

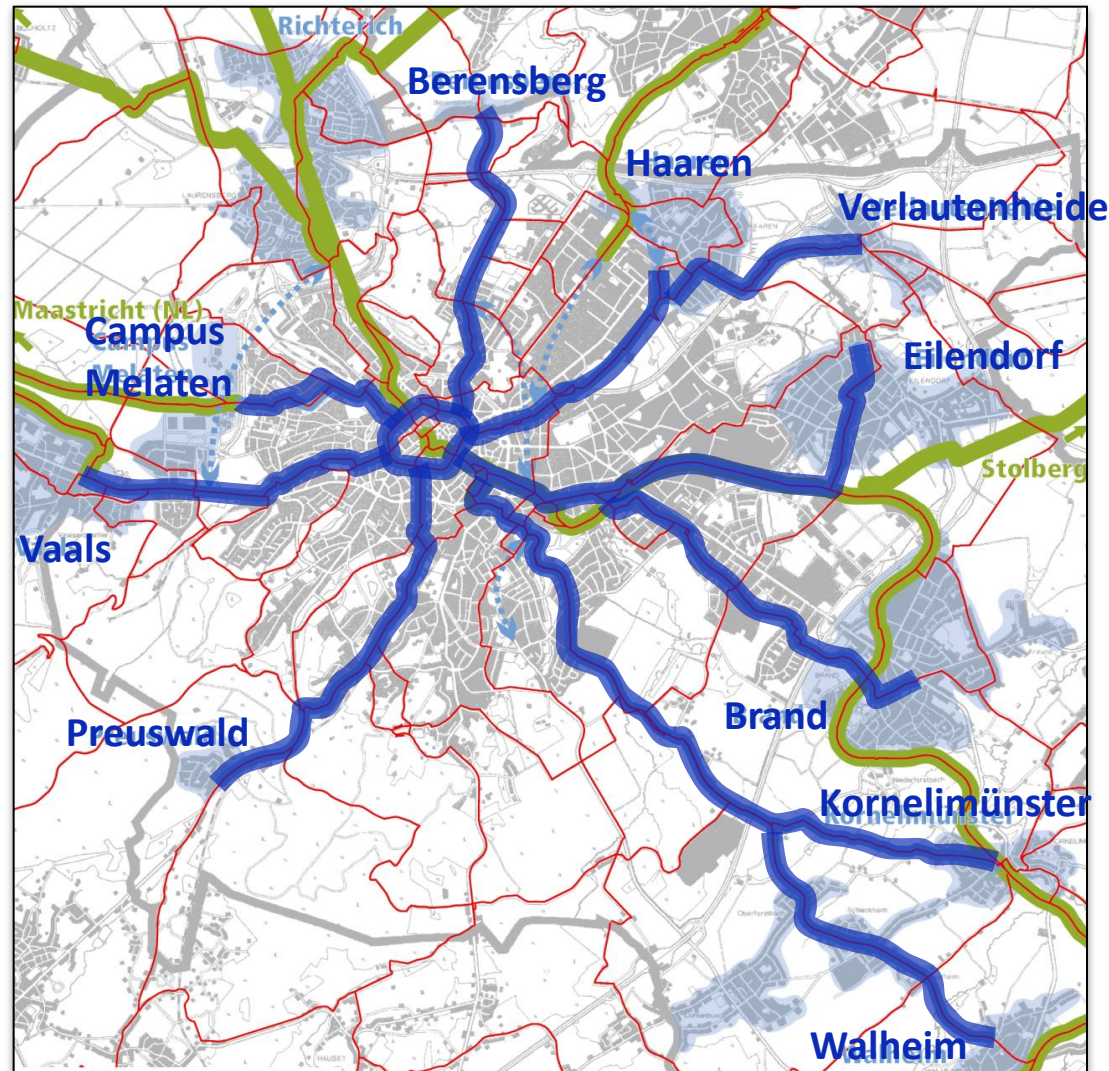


Lintertstraße

Radverkehrsanlagen im Rahmen
der Rad-Vorrang-Route Brand

Anlass

- Luftreinhalteplan 2015:
Auftrag für Rad-Vorrang-Routen-Netz
- 12.09.2019:
Mobilitätsausschuss beschließt
Konzept eines Rad-Vorrang-Netzes
- 06.11.2019:
Annahme der Forderungen des
Radentscheids Aachen durch den
Rat der Stadt



stadt aachen



Anlass

- Die Rad-Vorrang-Route (RVR) Brand ist Bestandteil des Förderprojektes #AachenMooVe! im Landeswettbewerb Emissionsfreie Innenstadt im Rahmen der Landesprogramms „Kommunaler.Klimaschutz.NRW“
- Förderlaufzeit : 01.07.2019 – 30.06.2022

Heutige Situation

- Kreisstraße K 35
- 50 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Gehweg in beide Fahrtrichtungen für den Radverkehr freigegeben;
stadteinwärts ca. 2,50 m und stadtauswärts ca. 3,00 m breit
- ca. 92 Parkplätze: ca. 39 auf der nördlichen und 53 auf der südlichen Straßenseite
- ca. 1.000 Kfz/Spitzenstunde
- Radverkehrsanteil beträgt ca. 3 %, der Schwerverkehrsanteil ca. 2,2 %
- ca. 200 Fußgänger*innen und 40 Radfahrer*innen am Knoten
Lintertstraße/Schönforststraße in der Spitzenstunde

Problematik

- Belange aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigen
- Anwohner müssen ihre Häuser erreichen können
- Außerdem beachten: Ver- und Entsorgung, Rettungsfahrzeuge
→ Fachbereiche beteiligen
- Rad-Vorrang-Route unterliegt qualitativen Ansprüchen

