



Pontwall

04.05.2022

Markierung nach
Asphaltmaßnahme

Social Deal

“Deine S
noch be
kennenle

Social De
Gemeiße jeder

www.aachen.de



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
- **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



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.

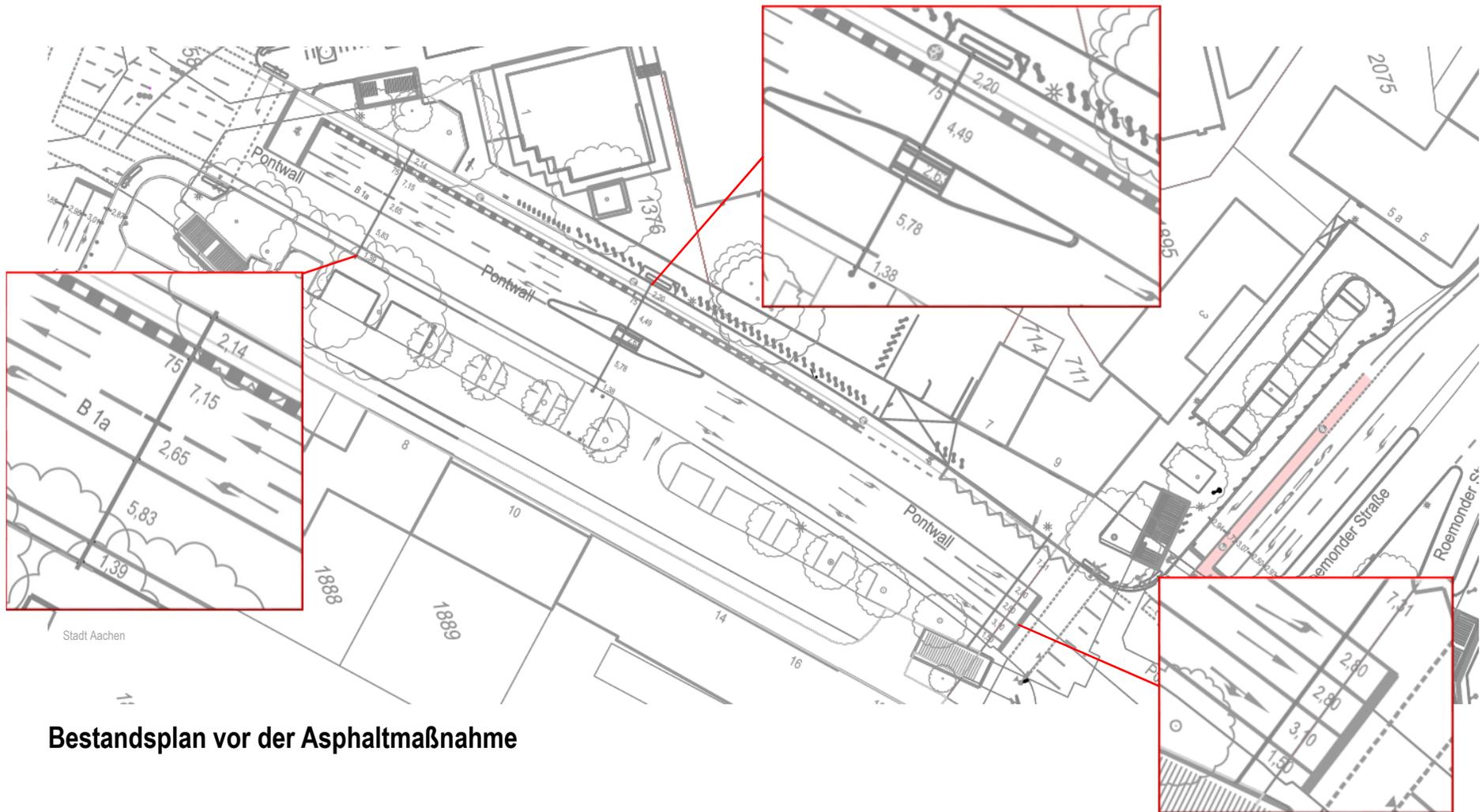
Fazit:

