

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0681/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 02.05.2023
		Verfasser/in: Dez III/ FB 61/400
Sachstandsbericht Radverkehrsanlagen - Sicherheitsräume zu Parkstreifen bzw. Seitenstreifen		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.06.2023	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis. Er beauftragt die Verwaltung, für die defizitären Schutz- und Radfahrstreifen im Rahmen eines Gutachtens kurz- und mittelfristig umsetzbare Maßnahmen ausarbeiten zu lassen. Die einzelnen Maßnahmen werden separat in die politische Diskussion und Beschlussfassung eingebracht.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschriebener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebener Ansatz 20xx ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (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			

PSP-Element 4-120102-802-9 Radverkehrsanlagen

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2023*	Fortgeschriebener Ansatz 2023	Ansatz 2024 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2024 ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	340.363,44	340.363,44	0	150.000	150.000	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	340-363,44	340.363,44	0	150.000	150.000	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/		Deckung ist gegeben			

*Haushaltsansatz 2023 i.H.v. 50.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2022 i.H.v. 290.363,44 €

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

Mit der Vorlage wird das Vorgehen festgelegt, wie die derzeit defizitären Schutz- und Radfahrstreifen richtlinienkonform gestaltet werden können. Es werden jedoch noch keine konkreten Maßnahmen für einzelne Straßen beschlossen, sodass diese Vorlage keine Relevanz für Klimaschutz und Klimafolgenanpassung hat.

Erläuterungen:

1. Rahmenbedingungen

Im Rahmen der Förderung des Radverkehrs wurden in Aachen in der Vergangenheit vielfältige Angebote für den Radverkehr geschaffen. Zielsetzung dabei war immer die Schaffung eines sicheren und komfortabel nutzbaren Radwegenetzes. Das Angebot umfasst sowohl benutzungspflichtige als auch freiwillige Führungsformen in baulicher oder markierter Form, die unter Einhaltung der jeweils gültigen gesetzlichen Bestimmungen geplant und angelegt wurden.

Der Gesetzgeber hat im Laufe der Jahre auf die sich ändernden Anforderungen des Radverkehrs reagiert. Insbesondere auf Sicherheitsdefizite bei der Führung des Radverkehrs, die erst im Betrieb der Radverkehrsanlagen und mit zunehmendem Radverkehr erkannt wurden, wurde mit Anpassung der Rechtsgrundlagen, Richtlinien und Empfehlungen reagiert.

Mit der am 16.11.2021 in Kraft getretenen Neufassung der Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zu § 2, Abs. 4 Satz 2 Rn. 10 und 12 wurde bei der Anlage von Radfahrstreifen und Schutzstreifen ein zusätzlicher Sicherheitsstreifen zum ruhenden Verkehr verbindlich eingeführt. Durch den zusätzlichen Sicherheitsstreifen sollen Dooring-Unfälle verhindert werden. Auch bei Senkrechtparkständen ist dieser Sicherheitsstreifen vorgeschrieben, um die Sichtbeziehungen auf den ankommenden Radverkehr beim Ausparken zu verbessern.

Die Breite des Sicherheitsstreifen ist in den aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) enthalten und kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

Anlagentyp	Breite des Sicherheitstrennstreifens	
	zu Längsparkständen	zu Schräg- /Senkrechtparkständen
Schutzstreifen	0,25 bis 0,50 m	0,75 m
Radfahrstreifen	0,50 bis 0,75 m	0,75 m

Da das Regelwerk nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik entspricht, findet zurzeit eine Überarbeitung der ERA statt. Ersten Informationen zufolge soll die Breite des Sicherheitstrennstreifens vergrößert werden. Die Rede ist von 0,75 m, wobei bisher keine Informationen vorliegen, ob die neue Breite sowohl bei Schutz- als auch Radfahrstreifen Anwendung finden soll, ob es sich um eine generelle Mindestbreite handelt und ob die Breite zu Schräg-/Senkrechtparkständen ebenfalls geändert werden soll.

Die Änderung der VwV-StVO hat zur Folge, dass eine Vielzahl an Radfahr- und Schutzstreifen nicht mehr den aktuellen rechtlichen Vorgaben entspricht. Die neuen rechtlichen Vorgaben müssen auch für die im Bestand befindlichen Radverkehrsanlagen umgesetzt werden. Der Austausch mit anderen

Mitgliedern des Deutschen Städtetags hat gezeigt, dass Aachen hier im Vergleich zu anderen Städten eine Vorreiterrolle einnimmt.

