

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0218/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n: FB 36 - Fachbereich Klima und Umwelt		Datum: 03.09.2021
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
Kommunaler Klimaschutz, Förderprojekt #AachenMooVe!1 Lintertstraße - Ertüchtigung von Radverkehrsanlagen im Rahmen der Rad-Vorrang-Route Brand (Planungsbeschluss)		
Ziele: Klimarelevanz positiv		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
22.09.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
30.09.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und stimmt der vorgeschlagenen Planung zur Umgestaltung der Lintertstraße mit einer dualen Führung für den Radverkehr stadteinwärts (zwischen Auf dem Plue und Adenauerallee) und einem Schutzstreifenangebot in stadtauswärtiger Richtung zu. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, den Planungsbeschluss gemäß der vorgelegten Variante zu fassen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Er stimmt der vorgeschlagenen Planung zur Umgestaltung der Lintertstraße mit einer dualen Führung für den Radverkehr stadteinwärts (zwischen Auf dem Plue und Adenauerallee) und einem Schutzstreifenangebot in stadtauswärtiger Richtung zu und fasst den Planungsbeschluss gemäß der vorgelegten Variante.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		X	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	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
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

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 CO₂-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 **CO₂-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 CO₂-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 CO₂-Emissionen erfolgt:

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input checked="" type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49 %)
<input type="checkbox"/>	nicht
<input type="checkbox"/>	nicht bekannt

Die Angaben in der Tabelle sowie die folgenden Aussagen beziehen sich auf die Vorzugsvariante der Verwaltung: Erarbeitete Variante (duale Führung stadteinwärts und Schutzstreifen stadtauswärts).

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 CO₂ einsparen.

Eine Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung kann sich daraus ergeben, dass die im Rahmen der Maßnahme versiegelte Fläche zwischen Auf dem Plue und Fliederweg nicht mehr für die natürliche Versickerung im Starkregenfall zur Verfügung steht. Außerdem wird dort in die Vitalität von vier Bäumen eingegriffen. Dem Umstand wird entgegengewirkt indem die Senkrechtparker entweder gänzlich zu Gunsten von breiteren Baumfeldern entfernt oder zu Längsparkplätzen verändert werden, welche dann mit einem sickerfähigen Pflasterbelag ausgestattet werden (s.u.).

Erläuterungen:

Ausführungen:

Die Umgestaltung der Lintertstraße ist Gegenstand eines umfangreichen Diskussionsprozesses. Ausführungen zu den Rahmenbedingungen und bisher angedachten Varianten sind den Vorlagen FB61/1499/WP17 und FB61/1499/WP17-1 zu entnehmen.

1. Anlass

Die Rad-Vorrang-Route Brand ist die dritte Route des 2019 beschlossenen Aachener Rad-Vorrang-Netzes, die umgesetzt werden soll.

Im Jahr 2018 wurde die Umsetzung der Rad-Vorrang-Route Brand im Förderantrag zum Kommunalen Klimaschutz NRW mit aufgenommen, der im Juli 2019 als Teil des Förderprojekts #AachenMooVe!1 bewilligt wurde.

Im Juni 2020 wurden zunächst die Planungen für die Fahrradstraßen entlang der Route vorgelegt und durch die zuständigen politischen Gremien beschlossen (vgl. Vorlage-Nr. FB 61/1439/WP17).

Für die Lintertstraße als beschlossener Bestandteil der Rad-Vorrang-Route im Abschnitt Adenauerallee bis Sittarder Straße wurden verschiedene Varianten erarbeitet, die den unterschiedlichen Belangen der Anwohner*innen und den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sowie den umweltfachlichen Belangen in unterschiedlicher Weise gerecht werden. Diese Varianten wurden in die politische Diskussion eingebracht (vgl. Vorlagen FB61/1499/WP17 und FB61/1499/WP17-1). Der Mobilitätsausschuss hat in der Folge die Verwaltung beauftragt, die Variante 4 (Beidrichtungsradweg stadteinwärtig) sowie eine Variante „Fahrradstraße“ weiter zu prüfen, unter Durchführung einer Bürger*innenbeteiligung weiterzuentwickeln und schließlich der Politik das Ergebnis vorzustellen.

