

<b>Vorlage</b>		Vorlage-Nr:	FB 61/0844/WP17
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	22.12.2017
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/300
<b>Breslauer Straße</b>			
<b>Beratungsfolge:</b>			
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>	
25.01.2018	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme	
21.02.2018	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme	

**Beschlussvorschlag:**

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und stimmt der vorgeschlagenen Querschnittsaufteilung zu.

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und stimmt der vorgeschlagenen Querschnittsaufteilung zu.

## **Erläuterungen:**

### **Anlass**

Die Verwaltung hat am 25.08.2016 im Mobilitätsausschuss berichtet, dass die Entwässerungssituation entlang der Breslauer Straße dringend verändert werden muss. Mit der Übertragung der Breslauer Straße vom Landesbetrieb Straßenbau NRW an die Stadt Aachen wurde auch die Abwasserbeseitigungspflicht für das dort anfallende Niederschlagswasser übernommen. Die Entwässerung muss auf gesamter Länge der Breslauer Straße den aktuellen Vorgaben des Wasserrechts angepasst werden. Aufgrund der Verkehrsmenge gilt das Oberflächenwasser der Verkehrsflächen als belastet und muss vor Einleitung in ein Gewässer behandelt werden. Es liegt ein Sanierungsbescheid der Unteren Wasserbehörde (UWB) vor. Da das Niederschlagswasser der Breslauer Straße derzeit unbehandelt in die Wurm eingeleitet wird, besteht dringender Handlungsbedarf. Es sind im Wesentlichen Straßenseitengräben notwendig. Dort, wo sie einmal vorhanden waren, müssen vorhandene Gräben ertüchtigt werden. Teilweise müssen aber auch Arbeiten an Straßenabläufen und an der vorhandenen Kanalisation vorgenommen werden.

Im Rahmen der Optimierung der Entwässerung sollen auch die Nebenanlagen der Breslauer Straße überplant werden.

### **Heutige Situation**

Es gibt entlang der Breslauer Straße zwischen Peliserkerstraße/Stolberger Straße und Einmündung Berliner Ring auf der süd-östlichen Straßenseite einen gemeinsamen Beidrichtungsgeh – und Radweg von 2,50 m Breite. Dieser wurde im vergangenen Jahr wegen seines schlechten baulichen Zustands zunächst provisorisch instand gesetzt. Auf der nord-westlichen Straßenseite ist nur ein Gehweg von ca. 1,50 m Breite vorhanden, der wegen seines schlechten baulichen Zustandes derzeit im Abschnitt Berliner Ring bis Zufahrt Real gesperrt ist. Da sich auf beiden Straßenseiten gewerbliche Ziele befinden, die sowohl mit dem Fahrrad als auch zu Fuß sicher erreichbar sein sollten und der Straßenabschnitt ein wichtiges Verbindungsstück auf der Achse „Hüls“-Innenstadt ist, ist die Anlage von beidseitigen, ausreichend breiten Gehwegen und Radverkehrsanlagen notwendig. Daten aus den Jahren 2014/2015 weisen eine Gesamtbelastung von ca. 14.000 – 22.000 Kraftfahrzeuge im Zeitraum zwischen 7 und 19 Uhr auf.

Die Breslauer Straße befindet sich als vier streifige Straße seit Oktober 2009 in der Baulast der Stadt. Die Ortstafel befindet sich im Bereich der Bebauung Peliserkerstraße, so dass auf nahezu der gesamten Strecke 70 km/h als Höchstgeschwindigkeit ausgewiesen sind. Dies resultiert aus der früheren Funktion als anbaufreie „Außerortsstraße“ (L 221). In den vergangenen Jahren hat allerdings die Erschließungsfunktion der Straße zugenommen; zusätzliche Ein- und Ausfahrten sind zu verschiedenen gewerblichen Unternehmen entstanden, weitere sind bereits beantragt. Perspektivisch sind weitergehende bauliche Entwicklungen auf den Grundstücken entlang der Straße denkbar, so dass diese zunehmend eine städtische Funktionalität aufweist.

