

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0390/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:		Status: öffentlich
		Datum: 31.03.2022
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
<b>Pontwall: Markierung nach Asphaltmaßnahmen</b>		
<b>Ziele:</b>	Klimarelevanz positiv	
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
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)

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 2022*	Fortgeschrie bener Ansatz 2022	Ansatz 2023 ff.	Fortgeschrie bener 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
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	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)

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 2022	Fortgeschrie bener Ansatz 2022	Ansatz 2023 ff.	Fortgeschrie bener 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
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	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 CO<sub>2</sub>-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 **CO<sub>2</sub>-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

**Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:**

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49 %)
x	nicht
<input type="checkbox"/>	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 CO<sub>2</sub>-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 Alleering zusätzlich verändert hat. Die Beobachtungen nach Einrichtung der PBL haben ergeben, dass der Verkehrsfluss in diesem Bereich des Alleerings 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 Asphaltanierungsmaßnahme 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



P:\03\_Verkunftsplanung\Strassen AZ2\_Mob\1\Terminals\Plan\Bestand 210201\_08\_17\_Bestand.dgn

Fachbereich Stadtentwicklung -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin <b>stadt aachen</b>	
<b>Turmstraße</b> Umplanung Verkehrsraum	
<b>Bestand 3</b> Plan Nr: 2021_09_02 Nr: Datum	M. = 1 : 500 bearbeitet: ME gezeichnet: SB bearbeitet:
In der Bezirksvertretung Aachen-beraten und beschlossen am:	
Im Mobilitätsausschuss beraten und beschlossen am:	
Oktober 2021	

## Krafträder

Name der Erhebung **Pontwall-Turmstraße-Wüllerstraße**

Start Datum **08.09.2016**

Startzeit **7:00**

Standort

Startzeit	Pontwall Fahrtrichtung Süd-West				Wüllerstraße Fahrtrichtung Nord-West				Turmstraße Fahrtrichtung Nord-Ost				Kleine Turmstraße Fahrtrichtung Süd-Ost				Summe viertelstündlich	Summe stündlich fließend
	Links	Durch	Rechts	Wende	Links	Durch	Rechts	Wende	Links	Durch	Rechts	Wende	Links	Durch	Rechts	Wende		
07:00	0	10	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	5	0	0	19	58
07:15	2	4	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	2	0	0	12	46
07:30	1	4	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	2	0	0	11	44
07:45	0	10	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	2	0	0	16	46
08:00	0	1	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	7	36
08:15	3	1	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	1	0	0	10	35
08:30	2	3	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	2	1	0	13	32
08:45	2	1	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	6	28
09:00	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	6	26
09:15	0	4	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	7	29
09:30	1	4	0	0	0	0	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	9	25
09:45	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	4	23
10:00	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	9	24
10:15	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3	30
10:30	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	1	1	0	7	36
10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	1	0	5	39
11:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	1	1	2	0	15	49
11:15	0	4	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1	1	0	9	44
11:30	1	5	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	10	45
11:45	2	5	0	0	0	0	0	0	2	4	1	0	0	0	1	0	15	42
12:00	0	5	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	0	0	0	0	10	36
12:15	0	6	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	1	0	0	0	10	46
12:30	0	2	1	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	7	47
12:45	0	4	0	0	0	1	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	9	50
13:00	0	7	0	0	0	0	0	0	0	11	1	0	0	0	1	0	20	61
13:15	1	7	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	11	48
13:30	0	4	0	0	0	0	1	0	0	4	0	0	0	0	1	0	10	45
13:45	6	2	0	0	0	0	1	0	0	6	2	0	0	1	2	0	20	50
14:00	0	3	1	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	7	40
14:15	0	6	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	8	46
14:30	0	5	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	3	0	15	53
14:45	0	5	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	1	0	10	53
15:00	1	4	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	1	4	0	0	13	61
15:15	1	7	0	0	0	1	1	0	1	3	1	0	0	0	0	0	15	64
15:30	0	4	0	0	1	0	1	0	0	8	0	0	0	0	1	0	15	62
15:45	1	8	0	0	0	0	3	0	1	3	0	0	0	1	1	0	18	61
16:00	0	8	0	0	0	1	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	16	52
16:15	0	3	0	0	0	0	0	0	0	5	1	0	1	2	1	0	13	55
16:30	0	5	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	2	2	1	0	14	55
16:45	2	4	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	9	50
17:00	1	4	0	0	0	1	2	0	0	9	1	0	0	0	1	0	19	50
17:15	2	5	0	0	0	1	0	0	0	4	0	0	0	1	0	0	13	37
17:30	0	2	0	0	1	0	0	0	1	5	0	0	0	0	0	0	9	28
17:45	0	3	0	0	0	1	0	0	1	2	0	0	0	2	0	0	9	19
18:00	0	2	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	6	10
18:15	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	4	
18:30																	0	
18:45																	0	

Zählung endete um 18.29 Uhr; daher Zeitraum von 18.30 bis 19.00 Uhr nicht vorhanden

## Pkw und Kleintransporter

Name der Erhebung **Pontwall-Turmstraße-Wüllerstraße**

Start Datum **08.09.2016**

Startzeit **7:00**

Standort

Startzeit	Pontwall Fahrtrichtung Süd-West				Wüllerstraße Fahrtrichtung Nord-West				Turmstraße Fahrtrichtung Nord-Ost				Kleine Turmstraße Fahrtrichtung Süd-Ost				Summe viertelstündlich	Summe stündlich fließend
	Links	Durch	Rechts	Wende	Links	Durch	Rechts	Wende	Links	Durch	Rechts	Wende	Links	Durch	Rechts	Wende		
07:00	43	129	0	0	1	1	0	0	6	118	14	0	2	36	25	0	375	2050
07:15	49	198	2	0	0	0	3	0	6	163	14	0	1	37	40	0	513	2226
07:30	53	190	2	0	0	4	1	0	10	170	26	0	2	59	49	0	566	2237
07:45	41	214	5	0	0	4	4	0	12	175	25	0	4	65	47	0	596	2207
08:00	36	220	3	0	1	2	5	0	6	155	21	0	1	50	51	0	551	2162
08:15	41	211	1	0	2	1	2	0	8	151	20	0	1	32	54	0	524	2026
08:30	25	237	0	0	1	0	2	0	9	154	20	0	3	27	58	0	536	1913
08:45	34	212	3	0	4	1	1	0	16	159	18	5	0	39	59	0	551	1799
09:00	26	158	2	1	1	0	2	0	13	124	13	0	6	26	43	0	415	1630
09:15	24	117	4	0	2	3	4	0	12	151	20	0	5	33	36	0	411	1618
09:30	24	136	3	0	1	1	4	0	8	149	19	0	0	30	47	0	422	1585
09:45	13	135	1	0	5	2	6	0	14	120	22	0	1	28	35	0	382	1558
10:00	29	143	2	1	1	4	2	0	11	138	18	0	3	16	35	0	403	1564
10:15	32	125	3	0	1	1	3	0	10	137	11	0	1	22	32	0	378	1532
10:30	28	133	2	0	2	0	0	0	11	130	16	0	1	24	48	0	395	1498
10:45	30	138	2	0	2	7	4	0	7	120	12	0	0	30	36	0	388	1507
11:00	27	129	4	0	4	2	0	0	16	123	20	0	1	14	31	0	371	1529
11:15	31	135	3	0	3	1	0	0	10	119	14	0	0	16	12	0	344	1560
11:30	26	163	5	0	1	7	0	0	8	133	8	0	3	20	30	0	404	1630
11:45	33	159	1	0	3	6	0	0	9	129	21	0	0	20	29	0	410	1658
12:00	20	139	1	0	6	2	9	0	11	143	12	0	6	23	30	0	402	1661
12:15	33	143	1	0	6	2	8	0	10	147	14	0	5	22	23	0	414	1688
12:30	30	157	1	0	4	4	10	0	6	137	11	0	10	25	37	0	432	1714
12:45	24	155	4	1	2	1	2	0	9	143	13	0	5	22	32	0	413	1663
13:00	31	156	1	0	4	1	11	0	9	146	20	0	2	15	33	0	429	1660
13:15	28	142	0	0	2	4	6	0	7	168	21	0	4	25	33	0	440	1635
13:30	23	153	2	0	5	4	9	0	6	123	14	0	2	16	24	0	381	1603
13:45	22	161	3	0	6	1	7	0	9	141	13	0	2	23	22	0	410	1636
14:00	19	132	0	0	6	3	8	0	16	159	13	0	2	22	24	0	404	1653
14:15	24	126	0	0	1	7	10	0	9	180	11	0	0	17	23	0	408	1739
14:30	25	138	1	0	5	5	9	0	14	148	9	0	0	22	38	0	414	1816
14:45	24	144	0	0	3	4	4	0	9	167	17	0	0	28	27	0	427	1923
15:00	24	178	3	0	2	2	10	0	17	184	5	0	4	28	33	0	490	2011
15:15	36	153	0	0	7	4	13	0	16	177	15	0	6	22	36	0	485	2055
15:30	33	163	2	0	3	7	21	0	17	198	17	0	4	21	35	0	521	2081
15:45	29	171	1	0	12	6	17	0	12	187	17	0	8	19	36	0	515	2103
16:00	27	163	1	0	8	12	32	0	17	192	15	0	12	28	27	0	534	2096
16:15	23	164	0	1	3	11	14	1	13	193	19	0	6	25	38	0	511	2084
16:30	33	169	1	0	8	7	21	0	18	203	23	0	12	27	21	0	543	2060
16:45	39	178	3	0	1	9	10	0	17	169	13	0	7	22	40	0	508	2007
17:00	33	163	0	0	3	7	11	0	17	198	26	0	5	23	36	0	522	1939
17:15	28	164	2	0	6	2	17	0	17	152	13	0	6	35	45	0	487	1907
17:30	41	147	1	0	3	5	16	0	10	169	25	0	4	27	42	0	490	1867
17:45	35	133	1	0	6	2	11	0	12	157	28	0	2	25	28	0	440	1377
18:00	24	168	1	0	4	13	7	0	17	175	21	0	6	27	27	0	490	937
18:15	40	151	1	0	2	2	8	0	11	149	15	0	5	33	30	0	447	
18:30																	0	
18:45																	0	

