

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0900/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung und Stadtplanung Beteiligte Dienststelle/n:		Status: öffentlich
		Datum: 10.05.2024
		Verfasser/in: Dez.III / FB68/300
Modalfilter Annuntiatenbach		
Ziele: Klimarelevanz positiv		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
22.05.2024	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme
13.06.2024	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss die Verwaltung mit dem Einbau von versenkbaren Pollern zur Verstetigung der veränderten Verkehrsführung am Annuntiatenbach zu beauftragen, sobald die Rahmenbedingungen (Verwaltungsrechtsstreit / Bürgerbegehren) eine Umsetzung ermöglichen. Zudem empfiehlt sie dem Mobilitätsausschuss die Verwaltung damit zu beauftragen, für eine Übergangsphase die heutigen Sperrpfosten zu entfernen, um eine Wiederaufnahme der Linie 4 auf regulärer Linienführung unter Beibehaltung des Durchfahrtsverbots für den MIV zu ermöglichen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit dem Einbau von versenkbaren Pollern zur Verstetigung der veränderten Verkehrsführung am Annuntiatenbach, sobald die Rahmenbedingungen (Verwaltungsrechtsstreit / Bürgerbegehren) eine Umsetzung ermöglichen. Zudem beauftragt er die Verwaltung für eine Übergangsphase die heutigen Sperrpfosten zu entfernen, um eine Wiederaufnahme der Linie 4 auf regulärer Linienführung unter Beibehaltung des Durchfahrtsverbots für den MIV zu ermöglichen.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

PSP-Element 5-120202-900-01400-900-1 Ausb.Verkehr.Manag.+digitale Grundl. (IKSK)

Investive Auswirkungen	Ansatz 2024*	Fortgeschriebener Ansatz 2024	Ansatz 2025 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2025 ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	745.377,52	745.377,52	1.500.000	1.500.000	0	0
Ergebnis	745.377,52	745.377,52	1.500.000	1.500.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

Mobilitätsinfrastruktur

Ansatz 2025 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2025 ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
	0	0	0
0.000	300.000	0	0
	0	0	0
0.000	300.000	0	0
0			
Deckung ist gegeben			

*Haushaltsansatz 2024 i.H.v. 500.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2024 i.H.v. 245.377,52 €

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

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	<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 CO₂-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 CO₂-Emissionen erfolgt:

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49 %)
<input type="checkbox"/>	nicht
<input checked="" type="checkbox"/>	nicht bekannt

Die Maßnahme betrifft die Verstetigung einer bereits heute (temporär) eingerichteten veränderten Verkehrsführung zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Trotz der (teilweise) nunmehr verlängerten Wegestrecken für den MIV im innerstädtischen Quell- und Zielverkehr, hat die durchgeführte Testphase die angenommenen Potentiale im Hinblick auf eine grundsätzliche Verkehrsberuhigung der Innenstadt und die Qualitätsverbesserung für Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV bestätigt. Als Pull- und Push-Faktor für eine angestrebte veränderten Verkehrsmittelwahl wird daher mittelfristig ein positiver Effekt auf den Klimaschutz erwartet.

Erläuterungen:

Anlass und bisherige politische Beratungen

Reallabor Templergraben und Umleitungskonzept Brücke Turmstraße

Auf Grundlage eines Bürgerantrages von Uni.Urban.Mobil, VCD Aachen-Düren und ADFC Aachen hat der Mobilitätsausschuss am 20.05.2021 die Durchführung eines Reallabors am Templergraben beschlossen (vgl. **Vorlage FB 61/0118/WP18**). Neben der Sperrung des Templergrabens für den Autoverkehr war die Ergreifung wirksamer Maßnahmen gegen eventuelle Ausweichverkehre auf dem Annuntiatenbach und auf der Jakobstraße ebenfalls Teil des Antrages. Auf Basis von Verkehrsmodellbetrachtungen wurde bereits mit Beschlussfassung eine zweite Phase festgelegt, die die Unterbindung des erwartbaren Ausweichverkehrs innerhalb des Grabenrings im Zusammenhang mit der vorgesehenen Baumaßnahme in der Jakobstraße vorsah.