## Planung

Die Nebenanlagen der Breslauer Straße sollen gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) überplant werden.

### Kfz-Verkehr

Im Zuge der Bearbeitung wurden zunächst auf Grundlage der aktuellen Verkehrszählungen die Anzahl der notwendigen Kfz-Spuren auf der Strecke und in den Knotenpunkten ermittelt. Hierbei wurde festgestellt, dass der durchgängige, 4-spurige Fahrbahnquerschnitt auf der Strecke nicht notwendig und jeweils nur eine Kfz-Spur pro Fahrtrichtung erforderlich ist. Sinnvoll erscheint ein zusätzlicher mittlerer Linksabbiegefahrstreifen, der jeweils für eine Verbesserung der Erschließung der angrenzenden Gewerbebetriebe genutzt werden kann. An den drei Knotenpunkten Breslauer Straße/Stolberger Straße, Breslauer Straße/Dresdener Straße und Breslauer Straße/Berliner Ring muss die Leistungsfähigkeit durch zusätzliche Spuren gewährleistet werden. Hierzu wurde eine Verkehrssimulation zu den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden durchgeführt, die die Leistungsfähigkeit nachweist. Die derzeitige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h, die der früheren Funktion der Breslauer Straße als anbaufreie, vier streifige Landesstraße entsprach, soll im Rahmen der Planung auf 50 km/h - der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen in Aachen - reduziert werden.

Durch die Spurreduktion entstehen Spielräume für eine Neuaufteilung der Fahrbahnflächen, die für eine Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer genutzt werden können und die notwendige Anpassung der Entwässerungssituation ermöglichen. Zusätzlich sind im Einmündungsbereich zur Peliserkerstraße sowie zum Berliner Ring punktuelle Flächenankäufe notwendig, um die gewünschten Querschnittsbreiten zu realisieren.

In einem ersten Schritt wurde ein Vorschlag erarbeitet, der anhand von fünf Querschnitten (siehe Anlagen) eine zukünftig denkbare Verkehrsflächenaufteilung darstellt.

### Rad- und Fußverkehr

Auf der Strecke wird das Prinzip eines beidseitig 2,00 m breiten, baulich abgetrennten auf Fahrbahnniveau geführten Radfahrstreifens vorgeschlagen.

Die Gehwege sollen im Regelfall eine Breite von 2,50 m aufweisen und hinter der teilweise vorhandenen Grünkulisse verlaufen. Abschnittsweise reduzieren sich die Gehwegbreiten auf ca. 2,10 m. Im weiteren Entwurfsprozess ist zu klären, wie hier das Regemaß von 2,50 m herzustellen ist.

In den Knotenzufahrten, in denen zusätzliche Kfz- Abbiegespuren erforderlich sind, soll der Radverkehr von den Radfahrstreifen auf beidseitig 3,0 m breiten, gemeinsamen Geh- und Radwegen in den Seitenraum geführt werden.

Für den Abschnitt Dresdener Straße bis Berliner Ring wurde eine weitere Variante erarbeitet, bei der der stadteinwärts gerichtete Radverkehr hinter einer Baumkulisse geführt wird. Dazu müsste allerdings die bestehende Baumreihe gefällt und durch eine neue Baumreihe ersetzt werden.

Bei der Planung sollen weiter die Belange des ÖPNVs berücksichtigt und eine komfortable Anfahbarkeit der Haltestellen „Dresdener Straße“ gewährleistet werden. Die Sicherheitsbelange des Radverkehrs werden dabei beachtet.

Weiteres Vorgehen:

Nach Diskussion der Verkehrsflächenaufteilung in den Gremien wird die weitere Vorentwurfsplanung erarbeitet und zum Planungsbeschluss in die politische Beratung eingebracht. Die Entwässerungsplanung wird im Zusammenhang der neuen Verkehrsflächenaufteilung durch ein externes Planungsbüro erarbeitet.

Zur Finanzierung der Maßnahme werden Beiträge aus dem von der Stadt Aachen vorgelegten Dieselpfelpaket erwartet.