Bäume

43 schützenswerte Linden



Parkraumerhebung

	Bestand	Belegung			
		Dienstag, 05.05.2020		Mittwoch, 06.05.2020	
		7 Uhr	12 Uhr	15 Uhr	19 Uhr
nördl. Fahrbahnseite	39	30	20	20	18
südl. Fahrbahnseite	53	41	28	36	46
Summe	92	71	48	56	64
Auslastung		77,17%	52,17%	60,87%	69,57%

	Bestand	Belegung			
		Mittwoch, 05.08.2020		Dienstag, 04.08.2020	Mittwoch, 05.08.2020
		7 Uhr	12 Uhr	15 Uhr	19 Uhr
nördl. Fahrbahnseite	39	22	13	14	22
südl. Fahrbahnseite	53	36	31	37	37
Summe	92	58	44	51	59
Auslastung		63,04%	47,83%	55,43%	64,13%

Tab. 1: Parkraumerhebung zwischen Adenauerallee und Schönforststraße



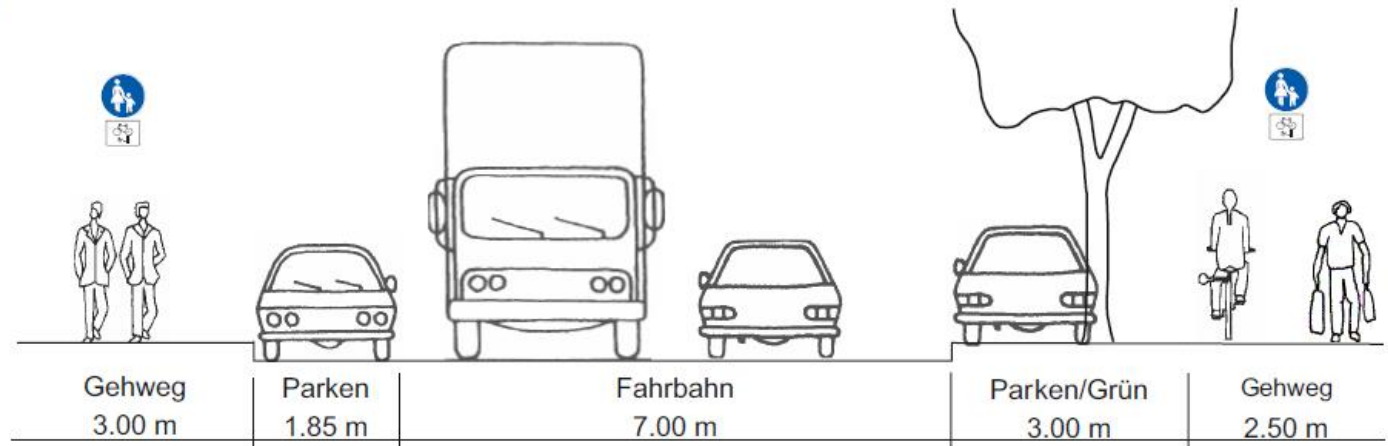
Prüfung der Führungsformen für den Radverkehr

- die Anlagen für den Radverkehr sollen qualitativ hochwertig sein und der Verbindungsfunktion der Route gerecht werden
- Rad im Mischverkehr und im Seitenraum (Flächenkriterium) ausgeschlossen
- 3 Varianten
- unabhängig von der Variante müssen Parkplätze entfallen