Am 18.06.2021 wurde mit der Sperrung des Templergrabens im Bereich zwischen der Schinkelstraße und Wüllnerstraße für den Kfz-Verkehr (mit Freigabe für den Linienverkehr) die erste Phase gestartet. Infolge der Verschiebung der Baumaßnahme in der Jakobstraße in das erste Quartal 2022, beschloss der Mobilitätsausschuss in seiner Sitzung am 30.09.2021 die Verlängerung des zunächst auf vier Monate angesetzten Reallabors.

Im Vorfeld der am 01.05.2022 gestarteten Baumaßnahme mit der Vollsperrung der Brücke Turmstraße sah das durch ein externes Büro erarbeitete Verkehrsführungskonzept die Beibehaltung der Sperrung am Templergraben und die Unterbindung des Ausweichverkehrs innerhalb des Grabenrings vor, da ansonsten ein unverträglich hoher Anstieg des Kfz-Verkehrs in diesen Bereichen zu erwarten war. Mit Beschluss der Umsetzung des Konzeptes am 17.02.2022 durch den Mobilitätsausschuss wurde die Fortsetzung des Reallabors am Templergraben möglich (vgl. Vorlage **FB 61/0351/WP18**).

Auf Grundlage eines Bürgerantrags wurde im Bürgerforum am 05.04.2022 empfohlen, eine Sperrung am Annuntiatenbach möglichst zügig einzurichten, um den (durch die Sperrung der Brücke Turmstraße erwartbar weiter ansteigenden) Ausweichverkehr innerhalb des Grabenrings zu reduzieren (vgl. **Vorlage FB 61/0386/WP18**). Die Baustelleneinrichtung der Baumaßnahme Brücke Turmstraße erfolgte zum 02.05.2022, die zusätzliche Netzunterbrechung am Annuntiatenbach wurde am 30.05.2022 durch das Aufstellen von Sperrpfosten östlich der Einmündung Judengasse umgesetzt.

Nach einer in den ersten Wochen angespannten Verkehrssituation im Umfeld der neuen Durchfahrtssperre setzte sich die Bezirksvertretung Aachen-Mitte in ihrer Sitzung vom 23.06.2022 nochmals mit der Netzunterbrechung am Annuntiatenbach auseinander und bestätigte im Ergebnis der politischen Debatte die Fortsetzung des Reallabors.

Verstetigung der Netzunterbrechung am Annuntiatenbach

Im Rahmen des Abschlussberichtes zum Reallabor Templergraben (vgl. **Vorlage FB 61/0743/WP18**) hat die Verwaltung unter anderem die Wirkung der Netzunterbrechung am Annuntiatenbach analysiert und bewertet. So hat sich die zusätzliche Netzunterbrechung für den MIV am Annuntiatenbach, die immer im direkten Zusammenhang mit einer Sperrung des Templergrabens zu betrachten ist, als effektive Maßnahme zur Unterbindung der unerwünschten Umfahrung des Templergrabens innerhalb des Grabenrings erwiesen. Allerdings waren die Kfz-Verkehrsbeziehungen mit Ziel oder Quelle im westlichen Innenstadtbereich zum Teil mit erheblich längeren Wegestrecken verbunden. Von einer zukünftigen Reduzierung der verlängerten Wegestrecken im Zielverkehr durch Öffnung der Jakobstraße und Wiederinbetriebnahme der Brücke Turmstraße für den Kfz-Verkehr war allerdings auszugehen. In der Gesamtbetrachtung wurde die Wirkung der Netzunterbrechungen am Templergraben und Annuntiatenbach positiv bewertet, sodass diese in das (inzwischen beschlossene) Konzept zur neuen Lenkung des Autoverkehrs im Rahmen des Prozesses „Innenstadtmobilität für morgen“ aufgenommen wurden (vgl. **Vorlage FB 61/0778/WP18**).

