

Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/1528/WP17 Status: öffentlich AZ: Datum: 18.08.2020 Verfasser: Dez. III / FB 61/300									
Verbesserungen der baulichen Gegebenheiten für innerstädtischen nicht-motorisierten Individualverkehr										
Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="181 667 376 698">Datum</th> <th data-bbox="384 667 954 698">Gremium</th> <th data-bbox="962 667 1382 698">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="181 703 376 734">01.09.2020</td> <td data-bbox="384 703 954 734">Bürgerforum</td> <td data-bbox="962 703 1382 734">Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td data-bbox="181 739 376 770">24.09.2020</td> <td data-bbox="384 739 954 770">Mobilitätsausschuss</td> <td data-bbox="962 739 1382 770">Kenntnisnahme</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	01.09.2020	Bürgerforum	Kenntnisnahme	24.09.2020	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Zuständigkeit								
01.09.2020	Bürgerforum	Kenntnisnahme								
24.09.2020	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme								

Beschlussvorschlag:

Das Bürgerforum nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Erläuterungen:

Verbesserung der baulichen Gegebenheiten für innerstädtischen nicht-motorisierten Individualverkehr

Unter dem angegebenen Titel beantragt ein Aachener Bürger

1. dass innerhalb des Alleerings an Straßenüberquerungen langfristig die Fahrbahn angehoben wird, sodass sich dort kein Regenwasser sammeln kann und eine Tempeschwelle entsteht,
2. bei Rad- und Fußwegen Straßeneinmündungen niveaugleich gestaltet werden und damit der Vorrang des nicht-motorisierten Verkehrs hervorgehoben wird,
3. sämtliche Ampeln mit automatischer Fahrbahnauslastungserkennung und Vorrangschaltung für BOS und ÖPNV ausgestattet werden und
4. die Stadt sich bei Bund und Ländern für die bundesweite gesetzliche Einführung einer beschilderten „Cityzone“ einsetzen solle.

Straßenüberquerungen und -einmündungen

Mit der Annahme der Ziele des Radentscheids durch den Rat der Stadt Aachen wurde auch der Grundsatz beschlossen, dass Geh- und Radwege durchgängig und einheitlich gestaltet werden sollen. An Kreuzungen von Nebenstraßen sollen dazu jährlich 15 Einmündungen niveaugleich umgebaut werden. Das Prinzip gilt bei allen Neubaumaßnahmen.

Ampeln mit automatischer Fahrbahnauslastungserkennung

Der Antragsteller wünscht eine Ausstattung sämtlicher Ampeln innerhalb des Außenringes mit automatischer Fahrbahnauslastungserkennung. Die flächendeckende Detektion des Verkehrs (unter anderem auch die Detektion der Auslastung von Fahrspuren) hat das Ziel, eine darauf aufbauende intelligente Ampelsteuerung zu etablieren. Diese intelligente Ampelsteuerung soll dafür sorgen, dass die Summe der Wartezeiten und Stopps der Verkehrsteilnehmer*innen minimiert wird.

Der zugrunde liegende Steuerungsalgorithmus muss in der Lage sein, die Wartezeiten im ÖPNV ins Verhältnis zu den Wartezeiten des MIV zu setzen und gleichzeitig auch eine Minimierung der Wartezeiten im Fußgängerverkehr und Radverkehr zu berücksichtigen. Die lokale Wartezeitoptimierung muss fehlerfrei steuern und bei aller Komplexität nachvollziehbar auf das Verkehrsgeschehen reagieren. Je komplexer der Algorithmus, desto schwieriger wird die Kontrolle der fehlerfreien Funktion durch den Menschen.

Die „Digitalisierung und Automatisierung im Verkehr“ ist Ziel des „Green City Masterplans“ der Stadt Aachen im Rahmen des „Sofortprogramms Saubere Luft 2017 – 2020“. Über Maßnahmen des Verkehrsmanagements soll eine Verbesserung der Verkehrsflüsse im motorisierten Individualverkehr (MIV) und dadurch eine Reduktion schädlicher Emissionen erzielt werden.

