

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0390/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 31.03.2022
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
Pontwall: Markierung nach Asphaltmaßnahmen		
Ziele:	Klimarelevanz positiv	
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
28.04.2022	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme
04.05.2022	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
19.05.2022	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:Mobilitätsausschuss am 28.04.2022:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Bezirksvertretung Aachen-Mitte am 04.05.2022:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss eine Verkehrsflächenaufteilung des Pontwalls zu beschließen, die einen Schutz des Radverkehrs beinhaltet.

Mobilitätsausschuss am 19.05.2022:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt eine Verkehrsflächenaufteilung des Pontwalls, die einen Schutz des Radverkehrs beinhaltet.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1 Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)

Investive Auswirkungen	Ansatz 2022*	Fortgeschrie bener Ansatz 2022	Ansatz 2023 ff.	Fortgeschriebe ner Ansatz 2023 ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	1.828.388,68	1.828.388,68	2.400.000	2.400.000	0	0
Ergebnis	1.828.388,68	1.828.388,68	2.400.000	2.400.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

*Haushaltsansatz 2022 i.H.v. 800.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2021 i.H.v. 1.028.388,68 €

PSP-Element 4-120102-986-6 Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2022	Fortgeschrie bener Ansatz 2022	Ansatz 2023 ff.	Fortgeschriebe ner Ansatz 2023 ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	557.635,54**	557.635,54	460.000	460.000	0	0
Abschreibungen	723.167,51***	723.167,51	750.000	750.000	0	0
Ergebnis	1.280.803,05	1.280.803,05	1.210.000	1.210.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

**Haushaltsansatz 2022 i.H.v. 220.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2021 i.H.v. 337.635,54 €

***Haushaltsansatz 2022 i.H.v. 250.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2021 i.H.v. 473.167,51 €

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
	x		

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
			x

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
x			

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel 80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
- mittel 80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
- groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

- vollständig
- überwiegend (50% - 99%)
- teilweise (1% - 49 %)
- nicht
- nicht bekannt

Baulich getrennte Radverkehrsanlagen haben an Hauptverkehrsstraßen ein deutlich höheres Potenzial, Personen zum Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad zu bewegen. Eine Aussage zur CO₂-Wirkung einzelner Netzabschnitte ist nicht seriös möglich.

Erläuterungen:

Hintergrund

Der Aachener Stadtbetrieb hat im März/ April 2022 kurzfristig eine Asphaltmaßnahme auf dem Pontwall durchgeführt, um noch vor Beginn der Brückenbaumaßnahme an der Turmstraße eine sanierte Straßenoberfläche zu erhalten. Die Maßnahme erstreckt sich auf den Bereich zwischen der Wüllnerstraße und dem Ponttor. Für die sich anschließenden Markierungsarbeiten ist – wie für alle anderen Straßensanierungsmaßnahmen - die zukünftige Verkehrsflächenaufteilung zu diskutieren. Bei der Baumaßnahme handelt es sich um eine reine Straßenoberflächensanierung, bei der kein grundhafter und weitreichender Umbau des Straßenraums erfolgt. Daher erfolgt die Betrachtung lediglich innerhalb der bestehenden Borde für den Fahrbahnbereich.

Bestand (vgl. Anlage 1)

Der Pontwall ist im betrachteten Bereich eine beidseitig angebaute Hauptverkehrsstraße und Teil des Alleenrings. Die Umgebung ist geprägt von universitären Einrichtungen wie der Zentralmensa und weiteren universitären Einrichtungen der RWTH Aachen.