Auf Grundlage der Ergebnisse des Abschlussberichtes hat der Mobilitätsausschuss am 31.08.2023 beschlossen, die bisher temporär umgesetzten veränderten Verkehrsführungen am Templergraben und Annuntiatenbach zu verstetigen.

Nach straßenverkehrs- und straßenrechtlicher Prüfung der Umsetzbarkeit dieses Beschlusses war die Verwaltung zu dem Ergebnis gekommen, dass die Umsetzung im Bereich Annuntiatenbach (anders als im Bereich Templergraben) nicht über eine straßenrechtliche Teileinziehung erfolgen muss, sondern weiterhin über eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung nach § 45 StVO geregelt werden kann. Die entsprechende Begründung wurde im Januar 2024 in der **Vorlage FB 62/0028/WP18** dargelegt.

Öffnung der Jakobstraße und Erforderlichkeit der Durchlässigkeit für den Linienverkehr

Im Zuge der Baumaßnahme Jakobstraße wird die Linie 4 der ASEAG seit Februar 2022 über den Templergraben umgeleitet. Mit der Öffnung der Jakobstraße wird die Möglichkeit geschaffen, dass die reguläre Route über die Eilfschornsteinstraße, den Annuntiatenbach, die Judengasse und Jakobstraße wiederaufgenommen werden kann.

Die Linie 4 (in regulärer Routenführung) ist derzeit die einzige Verbindung in den Kernbereich der historischen Altstadt mit dem ÖPNV. Sie verkehrt werktags im 15 Minuten-Takt von der Uniklinik im Westen bis zum Kaiserplatz in der östlichen Innenstadt. Die Haltestelle „Markt/Judengasse“ bietet die Möglichkeit, den Marktplatz nach wenigen Metern ohne Überwindung einer Steigung zu erreichen. In ihrem Verlauf durch die Innenstadt gibt es drei Haltestellen, die ausschließlich von der Linie 4 bedient werden (Paulusstraße, Markt/Judengasse und Karman-Auditorium). Dies unterstreicht die Bedeutung der Linie 4 für die Innenstadterschließung. Die Haltestellen entlang der Jakobstraße wurden im Zuge der Straßenbaumaßnahme barrierefrei ausgebaut.

Die Bedienung der Strecke über die Jakobstraße soll so schnell wie möglich wieder erfolgen. Für die Anpassung der Linienführung benötigt die ASEAG innerbetrieblich einige Wochen Vorlauf. So muss der neue Fahrplan in den digitalen Applikationen, im Betriebsleitsystem der ASEAG sowie an den Haltestellen angepasst werden. Für diese Anpassungen ist ein so genannter Versionswechsel des

Fahrplans notwendig. Nach Freigabe der Jakobstraße ist der nächstmögliche Versionswechsel nach den Sommerferien terminiert.

Eine physische Durchlässigkeit der Netzunterbrechung am Annuntiatenbach ist für die Wiederaufnahme der Linie 4 notwendig. Die im Rahmen des Reallabors eingebauten Sperrpfosten sind dazu nicht geeignet. Ziel ist daher die Einrichtung eines Modalfilters, der die Durchfahrt des allgemeinen Kfz-Verkehrs (weiterhin) effektiv unterbindet, jedoch eine Durchlässigkeit für Radverkehr, Linienverkehr und weitere zufahrtberechtigte Fahrzeuge ermöglicht.

