

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0730/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 13.07.2023
		Verfasser/in: Dez. III/FB61/300
Protected Bike Lane in der Saarstraße: Evaluation der temporären Verkehrsfreigabe		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
09.08.2023	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
24.08.2023	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht zur Auswertung des Verkehrsversuches in der Saarstraße zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss die Verstetigung der Verkehrssituation in der Saarstraße zu beschließen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht zur Auswertung des Verkehrsversuches in der Saarstraße zur Kenntnis und beschließt die Verstetigung der Verkehrssituation in der Saarstraße.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1 Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)

Investive Auswirkungen	Ansatz 2023	Fortgeschrieb ener Ansatz 2023	Ansatz 2024 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2024 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	2.184.600,32*	2.184.600,32	2.400.000	2.400.000	0	0
Ergebnis	2.184.600,32	2.184.600,32	2.400.000	2.400.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

PSP-Element 4-120102-986-6 Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2023	Fortgeschrieb ener Ansatz 2023	Ansatz 2024 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2024 ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	511.360,11**	511.360,11	360.000	360.000	0	0
Abschreibungen	841.883,47***	841.883,47	750.000	750.000	0	0
Ergebnis	1.353.243,58	1.353.243,58	1.110.000	1.110.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

*Haushaltsansatz 2023 i.H.v. 800.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2022 i.H.v. 1.384.600,32 €

**Haushaltsansatz 2023 i.H.v. 120.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2022 i.H.v. 391.360,11 €

***Haushaltsansatz 2023 i.H.v. 250.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2022 i.H.v. 591.883,47 €

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 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 Maßnahme wirkt sich positiv auf den Klimaschutz aus. Durch das Anlegen einer breiteren, regelkonformen Radverkehrsanlage wird die Verkehrssicherheit der Radfahrer*innen erhöht und es werden mehr Verkehrsteilnehmer*innen zum Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad bewegt werden können.

Erläuterungen:

Aufgrund der Bauarbeiten und der daher notwendigen Vollsperrung der Ludwigsallee wurde eine Umleitung über die Saarstraße im Beidrichtungsverkehr eingerichtet. Rad- und Fußverkehr wurden zunächst auf einer gemeinsamen Fläche im Seitenraum der Saarstraße geführt. Das hat zu vielen Problemen und insbesondere zu Konflikten für den Fußverkehr geführt, sodass diese Führung zurückgenommen wurde. Daher sollte hier dauerhaft das Separationsprinzip angewendet werden. Hierzu wurde der Parkstreifen zwischen Veltmanplatz und Sandkaulstraße aufgehoben und der nun verfügbare Raum zur Einrichtung einer baustellenbedingten Protected Bike Lane (PBL) genutzt. Der fließende Kfz-Verkehr wurde dadurch im Rahmen der bestehenden einspurigen Baustellenregelung nicht anders beeinträchtigt als bei der ursprünglichen Führung.

Mit Abschluss der Bauarbeiten und der Verkehrsfreigabe der Ludwigsallee am 09.05.2022 wurde auch die Umleitung über die Saarstraße zurückgebaut. Der fließende Kfz-Verkehr sollte, wie zuvor auf zwei Spuren in Richtung Knoten Bastei fließen. Für die Führung des Radverkehrs waren Radfahrstreifen im Bestand vorhanden. Bei dieser Führung fehlten jedoch die Sicherheitstrennstreifen, was die Gefahr von sogenannten „Dooring-Unfällen“ erhöht und straßenverkehrsrechtlich nicht mehr zugelassen ist. Aufgrund der positiven Erfahrungen der Radfahrenden mit der baustellenbedingten PBL hat die Fraktion Die Grünen am 17.03.2022 einen Antrag zur temporären Umgestaltung der Saarstraße gestellt. Danach sollte die Verwaltung eine provisorische radentscheid-konforme Radverkehrsinfrastruktur nach dem Abschluss der Bauarbeiten in der Ludwigsallee prüfen und einrichten. In einer Mitteilung der Verwaltung für den Mobilitätsausschuss am 28.04.2022 wurde die Fortführung des provisorischen Radfahrstreifens nach dem Ende der Baustelle bekannt gegeben, die bis zu einer dauerhaften Umgestaltung Bestand haben soll. Die 55 Parkplätze – davon 36 im Bereich des Veltmanplatzes (Bewohnerparkzone P) und 19 direkt vor der Wohnbebauung Saarstraße Hausnr. 72 bis 88 (Bewohnerparkzone B) – stehen zugunsten der Radverkehrsanlage weiterhin nicht zu Verfügung, damit ein sicheres und komfortables Radfahren in der Saarstraße ermöglicht werden kann. Die Gefahrensituation für den Radverkehr wurde mit der PBL aufgelöst und die Verkehrssicherheit erhöht.

Das Einrichten von geschützten Radverkehrsanlagen im Straßenraum ist nicht zuletzt durch den Radentscheid ein wichtiger Beitrag zur Mobilitätswende und langfristig betrachtet eine Möglichkeit die Sicherheit der Radfahrenden zu erhöhen und somit den Radverkehr attraktiver zu gestalten. Durch „Umsteiger“ vom Pkw auf das Fahrrad werden die notwendigen und politisch gewünschten CO₂ – Einsparungen erreicht. Auf diese Weise können alle von dem Plus an Komfort und Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr profitieren.

Dennoch soll es weiterhin möglich sein, dass Anwohnende der Saarstraße mit eigenem PKW ihre Wohnhäuser in zumutbarer Entfernung erreichen können. Dies ist durch die Parkmöglichkeiten in den Einmündungsbereichen der Nebenstraßen sowie den Nebenstraßen der Saarstraße gegeben. Der Verkehrsfluss auf der Saarstraße wird somit erhalten und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden gewährleistet.

Evaluation des provisorischen Radfahrstreifens

Bei der derzeitigen Führungsform auf der Saarstraße handelt es sich noch um eine temporäre Verkehrsfreigabe. Sie wurde gemäß Mitteilung der Verwaltung vom 28.04.2022 im Mai 2022 umgesetzt. Der provisorische Radfahrstreifen ist eine gute und kostengünstige Möglichkeit, ohne sofortigen grundhaften Umbau dem Radverkehr mehr Raum als bisher zur Verfügung zu stellen und gleichzeitig die Auswirkungen auf die anderen Verkehrsträger zu beobachten. Die temporäre Verkehrsfreigabe ist zeitlich begrenzt und wurde evaluiert. Dazu haben zwischenzeitlich verschiedene verkehrsrelevante Dienststellen die Verkehrssituation auf der Saarstraße beobachten können. Die Erfahrungen sind im Evaluationsbericht zusammengetragen (s. Anlage 2)

Im Ergebnis wird eine erfolgreiche Durchführung der temporären Verkehrsfreigabe festgestellt. Die befragten Abteilungen, Fachbereiche, verkehrsrelevanten Dienststellen und Personen vor Ort haben die PBL sehr überwiegend als gut und die Verkehrssicherheit erhöhend bewertet. Aufgrund des positiven Ergebnisses empfiehlt die Verwaltung die Verstetigung der Verkehrssituation in der Saarstraße. Die geschützte Radverkehrsanlage bietet aufgrund ihrer Breite die Möglichkeit, den Radverkehr sicher und komfortabel zu führen. Auch der Fußverkehr wird dadurch geschützt und die Verkehrsarten des Umweltverbundes werden entsprechend gefördert. Die sichere Schulwegverbindung zur Schule am Lousberg wird aufrechterhalten. Aus dem provisorischen und temporären Radfahrstreifen wird eine dauerhafte, geschützte Radverkehrsanlage. Um der Müllentsorgung einen besseren Betriebsablauf zu ermöglichen, werden die vier letzten Leitschwellenelemente in der Saarstraße vor dem Knoten Bastei entfernt.