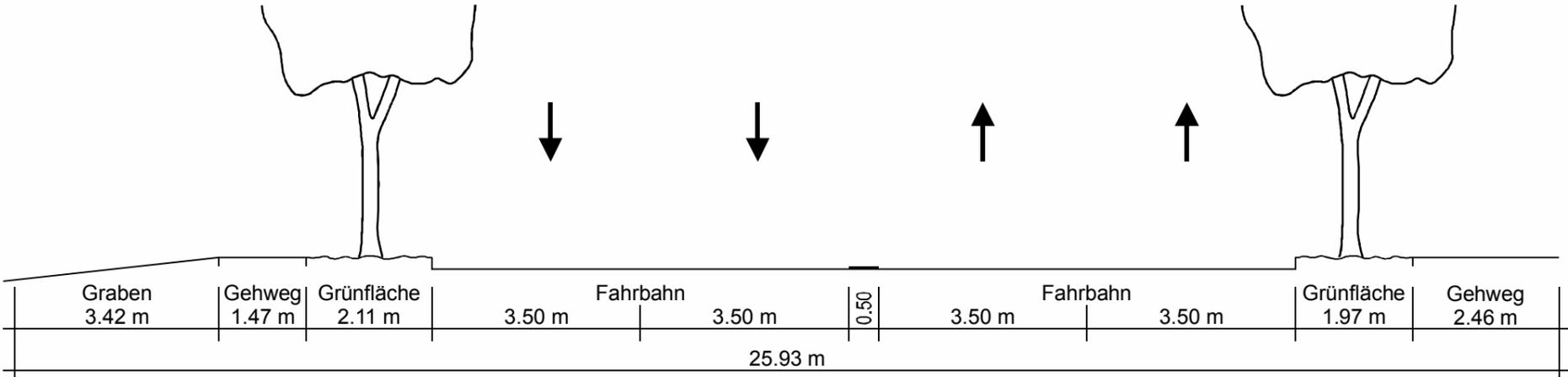
**Anlage/n:**

Anlage 1 – Querschnitte

Anlage 2 – Lageplan Skizze

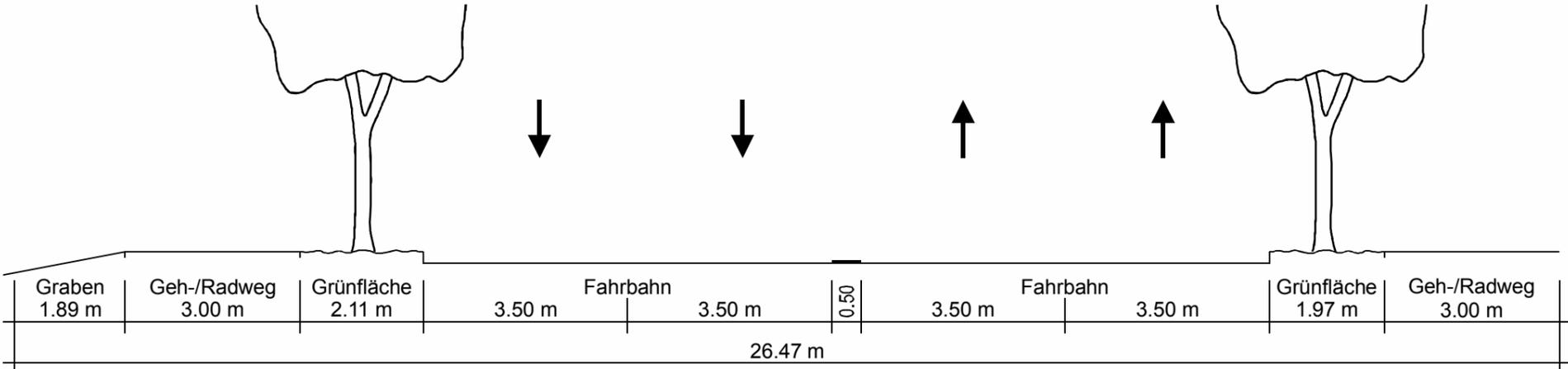
# Querschnitte Breslauer Straße (Richtung Stadtauswärts)

