

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0597/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 03.02.2023
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
<b>Ratsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN "Sicherer Radverkehr durch Protected Bike Lanes" vom 02.11.2018 bzw. Ratsantrag 553/17 der Fraktionen CDU+SPD "Protected bikelanes – Prüfung möglicher Streckenabschnitte für geschützte Radfahrstreifen" vom 01.10.2019</b>		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
23.02.2023	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

**Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis. Beide Anträge gelten somit als behandelt.

## 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
+ Verbesserung / - Verschlechterung	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
+ Verbesserung / - Verschlechterung	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 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 checked="" 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 type="checkbox"/>	nicht
<input checked="" type="checkbox"/>	nicht bekannt

Durch die Maßnahme wird die Verkehrssicherheit aller am Verkehr Teilnehmenden (besonders des Rad- und Kfz-Verkehrs) erhöht. Dies wird zusammen mit der Attraktivität der Radverkehrsführung den Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad fördern und sich positiv auf das Klima auswirken.

Der Effekt kann im Moment nicht genauer quantifiziert werden.

## **Erläuterungen:**

### **1. Anlass**

Der Rat der Stadt Aachen hat den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN „Sicherer Radverkehr durch Protected Bike Lanes“ vom 02.11.2018 angenommen:

*„Es wird beantragt, bestehende Radfahrstreifen an besonders gefährdeten Stellen (Ampel- und Kreuzungsbereiche) abschnittsweise zu „Protected Bike Lanes“ auszubauen. Die Verwaltung wird gebeten, eine entsprechende Priorisierung zu erarbeiten. Die Idee von „Protected Bike Lanes“ soll als Planungsinstrument in den Katalog der Verwaltung aufgenommen werden.“*

Des Weiteren hat der Rat der Stadt Aachen den Antrag der Fraktionen CDU+SPD „protected bikelanes – Prüfung möglicher Streckenabschnitte für geschützte Radfahrstreifen“ vom 01.10.2019 angenommen:

*„Der Rat der Stadt Aachen beauftragt die Verwaltung, eine Übersicht über mögliche Streckenabschnitte für die Einrichtung geschützter Radfahrstreifen (protected bikelanes) zu erarbeiten. Die Liste soll ferner eine grobe Voreinschätzung bzgl. der Parameter „Umsetzbarkeit“ und „verbleibende Kapazität für Kfz“ ausweisen.“*

### **2. Sachstand**

#### **Bauliche Trennung**

Grundsätzlich ist zu differenzieren zwischen der baulichen Trennung des Radverkehrs

- auf der Strecke und
- in Knoten.

#### Strecke

Von der Fahrbahn baulich abgetrennte Radverkehrsanlagen ermöglichen Radfahrenden, im fließenden Verkehr auf der Fahrbahn physisch getrennt vom motorisierten Verkehr zu fahren. Sie stellen im Vergleich zu baulich auf Gehwegniveau angelegten Radwegen eine ebenso sichere, aber kostengünstigere und zeitlich schneller zu realisierende Form der Radverkehrsführung dar.

Die baulich getrennte Führung schafft subjektive und objektive Sicherheit aufgrund der Trennung mittels vertikaler Elemente. Sie kann durch Markierung eines frei gesperrten Sicherheitsraums zwischen den fließenden Verkehren unterstützt werden. Die physische Barriere kann

- horizontal linear, z.B. durch 1 m lange Betonsteine, oder
- vertikal punktuell, z.B. durch flexible Sperrpfosten, oder
- als Kombination aus beidem

ausgebildet sein.

## Knoten

An Knoten treffen verschiedene Verkehrsmittel aus bzw. in ggf. unterschiedlichen Fahrtrichtungen aufeinander. Daher ist hier der Aspekt der sicheren Führung besonders relevant für alle am Verkehr Teilnehmenden.

Der bauliche Schutz des besonders vulnerablen Fuß- und Radverkehr kann durch sog. „Schutzinseln“ erzielt werden. Sie liegen in den Ausrundungen der Kurven, verringern den Radius der Kurven und somit auch die Geschwindigkeit von Kraftfahrzeugen beim Abbiegen. Sie markieren eine physische Grenze zwischen den Flächen des motorisierten und des Fuß- und Radverkehrs und tragen so zur objektiven und subjektiven Sicherheit aller bei.