Variante 1: Beidrichtungsradweg Stadteinwärts links

ca. 53 Parkplätze entfallen

Bestand Hausnr. 9

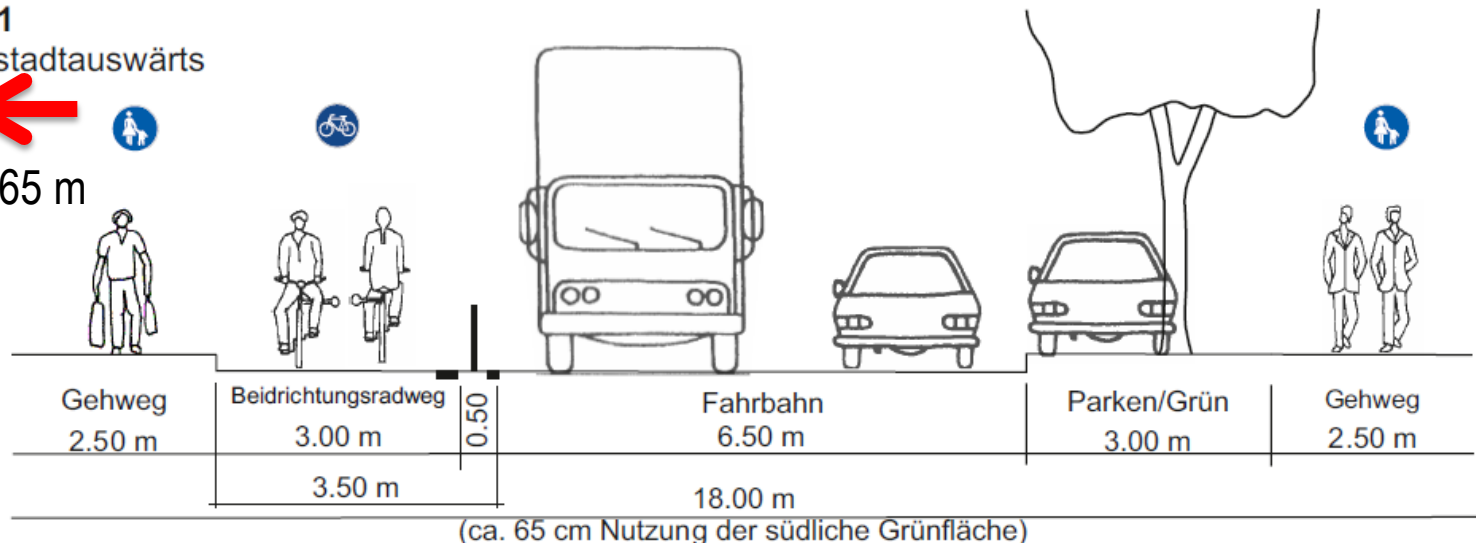


Planung Hausnr. 9
Variante 1

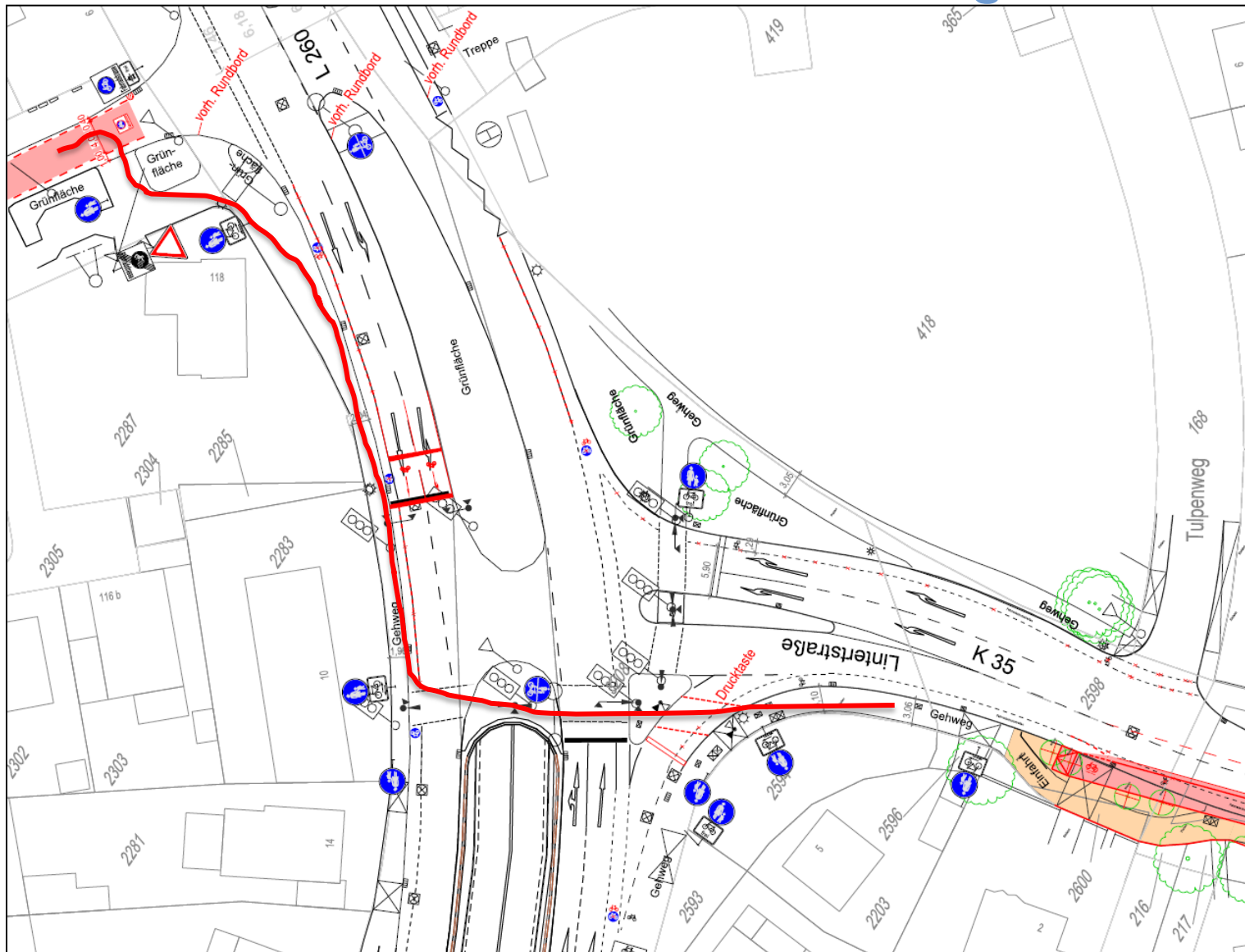
