

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> 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
<b>Protected Bike Lane in der Saarstraße: Evaluation der temporären Verkehrsfreigabe</b>		
<b>Ziele:</b>		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
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 CO<sub>2</sub>-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 **CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:**

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49 %)
<input checked="" type="checkbox"/>	nicht
<input type="checkbox"/>	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 CO<sub>2</sub> – 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