Zählung endete um 18.29 Uhr; daher Zeitraum von 18.30 bis 19.00 Uhr nicht vorhanden

## Andere Fahrzeuge

Name der Erhebung **Pontwall-Turmstraße-Wüllerstraße**

Start Datum **08.09.2016**

Startzeit **7:00**

Standort

Startzeit	Pontwall Fahrtrichtung Süd-West				Wüllerstraße Fahrtrichtung Nord-West				Turmstraße Fahrtrichtung Nord-Ost				Kleine Turmstraße Fahrtrichtung Süd-Ost				Summe viertelstündlich	Summe stündlich fließend
	Links	Durch	Rechts	Wende	Links	Durch	Rechts	Wende	Links	Durch	Rechts	Wende	Links	Durch	Rechts	Wende		
07:00	1	9	0	0	0	0	0	0	0	5	1	0	0	1	1	0	18	84
07:15	2	9	0	0	0	0	0	0	0	12	1	0	0	0	0	0	24	89
07:30	1	9	0	0	0	0	1	0	0	8	1	0	0	0	1	0	21	90
07:45	0	9	0	0	0	1	1	0	0	9	1	0	0	0	0	0	21	95
08:00	0	12	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	1	0	23	100
08:15	1	14	0	0	0	0	1	0	0	9	0	0	0	0	0	0	25	100
08:30	0	16	0	0	0	0	0	0	1	9	0	0	0	0	0	0	26	109
08:45	0	11	0	0	1	0	0	0	0	6	0	0	0	4	4	0	26	106
09:00	0	16	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	1	0	0	23	116
09:15	1	18	0	0	0	0	0	0	0	12	2	0	0	0	1	0	34	112
09:30	2	11	0	0	0	0	0	0	1	8	0	0	0	1	0	0	23	106
09:45	1	18	0	0	0	0	0	0	1	13	2	0	0	0	1	0	36	109
10:00	1	11	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0	1	1	0	19	99
10:15	0	11	0	0	0	0	0	0	2	9	1	0	0	2	3	0	28	106
10:30	2	8	0	0	0	0	1	0	1	10	1	0	0	2	1	0	26	99
10:45	1	8	0	0	1	0	0	0	0	15	1	0	0	0	0	0	26	92
11:00	1	13	0	0	0	0	0	0	1	8	2	0	0	0	1	0	26	89
11:15	1	4	0	0	0	0	0	0	1	12	1	0	0	1	1	0	21	80
11:30	0	9	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	2	1	0	19	84
11:45	1	11	0	0	0	0	0	0	0	9	1	0	0	0	1	0	23	87
12:00	1	6	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	1	0	0	17	84
12:15	0	12	0	0	0	0	1	0	1	9	0	0	0	0	2	0	25	94
12:30	0	6	0	0	0	0	0	0	1	10	0	0	1	2	2	0	22	82
12:45	1	10	0	0	0	0	0	0	0	6	1	0	0	1	1	0	20	80
13:00	2	12	0	0	0	0	1	0	0	9	2	0	0	0	1	0	27	81
13:15	0	6	0	0	0	0	0	0	1	5	1	0	0	0	0	0	13	68
13:30	1	9	0	0	0	0	0	0	2	8	0	0	0	0	0	0	20	72
13:45	0	7	0	0	0	0	0	0	1	9	2	0	0	2	0	0	21	73
14:00	0	8	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	14	67
14:15	0	6	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	1	0	0	17	71
14:30	0	11	0	0	0	0	0	0	0	7	1	0	0	1	1	0	21	67
14:45	0	6	0	0	0	0	1	0	0	8	0	0	0	0	0	0	15	59
15:00	1	9	0	0	0	1	0	0	0	6	0	0	0	0	1	0	18	60
15:15	1	6	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	13	58
15:30	1	5	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	13	67
15:45	1	7	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	1	1	0	16	64
16:00	1	6	0	0	0	0	0	0	1	7	0	0	0	0	1	0	16	61
16:15	0	7	0	0	1	0	1	0	0	10	0	0	0	0	3	0	22	57
16:30	0	2	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	1	0	0	10	46
16:45	0	5	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	2	0	0	13	43
17:00	0	5	0	0	0	0	1	0	0	5	1	0	0	0	0	0	12	37
17:15	0	4	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	11	34
17:30	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	0	7	32
17:45	0	3	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	7	25
18:00	0	4	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	9	18
18:15	0	3	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	9	
18:30																	0	
18:45																	0	

Zählung endete um 18.29 Uhr; daher Zeitraum von 18.30 bis 19.00 Uhr nicht vorhanden

