

Vorlagennummer: FB 68/0232/WP18
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich
Datum: 05.06.2025

Pontstraße: Umgestaltung im Nachgang zur Maßnahme der Regionetz GmbH

Vorlageart: Entscheidungsvorlage
Federführende Dienststelle: FB 68 - Mobilität und Verkehr
Beteiligte Dienststellen:
Verfasst von: Dez III FB 68/200

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Zuständigkeit
02.07.2025	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
10.07.2025	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die vorgelegte Planung zur Neuaufteilung des Straßenraums im Abschnitt Pontdriesch/Pontstraße (ab Hirschgraben bis Ponttor) zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, auf Grundlage der vorgelegten Planung den Beschluss zur Beteiligung der Bürger*innen zu fassen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die vorgelegte Planung zur Neuaufteilung des Straßenraums im Abschnitt Pontdriesch/Pontstraße (ab Hirschgraben bis Ponttor) zur Kenntnis. Er beauftragt die Verwaltung auf Grundlage der vorgelegten Planung mit der Durchführung der Bürger*innenbeteiligung.

Finanzielle Auswirkungen:

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieben er Ansatz 20xx ff.	Folge-kosten (alt)	Folge-kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Keine

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	☐	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	☐	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	☐	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

gering	☐	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	☐	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	☐	mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine **Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen** erfolgt:

☐	vollständig
☐	überwiegend (50% - 99%)
☐	teilweise (1% - 49%)
☒	nicht
☐	nicht bekannt

Die Baumaßnahmen, die aus der Verlegung der Fernwärmeleitungen resultieren, werden bisher nicht bezifferbare CO₂-Emissionen hervorrufen. Die Maßnahme ist zur Wärmeversorgung der Bevölkerung zwingend erforderlich.

Im Rahmen dieser zwingend durchzuführenden Maßnahme wird die Chance einer Neuaufteilung des Straßenraums ergriffen. Dies wird sich positiv auf die Aspekte

- Verkehrssicherheit,
- Verkehrsmittelwahl,
- Aufenthaltsqualität,
- Begrünung

auswirken.

Unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit und mit dem Ziel der Minimierung der Belastung der Anliegenden werden Synergien - wo möglich - genutzt.

Es wird eines der wichtigsten übergeordneten Ziele der Stadt Aachen - die Erreichung der 2020 (vgl. Vorlage FB 36/0424/WP17-1) und 2022 (vgl. Vorlage FB 36/0156/WP18) beschlossenen Klimaziele und die Klimaneutralität 2030 - verfolgt.

Der Effekt kann im Moment nicht genauer quantifiziert werden.



Erläuterungen:

1 Anlass

Auf der Pontstraße haben im Abschnitt Pontdriesch bis Ponttor Maßnahmen der Regionetz GmbH zur Fernwärmeversorgung begonnen. Sie sind Teil eines umfangreichen Arbeitspaketes, mit dem Ziel das Inselnetz Schloss-Rahe in Laurens-berg an das innerstädtische Fernwärmenetz anzubinden. Die Arbeiten erfolgen i.d.R. in einem ca. 2 m breiten Graben längs im Bereich der Fahrbahnmittte und verzweigen, ausgehend von einer ebenfalls zu errichtenden Fernwärmeunterverteilung, quer zu Leitungsachse in Richtung der Bebauung. Da die Lage der Leitungen v.a. unter Berücksichtigung des vorhandenen und ggf. neuen straßenbegleitenden Grüns und dem Raumanspruch der Bäume im Untergrund definiert werden muss, sind unter- und oberirdische Maßnahmen bereits in den Planungen der Regionetz GmbH zu berücksichtigen. Daher wurden dazu fortwährend Abstimmungen mit der Regionetz GmbH durchgeführt.