- 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

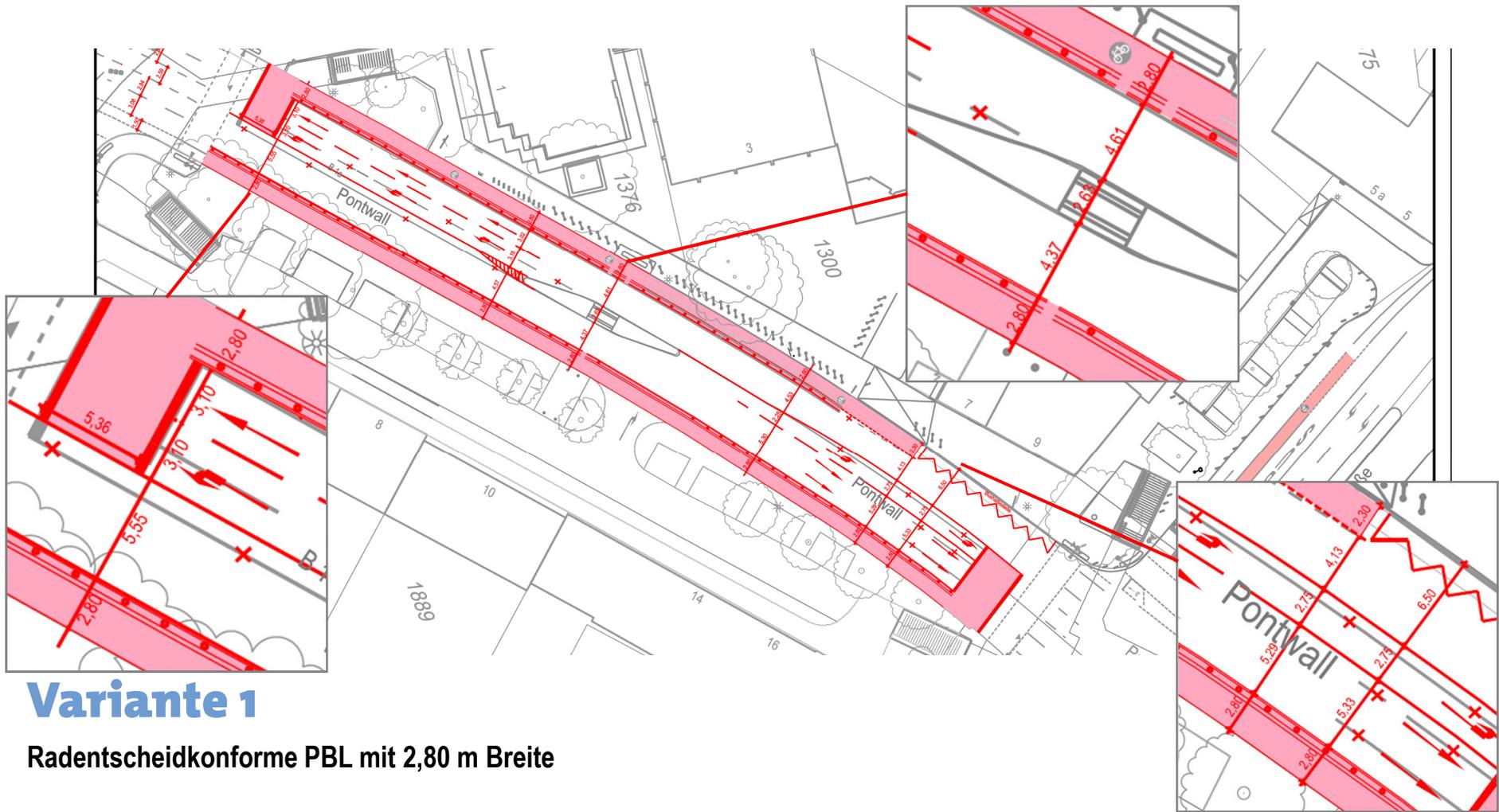




Bestand vor der Asphaltmaßnahme



Bestandsplan vor der Asphaltmaßnahme



Variante 1

Radentscheidkonforme PBL mit 2,80 m Breite

Variante 2

Radfahrstreifen mit regelkonformer Breite von 1,85 m