## Fahrräder auf der Straße

Name der Erhebung **Pontwall-Turmstraße-Wüllerstraße**

Start Datum **08.09.2016**

Startzeit **7:00**

Standort

Startzeit	Pontwall Fahrtrichtung Süd-West				Wüllerstraße Fahrtrichtung Nord-West				Turmstraße Fahrtrichtung Nord-Ost				Kleine Turmstraße Fahrtrichtung Süd-Ost				Summe viertelstündlich	Summe stündlich fließend
	Links	Durch	Rechts	Wende	Links	Durch	Rechts	Wende	Links	Durch	Rechts	Wende	Links	Durch	Rechts	Wende		
07:00	0	8	0	0	0	4	1	0	1	0	1	0	0	7	1	0	23	119
07:15	0	2	0	0	0	5	0	0	0	3	0	0	1	13	0	0	24	134
07:30	0	8	0	0	0	4	0	0	1	3	0	0	1	15	1	0	33	137
07:45	1	11	0	0	0	4	0	0	0	2	2	0	2	15	2	0	39	143
08:00	0	9	0	0	0	7	1	0	0	6	0	0	0	15	0	0	38	150
08:15	0	2	0	0	0	4	2	0	1	8	0	0	0	10	0	0	27	149
08:30	0	7	0	0	0	13	0	0	1	4	0	0	0	14	0	0	39	145
08:45	0	6	0	0	0	8	1	0	0	4	0	0	0	27	0	0	46	126
09:00	2	7	0	0	2	6	0	0	0	1	4	0	0	14	1	0	37	87
09:15	1	2	0	0	1	1	0	0	0	1	2	0	0	15	0	0	23	65
09:30	1	1	0	0	3	3	0	0	0	3	1	0	0	8	0	0	20	61
09:45	1	1	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	7	53
10:00	0	2	0	0	3	0	0	0	1	2	1	0	0	5	1	0	15	66
10:15	0	1	0	0	2	5	1	0	0	2	2	0	0	5	1	0	19	63
10:30	0	2	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	4	2	0	12	50
10:45	0	2	1	0	4	3	1	0	0	0	0	0	0	9	0	0	20	56
11:00	0	1	0	0	1	4	0	0	0	3	1	0	0	2	0	0	12	50
11:15	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	2	1	0	6	49
11:30	0	4	0	0	0	4	0	0	0	4	1	0	0	5	0	0	18	59
11:45	1	0	0	0	1	2	0	0	0	3	1	0	0	6	0	0	14	68
12:00	0	4	0	0	1	3	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	11	79
12:15	3	1	0	0	1	5	0	0	1	2	0	0	0	3	0	0	16	84
12:30	0	2	0	0	1	9	0	0	0	2	0	0	0	13	0	0	27	94
12:45	1	3	0	0	5	8	0	0	1	5	0	0	0	2	0	0	25	94
13:00	0	3	0	0	0	7	1	0	0	3	0	0	0	2	0	0	16	95
13:15	4	9	0	0	1	8	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	26	107
13:30	0	8	0	0	0	8	0	0	1	2	1	0	0	7	0	0	27	107
13:45	1	3	1	0	0	7	2	0	1	3	1	0	2	5	0	0	26	100
14:00	0	6	0	0	0	6	0	0	0	7	0	0	0	9	0	0	28	96
14:15	0	7	0	0	4	8	0	0	0	4	0	0	0	3	0	0	26	96
14:30	0	4	0	0	0	8	0	0	0	3	1	0	0	4	0	0	20	111
14:45	0	5	0	0	0	11	0	0	0	3	0	0	0	3	0	0	22	120
15:00	1	3	0	0	0	13	1	0	0	4	1	0	1	3	1	0	28	137
15:15	0	6	0	0	5	12	3	0	1	8	0	0	0	6	0	0	41	137
15:30	0	4	0	0	1	6	0	0	0	9	3	0	0	6	0	0	29	128
15:45	0	8	0	0	2	10	1	0	1	8	2	0	1	6	0	0	39	132
16:00	0	7	1	0	3	2	1	0	0	9	1	0	0	4	0	0	28	123
16:15	0	7	0	0	2	5	2	0	0	7	2	0	0	6	1	0	32	129
16:30	0	3	0	0	2	10	0	0	0	3	3	0	1	11	0	0	33	135
16:45	0	2	0	0	0	16	0	0	1	4	1	0	0	5	1	0	30	135
17:00	0	3	0	0	2	7	0	0	0	8	0	0	1	13	0	0	34	153
17:15	1	11	0	0	3	8	1	0	0	7	0	0	0	7	0	0	38	153
17:30	0	11	0	0	0	7	0	0	1	4	1	0	0	9	0	0	33	155
17:45	2	6	0	0	1	12	0	0	1	9	2	0	1	14	0	0	48	122
18:00	0	9	1	0	1	6	0	0	0	4	0	0	0	13	0	0	34	74
18:15	0	10	2	0	6	11	0	0	0	2	2	0	1	5	1	0	40	
18:30																	0	
18:45																	0	
07:30-08:30	1	29	0	0	0	28	3	0	2	20	2	0	2	54	2	0		1229
15:45-16:45	0	25	1	0	9	27	4	0	1	27	8	0	2	27	1	0		
07:00-18:29	20	221	6	0	60	293	19	0	15	173	38	0	12	358	14	0		1229

Zählung endete um 18.29 Uhr; daher Zeitraum von 18.30 bis 19.00 Uhr nicht vorhanden

## Fußgänger auf dem Fußgängerüberweg

Name der Erhebung **Pontwall-Turmstraße-Wüllerstraße**

Start Datum **08.09.2016**

Startzeit **7:00**

Standort

Startzeit	Pontwall Fahrtrichtung Süd-West		Wüllerstraße Fahrtrichtung Nord-West		Turmstraße Fahrtrichtung Nord-Ost		Kleine Turmstraße Fahrtrichtung Süd-Ost		Summe viertelstündlich	Summe stündlich fließend
	Fußgänger gg Uhrzeigersinn	Fußgänger Uhrzeigersinn	Fußgänger gg Uhrzeigersinn	Fußgänger Uhrzeigersinn	Fußgänger gg Uhrzeigersinn	Fußgänger Uhrzeigersinn	Fußgänger gg Uhrzeigersinn	Fußgänger Uhrzeigersinn		
07:00	0	1	0	0	7	6	5	2	21	107
07:15	0	0	0	0	10	5	6	0	21	102
07:30	0	2	0	0	15	2	11	5	35	100
07:45	0	4	0	0	9	5	9	3	30	85
08:00	0	1	1	0	6	6	0	2	16	88
08:15	0	0	0	0	4	11	3	1	19	85
08:30	1	5	1	0	4	5	3	1	20	80
08:45	2	5	0	0	14	8	2	2	33	74
09:00	2	1	0	2	3	3	2	0	13	54
09:15	2	1	1	2	4	1	1	2	14	55
09:30	0	1	0	0	9	0	4	0	14	56
09:45	0	0	0	1	10	1	1	0	13	54
10:00	2	0	0	2	1	2	7	0	14	52
10:15	1	0	2	0	3	2	6	1	15	50
10:30	2	2	0	1	1	1	5	0	12	51
10:45	0	1	0	0	2	4	4	0	11	56
11:00	0	1	0	1	3	4	2	1	12	71
11:15	0	1	0	2	7	4	1	1	16	81
11:30	2	1	3	1	6	2	2	0	17	94
11:45	3	0	4	1	14	1	1	2	26	99
12:00	3	1	3	0	5	2	0	8	22	109
12:15	5	1	2	1	8	3	3	6	29	107
12:30	3	1	1	0	8	2	4	3	22	104
12:45	10	3	0	0	8	4	5	6	36	103
13:00	2	2	0	3	5	1	2	5	20	78
13:15	1	3	0	1	7	5	4	5	26	83
13:30	0	1	0	0	8	5	3	4	21	84
13:45	1	0	0	0	1	6	1	2	11	80
14:00	1	5	1	2	4	4	7	1	25	92
14:15	1	3	0	0	11	6	5	1	27	75
14:30	0	3	0	0	6	2	2	4	17	77
14:45	0	2	0	2	9	2	4	4	23	77
15:00	0	0	0	0	0	2	3	3	8	84
15:15	1	6	0	0	0	9	8	5	29	110
15:30	4	3	2	1	1	2	3	1	17	97
15:45	2	5	2	0	0	13	2	6	30	99
16:00	3	2	0	0	5	6	13	5	34	91
16:15	1	2	0	0	1	2	6	4	16	72
16:30	1	1	1	0	1	1	7	7	19	67
16:45	0	4	0	0	1	6	5	6	22	82
17:00	1	4	0	0	1	1	1	7	15	81
17:15	2	2	0	0	3	2	0	2	11	108
17:30	0	8	0	0	17	3	0	6	34	117
17:45	1	4	0	0	7	3	1	5	21	83
18:00	1	10	0	0	17	1	3	10	42	62
18:15	0	1	0	0	14	3	1	1	20	20
18:30									0	0
18:45									0	0
									969	
07:30-08:30	1	10	2	0	23	27	15	7		
15:45-16:45	7	10	3	0	7	22	28	22		
07:00-18:29	61	104	24	23	280	169	168	140	969	

Zählung endete um 18.29 Uhr; daher Zeitraum von 18.30 bis 19.00 Uhr nicht vorhanden

P:\08 Verkehrsplanung\Grundlagen G (Schi)\V-belastungen\Erhebungen\in Aachen\Aachen\B0-221 Turmstraße\_Wüllerstraße\_Pontwall\B0-221 Pontwall-Turmstraße-Wüllerstraße 08.09.2016.xlsx