Kosten & Finanzierung

Die temporäre und sichere Führung des Radverkehrs auf der Saarstraße wird durch bauliche Protektionselemente ermöglicht. Für die temporäre Verkehrsfreigabe wurden gelbe Leitschwellen mit Mini-Baken verwendet. Diese wurden nach der Baustellenführung von der Stadt Aachen gekauft und sind fest im Boden verankert. Die Kosten für die Übernahme der gebrauchten Leitschwellen inkl. teilweiser Erneuerungen und Montage in der Saarstraße lagen 2022 bei ca. 27.500 €. Hinzu kommen Kosten in Höhe von rund 28.500 € für die Demontage (Rückbau) der Leitschwelle, die auch 2022 notwendig war, um die Leitschwelle von der Mittellage zur Trennung des Gegenrichtungsverkehrs auf die Seitenlage als Trennelement zwischen motorisiertem Verkehr und Radverkehr zu realisieren. Inklusiv kleiner Fräsarbeiten ergaben sich im Jahr 2022 rund 60.500 € zur Herstellung einer verkehrssicheren Führung.

Für die Verstetigung der Verkehrssituation sollen diese gelben Leitschwellen ausgetauscht werden. Um den dauerhaften Charakter der geschützten Radverkehrsanlage zu unterstreichen, werden weiße Leitschwellen mit Mini-Baken in der Saarstraße installiert. Die Kosten für den Austausch der gelben in weiße Leitschwellen betragen ca. 55.000 €.

Die Mittel stehen im PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1/4-120102-986-6 „Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)“ zur Verfügung.

Empfehlung

Eines der wichtigsten übergeordneten Ziele der Stadt Aachen ist 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. Um dieses ambitionierte Ziel erreichen zu können, müssen auch und vor allem im Verkehrs- und Mobilitätsbereich Reduzierungen beim Ausstoß von klimaschädlichen Emissionen erreicht werden. Dazu ist eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und ein Umstieg auf die Verkehrsarten des Umweltverbundes erforderlich. Um die Mobilität nachhaltiger zu gestalten, bedarf es klimaschonender, sozial verträglicher und ökonomisch tragfähiger Lösungen. Die dafür erforderliche Stärkung der Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fuß, Rad und ÖPNV) wird in allen anstehenden Planungen angestrebt.

Der nordwestliche Teil des Alleinrings wurde und wird derzeit im Sinne des Umweltverbundes weiter überplant. Teilbereiche wie die Ludwigsallee wurden bereits umgebaut. Für andere Teilbereiche sind bereits Beschlüsse gefasst, die teilweise langfristig (Monheimsallee in Fahrtrichtung Bastei, Ludwigsallee zwischen Lousbergstraße und Ponttor) und teilweise für eine Übergangszeit (Pontwall, Turmstraße (wird in gleicher Sitzung behandelt)) gelten sollen. Auch für die Saarstraße soll noch eine Dauerlösung mit baulicher Anpassung geplant werden. Allerdings wird diese aufgrund der vielfältigen Planungen und Baumaßnahmen in diesem Bereich noch einige Jahre auf sich warten lassen.

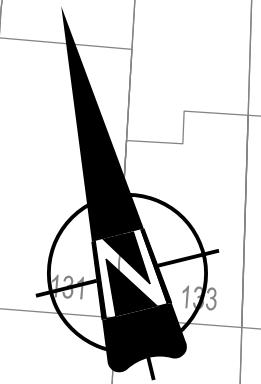
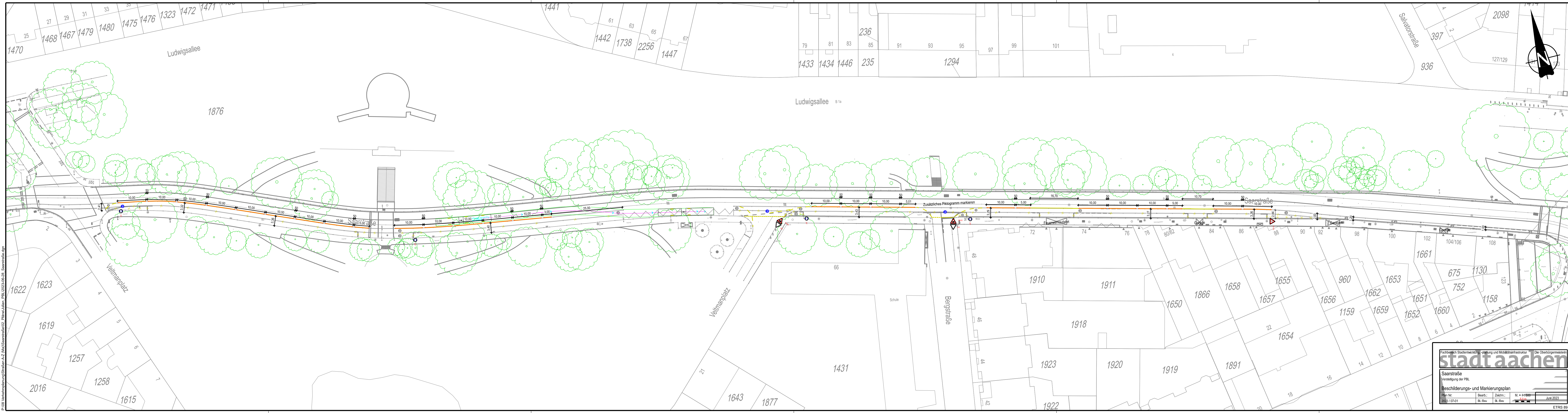
Aus diesem Grund empfiehlt die Verwaltung die Verstetigung der geschützten Radverkehrsanlage auf der Saarstraße zugunsten der Verkehrssicherheit und der Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes. Die Protected Bike Lane (PBL) soll weiterhin mit Leitschellen mit Mini-Baken ausgestattet werden. Die derzeit vorhandenen gelben Elemente werden entsprechend gegen neue, weiße Leitschwellen ausgetauscht. Die notwendige Unterhaltung der Leitschwelle erfolgt bis zur Umsetzung einer dauerhaften Umgestaltung der Saarstraße.