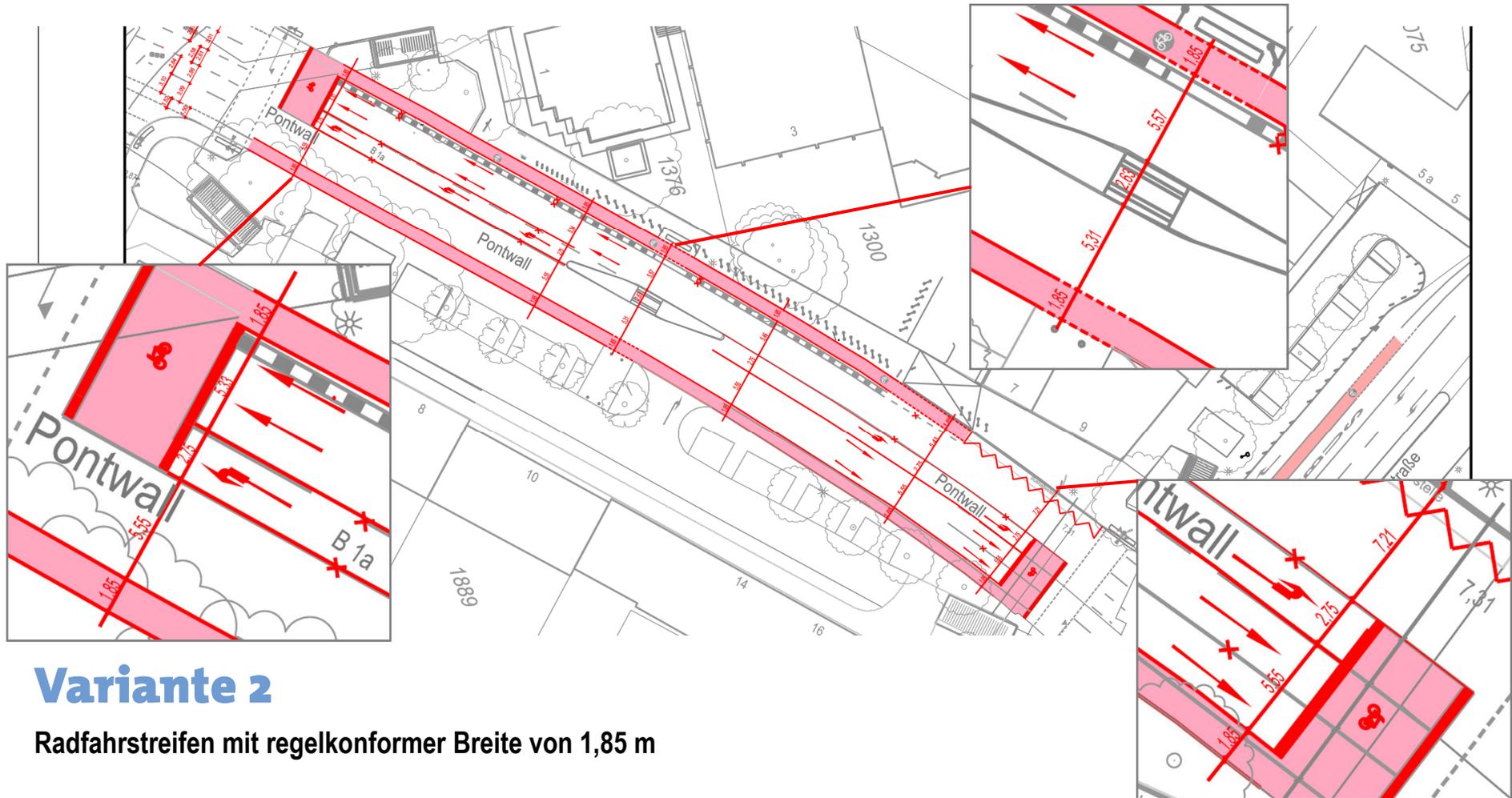
Radverkehr:

- 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)





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:

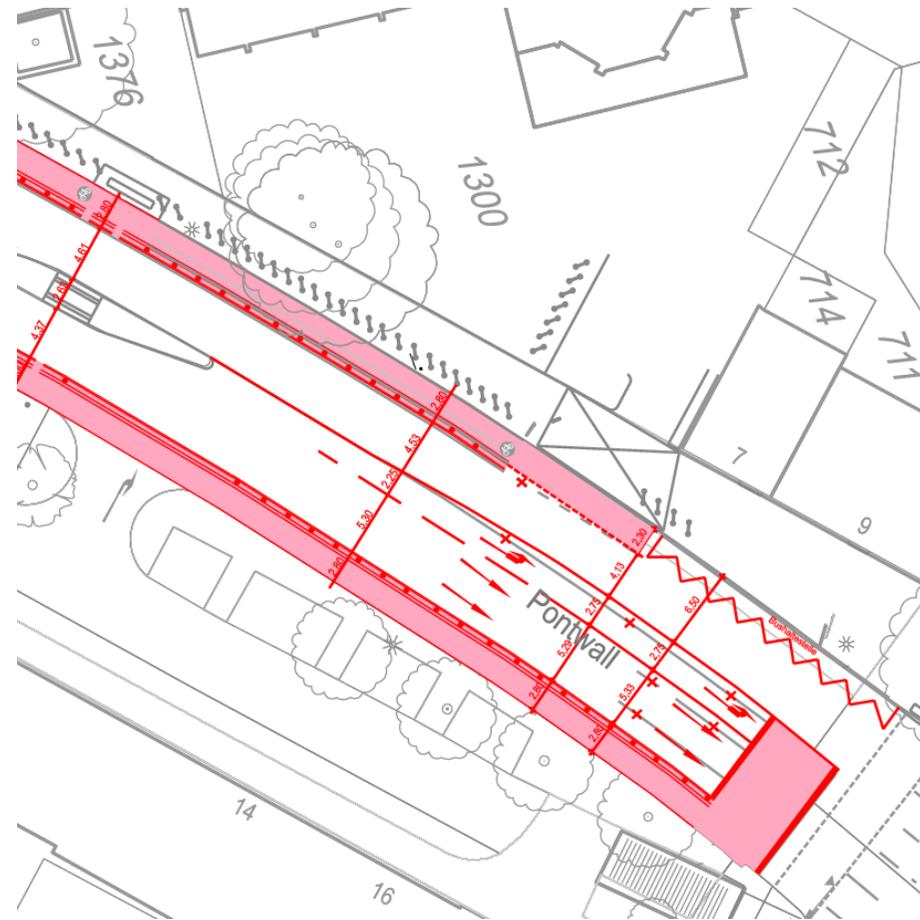
- Roteinfärbung der RVA mit Epoxidharz: **ca. 32.000 €**



