



Breslauer Straße
Bürger*inneninformation

www.aachen.de



Herzlich Willkommen zur Bürger*inneninformation zum Thema Breslauer Straße.

Anlass der Bürger*inneninformation

- die Breslauer Straße erhält baulich geschützte Radverkehrsanlagen (Protected Bike Lane – PBL)
- Beschluss des Mobilitätsausschuss vom 11. November 2021
- 2-stufiges Verfahren
- 1. Stufe: PBL zwischen Stolberger Straße und Dresdener Straße



Am 11. November 2021 hat der Mobilitätsausschuss beschlossen, dass die Breslauer Straße baulich geschützte Radverkehrsanlagen (Protected Bike Lane – PBL) erhalten soll. Zuvor hatte die Bezirksvertretung Aachen-Mitte die Planung empfohlen.

Die Umsetzung der PBL erfolgt in einem 2-stufigem Verfahren. Zunächst sollen baulich geschützte Radverkehrsanlagen zwischen Stolberger Straße und Dresdener Straße entstehen.

Radentscheid

Ziel 3:

“Jährlich werden an Hauptverkehrsstraßen 5 km Radwege gebaut, die als Einrichtungsradwege mit 2,30 m Breite zwei Knotenpunkte lückenlos verbinden. Sie werden baulich vor Befahren, Halten und Parken durch Kfz geschützt. Die Radwege entstehen ohne Flächenminderung für Fußverkehr und ÖPNV und sind auch von diesen baulich getrennt.“



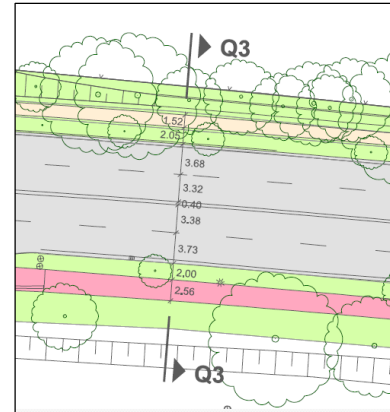
Bei den Planungen für die Breslauer Straße werden die Bedingungen des Radentscheids berücksichtigt.

Der Radentscheid Aachen hat als 3. Ziel Folgendes formuliert: “Jährlich werden an Hauptverkehrsstraßen 5 km Radwege gebaut, die als Einrichtungsradwege mit 2,30 m Breite zwei Knotenpunkte lückenlos verbinden. Sie werden baulich vor Befahren, Halten und Parken durch Kfz geschützt. Die Radwege entstehen ohne Flächenminderung für Fußverkehr und ÖPNV und sind auch von diesen baulich getrennt.” (vgl. <https://radentscheid-aachen.de/ziele/>)

Heutige Situation

- Breslauer Str. ist eine angebaute Hauptverkehrsstraße (HS III) gemäß der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)
- Baulast der Stadt Aachen, außerhalb geschlossener Ortschaften
- Zugelassene Höchstgeschwindigkeit: 70 km/h
- Bis zu 2.000 Kfz/h, Schwerverkehr: ca. 4,6 %
- Stadtbuslinie 47 im 15 Minuten-Takt, Linie 23 zu den Randzeiten; Route zum ASEAG-Depot

Bestand



Die 4-spurige Breslauer Straße ist eine angebaute Hauptverkehrsstraße (HS III) gemäß der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008). Sie befindet sich seit 2009 in der Baulast der Stadt Aachen und liegt überwiegend außerhalb der geschlossenen Ortslage. Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit beträgt 70 km/h.

Die Verkehrsbelastung beträgt bis zu 2.000 Kfz/h. Der Anteil des Schwerverkehrs liegt bei ca. 4,6 %.

Die Stadtbuslinie 47 verkehrt im Viertelstundentakt auf dem betrachteten Abschnitt. Die Linie 23 verstärkt den Linienverkehr am Nachmittag und zu den Randzeiten. Außerdem finden hier weitere Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten statt und die Straße wird als Hauptroute der Busse zu dem ASEAG - Depot genutzt.

Entlang der Breslauer Straße stehen im öffentlichen Verkehrsraum keine Parkplätze zur Verfügung.