Die Stadt Aachen wird hierbei zukünftig auf sogenannte „Floating Car Data“ (FCD) der Firma TomTom zurückgreifen können. FCD bezeichnet Daten, die aus Fahrzeugen heraus generiert werden, die aktuell am Verkehrsgeschehen teilnehmen, z.B. aus mobilen, fest verbauten Navigationsgeräten,

Mobiltelefonen oder Navigations-Apps. Diese Daten ermöglichen Reisezeitanalysen im gesamten Verkehrsnetz der Stadt Aachen. Damit wird es möglich sein, Steuerungsmaßnahmen, die auf komplexen Steuerungsalgorithmen beruhen, zu überprüfen und objektiv zu bewerten.

Projekt AMeiSE

Die Stadt Aachen hat unter der Federführung des FIR e.V. an der RWTH Aachen gemeinsam mit den Projektpartnern Hawa Dawa, P3 solutions, Regio IT und Teradata einen Förderantrag für das Projekt AMeiSE (Aachener Modell einer intelligenten Straßensteuerung in Echtzeit) in der Förderkategorie Digitale Modellregionen eingereicht.

Das Ziel des Projektes war die Optimierung des Verkehrsflusses zur Senkung von Schadstoffemissionen sowie von Wartezeiten aller Verkehrsteilnehmer*innen innerhalb des betrachteten Verkehrsraumes.

Dies sollte durch eine dynamische an das aktuelle Verkehrsgeschehen und die aktuellen Luftqualitätswerte angepasste Schaltung der Lichtsignalanlagen erreicht werden.

Dem Projekt wurde durch den Fördergeber nicht die notwendige Priorität für eine Förderung eingeräumt. Die Projektskizze wurde, nach Aussage des BMVI, aufgrund der großen Nachfrage und der insgesamt hohen Qualität der eingereichten Vorschläge in dieser Fördermaßnahme auch als Nachrückerprojekt nicht berücksichtigt. Eine Realisierung des Projektes ohne signifikante Kofinanzierung durch Fördermittel ist aus haushalterischen Gründen derzeit nicht darstellbar.

Ampeln mit Vorrangschaltung für BOS und ÖPNV ausstatten

Im Stadtgebiet Aachen sind zurzeit 82 Lichtsignalanlagen mit einer Vorrangschaltung für den ÖPNV ausgestattet. Die Auswahl dieser Anlagen erfolgte in enger Abstimmung mit der ASEAG. Eine Vorrangschaltung wurde überall dort etabliert, wo durch diese eine Reisezeitverkürzung des ÖPNV erreicht werden kann.

Vorrangschaltungen für BOS (Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben) wurden bisher nur an Knotenpunkten in unmittelbarer Nähe von Rettungswachen eingerichtet, (z.B. die Signalanlage Hohenzollernplatz an der Feuerwehrhauptwache, und die Signalanlage am Knotenpunkt Amsterdamer Ring/Vaalser Straße an der Rettungswache Aachen West). Eine darüber hinaus gehende Beeinflussung der Signalanlagen durch Rettungsfahrzeuge wurde bisher als nicht erforderlich angesehen.

Einführung einer beschilderten „Cityzone“

Die Stadt Aachen hat mit der Ausweisung des flächendeckenden Tempo 30 innerhalb des Alleenrings in Deutschland eine Vorreiterrolle übernommen und dies als weiteren Beitrag zur Förderung der Luft- und Lebensqualität in der Stadt umgesetzt. Die Ausweisung von Tempo 30 innerhalb des Alleenrings hat neue Anreize zur Nutzung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) - insbesondere zur Bewältigung der letzten Meile (z.B. mit P&R, E-Roller/e-Scooter & Leih-Pedelecs) gesetzt. Durch weniger Autoverkehr insgesamt können Luftschadstoffe wie Stickstoffdioxid (NO₂), aber auch das klimaschädliche Treibhausgas CO₂ weiter reduziert werden.

Die Einführung von Tempo 30 innerhalb des Alleerings hat darüber hinaus eine wichtige Signalwirkung für ein ausgewogenes Miteinander aller Verkehrsteilnehmer*innen und der verschiedenen Fortbewegungsmöglichkeiten. Radfahrer*innen und Fußgänger*innen fühlen sich sicherer; Busse kommen bei stetig fließendem Verkehr besser voran und wer auf das Auto angewiesen ist, kann weiterhin in die Innenstadt.

Schließlich senkt Tempo 30 die Lärmbelastung und verbessert so auch die Aufenthaltsqualität für Passanten, Anwohner*innen und Besucher*innen der Aachener Innenstadt.