Der betrachtete Abschnitt ist ca. 150 m lang und im Fahrbahnbereich zwischen den Borden ca. 17,5 m breit. Der Pontwall verfügte in Richtung Turmstraße vor der Asphaltanierung über eine einspurige, überbreite Richtungsfahrbahn für den Kfz-Verkehr, die sich an dem signalisierten Knotenpunkt Kleine Turmstraße /Wüllnerstraße auf eine überbreite Spur für geradeaus und eine Abbiegespur in die Wüllnerstraße aufweitete. In Richtung Ponttor wies die Straße eine überbreite Richtungsfahrbahn auf, in der ein Nebeneinanderfahren von PKW und Bus /LKW gewährleistet werden konnte. Am Knoten Ponttor waren eine Linksabbiegespur und zwei Spuren für den Geradeausverkehr vorhanden. In Richtung Turmstraße befand sich unmittelbar hinter der Roermonder Straße eine Fahrbahnrandhaltestelle an die sich eine Protected Bike Lane mit radentscheidkonformer Breite anschloss. In Fahrtrichtung Ponttor verfügte der Pontwall über einen nicht richtlinienkonformen Radfahrstreifen.

Für den Fußverkehr ist neben den signalisierten Querungsmöglichkeiten an den begrenzenden Knoten etwa auf halber Strecke eine Mittelinsel als weitere Querungsmöglichkeit vorhanden. Jenseits der Fahrbahn bestehen beidseitig ausreichend breite Gehwege.

Auf dem Pontwall befinden sich keine Park- oder Haltemöglichkeiten. Parkmöglichkeiten mit senkrechten Parkständen sind über eine Zufahrt zur Nebenfahrbahn in der Mitte des Pontwalls erreichbar. Die Nebenfahrbahn dient zur Anfahrt der Parkmöglichkeiten und zur Erschließung der Wohnhäuser mit den Hausnummern 2 bis 18.

Kfz-Verkehr

Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit beträgt durchgehend 50 km/h.

Vor der Corona-Pandemie wurden am 08.09.2016 zwischen 07:30 und 08:30 Uhr im Querschnitt des Pontwalls eine Verkehrsbelastung von etwa 1.822 Fahrzeugen festgestellt. In der Spitzenstunde am Nachmittag (15:45 - 16:45 Uhr) wurden ca. 1.784 Kfz gezählt. Insgesamt wurden 17.603 Kfz im

Zeitraum zwischen 7 und 19 Uhr im Querschnitt des Pontwalls gezählt. Der Schwerverkehrsanteil lag bei 4,0 %. (s. Anlage 2)

Aufgrund der Corona-Pandemie ist davon auszugehen, dass sich das Verkehrsaufkommen auch in Aachen verringert hat. Dies gilt auch für den Pontwall. Mit der Sperrung und Sanierung der Ludwigsallee ist seit dem 30.07.2020 davon auszugehen, dass sich der Verkehr auf dem Alleenring zusätzlich verändert hat. Die Beobachtungen nach Einrichtung der PBL haben ergeben, dass der Verkehrsfluss in diesem Bereich des Alleenrings weiterhin aufrecht erhalten blieb. Es gab in beiden Fahrtrichtungen keine systematischen Verkehrsflussprobleme.

ÖPNV

Die ASEAG befährt den Pontwall in einem sehr dichten Takt: Zwischen 7 und 20 Uhr werden 64 Fahrten pro Stunde angeboten. Die Linien N4, 74, 41, 33,3B, 1, 3A, 16, 30, 73 und 173 fahren entlang des Pontwalls. Die Haltestelle Ponttor H4 (Fahrbahnrandhaltestelle) befindet sich in Fahrtrichtung Turmstraße auf dem Pontwall unmittelbar hinter der Roermonder Straße. Hier halten die Linien 30 und 3A. Letztere fährt zwischen 6 und 20 Uhr im 15-minütigen Takt. Außerdem gibt es an den Pontwall angrenzende Haltestellen: Die Haltestellen Ponttor (H2 und H3; Fahrbahnrandhaltestelle) in der Pontstraße, die Haltestelle Ponttor (H5; Fahrbahnrandhaltestelle) in der Saarstraße sowie die Haltestelle Audimax (H2; Fahrbahnrandhaltestelle) in der Turmstraße. Derzeit wird der Abschnitt Pontwall mit mehr als 270 Fahrten pro Tag und Richtung befahren. In der Spitzenstunde entspricht das einem 2 Minuten Takt. In den kommenden Jahren soll der Buslinienverkehr und die damit verbundene Verkehrsleistung auf diesem Abschnitt voraussichtlich weiter ausgebaut werden.