Anlage/n:

Anlage 1 – Planung Saarstraße

Anlage 2 – Evaluationsbericht

Anlage 3 – Verkehrszählung Saarstraße 27.04.2023



P:\08_Verkehrsplanung\Straßen_AZ_Ma\1\Saarstraße02_Plan\Julian_PBL\2023-06-28_Saarstraße.dgn

Fachbereich Stadtentwicklung - Planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin

stadt aachen

Saarstraße
Verstärkung der PBL

Beschleierungs- und Markierungsplan

Plan Nr.:	Bearb.:	Zeichn.:	M. = 1:4'000
2023/07-01	El. Bau	El. Bau	Juni 2023

ETRS 89



Evaluation Saarstraße

Auswertung des Verkehrsversuchs;
PBL auf der Saarstraße

April 2022 bis August 2023

Zahlen und Fakten

Test- und Beobachtungszeitraum: April 2022 bis August 2023

Rückmeldungen aus den Dienststellen

4 Unfälle, ohne Zusammenhang mit
den Leitschwellen der PBL

Beeinträchtigungen für Feuerwehr,
Winterdienst/Stadtreinigung,
Abfallwirtschaft und ASEAG



6,2 % Radverkehrsanteil im April 2023
* 1,3 % im Februar 2014

Reaktionen

Eingaben per Mail **4**

Rückmeldungen aus dem Mängelmelder,
von Veranstaltungen und
der Schule am Lousberg

überwiegend

positiv

Evaluation der baulich geschützten Radverkehrsanlage („*protected bike lane*“ - PBL) auf der Saarstraße

1. Eckdaten

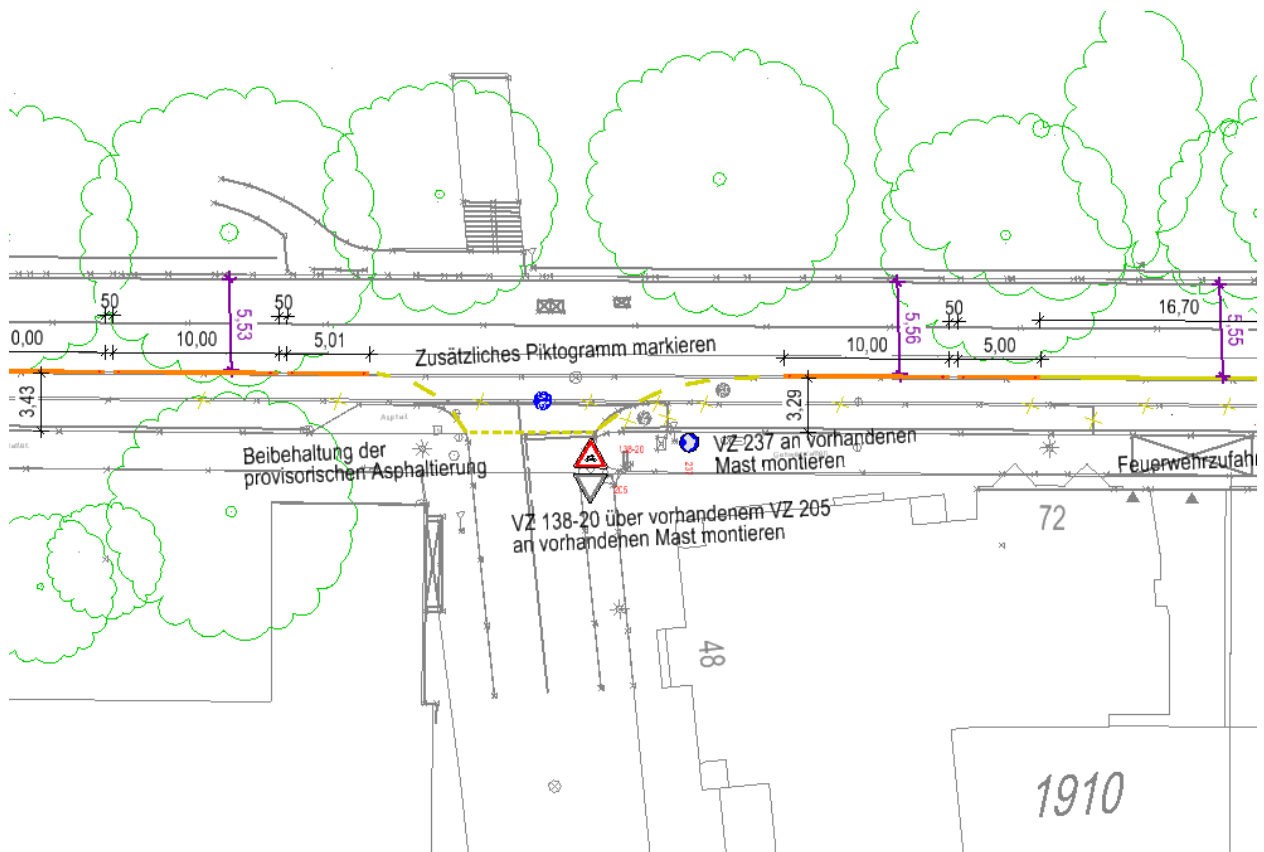
- Zeitraum der Erprobung der Protected Bike Lane: seit dem 28.04.2022
- baulich geschützte Anlage für den Radverkehr im Abschnitt der Saarstraße zwischen Lousbergstraße/Veltmanplatz und der Saarstraße vor Hausnummer 90/92
- davor und danach schließen teilweise nicht richtlinien-konforme Radfahrstreifen an die PBL an
- befahrbare Breite: zwischen 3,26 m bis 3,43 m
- Verschmälerung der PBL im Bereich der Saarstraße ab Hausnummer 88 von 3,26 m auf 2,70 m bis 2,00 m, danach folgt ein Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,00 m bis 1,00 m ohne bauliche Protektion am Knoten Bastei
- Länge: ca. 400 m, unterbrochen im Bereich
 - des signalisierten Fußgängerüberwegs auf Höhe des Veltmanplatzes / Treppenanlage
 - der Fahrbahnrandhaltestelle Veltmanplatz
 - der Einmündung Veltmanplatz
 - der Einmündung Bergstraße
 - der Feuerwehrezufahrt (Saarstraße Hausnummer 72 und 74)
 - Garagenzufahrt (Saarstraße Hausnummer 84)
- Breite des überbreiten Fahrstreifens neben den baulichen Trennelementen. Die Leitschwellen wurden bewusst auf vorhandene Markierungen gesetzt, um möglichst keine Auswirkung auf die bestehenden Fahrstreifen zu haben.

