

<b>Vorlage</b>		Vorlage-Nr:	FB 61/1499/WP17-1
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	18.12.2020
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/300
<b>Lintertstraße - Ertüchtigung von Radverkehrsanlagen im Rahmen der Rad-Vorrang-Route Brand</b>			
<b>Ziele:</b> Klimarelevanz positiv			
<b>Beratungsfolge:</b>			
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>	
13.01.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung	
21.01.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung	

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und stimmt der vorgeschlagenen Querschnittsaufteilung (3,00 m breiter Beidrichtungsweg zzgl. 0,50 m breitem Sicherheitsstreifen mit baulichen Trennelementen) gemäß Variante 1 zu. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, den Planungsbeschluss gemäß Variante 1 (Plan Nr. 2020-08-02 L1 und L2) zu fassen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Er stimmt der vorgeschlagenen Querschnittsaufteilung (3,00 m breiter Beidrichtungsweg zzgl. 0,50 m breitem Sicherheitsstreifen mit baulichen Trennelementen) gemäß Variante 1 zu und fasst den Planungsbeschluss gemäß Variante 1 (Plan Nr. 2020-08-02 L1 und L2).

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 2020	Fortgeschrieb ener Ansatz 2020	Ansatz 2021 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<b>+ Verbesserung / - Verschlechterung</b>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 2020	Fortgeschrieb ener Ansatz 2020	Ansatz 2021 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021 ff.	Folgekoste n (alt)	Folgekost en (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<b>+ Verbesserung / - Verschlechterung</b>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

## 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:

keine	positiv	negativ	nicht eindeutig
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Der Effekt auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen ist:

gering	mittel	groß	nicht ermittelbar
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

keine	positiv	negativ	nicht eindeutig
<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### 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:**

- vollständig**
- überwiegend (50% - 99%)**
- teilweise (1% - 49 %)**
- nicht**
- nicht bekannt**

Die Angaben in der Tabelle sowie die folgenden Aussagen beziehen sich auf die Vorzugsvariante der Verwaltung: Variante 1 (Beidrichtungsweg mit Sicherheitsstreifen und Trennelementen).

Die Maßnahme wirkt sich positiv auf den Klimaschutz aus, weil durch die Rad-Vorrang-Route Brand ca. 1.000 Pendler\*innen zum Umstieg auf das Rad gewonnen werden können. Damit lassen sich ab dem Umsetzungszeitpunkt jährlich ca. 800 Tonnen CO<sub>2</sub> einsparen.

Eine Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung kann sich daraus ergeben, dass die im Rahmen der Maßnahme versiegelte Fläche von 0,70 m auf 145 m Länge (d.h. ca. 67 m<sup>2</sup>) zwischen Adenauerallee und Buschmühle nicht mehr für die natürliche Versickerung im Starkregenfall zur Verfügung steht. Die Verwaltung sieht hier jedoch keine nennenswerte Relevanz, da dies durch die Zunahme des Radverkehrsanteils auf der Lintertstraße kompensiert werden kann.

## **Erläuterungen:**

Ergänzungen zur Vorlage FB61/1499/WP17, Tagesordnungspunkt in der Bezirksvertretung Aachen-Mitte am 07.10.2020

### **1. Anlass**

Die Rad-Vorrang-Route Brand ist die dritte Route des geplanten Rad-Vorrang-Netzes, die umgesetzt werden soll.

Nachdem im Juni 2020 die Planungen für die Fahrradstraßen entlang der Route vorgelegt und durch die zuständigen politischen Gremien beschlossen wurden (vgl. Vorlage-Nr. FB 61/1439/WP17), ist nun die Ertüchtigung von Radverkehrsanlagen entlang der Lintertstraße zwischen Adenauerallee und Schönforststraße vorgesehen.

In der Sitzung der Bezirksvertretung Aachen-Mitte am 07.10.2020 wurden verschiedene Varianten für die Umgestaltung der Lintertstraße vorgestellt. Für die Planung sind die Belange aller Verkehrsteilnehmer sowie die der Anlieger und der Ver- und Entsorgung zu berücksichtigen. Darüber hinaus befinden sich in der Linterstraße 42 schützenswerte Bäume.

