

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0140/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 08.10.2021
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
<b>Breslauer Straße - Ertüchtigung von Radverkehrsanlagen (Planungs- und Ausführungsbeschluss Stufe 1)</b>		
<b>Ziele:</b> Klimarelevanz positiv		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
27.10.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
11.11.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, den Planungs- und Ausführungsbeschluss gemäß der vorgelegten Planung zu Stufe 1a (Plan-Nr. 2021/07-01\_L1 und 2021/07-01\_L2, Anlage 3 und 4) zu fassen und die Verwaltung mit der Ausarbeitung der Lagepläne für die 2. Stufe zu beauftragen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und fasst den Planungs- und Ausführungsbeschluss gemäß der vorgelegten Planung zu Stufe 1a (Plan-Nr. 2021/07-01\_L1 und 2021/07-01\_L2, Anlage 3 und 4). Außerdem beauftragt er die Verwaltung die Lagepläne für die 2. Stufe zu erarbeiten.

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

### PSP-Element 5-120102-000-10100-300-1 Radweg Breslauer Straße

Investive Auswirkungen	Ansatz 2021*	Fortgeschriebener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2022 ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	68.248	68.248	0	0	0	0
Ergebnis	68.248	68.248	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			

\*aus Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020

### PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1 Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)

Investive Auswirkungen	Ansatz 2021	Fortgeschriebener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2022 ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	1.519.693,66*	1.519.693,66	2.400.000	2.400.000	0	0
Ergebnis	1.519.693,66	1.519.693,66	2.400.000	2.400.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			

\*Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 800.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 741.016,03 € abzügl. üpl. Deckung für eine andere Maßnahme i.H.v. 21.322,37 €

**PSP-Element 4-120102-986-6 Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)**

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 2021	Fortgeschrie bener Ansatz 2021	Ansatz 2022 ff.	Fortgeschr iebener Ansatz 2022 ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	407.245,83**	407.245,83	560.000	560.000	0	0
Abschreibungen	476.809,33***	476.809,33	750.000	750.000	0	0
Ergebnis	884.055,16	884.055,16	1.310.000	1.310.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			

\*\*Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 320.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 102.245,83 € abzügl. üpl. Deckung für eine andere Maßnahme i.H.v. 15.000 €

\*\*\*Haushaltsansatz 2021 i.H.v. 250.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2020 i.H.v. 248.131,70 € abzügl. üpl. Deckung für eine andere Maßnahme i.H.v. 21.322,37 €

**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 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 checked="" type="checkbox"/>	nicht
<input type="checkbox"/>	nicht bekannt

Die Maßnahme wirkt sich positiv auf den Klimaschutz aus. Durch das Anlegen der Radverkehrsanlagen wird sich die Verkehrssicherheit der Radfahrer\*innen erhöhen und es werden mehr Verkehrsteilnehmer\*innen zum Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad bewegt werden können. Die Umgestaltung löst geringe zusätzliche CO<sub>2</sub>-Emissionen aus, da Markierungsarbeiten auf der Fahrbahn vorgenommen und bauliche Trennelemente aufgebracht werden.

## **Erläuterungen:**

### **1. Anlass**

Der Mobilitätsausschuss hat die Verwaltung am 03.09.2020 mit der Erstellung der Vorplanung für Radverkehrsanlagen an der Breslauer Straße beauftragt. Dabei sollen die Bedingungen des Radentscheids beachtet werden.

#### Radentscheid:

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/>)

### **2. Heutige Situation**

Wie in Vorlage FB 61/0778/WP17 dargestellt, ist die 4-spurige Breslauer Straße 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 (Geschwindigkeitsbegrenzung: 70 km/h).

Eine Verkehrserhebung am Knoten Breslauer Straße/Berliner Ring ergab im Februar 2018 für den gesamten Zählzeitraum (7:00-19:00 Uhr) eine Belastung der Breslauer Straße von 21.200 Kfz. In der Morgenspitze (7:15-8:15 Uhr) wurden 1.700 Fahrzeuge und in der Nachmittagspitze (16:30-17:30 Uhr) 2.100 Fahrzeuge auf der Breslauer Straße gezählt. Der Schwerverkehrsanteil beträgt pro Tag 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. Auf dem Gelände der Hauptfeuerwache an der Stolberger Straße sind bauliche Veränderungen geplant, die ggf. Veränderungen für die Zu- und Abfahrt der Feuerwehr bedeuten.

### **3. Planung**

Bei der Planung werden die Prinzipien der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) beachtet.

Bei der Abwägung aller Planungselemente gilt grundsätzlich, dass die Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmer\*innen über die Leistungsfähigkeit und den Komfort zu stellen ist (VwV-StVO, Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung, Abschnitt A, zu § 39-43).

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 unabhängig von den Knoten und mit lediglich drei Zufahrten zu Gewerbegrundstücken Radverkehrsanlagen entsprechend den Standards des Radentscheides. 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. Zudem können weitere Erfahrungen mit Protected Bike Lanes und den dazu notwendigen baulichen Trennelementen gesammelt werden.

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 (s.u.). Dazu muss nach umfangreicher Planung die Haushaltseinplanung angepasst werden.