## Q1 Bestand Station 0+056,5



Feuerwehr Gelände

## Q1 Planung Station 0+056,5



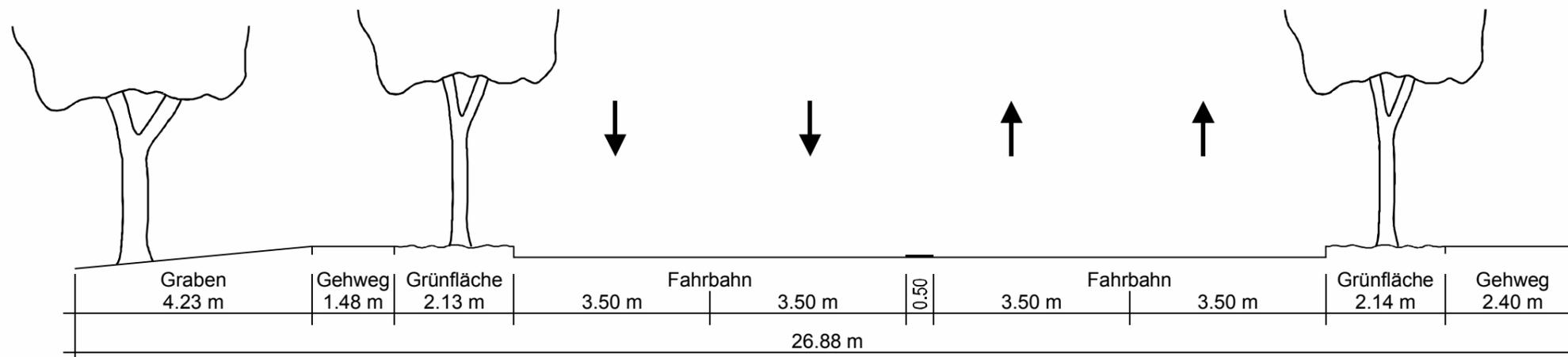
Feuerwehr Gelände

# Querschnitte Breslauer Straße (Richtung Stadtauswärts)

## Q2 Bestand

Station 0+118,8

Mercedes Center

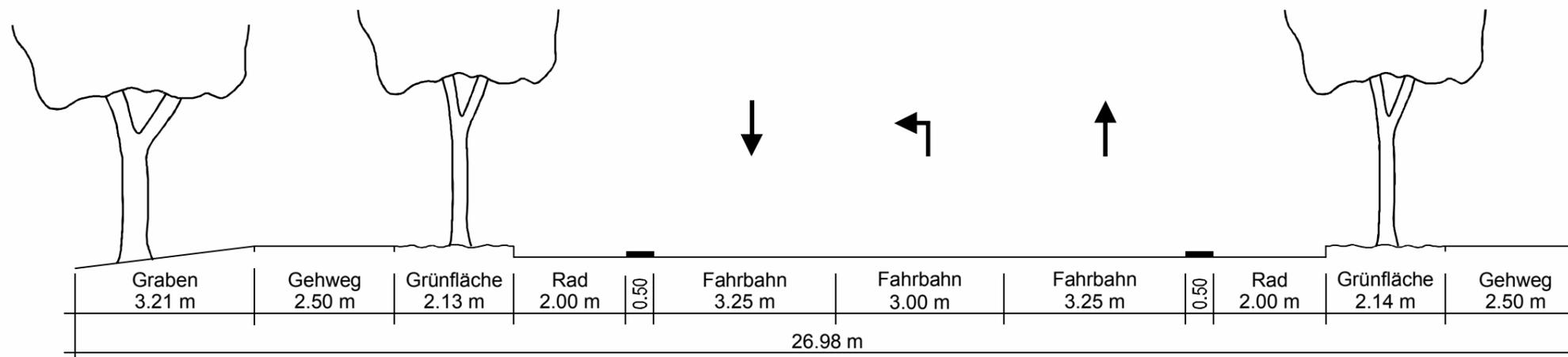


Kleingärtenanlage

