

Mail vom 16.05.2022: Mobilitätsausschuss 19.05.2022 - Geänderter Beschlussvorschlag

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
Sehr geehrte Damen und Herren,

für den kommenden Mobilitätsausschuss am Donnerstag, 19.05.2022 sende ich Ihnen vorab folgenden Vorschlag für einen geänderten Beschluss zu:

Ö 12 Pontwall

1. Der Mobilitätsausschuss beauftragt die Verwaltung, die Verkehrsführung des Pontwalls und der umliegenden Knotenpunkte und Straßen so zu planen, dass sowohl eine Steigerung der Leistungsfähigkeit des Busverkehrs als auch eine bauliche Trennung des Radverkehrs auf den relevanten Wegebeziehungen ermöglicht wird. Die Umsetzung soll vor dem Ende des Neubaus der Brücke Turmstraße erfolgen.
2. Bis dahin soll die Flächenaufteilung gemäß Variante 1 übergangsweise mittels einer temporären Markierung vorgenommen werden.

Mit freundlichen Grüßen
Jan van den Hurk

Mail vom 18.05.2022

Betreff: Pontwall: Vorschlag der Initiativen Radentscheid, VCD, ADFC, U.U.M. und der ASEAG

Sehr geehrte Damen und Herren,

stellvertretend sende ich Ihnen hiermit einen gemeinsamen Vorschlag einer Lösung für den Pontwall der Initiativen Radentscheid, VCD, ADFC, U.U.M. und der ASEAG zu.

Die ASEAG und die Verbände Radentscheid, VCD, ADFC und U.U.M. haben sich zur geplanten Maßnahme für den Pontwall zusammengesetzt und schlagen folgende provisorische Lösung bis zum Ende der Baumaßnahme Turmstraße sowie eine anschließende dauerhafte Lösung vor:

- 1. Die Protected Bikelane wird in den erforderlichen Bereichen schmaler, damit durchgängig eine überbreite Fahrbahn für den Busverkehr zur Verfügung steht und für die in die Malteserstraße abbiegenden Busse Schleppkurven gemäß dem aktuellen Bestand zur Verfügung stehen. Dadurch entstehen der ASEAG geringere Probleme, während für den Radverkehr teilweise keine Überholmöglichkeit geboten wird.*
- 2. Gleichzeitig wird eine Planung erarbeitet, die den Belangen des Umweltverbundes vollumfänglich entspricht und bis zur Wiederöffnung der Turmstraße umgesetzt wird. Dazu werden entsprechende bauliche Maßnahmen geplant (Protected Bikelane nach Ziel 3 des Radentscheids, Busspuren für beide Fahrtrichtungen, ausreichende Flächen für Zu-Fuß-Gehende) z.B. durch Verbreiterung des Verkehrsraums in Richtung Grünstreifen auf der Südseite.*

Darüber hinaus haben wir an diesem Beispiel erkannt, dass dringend eine Gesamtkonzeption für den Umweltverbund erarbeitet werden muss, die solche potentiellen Konfliktsituationen frühzeitig erkennt und hierfür Lösungen erarbeitet. Dies ermöglicht dann spontan, auf notwendige Eingriffe im Verkehrsraum zu reagieren.

Gezeichnet:

Benedikt Haumer (ADFC)

Jasper Nalbach (U.U.M.)

Rals Oswald (VCD Aachen – Düren)

Steffen van Bergerem (Radentscheid Aachen)

Joachim Adler (ASEAG)

Kathrin Driessen (ASEAG)

Freundliche Grüße

i.V. Dr. Kathrin Driessen

Fachbereichsleiterin Mobilitätskonzepte

Bereich Finanzen und Vertrieb

Pontwall

19.05.2022

Ö12 MoA

Markierung nach

Asphaltmaßnahme



Anlass

Asphaltmaßnahme im April 2022



Bestand

Vor der Asphaltmaßnahme

- 150 m langer Abschnitt zwischen den Knoten Ponttor und Wüllnerstraße
- **Kfz-Verkehr:** (Zählung am 08.09.2016) 1.822 Kfz zwischen 7:30 – 8:30 Uhr (in beide Richtungen)
- **ÖPNV:** Haltestelle Ponttor (H4) auf dem Pontwall; Straße ist in beiden Richtungen in dichtem Takt befahren
- **Radverkehr:** PBL in Richtung Turmstraße seit 2020; RVS < 1,40 m in Richtung Ponttor
- **Fußverkehr:** viel Fußverkehr, da universitäre Einrichtungen, Mittelinsel vorhanden
- Reine Asphaltmaßnahme, kein Umbau



Zählungen im Vergleich

Kfz-Verkehr Pontwall in beide Richtungen

Zählung vom 08.09.2016

- Gesamttag 7-18:30 Uhr: **17.603**
- Spitzenstunde 7:30 - 8:30 Uhr: 1.822
- Spitzenstunde 15:45-16:45 Uhr: 1.784

Zählung vom 14.04.2021

- Gesamttag 7-18:30 Uhr: **12.598**
- Spitzenstunde 7:30 - 8:30 Uhr: 1.150
- Spitzenstunde 15:45-16:45 Uhr: 1.205

Zählungen im Vergleich

Radverkehr (auf der Straße + querend)

Zählung vom 08.09.2016

- Gesamttag 7-18:30 Uhr: **451**
- Spitzenstunde 7:30 - 8:30 Uhr: 55
- Spitzenstunde 15:45-16:45 Uhr: 59

Zählung vom 14.04.2021

- Gesamttag 7-18:30 Uhr: **509**
- Spitzenstunde 7:30 - 8:30 Uhr: 45
- Spitzenstunde 15:45-16:45 Uhr: 65

Bestand

Evaluation der PBL

Bewertung und Meinungen aus der Verwaltung / ASEAG:

- Seitens des Stadtbetrieb E18/340 (Reinigung und Winterdienst) werden höhere bauliche Elemente aufgrund der besseren Sichtbarkeit bei Schnee favorisiert.
- Überbreiter Fahrstreifen ist zu hinterfragen. Unter Sicherheitsaspekten ist ggfs. eine eindeutig breite einstreifige Führung zu bevorzugen.
- Fahrbahnrandhaltestellen erfordern [...] 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.