Vorschlag der Verwaltung für den Umbau der Lintertstraße ist ein 3,00 m breiter Beidrichtungsradweg auf der stadtauswärtigen Straßenseite zzgl. 0,50 m breitem Sicherheitsstreifen mit baulichen Trennelementen (Protected Bike Lane). Der Beidrichtungsradweg soll auf der stadtauswärtigen Fahrbahnseite angelegt werden (Variante 1). In dieser Variante müsste der südliche Längsparkstreifen (53 Parkplätze) entfallen.

In der politischen Beratung wurde die Verwaltung um Prüfung gebeten. Es sollte überprüft werden, ob der Radverkehr alternativ auf der Fahrbahn geführt werden kann. In diesem Zusammenhang wurde die Verwaltung mit der Untersuchung der Umsetzung einer Fahrradstraße im Bereich der "unteren" Lintertstraße beauftragt. Die Verwaltung soll darlegen, welche Voraussetzungen zur Einrichtung einer Fahrradstraße erforderlich wären und prüfen wie diese Voraussetzungen erfüllt werden könnten.

### **2. Prüfung**

Bestandspläne sowie die Pläne zu Variante 1 sind der Vorlage vom 07.10.2020 (FB61/1499/WP17) zu entnehmen. Die Vorlage ist unter folgendem Link verfügbar:

<https://ratsinfo.aachen.de/bi/to020.asp?TOLFDNR=101220>

#### Vorgaben zur Einrichtung einer Fahrradstraße:

Um eine Fahrradstraße einzurichten, gibt es nach Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Verwaltungsvorschrift zu den VZ 244.1 und VZ 244.2 (VwV StVO) folgende Vorgaben:

- *Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.*
- *Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).*

- *Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.*
- *Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.*
- *Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.*

In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) werden für den Einsatzbereich von Fahrradstraßen Erschließungsstraßen mit Belastungen bis etwa 400 Kfz/h, die im Kontext des Radverkehrsnetzes Hauptverbindungen für den Radverkehr darstellen, benannt. Sie sollen der Bündelung des vorhandenen oder zu erwartenden Radverkehrs abseits von Kfz-Hauptverkehrsstraßen dienen. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr (z. B. Anliegerverkehr) ist dort zulässig soweit dies durch Zusatzzeichen angezeigt wird. Deshalb ist dafür zu sorgen, dass die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs z.B. durch parallele und akzeptable Verkehrsführungen berücksichtigt werden. In Einzelfällen können auch Stadtbuslinien über Fahrradstraßen geführt werden. An Knotenpunkten sollten Fahrradstraßen nach Möglichkeit Vorfahrt gegenüber anderen Erschließungsstraßen erhalten, um eine hohe Reisegeschwindigkeit für den Radverkehr zu ermöglichen.

Die Lintertstraße ist keine Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr nach der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) (vgl. Vorlage-Nr. FB 61/0778/WP17), hat jedoch eine hohe Verkehrsbelastung von ca. 11.700 Fahrzeugen am Tag. Als klassifizierte Straße (Kreisstraße K35) erfüllt die Lintertstraße eine übergeordnete Verbindungsfunktion zwischen Aachen-Mitte und den südlichen Stadtteilen Brand und Kornelimünster/Walheim bzw. zwischen den Landesstraßen L 260 (Adenauerallee) und L 233 (Schleidener Straße). Außerdem bindet die Lintertstraße die Siedlungen Nütheim, Schleckheim, Oberforstbach, Eich, Hitfeld, Kreuzdriesch und Lintert an Aachen an. Für viele Kfz-Pendler ist die Lintertstraße die häufig genutzte Verbindungsstraße nach Aachen oder zur Autobahn. Zudem verkehrt die Buslinie 16 im Halbstundentakt auf der Lintertstraße und verbindet den Aachener Bushof über den Tierpark mit den südlichen Siedlungen von Lintert bis Sief. Ein wichtiges Ziel für Schulkinder ist die Städtische katholische Grundschule Forster Linde, gelegen an der Lintertstraße. Perspektivisch soll eine weitere Buslinie den Linienverkehr in der Lintertstraße verstärken. Damit steigt die Bedeutung der Lintertstraße für den ÖPNV. Die Straße ist damit Teil eines übergeordneten überörtlichen Straßennetzes und erfüllt eine wichtige verkehrsmittelübergreifende Verbindungsfunktion für Aachen.