## **Radentscheid**

Der Rat der Stadt Aachen stimmte in der Sitzung am 06.11.2019 mehrheitlich für die Zulässigkeit und Umsetzung der Ziele des Radentscheids Aachen. Damit ist die Verwaltung beauftragt, die sieben Ziele des Radentscheids umzusetzen. Die Inhalte der beiden vorliegenden Anträge finden sich in unterschiedlichem Umfang direkt oder indirekt in folgenden Zielen des Radentscheids wieder:

Ziel 1: Durchgängiges, engmaschiges Radwegenetz erstellen

Ziel 2: Kreuzungen sicher gestalten

Ziel 3: Sichere Radwege an Hauptstraßen

Ziel 4: Geh- und Radwege durchgängig und einheitlich gestalten

Somit sind die Inhalte beider Anträge integrierter Bestandteil der Aktivitäten der Verwaltung seit Annahme des Radentscheids 11/2019.

## **Aktivitäten im Sinne der Anträge**

### Pontwall

Am 15.09.2020 wurde im Rahmen eines Verkehrsversuchs auf dem Pontwall zwischen Roermonder Straße und Turmstraße auf einer Länge von 160 m ein von der Fahrbahn baulich abgetrennter Radfahrstreifen (englisch: „Protected Bike Lane“) mit einer nutzbaren Breite von 2,30 m eingerichtet. Als physische Trennelemente wurden speziell angefertigte Klebebordsteine aus Weißbeton (L=1,00 m, H=0,16 m, B=0,25 m) mit Reflexbeschichtung in Reihe hintereinander auf der Fahrbahn mit einem Abstand von 1,00 m zueinander fixiert. Die Maßnahme wurde evaluiert. Die Evaluation umfasste die Rückmeldungen

- der am Verkehr Teilnehmenden bzgl. der grundsätzlichen Akzeptanz zur Sicherung des Radverkehrs,
- des Stadtbetriebs bzgl. der technischen Eigenschaften und baulichen Umsetzbarkeit der Elemente,
- der ASEAG,
- der städtischen Abteilungen Entsorgung und Stadtreinigung,
- der städtischen Planenden bzgl. Planung und Anordnung,
- der Polizei bzgl. möglicher Auswirkungen auf das Unfallgeschehen.

Aus diesen Erkenntnissen wurden Eckdaten für die Ausgestaltung zukünftiger, mit linearen Betonsteinen baulich geschützter Radverkehrsanlagen abgeleitet.

Nach Fertigstellung der neuen Fahrbahnoberfläche auf dem Pontwall im Sommer 2022 wurde der Verkehrsraum entsprechend politischem Beschluss vom 19.05.2022 u.a. mit dem Ziel beidseitig baulich geschützter Radverkehrsanlagen neu aufgeteilt. Die Markierung konnte im November 2022 abgeschlossen werden. Die Betonsteine werden 2023 installiert.

Die in Schritt 1 realisierte Maßnahme berücksichtigt die seitens der ASEAG, des Radentscheid und weiterer Initiativen vorgebrachten Belange. So ist die baulich geschützte Radverkehrsanlage unter besonderer Berücksichtigung der Belange des ÖPNV i.d.R. 2,50 m breit. In den Kreuzungsbereichen hat sie eine radentscheidkonforme Breite von 2,80 m inklusive Schutzelement. Nach Fertigstellung der Brücke Turmstraße wird in Schritt 2 ein weiterer Planungsauftrag mit dem Ziel einer auf ganzer Länge radentscheidkonformen Lösung verfolgt, die erneut der Politik vorgestellt wird.

Somit unterstützen auch die aus der Maßnahme Pontwall gewonnenen Erkenntnisse und umgesetzten bzw. in Planung befindlichen Maßnahmen die vorliegenden Anträge zur baulichen Sicherung des Radverkehrs grundlegend und langfristig.

#### Monheimsallee

Am 11.11.2021 stimmte nach der Bezirksvertretung Mitte auch der Mobilitätsausschuss zu, Radverkehr auf dem Abschnitt der nördlichen Heinrichsallee (ab Maxstraße) bis Monheimsallee (Bastei) auf einer Länge von insgesamt 800 m in Teilen baulich getrennt vom Kfz-Verkehr auf einer Radverkehrsanlage von 1,50 m-2,30 m Breite zu führen. Zur baulichen Trennung werden punktuelle Trennelemente als flexible Pfosten vorgesehen. Ziel ist es u.a., in Ergänzung der am Pontwall gewonnenen Erkenntnisse auch eine Referenz zur alternativ punktuellen Trennung der Verkehrsarten mittels Flex-Pfosten zu gewinnen. Die Maßnahme wird aktuell seitens der Abteilung Straßenneubau zur Umsetzung vorbereitet.