Radverkehr

In Fahrtrichtung Turmstraße wird der Radverkehr, nach der Bushaltestelle Ponttor, auf einer ca. 100 m langen Protected-Bike-Lane (PBL) geführt. Diese geschützte Radverkehrsanlage wurde 2020 eingerichtet und seitdem erprobt. Die PBL variierte im Bestand in ihrer Breite zwischen 2,85 und 2,95 m inkl. der 0,75 m breiten baulichen Trennung. Gegossene Klebebordsteine aus Weißbeton - speziell, nach einem seitens der Stadt Aachen entwickelten Anforderungsprofil – wurden auf der Straße fixiert. Sie waren 16 cm hoch und 1 m lang und wurden hintereinander, mit einem Meter Abstand angebracht. Die Betonsteine sollen verhindern, dass der Kfz-Verkehr auf die Radverkehrsanlage fährt oder dort parkt und so den Radverkehr gefährdet. Diese Form der baulich abgetrennten Radverkehrsanlage stellt besondere Anforderungen an die Gestaltung in Einmündungsbereichen sowie im Kontext der Ordnung des ruhenden Verkehrs. Die Maßnahme wurde hinsichtlich ihrer Akzeptanz und den Auswirkungen auf die Verkehrssituation intensiv beobachtet. Die Verkehrsteilnehmenden konnten außerdem an einer Umfrage zur PBL teilnehmen. Die Ergebnisse der Evaluation sind nachfolgend zusammenfassend dargestellt:

- Die bauliche Trennung der Verkehrsarten wurde in den Rückmeldungen grundsätzlich begrüßt und positiv bewertet.
- Der Verkehrsfluss wurde nicht unterbrochen und die Verkehrsführung hat mit den aktuellen Verkehrsmengen funktioniert.
- Bzgl. der baulichen Ausgestaltung wird die Kantigkeit der Betonsteine und die Verletzungsgefahr im Fall eines Sturzes kritisch bewertet.

- Unter ästhetischen Gesichtspunkten wird seitens der Teilnehmenden Verbesserungsbedarf gesehen.
- Die technischen Eigenschaften der Betonsteine sind noch nicht zufriedenstellend: Hinsichtlich der Materialität fiel die Bruchgefahr (auch beim Antransport, während des Einbaus und im Anfahrverhalten) negativ auf. Zudem war die Dauerhaftigkeit der extra beauftragten Perlit-Reflexoberfläche unbefriedigend.
- Seitens des Stadtbetrieb E18/340 (Reinigung und Winterdienst) werden höhere bauliche Elemente aufgrund der besserten Sichtbarkeit bei Schnee favorisiert.
- Die Maßnahme wirkte sich nicht negativ auf die Verkehrssicherheit aus. Unfälle ereigneten sich ausschließlich mit leichtem Sachschaden. Diese waren i.d.R. auf Fehleinschätzung seitens der Kfz-Führenden bzgl. der Fahrstreifenbreiten zurückzuführen.
- In diesem Zusammenhang ist die Erforderlichkeit eines überbreiten Fahrstreifens zu hinterfragen. Unter Sicherheitsaspekten ist ggfs. eine eindeutig breite einstreifige Führung zu bevorzugen.
- Anfang und Ende der Betonsteinreihe sind aus Gründen der Wahrnehmung vertikal durch Baken o.ä. besonders zu markieren.
- Fahrbahnrandhaltestellen erfordern zum Ein- und Ausschwenken aus Gründen des barrierefreien Ein- und Ausstiegs der Fahrgäste vor und nach dem Haltebereich ausreichend lange Strecken frei von baulichen Elementen. Dies wurde von der ASEAG zurückgemeldet. Diese Erkenntnisse sind bereits in die Prinzipskizzen zur Führung des Radverkehr an Haltestellen eingeflossen und fließen auch in die Überlegungen zum Pontwall ein.