Die Verkehrsbelastung in der Spitzenstunde beträgt in der Lintertstraße derzeit ca. 1.000 Fahrzeuge. Damit wird die in den Richtlinien empfohlene maximale Belastung von 400 Kfz/h für die Einrichtung einer Fahrradstraße deutlich überschritten. Dies würde ebenfalls bei Einrichtung einer Einbahnstraße (Rad- und Busverkehr in Gegenrichtung frei) gelten. Dann läge die Belastung bei ca. 600 Kfz/h, demnach deutlich über dem für Fahrradstraßen vorgegeben Grenzwert von 400 Kfz/h. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist es konzeptionell nicht zweckmäßig, den Busverkehr über andere Straßen im Stadtgebiet zu führen, da die Anwohner der Linterstraße sowie die der benachbarten Wohngebiete dann nicht mehr an den ÖPNV angebunden wären. Hierzu ist im Nahverkehrsplan der Stadt Aachen festgeschrieben, dass die maximale fußläufige Entfernung zu Haltestellen außerhalb

des Alleinrings der Qualitätsstufe 1 (300 m) entsprechen soll (vgl. Vorlage FB 61/0219/WP17).

Eine Fahrradstraße kann damit eingerichtet werden, wenn die Lintertstraße für den Kfz-Verkehr gesperrt und lediglich für Anlieger- sowie Rad- und Busverkehr erlaubt ist.

In der politischen Diskussion wurde die Sperrung der Lintertstraße ab Schopenhauerstraße formuliert, sodass der Verkehr über diese Wohnstraße Richtung Trierer Straße abgeleitet wird.

Anlage 1 zeigt das Ergebnis einer Simulation mit dem Verkehrsmodell Aachen, in der vorausgesetzt wurde, dass nur noch Anlieger die Lintertstraße befahren dürfen. Zwar wird sich durch die Sperrung der Lintertstraße die Verkehrsbelastung auch südlich der Schopenhauerstraße reduzieren, da in der Verkehrsmodellierung ein Teil der Pendler aus dem Südraum andere Straßen nutzen. Für die Schopenhauerstraße wird jedoch eine Belastung von ca. 11.400 Fahrzeugen pro Tag prognostiziert. Heute fahren hier nur ca. 1.700 Fahrzeuge/Tag. Diese Erhöhung der Verkehrszahlen würde dem Charakter einer Wohnstraße widersprechen und ist für die Anwohner nicht zumutbar.

Darüber hinaus kann der Knoten Trierer Straße/Schopenhauerstraße den zusätzlichen Verkehr nur dann aufnehmen, wenn die Grünzeit für die Schopenhauerstraße deutlich verlängert wird. Die damit verbundene Kürzung der Grünzeiten auf der Trierer Straße verschlechtert die Grüne Welle auf dieser Hauptradialen gegenüber heute erheblich.

Die Sperrung der Lintertstraße würde sich zudem auch auf die Kantstraße und die Reinhardstraße auswirken. Dort wird die Verkehrsbelastung ebenfalls zunehmen. Da die Schopenhauerstraße und die Reinhardstraße Teil des Radroutennetzes NRW sind, würde sich dies ebenfalls negativ auf den Radverkehr auswirken.

Die verdrängten Fahrzeuge, die nicht mehr über die Lintertstraße in Richtung Aachen fahren würden, werden über die Ausweichrouten Monschauer Straße sowie den Kornelimünsterweg (ebenfalls als Teil einer Rad-Vorrang-Route vorgesehen) fahren. Dadurch sind weitere Zunahmen der Verkehrsbelastung an den heute schon stark belasteten Knoten am Außenring (Knoten Siegel und Karl-Marx-Allee) sowie in Oberforstbach (Knoten Oberforstbacher Straße, Nerscheider Weg und Pascalstraße) zu erwarten. Diese Strecken sind bereits heute in den Spitzenstunden überlastet. Die Rückstausituation an den stark belasteten Knotenpunkten Siegel und Kornelimünsterweg/Adenauerallee wird sich weiter verstärken. Die Umwegfahrten würden außerdem zur Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Belastung beitragen.