In dieser Vorlage wird daher eine Variante vorgestellt, die als Ergebnis der unterschiedlichen Abstimmungen und der Berücksichtigung der unterschiedlichen Belange der Anwohnenden nach Verkehrsberuhigung und ausreichendem Parkplatzangebot und der Radfahrenden nach einer sicheren und direkten Radverbindung berücksichtigt. Die Bedingungen für den Radverkehr werden insgesamt verbessert, die maximalen Zielvorstellungen jedoch nicht erreicht.

2. Bürger*innenbeteiligung

Durch die Verwaltung wurde sowohl eine digitale Live-Veranstaltung am 21.04.2021 via YouTube angeboten, als auch eine dauerhafte Einsichtnahme und Möglichkeit zur Stellungnahme vom 09.04.2021 bis zum 11.05.2021 per Mail, Slido (digitales Befragungstool) oder per Post (Briefkasten im Foyer des Verwaltungsgebäudes am Marschierort). Interessierte hatten die Möglichkeit, sich zur Live-Veranstaltung per Zoom zuzuschalten und aktiv während der Veranstaltung zu diskutieren. Gleichzeitig konnten während und nach der Veranstaltung über das Umfragetool Slido Fragen gestellt und an einer Umfrage der Verwaltung teilnehmen.

Darüber hinaus wurde der Umbau der Lintertstraße außerdem am 11.05.2021 im Bürgerforum beraten. Die dort geäußerten Eingaben wurden in dieser Vorlage ebenfalls berücksichtigt.

Um eine möglichst hohe Beteiligung zu erreichen, wurden im Vorfeld der Veranstaltung alle Hauseigentümer*innen der Lintertstraße sowie alle Anwohner*innen der Lintertstraße und der angrenzenden Nebenstraßen, inkl. der Schopenhauerstraße, mittels Flyer über die Bürger*innenbeteiligung informiert. Auch wurde über die Zeitung und die Sozialen Medien zur Beteiligung aufgerufen.

Die Präsentation, die am 21.04.2021 gezeigt wurde, der Videomitschnitt der Veranstaltung sowie weitere Unterlagen stehen unter www.aachen.de/lintertstrasse zur Verfügung. Informationen zur Bürgerinitiative Lintertstraße befinden sich unter <https://bi-lintertstrasse.de/>.

Es nahmen rund 500 Personen an der Live-Veranstaltung teil. Insgesamt gingen ca. 80 Eingaben von Bürger*innen per Mail oder Post ein. Darunter waren auch mehrfache Eingaben von einzelnen Bürger*innen. Bei der Durchsicht der Eingaben lassen sich häufig angeführte Aspekte zu folgenden Themenbereichen zusammenfassen:

1. Allgemeines (Handlungsbedarf, Kosten,...)
2. Ruhender Verkehr/Parken
3. Baumbestand
4. Verkehrs- und Lärmberuhigung
5. Querungsmöglichkeiten
6. Sicherheit und Konflikte
7. ÖPNV und Car-Sharing
8. Varianten und Alternativen
9. Rückmeldungen zur Bürger*innenbeteiligung

Die Eingaben der Bürger*innen zu den genannten Themenbereichen sowie die Stellungnahmen der Verwaltung sind dem Bericht zur Bürger*innenbeteiligung in Anlage 1 sowie den Anlagen 3 und 4 zu entnehmen. Eine Zusammenfassung der Umfrageergebnisse sowie deren grafische Aufbereitung sind in Anlage 2 dargestellt. Die Ausführungen der Verwaltung in der Vorlage sowie im Bericht zur Beteiligung berücksichtigen die wesentlichen Fragestellungen und Anregungen der Interessierten.

Es haben unterschiedliche Interessensgruppen an der Befragung über Slido teilgenommen. Das Verhältnis zwischen Personen, die die Straße nutzen und Anwohner*innen/Eigentümer*innen war insgesamt (während und nach der Veranstaltung) recht ausgeglichen mit ca. 46 % regelmäßigen Nutzer*innen der Straße, 16 % direkten Anlieger*innen und 36 % Anwohner*innen in Nachbarstraßen. Die meisten Befragten bewegen sich mit dem Rad oder dem PKW auf der Lintertstraße, weniger mit dem Bus.