Die derzeitige Alternative zu Weißbetonsteinen sind Flexpoller. Diese wurden bisher noch nicht im Straßenraum in Aachen verbaut und konnten daher noch nicht bewertet werden.

In Fahrtrichtung Ponttor wird der Radverkehr auf einem 1,40 m bis 1,50 m breiten Radfahrstreifen geführt. Damit ist die aktuelle Situation nicht richtlinienkonform, da sie nicht der Regelbreite von 1,85 m für Radfahrstreifen entspricht und bedarf daher einer Anpassung. Der Radfahrstreifen wird durch eine Zufahrt zur Nebenfahrbahn unterbrochen.

Am Knoten mit der Wüllnerstraße wurde zur besseren Führung des abbiegenden Radverkehrs ein aufgeweiteter Aufstellstreifen markiert. Hier quert zudem der geplante Radschnellweg zwischen Aachen und Herzogenrath, der in der Achse Wüllnerstraße/Kleine Turmstraße geführt werden soll.

Fußverkehr

Die Gehwege des Pontwalls in Richtung Turmstraße variieren mit Breiten zwischen mit 3,50 m bis 6,80 m deutlich. In Richtung Ponttor ist kein Gehweg an der Fahrbahn vorhanden. Dieser verläuft entlang der Wohnhäuser und ist zwischen 2,20 m bis 3,20 m breit. Eine Mittelinsel ermöglicht das Queren des Pontwalls. Diese befindet sich in der Mitte des Pontwalls und verfügt über eine Aufstellfläche von etwa 2,60 m. Die Insel ist zu beiden Seiten begrünt.

Besonders zu betrachten ist auch hier der Einmündungsbereich der Kleinen Turmstraße, der aufgrund der umgebenden universitären Einrichtungen von zahlreichen querenden Fußgänger*innen geprägt ist.

Planung

Für die Neumarkierung nach der durchgeführten Sanierungsmaßnahme ist die Aufteilung der Verkehrsfläche zu diskutieren und festzulegen. Dabei gelten folgende Rahmenbedingungen:

- keine Veränderungen der Borde und Gehwege
- kein Rückbau der Mittelinsel als Quermöglichkeit für den Fußverkehr

Die neue Markierung muss den aktuell gültigen Regelwerken genügen und wird im Rahmen der in Aachen diskutierten Qualitätsmaßstäbe betrachtet. Dabei sind die per Ratsbeschluss vorgegebenen Qualitätskriterien des Radentscheids zu berücksichtigen.

Von der Verkehrsplanung wurden zwei Varianten in die Diskussion eingebracht, die sich in unterschiedlicher Art und Weise mit den oben genannten Vorgaben befassen:

Variante 1: jeweils radentscheidkonforme PBL mit 2,80m Breite (vgl. Anlage 3)

Variante 1 sieht eine Straßenaufteilung mit einer gleichbleibenden und durchgängigen Führung des Radverkehrs mit einer 2,80 m breiten PBL je Fahrtrichtung vor. Die vorgeschlagene PBL gemäß des Radentscheids setzt sich aus einer 2,30 m breiten Fahrbahn für den Radverkehr und einem 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen zusammen. Der Radverkehr ist baulich geschützt und wird kontinuierlich geführt. Die Weißbetonsteine, welche bis Ende März 2022 auf dem Pontwall verwendet wurden, stellen eine Möglichkeit für den baulichen Schutz dar. Aufgrund der Evaluation der PBL am Pontwall empfiehlt die Verwaltung bei der Wahl dieser Variante allerdings die Verwendung von Flexpollern für den baulichen Schutz des Radverkehrs.