Über die Versorgungsfunktion im Untergrund hinaus bietet die Pontstraße in diesem Abschnitt vielfältiges Potenzial hinsichtlich der Erhöhung der Aufenthaltsqualität und teilweise auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Daher strebt die Verwaltung an, die zwingend erforderlichen Versorgungsmaßnahmen mit einer Neuaufteilung und Umgestaltung des Straßenraums zu verbinden.

Von der Bündelung, Abstimmung und zeitlichen Aufeinanderfolge der zwingend erforderlichen Maßnahmen profitieren die Belange der Versorgung, der Mobilität, der Begrünung und des Aufenthaltes. Gleichzeitig kann durch die Kombination der Maßnahmen die Belastung für Anliegende und Menschen im Transit (z.B. ÖPNV) infolge der Bauarbeiten minimiert werden.

2 Ausgangslage

Pontstraße und Pontdriesch haben in dem betroffenen Abschnitt eine Gesamtlänge von ca. 400 m. Die Pontstraße sowie ein Teilstück Pontdriesch wurden im Rahmen der Luftreinhaltungsmaßnahmen 2019 in die angrenzende Tempo 30-Zone integriert. Messungen und Beobachtungen zeigen diese Zonenregelung betreffend keine Auffälligkeiten.

Der öffentliche Raum ist auf dem Abschnitt Pontdriesch/Pontstraße (Referenzquerschnitt Höhe Pontstraße 135) wie in der **Anlage 3** dargestellt aufgeteilt. In den Seitenräumen sind Fahrradabstellanlagen und Abfallbehälter vorhanden.

Die Breiten variieren entlang der Pontstraße unwesentlich.

2.1 Status Quo

Der Planungsbereich gliedert sich (u.a. wegen des Ein- bzw. Zweirichtungsverkehrs auf der Fahrbahn) in zwei Abschnitte:

Abschnitt Hirschgraben bis Einmündung Pontdriesch/Zufahrt Bergdriesch

Der Abschnitt Hirschgraben bis Einmündung Pontdriesch/Zufahrt Bergdriesch ist geprägt durch

- motorisierten Fahrverkehr (MIV und ÖV) in zwei Fahrtrichtungen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h,

- Führung des Radverkehrs in zwei Richtungen im Mischverkehr auf der Fahrbahn,

- ruhenden Kfz-Verkehr in Form des bewirtschafteten öffentlichen Parkplatzes Bergdriesch (i.d.R. mit hoher Pkw-Auslastung), inklusive cambio-Station sowie öffentlicher Pkw-Ladeinfrastruktur,

einzelne größerkronige Bäume (an der Haltestelle Driescher Gässchen bzw. vor den Gebäuden der RWTH Pontdriesch 14-16) sowie vergleichsweise hohen Grünanteil auf dem Parkplatz,
Bushaltestelle Driescher Gässchen (stadtauswärts), die u.a. eine zentrale Haltestelle für den Schüler*innenverkehr darstellt, der diese zu Stoßzeiten pulkartig nutzt,
einzelne Angebote für ruhenden Radverkehr in Form von Anlehnbügeln,
ruhenden Kfz-Verkehr in senkrechter Anordnung als öffentliche, bewirtschaftete Kfz-Parkstände bzw. Bewohnerparken gegenüber der Haltestelle Driescher Gässchen, auf denen z.T. der anliegenden Gastronomie per Sondernutzungsgenehmigung die Einrichtung von Parklets für Außengastronomie gestattet ist (z.B. Pontdriesch 17).

2.1.2 Einmündung Pontdriesch/Zufahrt Bergdriesch bis Saarstraße

Der Abschnitt Einmündung Pontdriesch/Zufahrt Bergdriesch bis Saarstraße ist geprägt durch

sehr hohe gastronomische Dichte, z.T. unter Nutzung der aufgeweiteten Gehwege (z.B. Pontstraße 125) für Außengastronomie, sowie einen Nachtclub (Pontstraße 135),
motorisierten Fahrverkehr (MIV und ÖV) im Einrichtungsverkehr,
Radverkehr

Fahrtrichtung Ponttor im Mischverkehr auf der Fahrbahn bzw.