Die Teilnehmenden wurden u.a. gebeten, ausgewählte Aspekte zu benennen, denen sie die höchste Bedeutung zusprechen. Dabei wird deutlich, dass der Erhalt der Parkplätze und eine Verkehrsberuhigung für Anlieger*innen als besonderes wichtig eingeschätzt wird, während vor allem für Nutzer*innen der Lintertstraße die sichere Führung des Radverkehrs im Vordergrund steht. Der Erhalt von Bäumen und Grünflächen wurde in allen Nutzergruppen etwa gleich stark gewichtet. Insgesamt spielt dieser Aspekt für 12 % der Teilnehmer*innen eine wichtige Rolle. Aspekte wie breite und sichere Fußwege wurden nur von 4 % der Anlieger*innen als wichtiger Aspekt gewählt, während die Bedeutung insgesamt über alle Gruppen verteilt bei 8 % lag.

Eine attraktive ÖPNV-Anbindung sowie Car- und Bike-Sharing wurde insgesamt eher als nachrangig erachtet, insbesondere jedoch von Anliegenden sowie Anwohnenden der Nachbarstraßen.

In der Gesamtbetrachtung lassen sich wesentliche Interessensgruppen mit jeweils ähnlichen Positionen zusammenfassen.

- Anwohner*innen Lintertstraße (im Wesentlichen pro Parkplätze, pro Verkehrsberuhigung und pro Einbahnstraße/Fahrradstraße)
- Radfahrer*innen/Projektgruppe Fahrradfreundliches Brand (im Wesentlichen pro Protected Bike Lane (PBL), Radentscheid konsequent umsetzen, Baumfelder verändern)
- Anwohner*innen Schopenhauerstraße (im Wesentlichen pro Radverkehr aber contra Einbahnstraße bzw. Führung des motorisierten Individualverkehr (MIV) über Schopenhauerstraße)

Die ausführliche Behandlung aller Eingaben und der sich daraus ergebenden Hinweise für die weitere Planung ist dem beiliegenden Bericht zur Bürgerbeteiligung zu entnehmen.

3. Planung

Aus den vorgebrachten Bürger*inneneingaben und deren Abwägung ergibt sich im Folgenden ein neuer Planungsvorschlag, dessen Ziel die Berücksichtigung möglichst vieler Belange unter besonderer Beachtung der Verbesserung des Radverkehrsangebotes ist.

Die Erläuterungen der Prüfergebnisse in den letzten Vorlagen verdeutlichen die Komplexität der Radverkehrsplanung entlang der Lintertstraße. So führt die Stellungnahmen der Verwaltung im Bericht zur Bürger*innenbeteiligung (Anlage 1) aus, dass die Voraussetzungen für die Ausweisung der Lintertstraße als Fahrradstraße gesamtkonzeptionell nicht gegeben sind und auch perspektivisch kaum formuliert werden können. Die Lintertstraße bleibt unabhängig von der Radverkehrsplanung eine Kreisstraße mit Bedeutung für den regionalen Verkehr. Gleichzeitig dient sie der Erschließung eines beidseitig bewohnten Quartiers für das auch bei Veränderung des Mobilitätsverhaltens ein Parkraumbedürfnis (insbesondere für diejenigen, deren eigene Mobilitätsausübung beeinträchtigt ist) besteht.

Für den in dieser Vorlage formulierten Planungsbeschluss liegen die Lagepläne in Form eines Vorentwurfs vor. Bei Beschlussfassung werden die Anbindungsbereiche zur Adenauerallee im weiteren Detail in der Ausführungsplanung erarbeitet.