Der KFZ-Verkehr wird nach Einfahrt in den Abschnitt von zwei Fahrspuren auf eine überbreite Spur verschmälert.

In Fahrtrichtung Ponttor verbleiben an der Mittelinsel 4,37 m für den Kfz-Verkehr. In Fahrtrichtung Turmstraße befindet sich die engste Stelle der Fahrbahn für den Kfz-Verkehr mit einer Breite von 4,13 m zu Beginn der Radverkehrsanlage. Bei diesen Restfahrbahnbreiten können keine zwei Pkw mehr nebeneinander fahren. Im Zulauf zum Knoten Kleine Turmstraße/Wüllnerstraße verbleiben nur noch zwei Spuren mit je 3,10 m Breite für den Kfz-Verkehr. Im Zulauf zum Knoten Ponttor sind eine überbreite Spur mit 5,33 m und eine Abbiegespur mit 2,75 m für den Kfz-Verkehr vorgesehen. Dies entspricht den Maß der überbreiten Spur auf der Monheimsallee im Zulauf zum Knoten Bastei, die seit Jahren von den Kfz-Lenkenden als geübte Praxis zum Nebeneinanderfahren angenommen wird. Bei dieser Variante weisen die Knotenpunkte nicht mehr die frühere Leistungsfähigkeit auf. Somit können sich zu den Hauptverkehrszeiten Rückstauüberlastungen im Pontwall ergeben, wenn sich nach dem Ende der Brückensanierung Turmstraße ein Einpendeln in die Verkehrsbelastung der Vor-Corona-Ära einstellt und keine Verlagerung von Verkehren im Sinne der Mobilitätswende erfolgt.

Variante 2: Radfahrstreifen mit regelkonformer Breite von 1,85 m (vgl. Anlage 4)

In dieser Variante wird die Radverkehrsanlage in ihrer Breite mit einem regelkonformen Maß hergestellt. Auf diese Weise kann ein richtlinienkonformes Radfahren im Trennungsprinzip ermöglicht werden. Der restliche Fahrbahnquerschnitt wird komplett dem Kfz-Verkehr zur Verfügung gestellt.

Variante 2 sieht für den Pontwall in beiden Fahrtrichtungen eine durchgängig überbreite (mind. 5,30 m) Spur für den Kfz-Verkehr vor. Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) bleibt damit das Nebeneinander fahren von PKW und LKW /Bus unter beengten Verhältnissen möglich. Die Erfahrung aus dem Alltagsverkehr beispielsweise auf der Monheimsallee im Zulauf zum

Knoten Bastei zeigt, dass dieses Maß von den Kfz-Lenkenden zum Nebeneinanderfahren akzeptiert wird.

Am Knoten Kleine Turmstraße/Wüllnerstraße ergibt sich eine überbreite Spur (5,33 m) für den Kfz-Verkehr, welcher geradeaus fährt und eine 2,75 m breite Abbiegespur in die Wüllnerstraße. Am Knoten Ponttor ergibt sich eine überbreite Geradeaus-Spur (5,55 m) und ein Linksabbieger (2,75 m) in die Roermonder Straße, um die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr beizubehalten.

In beiden Fahrtrichtungen erhält der Radverkehr einen richtlinienkonformen 1,85 m breiten Radfahrstreifen. Die Führung ist kontinuierlich und nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) entworfen. Laut ERA sind bei Radfahrstreifen Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn nicht zwingend erforderlich, auch wenn diese aus Gründen der Verkehrssicherheit sinnvoll sind. Auf die Sicherheitstrennstreifen wird zugunsten breiter Flächen für den KFZ-Verkehr und der damit einhergehenden größeren Leistungsfähigkeit von Strecke und Knoten in dieser Variante verzichtet.