Fahrtrichtung Innenstadt auf einem nicht benutzungspflichtigen Radweg auf Bordsteinniveau im Seitenraum

längs angeordnete, öffentliche, bewirtschaftete Kfz-Parkstände, auf denen z.T. der anliegenden Gastronomie per Sondernutzungsgenehmigung die Einrichtung von Parklets für Außengastronomie gestattet ist (z.B. Pontstraße 168),

einzelne Angebote für ruhenden Radverkehr in Form von Anlehnbügeln,

baulich gefasste Seitenräume längs der Fahrbahn mit mannigfaltigen Regelungen hinsichtlich Berechtigengruppe und zeitlicher Beschränkungen für Liefernde, Ladende, Taxiunternehmen sowie öffentlich bewirtschaftete Parkstände für den Kfz-Verkehr, z.B.

VZ 229 (Taxenstand), z.B. Pontstraße 150,

VZ 286 (eingeschränktes Haltverbot) mit Zusatz VZ „Ladezone“ 7-20 Uhr und VZ 229 (Taxenstand), z.B. Pontstraße 156-158,

VZ 286 (eingeschränktes Haltverbot) mit Zusatz VZ „werktags 9-18 Uhr“, z.B. Pontstraße 127,

einzelne bewirtschaftete, öffentliche Kfz-Parkstände,

vereinzelte, sehr stark beanspruchte Bäume im Seitenraum, deren Beete durch Fuß- und ruhenden Radverkehr sehr stark verdichtet sind, sowie ein leeres Baumfeld (aktuell mit Abfallbehälter), Pontstraße 160-170,

beschildertes Kfz-Fahrbahnrandparken verbunden mit Zusatzzeichen

14-6 Uhr absolutes Haltverbot,

6-14 Uhr eingeschränktes Haltverbot, z.B. Pontstraße 153,

hohes Maß an (v.a. studentischem) Fußverkehr, der die ansässige Gastronomie morgens/mittags/abends und v.a. an den Wochenenden aufsucht, bei gutem Wetter auch gerne in Gruppen auf Gehweg/anderem Radweg/Fahrbahn stehend, mit einer besonderen Konzentration im Bereich der sog. "Milchstraße" (Gastronomie, Kino, fußläufige Verbindung zum Marienbongard).

2.1.3 Grundsätzliche Aspekte

Im betrachteten Abschnitt Kreuzherren- bis Saarstraße sind zusätzlich zum stark vertretenen Fußverkehr v.a. Radfahrende, öffentlicher Verkehr (ASEAG und Taxi) sowie Liefer-/Ladetätigkeiten zu verzeichnen. Der motorisierte Individualverkehr nutzt die Pontstraße in den Abendstunden manchmal als "Präsentationsmeile".

Es herrscht eine sehr hohe gastronomische Dichte, die u.a. aufgrund der räumlichen Nähe zu Standorten der RWTH auch rege frequentiert wird. Die Gäste gelangen dabei überwiegend zu Fuß zu ihrem Ziel. Auch in den Abendstunden weist die Pontstraße in diesem Abschnitt eine große Frequenz zu Fuß und per Rad auf.

Die Aufenthaltsqualität ist in diesem Abschnitt gestalterisch vergleichsweise niedrig. Sie wird vorrangig individuell und kurzfristig durch die anliegende Gastronomie in Form von Tischen, Stühlen und Pflanzkübeln geprägt. Öffentliche Sitzgelegenheiten fehlen gänzlich. In der Pontstraße herrscht v.a. in den Sommermonaten reges Treiben einer Mischung aus Aachener*innen aller Altersstufen, touristischen Gästen und Studierenden.

