

Bericht zur Bürger*inneninformation Breslauer Straße 07.02. - 21.02.2022

Anlass

Vom 07.02. bis 21.02.2022 fand eine Bürger*inneninformation zur Einrichtung von baulich geschützten Radverkehrsanlagen (engl. Protected Bike Lane – PBL) an der Breslauer Straße statt. Am 11. November 2021 hatte der Mobilitätsausschuss die Protected Bike Lane beschlossen. Zuvor hatte die Bezirksvertretung Aachen-Mitte die Planung empfohlen.

Die Umsetzung soll in einem 2-stufigem Verfahren erfolgen. Zunächst sind baulich geschützte Radverkehrsanlagen zwischen Stolberger Straße und Dresdener Straße vorgesehen.

Aufgrund der Corona-Pandemie wurden die Unterlagen online zur Verfügung gestellt. Auf der Homepage der Stadt Aachen stand eine vertonte PowerPoint-Präsentation zur Verfügung. Außerdem konnten Interessierte die Unterlagen im Foyer des Verwaltungsgebäudes am Marschiertor einsehen. Die Bürger*innen waren dazu aufgerufen, Anregungen und Wünsche per Mail oder schriftlich über den Briefkasten im Foyer des Verwaltungsgebäudes Lagerhausstraße zu äußern. Diese sollen falls möglich und sinnvoll in die weitere Planung der Breslauer Straße einfließen.

Planung

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 Strecke von ca. 700 m Radverkehrsanlagen entsprechend den Standards des Radentscheids. Stufe 2 benötigt einen längeren Planungs- und Abstimmungsprozess mit verschiedenen Fachbereichen der Verwaltung aufgrund umfangreicher und komplexer Planungen zu den notwendigen Umbauten – insbesondere für die Knotenpunktbereiche. Diese sollen radentscheidkonform umgebaut werden. Darüber hinaus soll auch der Abschnitt Dresdener Straße bis Berliner Ring in der 2. Stufe mit einer PBL ausgestattet werden.

Die Verwaltung informierte daher in der Bürger*inneninformation über die Planungen zur 1. Stufe: Die erste Stufe sieht die Anlage von 2,30 m breiten Radfahrstreifen zzgl. 0,50 m breiten Sicherheitsstreifen und baulichen Trennelementen (flexible Pfosten aus Kunststoff) 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 im Abschnitt zwischen Stolberger Straße und Dresdener Straße auf 50 km/h reduziert.

Ergebnisse der Bürger*inneninformation

Bis zum 23.03.2022 gingen 20 themenbezogene E-Mails bei der Verwaltung ein, die zeitnah beantwortet wurden. Z.T. gingen Prüfaufträge aus den Eingaben hervor, die im weiteren Planungsprozess nach Möglichkeit weiter verfolgt werden.

Anlage 1 gibt die Eingaben in Kurzform nach Datum wieder. Eine ungekürzte Zusammenstellung aller Eingaben steht in Anlage 2 zur Verfügung.

Rund die Hälfte der Interessierten gaben an, dass sie die Maßnahme begrüßen. Manche wünschten sich mehr Mut und eine schnellere Umsetzung des Radentscheids. Andere kritisierten den Verlust der Kfz-Spuren für einen vergleichsweise geringen Radverkehrsanteil auf der Breslauer Straße. Wenige Bürger*innen gaben an, dass die Interessen des Radentscheid nicht denen der Gesamtbevölkerung entsprechen. Lieber sollen Geh- und Radwege erneuert statt Kfz-Spuren zu Gunsten neuer Radinfrastruktur entfernt werden.

Im Zuge dessen wurde außerdem nachgefragt, ob der Verlust der Kfz-Spuren negative Auswirkungen auf die Hilfsfrist der Feuerwehr und Rettungskräfte haben wird. Die Kolleg*innen den Fachbereichs Feuerwehr und Rettungsdienst gaben dazu an, dass mit negativen Auswirkungen auf die Abdeckung und Erreichbarkeit von Brandschutz und Rettungsdienst gerechnet werden muss, wenngleich diese voraussichtlich gering sein werden. Die Planung der Kfz-Spuren und der Ampelstauräume sind entsprechend der Leistungsfähigkeit angelegt worden. Je nach Einsatzzeiten der Feuerwehr kann es in den Spitzenstunden zu Rückstau kommen. Die geplante Mittelmarkierung kann durch die Rettungsfahrzeuge überfahren werden, sodass Überholen weiterhin möglich ist.

Vier Bürger*innen wünschen sich die Berücksichtigung bzw. die Ausbesserung der Radverkehrsanlage an der Charlottenburger Allee und des Kreisverkehrs Auf der Hüls. Die Überplanung dieses Abschnittes ist jedoch nicht Bestandteil dieser Planungen. Außerdem wurde mehrfach der Wunsch nach Verbesserungen am Knoten Breslauer Straße/Berliner Ring geäußert. Hier regen die Interessierten u.a. eine verbesserte Führung und Schaltung für Radfahrende sowie eine Signalisierung der freien Rechtsabbieger zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an. Der Knoten liegt in der Zuständigkeit des Landesbetriebs Straßen NRW. Daher müssen alle Veränderungen mit dem Straßenbaulastträger abgestimmt werden. Unabhängig von der Planung der Protected Bike Lane ist bereits zeitnah die Signalisierung des Rechtsabbiegers aus der Breslauer Straße auf den Berliner Ring vorgesehen. Im Zuge der 2. Umbaustufe der Breslauer Straße ist die Signalisierung der übrigen Rechtsabbieger denkbar. Radfahrende kritisieren, dass die Nebenanlage zwischen Dresdener Straße und Zufahrt Hirsch Center nicht in Gegenrichtung freigegeben wird, um das Einkaufszentrum aus Richtung Außenring erreichen zu können. Das Befahren in Gegenrichtung ist zum Schutz der Fußgänger*innen nicht vorgesehen. Für die 2. Stufe wird die Befestigung der heute bereits bestehenden Trampelpfade an der Haltestelle Dresdener Straße geprüft, sodass der Radverkehr ggf. vor der Haltestelle auf den Parkplatz des Hirsch Centers fahren kann.

Ebenfalls überprüft werden Anregungen der Interessierten zur Beschilderung, Markierung und dem Standort der Ortstafel. Die angeregten Flächen für das indirekte Linkabbiegen am Knoten Stolberger Straße wurden in den Plänen ergänzt. Des Weiteren gingen Zuschriften zu den Zufahrten der Gewerbegrundstücken ein. Es wurde u.a. angeregt die Kurvenradien möglichst gering zu halten. Die Kurvenradien der Zufahrten werden in Stufe 1 so weit verändert wie es mit Markierungen möglich ist. Größere Veränderungen erfolgen in Stufe 2 mit Hilfe von baulichen Eingriffen. Zu den Zufahrten der Gewerbegrundstücke gingen außerdem zwei kritische Stellungnahmen ein. Die Verfasser hinterfragen, welche Konsequenzen die Planung der Protected Bike Lane auf die städtebaulichen Verträge haben wird, welche im Zuge der Bebauung für das Hirsch Center sowie die Waschstraße geschlossen wurden. Die Stellungnahmen wurden zur juristischen Prüfung an den Fachbereich Recht weitergegeben.