Stadtplanung

Neben der beschriebenen Anforderlichkeit eine für den Linienverkehr durchlässige Netzunterbrechung für den Kfz-Verkehr am Annuntiatenbach dauerhaft einzurichten, spielt der Planungsbereich auch für den nicht motorisierten Individualverkehr eine übergeordnete Rolle. So bietet die konkrete räumliche Verortung zwischen der Judengasse und der Eilfschornsteinstraße Potentiale für die im Masterplan Campus Innenstadt gewünschte bessere Verknüpfung zwischen Hochschule und Innenstadt. Mit der Neuentwicklung des Kármán-Areals eröffnen sich für die Fußverkehrsachse zwischen Rathaus und Hauptgebäude der RWTH über die Platzflächen des Kármán und den Augustinerplatz als Premiumfußweg 9 (Grüner Campus West) neue Chancen. Auch der Premiumfußweg 8 (Westpark) zwischen Lindenplatz und Augustinerplatz profitiert. Durch eine Netzunterbrechung für den Kfz-Verkehr können hier bedarfsgerechte Umgestaltungsmöglichkeiten geschaffen und die Qualität für den Fußverkehr gesteigert werden.

Für den Radverkehr stellt die Achse Neupforte – Augustinerbach – Annuntiatenbach – Lindenplatz – Johannerstraße eine Ost-West-Verbindung innerhalb des Radverteillerrings Grabenring dar. Im Radhauptnetz ist diese Achse als „Verbindung“ (3. Kategorie) aufgeführt und sollte daher in der Planung berücksichtigt werden.

In dieser Vorlage wird eine funktionale und kurzfristig umsetzbare Gestaltung der Netzunterbrechung dargestellt. Eine ganzheitliche Neubetrachtung hinsichtlich der Umgestaltungsmöglichkeiten des Raumes soll darauf aufbauend unter Berücksichtigung der hierfür erforderlichen Personal- und Finanzressourcen erfolgen.

Prüfung von Gestaltungsmöglichkeiten eines Modalfilters

Im Rahmen des Planungsprozesses wurden folgende Varianten eines Modalfilters geprüft, die den Anforderungen der Durchlässigkeit für den Rad- und Linienverkehr und bei gleichzeitiger Unterbindung des Kfz-Verkehrs erfüllen:

1. Verkehrsrechtliche Beschilderung ohne physische Barriere
2. Lichtsignalanlage mit Kennzeichenerfassung und Blitzanlage
3. Busschleuse
4. Versenkbare Poller (Vorzugsvariante)

Zu 1.: Das Entfernen der heutigen Sperrpfosten und die Ergänzung des Verkehrszeichens „Durchfahrt verboten“ mit dem Zusatzzeichen „Linienverkehr frei“ ist grundsätzlich geeignet, um eine zweckmäßige und verkehrsrechtlich eindeutige Situation zu schaffen. Da es sich bei der Netzunterbrechung am Annuntiatenbach, um ein aus beiden Richtungen punktuell Durchfahrtsverbot handelt, ist ein vermehrtes rechtswidriges Verhalten ohne physische Barriere jedoch wahrscheinlich. Eine effektive Unterbindung des Kfz-Verkehrs wäre hier nur mit einem sehr hohem und mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen nicht leistbaren Kontrollaufwand durch die Polizei möglich. Zumindest als dauerhafte Lösung wird diese Variante daher als nicht zielführend eingeschätzt.

Zu 2.: Die Verwaltung hat zudem geprüft, ob die verkehrsrechtlich beschilderte Durchfahrtsperre durch eine Lichtsignalanlage mit Blitzanlage ergänzt werden kann. In diesem Fall würde durch z.B. eine automatische Kennzeichenerkennung die Lichtsignalanlage bei zufahrtsberechtigten Fahrzeugen auf „Grün“ springen. Bei Rotlichtverstößen würden die Fahrzeuge geblitzt und die Durchfahrt entsprechend geahndet werden. Da nach § 48 Absatz 2 Satz 2 des Ordnungsbehördengesetz NRW der Einsatz von Überwachungsanlagen zur Befolgung von Lichtzeichenanlagen nur an Gefahrenstellen vorgesehen ist, wurde diese Variante jedoch verworfen.

