

6. Mai 2022

## Stellungnahme

# Uni.Urban.Mobil., VCD Aachen-Düren, ADFC Aachen und Radentscheid Aachen sprechen sich für den radverkehrsfreundlichen Pontwall und einen Ausbau der Infrastruktur für den Busverkehr aus

Die studentische Initiative Uni.Urban.Mobil., der VCD Aachen-Düren, der ADFC Aachen und der Radentscheid Aachen sprechen sich für den Vorschlag der Verwaltung aus, **breite Protected Bike Lanes auf dem Pontwall (Variante 1** der Vorlage FB 61/0390/WP18) einzurichten. Insbesondere begrüßen wir das Ziel der Verwaltung, **durchgängig eine sichere und komfortable Radverkehrsführung** zwischen Maastrichter Straße und Bastei einzurichten, und in einer Richtung perspektivisch bis zum Hansemanplatz reicht. Diese wird auch den RWTH-Campus – insbesondere die Mensa Academica, das Audimax und das C.A.R.L. – sicher an das Radverkehrsnetz anschließen. Weiterhin unterstützen wir das Vorgehen, sichere Radverkehrsinfrastruktur auch ohne großen Umbau und somit zeitnah umzusetzen. Der Verkehrsversuch mit Installation einer Protected Bike Lane am Pontwall hat in den letzten 2 Jahren gezeigt, dass die **Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr vertretbar** sind.

Die Umsetzung der **Variante 2** der Vorlage würde eine Unterbrechung des baulich getrennten Radweges entlang der Alleenrings erzeugen und wäre ein **fatales Signal** für die Umsetzung des Radentscheids, da in dieser Variante die Radfahrstreifen insbesondere auf einer Kfz-Hauptverkehrsstraße **nicht baulich getrennt** vom motorisierten Verkehr sind. Daher wird diese Variante dem Grundsatz „**Sicherheit vor Leistungsfähigkeit**“ nicht gerecht.

Wir nehmen die **Sorge der ASEAG ernst**, dass die verringerte Fahrbahnbreite auch den ÖPNV beeinträchtigen könnte. Hierzu betonen wir zunächst, dass **während der Baustelle Turmstraße** bis Herbst 2023 geringe Kfz-Verkehrsmengen auf dem Pontwall zu erwarten sind, sodass der **Busverkehr** mit Variante 1 in dieser Zeit **nicht eingeschränkt** wäre. In dieser Zeit gilt es, die Verkehrsentwicklung zu evaluieren; in der Empfehlung der Verwaltung wird daher zunächst nur eine Markierung und keine Roteinfärbung vorgenommen.

Darüber hinaus erwarten wir, dass durch **geändertes Mobilitätsverhalten** in den nächsten Jahren der motorisierte Individualverkehr, insbesondere in der Innenstadt, abnehmen wird. Auch die Baustelle Turmstraße könnte das Verkehrsverhalten zugunsten des Umweltverbundes

beeinflussen und Gewohnheiten langfristig verändern. Eine langfristige Abnahme des Kfz-Verkehrs würde die Fahrzeiten der Buslinien verkürzen und die Einhaltung des Taktes verbessern. Dieser Effekt sollte durch weitere **Maßnahmen auch nach Ende der Baustelle** (wie Angebotsausbau ÖPNV, P+R und B+R, Radverteiler Grabenring, Umsetzung des neuen Parkraumkonzepts) verstärkt werden.

Um den ÖPNV weiter zu stärken, fordern die Verbände den **Ausbau der Infrastruktur** für den ÖPNV im Umfeld des Pontwalls und die **Beschleunigung von Buslinien** durch folgende Maßnahmen:

- Schon im Gutachten Busnetz 2015+ [1] wurde vorgeschlagen, die **Wüllnerstraße** in eine **Zweirichtungs-Bustrasse** auszubauen. Diese sollte nach der Regionetz-Maßnahme im Jahr **2024** [2] zügig umgesetzt werden. So wird die ohnehin umwegige Führung vieler Linien aus Richtung Audimax über das Ponttor aufgelöst, der Pontwall umfahren und die problematische Abbiegesituation in die Malteserstraße vermieden.
- Zur **Stärkung der Ringlinie 3A/3B** fordern wir eine zügige Markierung von **Busspuren** auf der **Ludwigsallee**, der **Saarstraße** und der **Monheimsallee** mit entsprechender Vorrangschaltung an den Knotenpunkten.
- Ein **gravierender Engpass** der Campus-Linie 33 besteht im **Frankenberger Viertel**. Eine Auflösung dieses Engpasses kann nur durch eigene **Busspuren** geschehen.
- Wir fordern eine flächendeckende Offensive der **Busbevorrechtigung an Lichtsignalanlagen**.
- Die **Campus-Linien 33 und 73** sind seit Jahren eine „rollende Sardinenbüchse“. Eine echte Attraktivitätssteigerung des Busverkehrs braucht eine *spürbare* **Kapazitätserweiterung** auf der Achse zum Campus **in den Stoßzeiten**.

Bei Flächen(neu)aufteilungen dürfen Bus- und Radverkehr nicht gegeneinander ausgespielt werden. Das übergeordnete Ziel muss die **Stärkung des Umweltverbunds** sein. Wir hoffen, dass als Ergebnis der Diskussion über die Maßnahmen am Pontwall sowohl der **Radverkehr gestärkt** wird, als auch wichtige **Infrastrukturprojekte für den ÖPNV** angestoßen werden.

gezeichnet:

Alexander Schölzel (Uni.Urban.Mobil.)

Charlotte Hinz (Uni.Urban.Mobil.)

Jasper Nalbach (Uni.Urban.Mobil.)

Joshua Noeske (Uni.Urban.Mobil.)

Ralf Oswald (VCD Aachen-Düren)

Marvin Kings (ADFC Aachen)

Benedikt Haumer (Radentscheid Aachen)

Steffen van Bergerem (Radentscheid Aachen)

## Referenzen

- [1] *Busnetzgutachten 2015+*. URL: [https://www.aachen.de/DE/stadt\\_buerger/verkehr\\_strasse/verkehrskonzepte/nvp/Aachen\\_Busnetz\\_2015.pdf](https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/verkehrskonzepte/nvp/Aachen_Busnetz_2015.pdf).
- [2] *Straßen- und Wegekonzept*. URL: <https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=22693>.