Somit sind die Inhalte der vorliegenden Anträge integrierter Bestandteil der seitens der Verwaltung bereits zur baulichen Sicherung des Radverkehrs an der Monheims-/Heinrichsallee vorgelegten Planungen.

### Breslauer Straße

Am 11.11.2021 stimmte nach der Bezirksvertretung Mitte auch der Mobilitätsausschuss zu, Radverkehr entlang der Breslauer Straße in einem 2-stufigem Verfahren baulich getrennt vom Kfz-Verkehr zu führen. In Stufe 1 werden mit wenigen baulichen Eingriffen auf einer langen Strecke von ca. 700 m unabhängig von den Knoten und mit lediglich drei Zufahrten zu Gewerbegrundstücken Radverkehrsanlagen entsprechend den Standards des Radentscheides umgesetzt. Zur baulichen Trennung sollen die o.g. punktuellen Trennelemente als flexible Pfosten vorgesehen. Die Maßnahme wird aktuell seitens der Abteilung Straßenneubau zur Umsetzung vorbereitet. In Stufe 2 sollen dann auch die Knoten radentscheidkonform umgebaut werden. Auch soll der Abschnitt Dresdener Straße bis Berliner Ring in dieser Stufe mit einer PBL ausgestattet werden.

Somit sind die Inhalte der vorliegenden Anträge ebenfalls integrierter Bestandteil der seitens der Verwaltung bereits zur baulichen Sicherung des Radverkehrs an Breslauer Straße vorgelegten Planungen.

### Bastei

Am 01.07.2021 stimmte der Mobilitätsausschuss der vorgelegten Planung zum Knoten Bastei zu. Am 01.12.2022 beschloss er die vorgelegte Ausführungsplanung in zwei Bauabschnitten. Die Bastei wird somit der erste Knoten in Aachen, der nach den Gestaltungsvorgaben des Radentscheids umgebaut wird. Radverkehr wird an diesem Knoten mit baulichen Schutzinseln gesichert. Sie stellen die konsequente Fortführung des linearen Prinzips der baulichen Trennung der Verkehrsarten mittels physischer punktueller oder linearer Trennelemente dar.

Somit sind die Inhalte der vorliegenden Anträge integrierter Bestandteil der seitens der Verwaltung bereits zur baulichen Sicherung des Radverkehrs am Knoten Bastei vorgelegten Planungen.

### Saarstraße

Im Rahmen der durch die Vollsperrung der Ludwigsallee notwendigen Baustellenverkehrsführung auf der Saarstraße wurde auf dem bestehenden Parkstreifen eine baulich geschützte Radverkehrsanlage eingerichtet. Der zuvor vorhandene Radfahrstreifen barg aufgrund des zum längs parkenden Verkehr fehlenden Sicherheitstrennstreifens die Gefahr von Dooring-Unfällen. Daher und aufgrund der positiven Erfahrungen mit der baustellenbedingten PBL wurde nach dem Ende der Baustellenverkehrsführung auf den ehemaligen Flächen des ruhenden Verkehrs zusammen mit der ehemaligen Fläche des Radfahrstreifens eine provisorische, radentscheidkonforme baulich getrennte Radverkehrsanlage mit einer Gesamtbreite von 3,00 m eingerichtet. Sie ist als Verkehrsversuch deklariert. In der Versuchsphase erfolgt eine Erhebung und im Anschluss die Evaluation. Die Auswertung wird durch die Verwaltung erarbeitet und der Politik vorgestellt. Das Provisorium bleibt bis zur dauerhaften Umgestaltung der Saarstraße erhalten. Die Vorplanungen für den Umbau haben begonnen.

Somit sind die Inhalte der vorliegenden Anträge integrierter Bestandteil des seitens der Verwaltung bereits zur baulichen Sicherung des Radverkehrs entlang der Saarstraße eingerichteten Verkehrsversuchs und der daran anschließenden Planung.

## Weitere

Darüber hinaus sind weitere, kürzere Abschnitte in Umsetzung, wie z.B. Krefelder Straße, Zulauf Bastei stadteinwärts und Vaalser Straße, Bereich Grenzübergang, stadtauswärts.

## Grundsätzlich

Sowohl Zielvorgaben als auch Gestaltungsstandards werden bei der strategischen Ausrichtung geplanter Maßnahmen berücksichtigt und haben Einfluss auf die Priorisierung. Die Verwaltung optimiert hierzu laufend abteilungsübergreifend ihre Instrumente zum Management der Projektsteuerung.