Fazit und Empfehlung

Umwelt- und Klimaschutz

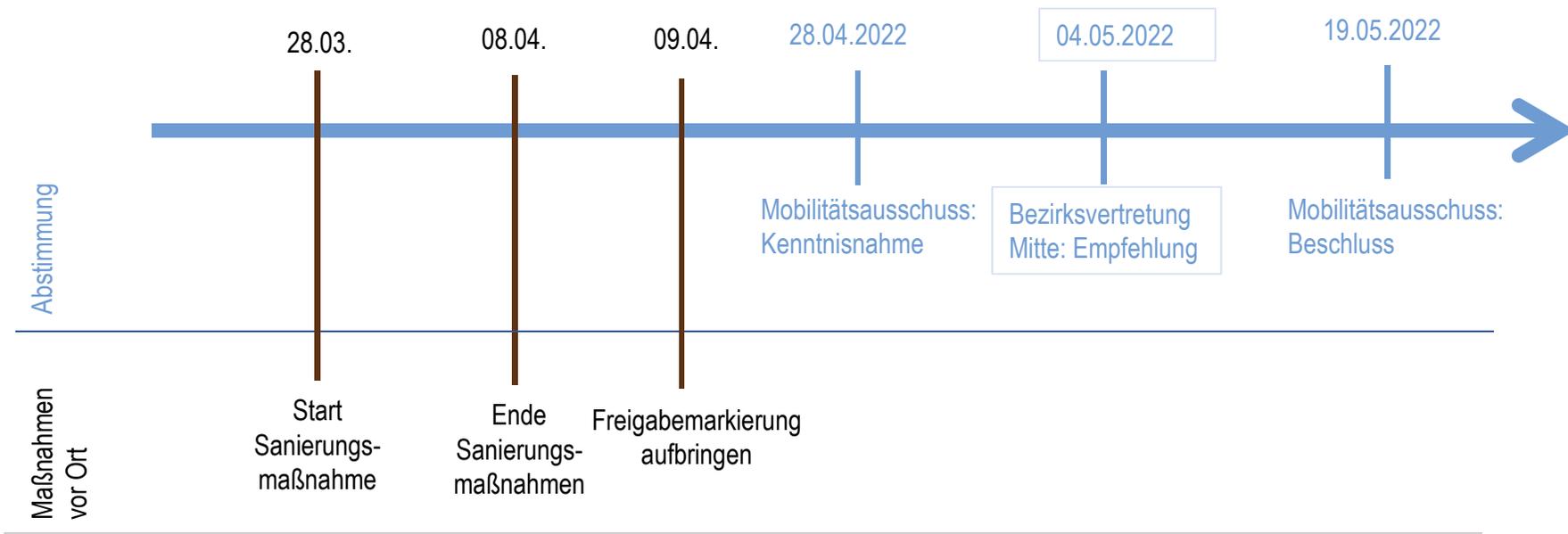
- Übergeordnetes Ziel der Stadt Aachen: Erreichung der beschlossenen Klimaschutzziele!
- 22.01.2020: Der Rat der Stadt Aachen beschließt CO²-Neutralität ab 2030.
- Förderung des Radverkehrs trägt durch Reduzierung des Kfz-Verkehrs maßgeblich zum Klima- und Umweltschutz bei
- Summe der Maßnahmen für den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





Fazit und Empfehlung

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.



Weiteres Vorgehen Pontwall

Beschlussvorschlag

Für die Bezirksvertretung

Aachen - Mitte

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführung der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss eine Verkehrsflächenaufteilung des Pontwalls zu beschließen, die den Schutz des Radverkehrs beinhaltet.

**Pontwall:
Markierung nach Asphaltmaßnahme**

**Danke für Ihre
Aufmerksamkeit**