## Q2 Planung

Station 0+118,8

Mercedes Center

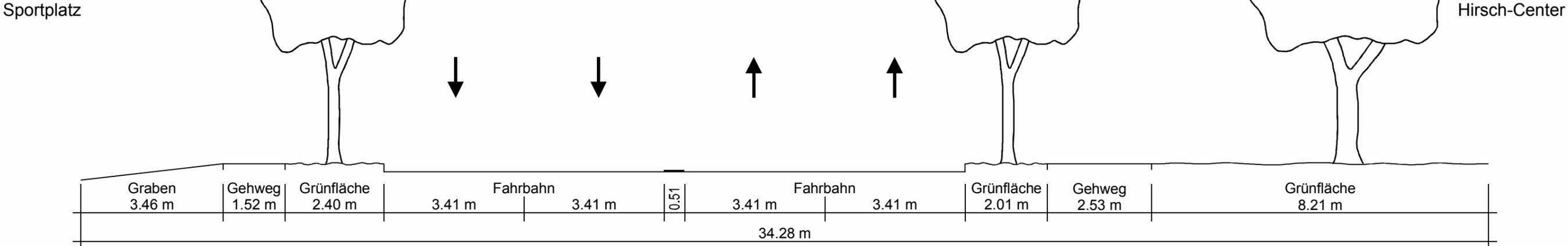


Kleingärtenanlage

# Querschnitte Breslauer Straße (Richtung Stadtauswärts)

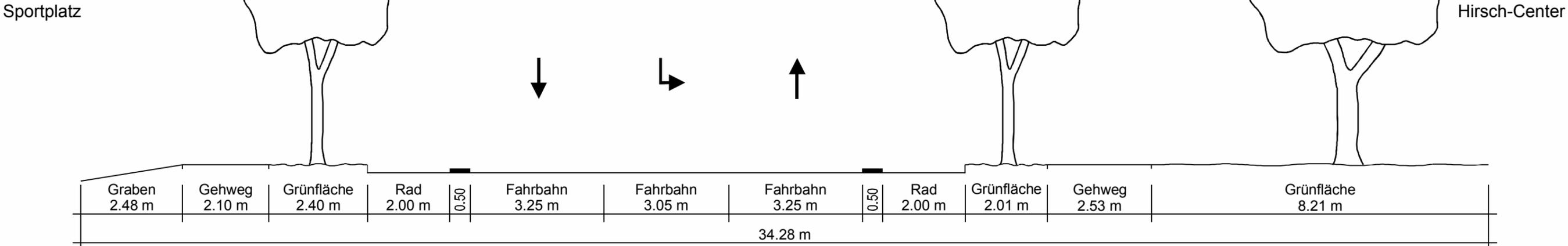
## Q3 Bestand

Station 0+420



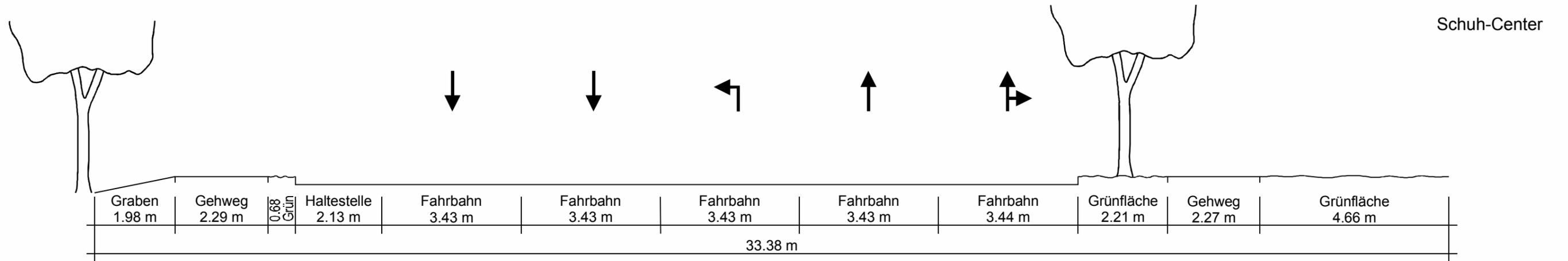
## Q3 Planung

Station 0+420