In dem betrachteten Abschnitt liegen die Knotenpunkte Breslauer Straße/Stolberger Straße, Breslauer Straße/Dresdener Straße und Breslauer Straße/Berliner Ring, die bei der Fortführung der Planung besonders berücksichtigt werden. Außerdem sind drei große Gewerbegrundstücke über Zufahrten direkt an die Breslauer Straße angeschlossen.

Heutige Situation

- ca. 2,50 m breiter Geh- und Radweg
- Nutzung im Beidrichtungsverkehr auf südlicher Straßenseite
- Queren an Knoten Stolberger Straße zur Weiterfahrt stadteinwärts notwendig



Heutige Situation



Heute teilen sich Fußgänger*innen und Radfahrer*innen im Beidrichtungsverkehr einen 2,50 m breiten Geh- und Radweg auf der südlichen Straßenseite. Um in Richtung Stadtmitte zu fahren, muss der Radverkehr die Breslauer Straße am Knoten Stolberger Straße queren.

Planung – Umsetzung in 2 Stufen

Stufe 1:

- kurzfristig mit wenigen baulichen Eingriffen
- radentscheidkonforme Radverkehrsanlage auf 700 m Länge zw. Stolberger Straße und Dresdener Straße
- Einrichtung einer Protected Bike Lane (PBL)/bzw. einer baulich geschützten Radverkehrsanlage an Breslauer Straße
verhältnismäßig einfach realisierbar

Stufe 2:

- PBL bis Berliner Ring
- längerer Planungs- und Abstimmungsprozess mit verschiedenen Fachbereichen der Verwaltung nötig
- umfangreiche Planungen und Umbauten – insbesondere für die Knotenpunktbereiche
- kostenintensiv



Planung und Umsetzung der Radverkehrsanlagen an der Breslauer Straße sollen in einem 2-stufigem Verfahren erfolgen, um möglichst schnell eine Verbesserung für den Radverkehr erwirken zu können.

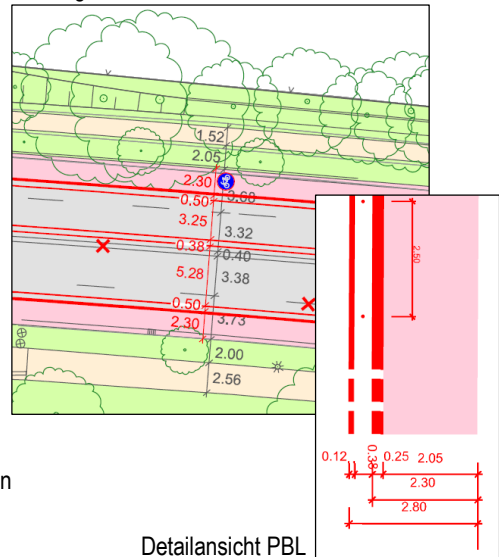
Stufe 1 soll kurzfristig mit wenigen baulichen Eingriffen umgesetzt werden und ermöglicht auf einer langen Strecke von ca. 700 m Radverkehrsanlagen entsprechend den Standards des Radentscheids. Im Vergleich zu anderen Straßen im Stadtgebiet ist die Einrichtung einer Protected Bike Lane (PBL) an der Breslauer Straße im Abschnitt zwischen Stolberger Straße und Dresdener Straße verhältnismäßig einfach zu realisieren.

Stufe 2 benötigt einen längeren Planungs- und Abstimmungsprozess mit verschiedenen Fachbereichen der Verwaltung aufgrund umfangreicher Planungen und Umbauten – insbesondere für die Knotenpunktbereiche. Diese sollen radentscheidkonform umgebaut werden. Auch soll der Abschnitt Dresdener Straße bis Berliner Ring in der 2. Stufe mit einer PBL ausgestattet werden. Stufe 2 ist insgesamt kostenintensiver als die 1. Stufe.