Variantendiskussion

Beide Varianten wurden in die Abstimmung der verkehrsrelevanten Fachdienststellen sowie mit ASEAG und Polizei eingespielt und jeweils ablehnend behandelt. Die vorhandenen Stellungnahmen sind als Anlage beigefügt.

Stellungnahme der ASEAG (siehe Anlage 5):

Aufgrund des hohen Taktes des Buslinienverkehrs wird Variante 1 nach den Angaben der ASEAG abgelehnt. Die ASEAG beschreibt weiterhin, dass die Breite der Fahrspuren für den Kfz-Verkehr nicht den Mindestbreiten für überbreite Fahrstreifen entsprechen. Sie ergeben sich lediglich aus den restlichen Breiten. „Die leichte Aufweitung im Knoten Ponttor reicht für eine Parallelfahrt von Bus und PKW nicht aus. Hinzu kommt, dass bereits heute durch das Abbiegen in die Malteserstraße die heutige Fahrstreifenbreite für das ausschwenkende Heck nicht ausreichend ist. Sobald ein Bus in dieser Fahrbeziehung querende Fußgänger über die Malteserstraße passieren lassen muss, kommt der Verkehr auf dem Alleenring zum Erliegen.“

Aufgrund des hohen Taktes des Buslinienverkehrs wird auch Variante 2 abgelehnt. Nach den Angaben der ASEAG wird es auch mit dieser Variante zu einem Erliegen des Verkehrs auf dem Pontwall und damit im Alleenring kommen. Die ASEAG beschreibt: „Auch in der Variante 2 werden die nach Richtlinie erforderlichen Mindestmaße nicht eingehalten. Die in Variante 1 auftretenden Probleme führen auch in Variante 2 unweigerlich zu erheblichen Rückstausituationen und der ÖPNV wird nachhaltig geschwächt.“

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde (siehe Anlage 6):

Die Bundesstraße 1a Pontwall dient dem Durchgangsverkehr und ist als Verbindungsstück des Aachener Alleenrings zu sehen. „In dieser Funktion muss der Alleenring leistungsfähig und rückstaufrei vom LKW-Verkehr befahrbar sein.“ Die Planung einer überbreiten Spur für den Kfz-Verkehr auf dem Pontwall wird daher kritisch gesehen. Die Sicherheitsabstände für das Nebeneinanderfahren von Bus und LKW können nicht gewährleistet werden, die Variante 1 wird damit von der Straßenverkehrsbehörde sehr kritisch bewertet.

Auch die zweite Variante wird von der Straßenverkehrsbehörde mit einer ähnlichen Begründung bewertet: „Wenn auch die Fahrstreifenbreite im Bereich der mittleren Querunginsel in dieser Variante mindestens 5,31 m ist und insofern einen parallelen Verkehr Bus bzw. LKW / PKW (theoretisch) zulässt, sind die Behinderungen der ASEAG beim Rechtsabbiegen in die Malteserstraße durch ausschwenkende Bushecks weiterhin gegeben.“

Alternativ schlägt die Straßenverkehrsbehörde vor, dass in Fahrtrichtung Ponttor die südliche Nebenfahrbahn entlang der Wohnhäuser als Fahrradstraße, KFZ frei ausgeschildert wird. Diese alternative Führung für den Radverkehr würde eine massive bauliche Veränderung notwendig machen, die zu diesem Zeitpunkt nicht möglich ist.

Abwägung

Der Abbiegevorgang der ASEAG vom Pontwall in die Malteserstraße stellt die Busführenden bereits heute vor Herausforderungen. Aufgrund der Borde und der Mittelinsel in der Malteserstraße muss der Busführende beim Abbiegen in die Malteserstraße im Pontwall bereits heute mehr als die rechte Kfz-Fahrspur nutzen. Aufgrund der durch die Mittelinsel eingeschränkten Schleppkurve schwenkt dabei das Heck des Busses in die linke Kfz-Spur des Pontwalls. Diese Situation besteht heute und kann nicht durch die Asphaltsanierungsmaßnahme am Pontwall sondern nur durch eine bauliche Anpassung in der Malteserstraße verändert werden. Hier müsste ein Rückbau des Bords oder der Insel angestrebt werden, um die Situation für den ÖPNV zu verbessern.