2.2 Verkehrsbelastung

Am 07.11.2024 wurden auf der Pontstraße (Höhe Einmündung Saarstraße/vor dem Ponttor) vom Hirschgraben kommend in der Spitzenstunde (15:15-16:15 Uhr) 560 Kfz gezählt (s. **Anlage 4**). An diesem Tag nutzten zwischen 7 und 19 Uhr ca. 5200 Kfz und 620 Räder die Fahrbahn. Diese Zahl berücksichtigt nicht die stadteinwärts auf der Nebenanlage fahrenden Radfahrenden. Außerdem ist zu beachten, dass die Radverkehrsmenge insbesondere witterungsbedingt starken Schwankungen unterliegt. An Schultagen befahren 32 Linienbusse die Pontstraße in der Spitzenstunde zwischen 7 und 8 Uhr.

2.3 Defizite

Der Abschnitt Pontdriesch/-straße weist heute verschiedene Defizite auf:

Die Situation des **stadteinwärts fahrenden Radverkehrs** ist nicht komfortabel. Stadteinwärts ist der Radweg anhand des roten Pflasters noch als Radweg erkennbar. Aufgrund der geringen Breiten, auf der sich hier Fuß- und Radverkehr bewegen, weist die aktuelle Situation sowohl unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit, der Aufenthaltsqualität sowie des Verkehrsflusses Defizite auf.

Die bauliche Breite des Gehweges auf der südlichen Straßenseite wird den Anforderungen des **Fußverkehrs** bzgl. Verweilen, Flanieren oder Durchqueren nicht gerecht. Der Fußverkehr nutzt i.d.R. auch den rot gepflasterten, nicht benutzungspflichtigen Radweg, was potenziell zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr führt.

Der Gehweg wird durch graue **Sperrpfosten** im Altstadtdesign, die in ihrer ursprünglichen Funktion nicht mehr benötigt werden, unnötig eingeschränkt. Sie stellen bei Dunkelheit schlecht sichtbare und gefährdende Hindernisse dar, z.B. Pontstraße 160-170.

Die Zahl der **Fahrradanlehnbügel** ist unzureichend. Folglich werden Fahrräder ungeordnet an Zäunen, Pfosten und (zum Leidwesen der Bäume) auch an Umrandungen der Baumbeete geparkt. Sie beeinträchtigen so das stadtgestalterische Bild, behindern den Fußverkehr und beeinträchtigen die Straßenbäume.

Der **Grünanteil** in der Pontstraße ist vergleichsweise gering. Es gibt nicht bepflanzte Beete, die zweckentfremdet genutzt werden.

Pontdriesch (ca. 150 m) und Pontstraße (ca. 250 m) verfügen auf einer Gesamtlänge von ca. 400 m über **nur eine gesicherte Querungsstelle** (Fußgängerüberweg) für den Fußverkehr (Höhe Kirche Hl. Kreuz). Darüber hinaus wird in breiten Abschnitten der Pontstraße ungesichert gequert. Dieses Verhalten resultiert v.a. aus dem vielfältigen und dichten (v.a. gastronomischen) Angebot entlang der Pontstraße. Aufgrund der Vielzahl an Zielpunkten entlang der Pontstraße ist davon auszugehen, dass Fußverkehr entlang der Pontstraße immer das Bedürfnis haben wird, flächenhaft zu queren.

Der öffentliche Raum wird den **Bedürfnissen des Fußverkehrs** als linearer Bewegungsraum zum Flanieren und zum Aufenthalt (Verweilen, Kommunizieren, Verzehren im Kontext der anliegenden Gastronomie) weder unter gestalterischen Gesichtspunkten noch hinsichtlich des Platzbedarfs gerecht. Der gestaltete Raum wirkt unattraktiv und wenig einladend.

Es fehlen **Angebote zum Verweilen** (Bänke, Anlehnmöbel etc.). Die nicht adäquate Nutzung der Treppenanlage Hl. Kreuz ist die Folge. Hier werden oft Verpackungs- und Essensabfälle durch Gäste der gegenüberliegenden Gastronomie hinterlassen.