Beidrichtungsradweg stadtauswärts



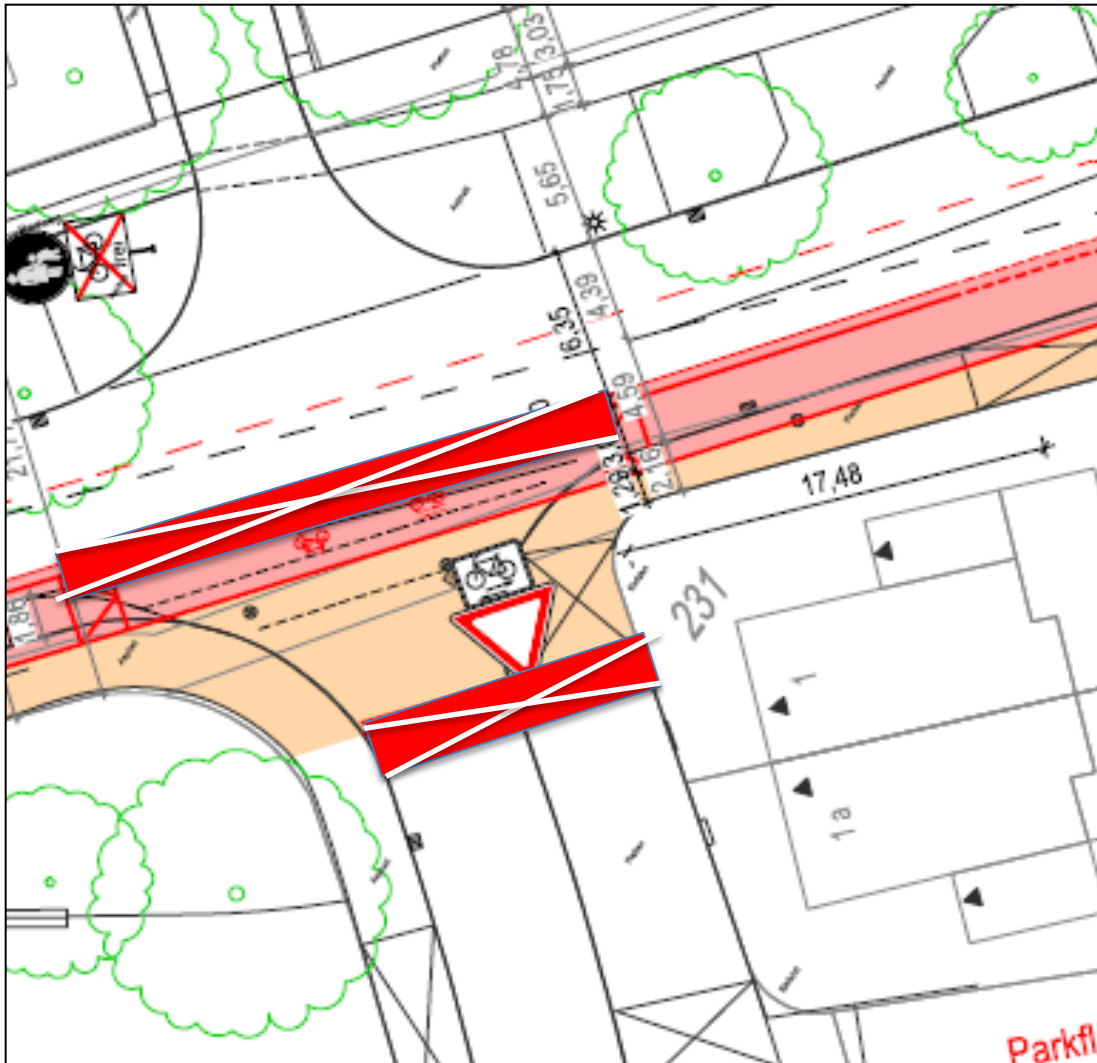
+0,65 m



Knoten Adenauerallee - Zwischenlösung



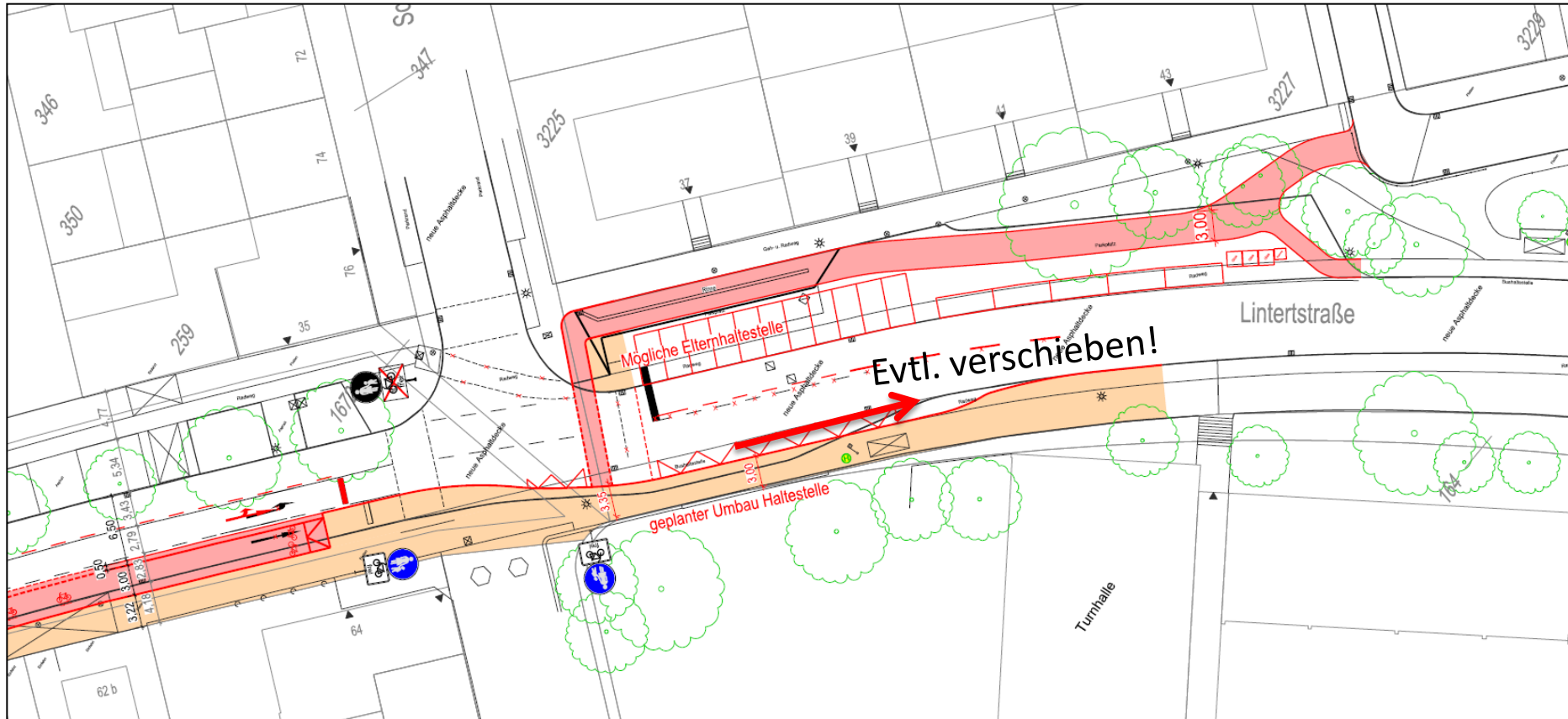
Beispiel Einmündung Goldberg



- Knoten Anrampen
- Geschwindigkeit reduzieren



