

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 Fahrradbügel 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



Bericht zur

Bürger*innenbeteiligung

Umgestaltung der Lintertstraße

Bürger*innenbeteiligung April-Mai 2021

stadt aachen



Inhalt

1. Allgemeines	3
2. Zahlen und Fakten.....	3
3. Themenblöcke	3
1. Allgemeines (Handlungsbedarf, Kosten,...)	4
2. Ruhender Verkehr/Parken.....	6
3. Baumbestand	8
4. Verkehrs- und Lärmberuhigung.....	9
5. Querungsmöglichkeiten.....	13
6. Sicherheit und Konflikte.....	14
7. ÖPNV und Car-Sharing	16
8. Varianten und Alternativen	17
9. Rückmeldungen zur Bürger*innenbeteiligung	19

1. Allgemeines

Die Umgestaltung der Lintertstraße war bereits mehrfach Gegenstand der politischen Diskussion:

- 7.10.2020: Varianten in der Bezirksvertretung Aachen-Mitte vorgestellt
 - Vorzugsvariante der Verwaltung: Variante 1 - PBL auf stadtauswärtiger Seite
 - Auftrag an die Verwaltung: Voraussetzungen zur Einrichtung einer Fahrradstraße prüfen
- 13.01.2021: erneute Beratung in der Sitzung der Bezirksvertretung Aachen-Mitte
 - keine Empfehlung ausgesprochen
- 21.01.2021: Beratung in der Sitzung des Mobilitätsausschusses
 - es wurde kein Planungsbeschluss gefasst
 - Auftrag für Bürger*innenbeteiligung

Am 21.01.2021 hat der Mobilitätsausschuss die Verwaltung beauftragt, eine Bürger*innenbeteiligung auf Grundlage der Variante 4 (Beidrichtungsradweg; 3,00 m zzgl. 0,50 m Sicherheitsstreifen mit baulichen Trennelementen (Protected Bike Lane) auf der stadteinwärtigen Seite) und der Variante Fahrradstraße durchzuführen.

Es wurde sowohl eine digitale live-Veranstaltung am 21.04.2021 via YouTube angeboten, als auch eine dauerhafte Einsichtnahme und Möglichkeit zur Stellungnahme bis zum 11.05.2021 per Mail, Slido oder per Post (Briefkasten im Foyer des Verwaltungsgebäudes am Marschieritor). 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 eine Umfrage der Verwaltung beantwortet werden.

Im Vorfeld sind alle Hauseigentümer*innen der Lintertstraße sowie alle Anwohner*innen*innen der Lintertstraße und der angrenzenden Nebenstraßen, inkl. der Schopenhauerstraße, mittels Flyer über die Bürger*innenbeteiligung informiert worden. Auch wurde über die Zeitung und die Sozialen Medien zur Beteiligung aufgerufen.

Die Präsentation, die am 21.04.2021 gezeigt wurde, der Videoschnitt der Veranstaltung sowie weitere Unterlagen stehen unter www.aachen.de/lintertstrasse zur Verfügung.

Informationen zur Bürgerinitiative Lintertstraße befinden sich unter <https://bi-lintertstrasse.de/>.

2. Zahlen und Fakten

- Teilnehmer*innen: 468 via YouTube, 225 via Slido, ca. 50 via Zoom
- 320 Aufrufe des Videos bei YouTube nach der Veranstaltung (Stand: 10.08.2021)
- 88 Eingaben von Bürger*innen per Mail oder Post. Dabei zum Teil auch mehrfache Eingaben von einzelnen Bürger*innen.
- 224 Eingaben/Fragen bei Slido. Dabei zum Teil auch mehrfache Eingaben von einzelnen Bürger*innen.
- Der Umbau der Lintertstraße wurde außerdem am 11.05.2021 im Bürgerforum beraten. Hier haben sich ebenfalls Bürger*innen beteiligt. Die dort formulierten Eingaben sind ebenfalls im Beteiligungsbericht aufgenommen.

3. Themenblöcke

Bei der Durchsicht der Eingaben lassen sich häufig angeführte Aspekte zu folgenden Themenbereichen zusammenfassen (Mehrfachnennungen möglich):

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

Im Folgenden werden die wesentlichen Aspekte der Eingaben zu den einzelnen oben genannten Themenbereichen sowie die entsprechenden Antworten / Stellungnahmen der Verwaltung zusammengefasst.

1. Allgemeines (Handlungsbedarf, Kosten,...)

- Anwohner*innen bemängeln die Kommunikation zu Vorhaben und Planung
- neben den direkten Anlieger*Innen der Lintertstraße sollen auch die der benachbarten, insbesondere der Schopenhauerstraße beteiligt werden.
- Die Beteiligungsveranstaltung wird als „Werbeveranstaltung für die Radvorrangroute“ betrachtet.
- Sinn und Zweck des Ausbaus wird durch Anwohnende hinterfragt, insbesondere die Einrichtung der Radvorrangroute (Zu wenig Radverkehr auf der Lintertstraße / Genügt nicht die Vennbahntrasse? / Radverkehr stattdessen über Trierer Straße führen / Besser alte Radwege instand setzen/erneuern)
- Ebenso wird die Notwendigkeit von qualitativ besserer Radinfrastruktur (Förderung von Fuß- und Radverkehr und Reduktion der MIV-Attraktivität/gutes Radwegnetz) u.a. aus Klimaschutzgründen beschrieben
- Die Kosten und Anliegerbeiträge (Beitragspflicht nach dem Kommunalabgabengesetz NRW) werden thematisiert