Vorschlagsvariante nach Bürgerbeteiligung

Die erarbeitete Variante sieht die Einrichtung von Radverkehrsanlagen bei reduzierter Beibehaltung des Parkraums, der nach wie vor auch für Liefer- und Ladevorgänge nutzbar ist - vor. Stadtauswärts wird dem bergauf fahrenden Radverkehr ein durchgängiger Schutzstreifen neben Fahrbahnrandparkern angeboten. Stadteinwärts wird der Radverkehr im Abschnitt Schönforststraße bis Auf dem Plue auf einem getrennten Radweg in der Nebenanlage geführt; ab dort wird eine duale Führung über die verkehrsarmen Straßen des Wohngebietes bis zur Adenauerallee sowie eine direkte Führung im Mischverkehr der Lintertstraße bis zur Adenauerallee vorgesehen. Die Gehwege werden

durch die separate Führung des Radverkehrs entlastet und stehen vollständig den zu-Fuss-Gehenden zur Verfügung.

Die Möglichkeit der Geschwindigkeitsreduktion in der Lintertstraße wird nach den geltenden Regelwerken maximal ausgenutzt und die Geschwindigkeit weitestmöglich auf Tempo 30 ausgedehnt. Die so beabsichtigte Verkehrsberuhigung wird durch den Einbau einer langgestreckten Querungsmöglichkeit im Bereich der Haltestelle Staudenweg, die barrierefrei umgebaut wird, ergänzt.

Radverkehr

Die Variante orientiert sich an den Vorgaben des gängigen Regelwerks. Ein Schutzstreifen ist in der Regel 1,50 m breit (vgl. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA 2010 S. 23). Bei Linienbusverkehr erhalten zweistreifige Fahrbahnen nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) eine Regelbreite von 6,50 m, um den Begegnungsverkehr Bus-Bus oder Lkw-Lkw zu ermöglichen (vgl. RASt 06 S. 27, 34). Die Restfahrbahnbreite neben dem einseitigen Schutzstreifen von 1,50 m beträgt mind. 5,00 m, wodurch sich eine Fahrbahnbreite von mindestens 6,50 m ergibt. Für Ausweichbewegungen im Begegnungsverkehr kann der Schutzstreifen durch den Kfz-Verkehr mitbenutzt werden. Im Begegnungsfall Lkw-Lkw oder Bus-Bus muss der Schutzstreifen bei der minimalen Fahrbahnrestbreite von 5,00 m vollständig überfahren werden. Der LKW-Anteil lag bei der letzten Zählung im Juni 2021 bei 2,2%. Für den Begegnungsfall Pkw-Lkw ist eine Regelbreite von 5,55 m oder eine Mindestbreite von 5,25 m erforderlich, so dass auch hier der Schutzstreifen teilweise überfahren werden muss.

Die Polizei weist in ihrer Stellungnahme zu der Maßnahme darauf hin, dass gemäß VZ 340 Anlage 3 zur StVO Schutzstreifen für den Radverkehr nur bei Bedarf überfahren werden dürfen. Sie gibt zu Bedenken, dass bei einer Restfahrbahnbreite von lediglich 5,00m davon auszugehen sei, dass dieser Schutzstreifen regelmäßig überfahren wird und die Nichtbenutzung die Ausnahme darstellen wird. Eine Restfahrbahnbreite von nur 5,00 m auf einer klassifizierten Straße wird als sehr gering erachtet. Dem wirkt entgegen, dass durch die Ausweitung der maximal erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 im überwiegenden Teil der Lintertstraße sowie die zusätzliche Anlage der länglichen Mittelinsel im Bereich der Haltestelle Staudenweg wesentliche Beiträge zur Entschleunigung des Verkehrs und zur rücksichtsvolleren Nutzung des vorhandenen Straßenraums und damit einer Verbesserung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit geleistet werden. Zum verbleibenden Fahrbahnrandparken (2,00 m Breite) wird zusätzlich ein 0,50 m breiter Sicherheitstrennstreifen angelegt, der den Schutz vor sog. „dooring“-Unfällen gewährt.

Im Zulauf auf den Knoten Schönforststraße wird eine Kfz-Spur stadtauswärts zu Gunsten eines 2,00m breiten Radfahrestreifens zzgl. 0,50m breitem Sicherheitstrennstreifen zum fließenden Verkehr entfernt. Die Radfahrer*innen queren den Knoten, um die Nebenanlage zu erreichen, die zur Anbindung an die Sittarder Straße umgestaltet wird.