Knoten Sittarder Straße

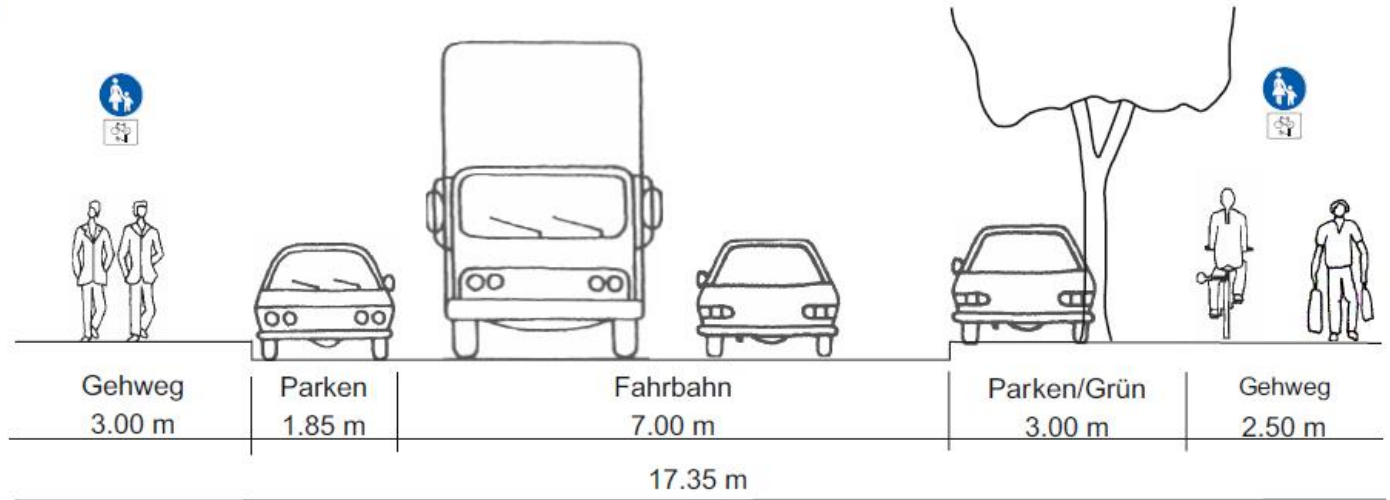


- detaillierte Planung der Haltestelle steht noch aus; ggf. Verschiebung Richtung Süden
- mehr Platz für Rad- und Gehweg bis zum Knoten Schönforststraße