Bauliche Mittel:

Leitschwelle mit Mini-Baken (1000 mm x 275 mm x 95 mm)

- Material: Recycling-Kunststoff
- Fixierung: mittels Verschraubung mit dem Boden verankert
- Die Protektionselemente sind 10 m lang und wurden mit einer Lücke von 0,50 m installiert, aufgrund der Nutzung der vorhandenen Straßenentwässerung
- Die Leitelemente wurden auf der bestehenden gestrichelten Radfahrstreifenmarkierung aufgesetzt
- vier VZ „Radweg“ (237) an den vorhandenen Masten jeweils nach den Einmündungen montiert
- VZ „Achtung Radverkehr“ (138-20) über den vorhandenem VZ „Vorfahrt gewähren“ (205) an vorhandenem Mast in der Einmündung Veltmanplatz und Bergstraße montiert

- ein VZ „Einseitig verengte Fahrbahn“ (121-20) Größe 1 an den vorhandenen Leuchtmast auf Höhe der Hausnummer 88 montiert
- drei Piktogramme VZ „Radweg“ (237) auf dem Radweg nach der Einmündungen Veltmanplatz, in der Furt der Einmündung Veltmanplatz und in der Furt der Einmündung Bergstraße markiert



Ausschnitt aus dem Lageplan Saarstraße, hier Einmündung Bergstraße





Saarstraße: temporäre Führung, Leitschwellen mit Mini-Baken für die Protected Bike Lane

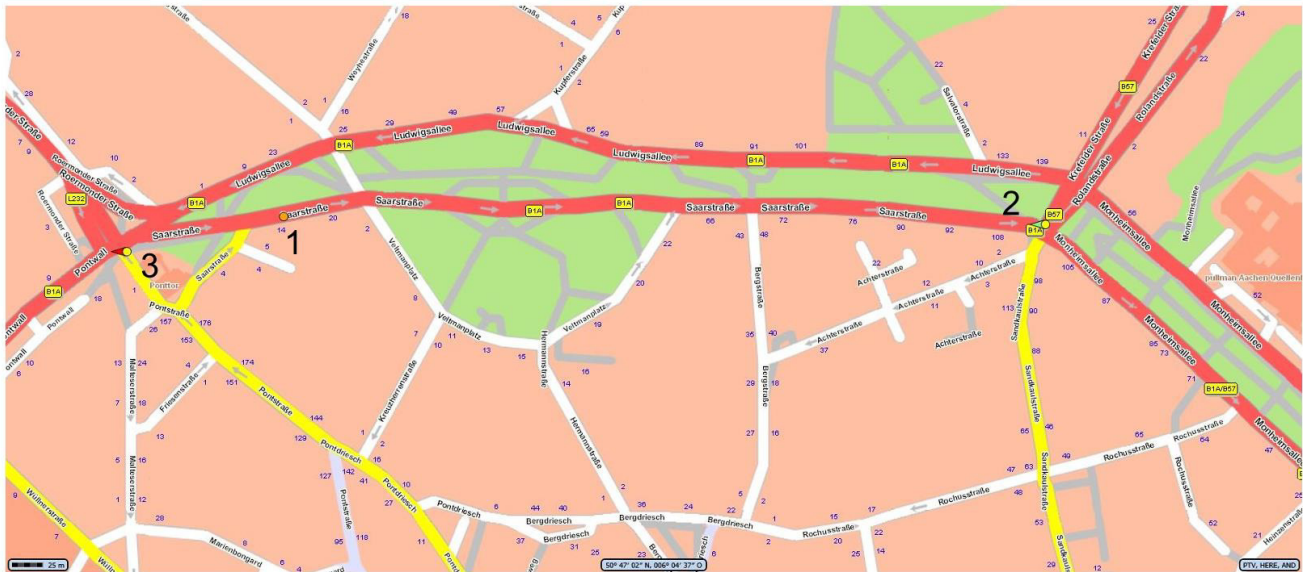
2. Installation

Die Installation der Leitschwellen umfasste Baustellenabsicherung/Fahrstreifenspernung, Demarkierung, Markierung, Verschiebung der Leitschwellen sowie die Ergänzung oder Wegnahme von Piktogrammen und Beschilderung.

3. Rückmeldung der Polizei

Im Rahmen der Evaluation wurde auch die Polizei befragt sowie die Unfallstatistik für den Versuchszeitraum eingeholt. Die Auswertung der polizeilichen Unfallstatistik zwischen dem 01. April 2022 und dem 27. April 2023 ergab drei Unfälle der Kategorie 3 (Unfall mit Leichtverletzten). Dabei ereigneten sich zwei Unfälle des Typs 2 (Abbiegeunfälle) sowie ein Unfall des Typs sechs (Unfall im Längsverkehr). Jeweils ein Personenkraftwagen stieß mit einem Fahrradfahrenden, einem Zufußgehenden und einem Bus zusammen. Die Unfälle lassen sich dabei auf folgende Ursachen zurückführen: Ungenügender Sicherheitsabstand, Fehler beim Abbiegen nach rechts, falsches Verhalten gegenüber Fußgängern beim Abbiegen, Sonstige Ursachen. Die Polizei versicherte, dass keiner der Unfälle in Zusammenhang mit den Leitschwellen stand.

Darüber hinaus macht die Steckkarte der Polizei deutlich, dass die Unfälle vor oder nach der baulichen Protektion stattgefunden haben. Im Abschnitt der baulich geschützten Radverkehrsanlage ereigneten sich keine Unfälle.



Steckkarte der Polizei, VU Kat. 1-4, 01.04.2022 bis 27.04.2023

4. Beobachtungen des FB 61/300 und Erkenntnisse aus der Verkehrszählung vom 27.04.2023

- Im Kontext der Maßnahme konnte keine gravierende Beeinträchtigung des Verkehrsflusses des motorisierten Verkehrs festgestellt werden.
- Aufgrund des Abrisses und Neubaus der Brücke Turmstraße hat sich die Verkehrssituation und das Verkehrsaufkommen auf dem Alleenring und in der gesamten Stadt verändert, so auch auf der Saarstraße. Das führt zu einem veränderten Verkehrsaufkommen. Diese Veränderung macht sich insbesondere im motorisierten Individualverkehr deutlich
- Die aktuelle Zählung der Saarstraße im Bereich der gesicherten Fußverkehrsquerung auf Höhe des Veltmanplatzes ergab einen gesteigerten Radverkehrsanteil von 6,2 Prozent.
- Insgesamt querten 645 Personen am 27.04.2023 zwischen 7 und 19 Uhr die Saarstraße an der gesicherten Quermöglichkeit.
- Der Schwerverkehrsanteil entspricht 3,1 Prozent

Beobachtung zu Schulbeginn am 16.05.2023, 7 bis 9 Uhr

- Am 16.05.2023 konnte zwischen 7 bis 9 Uhr beobachtet werden, dass vor Schulstart im Haltestellenbereich eine jugendliche Person aus dem Auto gelassen wurde. Zwei weitere Autos haben ebenfalls im Bereich der Haltestelle gehalten und dort die Grundschul Kinder rausgelassen.
- Kurz nach Schulbeginn konnte ein Auto beobachtet werden, welches rechts der Kreuzung auf dem Radweg, innerhalb der PBL, gehalten und das Kind zur Schule gebracht hat.
- Die meisten Kinder wurden in der Straße Veltmanplatz abgesetzt, in der Nähe des Tores vor der Schule, die PBL auf der Saarstraße wurde dazu nicht genutzt.