Die Umlenkung des fließenden Verkehrs von einer klassifizierten Straße wie der Lintertstraße in eine Wohnstraße wie die Schopenhauerstraße widerspricht den Prinzipien der Verkehrslenkung und wird durch die Fachverwaltung ausdrücklich nicht empfohlen. Die aufgeführten Argumente hinsichtlich Netzfunktion und Verkehrsbelastung der Lintertstraße zeigen, dass die Voraussetzungen für die Ausweisung der Lintertstraße als Fahrradstraße gesamt-konzeptionell nicht vertretbar ermöglicht werden können.

### **3. Planung**

Die Erläuterungen der Prüfergebnisse verdeutlichen die Komplexität der Radverkehrsplanung entlang der Lintertstraße. Im Ergebnis verbleiben die Varianten 1, 4 und 5. Diese wurden bereits in der Sitzung am 07.10.2020 genannt bzw. dargestellt.

### **Variante 1: Beidrichtungsrادweg (südliche Straßenseite)**

Variante 1 sieht einen 3,00 m breiten Beidrichtungsrادweg auf der stadtauswärtigen Straßenseite zzgl. 0,50 m breiten Sicherheitsstreifen mit baulichen Trennelementen (Protected Bike Lane) vor. Der Beidrichtungsrادweg entspricht damit den Vorgaben der ERA 2010. Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie den ÖPNV steht ein 6,50 m breiter Verkehrsraum zur Verfügung, der damit den Vorgaben der RASt 06 bzgl. des Begegnungsverkehrs zwischen zwei Bussen entspricht. Der südliche Gehweg muss auf eine Gehwegbreite von ca. 2,50 m (gemäß den Vorgaben der RASt 06) verschmälert werden (vgl. Anlage 2 und 3).

Es ist vorgesehen alle Bäume entlang der Lintertstraße zu erhalten. Die Erneuerung und Verbreiterung des Gehwegs erfolgt daher in enger Absprache mit dem Fachbereich Umwelt. Im Rahmen der Ausführungsplanung wird durch eine Wurzelsuchschachtung geprüft, ob und wie der Gehweg verändert werden kann. Es wird für jeden Baum eine Einzelfallentscheidung getroffen werden. Entlang der Dreiecksfläche an der Kirchstraße sowie an den Häusern 4 und 8 kann die Gehwegkante vermutlich aus Baumschutzgründen nicht verändert werden. Daher muss für kurze Abschnitte ggf. ein Gehweg mit weniger als 2,00 m realisiert werden. Außerdem wird dort der Beidrichtungsrادweg auf verschmälert damit der Begegnungsverkehr zwischen zwei Bussen/Lkw möglich ist.

Der Seitenraum inkl. des Grün- und Parkstreifens auf der nördlichen Straßenseite bleibt unverändert. Allerdings wird der Gehweg zukünftig nicht mehr für den Radverkehr freigegeben, um den Komfort und die Verkehrssicherheit der Fußgänger\*innen zu erhöhen. Alle Bäume entlang der Lintertstraße bleiben erhalten. Zu Gunsten der Radverkehrsanlage entfallen alle Parkplätze auf der südlichen Straßenseite (ca. 53). Die 39 Parkplätze auf der nördlichen Straßenseite bleiben erhalten. Die Details, u.a. zur Knotenpunktplanung an der Adenauerallee und der Schönforststraße, sind der Vorlage FB61/1499/WP17 zu entnehmen.

Bei Variante 1 erfolgt möglichst kein Eingriff in den schützenswerten Baumbestand. An Hausnummer 2 und ggf. am Knoten Schönforststraße müssen Sträucher entfernt werden, um den Übergang in die Sittarder Straße zu ermöglichen. Die detaillierte Ausgestaltung dieses Übergangs sowie die Arbeiten im Krontraufbereich an den Häusern 4 und 8 werden eng mit dem Fachbereich Umwelt abgestimmt.