Planung

- beidseitig Protected Bike Lane/baulich geschützte Radverkehrsanlage:
 - 2,30 m breiter Radstreifen, der mit einem 0,50 m breiten Sicherheitsstreifen sowie baulichen Elementen vom fließenden Verkehr getrennt wird
- MIV stadteinwärts 1 Spur, stadtauswärts überbreit
- zugelassene Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h reduzieren

Planung



Detailansicht PBL

Die erste Stufe sieht die Anlage von 2,30 m breiten Radfahrstreifen zzgl. 0,50 m breiten Sicherheitsstreifen und baulichen Trennelementen zwischen Stolberger Straße und Dresdener Straße in beiden Fahrtrichtungen vor. Bei einer Straßenbreite exkl. Nebenanlagen von ca. 14,50 m verbleiben zwei Fahrspuren für den Kfz-Verkehr, wobei die Fahrtrichtung stadtauswärts einen überbreiten Fahrstreifen mit einer Breite von ca. 5,28 m erhält. Stadteinwärts steht eine Fahrspur mit einer Breite von 3,25 m zur Verfügung. Für drei vollwertige Fahrspuren müsste die PBL auf eine Breite von jeweils 2,00 m zzgl. 0,50 m breiten Sicherheitsstreifen reduziert werden. Diese Planungsvariante wurde im Sommer 2020 in der Bezirksvertretung Aachen-Mitte und im Mobilitätsausschuss beraten und verworfen. Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit wird auf 50 km/h reduziert.

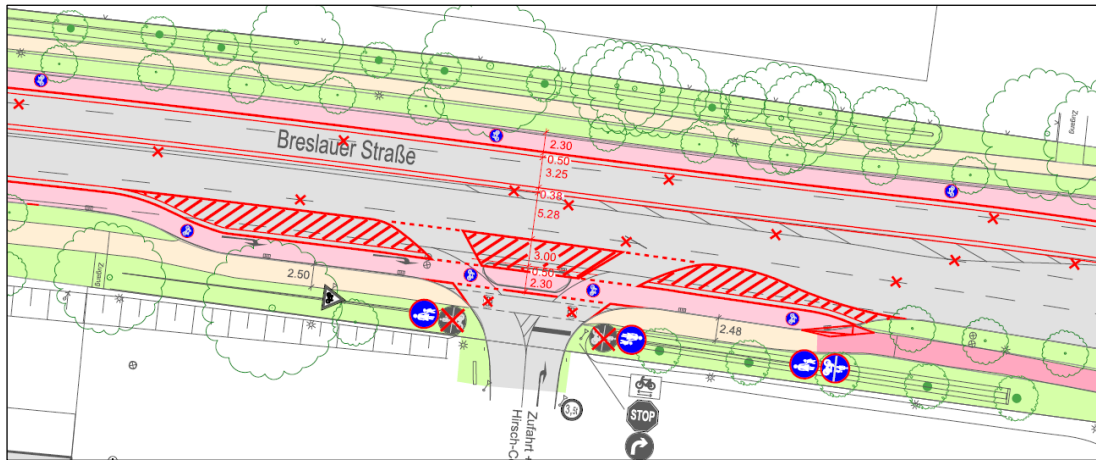
Bauliche Trennung

- flexibler Kunststoff
- 80 cm hoch
- klassisches Erscheinungsbild
- mit reflektierenden Glaselementen im Kopf und Fuß

Produktbeispiel



Zur baulichen und optischen Trennung zwischen dem motorisierten Verkehr und dem Radverkehr sind anthrazitfarbene flexible Pfosten aus Kunststoff vorgesehen. Diese sind 80 cm hoch. Der Abstand zwischen den flexiblen Pfosten ist aktuell mit 2,50 m angenommen. Die Pfosten werden mit reflektierenden Glaselementen im Kopf und Fuß ausgestattet.



Planung Zufahrten

- abgesetzte Führung
- Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen entfernen
- baulich geschützte Radverkehrsanlage nur im Zufahrtsbereich öffnen