### Stufe 1

Die erste Stufe sieht die Anlage von 2,30 m breiten Radfahrstreifen zzgl. 0,50 m breiten Sicherheitsstreifen und baulichen Trennelementen (Protected Bike Lane – PBL) zwischen Stolberger Straße und Dresdener Straße in beiden Fahrtrichtungen vor. Vorgesehen sind anthrazitfarbene flexible Pfosten. Bei einer Straßenbreite exkl. Nebenanlagen mit einer Breite von ca. 14,50 m verbleiben zwei Fahrspuren für den Kfz-Verkehr, wobei die Fahrtrichtung stadtauswärts einen überbreiten Fahrstreifen mit einer Breite von 5,65 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 breitem Sicherheitsstreifen reduziert werden. Diese Planungsvariante wurde im Sommer 2020 in der Bezirksvertretung Aachen-Mitte und im Mobilitätsausschuss beraten und verworfen. Mit Beschluss vom 03.09.2020 beauftragte der Mobilitätsausschuss die Verwaltung mit der Erstellung der Vorplanung unter Beachtung der Bedingungen des Radentscheides (vgl. Vorlage-Nr. FB61/1471/WP17). Linksabbiegespuren zu den Gewerbegrundstücken auf der Strecke sind im Bestand nicht vorhanden und auch zukünftig nicht vorgesehen.

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 Geradeausspur 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.

Stadtauswärts wird der Radverkehr vor dem Knoten Dresdener Straße in die Nebenanlage geführt. Dazu ist eine Absenkung/Rampe am Ende der Busbucht vorgesehen. Auf diese Weise werden Rad- und Fußverkehr möglichst lange voneinander getrennt, um bereits in der 1. Stufe im Warteflächenbereich ausreichend Fläche für Fahrgäste und Fußgänger\*innen zur Verfügung zu stellen und vor allem die Sicherheit der Fußgänger\*innen zu erhöhen (vgl. Anlage 4, Stufe 1a L2).

Steht ein Bus an der Haltestelle, muss der Radfahrende warten oder auf der Kfz-Spur an dem haltenden Bus vorbeifahren, und über die Rampe im vorderen Teil der Busbucht nach

dem haltenden Bus in die Nebenanlage fahren. Alternativ kann Variante 1b (Anlage 5) verfolgt werden. Diese Variante sieht vor, den Radverkehr vor der Haltestelle in die Nebenanlage zu führen. 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. Der Konflikt zwischen ein- und ausfahrenden Bussen und dem Radverkehr wird in 1b vermieden und damit die Sicherheit für den Radverkehr im Vergleich zu 1a erhöht. Jedoch wird die Sicherheit der schwächeren Fahrgäste und Fußgänger\*innen in Variante 1a (vgl. Anlage 4) seitens der Verwaltung höher bewertet. Zusätzlich zu dem Bau der Rampe ist sowohl für 1a als auch für 1b die Asphaltierung der Busbucht vorgesehen, um das heutige erneuerungsbedürftige Pflaster zu ersetzen. In der 2. Stufe sollen die Haltestellen in beiden Fahrtrichtungen zu barrierefreien Fahrbahnrandhaltestellen umgebaut werden. Die dadurch gewonnene Fläche wird in der Nebenanlage für getrennte Verkehrsflächen für den Fuß- und Radverkehr genutzt.

Stadteinwärts erfolgt die Zusammenführung des Kfz-Verkehrs auf noch einer Geradeaus-Spur vor dem Knoten Breslauer Straße/Dresdener Straße. Die zweite Spur ist als ein Bussonderstreifen vorgesehen. Hinter dem Knoten 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 (vgl. Anlage 4).

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 abgänglich 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.

Weiterhin ist auch in der 1. Stufe vorgesehen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h zu reduzieren. Damit können die Verkehrssicherheit erhöht und gleichzeitig luftklimatische Entlastungseffekte erzielt werden. Die Verzögerungs- bzw. Beschleunigungsstreifen an den Zufahrten zu den drei großen Gewerbebetrieben können durch zusätzlich Sperrflächenmarkierungen verkürzt werden, um die Fahrgeschwindigkeit der Kfz zu reduzieren und die Sicherheit der Radfahrenden zu erhöhen. Die gewonnenen Flächen können in der 2. Stufe begrünt werden (s. Planung 2. Stufe).

Es ist eine Roteinfärbung der PBL mit Kaltplastik vorgesehen. Für eine Rotmarkierung mit Epoxidharz wäre zuvor eine vollständige Deckensanierung nötig, um dieses Material dauerhaft auf den Untergrund aufzubringen. Eine Prüfung und Befahrung mit Fahrrädern hat ergeben, dass die Fahrbahn im Bereich der geplanten PBL in ihrem heutigen Zustand ohne Komforteinbußen durch den Radverkehr genutzt werden kann. Daher ist eine Kompletterneuerung der Fahrbahndecke für die Umsetzung der PBL nicht erforderlich. Es werden lediglich einige wenige schadhafte Stellen ausgebessert. Die Kosten für PBL und Rotmarkierung in Kaltplastik belaufen sich auf ca. 388.000 €. Bei Markierung mit Epoxidharz wären es zusammen mit der dann notwendigen Asphaltmaßnahme ca. 1,1 Mio. €. Dann wäre die Maßnahme nicht kurzfristig umsetzbar, da zusätzliche Mittel bereitgestellt werden müssten. Da Kaltplastik die Griffigkeitsanforderungen von  $\geq 45$  SRT-Einheiten (Skid