### **Variante 4: Beidrichtungsrادweg (nördliche Straßenseite)**

Die Projektwerkstatt "Fahrradfreundliches Brand" bevorzugt die Anlage eines Beidrichtungsrادweges auf der stadteinwärtigen rechten Seite (vgl. Anlage 4). Die Verwaltung hatte eine Führung des Beidrichtungsrادweges auf dieser Seite im Vorfeld bereits betrachtet und wegen des kompletten Wegfalls aller Parkplätze (ca. 70) im Abschnitt zwischen Adenauerallee und Auf dem Plue sowie Eingriffen in den schützenswerten Baumbestand zwischen Auf dem Plue und Schönforststraße nicht präferiert. Die Projektwerkstatt macht in ihrem Entwurf zur Einschränkung dieses Parkraumverlustes den Vorschlag, den Radverkehr im Abschnitt Schönforststraße bis Auf dem Plue zwischen Bäumen und Gehwegen zu führen (vgl. Anlage 4). Jedoch wird durch die Führung parallel zum Gehweg hinter den Bäumen ein Eingriff in den Kronentraufbereich der dort befindlichen geschützten Bäume notwendig. Denn im Abschnitt zwischen Schönforststraße bis Fliederweg stehen heute ca. 4,80 m zwischen den Baumfeldern und den Privatgrundstücken zur Verfügung. Im Abschnitt Fliederweg bis Auf dem Plue reduziert sich diese Breite auf ca. 3,10 m. Für die Anlage eines 3,00 m breiten Beidrichtungsrادweges und eines 2,50 m breiten Gehwegs (Mindestmaß nach RASt 06) müsste hier

zum Teil deutlich in den Wurzelbereich der dort vorhandenen 10 schützenswerten Linden eingegriffen werden. Sowohl das Fällen geschützter Bäume als auch baumschädigende Eingriffe im durchwurzelten Bodenstandraum werden mit Verweis auf die Baumschutzsatzung negativ bewertet und im Regelfall untersagt. Um die Klimaziele zu erreichen ist der Baumbestand möglichst in Gänze zu erhalten. Eine abschließende Stellungnahme des Fachbereichs Umwelt kann erst mit einer vorliegenden Detailplanung erfolgen.

Um die Bäume zu schützen und den Fußgängern eine möglichst breite Fläche zur Verfügung zu stellen, kann eine Kompromisslösung (Variante 4) in Betracht gezogen werden. Dazu wurde die Idee der Projektwerkstatt "Fahrradfreundliches Brand" wie folgt verändert:

Zwischen Schönforststraße und Fliederweg wird der Beidrichtungsrادweg für ca. 100 m auf Gehwegniveau nördlich der Bäume geführt. Hierzu wird nicht in die Baumbete eingegriffen. Dem Radverkehr steht ein ca. 2,77 m breiter Radweg und den Fußgänger\*innen ein 2,00 m breiter Gehweg zur Verfügung. Geh- und Radweg werden in diesem Abschnitt an der Kita Mirabilis vorbei geführt. Daher muss den Fußgängern hier ein mind. 2,00 m breiter Gehweg zur Verfügung stehen. Am Knoten Fliederweg wird der Radverkehr auf die Fahrbahn geleitet und bis zum Knoten Adenauerallee auf einem 3,00 m breiten Beidrichtungsrادweg zzgl. 0,50 m breiten Sicherheitsstreifen mit baulichen Trennelementen (Protected Bike Lane) geführt (vgl. Anlage 5).

Mit der Ausführungsplanung wird geprüft werden, ob ca. 7 Parkplätze zwischen den Zufahrten auf der südlichen Fahrbahnseite geschaffen werden können. Die Parkplätze können nur geschaffen werden, wenn den Fußgängern auf dieser Seite mindestens 2,50 m Gehweg zur Verfügung stehen und 6,50 m Fahrbahnbreite für den Begegnungsverkehr zur Verfügung stehen.

Bei Variante 4, der veränderten Idee der Projektwerkstatt, könnten ca. 13 Parkplätze zwischen Fliederweg und Schönforststraße erhalten bleiben. Insgesamt entfallen bei Variante 4 ca. 26 Parkplätze auf der nördlichen und alle 53 auf der südlichen Straßenseite zwischen Adenauerallee und Schönforststraße. Demnach stünden noch ca. 13 der heute 92 Parkplätze zur Verfügung.