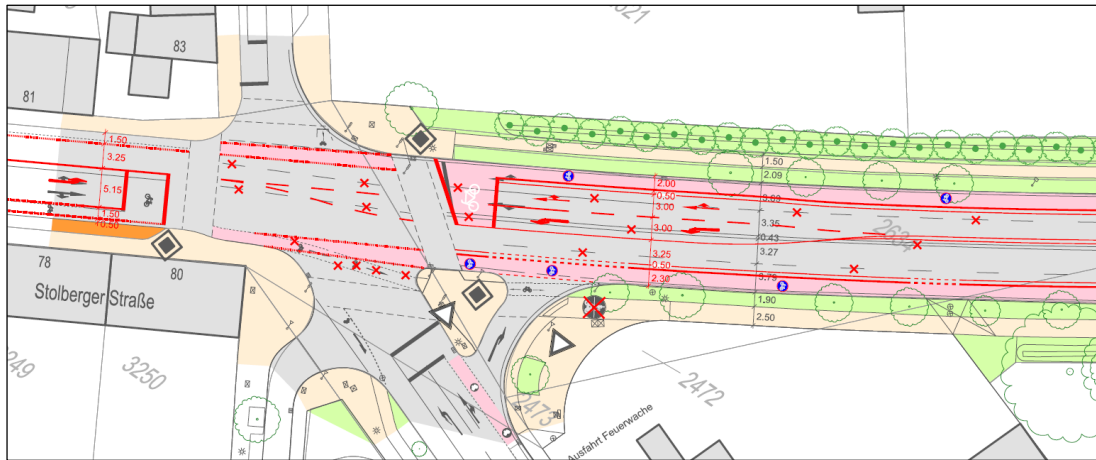
Stadt Aachen | Fachbereich 61/300 | 02.2022



Seite 9

Da die zugelassene Höchstgeschwindigkeit entlang der Breslauer auf 50 km/h reduziert wird, sind Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen an den drei Gewerbegrundstücken nicht länger notwendig. Sie werden entfernt und der Radverkehr abgesetzt hinter einer Sperrfläche geführt. Dadurch wird der Winkel für die abbiegenden Kfz verändert und der Radverkehr wird besser wahrgenommen.

Die baulich geschützte Radverkehrsanlage (PBL) wird nur im Zufahrtsbereich für die kreuzenden Kfz geöffnet.



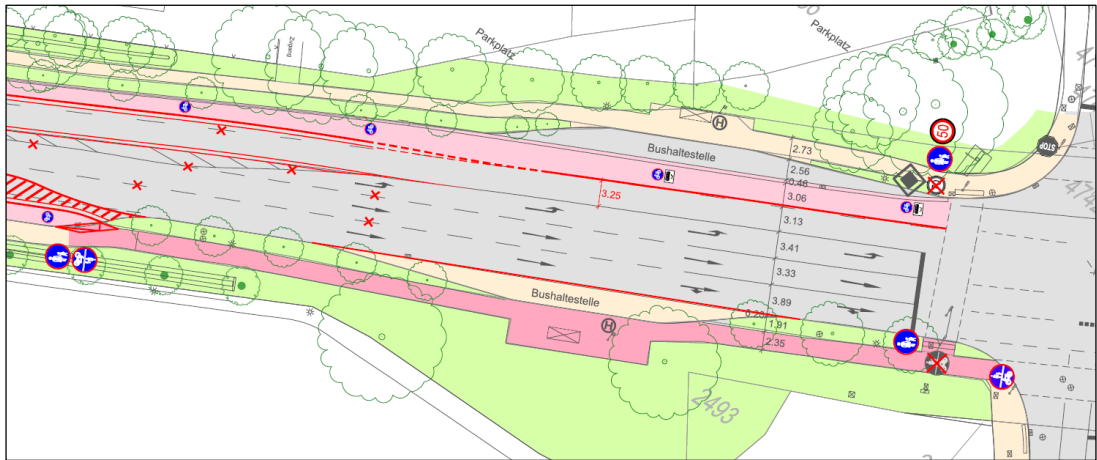
Planung Knoten Stolberger Straße

- von Hohenzollernplatz kommend noch 1-spurig stadtauswärts
- Vorgezogener Aufstellbereich für Radverkehr und 1,50 m Schutzstreifen auf Stolberger Straße



Am Knoten Breslauer Straße/Stolberger Straße wird der Querschnitt der Fahrbahn zur Erhöhung der Verkehrssicherheit verändert. Zwischen Hohenzollernplatz und Breslauer Straße erhält der Radverkehr in beiden Richtungen einen 1,50 m breiten Schutzstreifen. Dem Kfz-Verkehr steht stadtauswärts eine Geradeauspur zur Verfügung, die sich hinter dem Knoten in eine überbreite Fahrspur aufweitet.

Stadteinwärts verschmälert sich die PBL aufgrund der reduzierten Platzverhältnisse auf 2,00 m vor dem Knoten. Radfahrer*innen erhalten am Knoten einen vorgezogenen Aufstellbereich.