Daher kann angenommen werden, dass die vorgeschlagenen Varianten in Richtung Ponttor beim Abbiegen von Bussen in die Malteserstraße keine grundsätzlich veränderte Situation darstellen, sondern die Beeinträchtigungen bereits heute bestehen und bei vergleichbarer Verkehrsbelastung somit keine systematische Verschlechterung des Verkehrsflusses zur Folge hätten.

Aktuelle Zählungen im Innenstadtbereich innerhalb des Alleenrings zeigen, dass das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs während der Corona-Pandemie zurückgegangen ist und trotz der aufgehobenen Restriktionen bisher auch nicht auf das Vor-Corona-Niveau angestiegen ist. Eine exakte Prognose der Belastungszahlen ist derzeit nicht belastbar möglich. Unstrittig ist, dass infolge der Sanierung der Brücke Turmstraße auch weiterhin reduzierte Verkehrsmengen auf dem Pontwall gegenüber der Vor-Corona-Zeit zu erwarten sind. Die Situation ist damit vergleichbar mit der während des Umbaus der Ludwigsallee. Zusätzlich verändert sich auch das Mobilitätsbewusstsein der Menschen in Aachen, was mittelfristig zu einen veränderten Verkehrsverhalten und geringeren Kfz-Mengen führen wird. Die kommenden gut 1,5 Jahre des Brückenbaus können demnach genutzt werden, um weitere Erfahrungswerte am Pontwall zu sammeln.

Überbreite Fahrspuren für den Kfz-Verkehr stellen nach der RAS 06 eine anerkannte und in Aachen häufig praktizierte Möglichkeit dar, den Verkehr zu führen. Das Nebeneinanderfahren eines LKW/Bus und PKW ist laut Richtlinie dann möglich, wenn die Fahrbahn 5,55 m beträgt. Die Richtlinie gibt darüber hinaus den Wert 5,25 m als Mindestmaß für das Nebeneinanderfahren bei beengten Verhältnissen an. Die Erfahrung zeigt, dass bei diesen Maßen nicht alle Verkehrsteilnehmenden nebeneinander fahren. Für die Berechnung von Leistungsfähigkeiten ist daher anzunehmen, dass

mehr Fahrzeuge als bei einer Spur und weniger Fahrzeuge als bei zwei Spuren abgewickelt werden. Eine exakte Prognose des Verkehrsflusses ist daher nicht belastbar möglich.

In der Diskussion der Varianten innerhalb der Verwaltung sowie mit Polizei und ASEAG wurde auch noch eine alternative Führung andiskutiert. Die ASEAG regte eine separate Führung für den Buslinienverkehr an. Aufgrund der bereits bestehenden hohen Taktung der Linien auf dem Alleenring, die perspektivisch noch weiter erhöht werden soll, wäre dies unbedingt zu begrüßen. Allerdings reicht der Platz für separate Busspuren, separate Radverkehrsanlagen und Spuren für den Kfz-Verkehr nicht aus. Eine alternative Variante könnte demnach eine Führung für Busverkehr und Radverkehr auf einer Umweltspur (Radfahrstreifen mit Freigabe für den Bus) bei Beibehaltung einer 3,25 m breiten Spur für den Kfz-Verkehr sein. Bei dieser Variante ist mit den gleichen Rückstauwirkungen des Kfz-Verkehrs wie bei Variante 1 zu rechnen – allerdings ohne, dass der Busverkehr in diesen Teilbereich direkt betroffen wäre.

Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die Umgestaltung der Straße Pontwall sind abhängig von der Variantenauswahl. Sie setzen sich aus Kosten für die Markierung, die Roteinfärbung der Radbereiche und den Kosten für die bauliche Trennung zusammen. Die Verwaltung hat die Kosten für die Variante 1 zusammengestellt, da bei Variante 2 keine Kosten für die bauliche Trennung und wegen der geringeren Fläche auch weniger Kosten für die Roteinfärbung des Radbereiches entstehen.

Die Kosten für die Wiederherstellung der Markierung werden im Zusammenhang mit der Asphaltmaßnahme durch den Aachener Stadtbetrieb bestritten.

Die Kosten für die Roteinfärbung der Radverkehrsanlagen gemäß Variante 1 betragen bei Markierung mit Epoxidharz etwa 38.000 Euro.

Die Kosten für die bauliche Trennung der Radverkehrsanlagen betragen gemäß Variante 1 bei Verwendung von Flexpollern etwa 18.000 Euro inklusive des Einbaus.

Ausreichende Mittel stehen bei PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1/4-120102-986-6 "Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)" zur Verfügung.

Fazit und Empfehlung

Die Verwaltung arbeitet derzeit in verschiedenen Projekten daran, die Radverkehrsführung auf dem nordwestlichen Alleenring zwischen Maastrichter Straße und Bastei sicher und komfortabel entsprechend den Zielen des politisch beschlossenen Radentscheides zu gestalten. Der Umbau der Ludwigsallee mit einem Bordsteinradweg ist gerade abgeschlossen. Zur Saarstraße wird derzeit eine Übergangslösung vorbereitet. Im „Schatten“ der Baumaßnahme der Brücke Turmstraße sollen in der Turmstraße Arbeiten der Regionetz ausgeführt werden, die auch für eine Veränderung der Oberflächenaufteilung genutzt werden sollen.

Auch um mittelfristig durchgehend sichere und komfortable Radverkehrsanlagen für den nordwestlichen Grabenring anbieten zu können, empfiehlt die Verwaltung eine Variante zu beschließen, die diesen umgebenden Maßnahmen Rechnung trägt. Bei der Bewertung ist zu berücksichtigen, dass die PBL, die bisher auf dem Pontwall in Fahrtrichtung Turmstraße installiert war, bisher zu keinen nennenswerten Einschränkungen im fließenden Kfz-Verkehr führte und die Verkehrssicherheit insbesondere für die Radfahrenden durch die bauliche Trennung erhöht wurde.

Aufgrund der anstehenden Arbeiten des Ersatzneubaus der Brücke Turmstraße ist auch bis Ende der Baumaßnahme (Ende 2023) ein deutlich reduziertes Verkehrsaufkommen auf dem Pontwall zu erwarten. Eine radentscheidkonforme Führung mit unter Umständen weniger Verkehr könnte in diesem Zeitraum weiter untersucht werden.

Daher empfiehlt die Verwaltung den Beschluss der Variante 1.

Die dazu notwendige Markierung könnte zunächst nur in Farbe (und nicht als endgültige Kaltplastikmarkierung) aufgetragen werden. Es wird empfohlen einen gemeinsamen Planungs- und Ausführungsbeschluss zu fassen. Die aufgebrachte Freigabemarkierung mit lediglich Haltelinien und Fußgängerfurten sollte möglichst zeitnah ergänzt werden, da sie kein Angebot für den Radverkehr macht und somit keine sichere Führung für die unterschiedlichen Verkehrsarten ermöglicht.

Anlage/n:

Anlage 1 – Pontwall Bestandsplan

Anlage 2 – Verkehrszählung am Pontwall

Anlage 3 – Pontwall Planung Variante 1

Anlage 4 – Pontwall Planung Variante 2

Anlage 5 – Stellungnahme der ASEAG zur Planung Pontwall

Anlage 6 – Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde zum Pontwall