### **Variante 5: Fahrradstraßen durch das benachbarte Wohngebiet**

Aus der vor allem für die Bürger\*innen in Forst durchgeführten Information zur Rad-Vorrang-Route Aachen-Brand liegt für das betroffene Teilstück ein weiterer Vorschlag vor. Empfohlen wird eine parallele Führung der Rad-Vorrang-Route als Fahrradstraße durch das benachbarte Wohngebiet über Auf dem Plue und Rosenweg (Anlage 6). Die Straßen weisen eine Breite von ca. 4,50 m zwischen den ca. 0,50 m schmalen Gehwegen auf. Aufgrund der schmalen Gehwege sind die Fußgänger\*innen gezwungen die Fahrbahn zu nutzen. Heute ist das Parken am Fahrbahnrand verkehrsrechtlich nicht zulässig, da hierzu mindestens 5,00 m Straßenraumbreite notwendig sind. Zurzeit wird geprüft, ob an bestimmten Stellen aufgeschultertes Parken eingerichtet werden kann. Trotzdem werden parkende Fahrzeuge aus dem Wohngebiet zur Lintertstraße verdrängt werden.

Fahrradstraßen wären bei einer Fahrbahnbreite größer 4,00 m unter Anwendung des Aachener Standards ohne Parken am Fahrbahnrand möglich. Aufgeschultertes Parken würde die Fahrbahn jedoch einschränken. Würde die Rad-Vorrang-Route durch das Wohngebiet geführt werden, dann würde der Radverkehr zwischen der Kreuzung Auf dem Plue/Lintertstraße und Lintertstraße/Fliederweg wie bei Variante 4 über einen 3,00 m breiten Beidrichtungsrادweg auf Fahrbahnniveau geführt, der zusätzlich durch bauliche Trennelemente (Protected Bike Lane, PBL) vom fließenden Verkehr getrennt wird. Ab der Kreuzung zum Fliederweg steht dem Radverkehr ein

2,77 m breiter Beidrichtungsradweg nördlich der Bäume zur Verfügung. Die Fußgänger\*innen erhalten dort einen 2,00 m breiten Gehweg neben dem Radweg. Wie bei Variante 4 entfallen die Parkplätze zwischen Auf dem Plue und Fliederweg.

Zwar ist die Einrichtung der Fahrradstraßen in dem benachbarten Wohngebiet der Lintertstraße möglich, die Variante wird jedoch seitens der Verwaltung nicht empfohlen. Da die Wohnstraßen sehr schmale Gehwege unter 1,00 m Breite aufweisen, die zum Teil nur einseitig angelegt sind und durch Einbauten wie Laternenmaste oder Stromkästen zusätzlich eingeengt werden, sind Fußgänger gezwungen auf die Fahrbahn auszuweichen. Vor allem mobilitätseingeschränkte Personen oder Personen mit Kinderwagen müssen die Fahrbahn benutzen. Dazu äußerten Bürger\*innen im Rahmen der Bürgerinformation zur Rad-Vorrang-Route Brand den Wunsch den Fuß- und Radverkehr in Fahrradstraßen zu trennen, bspw. durch einen Bord. Zum Schutz dieser schwächeren Verkehrsteilnehmer sowie zum Erhalt des Charakters als Wohngebiet wird eine veränderte Routenführung der Rad-Vorrang-Route Brand über die Straßen Auf dem Plue und Rosenweg nicht empfohlen.

#### Variantenvergleich

	<b>Bestand</b>	<b>Variante 1</b>	<b>Variante 4</b>	<b>Variante 5</b>
<b>Nördliche Straßenseite</b>	39	39	13	30
<b>Südliche Straßenseite</b>	53	0	ggf. bis zu 7	53
<b>Summe</b>	92	39	13-20	83

Tab. 1: Vergleich der Parkplatzanzahl entlang der Lintertstraße

Unabhängig von den Varianten müssen bei der Ertüchtigung von Radverkehrsanlagen entlang der Lintertstraße dort deutliche Veränderungen am Parkraumangebot vorgenommen werden. Im Vergleich der Varianten 1 und 4 wird deutlich, dass bei Variante 4 mind. 19 Parkplätze weniger zur Verfügung stehen als bei Variante 1. Eine Parkraumerhebung Mitte 2020 hatte ergeben, dass maximal 71 der heute 92 verfügbaren Parkplätze im öffentlichen Raum zwischen Adenauerallee und Schönforststraße genutzt wurden. Weder Variante 1 noch 4 können den Parkraumbedarf bei einem Verlust von mind. 53 Parkplätzen vollständig decken. Der ruhende Verkehr muss in die umliegenden Wohngebiete ausweichen.