Zu 3.: Eine Möglichkeit den Modalfilter mit einer physischen Barriere zu ergänzen, ist die Einrichtung einer Busschleuse. Hierbei wird die größere Bodenfreiheit (und ggfs. der größere Achsabstand) von Bussen gegenüber gewöhnlichen Fahrzeugen dazu genutzt, um die Durchlässigkeit zu beschränken. Entsprechend gestaltete bauliche Elemente sorgen dafür, dass nur große Fahrzeugtypen (wie z.B. Busse) die Schleuse passieren können. Nach Abstimmung mit der ASEAG hat sich jedoch gezeigt, dass für die störungsfreie Durchfahrt von Bussen der Linie 4 (bei Bedarf auch Einsatz von Gelenkbussen) der Einbau von lediglich ca. 13 cm hohen Betonelementen auf dem Annuntiatenbach realisierbar wäre. Da diese Barriere auch von einem sehr hohen Prozentsatz gewöhnlicher Kfz-Modelle passierbar wäre, stellt sich diese Variante als nicht zielführend dar. Zudem haben Recherchen gezeigt, dass die Störungsanfälligkeit und der Instandhaltungsaufwand von Busschleusen im Allgemeinen sehr hoch sind.

Zu 4.: Versenkbare Poller (Vorzugsvariante)

Im Abwägungsprozess hat sich für den Annuntiatenbach der Einbau von versenkbaren Pollern als am zielführendsten dargestellt. Hierdurch wird es möglich, die Durchfahrt des allgemeinen Kfz-Verkehrs durch eine physische Barriere weiterhin effektiv zu unterbinden. Durchfahrtsberechtigte Fahrzeuge, wie z.B. Busse können ein automatisches Absenken der Polleranlage auslösen.

Die Planung (s. Querschnitt in **Anlage 1** und Lageplan in **Anlage 2**) sieht vor, die Durchfahrtsperre mittig im Straßenabschnitt Judengasse – Annuntiatenbach einzurichten. Dadurch können sich Fahrzeuge beidseitig der Polleranlage auf gerader Strecke nähern, wodurch gute Sichtverhältnisse und insgesamt eine gute Übersichtlichkeit erzielt werden kann. Zudem kann so auf dem gesamten Straßenabschnitt (auch auf Höhe der Netzunterbrechung) der Begegnungsverkehr, beispielsweise zwischen Fahrrädern und Bussen erhalten bleiben. Durch die Umplatzierung der Durchfahrtsperre ist die Zu- und Abfahrt des Kármán-Parkhauses der RWTH – im Gegensatz zu heute - nur noch aus westlicher Richtung (Jakobstraße bzw. Königstraße) möglich. Diese Erschließungsänderung wurde

bereits im Rahmen der Konzeption der neuen Lenkung des Autoverkehrs im Prozess der Innenstadtmobilität für morgen berücksichtigt.

Die Planung sieht vor, dass in jeder Fahrtrichtung je 80 cm hohe versenkbare Poller mit einem Durchmesser von 27,5 cm eingerichtet werden. So entstehen bei hochfahrenen Pollern Durchfahrtsbreiten von ca. 1,30 m, die vom Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeugen genutzt werden können. In der Mitte zwischen den versenkbaren Pollern ist der Einbau eines manuell umklappbaren Sperrpfosten vorgesehen. Hierdurch soll im Störfall, der das Einfahren der Poller verhindert, die Durchfahrtsmöglichkeit für Rettungsfahrzeuge weiterhin gewährleistet werden. Grundsätzlich sind die Polleranlagen jedoch derart konzipiert, dass in einem technischen Störfall eine Notabsenkung der Poller ausgelöst wird.