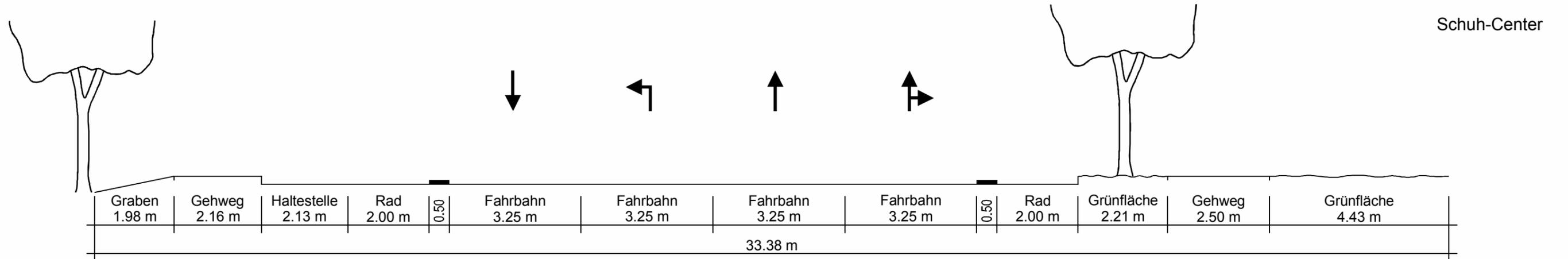


# Querschnitte Breslauer Straße (Richtung Stadtauswärts)

## Q4 Bestand Station 0+651



## Q4 Planung Station 0+651

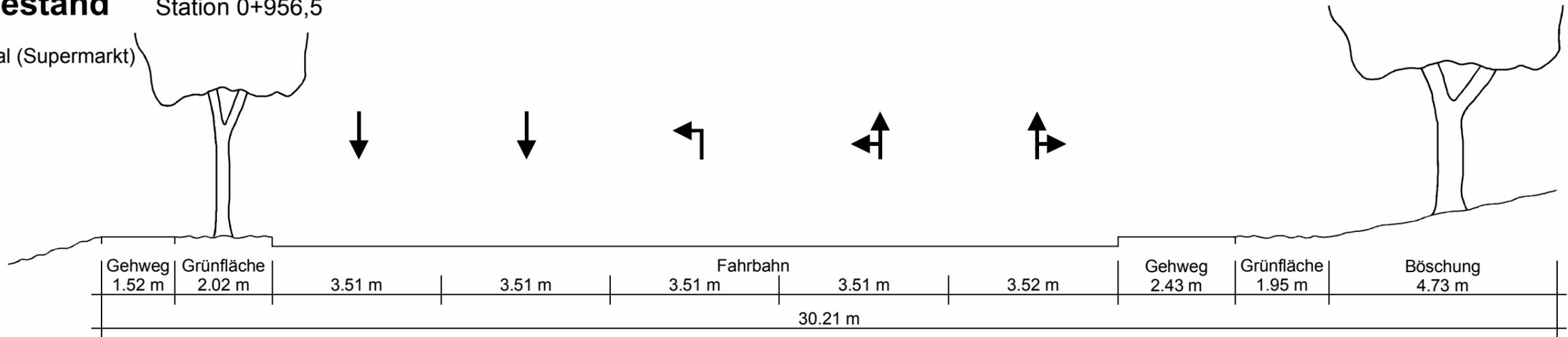


# Querschnitte Breslauer Straße (Richtung Stadtauswärts)

## Q5 Bestand

Station 0+956,5

hinter Real (Supermarkt)