## Fußgänger

Name der Erhebung **Pontwall-Turmstraße-Wüllnerstraße**

Start Datum **08.09.2016**

Startzeit **7:00**

Standort

Startzeit	Pontwall Fahrrichtung Süd-West		Wüllnerstraße Fahrrichtung Nord-West		Turmstraße Fahrrichtung Nord-Ost		Kleine Turmstraße Fahrtsichtung Süd-Ost		Summe viertelstündlich	Summe stündlich fließend
	Fußgänger gg Uhrzeigersinn	Fußgänger Uhrzeigersinn	Fußgänger gg Uhrzeigersinn	Fußgänger Uhrzeigersinn	Fußgänger gg Uhrzeigersinn	Fußgänger Uhrzeigersinn	Fußgänger gg Uhrzeigersinn	Fußgänger Uhrzeigersinn		
07:00	0	2	1	0	5	2	6	1	17	158
07:15	0	4	1	1	7	7	6	4	30	212
07:30	0	8	0	2	18	10	5	9	52	268
07:45	2	13	0	1	16	6	8	13	59	333
08:00	6	5	1	9	32	3	10	5	71	441
08:15	2	5	3	7	37	9	13	10	86	489
08:30	4	15	1	13	42	12	17	13	117	499
08:45	1	22	1	10	89	23	13	8	167	446
09:00	3	9	0	8	66	9	23	1	119	374
09:15	8	7	1	7	25	16	26	6	96	359
09:30	6	6	1	4	18	16	8	5	64	412
09:45	16	12	6	8	17	12	13	11	95	444
10:00	6	6	4	9	28	42	5	4	104	414
10:15	11	13	4	6	67	35	11	2	149	360
10:30	7	12	3	6	40	11	5	12	96	340
10:45	13	10	2	2	16	13	3	6	65	485
11:00	5	7	1	3	11	8	10	5	50	710
11:15	17	13	5	3	25	21	6	39	129	1075
11:30	69	12	39	3	16	17	6	79	241	1282
11:45	67	11	36	8	40	21	18	89	290	1412
12:00	83	28	50	17	46	28	44	55	92	1476
12:15	77	9	23	16	22	39	58	92	336	1331
12:30	48	56	13	37	32	63	63	59	371	1178
12:45	36	52	11	18	28	52	80	77	354	1027
13:00	33	20	17	18	19	25	66	72	270	853
13:15	25	13	6	11	19	27	60	22	183	763
13:30	41	19	2	15	19	22	78	24	220	720
13:45	19	16	6	9	15	43	37	35	180	596
14:00	16	18	4	6	50	40	32	14	180	481
14:15	12	11	6	8	24	27	38	14	140	410
14:30	8	11	0	3	25	11	25	13	96	390
14:45	10	4	0	0	9	23	12	7	65	400
15:00	4	5	9	8	21	40	11	11	109	457
15:15	9	8	6	3	23	38	12	21	120	442
15:30	8	8	7	4	26	31	10	12	106	396
15:45	11	2	5	7	29	46	13	9	122	354
16:00	11	7	2	7	19	25	13	10	94	323
16:15	11	4	2	3	18	8	18	10	74	302
16:30	4	6	2	3	16	16	7	10	64	304
16:45	10	10	4	4	28	7	11	17	91	329
17:00	11	6	0	0	23	21	4	8	73	325
17:15	5	11	3	5	22	11	13	6	76	364
17:30	15	2	13	4	25	8	15	7	89	371
17:45	4	9	1	8	24	16	8	17	87	282
18:00	16	18	4	10	14	20	16	14	112	195
18:15	9	5	2	4	18	12	18	15	83	
18:30									0	
18:45									0	
									6207	
07:30-08:30	14	38	5	30	127	30	48	41		
15:45-16:45	37	19	11	20	82	95	51	39		
07:00-18:29	779	550	308	338	1229	1008	985	1010	6207	

Zählung endete um 18.29 Uhr; daher Zeitraum von 18.30 bis 19.00 Uhr nicht vorhanden

P:\08 Verkehrsplanung\Grundlagen G (Schi)\V-belastung\_V-erhebungen\Erhebungen\in Aachen\Aachen\B0-221 Turmstraße\_Wüllnerstraße\_Pontwall\B0-221 Pontwall-Turmstraße-Wüllnerstraße 08.09.2016.xlsx

## Gesamtmenge inkl. Räder

Name der Erhebung **Pontwall-Turmstraße-Wüllerstraße**

Start Datum **08.09.2016**

Startzeit **7:00**

Standort

Startzeit	Pontwall Fahrtrichtung Süd-West				Wüllerstraße Fahrtrichtung Nord-West				Turmstraße Fahrtrichtung Nord-Ost				Kleine Turmstraße Fahrtrichtung Süd-Ost				Summe viertelstündlich	Summe stündlich fließend
	Links	Durch	Rechts	Wende	Links	Durch	Rechts	Wende	Links	Durch	Rechts	Wende	Links	Durch	Rechts	Wende		
07:00	44	156	0	0	1	5	1	0	7	127	16	0	2	49	27	0	435	2311
07:15	53	213	2	0	0	5	3	0	7	181	15	0	2	52	40	0	573	2495
07:30	55	211	2	0	0	8	2	0	11	185	27	0	3	76	51	0	631	2508
07:45	42	244	5	0	0	9	5	0	12	190	28	0	6	82	49	0	672	2491
08:00	36	242	3	0	1	9	6	0	6	177	21	0	1	65	52	0	619	2448
08:15	45	228	1	0	2	5	5	0	9	173	20	0	1	43	54	0	586	2310
08:30	27	263	0	0	1	13	2	0	11	172	20	0	3	43	59	0	614	2199
08:45	36	230	3	0	5	9	2	0	16	172	18	5	0	70	63	0	629	2059
09:00	31	181	2	1	3	6	2	0	13	132	17	0	6	42	45	0	481	1859
09:15	26	141	5	0	3	4	4	0	12	165	24	0	5	49	37	0	475	1824
09:30	28	152	3	0	4	4	5	0	10	162	20	0	0	39	47	0	474	1777
09:45	17	154	1	0	6	3	6	0	15	135	24	0	1	31	36	0	429	1743
10:00	30	164	2	1	4	4	2	0	12	144	21	0	3	22	37	0	446	1753
10:15	33	138	3	0	3	6	4	0	12	149	14	0	1	29	36	0	428	1731
10:30	32	143	2	0	3	1	1	0	12	143	19	0	1	31	52	0	440	1683
10:45	31	148	3	0	7	10	5	0	7	138	14	0	0	39	37	0	439	1694
11:00	29	144	4	0	5	6	0	0	17	143	23	0	2	17	34	0	424	1717
11:15	32	143	3	0	3	2	0	0	12	135	15	0	0	20	15	0	380	1733
11:30	27	181	5	0	2	11	0	0	8	145	9	0	4	27	32	0	451	1818
11:45	37	175	1	0	4	8	0	0	11	145	24	0	0	26	31	0	462	1855
12:00	21	154	1	0	7	5	9	0	12	157	12	0	6	26	30	0	440	1860
12:15	36	162	1	0	7	7	9	0	13	160	14	0	6	25	25	0	465	1912
12:30	30	167	2	0	5	13	10	0	7	153	11	0	11	40	39	0	488	1937
12:45	26	172	4	1	7	10	2	0	12	156	14	0	5	25	33	0	467	1887
13:00	33	178	1	0	4	8	13	0	9	169	23	0	2	17	35	0	492	1897
13:15	33	164	0	0	3	12	6	0	8	176	22	0	4	29	33	0	490	1858
13:30	24	174	2	0	5	12	10	0	9	137	15	0	2	23	25	0	438	1827
13:45	29	173	4	0	6	8	10	0	11	159	18	0	4	31	24	0	477	1859
14:00	19	149	1	0	6	9	8	0	16	175	13	0	2	31	24	0	453	1856
14:15	24	145	0	0	5	15	10	0	9	196	11	0	0	21	23	0	459	1952
14:30	25	158	1	0	5	13	9	0	14	165	11	0	0	27	42	0	470	2047
14:45	24	160	0	0	3	15	5	0	9	182	17	0	0	31	28	0	474	2155
15:00	27	194	3	0	2	16	11	0	17	197	6	0	6	35	35	0	549	2269
15:15	38	172	0	0	12	17	17	0	18	194	16	0	6	28	36	0	554	2314
15:30	34	176	2	0	5	13	22	0	17	222	20	0	4	27	36	0	578	2338
15:45	31	194	1	0	14	16	21	0	14	204	19	0	9	27	38	0	588	2360
16:00	28	184	2	0	11	15	33	0	18	215	16	0	12	32	28	0	594	2332
16:15	23	181	0	1	6	16	17	1	13	215	22	0	7	33	43	0	578	2325
16:30	33	179	1	0	10	17	21	0	18	215	28	0	15	41	22	0	600	2296
16:45	41	189	3	0	2	25	10	0	18	181	14	0	7	29	41	0	560	2235
17:00	34	175	0	0	5	15	14	0	17	220	28	0	6	36	37	0	587	2179
17:15	31	184	2	0	9	11	18	0	17	170	13	0	6	43	45	0	549	2131
17:30	41	163	1	0	4	12	16	0	12	181	26	0	4	37	42	0	539	2082
17:45	37	145	1	0	7	15	11	0	14	172	30	0	3	41	28	0	504	1543
18:00	24	183	2	0	5	20	7	0	17	185	21	0	6	41	28	0	539	1039
18:15	40	167	3	0	8	13	8	0	11	157	17	0	6	39	31	0	500	
18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
07:30-08:30	150	977	9	0	4	36	18	0	38	712	89	0	11	233	214	0	23520	
15:45-16:45	115	738	4	1	41	64	92	1	63	849	85	0	43	133	131	0	23520	
07:00-18:29	1477	8093	88	4	220	476	382	1	570	7826	846	5	180	1667	1685	0	23520	