Bestand

Evaluation der PBL

Betonsteine:

- Bzgl. der baulichen Ausgestaltung: Kantigkeit der Betonsteine und die Verletzungsgefahr im Fall eines Sturzes wurden kritisch bewertet.
- Verbesserungsbedarf hinsichtlich ästhetischer Gesichtspunkte
- Die technischen Eigenschaften der Betonsteine sind noch nicht zufriedenstellend (u.a. Bruchgefahr, Dauerhaftigkeit)
- Anfang und Ende der Betonsteinreihe sind aus Gründen der Wahrnehmung vertikal durch Baken o.ä. besonders zu markieren.

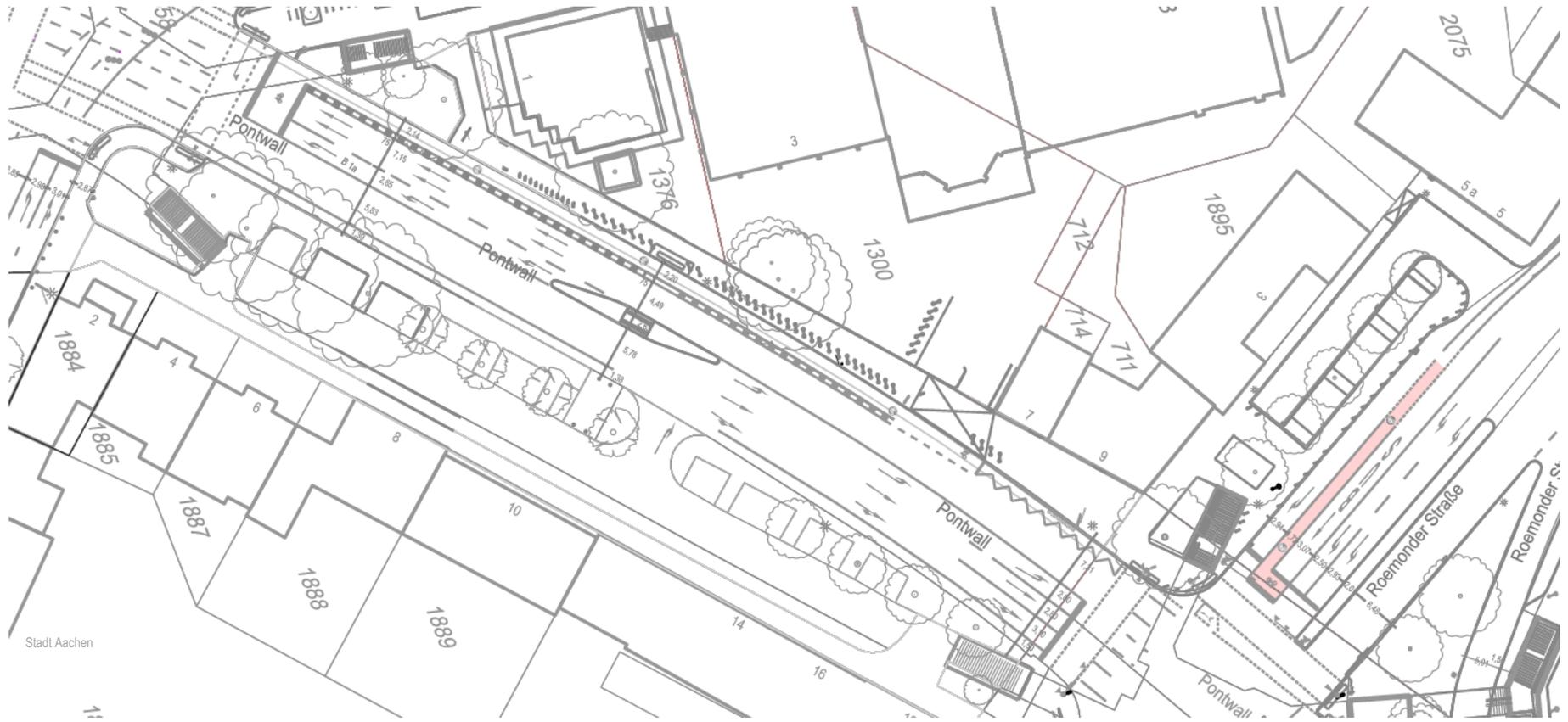
Fazit:

- Die bauliche Trennung der Verkehrsarten wurde grundsätzlich begrüßt und positiv bewertet.
- Der Verkehrsfluss wurde nicht unterbrochen und die Verkehrsführung hat mit den aktuellen Verkehrsmengen funktioniert.
- Die Maßnahme wirkte sich positiv auf die Verkehrssicherheit





