

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0349/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 02.03.2022
		Verfasser/in: FB 61/300
Behinderungen des Radverkehrs auf den Fahrradstraßen Lothringerstraße und Schlossstraße; hier: Tagesordnungsanträge der Fraktionen Grüne und SPD		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
17.03.2022	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	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
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

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

Erläuterungen:

Anlass

Mit den TOP-Anträgen zur Sitzung des Mobilitätsausschusses der Fraktionen Grüne/Bündnis 90 und SPD wurde die Verwaltung um einen Sachstandsbericht zur Verkehrssituation in der Fahrradstraße Lothringerstraße gebeten. Der Antrag von Grüne/Bündnis 90 beinhaltet zusätzlich eine Betrachtung der Fahrradstraße Schlossstraße (s. **Anlage 1 und 2**). Für beide Straßenräume wurde die Formulierung möglicher Lösungsvorschläge erbeten.

Lothringerstraße

Die Lothringerstraße ist im Abschnitt zwischen Wilhelmstraße und Harscampstraße seit Dezember 2020 als Fahrradstraße (mit Kfz-Freigabe) mit den Optimalmaßen entsprechend der Standards zur Gestaltung von Fahrradstraßen in Aachen gestaltet und für den Verkehr freigegeben. Die vollflächige Roteinfärbung der Fahrgasse wurde im Sommer 2021 realisiert.

Verkehrszählungen

Über das Förderprojekt „Rad-Vorrang-Route Aachen 1“ wurde in der Lothringerstraße eine Dauerzählstelle (Wärmebildkamera) in Höhe der Zufahrt des Berufskollegs für Wirtschaft und Verwaltung der StädteRegion Aachen installiert, deren Daten seit Mitte Januar 2022 zur Verfügung stehen. Seitdem werden im Schnitt weniger als 2000 Kfz/Werktag bzw. 250 Kfz/Spitzenstunde gemessen. Die in den Richtlinien bzw. Hinweis-Dokumenten der FGSV formulierten Einsatzgrenzen von Fahrradstraßen werden bezüglich der Kfz-Stärke eingehalten (ERA 2010: 400 Kfz/Spitzenstunde; H RSV 2021: 2500 Kfz/d).

Die höchste Radverkehrsstärke wurde bislang am Mittwoch, dem 09.02.2022, gemessen. Mit 1520 Radfahrenden/Werktag wurde ein Anteil von 41% am Gesamtverkehr dieses Tages ermittelt. Die bei Planung und Einrichtung geltende Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung 2017 definiert für die Verkehrszusammensetzung in Fahrradstraßen, dass der Radverkehr dort die vorherrschende darstellt oder dies alsbald zu erwarten ist¹. Durch den erwartbaren Anstieg der Radverkehrsmengen bei veränderten äußeren Rahmenbedingungen (insb. wärmere Jahreszeiten und Präsenz-Veranstaltungen an den Hochschulen) ist zu erwarten, dass dies bereits in Kürze in der Lothringerstraße erreicht wird. Anwachsen wird die Radverkehrsmenge zudem durch den weiteren Ausbau der angrenzenden Abschnitte der Rad-Vorrang-Route (Lothringerstraße außerhalb des Alleenring und Harscampstraße / Schildstraße).

Insgesamt ist bei den Verkehrsdaten zu beachten, dass die Harscampstraße zwischen Theaterstraße und Lothringerstraße seit Januar 2022 für Kfz baustellenbedingt nicht und für den Radverkehr nur eingeschränkt befahrbar war.

Beobachtungen

Aus den Verkehrsmengen ist abzuleiten, dass die Fahrradstraße für den Radverkehr grundsätzlich

¹ Das konkrete Erfordernis der „vorherrschenden“ Verkehrsart des Radverkehrs in Fahrradstraßen ist in der aktuellen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (2021) nicht mehr vorhanden.

komfortabel nutzbar ist. Beobachtungen zu Spitzenstundenzeiten zeigen allerdings, dass dies durch die Kfz-Nutzung temporär eingeschränkt wird. In der Zeit zwischen ca. 7:40 Uhr und 7:50 Uhr bildet sich zwischen der Wilhelmstraße und der Parkhauszufahrt „Lothringerstraße“ häufig ein Kfz-Rückstau mit einer Länge von bis zu 15 Kfz. In diesem kurzen Zeitraum wird das Parkhaus verstärkt von Schüler*innen des angrenzenden Berufskollegs angefahren. In Kombination mit einem zu dieser Zeit erhöhten Verkehrsaufkommen aller Verkehrsmittel, resultiert der Kfz-Rückstau aus dem Wartevorgang beim Linksabbiegen in die Zufahrt des Parkhauses. Zeitgleich passieren zahlreiche Verkehrsteilnehmende auf dem Gehweg und der Fahrbahn in Gegenrichtung. Außerdem entstehen Wartezeiten bei der unmittelbaren Einfahrt in das beschränkte Parkhaus.

Durch das beobachtete wiederkehrende und temporäre Kfz-Rückstauereignis werden Radfahrende in der Nutzung der Fahrradstraße behindert. Da gleichzeitig die höchsten Radverkehrsmengen zu verzeichnen sind, ist die Beeinträchtigung für viele Radfahrende spürbar. Beobachtungen zeigen, dass Radfahrende im Regelfall den Kfz-Rückstau umfahren. Dies geschieht je nach Position der Kfz links- oder rechtsseitig auf der Fahrbahn, wobei bei linksseitigem Vorbeifahren des Kfz-Rückstaus Konfliktsituationen mit entgegenkommenden Fahrzeugen entstehen.