Variante		Variante 1 PBL auf der stadtauswärtigen Straßenseite	Variante 4 PBL auf der stadteinwärtigen Straßenseite	Variante 5 Fahrradstraßen im Wohngebiet
Fußverkehr		1	1	-2
Radverkehr	Komfort	2	2	1
	objektive Sicherheit	0	1	1
	subjektive Sicherheit	2	2	2
ruhender Verkehr		0 (53 Parkplätze entfallen)	-2 (72-79 Parkplätze entfallen)	1 (9 Parkplätze entfallen entlang der Linterstraße)
fließender Verkehr		2	2	1
Bäume		2	1	1
Umbau (Aufwand/Kosten)		0	0	1

Tab. 2: Variantenvergleich

Der Kriterienvergleich der Varianten zeigt aus Sicht der Verwaltung, dass Variante 1 leichte Vorteile gegenüber Variante 2 aufweist. Variante 1 stellt trotz einiger Nachteile, wie die Erreichbarkeit der gegenüberliegenden Wohnbebauung und die potentiellen Konfliktpunkte im Bereich der Querungen, die beste Lösung für diesen Streckenabschnitt dar.

#### 4. Kosten und Finanzierung

Im jetzigen Planungsstand werden die Kosten über die umzubauende Fläche für Variante 1 ermittelt. Die Fläche des Gesamtausbaus beträgt rund 2.700 m<sup>2</sup>. Die Kosten hierfür werden mit ca. 1 Mio. € veranschlagt.

Die Maßnahmen entlang der Rad-Vorrang-Route Brand werden im Rahmen des Förderprojektes #AachenMooVe! im Landeswettbewerb Emissionsfreie Innenstadt im Rahmen der Landesprogramms „Kommunaler.Klimaschutz.NRW gefördert (80 % Förderquote). Die Mittel stehen im PSP-Element 5-120102-900-09100-300-1 und 4-120102-979-4 „Radvorrangroute Aachen Brand (KKS)“ zur Verfügung.

Bisher war die flächenhafte Roteinfärbung der Radverkehrsanlagen nicht Gegenstand der Förderung. Diese Maßnahme ist jedoch aufgrund des Radentscheids politisch gewollt und soll daher umgesetzt werden. Der Kostenanteil der Roteinfärbung an der Gesamtmaßnahme wird grob mit ca. 105.000 € veranschlagt und kann nicht aus dem Budget des Förderprojekts #AachenMooVe! finanziert werden. Für diesen Kostenanteil stehen Mittel auf PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1 und 4-120102-986-6 „Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)“ zur Verfügung.

Entscheidungen zur Umsetzung der Maßnahmen mit tatsächlichen Kosten und Finanzierung bleiben dem Ausführungsbeschluss vorbehalten.

## **5. Fazit und Empfehlung**

Im Ergebnis wird empfohlen, die vorgeschlagene Querschnittsaufteilung für einen 3,00 m breiten Beidrichtungsradschwerg auf der stadtauswärtigen Straßenseite zzgl. 0,50 m breiten Sicherheitsstreifen mit baulichen Trennelementen (Protected Bike Lane) gemäß Variante 1 weiter zu verfolgen und den Planungsbeschluss für diese Variante zu fassen.

### **Anlage/n:**

Anlage 1 - Verkehrssimulation Lintertstraße

Anlage 2 - Lageplan Variante 1 (Abschnitt 1)

Anlage 3 - Lageplan Variante 1 (Abschnitt 2)

Anlage 4 - Vorschlag Projektwerkstatt "Fahrradfreundliches Brand"

Anlage 5 - Skizze Variante 4

Anlage 6 - Alternative Route durch das Wohngebiet