Orthophoto, oM

Auditor:
Lars Stephan
07.02.2023