Bestand vor der Asphaltmaßnahme



Bestandsplan vor der Asphaltmaßnahme

Variante 1

Radentscheidkonforme PBL mit 2,80 m Breite

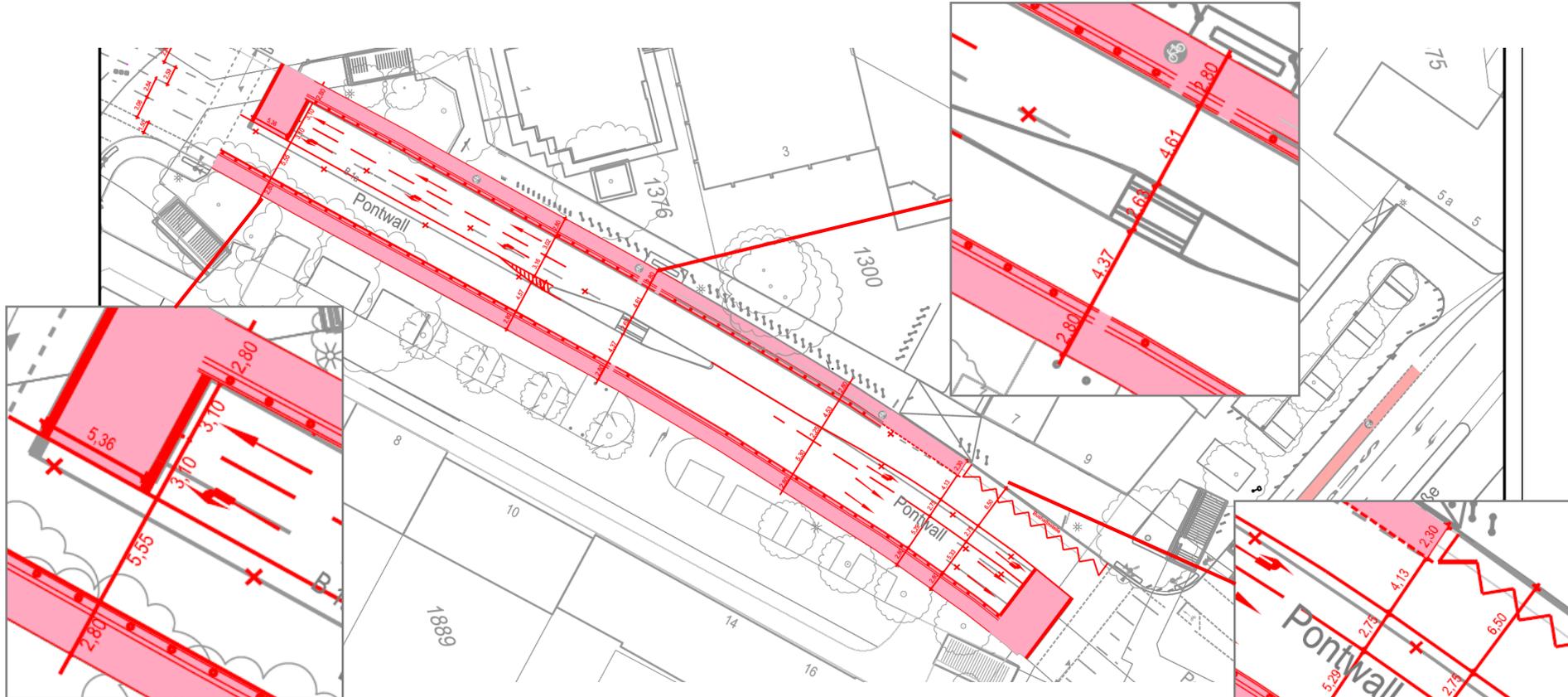
Radverkehr:

- Baulich geschützte Radverkehrsanlage
- 2,30 m breite Fahrbahn für den Radverkehr und 0,50 m Sicherheitsraum

Kfz-Verkehr:

- Überbreite Fahrspur; schmalste Stelle mit 4,13 m an der Bushaltestelle
- Knoten weisen nicht die frühere Leistungsfähigkeit auf (Wegfall Aufstellspur Wüllnerstraße; überbreite Spur Ponttor)





Variante 1

Radentscheidkonforme PBL mit 2,80 m Breite

Variante 2

Radfahrstreifen mit regelkonformer Breite von 1,85 m

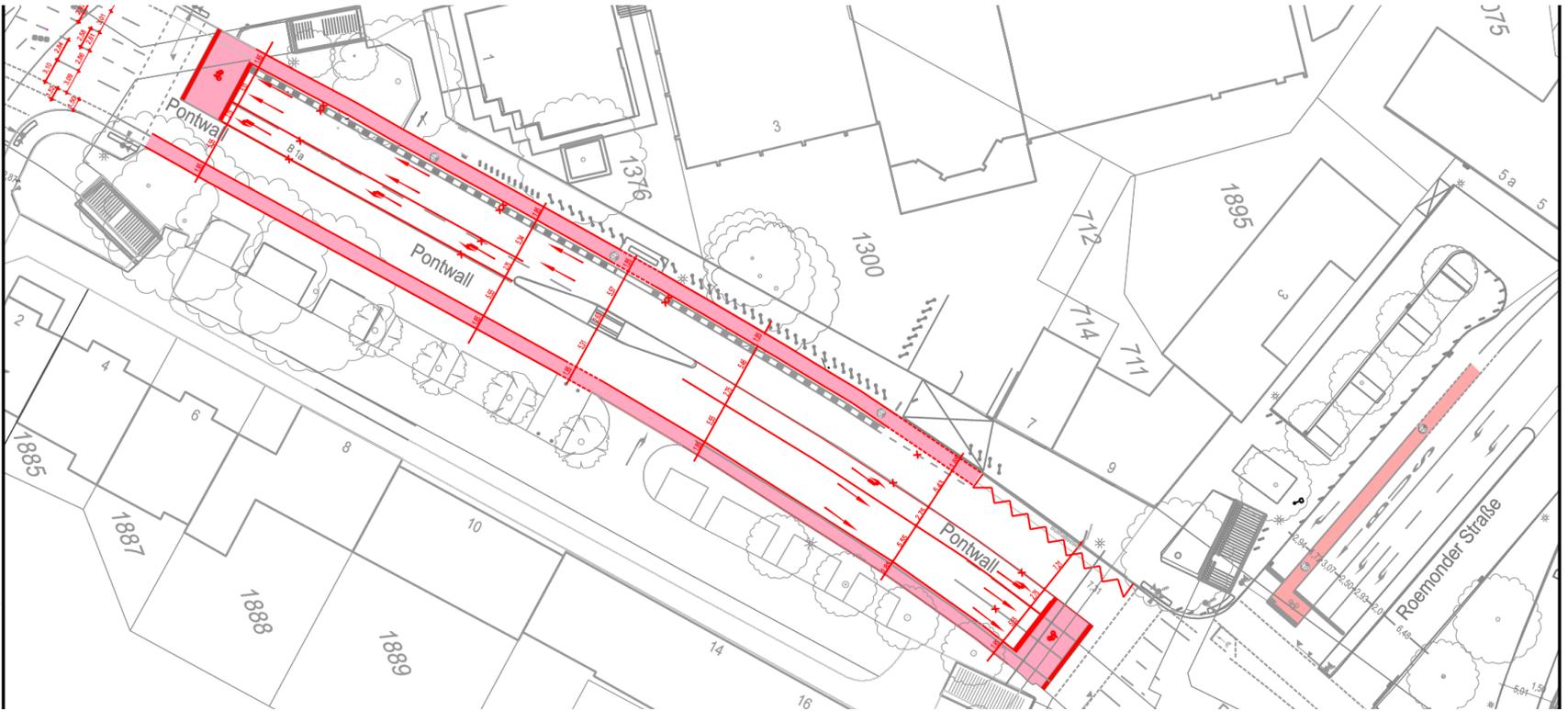
Radverkehr:

- ERA-konforme Radverkehrsanlage mit 1,85 m

Kfz-Verkehr:

- Überbreite Fahrspur; schmalste Stelle mit 5,31 m an der Mittelinsel
- Knoten sind leistungsfähig mit je einer überbreiten Spur (mind. 5,33 m) und einem Linksabbieger (2,75 m)





22-03-22_Variante_2.dgn

Variante 2

Radfahrstreifen mit regelkonformer Breite von 1,85 m

Variantendiskussion

Stellungnahmen

ASEAG:

- lehnt beide Varianten ab
- Spurbreiten reichen nicht für die Parallelfahrt von Bus und PKW aus
- ausschwenkendes Heck beim Abbiegen in die Malteserstraße stellt Problem dar

Straßenverkehrsbehörde:

- Planung der überbreiten Spur wird aufgrund der Leistungsfähigkeit und Funktion des Alleenrings kritisch gesehen

Kosten und Finanzierung

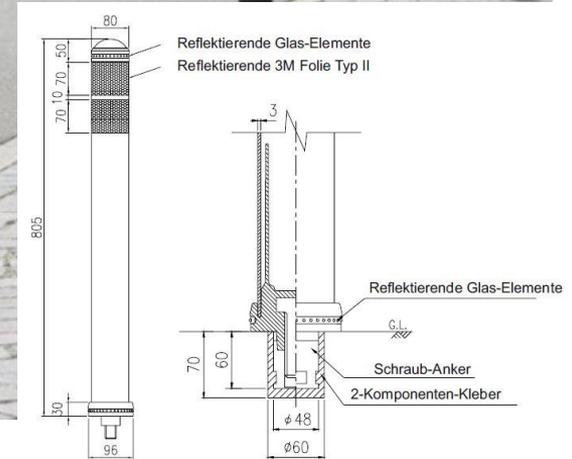
Abhängig von der Variantenwahl

Mit Variante 1 würden folgende Kosten entstehen:

- Roteinfärbung der PBL mit Epoxidharz: ca. 38.000 €
- Kosten für die Flexpoller als bauliche Trennung für die PBL: ca. 18.000 €
- Entspricht insgesamt **ca. 56.000 €**

Mit Variante 2 würden folgende Kosten entstehen:

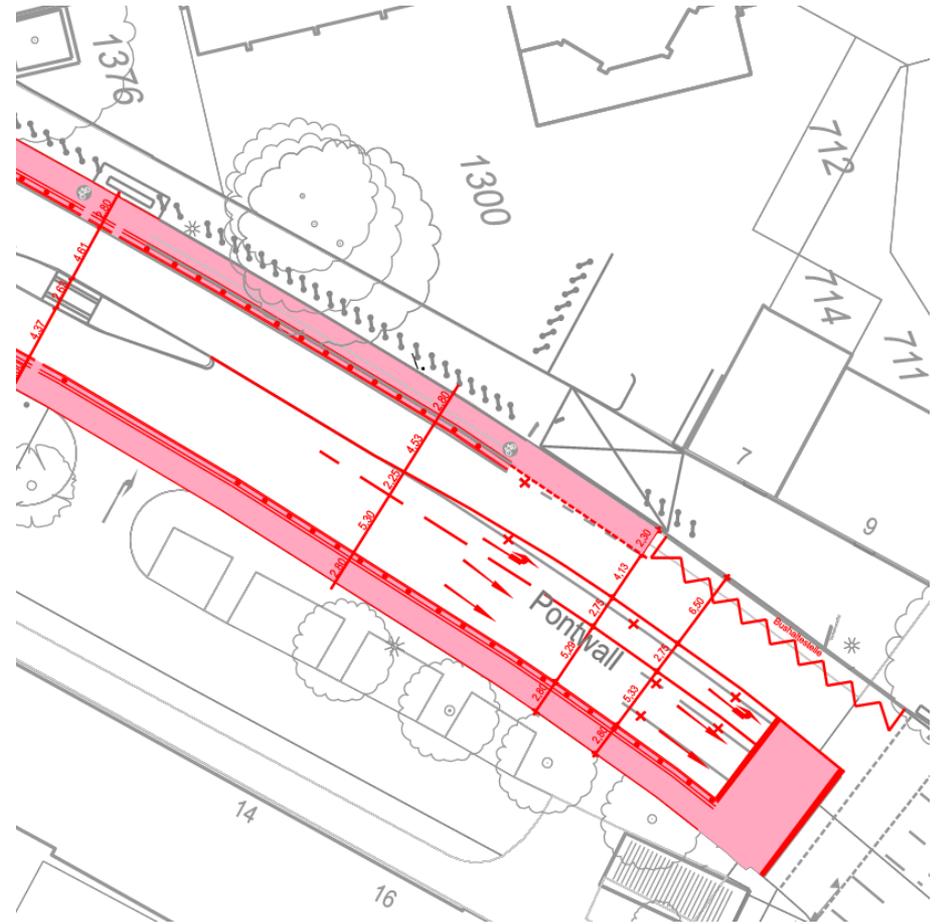
- Roteinfärbung der RVA mit Epoxidharz: **ca. 32.000 €**