Stadteinwärts kann keine durchgehende Radverkehrsanlage unter Beibehaltung des Parkens zusätzlich zum stadtauswärtigen Schutzstreifen eingerichtet werden. Zwischen Schönforststraße und Auf dem Plue wird der Radverkehr in der Nebenanlage geführt. Dazu wird der heutige Gehweg zwischen Schönforststraße und Fliederweg in einen 2,30 m breiten Gehweg (inkl. 0,30 m Kugelplatte als Trennelement) und einen 2,20 m breiten Radweg unterteilt ohne in die Baumfelder einzugreifen. Zwischen Fliederweg und Auf dem Plue misst der Gehweg heute nur ca. 3,10 m. Es ist geplant, die

hier vorhandenen Baumfelder in ihrer Tiefe um ca. 1,40 m zu verschmälern, um dem Radverkehr auch in diesem Abschnitt einen 2,50 m breiten Radweg neben einem 2,00 m breiten Gehweg anbieten zu können. Im Gegenzug werden die Parkflächen zu Gunsten der Baumfelder verändert. Eine Wurzelsuchschachtung im August 2021 hat ergeben, dass die vier Baumfelder in diesem Abschnitt unter großem Aufwand verschmälert werden können (s.u.). Unabhängig von den unten beschriebenen Maßnahmen ist aber bereits heute klar, dass in diesem Abschnitt der geplante Eingriff zum Ausbau des neuen Radweges und die hiermit verbundene Veränderung im Bodenstandraum der vier geschützten Linden nicht ohne Schädigung der Bäume bzw. deren Wurzeln durchgeführt werden kann.

Ab der Einmündung Auf dem Plue werden zwei Führungsalternativen angeboten, wobei der Knotenbereich in Rahmen der weiteren Planung detailliert ausgearbeitet wird.

a) Ruhigere Führung:

Führung ab Einmündung Auf dem Plue durch das Wohngebiet in Richtung Altstraße. Die verkehrsrechtliche Beschilderung im Wohngebiet wird nicht geändert. Die Treppenanlage und auch die Stufe vor Rosenweg 3 sollen umgestaltet werden.

b) Direkte Führung:

Nutzung einer Rampe zum Einordnen in den fließenden Verkehr (Mischverkehr) bis zum Knoten Adenauerallee. Ab dem Tulpenweg kann der stadteinwärts fahrende Radverkehr auf Fahrbahnniveau mittels Schutzstreifen in den Knoten Adenauerallee fahren oder alternativ über den für den Radverkehr freigegebenen Gehweg bis Höhe Altstraße. Heute gibt es dort bereits eine Mittelinsel, die zum Queren der Adenauerallee genutzt werden kann. Bauliche Maßnahmen auf der Tunneldecke sind mit einem Tunnelumbau möglich. Daher soll mit der weiteren Planung die Querungsstelle auf der Fahrbahn Adenauerallee mittels Markierung erarbeitet werden. Sowohl stadteinwärts als auch stadtauswärts wird die Kfz-Spur im Knoten auf ca. 5,55 m zu Gunsten breiterer Schutzstreifen verschmälert. Der freiliegende Rechtsabbieger in die Lintertstraße soll in die Signalisierung integriert werden damit Radfahrer*innen und Fußgänger*innen durchgehend gesichert queren können. Es ist vorgesehen, alle Straßeneinmündungen (außer Schopenhauerstraße um stadtauswärtsfahrenden Radfahrenden den Wechsel in die Nebenanlage auf der nördlichen Straßenseite nicht zu erschweren) anzurampen und so die Geschwindigkeit des ein- und ausfahrenden Verkehrs zu verringern.