Resistance Tester, nach DIN EN 1436) mit einem Wert  $\geq 60$  erfüllt und zeitnah zur Verfügung gestellt werden kann, schlägt die Verwaltung die schnellere und günstigere Umsetzung mit Kaltplastik vor. Die Situation für den Radverkehr wird sich an der Breslauer Straße deutlich verbessern, da den Radfahrenden hinter den Trennelementen eine eigene, geschützte Verkehrsfläche unabhängig von den Fußgänger\*innen zur Verfügung steht.

#### Prüfung Signalisierung und Einstreifigkeit:

Die Prüfung der Spurreduktionen in der Hauptrichtung am Knoten Breslauer Straße/Stolberger Straße auf jeweils eine Geradeaus-Rechts-Fahrspur stadtauswärts und stadteinwärts hat gezeigt, dass diese ohne dauerhaften Rückstau funktioniert. Allerdings wird die Leistungsfähigkeit des Knotens sowohl aufgrund der Anzahl der parallel fahrenden Radfahrer\*innen, die die Rechtsabbieger behindern, als auch in Abhängigkeit von der Häufigkeit der Feuerwehranforderungen situativ variieren.

Die Spurreduktion am Knoten Breslauer Straße/Dresdener Straße auf eine Geradeaus-Spur kann in der Spitzenstunde zu Rückstau führen.

Die Fahrtzeiten für den motorisierten Verkehr werden sich insgesamt erhöhen.

#### Stufe 2

Die 2. Stufe ist mit einem erheblich größeren Planungs- und Abstimmungsaufwand verbunden.

Folgende Ideen liegen vor:

- Radverkehrsanlagen/PBL zwischen Dresdener Straße und Berliner Ring inkl. Führung des Radverkehrs in der Nebenanlage am Knoten Breslauer Straße/Berliner Ring
- Umbau der Knotenpunkte Breslauer Straße/Stolberger Straße und Breslauer Straße/Dresdener Straße: Radverkehr in der Nebenanlage; nach Möglichkeit radentscheidskonform; abgesetzte Furten; 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 schadhaften Gehwegbereiche (vor allem zwischen Dresdener Straße und Berliner Ring)
- Optimierung und Ausbau der Grünstrukturen: Begrünung/Bepflanzung der ehemaligen Verzögerungs- bzw. Beschleunigungstreifen und ggf. Nachpflanzen weiterer Baumstandorte entlang der Breslauer Straße

Bei den Planungen wird großen Wert auf eine verträgliche und sichere Signalisierung gelegt.

Im Rahmen des Planungsprozesses zu Stufe 2 werden frühzeitig geeignete Dialog- und Beteiligungsformate vorgesehen.

#### **4. Kosten und Finanzierung**

Die Kosten für die notwendigen Fahrbahnmarkierungsarbeiten inkl. Trennelemente belaufen sich für die 1. Stufe exklusive Roteinfärbung der Radverkehrsanlagen überschlägig auf ca. 220.000 €. Hinzu kommen Kosten von ca. 18.000 € für die Asphaltierung der Bushaltestelle und den Bau der Rampe für Variante 1a und zusätzlich ca. 20.000 € für die Sanierung schadhafter Flächen im Bereich der Kfz-Spuren. Die Mittel (in Summe 258.000 €) stehen im PSP-Element 5-120102-000-10100-300-1 „Radweg Breslauer Straße“ (rd. 68.200 €) und im PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1 „Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)“ (189.800 €) zur Verfügung.

Die Kosten für die Roteinfärbung in Kaltplastik belaufen sich überschlägig auf ca. 130.000 € und stehen ebenfalls im PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1 „Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)“ zur Verfügung.

#### **5. KAG-Beiträge**

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.

#### **6. Fazit und Empfehlung**

Im Ergebnis wird empfohlen, die vorgeschlagene Planung gemäß Stufe 1a (Anlage 3 und 4) mit beidseitig 2,80 m breiten Radfahrstreifen, die einen 0,50 m breiten Sicherheitsstreifen mit baulichen Trennelementen (Protected Bike Lane) enthalten, weiter zu verfolgen und den Planungs- und Ausführungsbeschluss für diese Stufe zu fassen.

Des Weiteren wird empfohlen, die Verwaltung mit der Ausarbeitung der Lagepläne für die 2. Stufe zu beauftragen.

#### **Anlage/n:**

Anlage 1 - Breslauer Straße, Bestandsplan L1

Anlage 2 - Breslauer Straße, Bestandsplan L2

Anlage 3 - Breslauer Straße, Planung Stufe 1 L1

Anlage 4 - Breslauer Straße, Planung Stufe 1a L2

Anlage 5 - Breslauer Straße, Planung Stufe 1b L2