Die **anliegende Gastronomie** deckt ihren Bedarf an gastronomisch nutzbaren Außenflächen aktuell per Sondergenehmigung und provisorisch eingerichtetem Mobiliar (Parklet) u.a. auf den Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs. Der Bedarf an Flächen für die Außengastronomie wird aktuell weder flächenmäßig noch stadtgestalterisch adäquat gedeckt.

Die **Grünbeete der Straßenbäume** sind unterdimensioniert und befinden sich in extrem schlechtem Zustand. Der Boden ist durch den Fußverkehr und geparkte Fahrräder stark verdichtet und in Folge dessen wenig aufnahmefähig für Regenwasser. Die Gitter, die die Bäume vor Anfahren durch den einparkenden Kfz-Verkehr schützen sollen, sind in Ausübung dieser Funktion oft beschädigt und umgeknickt. Dies beeinträchtigt die vorhandenen Bäume in ihrer Vitalität und erfüllt nicht die Maßgabe der Stadt Aachen bzgl. Klimaschutz und Förderung/Intensivierung des städtischen Grüns.

Im aufgeweiteten Einmündungsbereich Saarstraße sind die **umliegenden Gehwege sehr weitläufig**. Grünanlagen zeigen Trampelpfade als Abkürzungen auf.

Die Maßnahme birgt die Chance, die Pontstraße in diesem Abschnitt in vielen Belangen aufzuwerten und damit an den hohen Standard der jüngst aufgewerteten Pontstraße (Fußgängerzone ab Driescher Gässchen) anzugleichen.

3 Rahmenvorgaben

3.1 Zu berücksichtigende Belange

Aufgrund der besonderen Charakteristik der Pontstraße werden die Belange des Fußverkehrs bzw. der Aufenthaltsqualität/Begrünung sowie der Gastronomie bzw. ihrer Anlieferung als besonders relevant angesehen.

Folgende Aspekte sind bei der zukünftigen Gestaltung und Aufteilung grundsätzlich zu berücksichtigen:

Fußverkehr

vorhandene Gehwege entlang Pontstraße entsprechend der hohen Bedeutung des Fußverkehrs verbreitern,

Querbarkeit für den Fußverkehr im Abschnitt Pontdriesch/-straße erleichtern/fördern,

mehr Flächen und Angebote zum Schlendern und Verweilen schaffen,

Bedarf an Gehwegen im Bereich der Grünfläche am Ponttor anerkennen und einplanen,

Barrierefreiheit gewährleisten

straßenbegleitendes Grün

Bäume erhalten (nach Möglichkeit in vorhandenem Beet belassen),

Grünbeete verbreitern und sichern,

mehr Bäume pflanzen

öffentlicher Verkehr (ÖPNV / Taxi)

Attraktivität des ÖPNV steigern, indem Behinderungen durch Radverkehr, in zweiter Reihe Haltende, MIV, Liefern und Laden etc. vermieden werden,

Bushaltestellen barrierefrei ausbauen,

Zahl erforderlicher Taxisstände überprüfen und entsprechend Prüfergebnis vorsehen

Gastronomie

mehr Außenflächen für anliegende Gastronomie schaffen,

aktuell per Sondernutzung genehmigte Parklets verstetigen und gestalten,

Liefern und Laden muss aufgrund der vielfältigen Gastronomiebetriebe erhalten bleiben bzw. hinsichtlich des tatsächlichen Bedarfs anhand des belebten Umfelds als wesentlicher Bestandteil berücksichtigt werden,

Radverkehr

Berücksichtigung des Radverkehrs gemäß dem politisch beschlossenen Radhauptnetz als "Verbindung", d.h. niedrigste Netzkategorie, dies im Beidrichtungsverkehr im Kontext der örtlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen und weiteren Planungsideen

das Überholtwerden im Mischverkehr unter Einhaltung des Mindestüberholabstandes ermöglichen,

vorhandenen ruhenden Radverkehr ordnen und weitere Parkmöglichkeiten für ruhenden Radverkehr (auch Lastenräder) schaffen.

motorisierter Individualverkehr (MIV)

Durchfahrt im Einrichtungsverkehr erhalten

ruhender motorisierter Individualverkehr (MIV) kann aufgrund der vielfältigen höherwertigen Nutzungsansprüche nur reduziert berücksichtigt werden, Auswirkungen auf die Bewohnerparkzone sind nach § 45 Abs. 1b Nummer 2a StVO zu prüfen.