Zählung endete um 18.29 Uhr; daher Zeitraum von 18.30 bis 19.00 Uhr nicht vorhanden

## Gesamtmenge exkl. Räder

Name der Erhebung **Pontwall-Turmstraße-Wüllerstraße**

Start Datum **08.09.2016**

Startzeit **7:00**

Standort

Startzeit	Pontwall Fahrtrichtung Süd-West				Wüllerstraße Fahrtrichtung Nord-West				Turmstraße Fahrtrichtung Nord-Ost				Kleine Turmstraße Fahrtrichtung Süd-Ost				Summe viertelstündlich	Summe stündlich fließend
	Links	Durch	Rechts	Wende	Links	Durch	Rechts	Wende	Links	Durch	Rechts	Wende	Links	Durch	Rechts	Wende		
07:00	44	148	0	0	1	1	0	0	6	127	15	0	2	42	26	0	412	2192
07:15	53	211	2	0	0	0	3	0	7	178	15	0	1	39	40	0	549	2361
07:30	55	203	2	0	0	4	2	0	10	182	27	0	2	61	50	0	598	2371
07:45	41	233	5	0	0	5	5	0	12	188	26	0	4	67	47	0	633	2348
08:00	36	233	3	0	1	2	5	0	6	171	21	0	1	50	52	0	581	2298
08:15	45	226	1	0	2	1	3	0	8	165	20	0	1	33	54	0	559	2161
08:30	27	256	0	0	1	0	2	0	10	168	20	0	3	29	59	0	575	2054
08:45	36	224	3	0	5	1	1	0	16	168	18	5	0	43	63	0	583	1933
09:00	29	174	2	1	1	0	2	0	13	131	13	0	6	28	44	0	444	1772
09:15	25	139	5	0	2	3	4	0	12	164	22	0	5	34	37	0	452	1759
09:30	27	151	3	0	1	1	5	0	10	159	19	0	0	31	47	0	454	1716
09:45	16	153	1	0	5	2	6	0	15	134	24	0	1	29	36	0	422	1690
10:00	30	162	2	1	1	4	2	0	11	142	20	0	3	17	36	0	431	1687
10:15	33	137	3	0	1	1	3	0	12	147	12	0	1	24	35	0	409	1668
10:30	32	141	2	0	2	0	1	0	12	142	18	0	1	27	50	0	428	1633
10:45	31	146	2	0	3	7	4	0	7	138	14	0	0	30	37	0	419	1638
11:00	29	143	4	0	4	2	0	0	17	140	22	0	2	15	34	0	412	1667
11:15	32	143	3	0	3	1	0	0	11	134	15	0	0	18	14	0	374	1684
11:30	27	177	5	0	2	7	0	0	8	141	8	0	4	22	32	0	433	1759
11:45	36	175	1	0	3	6	0	0	11	142	23	0	0	20	31	0	448	1787
12:00	21	150	1	0	6	2	9	0	12	156	12	0	6	24	30	0	429	1781
12:15	33	161	1	0	6	2	9	0	12	158	14	0	6	22	25	0	449	1828
12:30	30	165	2	0	4	4	10	0	7	151	11	0	11	27	39	0	461	1843
12:45	25	169	4	1	2	2	2	0	11	151	14	0	5	23	33	0	442	1793
13:00	33	175	1	0	4	1	12	0	9	166	23	0	2	15	35	0	476	1802
13:15	29	155	0	0	2	4	6	0	8	176	22	0	4	25	33	0	464	1751
13:30	24	166	2	0	5	4	10	0	8	135	14	0	2	16	25	0	411	1720
13:45	28	170	3	0	6	1	8	0	10	156	17	0	2	26	24	0	451	1759
14:00	19	143	1	0	6	3	8	0	16	168	13	0	2	22	24	0	425	1760
14:15	24	138	0	0	1	7	10	0	9	192	11	0	0	18	23	0	433	1856
14:30	25	154	1	0	5	5	9	0	14	162	10	0	0	23	42	0	450	1936
14:45	24	155	0	0	3	4	5	0	9	179	17	0	0	28	28	0	452	2035
15:00	26	191	3	0	2	3	10	0	17	193	5	0	5	32	34	0	521	2132
15:15	38	166	0	0	7	5	14	0	17	186	16	0	6	22	36	0	513	2177
15:30	34	172	2	0	4	7	22	0	17	213	17	0	4	21	36	0	549	2210
15:45	31	186	1	0	12	6	20	0	13	196	17	0	8	21	38	0	549	2228
16:00	28	177	1	0	8	13	32	0	18	206	15	0	12	28	28	0	566	2209
16:15	23	174	0	1	4	11	15	1	13	208	20	0	7	27	42	0	546	2196
16:30	33	176	1	0	8	7	21	0	18	212	25	0	14	30	22	0	567	2161
16:45	41	187	3	0	2	9	10	0	17	177	13	0	7	24	40	0	530	2100
17:00	34	172	0	0	3	8	14	0	17	212	28	0	5	23	37	0	553	2026
17:15	30	173	2	0	6	3	17	0	17	163	13	0	6	36	45	0	511	1978
17:30	41	152	1	0	4	5	16	0	11	177	25	0	4	28	42	0	506	1927
17:45	35	139	1	0	6	3	11	0	13	163	28	0	2	27	28	0	456	1421
18:00	24	174	1	0	4	14	7	0	17	181	21	0	6	28	28	0	505	965
18:15	40	157	1	0	2	2	8	0	11	155	15	0	5	34	30	0	460	
18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
07:30-08:30	149	948	9	0	4	8	15	0	36	692	87	0	9	179	212	0		22291
15:45-16:45	115	713	3	1	32	37	88	1	62	822	77	0	41	106	130	0		
07:00-18:29	1457	7872	82	4	160	183	363	1	555	7653	808	5	168	1309	1671	0		22291

Zählung endete um 18.29 Uhr; daher Zeitraum von 18.30 bis 19.00 Uhr nicht vorhanden

**Verkehrszählung:**

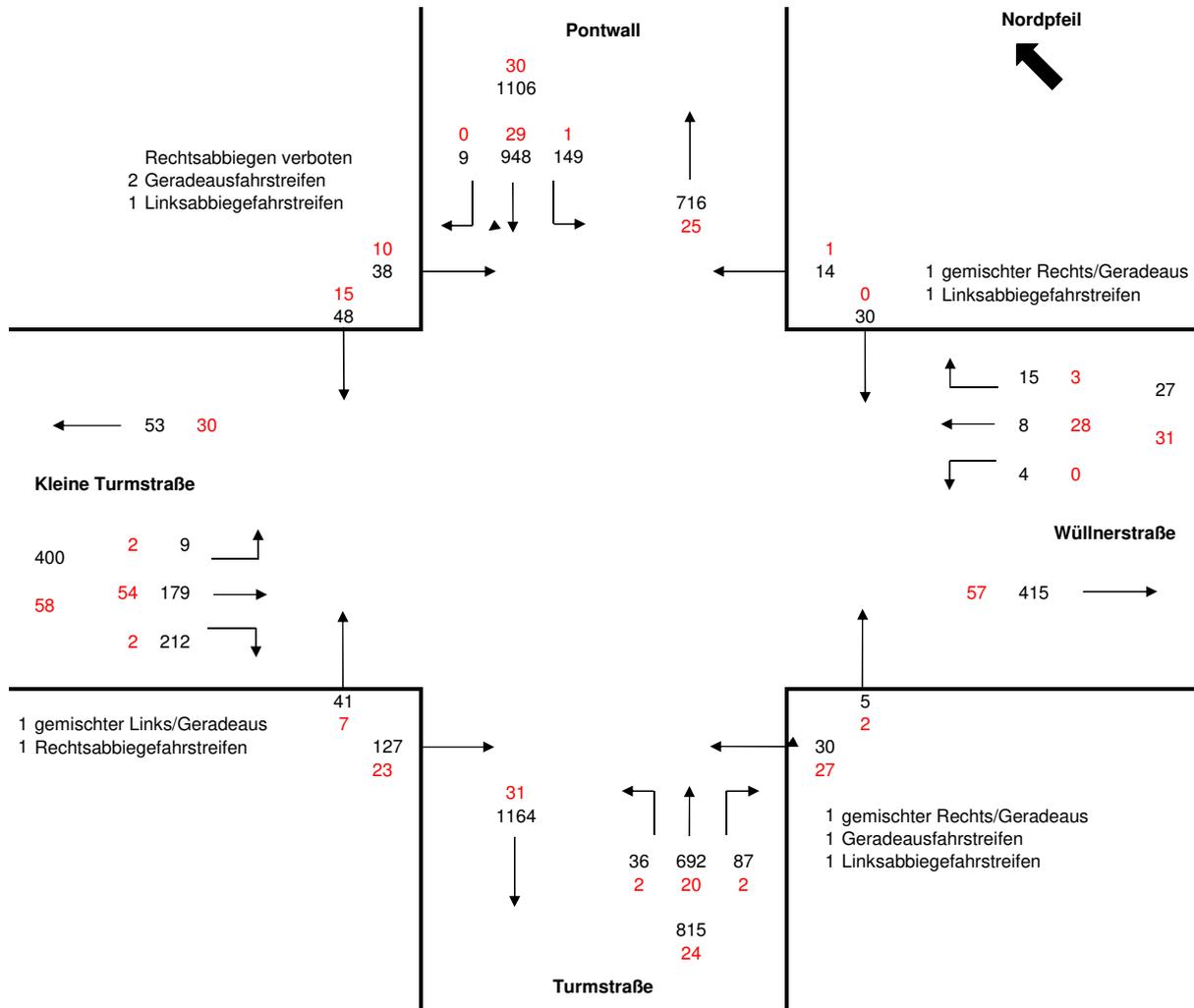
**Pontwall-Turmstraße-Wüllnerstraße**

08.09.2016

07:30-08:30

( in Kfz )