Die Detektion zufahrtberechtigter Fahrzeuge wird durch ein RFID-System (Funkdetektion) ermöglicht. Ein Weitbereichsleser in Höhe der Sperre erkennt in durchfahrtberechtigten Fahrzeugen platzierte RFID-Karten oder RFID-Aufkleber, wodurch ein automatisches Absenken der Poller ausgelöst wird. Eine vergleichbare Technik wird auch zum Beispiel in APAG-Parkhäusern zur Kontrollsteuerung der Schrankenanlagen verwendet. Zur Absicherung der Polleranlage ist eine Rot-/Grün-Lichtsignalanlage vorgesehen. Bei erfolgter Detektion wechselt die Lichtsignalanlage nach vollständigem Absenken der Polleranlage auf Grün. Ein akustischer Warnton signalisiert zudem die Bewegung der Polleranlage. Induktionsschleifen vor und hinter der Anlage detektieren die Position der Fahrzeuge und steuern so den Zeitpunkt des Hochfahrens der Poller.

Durch das Einrichten der Netzunterbrechung für den allgemeinen Kfz-Verkehr entsteht aus beiden Richtungen eine Sackgassensituation. Die entsprechende Beschilderung ist aus nord-östlicher Richtung kommend in der Eilfschornsteinstraße bereits vorhanden. Auf der gegenüberliegenden Seite werden die Verkehrszeichen in der Judengasse und am westlichen Annuntiatenbach ergänzt.

Durchfahrtsberechtigungen

Heute ist die Durchfahrt des Annuntiatenbachs für „Krafträder, auch mit Beiwagen, Kleinkrafträder, Mofas sowie für Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kfz“ durch das Verkehrszeichen 260 verboten. Elektrokleinstfahrzeuge (E-Scooter) und Kleinkrafträder mit elektronischem Antrieb (S-Pedelec / E-Bikes) sind durch das entsprechende Zusatzzeichen von dem Verbot ausgenommen.

Mit der Wiederaufnahme des ursprünglichen Linienwegs der Linie 4, ist die Ausnahme des Verbots für den Linienverkehr zu ergänzen. Im Zuge dessen schlägt die Verwaltung vor, auch Taxis die Durchfahrt zu ermöglichen, da diese als Teil des ÖPNV eine alternative Verkehrsmittelwahl darstellen und in Nähe des Marktes überwiegend dem Quell- und Zielverkehr in diesem Bereich zuzuordnen sind.

Nach § 35 Abs (1) StVO gelten Sonderrechte für Einsatzfahrzeuge, sodass diese im Einsatzfall von dem Verbot der Durchfahrt befreit sind. Eine Ausweitung dieser Berechtigung auch für organisatorische Fahrzwecke wird vorgeschlagen. Hierzu ist das Zusatzzeichen „Einsatzfahrzeuge frei“ zu ergänzen.

Dem beschriebenen Berechtigtenkreis soll die Durchfahrt des Annuntiatenbach grundsätzlich ermöglicht werden, sodass diese eine Detektionskarte bzw. -aufkleber zur automatischen Absenkung

der Polleranlage erhalten. Weitere Ausnahmegenehmigungen müssen entsprechend beantragt werden und werden im Einzelfall geprüft.

Finanzierung

Für die Beschaffung und den Einbau der Polleranlage schätzt die Verwaltung die Kosten auf ca. 75.000 €. Hierfür stehen Mittel bei PSP-Element 5-120202-900-01400-900-1 (Ausb. Verk.Manag, + digitale Grundl.) zur Verfügung.

Für einen möglichst störungsfreien Betrieb der Polleranlage, soll die ausgeschriebene Leistung neben dem Einbau auch die Wartung und eine kurzfristige Störungsbeseitigung umfassen. Hierfür werden Kosten i.H.v. ca. 20.000 € im Jahr anfallen. Mittel im Haushalt sind vorhanden bei PSP-Element 4-120201-923-1 (Unterhaltung Mobilitätsinfrastruktur).