5. Rückmeldungen der ASEAG

Die ASEAG befragte u.a. das Fahrpersonal der Linien 3B, 13B und 30, welche die Saarstraße und die Haltestelle Ehrenmal/Lousberg befahren. Die Antworten werden im Folgenden zitiert:

„Grundsätzlich ist die Führungsform angenehmer, da auch der ÖPNV nicht mit aufgehenden Türen rechnen muss und durch den Entfall der Parkplätze weniger Störungen durch Parkvorgänge entstehen.

Durch die enorme Breite (Parkstreifen und Radverkehrsanlage) konnte im Rahmen des Verkehrsversuches kein Vorteil für den ÖPNV an den Haltestellen erreicht werden. Diese war weiterhin eine Busbucht. Bei dauerhafter Einrichtung sollte hier unbedingt eine Fahrbahnrandhaltestelle angelegt werden, um auch hier für den ÖPNV eine Verbesserung zu erreichen.

Die heutigen Fahrstreifen verfügen nicht über ein optimales Maß. Insbesondere vor dem Knoten Bastei wird auch der linke Fahrstreifen von größeren Fahrzeugen befahren. Diese ragen dann aber teilweise in den rechten Fahrstreifen hinein. Eine Fahrstreifenbreite von 3,25 (Optimal 3,50 m) würden eine deutliche Verbesserung darstellen.

[...] In der Haltestelle Ponttor in der Saarstraße wird der Radverkehr heute noch durch die Haltestelle geführt. Evtl. kann hier im Rahmen zukünftiger Planungen ebenfalls eine Verbesserung in Form einer rückseitigen Führung erreicht werden.“

6. Rückmeldungen des Stadtbetriebs (Abfallwirtschaft und Stadtreinigung – E18)

Der Aachener Stadtbetrieb mit dem Geschäftsbereich Abfallwirtschaft und Stadtreinigung befragt das Fahrpersonal der Abfallsammlung. Die Rückmeldungen aus den Abteilungen werden im Folgenden zitiert:

„[...] Wir haben zwischenzeitlich mit unserem Fahrpersonal der Abfallsammlung gesprochen und haben Feedback für Sie zusammengefasst. Die PBL, wie Sie derzeit ausgeführt ist, macht für die Abfallsammlung keine Probleme. Grundsätzlich ist es so, dass wir im Zuge unserer kommunalen Aufgabenerfüllung die PBL bzw. generell Fahrradwege befahren dürfen und dies zur Abfallsammlung auch tun. Daher ist die PBL bzw. die Fahrspur dann sehr eng, aber das Befahren für uns möglich. Während der Abfallsammlung gab es bisher keine kritischen "Begegnungen" zwischen Radfahrern, Mülltonnen und unseren Mitarbeitern bzw. Fahrzeugen.“

„Bei der gestrigen Leerung in der Saarstraße (11.05.2023) haben wir Sammlung begleitet und dabei folgende Punkte feststellen können:

1. Wenn das Abfallsammelfahrzeug auf der rechten Fahrspur fährt, kann kein Bus oder größeres Fahrzeug auf der linken Fahrspur vorbeifahren oder überholen. Dadurch kann sich die Rückstaulänge erhöhen, besonders zwischen Bergstraße und Sandkaulstraße.
2. Das Abfallsammelfahrzeug muss von der Bergstraße aus in die Saarstraße abbiegen und direkt auf die Radspur fahren, da in der Saarstraße mehrere Container geladen werden müssen. Die Container lassen sich nicht über die Leitschwelle ziehen/rollen.
3. Ab Hausnummer 88 wird die Leitschwelle/ Radspur verengt. In diesem Bereich sollen am besten 3-4 Segmente von Leitschwellen rausgenommen werden (siehe Foto Saarstraße 1), damit das Abfallsammelfahrzeug ohne Hindernis auf der Fahrspur einordnen kann (siehe Foto Saarstraße 4). Hierzu bitte ich Sie in der Neuplanung zu berücksichtigen und umzusetzen.
4. Die umfahrbaren Poller (die Ausführung wie in der Saarstraße) sind grundsätzlich in Ordnung. Was auch berücksichtigt werden muss, sind Beschädigung von Pollern und Belastung am Unterbau des Abfallsammelfahrzeuges, da wir mehrmals am Leerungstag da drüberfahren. Aber die Ausführung von (umfahrbaren) Poller wie am Neumarkt wäre sehr problematisch.“

Anmerkung des FB 61/300: Die schmale PBL im Bereich der Saarstraße ab ca. Hausnummer 88 stellt eine Herausforderung dar, da die Müllfahrzeuge diesen Bereich nicht mehr befahren können. Die PBL muss mind.3,05

m breit sein, um sie nutzen zu können. In diesem Bereich nutzt die Abfallwirtschaft die Fahrbahn und muss die Mülltonnen über die Leitschwellen fahren/heben, um sie leeren zu können.



7. Rückmeldungen der Feuerwehr

Die Feuerwehr hatte keine Beeinträchtigungen durch die PBL in der Saarstraße. Die gewählten Protektionselemente in Form von Leitschwellen sind aufgrund ihrer Höhe von 8 cm im Notfall über- bzw. befahrbar, ohne Schaden am Fahrzeug zu verursachen. Die erhaltene zweispurige bzw. überbreite Fahrbahn in der Saarstraße ermöglichte das Bilden einer Rettungsgasse. Auch hier wies die Feuerwehr darauf hin, dass die Protektionselemente im Notfall vom Kfz-Verkehr überfahren werden können, um dem Rettungsfahrzeug genügend Raum zur Verfügung zu stellen.

Anmerkung des FB61/300: Durch das Überfahren der Leitschwellen gehen diese kaputt. Andere bauliche Protektionselemente, wie beispielsweise Flexpoller, sind für ein Überfahren durch Rettungsfahrzeuge gebaut und werden derzeit im Aachener Stadtraum und bei entsprechenden Planungen eingeplant und verwendet. Diese sind mit der Feuerwehr abgestimmt und stellen ebenfalls keine Beeinträchtigung für die Rettung dar.

8. Rückmeldung des Stadtbetriebs (Stadtreinigung/Winterdienst – E18)

Der Aachener Stadtbetrieb mit dem Geschäftsbereich Logistik, Stadtreinigung und Winterdienst befragt das Fahrpersonal des Winterdienstes. Die Rückmeldungen aus der Abteilung werden im Folgenden zitiert:

„[...] so wie der Zustand Saarstraße Radweg jetzt ist, ist er für uns sehr gut zu reinigen und im Winterdienst zu bedienen. Eine eventuelle Verbesserung wäre, wenn am Ende Ecke Sandkaulstraße es zu keiner Verengung kommen würde da dieser nur schlecht zu reinigen bzw. im Winter zu bedienen ist.“

Anmerkung des FB 61/300: Für den Winterdienst und die Stadtreinigung gelten in diesem Fall die gleichen Bedingungen, wie für die Abfallwirtschaft. Höhere bauliche Elemente werden aufgrund der besseren Sichtbarkeit bei Schnee favorisiert.