(in Fußgängern)



rot=Fahrräder  
schwarz=Kfz ohne Fahrräder

Zählung endete um 18.29 Uhr; daher Zeitraum von 18.30 bis 19.00 Uhr nicht vorhanden

**Verkehrszählung:**

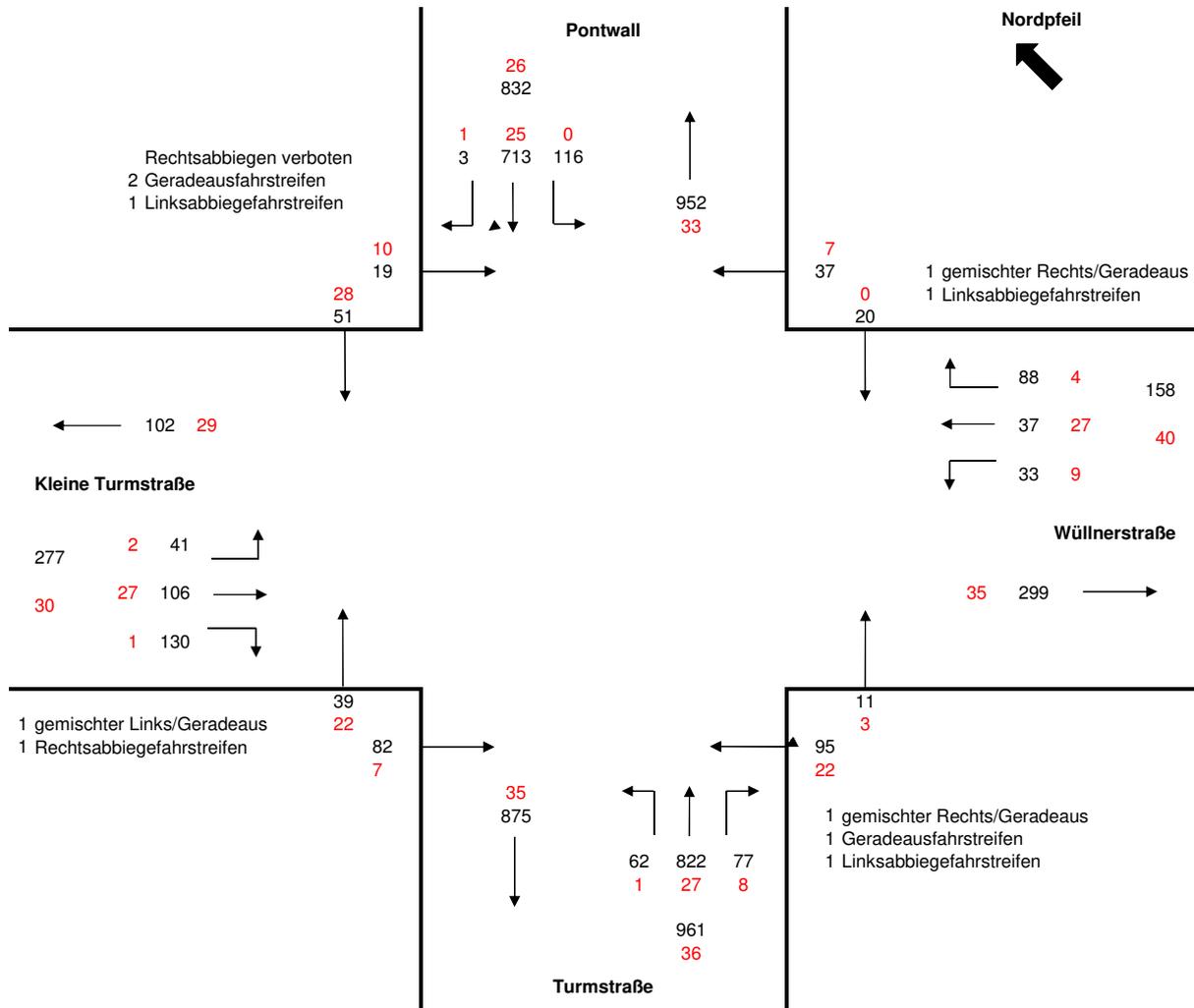
**Pontwall-Turmstraße-Wüllnerstraße**

08.09.2016

15:45-16:45

( in Kfz )

(in Fußgängern)



rot=Fahrräder  
schwarz=Kfz ohne Fahrräder

Zählung endete um 18.29 Uhr; daher Zeitraum von 18.30 bis 19.00 Uhr nicht vorhanden

**Verkehrszählung:**

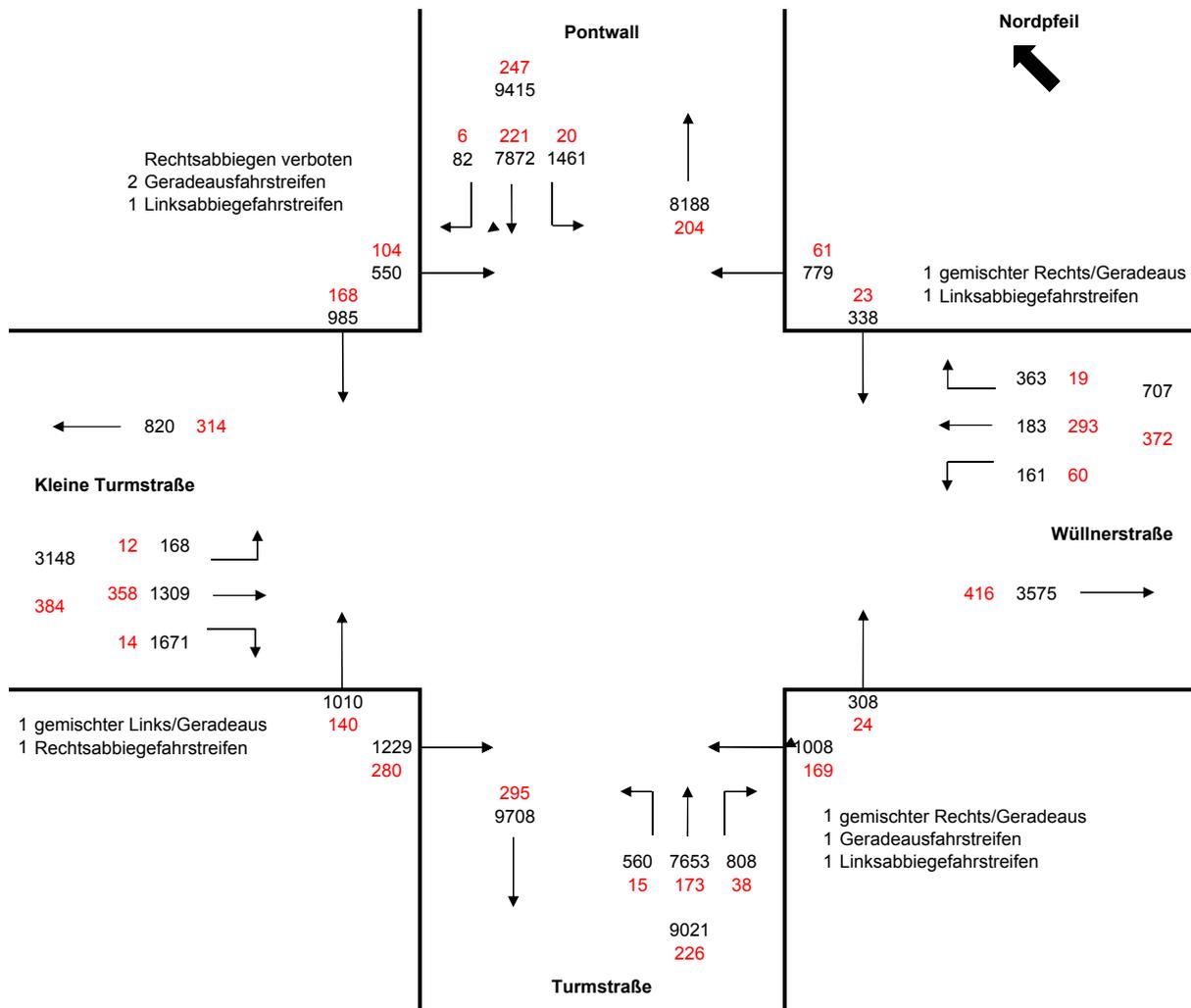
**Pontwall-Turmstraße-Wüllnerstraße**

08.09.2016

7 - 18.29 Uhr

( in Kfz )