• Ladeinfrastruktur und Sharing

- Potenziale zur Schaffung weiterer Flächen für das Abstellen von E-Tretrollern prüfen,
- bestehendes Carsharing-Angebot erhalten und Potenzial zum Ausbau prüfen,
- Auslastung der vorhandenen Ladeinfrastruktur prüfen und Potenzial zum Ausbau des diesbezüglichen Angebotes prüfen.

4 Planungsvorschlag: Fokus Aufenthaltsqualität

Der nachfolgende Planungsvorschlag (s. **Anlage 1**) basiert auf einer stark bestandsorientierten Aufteilung. Sie birgt neben wirtschaftlichen Vorteilen v.a. den Vorteil, dass die Bestandsbäume in ihrem Beet beibehalten werden können.

Zu Fuß Gehende und Fahrzeugführende werden baulich voneinander getrennt, Radfahrende und Kraftfahrzeuge werden auf der Fahrbahn und zu Fuß Gehende auf dem Gehweg geführt. Dies trägt dem hohen Aufkommen zu Fuß Gehender bei überwiegender Aufenthalts- bzw. Einkaufsfunktion Rechnung und sichert gleichzeitig die Erreichbarkeit von Handel und Gastronomie mit dem Kfz.

In der Pontstraße umfasst der Planungsvorschlag

Fußverkehr

südliche Straßenseite: deutlich breitere Gehwege (Breite leicht variierend, da es sich um die Bestandsbreite des Gehwegs zzgl. der Breite des nicht benutzungspflichtigen Radweges handelt),

nördliche Straßenseite: Beibehaltung der Gehwegbreite zzgl. Aufweitungen/Gehwegnasen durch Inanspruchnahme der Flächen des ruhenden motorisierten Individualverkehrs,

Radverkehr

im Sinne des beschlossenen Radhauptnetzes muss eine untergeordnete Verbindung geschaffen werden, die insbesondere die Ziel- und Quellverkehre des Viertels bedient. Für Hauptverbindungen des Radverkehrs sind parallele Nebenachsen zu betrachten. Daher wird eine geschwindigkeitsverträgliche Führung im Mischverkehr unter Öffnung der Einbahnstraße ab Friesenstraße vorgeschlagen. Dazu wird eine ausreichend breite Fahr-bahn, die die Einhaltung des gesetzlich definierten Mindestüberholabstandes von Kfz zu Radverkehr beim Überholen/Überholtwerden ermöglicht, vorgesehen. Separate Radverkehrsanlagen werden nicht eingeplant.

Begrünung

vorhandene Bäume sollen, soweit möglich, in ihrem Beet belassen werden, ggf. Verbreiterung vorhandener Beete,

Neupflanzung von Bäumen in leeres Baumfeld,

Anlage zusätzlicher neuer Baumfelder nach Abstimmung mit der Regionetz (die Umsetzbarkeit der im Lageplan dargestellten Baumstandorte ist noch nicht final geklärt),

Schutz der Beete vor Überlaufen durch Stadtmobiliar/Bänke/Sitzgelegenheiten,

Aufenthaltsqualität

eine verträgliche Geschwindigkeit steigert die Aufenthaltsqualität,

flächenhaft verbesserte Querbarkeit für den Fußverkehr aufgrund der reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit,

Vergrößerung der Flächen für Außengastronomie und Flanieren/Kommunizieren/Verweilen,