Planung Knoten Dresdener Straße

- Radverkehr vor der Haltestelle in die Nebenanlage führen
- Fuß- und Radverkehr teilen sich die Fläche der Nebenanlage
- Provisorischer Fahrbahnrandhaltestelle stadtauswärts



Stadt Aachen | Fachbereich 61/300 | 02.2022

Seite 11

Stadtauswärts wird der Radverkehr vor der Haltestelle Dresdener Straße in die Nebenanlage geführt. Da die Nebenanlage im Rahmen der kurzfristig umzusetzenden 1. Stufe nicht ausgebaut wird, müssen sich Radfahrende und Fußgänger*innen wie heute die verfügbare Fläche teilen.

Die Haltestelle soll langfristig barrierefrei als Fahrbahnrandhaltestelle umgebaut werden. Für die 1. Stufe erfolgt die provisorische Ausgestaltung eines Buskaps.

Stadteinwärts wird die rechte Kfz-Spur an der Bushaltestelle zu einem Radfahrstreifen, der für den Busverkehr freigegeben ist. Dieser geht hinter der Haltestelle in die Protected Bike Lane über.

Planung Knoten Dresdener Straße

- Busspuren vor dem Knoten in Fahrtrichtung stadteinwärts
- Zusatzschild für Radverkehr in Richtung Innenstadt

Stadt Aachen | Fachbereich 61/300 | 02.2022 Seite 12

Stadteinwärts erfolgt die Zusammenführung des Kfz-Verkehrs auf noch einer Geradeaus-Spur vor dem Knoten Breslauer Straße/Dresdener Straße. Die zweite Spur wird als ein Busspuren ausgewiesen.

Da der Abschnitt zwischen Dresdener Straße und Berliner Ring in der 1. Stufe noch nicht überplant wird, fährt der Radverkehr weiterhin in diesem Abschnitt in der südlichen Nebenanlage im Beidrichtungsverkehr.

Vor dem Knoten Dresdener Straße werden die Radfahrer*innen durch ein Hinweisschild auf die Veränderung der Verkehrsführung hingewiesen und zur PBL geführt.

Planung Gehwege

- Im Rahmen der 1. Stufe ist es nicht möglich den nördlichen Gehweg zwischen Dresdener Straße und Berliner Ring freizugeben
- heute aufgrund seines schadhaften Zustands gesperrt
→ Verkehrssicherheit ist nicht gegeben
- der Hang zum Kauflandgelände ist abgängig

- Erneuerung der schadhaften Gehwegbereiche und ggf. Verbreiterung in 2. Stufe vorgesehen



Im Rahmen der 1. Stufe ist es nicht möglich den nördlichen Gehweg zwischen Dresdener Straße und Berliner Ring freizugeben. Dieser ist heute aufgrund seines schadhaften Zustands gesperrt; die Verkehrssicherheit ist nicht gegeben. Zudem besteht Abstimmungs- und Planungsbedarf bzgl. der vorhandenen Grünstruktur und der Böschung, da der Hang zum Kauflandgelände abgängig ist. Die nördliche Nebenanlage kann daher insgesamt nur nach einer umfänglichen Sanierung bzw. Erneuerung wieder freigegeben werden. Die Erneuerung der schadhaften Gehwegbereiche ist in der 2. Stufe vorgesehen.

Planung Stufe 2

- PBL/baulich geschützte Radverkehrsanlage zwischen Dresdener Straße und Berliner Ring
- Umbau der Knotenpunkte
- Anrampung der Knotenbereiche an den Zufahrten der drei großen Gewerbegrundstücke
- Barrierefreier Umbau der Haltestelle Dresdener Straße in beiden Fahrtrichtungen
- Umbau der Nebenanlagen: Verbreiterung der Flächen für Rad- und Fußverkehr
- Erneuerung der schadhafte Gehwegbereiche

- Optimierung und Ausbau der Grünstrukturen



Die 2. Stufe ist mit einem erheblich größeren Planungs- und Abstimmungsaufwand verbunden. Folgende Ideen zu Umgestaltung liegen vor:

- Radverkehrsanlagen/PBL zwischen Dresdener Straße und Berliner Ring
- Radentscheidkonforme Umbau der Knotenpunkte Breslauer Straße/Stolberger Straße und Breslauer Straße/Dresdener Straße (inkl. Änderung der Signalisierung; Rückbau freiliegender Rechtsabbieger am Knoten Stolberger Straße)
- Anrampung der Knotenbereiche an den Zufahrten der drei großen Gewerbegrundstücke
- Barrierefreier Umbau der Haltestelle Dresdener Straße in beiden Fahrtrichtungen (möglichst optimaler Haltestellenausbau mit Hochbord und taktilen Elementen; barrierefreie Fahrbahnrandhaltestellen vorgesehen)
- Umbau der Nebenanlagen: Verbreiterung der Flächen für Rad- und Fußverkehr (Trennung der Verkehrsarten)
- Erneuerung der schadhafte Gehwegbereiche (vor allem zwischen Dresdener Straße und Berliner Ring)
- Optimierung und Ausbau der Grünstrukturen (Begrünung/Bepflanzung der ehemaligen Verzögerungs- bzw. Beschleunigungsstreifen und ggf. Nachpflanzen weiterer Baumstandorte entlang der Breslauer Straße)

Roteinfärbung & Kosten

- Rotmarkierung in Kaltplastik vorgesehen
 - Ziel 4 des Radentscheids:
Radverkehrsanlage durchgängig durch rote Farbe vom übrigen Straßenraum abgesetzt
- Kosten Roteinfärbung: ca. 130.000 €
- Kosten 1. Stufe gesamt: ca. 350.000 €



Es ist vorgesehen die Radverkehrsanlage rot einzufärben. Dies entspricht Ziel 4 des Radentscheids:

Neue oder zu sanierende Radfahrflächen sind – auch in Kreuzungsbereichen – deutlich durch rote Farbe (z.B. farbiger Asphalt) vom übrigen Straßenraum abgesetzt. Das Fahrbahnmaterial ist durchgängig griffig mit möglichst niedrigem Rollwiderstand.

Die Kosten für die Roteinfärbung belaufen sich auf ca. 130.000 €. Insgesamt kosten die Maßnahmen der 1. Stufe ca. 350.000 €.

Beiträge

- Die Umsetzung der 1. Stufe löst keine Beitragspflicht nach dem Kommunalabgabengesetz NRW (KAG) aus
- Beurteilung für Stufe 2 erst bei Vorliegen einer Planung
- die Verwaltung wird hierüber im Zuge des weiteren Planungsprozesses berichten



Die Umsetzung der 1. Stufe löst keine Beitragspflicht nach dem Kommunalabgabengesetz NRW (KAG) aus. Ob und inwieweit Maßnahmen der Stufe 2 unter die KAG-Beitragspflicht fallen, kann erst bei Vorliegen einer Planung präzise beurteilt werden. Die Verwaltung wird hierüber im Zuge des weiteren Planungsprozesses berichten.

Weiteres Vorgehen

- Möglichkeit der Beteiligung bis zum 21. Februar 2022
- Senden Sie uns Ihre Anregungen, Ideen und Hinweise per Mail an: breslauerstrasse@mail.aachen.de
- Betreff: Bürger*inneninformation Breslauer Straße
- Protokoll dieser Veranstaltung und alle Informationen unter: www.aachen.de/baustellen
- Umsetzung der 1. Stufe in 2022 vorgesehen

The screenshot shows the 'Baustellen' (Construction Sites) page on the aachen.de website. The navigation menu on the left lists various projects, with 'Breslauer Straße' circled in red. The main content area features several project cards, including 'Alt-Haarener-Straße Unfallchwerpunkt', 'Bismarckstraße', 'Dreslauer Straße', and 'Dreslauer Straße'. A 'Baustelleninformationsystem' section is also visible, providing an overview of the system.

Sie haben nun die Möglichkeit uns Ihre Meinung mitzuteilen. Für weitere Hinweise und Anregungen können Sie die angegebene Mail-Adresse sowie den Briefkasten im Foyer des Verwaltungsgebäudes „Am Marschiertor“ nutzen. Die Beteiligungsmöglichkeit in dieser Form endet am 21. Februar 2022. Unter www.aachen.de/baustellen finden Sie alle Informationen zur Veranstaltung. Zur gegebenen Zeit wird dort auch das Protokoll der Bürger*inneninformation veröffentlicht. Die Umsetzung der 1. Stufe ist für dieses Jahr vorgesehen.

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!



Vielen Dank für Ihr Interesse und Ihre Aufmerksamkeit!