(in Fußgängern)



rot=Fahrräder  
schwarz=Kfz ohne Fahrräder

Zählung endete um 18.29 Uhr; daher Zeitraum von 18.30 bis 19.00 Uhr nicht vorhanden

**Zusammenfassung** Pontwall-Turmstraße-Wüllnerstraße

**Datum:** Donnerstag 08.09.2016

**Wetter:** Temperatur: ca. 18-27 °C

trocken

überwiegend sonnig

**Fahrspuren:** siehe Bilder

**Besonderheiten:**

/

/

LKW-Anteil: 896 / 22291 = 4,0%

Radverkehrsanteil (Fahrbahn): 1229 / 23520 = 5,2%

Radverkehrsanteil (Fahrbahn+Σ 2198 / 24489 = 9,0%

**Vergleich mit vorheriger Zählung:**

letzte Zählung: 03.06.2003 vor: 13 Jahre, 3 Monate und 5 Tage

	03.06.2003	08.09.2016	Tendenz
<b>Gesamtsumme 7-19 Uhr</b>			
Knoten	26.543	22.291	-16,0%
<b>Zufahrten 7-19 Uhr</b>			
Pontwall	12.098	9.415	-22,2%
Wüllnerstraße	1.117	707	-36,7%
Turmstraße	9.662	9.021	-6,6%
Kleine Turmstraße	3.666	3.148	-14,1%

Achtung:  
letzte halbe  
Stunde fehlt!

Zählung endete um 18.29 Uhr; daher Zeitraum von 18.30 bis 19.00 Uhr nicht vorhanden

"Kleine" Turmstraße

2,87  
1,52  
4,52  
2,97

1298

1958

Pontwall

1376

1300

1895

712

714

711

1884

1885

1887

1888

1889

1899

966

14

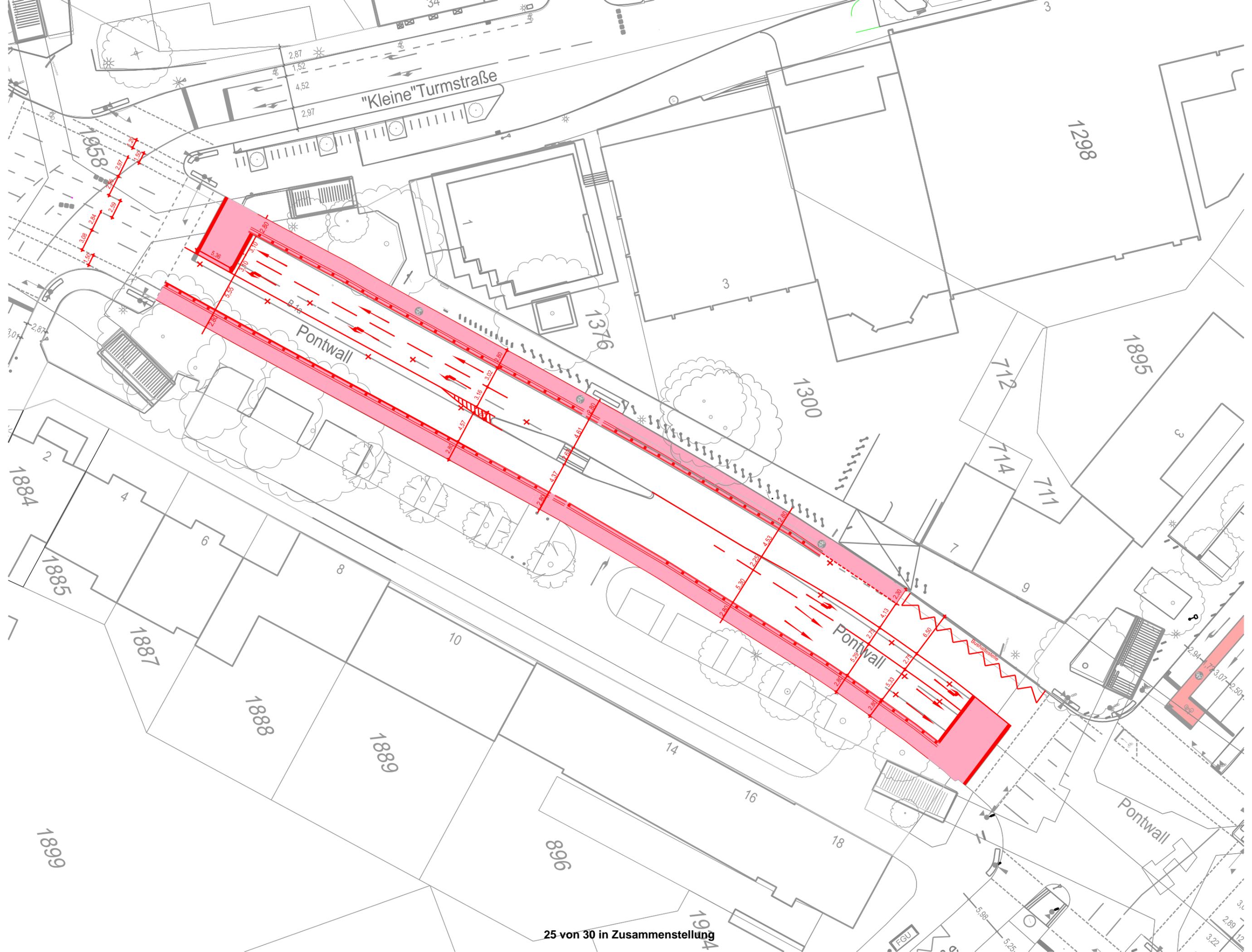
16

18

194

Pontwall

Pontwall





ASEAG | Postfach 50 02 62 | 52086 Aachen

Stadt Aachen  
Fachbereich 61  
Herr Uwe Müller  
Lagerhausstraße 20  
52064 Aachen

Neuköllner Straße 1 | 52068 Aachen  
Erreichbar mit den Linien 23, 30, 47  
aseag.de

Ihr Ansprechpartner:  
Marco Donner  
BP  
marco.donner@aseag.de  
0241 1688 - 3330

Datum: 04.04.2022

## Neumarkierung nach Deckensanierung Pontwall - Stellungnahme ASEAG

Guten Tag Herr Müller,

derzeit findet eine Deckensanierung auf dem Pontwall statt. Am 01.04.2022 haben Sie uns sowohl die Planung der Freigabemarkierung als auch die Planungsvarianten 1 und 2 der endgültigen Markierungsplanung zukommen lassen. Die ASEAG spricht sich deutlich gegen beide dort gezeigten Varianten aus. Auch der Freigabemarkierung kann die ASEAG ausdrücklich nicht zustimmen. Diese entspricht bis auf die Roteinfärbungen und die vorgezogenen Aufstellbereiche für Radfahrende der Variante 1.

Der Pontwall bildet derzeit bereits einen der wichtigsten Abschnitte im ÖPNV-Hauptnetz. Darüber hinaus werden in den kommenden Jahren die Verkehrsleistungen auf diesem Abschnitt voraussichtlich weiter ausgebaut werden. Beispielhaft sind hier weitere Taktverdichtungen auf den Ringlinien und die zukünftige Anbindung des Campus West zu nennen. Derzeit wird dieser Abschnitt bereits von täglich mehr als 270 Fahrten pro Tag und Richtung bedient. In der Spitzenstunde entspricht dies einem 2 Minuten Takt.