Fazit und Empfehlung

Umwelt- und Klimaschutz

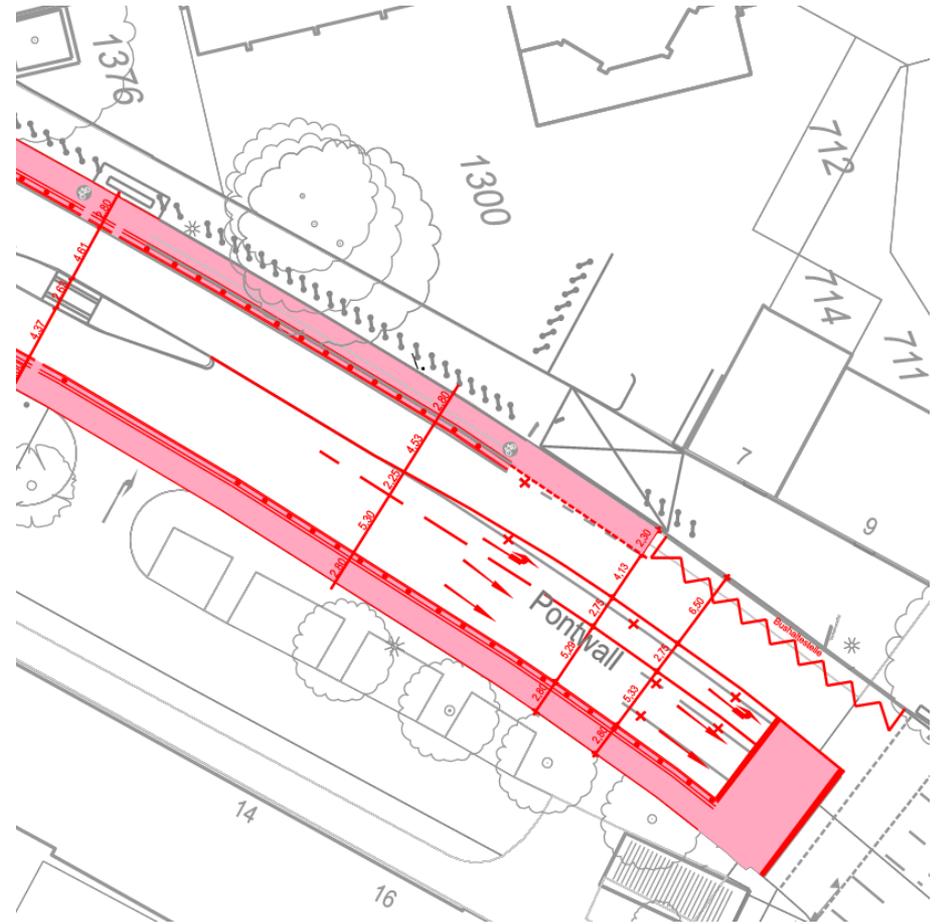
- Übergeordnetes Ziel der Stadt Aachen: Erreichung der beschlossenen Klimaschutzziele!
- 22.01.2020: Der Rat der Stadt Aachen beschließt CO²-Neutralität ab 2030.
- Förderung des Radverkehrs trägt durch Reduzierung des Kfz-Verkehrs maßgeblich zum Klima- und Umweltschutz bei
- Summe der Maßnahmen für den Radverkehr verringern Kfz-Verkehr in der Innenstadt und ermöglichen Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit trotz reduzierter Kapazität



Fazit und Empfehlung

Radentscheid und Versuchscharakter

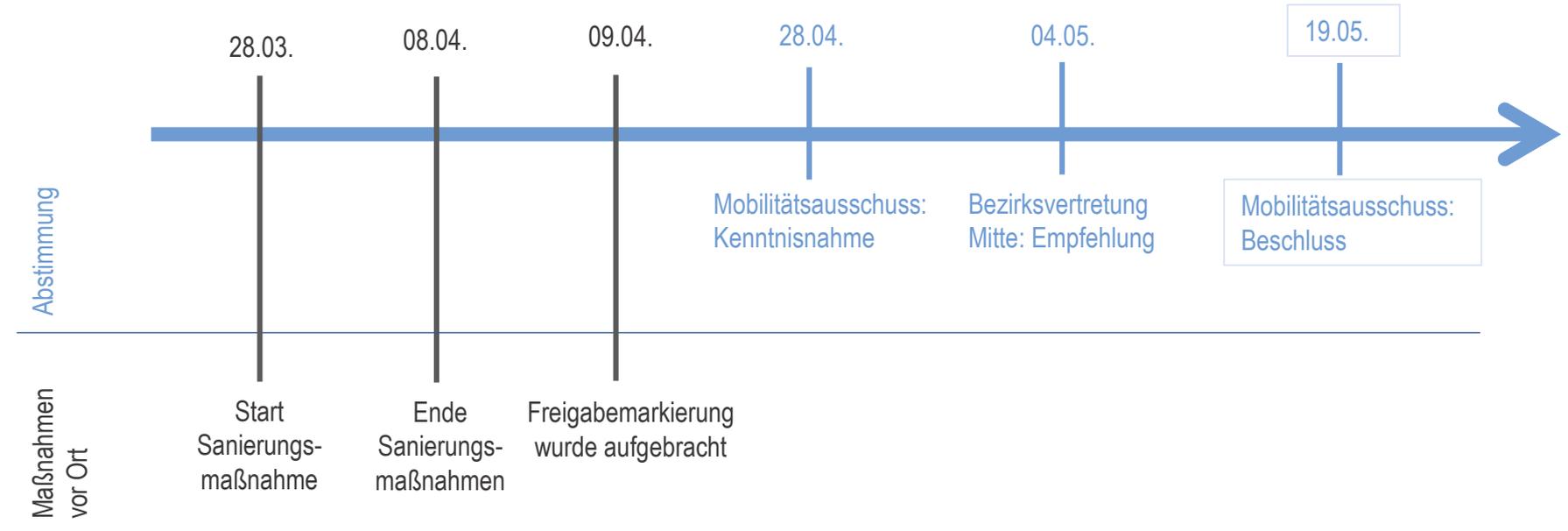
- Verwaltung empfiehlt Variante 1: PBL war bereits in Fahrtrichtung Turmstraße installiert → es gab keine nennenswerten Einschränkungen des Kfz-Verkehrs!
- sichere, komfortable Führung für den Radverkehr soll gewährleistet werden (Radentscheid!)
- Ersatzneubau Brücke Turmstraße → weiterhin reduzierte Verkehrsmengen auf dem Pontwall gegenüber der Vor-Corona-Zeit zu erwarten. (aktuelle Zählungen auf dem Alleering, Hansemannplatz zeigen Reduzierung)
- Situation vergleichbar mit Umbau Ludwigsallee. Die kommenden ca. 1,5 Jahre des Brückenbaus können genutzt werden, um weitere Erfahrungswerte am Pontwall zu sammeln
- ggf. durch bauliche Maßnahmen Verkehrsfluss absichern