9. Rückmeldung des Stadtbetriebs (Straßenunterhaltung und Brückenbau – E18/5)

Der Aachener Stadtbetrieb mit dem Geschäftsbereich Straßenunterhaltung und Brückenbau empfand die Einrichtung der PBL als unproblematisch. Durch die geschützte Radverkehrsanlage sind keine Einschränkungen für den Geschäftsbereich entstanden.

10. Rückmeldung des Fachbereich Sicherheit und Ordnung (FB 32/100)

Die Rückmeldungen des Fachbereichs Sicherheit und Ordnung werden im Folgenden zitiert:

„[...] Allerdings möchte ich noch darauf hinweisen, dass durch die bereits durchgeführten Maßnahmen dem FB 32 eine ursprünglich vorhandene Messstelle an dieser Örtlichkeit genommen wurde. Seit dem Jahr 2020 haben wir dort in FR Monheimsallee somit keine Geschwindigkeitsmessungen mehr durchgeführt. Nach wie vor haben wir dort in der Saarstraße ein entsprechendes Beschwerdeaufkommen wegen nicht eingehaltener Geschwindigkeiten, wie bereits ausgeführt, ist es uns allerdings nicht möglich, im Gegensatz zu früher, dort Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen.“

11. Rückmeldungen von der Schule am Lousberg

Die Abteilung 61/300 hat das Kollegium sowie die Eltern- und Schüler*innenschaft der Schule am Lousberg u.a. zum Bring- und Hohlverkehr der Schüler*innen, die Erfahrungen mit der PBL, zur Verkehrssicherheit und zur Erreichbarkeit der Schule befragt. Die Antworten werden im Folgenden zitiert:

„Auf den Bring- und Holverkehr hat die PBL keinen Einfluss, da die Eltern unserer Schule ihre Kinder an der Bergstraße oder am Veltmanplatz absetzen.“

„[...] Ja, die PBL mit den gelben Leitschwellen hat auf jeden Fall zur Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs beigetragen! Die Radfahrenden haben mehr Platz und zum Fußweg besteht durch die PBL ein größerer Abstand zur vielbefahrenen Straße. Das Erreichen der Schule ist unverändert geblieben, da der Eingang unserer Schule nicht auf der Saarstraße liegt.“

„[...] Ich glaube, dass jegliche deutliche Markierungen [für die Sicherheit] helfen kann. Das Verrutschen der Schwellen auf der Fahrbahn durch den Verkehr / Überfahren von LKWs etc. ist ein Nachteil, erhöht ggf. Unfälle ggf. mehr. Die Kosten bei der Wartung sind als negative Folge zu bewerten.“

„[...] Die Breite ist, für Kinder die auf dem eigenen Rad fahren, gut / angenehm. Leider bleibt es gleichzeitig trügerisch! Der Übergang/Verjüngung vor der Ampel über die Kreuzung ist für Kinder und Erwachsene heikel. [...] Es gibt Gegenverkehr von vorn von Radfahrer*innen / E-Scootern auf der PBL. Die Müllabfuhr /Paketzusteller*innen /Krankenwagen benötigen den Platz, was für die Breite der PBL spricht.“

„[...] Ich finde, dass die Stadt Aachen auf einem wirklich guten Weg ist, um das Fahren für Radfahren sicherer zu machen. Die PBL und alle markierten Strecken der Radvorrangroute tragen auf jeden Fall zu einem (gefühlten) Stück Sicherheit für Radfahrer bei.“

„Als Anwohner (Veltmanplatz) nehme ich die PBL sehr positiv wahr. Für den Bring- und Hohlverkehr sind zahlreiche Parkplätze weggefallen, was die Situation direkt vor der Schule verschlimmert. Das ist problematisch. [...] Für Kinder, die mit dem Auto kommen, wurden das Erreichen der Schule erschwert und der Verkehr am Veltmanplatz verschlimmert. Für die Kinder, die mit dem Fahrrad kommen, wird der Weg zur Schule erleichtert. Auch für Kinder, die zur Schule gehen, wird der Weg sicherer, da sich nun in Form der PBL ein Puffer zwischen Bürgersteig und Autoverkehr befindet.“

„Den Fahrradweg finde ich sehr gut, zum einen wegen der Breite und zum anderen wegen der gelben Abtrennung zu den Autospuren. Eine kleine bauliche Abtrennung gibt einem immer ein größeres Sicherheitsgefühl. Leider wird der Radweg genau an der großen Kreuzung wieder schmal und die bauliche Trennung hört auf. Hier muss man sich wieder neben die Autos quetschen. Ich traue meinem Kind auch zu den Radweg zur Schule zu nehmen.“

„Grundsätzlich eine super Idee und ich hätte sehr gerne mehr PBLs in Aachen. Der Straßenverkehr in Aachen ist aus meiner Perspektive extrem gefährlich. Wenn mein Kind Rad fährt, bin ich wesentlich entspannter, wenn es eine PBL nutzen kann.“

Seitens der Eltern- oder der Schülerschaft wurden Beschwerden hinsichtlich der weggefallenen Parkmöglichkeiten geäußert.

Hinweise für die weitere Planung in der Saarstraße:

- Tempo 30
- Fahrrad Ampel an der Bastei Kreuzung
- „Fahrrad- und Gehweg an der Bastei Kreuzung ineinander überfließen lassen bzw. die gesamte Strecke vom Ponttor bis zur Kreuzung Bastei mit einem gut markierten gemeinsam geteilten Fuß- Radweg versehen. Und die Autos / Bus / Müllabfuhr etc. benutzen die beiden Fahrbahnen mit Tempo 30.“
- „Evtl. kann man in ferner Zukunft die Unterführungen mit nutzbar machen für Radfahrer zum unterqueren der Auto Kreuzungen.“
- „Ich nutze [die PBL] im Alltag! Vor den zwei Straßen Mündungen im Umfeld der Schule sowie vor dem Bereich der Bushaltestelle, würde ich es begrüßen, wenn mehr Markierungen (Boden, Schilder etc.) auf Kinder und Radfahrer aufmerksam machen würde.“

12. Rückmeldung aus der Bevölkerung

Während des Verkehrsversuches sind verschiedene Rückmeldungen aus der Bevölkerung bei der Stadtverwaltung eingegangen. Diese sind per Mail, über den Mängelmelder oder auf Veranstaltungen wie der Jahresveranstaltung Radentscheid eingereicht worden. Insgesamt gab es vier negative Rückmeldungen per Mail sowie 1 Meldung über den Mängelmelder. Zusammenfassend behandelten die negativen Rückmeldungen das Thema Ruhender Verkehr, Parken, Laden und Liefern sowie den Zustand der gelben Markierung. Die positiven Rückmeldungen waren den Themen Verkehrssicherheit, Breite der Radverkehrsanlagen und Schnelligkeit der Umsetzung zuzuordnen.