Bereits in der Stellungnahme (27.05.2019) zur Umgestaltung der Ludwigsallee hat die ASEAG auf die Wichtigkeit der Leistungsfähigkeit des Alleerings hingewiesen. Die seitdem stattgefundenen Radverkehrsplanung und oben genannten ÖPNV Planung bekräftigen diese Einschätzung. Sowohl die geplante Umgestaltung des Grabenring zum Radverteillerring verbunden mit Durchtrennungen für den PKW-Verkehr als auch die generelle Reduzierung des KFZ-Verkehr in der Innenstadt erfordert einen leistungsfähigen Verteillerring für den Individualverkehr und den ÖPNV. Denn in diesem Abschnitt ist der ÖPNV nur so leistungsfähig wie der Individualverkehr, da von beiden Verkehrsträgern derselbe Verkehrsraum genutzt wird.

Der bisher zwischen Ponttor und kleiner Turmstraße versuchsweise eingerichteten PBL hat die ASEAG mit Stellungnahme vom 27.05.2020 nur zugestimmt, wenn diese in einem Zeitraum mit belastbaren Verkehrsdaten evaluiert wird. Aufgrund der anhaltenden Baumaßnahme Ludwigsallee, der Corona Pandemie und der anstehenden Baumaßnahme Turmstraße sind die bisherigen Verkehrsmengen bis auf weiteres weiterhin nicht belastbar. Insbesondere die Baumaßnahme Turmstraße stellt für den Verkehr eine enorme Änderung dar. Zur Reduktion der Verkehre wird ein P&R-Shuttle eingerichtet und im Bereich Hörn werden Linienbusse umgeleitet, um die Umleitungsstrecke leistungsfähig zu halten. Der dadurch bereits geschwächte ÖPNV soll eigentlich zur Entlastung beitragen, wird aber in den nun vorliegenden Planungen zusätzlich eingeschränkt.

In Variante 1 werden die nach Richtlinien erforderlichen Mindestbreiten für überbreite Fahrstreifen nicht erfüllt, so dass hier in beiden Richtungen nur noch ein Fahrstreifen zur Verfügung steht. 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 Fahrtstreifenbreite 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. Der Variante 1 kann nicht zugestimmt werden.

Auch in der Variante 2 werden die nach Richtlinie erforderlichen Mindestmaße nicht eingehalten. Die auch in Variante 1 auftretenden Probleme führen auch in Variante 2 unweigerlich zu erheblichen Rückstausituationen und der ÖPNV wird nachhaltig geschwächt. Auch der Variante 2 kann nicht zugestimmt werden.

Aus Sicht der ASEAG darf im Rahmen einer Deckensanierung der vorhandene Straßenquerschnitt nicht ausschließlich mit Blick auf die Belange des Radverkehrs durch eine Änderung der Markierung angepasst werden. Es sollte in der aktuellen Situation mit Blick auf die nicht repräsentative Verkehrsbelastung zunächst nur ein Richtlinienkonformer Schutz- oder Radfahrstreifen markiert werden. Um die Forderungen des Radentscheids in Verbindung mit einer Verbesserung für den ÖPNV zu erzielen, sollte der Abschnitt mittelfristig über die heutigen Fahrbahngrenzen hinaus überplant werden. Hierbei ist auch die Möglichkeit eines Bussonderfahrstreifens von der Claßenstraße bis zum Ponttor zu prüfen. So könnte der ÖPNV den rückstauenden Individualverkehr passieren und bevorrechtigt werden. Eine Skizze konnte in der begrenzten zur Verfügung stehenden Zeit nicht angefertigt werden.

Aus den oben genannten Gründen kann auch der Freigabemarkierung in Anlehnung an Variante 1 nicht zugestimmt werden.

Freundliche Grüße

Ihre ASEAG

  
ppa. Heiko Hansen  
Betriebsleiter

  
i.V. Dr. Kathrin Driessen  
Fachbereichsleiterin

  
i.A. Marco Donner  
Fachbereichsleiter

Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde:

### **Grundsätzliches:**

Die Bundesstraße 1a Pontwall stellt das Verbindungsstück des Aachener Alleenringes zwischen den vierstreifig markierten Nachbarstraßen Ludwigsallee und Turmstraße dar. Der Alleenring hat die Funktion, den Durchgangsverkehr und speziell den Schwerlastverkehr um den Stadtkern herumzuleiten, sodass nur noch der konkrete Anlieferverkehr zu den innerstädtischen Zielen und Geschäften weiter ins Zentrum abbiegt. In dieser Funktion muss der Alleenring leistungsfähig und rückstaufrei vom LKW-Verkehr befahrbar sein.

Auch das dichte Busliniennetz der ASEAG zwischen Innenstadt und Campus Melaten befährt den Pontwall in beiden Richtungen und soll nach Vorstellung der Politik noch weiter verdichtet werden. Nach den Erfahrungen auf anderen Aachener Straßen mit überbreiten Fahrstreifen ist ein zweistreifiger Verkehr im Bereich der Linienbusse faktisch nichtmöglich, weil die Sicherheitsabstände hierbei nicht ausreichen.

Schließlich ist das Real-Labor Sperrung Templergraben zwingend mit der Verlagerung des meisten Verkehrs auf die Turmstraße/Pontwall verbunden. Sicherlich wird mittelfristig erwartet, dass bei zunehmendem Zählfluss im MIV einige Verkehrsteilnehmer auf das Rad wechseln, aber eine Grund-Leistungsfähigkeit des MIV zum Erhalt der Versorgung und die Attraktivität Aachens als Gewerbestandort und Einkaufszentrum auch für Auswärtige muss gewährleistet bleiben.

Aus unserer Sicht im Rahmen der Arbeit als Unfallkommission haben wir erhebliche Sicherheitsbedenken in Verbindung mit den Überbreiten Fahrspuren - die lediglich Mindestmaß darstellen. Dies gilt vor allem für die Übergänge von der Turmstraße bzw. Ludwigsallee zum Pontwall, da jeweils im bzw. unmittelbar nach dem Knoten der Wechsel von zweistreifig auf überbreit erfolgt. Mit allen Fahrbeziehungen und -bewegungen stellen Knotenpunkte die größten Anforderungen an die Verkehrsteilnehmer dar und sollten daher nicht durch Einfädeln auf eine Spur zusätzlich belastet werden.

### **Zur Variante 1 (beidseitige Protected BikeLane von je 2,80m Breite):**

In dieser Variante verbleiben

in Richtung Ponttor an der baulichen Querungsstelle etwa mittig des Straßenzuges

4,37mBreite und in Fahrrichtung Turmstraße

in Höhe Haus 14

4,53m. Diese Maße bewirken auf der Grundlage des auf Bundesstraßen zu erwartenden Mischverkehrs eine einstreifige Verkehrsführung. Die Lage des Pontwalls in unmittelbarer Fortsetzung der Roermonder Straße und der Autobahnanschlussstelle Aachen-Laurensberg bedeutet eine hohe Verkehrsbelastung im Zielverkehr zum TH-Viertel. Durch die bauliche Abriegelung der PBL haben die Mischverkehre keine Möglichkeit. Im Ampelstauraum Ponttor sich nebeneinander aufzustellen. Schließlich befürchtet die ASEAG, beim Rechtsabbiegen in die Malteserstraße mit dem Heck der Linienbusse in die Fahrgasse des parallelen Geradeausverkehrs auszuschnellen und dortige KFZ zu erfassen.

### **Zur Variante 2 (beidseitige Markierung von je 1,85m breiten Schutzstreifen):**

Wenn auch die Fahrstreifenbreite im Bereich der mittleren Querungsinsel in dieser Variante mindestens 5,31m 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. Auch muss die Fahrstreifenbegrenzung zwischen Geradeausverkehr und Linksabbieger in beiden Fahrrichtungen unterbrochen werden, damit die Linksabbiegenden legal in ihre Fahrstreifen hinein kommen.

**Vorschlag:**

Man könnte in Fahrtrichtung Ponttor die südliche Nebenfahrbahn entlang der Wohnhäuser als Fahrradstraße, KFZ freiausschildern und an den beiden Kopfenden bauliche Verschwenkungen hinein und wieder zurück zur B 1a schaffen. Hierdurch entfällt die südliche Radverkehrsanlage auf der B 1a und man könnte auf der nördlichen Seite eine PBL unter Erhalt von 4 vollwertigen Fahrstreifen anlegen. Hierbei müsste allerdings - neben den Verschwenkbereichen in die Nebenfahrbahn - auch die bauliche Mittelinsel etwas verschoben werden. Bei der Langfristigkeit dieser Verkehrsführung halten wir diesen Aufwand aber für akzeptabel. Eine substanzielle Verbesserung für den Radverkehr ist nicht zum Nulltarif zu bekommen.“