Fazit und Empfehlung

Freigabemarkierung lediglich mit Haltelinien und Fußgängerfurten sollte möglichst zeitnah ergänzt werden, da sie kein Angebot für den Radverkehr macht und keine sichere Führung für die unterschiedlichen Verkehrsarten ermöglicht.



Bisherige Beratungen und weiteres Vorgehen

(vorläufiger) Beschluss am 04.05.2022 der Bezirksvertretung Aachen-Mitte

Sitzung der Bezirksvertretung Aachen-Mitte vom 04.05.2022

11 Pontwall: Markierung nach Asphaltmaßnahmen

Beschluss:

- Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss eine Verkehrsflächenaufteilung des Pontwalls **nach Variante 1** zu beschließen, die einen Schutz des Radverkehrs beinhaltet.

Abstimmungsergebnis:

- Mehrheitlich, 9 Ja- und 8 Nein-Stimmen

Stellungnahmen

vom 06.05.2022

Uni.Urban.Mobil

VCD Aachen – Düren

ADFC Aachen

Radentscheid Aachen

- sprechen sich für den Vorschlag der Verwaltung aus, **breite Protected Bike Lanes auf dem Pontwall (Variante 1)** einzurichten
- Auswirkungen auf Kfz-Verkehr vertretbar
- Variante 2 sendet „fatales Signal“
- ÖPNV während der Bauarbeiten in der Turmstraße nicht eingeschränkt
- Stärkung des ÖPNV wichtig; Maßnahmen gewollt (Ausbau der Infrastruktur, Beschleunigung von Buslinien)

Beschlussvorschlag

Für den Mobilitätsausschuss

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

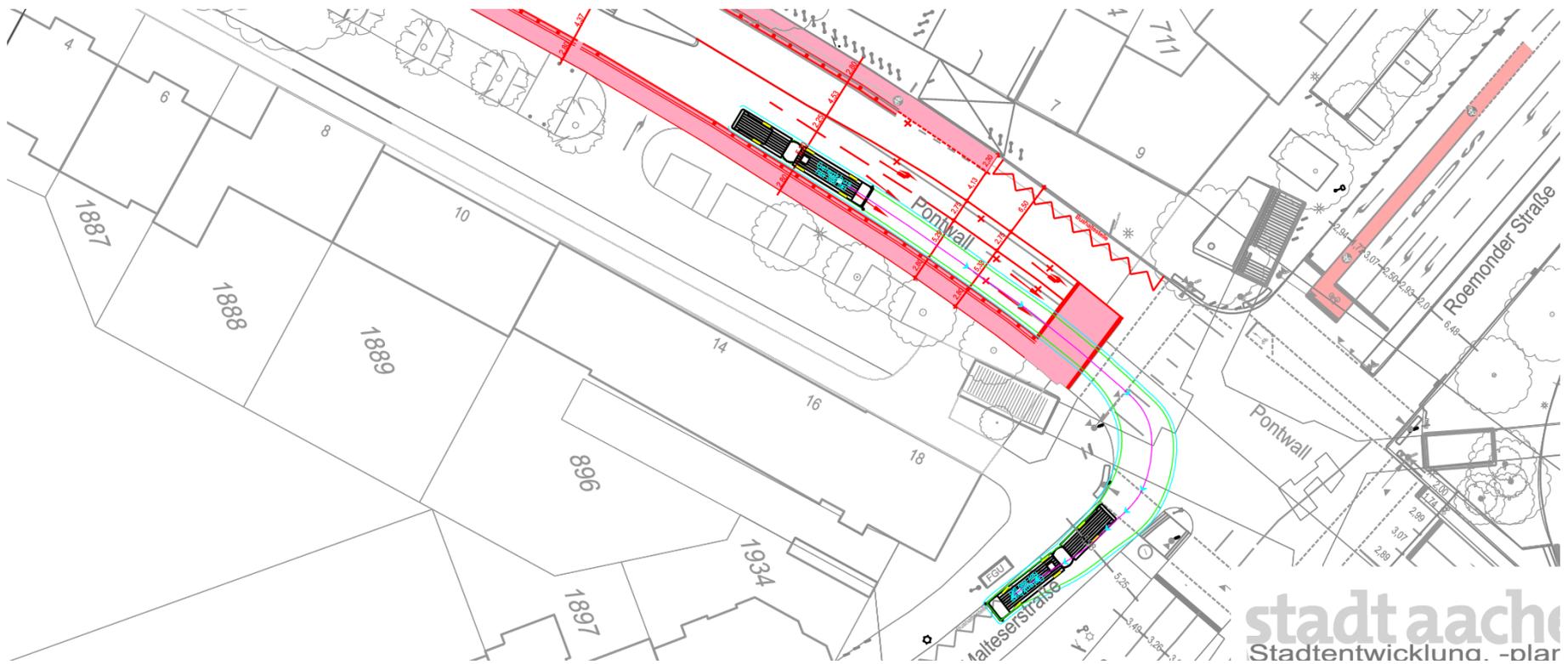
Pontwall: Markierung nach Asphaltmaßnahme

**Danke für Ihre
Aufmerksamkeit**



Luftbild Bestand

Vor der Asphaltmaßnahme



Schleppkurve Variante 1



Schleppkurve Variante 2



stadt aache
Stadtentwicklung, -planu
und Mobilitätsinfrastrukt
FB 61/300
Pontwall VA