Exemplarisch wird anonym aus den Rückmeldungen zitiert.

„Leider musste ich feststellen, dass alle Parkplätze am Veltmanplatz und in der unteren Saarstraße weggefallen sind. Statt der Parkplätze gibt es nun einen ca. 2,50 m breiten Fahrradweg und den alten Gehweg, zusammen in einer Breite von ca. 4,50 m, aber eben keine Parkplätze mehr. (Eingabe per Mail, August 2022)

„Die Saarstraße wurde sowohl von der Politik als auch von der Bevölkerung super angenommen. Da gab es einen Beschluss. Und wenn ich heute durch Aachen fahre, an den Hauptverkehrsstraßen, dann ist die Saarstraße leider eine der wenigen Orte, wo ich mich wirklich sicher fühle.“ (Jahresveranstaltung Radentscheid, März 2023)

13. Fazit des Verkehrsversuches seitens FB61/300

- Die bauliche Trennung der Verkehrsarten wurde in den Rückmeldungen grundsätzlich begrüßt und positiv bewertet
- Der Entfall der Parkstände wurde überwiegend negativ bewertet
- Die technischen Eigenschaften der Leitschwellen sind grundsätzlich zufriedenstellend. Für den temporären Charakter der PBL und aufgrund der schnellen Umsetzungsmöglichkeit wurden die Leitschwellen positiv bewertet. Des Weiteren stellt die Höhe der Leitschwellen (8 cm) eine geringe bauliche Hürde dar, zumal die Leitschwellen vom motorisierten Verkehr überfahrbar sind, was diese jedoch beschädigt und zu einem erhöhten Unterhaltungsaufwand führt
- Aufgrund des schnellen Verschleißes und der Gestaltung fügen Sie sich nicht gut in das Straßen- bzw. Stadtbild ein und sind daher ästhetisch negativ zu bewerten.
- Eine Referenz zur alternativen punktuellen Trennung der Verkehrsarten mittels Flexpollern existiert in Aachen derzeit noch nicht.
- Die Maßnahme wirkte sich nicht negativ auf die Verkehrssicherheit aus. Unfälle ereigneten sich mit Leichtverletzten, jedoch nicht im Zusammenhang mit den baulichen Schutzelementen. Diese Unfälle waren auf Fehleinschätzungen seitens Kfz-Führenden zurückzuführen.
- Aus der Erprobung der PBL am Pontwall, konnte die Verwaltung bereits einige Erkenntnisse anwenden und so bspw. ausreichend lange Strecken von baulichen Elementen entlang der Fahrbahnrandhaltestelle Veltmanplatz freigehalten.
- Für die weitere Planung ist eine Protected Bike Lane oder eine andere baulich getrennte Radverkehrsanlage als dauerhafte Lösung zu prüfen

Verkehrszählung:

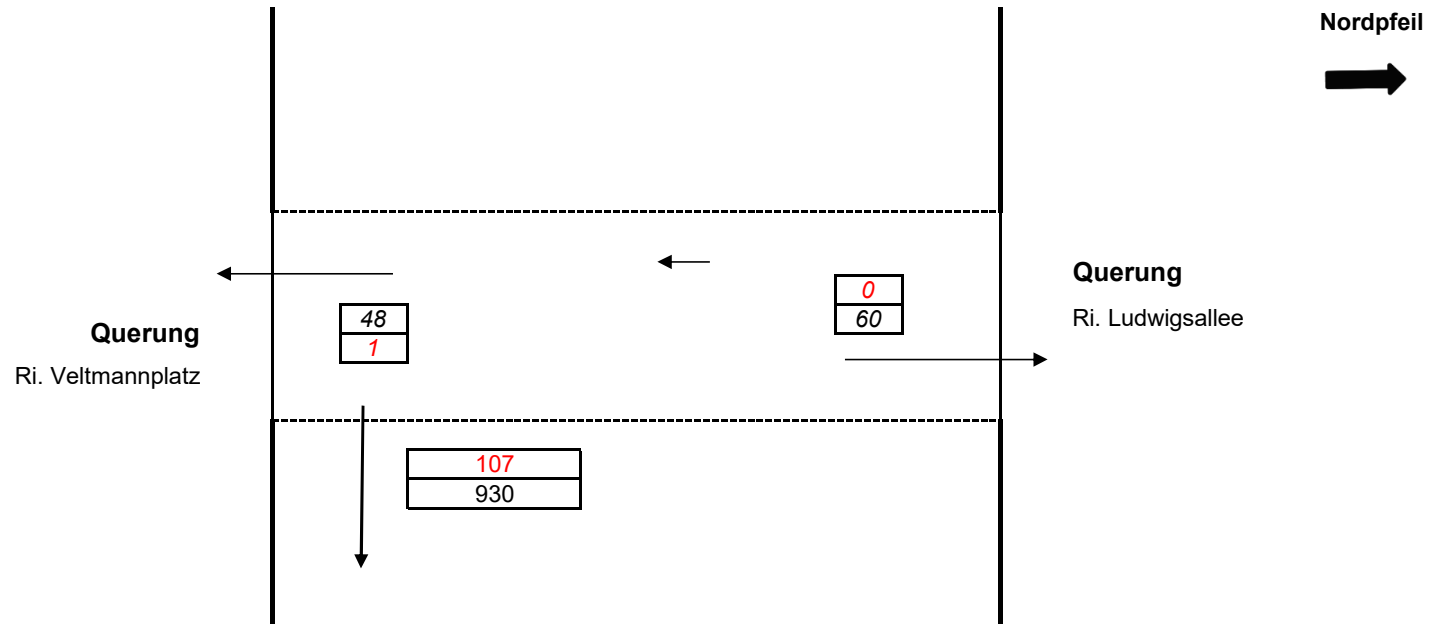
27.04.2023

Saarstraße (Höhe FGÜ Veltmannplatz)

17:45-18:45 Spitzenstunde Querung (Spitzenstunde Querung)

17:45-18:45 Spitzenstunde Querung (Fuß+Rad)

Saarstraße (Ri. Monheimsallee)



Querung

Ri. Veltmannplatz

Querung

Ri. Ludwigsallee

Saarstraße (Ri. Monheimsallee)

Fahrtrichtung Osten

schwarz=Kfz ohne Fahrräder

rot=Fahrräder

kursiv=Fußgänger

Verkehrszählung:

27.04.2023

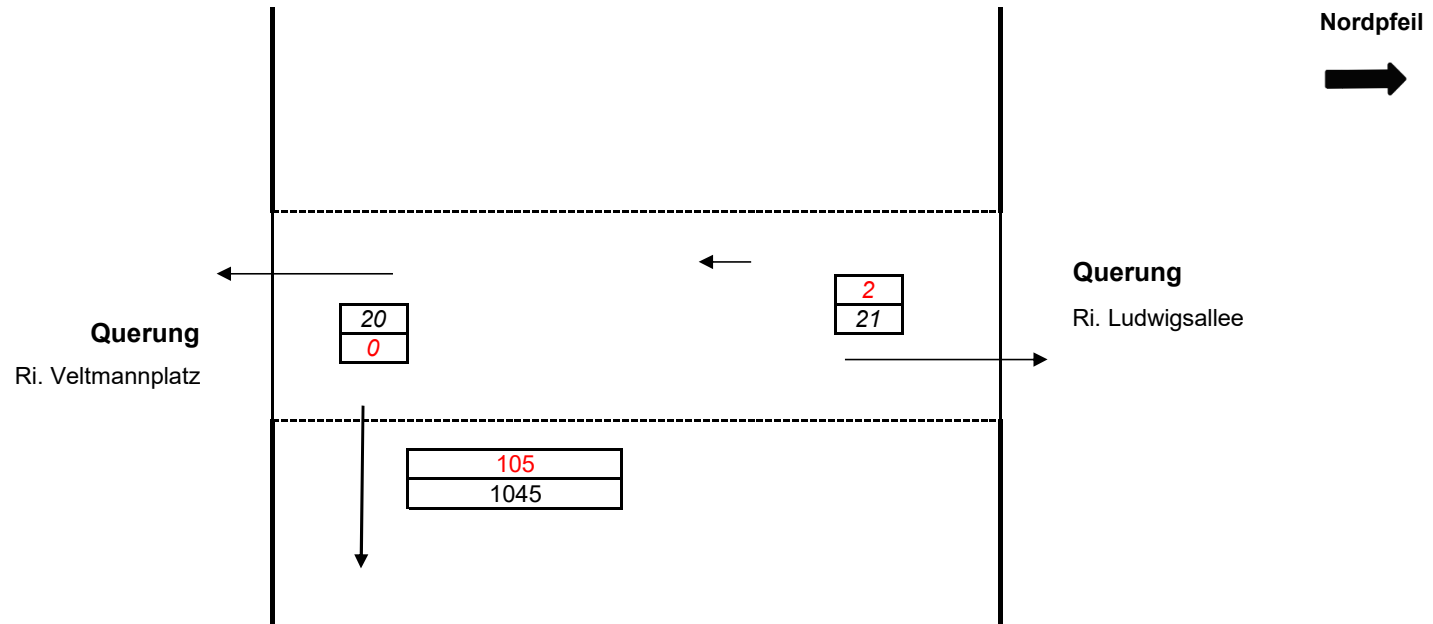
Saarstraße (Höhe FGÜ Veltmannplatz)

15:45-16:45 Spitzenstunde Kfz

(Spitzenstunde Kfz-Verkehr)

15:45-16:45 Spitzenstunde Kfz

Saarstraße (Ri. Monheimsallee)



Saarstraße (Ri. Monheimsallee)

Fahrtrichtung Osten

schwarz=Kfz ohne Fahrräder

rot=Fahrräder

kursiv=Fußgänger

Verkehrszählung:

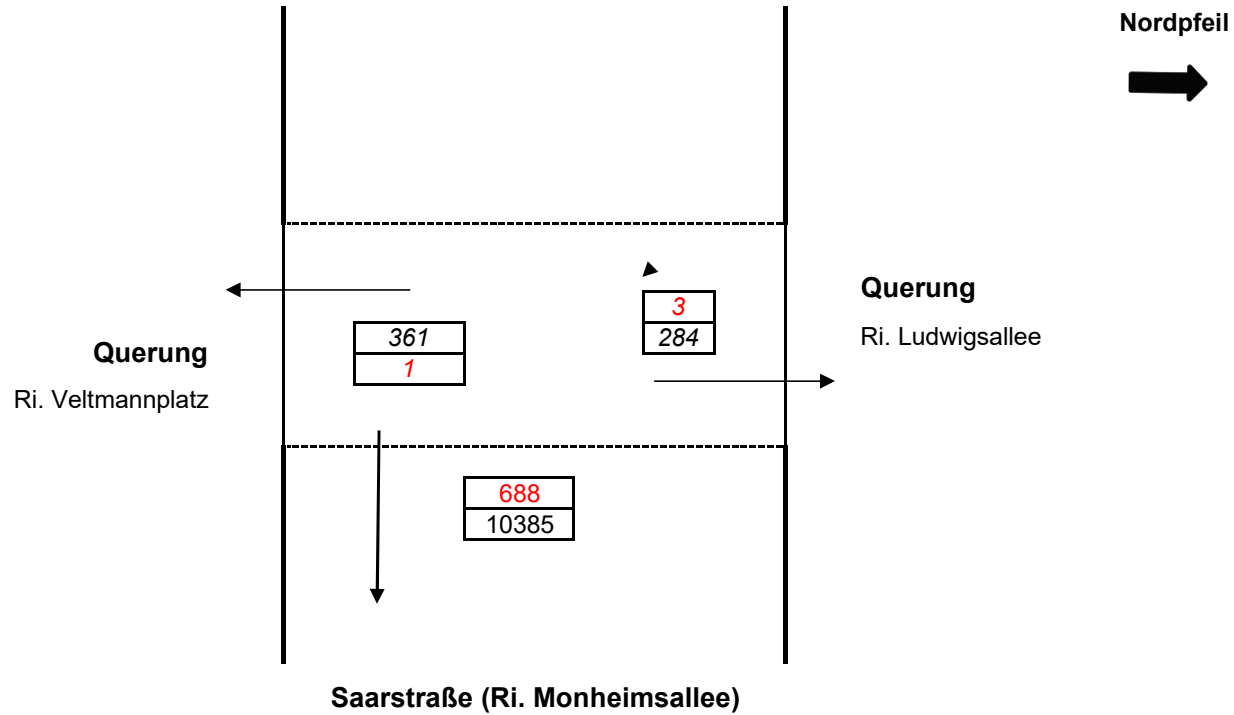
27.04.2023

Saarstraße (Höhe FGÜ Veltmannplatz)

07:00 - 19:00

7:00-19:00 Gesamttag

Saarstraße (Ri. Monheimsallee)



Saarstraße (Ri. Monheimsallee)

Fahrtrichtung Osten

schwarz=Kfz ohne Fahrräder

rot=Fahrräder

kursiv=Fußgänger

Zusammenfassung Saarstraße (Höhe FGÜ Veltmannplatz)

Datum: Donnerstag 27.04.2023

Wetter: Temperatur: ca. 3-8 °C

sonnig

trocken

Fahrspuren: siehe Bilder

Besonderheiten:

/

/

LKW-Anteil:	318	/	10385	=	3,1%
Radverkehrsanteil (Fahrbahn):	688	/	11073	=	6,2%