Weiteres Vorgehen

Außerhalb der morgendlichen Spitzenviertelstunde sind derzeit keine umfänglichen Probleme bekannt. Der Zusammenhang mit den insbesondere durch Schüler*innen des angrenzenden Berufskollegs zurückzuführenden Zufahrtsverkehr ist offensichtlich. Die Verwaltung wird daher den Austausch mit dem Berufskolleg suchen, um gemeinsam Lösungsmöglichkeiten zu identifizieren. Parallel hat die Verwaltung Gespräche mit dem Parkhausbetreiber initiiert, in denen die Zufahrtssituation des Parkhauses erörtert werden soll.

Insgesamt wird die Situation über einen längeren Zeitraum beobachtet.

Schlossstraße

Die Schlossstraße wurde im Frühjahr 2020 bei Einrichtung der Rad-Vorrang-Route Eilendorf durch Beschilderung und Markierung zu einer Fahrradstraße (mit Kfz-Freigabe) umgestaltet. Der Querschnitt entspricht den in den Standards zur Gestaltung von Fahrradstraßen in Aachen definierten Optimalmaßen.

Verkehrszählungen

Vor Einrichtung der Fahrradstraße (Zahlen aus 2016) betrug die Kfz-Menge ca. 3.300 Kfz/Tag und 340 Kfz/Morgenspitzenstunde, wobei ein Großteil (260 Kfz/h) zu dieser Zeit die Schlossstraße in stadteinwärtiger Richtung befuhr. Der Radverkehrsanteil betrug ca. 36%. Aktuelle Zahlen aus dem Februar 2022 stehen in der Sitzung zur Verfügung.

In der Planung der Fahrradstraßen Bismarckstraße und Lothringerstraße (außerhalb des Alleenrings) wurden Kfz-verkehrsreduzierende Maßnahmen vorgestellt und beschlossen, die auch Auswirkungen auf die Kfz-Verkehrsmengen in der Schlossstraße haben. Am Knotenpunkt mit der Zollernstraße / Oppenhoffallee wird die Einfahrt in die Schlossstraße durch die geplante stadteinwärts gerichtete

Einbahnstraßenregelung in der Lothringerstraße und ein beabsichtigtes Rechtsabbiegeverbot für Kfz aus der Zollernstraße in die Schlossstraße nur noch über die Oppenhoffallee möglich sein. Durch die ebenfalls beschlossene Kfz-Netzunterbrechung auf der Bismarckstraße in Höhe des Neumarktes sind ebenfalls Kfz-verkehrsreduzierende Effekte zu erwarten.

Beobachtung

Ähnlich der Situation in der Lothringerstraße kommt es auch in der Fahrradstraße Schlossstraße wiederkehrend zu temporären Einschränkungen des Verkehrsflusses für Radfahrende, überwiegend in der morgendlichen Spitzenstunde (7:30 Uhr – 8:30 Uhr). Zu diesem Zeitpunkt entwickelt sich am beampelten Knoten Oppenhoffallee / Zollernstraße ein Kfz-Rückstau in der Schlossstraße. Durch den dann entstehenden Rückstau ist es Radfahrenden nicht mehr möglich, den aufgeweiteten Radaufstellstreifen über den rechtsseitig zuführenden ca. 10 m langen Schutzstreifen zu erreichen. Beobachtungen zeigen, dass ein Großteil der Radfahrer*innen den Kfz-Rückstau linksseitig überholt oder den Gehweg nutzt, was zu Konfliktsituationen mit dem entgegenkommenden Verkehr bzw. dem Fußverkehr führen kann.

Verkehrsbeobachtungen wurden auch zu dem Zeitpunkt durchgeführt, als die Bismarckstraße in Höhe der Viktoriaallee für den Kfz-Verkehr aufgrund der Regionetz-Baumaßnahme nicht nutzbar und die Situation somit mit der geplanten zukünftigen Kfz-Netzunterbrechung am Neumarkt (in etwa) vergleichbar war. Hier hat sich gezeigt, dass sich die Kfz-Mengen in der Schlossstraße insgesamt reduzierten, es zur morgendlichen Spitzenstunde jedoch weiterhin zu Kfz-Rückstau-Ereignissen mit bis zu 8 Kfz pro Rotphase kam. Da zu diesem Zeitpunkt die Nutzung der Bismarckstraße und Schlossstraße für den Schleichverkehr nicht bzw. nur sehr eingeschränkt möglich war, ist anzunehmen, dass der Ursprung der Kfz überwiegend aus dem Frankenberger Viertel (Zuflüsse aus Turpinstraße, Frankenberger Straße, Moltkestraße sowie Kfz-Bringverkehr an der Maria-Montessori-Gesamtschule) resultiert.

Weiteres Vorgehen

Mit der zukünftigen Einrichtung der Fahrradstraße Bismarckstraße (voraussichtlich 2023) und den damit einhergehenden Kfz-reduzierenden Maßnahmen ist eine Verringerung der Kfz-Mengen auch in der Schlossstraße zu erwarten. Zuvor wird geprüft, ob eine vorzeitige Unterbindung des Kfz-Verkehrs auf der Bismarckstraße in Höhe des Neumarkts bzw. Zufahrtsbeschränkungen für Kfz in die Schlossstraße am Knoten Oppenhoffallee / Zollernstraße kurzfristig zu einer Entspannung der morgendlichen Verkehrssituation in der Fahrradstraße führen können.

Im Zuge des Umbaus der Bismarckstraße ist ebenfalls die vollflächige Roteinfärbung der Schlossstraße vorgesehen. Im Rahmen dessen wird die Optimierung der Gestaltung des Einmündungsbereiches der Schlossstraße am lichtsignalisierten Knoten geprüft.

Anlage/n:

Anlage 1: TOP-Antrag der Fraktion Grüne

Anlage 2: TOP-Antrag der Fraktion SPD