Variante 1

Modifikation der Mittelinsel in der Malteserstraße

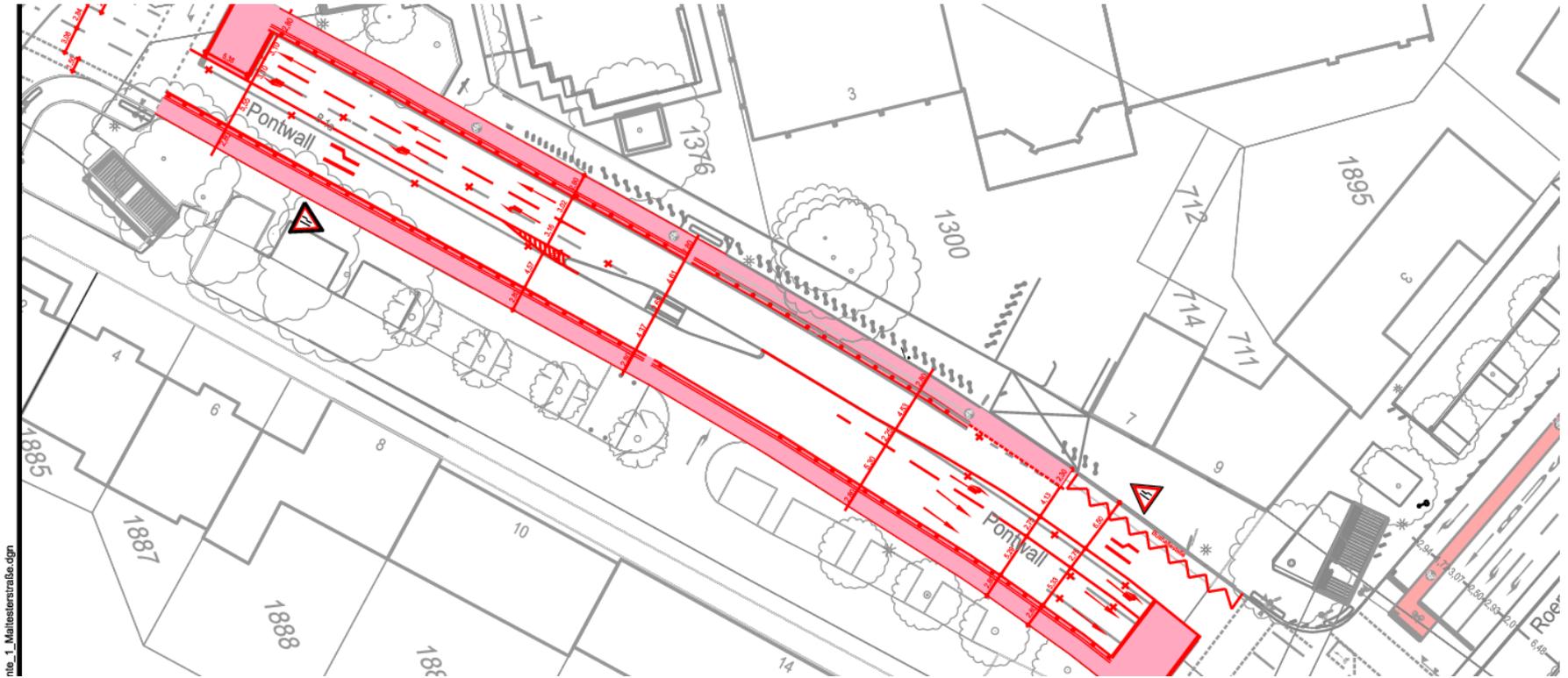


Variante 2

Modifikation der Mittelinsel in der Malteserstraße

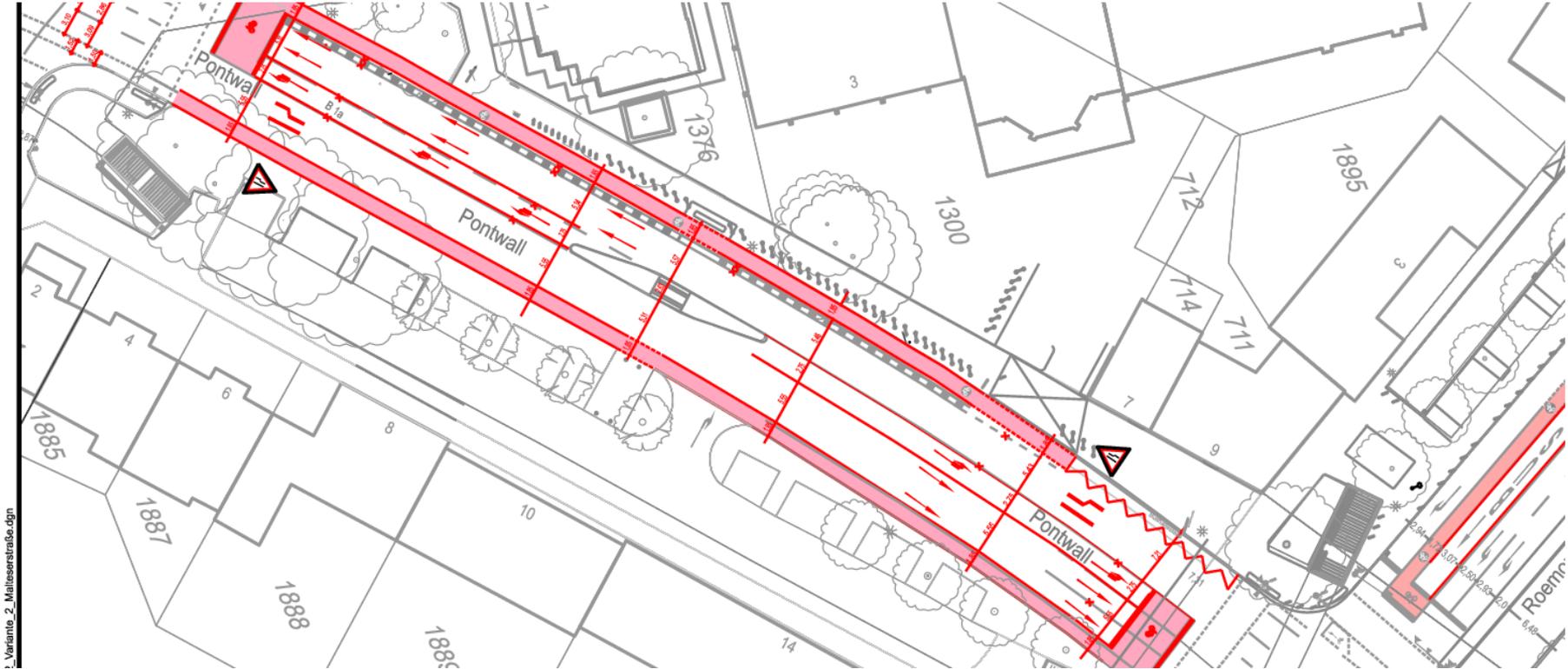
Vorschlag Beschilderung und Markierung





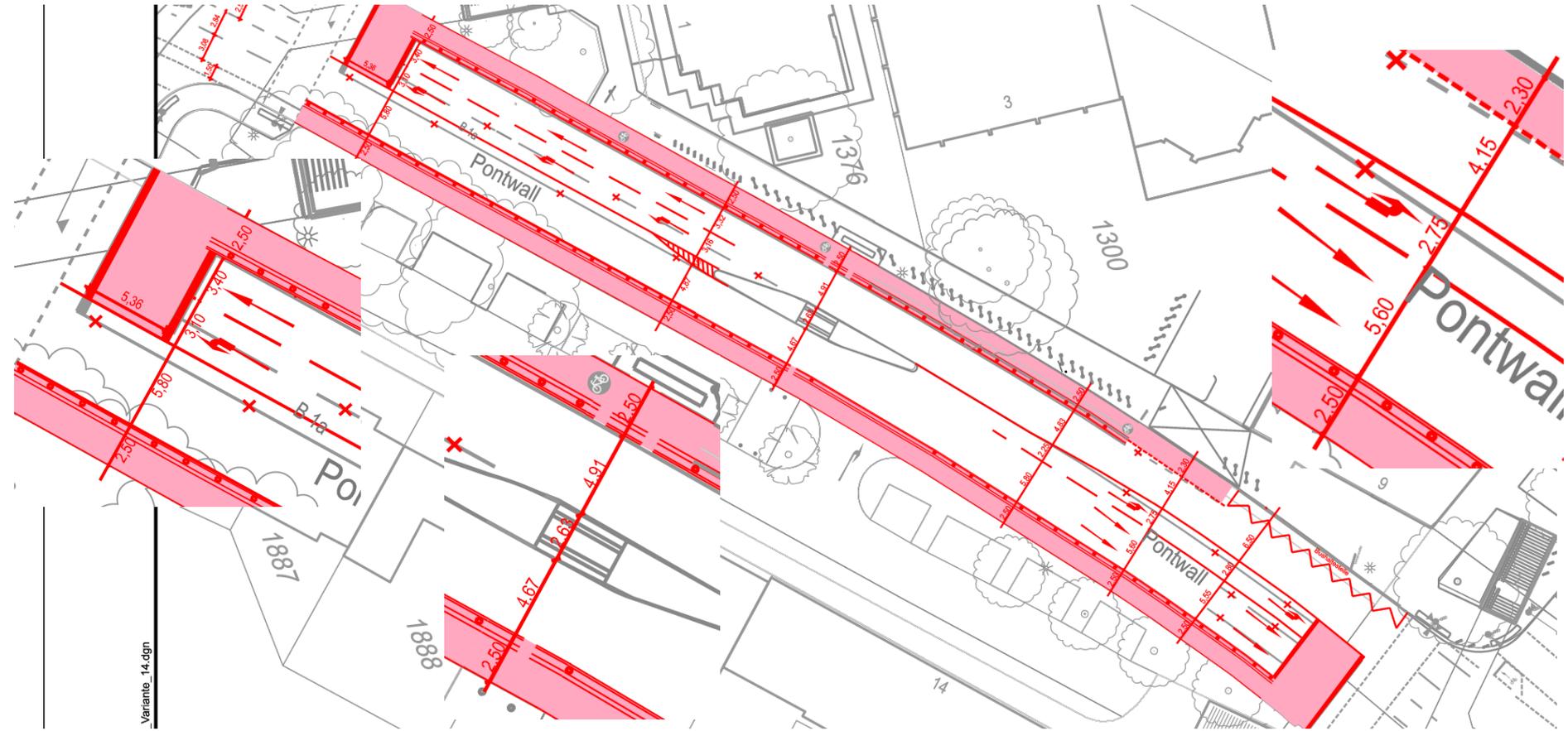
Variante 1

Vorschlag: Beschilderung und Markierung



Variante 2

Vorschlag: Beschilderung und Markierung



Variante_14.dgn

Variante 2,50m PBL

Zählungen Im Vergleich

- 18.09.2016
- 14.04.2021 (Während Installation PBL am Pontwall)

Wetter:	Temperatur: ca. 1 - 4 °C				
	überwiegend wolkig				
	trocken				
Fahrspuren:	siehe Bilder				
Besonderheiten:	/				
	/				
LKW-Anteil:	678	/	12917	=	5,2%
Radverkehrsanteil (Fahrbahn):	527	/	13444	=	3,9%
Vergleich mit vorheriger Zählung:					
letzte Zählung:	/		vor:		
			14.04.2021		Tendenz
Gesamtsumme 7-19 Uhr					
Fahrtrichtung			12.917		#DIV/0!
Querung			580		#DIV/0!
Fahrtrichtung 7-19 Uhr					
Westen (Ri. Schanz)			6.434		#DIV/0!
Osten (Ri. Pontwall)			6.483		#DIV/0!
Ri. Norden			363		#DIV/0!
Ri. Süden			217		#DIV/0!