Variante 1b: Beidrichtungsradweg Stadteinwärts rechts

ca. 92 Parkplätze entfallen

Bestand Hausnr. 9

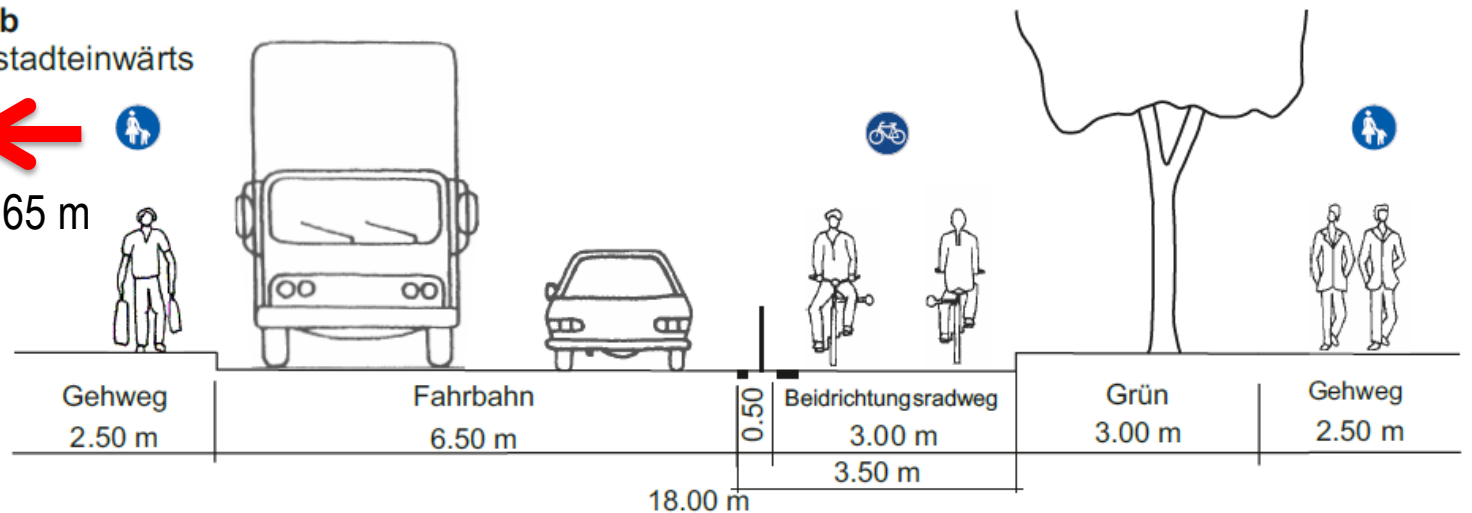


Planung Hausnr. 9
Variante 1b

Beidrichtungsradweg stadteinwärts

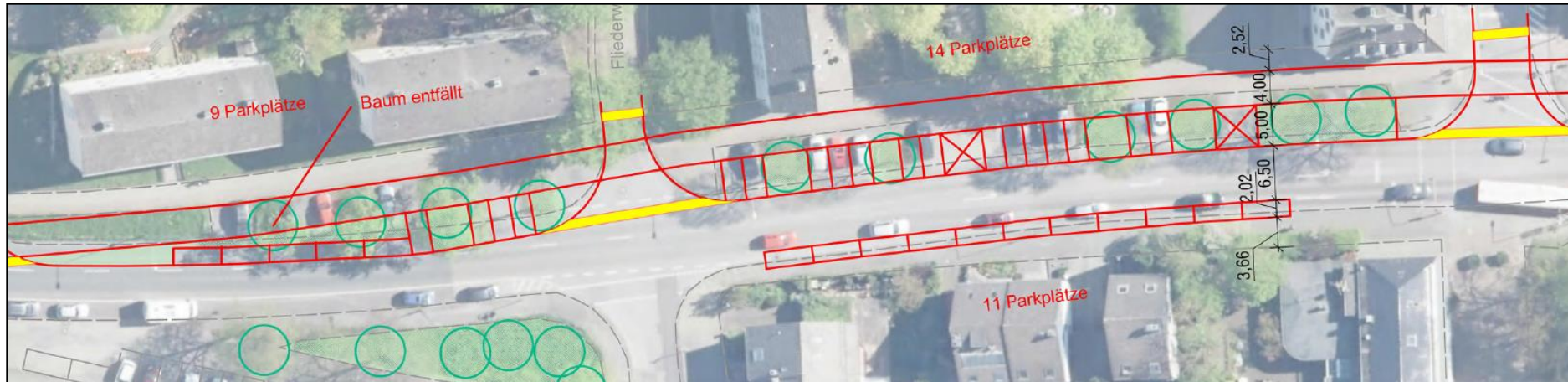


+0,65 m



ca. 65 cm Nutzung der südliche Grünfläche

Idee Fahrradfreundliches Brand



- ist nur mit Eingriff in den Baumbestand bzw. in die Krontraufbereiche und die Baumbeete möglich (10 schützenswerte Bäume betroffen; Eingriff durch Baumschutzsatzung verboten)
- Parkplätze zwischen den Zufahrten auf der südl. Fahrbahnseite prüfen

Idee Fahrradfreundliches Brand

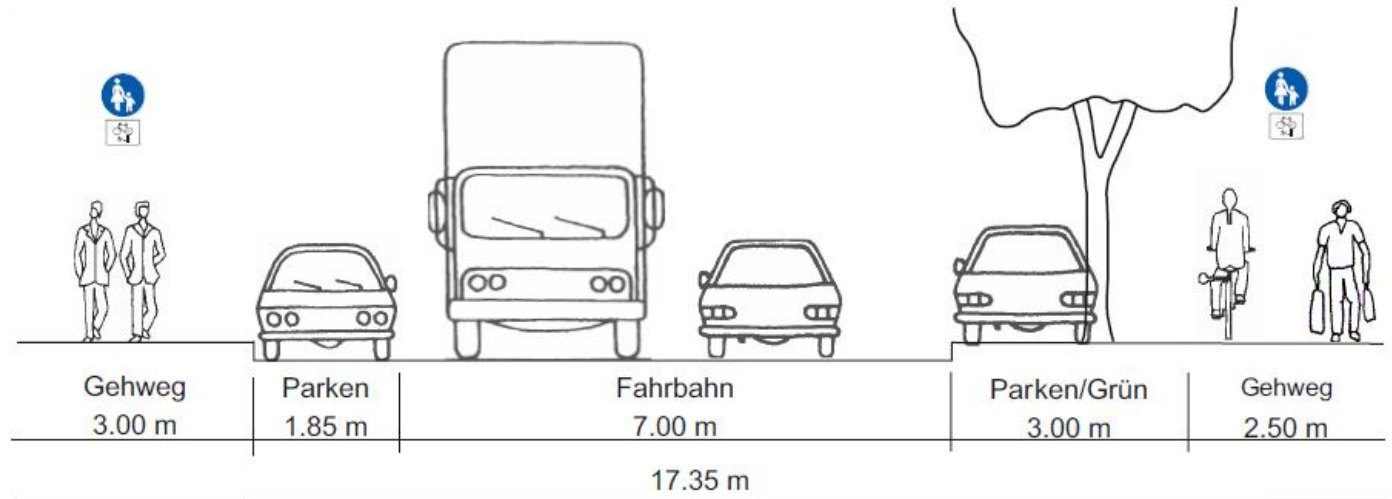
- 10 schützenswerte Bäume betroffen
- kein ausreichend breiter Gehweg neben dem Beidrichtungsrادweg möglich
→ nur ca. 3,13-4,78 m für Geh- und Radweg zwischen Grundstücken und Baumbeeten