2. Überprüfung und Überplanung des Bestands

Auf dem Stadtgebiet Aachen sind 25,7 km Radfahrstreifen und 41,9 km Schutzstreifen vorhanden. Davon müssen 12 km Radfahrstreifen und 15,5 km Schutzstreifen angepasst werden, da dort der nunmehr in den Verwaltungsvorschriften vorgeschriebene Sicherheitsraum nicht vorhanden ist. Die Überprüfung und ggf. Überplanung ist allerdings mit einem erheblichen Aufwand verbunden und lässt sich angesichts begrenzter personeller Kapazitäten nicht kurzfristig realisieren. Zudem steht die geplante Änderung der ERA an. Die neuen Breiten für Sicherheitsräume sollten bereits jetzt in die Überprüfung und Neuplanung einfließen. Es muss daher eine Priorisierung in der Bearbeitungsreihenfolge anhand bestimmter Kriterien erfolgen.

Einige Straßenräume wurden in der Vergangenheit bereits so umgestaltet, dass der Missstand des fehlenden Sicherheitstrennstreifens behoben wurde (z. B. Ludwigsallee, siehe Anlage 1). Zahlreiche weitere Straßen, an denen der Mangel noch besteht, befinden sich derzeit in Überplanung durch die Verwaltung (z. B. Boxgraben). Eine dritte Gruppe bilden die Straßenräume, die noch nicht im Detail durch die Verwaltung planerisch betrachtet werden konnten. Diese Gruppe umfasst 33 Abschnitte und soll im Rahmen eines Gutachtens untersucht werden.

3. Kosten und Finanzierung

Für die Vergabe des Gutachtens an ein externes Büro werden finanzielle Mittel in Höhe von 90.000 € eingeplant. Diese stehen im PSP-Element 4-120102-802-9 (Radverkehrsanlagen) zur Verfügung.

4. Weiteres Vorgehen

Für die Überplanung der defizitären Schutz- und Radfahrstreifen wurde bereits eine Differenzierung hinsichtlich der Dringlichkeit zur Umgestaltung vorgenommen. Hierzu wurden für die einzelnen Straßen(-abschnitte) mit Radfahrstreifen oder Schutzstreifen ohne Sicherheitstrennstreifen zu den angrenzenden Parkständen verschiedene Parameter betrachtet: Streckenabschnitte mit erhöhter Gefahrenlagen, insbesondere begründet durch die Topographie der Straße und der damit einhergehenden hohen Fahrtgeschwindigkeiten des Radverkehrs wurden der Priorität 1 zugeordnet. In Priorität 2 wurden die Abschnitte einsortiert, die durch ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen, eine hohe Bedeutung im Radverkehrsnetz oder/und eine große Länge des angrenzenden Parkstreifens gekennzeichnet sind. Alle weiteren Streckenabschnitte wurden der Priorität 3 zugeordnet.

Als kurzfristig umsetzbare Maßnahmen zur Behebung des fehlenden Sicherheitstrennstreifens ist grundsätzlich stets denkbar,

- das Parken aufzuheben oder
- die Radverkehrsanlage zu demarkieren.

Im Gutachten sollen diese beiden Möglichkeiten bewertet sowie etwaige Alternativen (als Querschnitte) dargestellt werden, die ebenfalls kurzfristig umsetzbar wären (z. B. eine

markierungsbasierte Neuaufteilung des Straßenraums zulasten des fließenden Verkehrs). Umbaubasierte Varianten, die wesentliche funktionale Vorteile bieten, sollen ebenfalls in Form von Querschnitten dargestellt werden. Hierbei soll zudem der zeitliche und finanzielle Aufwand für die Umsetzung grob abgeschätzt werden.

Für die Begleitung des Gutachtens wird eine Arbeitsgruppe aus Verwaltung, Polizei und ASEAG gebildet. Im Vorfeld der jeweiligen politischen Beratung wird diese Arbeitsgruppe die Maßnahmenvorschläge aus ihrer Sicht bewerten.

Die Gruppe der Priorität 1 umfasst sieben Straßenabschnitte (siehe Anlage 1). Die politische Beratung dieser Straßen ist für Q1 2024 geplant. Es soll im Rahmen einer Sammelvorlage für jeden einzelnen Abschnitt ein Beschluss eingeholt werden, ob die kurzfristige Maßnahme umgesetzt wird oder ob die aufwändigere Variante geplant werden soll.

Losgelöst vom hier beschriebenen Vorgehen berät die Unfallkommission weiterhin fortlaufend über bestehende und neu hinzukommende Unfallhäufungsstellen. Wie bisher auch können sich durch Beschluss der Kommission auch ohne politischen Beschluss Änderungen der Straßenraumaufteilung ergeben, wenn dies aufgrund des tatsächlichen Unfallgeschehens zwingend geboten ist.

Anlage/n:

Anlage 1 – Defizitäre Schutz- und Radfahrstreifen