Bäume, Begleitgrün

Die bereits erwähnte Wurzelsuchschachtung diente dazu, die Wurzelbereiche im Abschnitt Fliederweg bis Auf dem Plue zu sondieren. Die vier Bäume in diesem Abschnitt verfügen bis zur nötigen Ausbautiefe von 40 cm in einer Entfernung zum Stammfuß von 2,00 bis 4,00 m über ein Teppichsystem von Fein- und Flachwurzeln (dieses dient der Versorgung der Bäume) und auch über Wurzeln mit einer Stärke von mehr als 2 cm, die der Standsicherheit dienen. Des Weiteren wurden in den Bereichen, in denen sich keine Wurzelteppiche befunden haben, tiefergehende Wurzelsuchschachtungen per Handschachtung durchgeführt. Hier stellte sich heraus, dass in den unteren Bodenschichten ein sehr stark verdichteter Boden mit angeschüttetem Material aus Schotter und Schlacke ansteht. In diesen freigelegten Bereichen wurden keine Wurzeln gefunden. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass sich auch in diesen Erdschichten weitere Fein- bis Starkwurzeln bis in

einer Tiefe von 40 cm befinden. Außerdem sind heute bereits Wurzelhebungen außerhalb der Baumbeete in den beparkten Asphaltflächen in diesem Abschnitt sichtbar.

Der Eingriff in die Baumstruktur der Lintertstraße soll so schonend wie möglich erfolgen. Es werden nur die Baumfelder im Abschnitt Fliederweg und Auf dem Plue für den Radverkehr verändert werden. Die Anpassungen erfolgen in enger Absprache mit dem Fachbereich Klima und Umwelt sowie unter frühzeitiger Einbindung einer ökologischen Baubegleitung.

Für die vorliegende Variante müssen die Baumfelder sowie die Asphaltflächen um 1,40 m verschmälert werden, um dem Radverkehr eine 2,20 m breite Fläche neben der 2,30 m breiten Gehwegfläche zur Verfügung zu stellen. Jeder Eingriff in die bestehenden Wurzelbereiche wird zur Schädigung der Bäume führen, weshalb der Fachbereich Klima und Umwelt darauf hinweist, dass ein Eingriff im Hinblick auf den Baumschutz nach Möglichkeit zu vermeiden ist. Trotzdem wäre ein Eingriff mit großem Aufwand und ggf. durch Umlegen der Wurzeln oder mit Hilfe von Wurzelbrücken zu Gunsten der Radverkehrsanlage möglich, ohne, dass ein Baum entfernt werden muss. Je nachdem wie viel Wurzelwerk durchtrennt werden muss, müssen die Baumkronen zur Sicherung der Standsicherheit stärker als üblich zurückgeschnitten werden. Dies kann ebenfalls Auswirkungen auf die Vitalität der Bäume haben. Deswegen werden die Senkrechtparkplätze zum Ausgleich entweder zu Längsparkplätzen verändert, welche dann mit sickerfähigem Pflasterbelag ausgestattet werden, oder gänzlich entfernt. Die gewonnene Fläche wird den Baumfeldern zugeschlagen. Ggf. kann je Baum auch eine individuelle Lösung nötig sein, sodass dort auf den standardgemäßen Aufbau der Radverkehrsanlage verzichtet wird.

Fußverkehr

Die Gehwegflächen werden auf der südlichen Straßenseite nicht verändert. Die vergleichsweise breiten Gehwege stehen ausschließlich der Nutzung der Fußgänger*innen zur Verfügung.

Auf der nördlichen Seite erhalten Fußgänger*innen einen mind. 2,30 m breiten Gehweg zwischen Schönforststraße und Auf dem Plue. Darin beinhaltet ist der Sicherheitsraum zum Radverkehr, welche gem. dem Aachener Standard mit einer 0,3 m breiten Kugelplatte ausgeführt wird. Der restliche Abschnitt bis Adenauerallee verändert sich in der Breite nicht, wird jedoch zu einem alleinigen Gehweg ausgeschildert.

Bushaltestelle Staudenweg

Die Haltestelle Staudenweg soll in beide Fahrtrichtungen barrierefrei umgebaut werden. Hierbei gilt es ebenfalls die Bäume zu schützen. Die Anpassungen erfolgen in enger Absprache mit dem Fachbereich Klima und Umwelt. Nach Möglichkeit sollen die Haltestellen mit entsprechendem Mobiliar sowie Fahrradbügeln ausgestattet werden.

Der bereits am 11.10.2018 im Mobilitätsausschuss beschlossene, barrierefreie Umbau der Haltestelle Forster Linde soll ebenfalls im Rahmen der Maßnahme durchgeführt werden.