Variante 2: Protected Bike Lane und Schutzstreifen

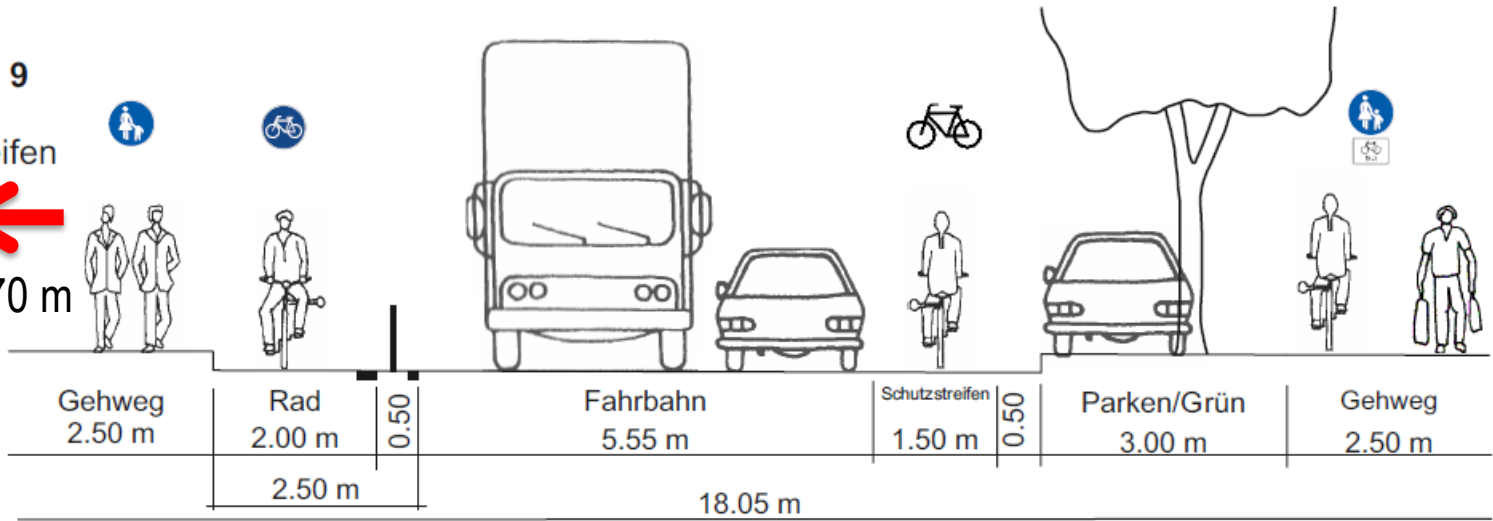
ca. 53 Parkplätze entfallen

Bestand Hausnr. 9



Planung Hausnr. 9
Variante 2
PBL und Schutzstreifen

+0,70 m

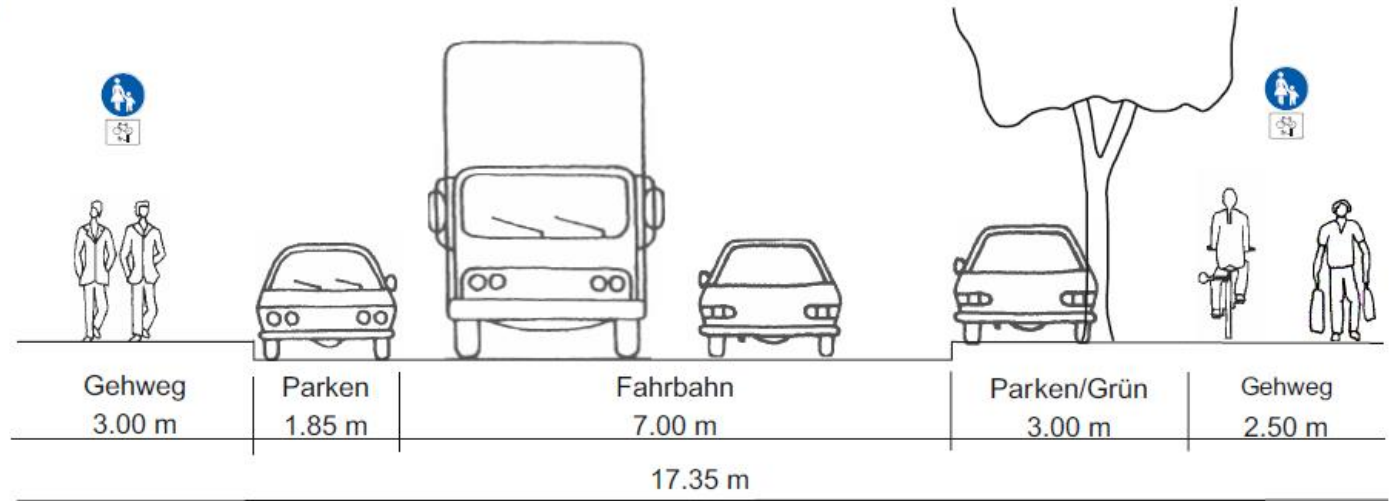


ca. 70 cm Nutzung der südliche Grünfläche

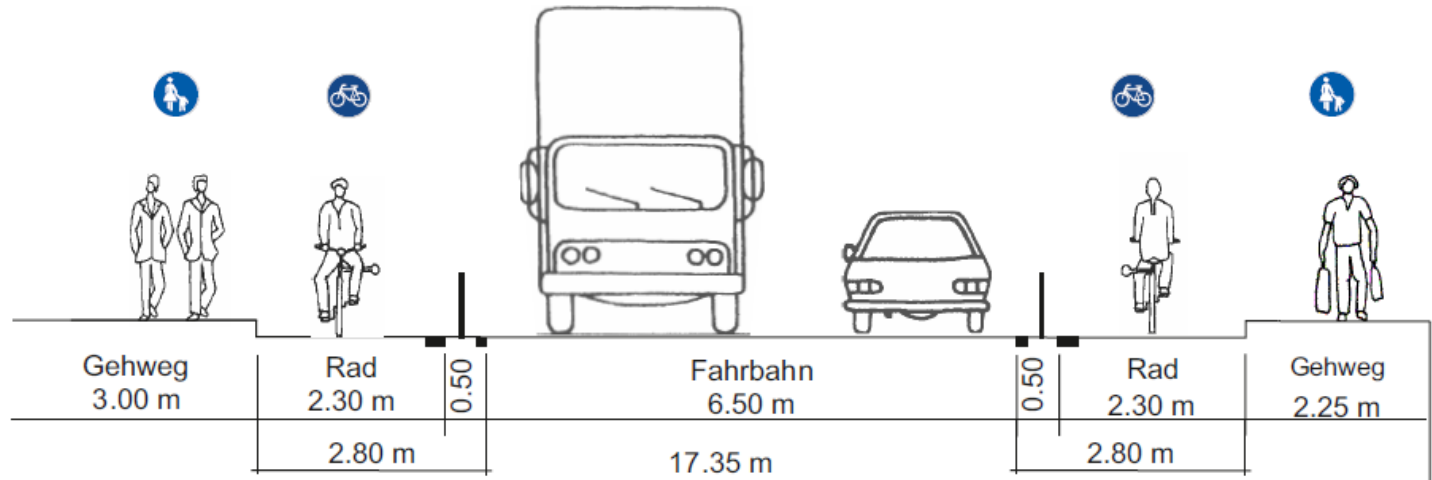
Variante 3: Radentscheid konform

ca. 92 Parkplätze und 43 Bäumen, die unter Baumschutz stehen, entfallen

Bestand Hausnr. 9



Planung Hausnr. 9 Variante 3 beidseitig PBL nach Radentscheid

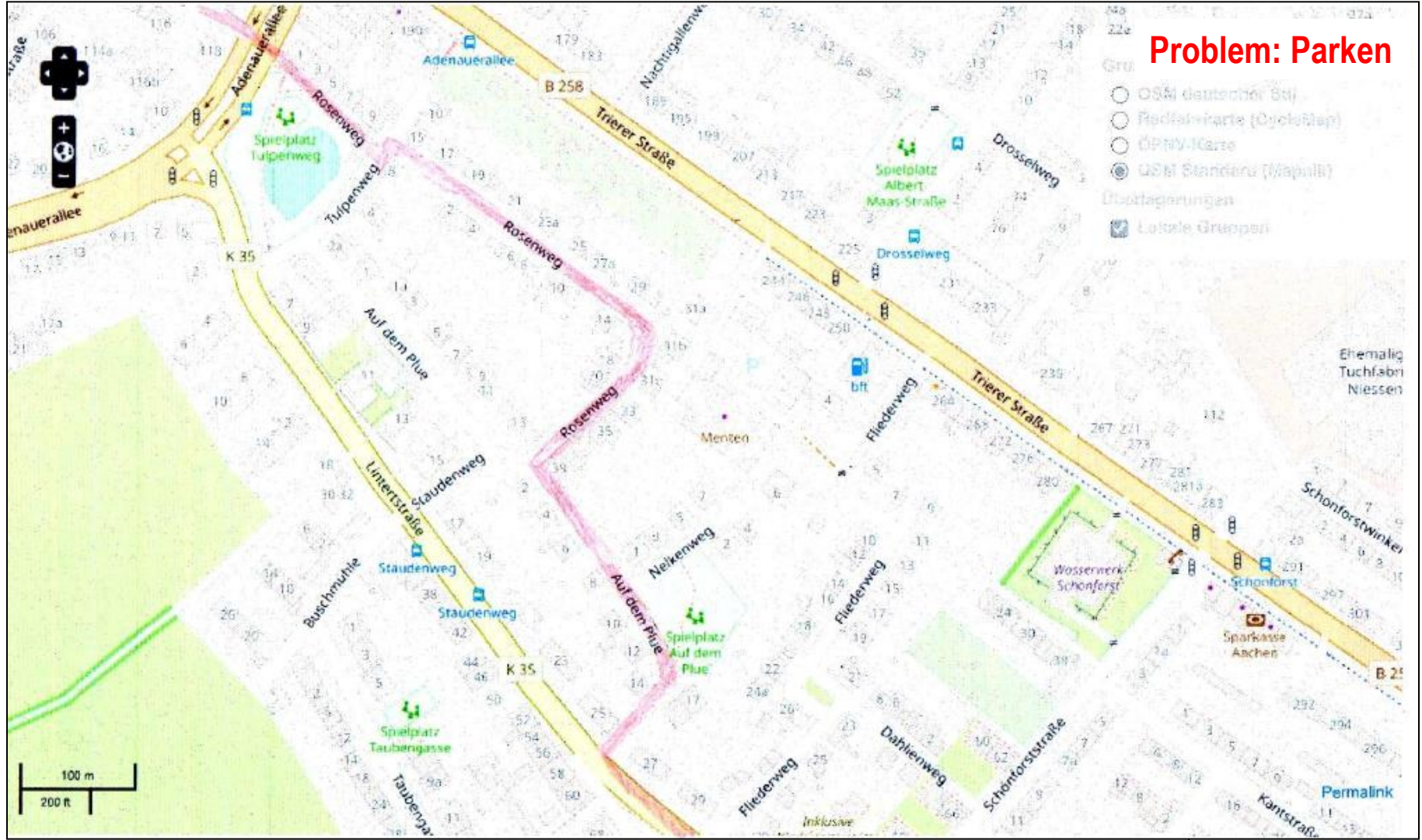


Vergleich der Varianten

Variante		 Variante 1a	 Variante 1b	Variante Fahrrad- freundliches Brand	 Variante 2
Fußverkehr		1	1	0	0
Radverkehr	Komfort	2	2	2	1
	objektive Sicherheit	0	1	1	2
	subjektive Sicherheit	2	2	2	1
ruhender Verkehr		0 (53 Parkplätze entfallen)	-2 (92 Parkplätze entfallen)	-1 (70 Parkplätze entfallen)	0 (53 Parkplätze entfallen)
fließender Verkehr		2	2	2	1
Bäume		2	2	-2	2
Umbau (Aufwand/Kosten)		0	0	0	0

- Variante 1a stellt die beste Lösung für diesen Streckenabschnitt dar

Vorschlag aus der aktuellen Bürgerinformation



Kosten & Finanzierung

- Im jetzigen Planungsstand werden die Kosten über die umzubauende Fläche für Variante 1a ermittelt: rund 2.700 m² → ca. 1 Mio. €
- Umbaukosten (ca. 900.000 €):
 - Landesprogramm „Kommunaler.Klimaschutz.NRW“ gefördert (80 % Förderquote)
 - Mittel im PSP-Element 5-120102-900-09100-300-1 und 4-120102-979-4 „Radvorrangroute Aachen Brand (KKS)“
- Roteinfärbung (ca. 105.000 €)
 - Mittel im PSP-Element 5-120102-900-10000-300-1 und 4-120102-986-6 „Radverkehrsmaßnahmen (Sofortprogramm)“

Beschlussvorschlag

Im Ergebnis wird empfohlen, die vorgeschlagene Querschnittsaufteilung für einen 3,00 m breiten Beidrichtungsweg 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.

**Vielen Dank für die
Aufmerksamkeit!**