Aktuelle Rahmenbedingungen

Mit Beschluss vom 31.08.2023 hat der Mobilitätsausschuss die Verwaltung dazu beauftragt, die temporären Netzunterbrechungen am Templergraben und Annuntiatenbach zu verstetigen. Hierzu wurde am 21.12.2023 Klage gegen die Stadt Aachen eingereicht unter anderem mit dem Ziel, dass die Sperrung des Bereiches Annuntiatenbach / Judengasse in Aachen in Form von Pollern mit sofortiger Wirkung aufgehoben und dieser Bereich wieder für den öffentlichen Verkehr freigegeben wird. Am 27.02.2024 hat der klagende Rechtsanwalt die rechtliche Interessenvertretung des Vereins „Mobilen Vernunft e.V.“ angezeigt. Der Verein hat darüber hinaus angekündigt, ein offizielles Bürgerbegehren auf den Weg zu bringen, welches unter anderem auf die Öffnung von Templergraben und Annuntiatenbach abzielt.

Weiteres Vorgehen

Durch die beschriebenen aktuellen Rahmenbedingungen kann der Zeitpunkt des vorgeschlagenen Einbaus von versenkbaren Pollern zur Versteigerung der Netzunterbrechung am Annuntiatenbach derzeit nicht festgelegt werden. Dieser ist abhängig von der weiteren Entwicklung des laufenden Verwaltungsrechtsstreits und dem in Vorbereitung befindlichen Bürgerbegehren.

Um eine möglichst kurzfristige Wiederaufnahme der Linie 4 auf regulärer Linienführung zu ermöglichen, schlägt die Verwaltung daher ein stufenweises Vorgehen vor:

- 1) Damit der nächstmögliche Versionswechsel zur Fahrplanänderung der ASEAG voraussichtlich nach den Sommerferien genutzt werden kann, sollen zu diesem Zeitpunkt die heutigen Sperrpfosten entfernt und die Durchfahrt des allgemeinen Kfz-Verkehrs durch die entsprechende verkehrsrechtliche Beschilderung verboten werden. Dem Linienverkehr wird die Durchfahrt ermöglicht. Wie beschrieben, ist ohne physische Barriere ein vermehrtes rechtswidriges Verhalten an dieser Stelle zu erwarten. Unter Berücksichtigung der einschränkenden Rahmenbedingungen stellt dies jedoch aus Sicht der Verwaltung eine praktikable Übergangslösung dar.

Mit Wiederinbetriebnahme der Brücke Turmstraße wird der Alleenring als reguläre Hauptverbindung für den Kfz-Verkehr wieder nutzbar. In diesem Zusammenhang ist von einer Reduzierung der Kfz-Verkehrsmengen innerhalb des Alleenrings auszugehen, wovon auch die heutigen (nur rechtswidrig nutzbaren) Ausweichrouten über den Templergraben und Annuntiatenbach profitieren. Verstärkte Kontrollen sollen zudem zur Einhaltung des Durchfahrtsverbots beitragen.

- 2) In Abhängigkeit von der weiteren Entwicklung des Verwaltungsrechtsstreites und des Bürgerbegehrens soll der Einbau der versenkbaren Poller schnellstmöglich erfolgen. Die Ausschreibungsunterlagen werden von der Verwaltung entsprechend vorbereitet.
- 3) Eine ganzheitliche Neubetrachtung des Raumes zwischen der Judengasse und Eilfschornsteinstraße soll unter Berücksichtigung der notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen eingeplant werden. Bei der Neugestaltung soll insbesondere das Potential eines Kfz-verkehrsarmeres Raumes als Verknüpfungspunkt zwischen Hochschule und Innenstadt berücksichtigt werden.

Anlage/n:

Anlage 1: Planung Modalfilter Annuntiatenbach – Querschnitt (M 1:100)

Anlage 2: Planung Modalfilter Annuntiatenbach – Lageplan (M 1:250)