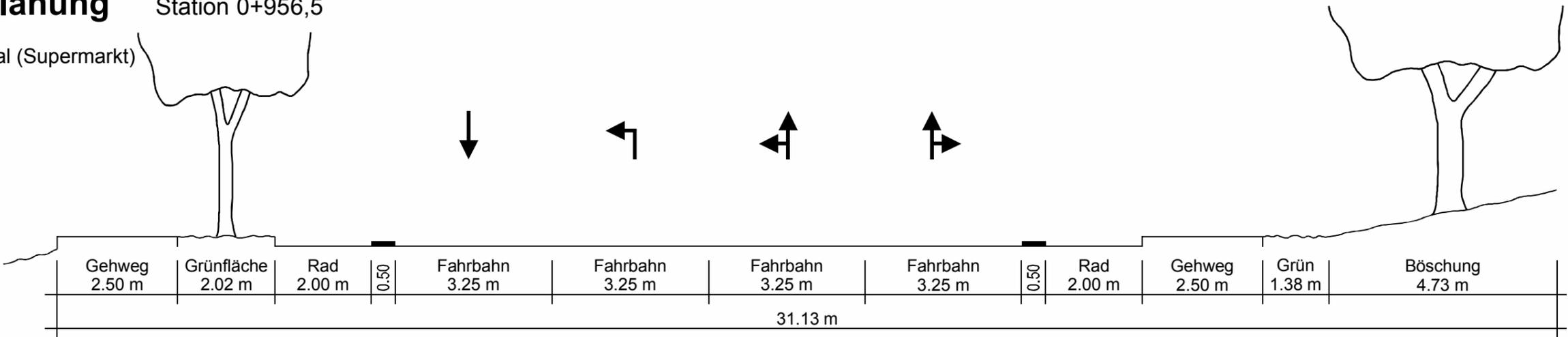


Auto Thüllen

## Q5 Planung

Station 0+956,5

hinter Real (Supermarkt)



Auto Thüllen

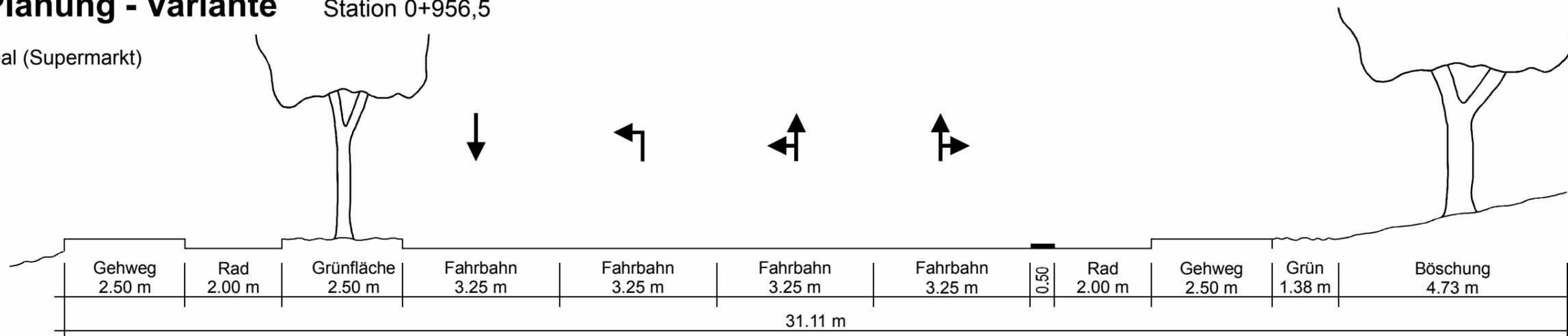
# Querschnitte Breslauer Straße (Richtung Stadtauswärts)

## Q5 Planung - Variante

Station 0+956,5

hinter Real (Supermarkt)

Auto Thüllen



Weiter Querschnitte, hinter Knoten Charlottenburger Allee:

keine Radverkehrsanlagen auf Fahrbahn. Sondern beidseitig 3.0m Geh-/Radweg plus Abstand/Grün zwischen Fahrbahn ( $\geq 50\text{cm}$ ).