Im Netzwerk des Deutschen Städtetags setzt sich die Stadt seit Jahren für ein angepasstes urbanes Geschwindigkeitsniveau und eine Anpassung der entsprechenden gesetzlichen Regelungen ein.

Anlage/n:

Bürgerantrag online

Bürgerantrag online

Datenschutzerklärung

Ich habe die Datenschutzerklärung in diesem Formular zur Kenntnis genommen. Ich erteile hiermit die Einwilligung zur Verarbeitung meiner Daten zu dem genannten Zweck.

1. Personendaten der Antragstellenden

Familienname		Vorname	
Straße/ Hausnummer			
Postleitzahl		Wohnort	
Land Deutschland			
Mail		Telefon	

2. Thema des Bürgerantrages

Verbesserungen der baulichen Gegebenheiten für innerstädtischen nicht-motorisiertem Individualverkehr

3. Konkretisierung des Bürgerantrages

3.1 Sachverhaltsdarstellung / Erläuterung / Begründung

1. An vielen Ampeln und anderen Fußgängerüberwegen gibt es **Spurrillen**, die dazu führen, dass bei Regen Pfützen entstehen, die teilweise so groß und tief sind, dass selbst Erwachsene sie umgehen müssen, um keine nassen Füße zu bekommen.

2. Innerhalb des Alleinrings gilt inzwischen grundsätzlich Tempo 30, aber die **Beschilderung** muss nach jeder Kreuzung wiederholt werden, da dies so gesetzlich (noch) nicht vorgesehen ist.

3. Ampeln steuern den Verkehr an Kreuzungen und sichern Fußüberwege, aber da Verkehrsströme wiederkehrend von Tageszeit, Wochentag und Jahreszeit sowie weiteren besonderen (d.h. unvorhersehbaren oder einmaligen) Faktoren abhängen, sind ihre Schaltungen nicht immer optimal und können daher den **Verkehrsfluss behindern** und damit ihre Akzeptanz verringern.

3.2 Anregung / Vorschlag

Ich wünsche mir für alle Fußgänger, dass insbesondere innerhalb des Alleinrings an Straßenüberquerungen langfristig nicht die Bordsteine abgesenkt, sondern die **Fahrbahn angehoben** wird, sodass sich dort einerseits kein Regenwasser sammeln kann und andererseits automatisch eine Art Temposchwelle entsteht, die zu schnelle Autofahrer buchstäblich aufrüttelt. Der Rinnstein müsste entsprechend überbrückt werden.

Darüber hinaus wünsche ich mir bei Rad- und Fußwegen, die einmündende Straßen queren, dass grundsätzlich ihre Pflasterung **niveaugleich fortgeführt** und nicht durch die Asphaltdecke der Fahrbahn unterbrochen wird, damit optisch und haptisch der Vorrang des besonders schützenswerten nicht motorisierten Verkehrs hervorgehoben wird.

Im Rahmen der Digitalisierung sollten gerade in Aachen als überregional bedeutenden Forschungsstandort so schnell wie möglich sämtliche Ampeln innerhalb des Außen-/Städterings mit automatischer Fahrbahnauslastungserkennung und (lokaler aber auch zentral steuerbarer) Vorrangschaltungen für BOS (mit Blaulicht) und ÖPNV ausgestattet werden, vorrangig entlang der bestehenden (oder geplanten) Busfahrstrecken.

Schlussendlich würde ich es begrüßen, wenn die Stadt Aachen sich bei Bund und Ländern für die bundesweite gesetzliche Einführung einer **beschilderten "Cityzone"** einsetzen würde, in der besondere Geschwindigkeits- (d.h. max. 30 km/h), Park-/Halte- (d.h. nur auf ausgewiesenen baulich abgegrenzten Flächen für beschränkte Zeiträume), Zugangs- (z.B. Lkw nur zu Lieferzeiten, keine lauten und schmutzigen Motorfahrzeuge) und Vorrangsregeln (bspw. ÖPNV vor Fahrrad vor Auto) gelten, die teils von den etablierten Umwelt-, Tempo-30- und Parkverbotszonen abweichen (z.B. indem Geschwindigkeitsbegrenzungen über Kreuzungen mit Lichtzeichenanlagen hinweg erhalten bleiben und Busspuren eingerichtet bleiben können).