Angebot von Bänken als Elemente zur Förderung des konsumfreien Aufenthaltes,

mehr Grün, verbesserte Luftqualität bzw. Schatten und Kühlung im Sommer,

attraktive Gestaltung der Seitenräume durch einen einladenden einheitlichen Bodenbelag im Seitenraum (Entfernung des trennend wirkenden alten roten Radwegpflasters)

Motorisierte Verkehrsmittel (Kfz und ÖPNV)

Gewährleistung des Einrichtungsverkehrs,

stadtverträgliche zulässige Höchstgeschwindigkeit,

Wirtschaftsverkehr (Liefers&Laden/Taxi)

Beibehalten und Verbreiterung von Flächen für Taxen und zum Liefern und Laden,

ruhender MIV

wird reduziert aufgrund anderer Nutzungsansprüche

Es wird ein verträgliches Geschwindigkeitsniveau des Fahrverkehrs angestrebt. Dies zählt positiv auf die Belange des verweilenden und durchquerenden Fußverkehrs ein, berücksichtigt die Interessen des anliegenden Einzelhandels/der anliegenden Gastronomie in Bezug auf die Besucherfrequenz und trägt dem Charakter der Pontstraße Rechnung. Damit werden die Menschen in ihrer Möglichkeit gestärkt, den öffentlichen Raum zu nutzen und sich dort aufzuhalten. Dies entspricht dem heute in der Pontstraße bereits ablesbaren Bedürfnis der Menschen.

Radverkehr stellt an diesen Abschnitt das grundsätzliche Erfordernis, stadtein- und -auswärts sicher und komfortabel fahren zu können. Im Radhauptnetz der Stadt Aachen ist diese Strecke als „Verbindung“ (niedrigste Funktionsstufe des Hauptnetzes) enthalten. Aufgrund der vielfältigen Ziele in der Pontstraße muss Radverkehr mitgedacht und geregelt werden.

MIV und ÖPNV haben gleichermaßen das Bedürfnis, diesen Abschnitt weiterhin im Einrichtungsverkehr nutzen zu können.

Überlegungen für eine mit dem Radentscheid konforme Planung

Die Verwaltung hat auch geprüft, wie eine Planung aussehen müsste, die die Ziele des Radentscheids für die Pontstraße berücksichtigt und eine stärker radverkehrsorientierte Planung vorsieht (u.a. bauliche Trennung des Radverkehrs auf Radverkehrsanlagen mit 2,30 m nutzbarer Breite). Das Ergebnis ist für einen exemplarischen Ausschnitt dargestellt (s. **Anlage 2**).

Gemäß StVO § 45 1c-d sind Schutzstreifen und benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen in Tempo 30-Zonen unzulässig.

Entsprechend hätte eine durch Einrichtung von Radverkehrsanlagen stärker radverkehrsorientierte Planung nachfolgende Konsequenzen:

- die Tempo 30-Zone könnte nicht beibehalten werden,

- Fußverkehr: Beibehaltung der Gehwegbreiten im Bestand (2,90 m bzw. 3,40 m),

- Radverkehr

 - Führung stadteinwärts entgegen der Einbahnstraße auf einer benutzungspflichtigen, baulich geschützten Radverkehrsanlage,

 - Führung stadtauswärts auf einer benutzungspflichtigen, markierten Radverkehrsanlage mit Sicherheitstrennstreifen zum liefernden und ladenden Verkehr bzw. Taxistand.