Der Ausbau der ortsfesten Infrastruktur trägt auch dem Beschluss des Mobilitätsausschuss vom 23.04.2021 Rechnung, dass ab Anfang 2022 durch eine weitere Tangentialbuslinie von Brand über Forst nachurtscheid die Lintertstraße eine deutliche Aufwertung der ÖV-Erschließung erfährt. Die Alternativen zur Pkw-Nutzung steigen auch damit.

Mittelinsel

Anwohner*innen haben im Rahmen der Beteiligung eine Querungshilfe auf Höhe der Haltestelle Staudenweg angeregt. Die Art der Querungshilfe hängt von den Verkehrsstärken der Kfz und der Fußgänger*innen ab (vgl. Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)). Bei Verkehrsstärken von über 700 Kfz/h (das ist mit 1000 Kfz/h hier der Fall) wird ein FGÜ/Zebrastrifen nicht empfohlen. Vorgeschlagen wird daher die Einrichtung einer barrierefreien Mittelinsel. Die Querungsstelle wird über einen längeren Abschnitt ausgebildet, sodass der haltende Bus beim Fahrgastwechsel nicht überholt werden kann und Fußgänger*innen beim Queren nicht gefährdet werden. Im Bereich einer Grundstückszufahrt wird die Insel überfahrbar gestaltet. Zu Gunsten der Insel entfallen ca. 9 Fahrbahnrandparkplätze. Der Schutzstreifen wird aufgrund der Restfahrbahnbreite von ca. 3,25 m zwischen Gehweg und Mittelinsel unterbrochen. Die Einrichtung dieser Querungsstelle hat gleichzeitig verkehrsberuhigende Auswirkungen.

Ruhender Verkehr

Die vorgeschlagene Variante sieht auf der nördlichen Straßenseite zwischen Schönforststraße und Adenauerallee ca. 31 Parkplätze vor. Die Parkplätze verbleiben im Wesentlichen zwischen den Baumfeldern, sofern Baumschutzgründe nicht dagegen stehen. Im Abschnitt Fliederweg bis Auf dem Plue werden 9 Senkrechtparkplätze in 4 Längsparkplätze umgewandelt, sofern dies mit dem Baumschutz vereinbar ist. Auf der südlichen Seite verbleiben ca. 42 Fahrbahnrandparkplätze. Im Vergleich zur heutigen Parksituation entfallen daher ca. 19 Parkplätze.

An der Kirchstraße sind auf dem vorhandenen Grünstreifen drei Sharing-Parkplätze (E-Parkplätze und/oder Cambio-Parkplätze) vorgesehen. Darüber hinaus wird die Einrichtung einer Velo-City-Station empfohlen (Berücksichtigung in der Ausbauplanung).

Die Planung von Fahrradbügeln ist mit der Ausführungsplanung vorgesehen.

Platz Lintertstraße/Kirchstraße

Die Dreiecksfläche an der Kirchstraße soll im Rahmen der Ausführungsplanung aufgrund ihres schadhaften Zustands grundlegend erneuert und überplant werden. Besonders die Sicherheit für den Fußverkehr soll verbessert werden. Die Ausbesserung des Gehwegs erfolgt unter Berücksichtigung des Baumschutzes und in Absprache mit dem Fachbereich Klima und Umwelt. In dem Zusammenhang wird der Platz, der heute maßgeblich durch Parken geprägt ist, neu gestaltet. Die Neuordnung des Raumes und der zukünftigen Parkmöglichkeiten erfolgt gemäß den geltenden Standards für Breiten und Fahrgassen. Die Fläche bietet Möglichkeiten für die Ausstattung mit Stadtmobiliar, Fahrradbügeln und der bereits genannten Fahrradverleihstation.

Verkehrsberuhigung

Im Planungsprozess wurde die Situation am Altenheim und an der Kita Mirabilis neu geprüft. Das Altenheim Haus Fehrmann wird sowohl über die Taubengasse (Haus 7) als auch über die Lintertstraße (Haus 46) erschlossen. Die Kita liegt ebenfalls an der Lintertstraße (Haus 33), erhält

aber auch nach dem derzeitigen Umbau keinen direkten Zugang zur Lintertstraße. Darüber hinaus werden nach Angaben der Kita alle Kinder durch die Eltern zur Einrichtung gebracht.