Diese Instrumente werden auch bzgl. des Umgangs mit dem Bestand an Radverkehrsanlagen angewendet. Die Verwaltung verfügt über eine entsprechende Bestandsaufnahme der Radverkehrsanlagen. Diese wird im Rahmen von Maßnahmenplanungen integriert berücksichtigt. Hierbei wird v.a. auf eine zusammenhängende, netzhafte Betrachtung geachtet, die Aspekte, wie z.B. Kontinuität der Führungsform des Radverkehrs, Abstimmung mit anderen Baumaßnahmen berücksichtigt. Eine singuläre Betrachtung einzelner (kurzer) Streckenabschnitte wird sowohl unter dem Aspekt der Förderung des Radverkehrs als auch unter der Maßgabe der Flüssigkeit des allgemeinen Verkehrs als auch aus Gründen der Verkehrssicherheit aller am Verkehr Teilnehmenden als nicht sinnvoll erachtet.

## **Fazit**

Der vorliegende Antrag, „bestehende Radfahrstreifen an besonders gefährdeten Stellen (Ampel- und Kreuzungsbereiche) abschnittsweise zu „Protected Bike Lanes“ auszubauen“, vermischt den Anspruch, Radverkehr auf der Strecke zu sichern mit dem Anspruch, Radverkehr in Knoten sicher zu führen. Es ist zu differenzieren:

- Die erwähnten „Protected Bike Lanes“ beziehen sich auf die Führung des Radverkehrs auf der Strecke. Hier wird die Verkehrssicherheit durch physische bauliche Elemente erzielt, die linear (Steine) oder punktuell (Pfosten) ausgebildet sein können. Die Verwaltung hat hierzu im Rahmen des Verkehrsversuchs am Pontwall wertvolle Erkenntnisse gewonnen, die in laufenden Planungen Anwendung finden werden, wie z.B. in baulich geschützten Radverkehrsanlagen auf Monheimsallee oder Breslauer Straße.
- Die im Antrag erwähnten „Ampel- und Kreuzungsbereiche“ beziehen sich auf die Führung des Radverkehrs in Knoten. Hier wird die Verkehrssicherheit des Radverkehrs beispielsweise durch bauliche Schutzinseln erhöht. Dieses Planungsprinzip wird bereits bei der Planung des Knotens Bastei verfolgt und befindet sich aktuell in der Ausführungsplanung zur Umsetzung. In Abhängigkeit der hier gewonnenen Erkenntnisse und in Abhängigkeit des zur Verfügung stehenden Platzes wird dieses Prinzip in Aachen im Sinne des Radentscheids an weiteren Knoten Anwendung finden.
- Da in Knoten aufgrund der sich kreuzenden Fahrtrichtungen der mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln am Verkehr Teilnehmenden vergleichsweise komplexe Verkehrsabläufe geregelt werden, sind diese nicht durch „einfache“ bauliche Maßnahmen zu verändern. Sie erfordern i.d.R. Eingriffe in die Lichtsignaltechnik, bauliche Umgestaltungen bzw. Markierungen. Daher sind



Maßnahmen, die einen baulichen Schutz verfolgen, in solchen Bereichen grundsätzlich mit höherem Planungs- und Umsetzungsaufwand verbunden und daher nicht mit der Intention, die eine PBL als schnelle und kostengünstige Maßnahme verfolgt, zu realisieren.

- Die im Antrag geforderte Priorisierung der Maßnahmen, bei denen bauliche geschützte Radverkehrsanlagen im Knoten und auf der Strecke realisiert werden können, wird seit Annahme des Radentscheids im Jahr 2019 erfüllt, indem bei jeder Planung die Möglichkeit, Radverkehr radentscheid-konform zu sichern, geprüft wird. Sofern unter Berücksichtigung der individuellen Belange und Rahmenbedingungen möglich, wird dem Mobilitätsausschuss seitens der Verwaltung eine radentscheid-konformen Planungsvariante vorgestellt. Aufgrund der zeitlichen Überschneidung von Antrag und Annahme des Radentscheids kann die geforderte Prioritätenliste somit als redundant bezeichnet werden.
- Die Idee der „Protected Bike Lane“ ist seitens der Verwaltung mit Annahme des Radentscheids als Planungsinstrument in den Katalog der Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs aufgenommen. Dieser Punkt des Antrags ist somit erfüllt.

Der Antrag „protected bikelanes – Prüfung möglicher Streckenabschnitte für geschützte Radfahrstreifen“ wird aktuell bereits integriert in die laufenden Aktivitäten der Verwaltung zur Erstellung eines Radverkehrsnetzes gesamtzusammenhängend behandelt.

Beide Anträge gelten daher als behandelt.

**Anlage/n:**

Anträge