- Begrünung

 - alle vorhandenen Bäume auf der südlichen Straßenseite entfallen,

 - vorhandene Bäume auf der nördlichen Straßenseite bleiben erhalten,

 - zusätzliche Bäume werden nicht vorgesehen, um das hier zwingend erforderliche Liefern und Laden der anliegenden Gastronomie sowie Taxiverkehr weiterhin zu ermöglichen, da dieses auf der südlichen Straßenseite entfallen musste

- Aufenthaltsqualität

 - keine Vergrößerung der Flächen für Außengastronomie und Flanieren/Verweilen,

 - kein Angebot von Bänken,

 - weniger Grün (Wegnahme auf südlicher Straßenseite)

- Motorisierte Verkehrsmittel (Kfz und ÖPNV)

 - Gewährleistung des Einrichtungsverkehrs,

- Wirtschaftsverkehr (Liefern&Laden/Taxi)

 - auf nördlicher Straßenseite,

 - ruhender MIV entfällt.

Weitere Varianten mit (nicht) benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen wurden geprüft und verworfen, da diese sich nicht mit den Ansprüchen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Pontstraße vereinbaren lassen.

5 Kosten und Finanzierung

Die Kosten werden bei weiterer Ausdetaillierung der Planung für den Planungs- und Ausführungsbeschluss dargestellt und entsprechend in den Haushalt eingeplant.

Eine bestandsorientierte Variante wird dabei günstiger sein als eine Variante, bei der umfangreiche Umbauarbeiten z.B. durch Verschiebung der Bordlage vorgesehen werden.

6 Abwägung

Die Verwaltung favorisiert eine Planung mit Fokus auf Aufenthaltsqualität, die Belange des Fußverkehrs, der Begrünung und der Gastronomie inkl. des Belangs des Lieferns- und Ladens.

Sie erfüllt in zeitgemäßer und zukunftsfähiger Form die inhaltlichen und wirtschaftlichen Anforderungen, indem sie

- der starken Fußverkehrsfrequenz und der Aufenthaltsqualität (Kombination aus Verweilangeboten und zusätzlicher Begrünung) die höchste Priorität einräumt,

- Radverkehr im Einklang mit den Vorgaben der StVO vorsieht und sichert,

- das aufgrund der hohen gastronomischen Dichte erforderliche Liefern und Laden sicher, stadtverträglich und bedarfsorientiert vorsieht,

- für den MIV und den ÖPNV weiterhin die durchgängige Befahrbarkeit in angemessenem Geschwindigkeitsniveau gewährleistet und ein verträgliches und sicheres Miteinander mit dem Radverkehr ermöglicht,

- eine verträgliche Geschwindigkeit vorsieht. Aufgrund der niedrigen Differenzgeschwindigkeit zwischen Motorisierten und nicht Motorisierten wird sie den in der Pontstraße herrschenden Belangen gerecht und trägt zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden bei.

7 Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung steht im ständigen Austausch mit der Regionetz GmbH, um die Arbeiten im Untergrund mit den anstehenden Arbeiten an der Stadt an der Oberfläche weiterhin bestmöglich abzustimmen.

Einen entsprechenden Beschluss vorausgesetzt wird die Verwaltung auf Grundlage der vorgestellten Planung eine Beteiligung der Bürger*innen sowie der ansässigen Gewerbetreibenden und sonstigen Anliegenden und Anwohnenden vornehmen.

Mit den Ergebnissen der Beteiligung wird dann eine Vorlage zum Planungsbeschluss in die politischen Gremien eingebracht. Nach Erstellung der Ausführungsplanung sowie Ausführungsbeschluss, erfolgt dann im Anschluss an die Arbeiten der Regionetz die städtische Baumaßnahme in der Pontstraße. Für einen möglichst nahtlosen Anschluss an die Arbeiten der Regionetz ist ein zügiges Fortschreiten dieses Prozesses erforderlich

Anlage/n:

1 - Anlage_1_Planungsvorschlag_Fokus_Aufenthaltsqualitaet_20250610 (öffentlich)

2 - Anlage_2_Radentscheid (öffentlich)

3 - Anlage_3_Schnitte_vorlage_pontdriesch-ponttor_20250610 (öffentlich)

4 - Anlage_4_Zaehlung_Pont_Saar_Malteser_20241107 (öffentlich)