Daher erfolgt die Ausweisung der streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung mit Tempo-30 zwischen Lintertstraße 18 (vor der Zufahrt Gut Schönthal) und Goldberg. Die streckenbezogene Anordnung von Tempo-30 erfolgt gemäß VwV-StVO zu VZ 274 im unmittelbaren Bereich der schützenswerten Einrichtung des Altenheims und insgesamt auf höchstens 300 m Länge. Daran schließt sich stadtauswärts das Streckengebot mit Tempo-30 an der Grundschule an.

Die Umplanung des Straßenraums unterstützt die Geschwindigkeitsanpassung: Aufgrund des stadtauswärtigen Schutzstreifens wird die Fahrbahn optisch eingeengt. Zudem trägt die lange Mittelinsel zur Veränderung der Fahrdynamik bei. Beide Maßnahmen reduzieren die Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs zusätzlich zur Tempo-30-Regelung.

4. Kosten und Finanzierung

Im jetzigen Planungsstand werden die Kosten über die umzubauende Fläche ermittelt. Die Kosten für den Gesamtausbau der vorliegenden Variante werden mit ca. 1,28 Mio. € veranschlagt. Die Kosten unterteilen sich in Kosten für den Umbau der Radverkehrsanlage (ca. 584.000 €), für die Roteinfärbung mit Epoxidharz (ca. 75.000 €), Kosten für die Sanierung schadhafter Flächen (inkl. Dreiecksplatz) (ca. 485.000 €) und die Kosten für den bereits am 11.10.2018 im Mobilitätsausschuss beschlossenen Umbau der Bushaltestelle Forster Linde (ca. 82.000 €).

Die Kostensteigerung im Vergleich zur letzten Vorlage zur Lintertstraße vom 21.01.2021 ergeben sich dadurch, dass in der jetzigen Vorlage zusätzlich die Kosten der Sanierung der schadhafte Flächen sowie die Kosten der Umgestaltung der Bushaltestelle Forster Linde enthalten sind.

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

Für die Lintertstraße wurden bisher noch keine Erschließungsbeiträge gemäß §§ 127 ff Baugesetzbuch (BauGB) erhoben. Es ist mit dem hier beschriebenen Ausbau vorgesehen, die Lintertstraße im Abschnitt Adenauerallee bis Sittarder Straße endgültig technisch und einheitlich herzustellen und dann nach BauGB abzurechnen. Eine detaillierte Feststellung der Kosten ist erst nach Beschluss der Ausführungsplanung möglich.

5. Fazit und Empfehlung

Die Variante, die aus den Eingaben im Rahmen der Beteiligung entstanden ist, berücksichtigt die Belange aller Verkehrsteilnehmer*innen im bestmöglichen Maß. Es werden sowohl Radverkehrsanlagen zur Anbindung an die Rad-Vorrang-Route (RVR) eingerichtet, als auch gleichzeitig die Anregungen der Anwohner*innen berücksichtigt.

Im Ergebnis wird empfohlen, die vorgeschlagene Querschnittsaufteilung für einen 1,50 m breiten Schutzstreifen stadtauswärts zzgl. 0,50 m breiten Sicherheitsstreifen und einer dualen Führung stadteinwärts gemäß der erarbeiteten Variante weiter zu verfolgen und den Planungsbeschluss für diese Variante zu fassen.

Anlage/n:

Anlage 1 - Bericht zur Bürger*innenbeteiligung

Anlage 2 - Meinungsbild der Umfragen

Anlage 3 - Schriftliche Eingaben in Slido

Anlage 4 - Schriftliche Eingaben per Mail/Brief

Anlage 5 - Niederschrift des Bürgerforums vom 11.05.2021

Anlage 6 - Vorplanung Variante nach Bürger*innenbeteiligung L1

Anlage 7 - Vorplanung Variante nach Bürger*innenbeteiligung L2