Antwort/Stellungnahme der Verwaltung:

Bereits der Luftreinhalteplan 2015 für die Stadt Aachen beinhaltet in Maßnahme MR3 den Auftrag an die Verwaltung, im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung einen Vorschlag für ein Rad-Vorrang-Netz vorzulegen. Dazu hat der Mobilitätsausschuss am 12.09.2019 das von der Verwaltung entwickelte Konzept eines Rad-Vorrang-Netzes beschlossen. Mit der Annahme der Forderungen des Radentscheids Aachen durch den Rat der Stadt Aachen am 06.11.2019 wurden zudem weitere Qualitäts- und Quantitätsziele bezüglich der radverkehrlichen Infrastruktur formuliert.

Die Lintertstraße ist zwischen Adenauerallee und Schönforststraße Teil der in ihrem Verlauf beratenen und beschlossenen Rad-Vorrang-Route (RVR) Aachen - Brand. Diese verbindet die Innenstadt über das Frankenberger Viertel, Forst und Driescher Hof mit dem Brander Zentrum. Diverse Teilabschnitte der Route werden zu Fahrradstraßen umgestaltet. Der Krautmühlenweg sowie der Brander Wall werden verbreitert. Die Planung der Rombachstraße steht noch aus.

Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur an der Lintertstraße ist notwendig, um eine durchgehende Routenführung zwischen der Innenstadt und Brand zu ermöglichen. Nach Möglichkeit sollen die Ziele des Radentscheids umgesetzt werden.

Die Route ist Bestandteil des Förderprojektes #AachenMooVe! im Landeswettbewerb Emissionsfreie Innenstadt im Rahmen der Landesprogramms „Kommunaler Klimaschutz.NRW“, welches von Juli 2019 bis Juni 2022 läuft.

Die Lintertstraße ist eine klassifizierte Straße (Kreisstraße K 35), die zweistreifig angelegt ist. Sie ist keine Hauptverkehrsstraße nach der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) (vgl. Vorlage-Nr. FB 61/0778/WP17), hat jedoch eine werktägliche Querschnittsbelastung von rund 11.400 Fahrzeugen am Knoten Lintertstr./Schönforststr. Sie erfüllt eine übergeordnete Verbindungsfunktion zwischen Aachen-Mitte und den südlichen Stadtteilen sowie der Stadtgrenze nach Stolberg. Die Verkehrsstärke beträgt in der Spitzenstunde ca. 1.000 Kfz. Der Radverkehrsanteil/Tag beträgt ca. 2,2 %, der Schwerlastverkehrsanteil/Tag ca. 2,5 %. In der Spitzenstunde wurden im März 2018 ca. 200 Fußgänger*innen*innen und 40 Radfahrer*innen am Knoten Lintertstraße/Schönforststraße gezählt. Im Juli 2021 sind es ca. 900 Kfz, 180 Fußgänger*innen und 60 Radfahrer*innen am gleichen Knoten in der Spitzenstunde bei einem Radverkehrsanteil/Tag von 4,6 % und einem Schwerlastverkehrsanteil/Tag von 2,5 %.

Sowohl aufgrund der RVR als auch durch die Schilderung vieler Bürger*innen wird ein Handlungsbedarf in Bezug auf den Rad- und Fußverkehr deutlich (s. u.). Gleichwohl gibt es gegenteilige Meinungen. Auch fühlten sich Anwohner*innen nicht ausreichend an den Planungen beteiligt. Während und nach der Bürger*innenbeteiligung am 21. April hatten jedoch alle Interessierten Gelegenheit Ihre Anregungen zu äußern.

Für den 1. Vorschlag der Verwaltung (3,50 m breiter Beidrichtungsradweg auf stadtauswärtiger Seite inkl. einer baulichen Trennung zum fließenden Verkehr (Variante 1) wurden die Kosten auf ca. 1 Mio. € geschätzt; die sich in ähnlicher Größenordnung auch für die Variante 4 ergeben. Die Kosten für eine Fahrradstraßengestaltung wurden bis dato nicht ermittelt. Diese werden sich nach überschlägiger Schätzung alleine schon durch die fahrbahnbezogenen Maßnahmen (Oberfläche und Rotmarkierung) mindestens in einem hohen sechsstelligen Bereich bewegen.

Für die Lintertstraße wurden bisher noch keine Erschließungsbeiträge nach dem Baugesetzbuch (BauGB) erhoben. Unabhängig von den Varianten ist die Maßnahme daher erschließungsbeitragspflichtig. Es ist 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.

2. Ruhender Verkehr/Parken

- Ein hoher Parkraumverlust wird seitens Anwohnender als starke Belastung betrachtet. Der Parkdruck sei hoch, die Nutzung des PKWs muss zur Teilhabe am öffentlichen Leben, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen möglich bleiben. Möglichst viele Parkplätze sollen erhalten bleiben. Auch aus Sicherheitsgründen (steigende Kriminalität in Forst) sind wohnortnahe Parkplätze notwendig.
- Die Parkplätze sind auch für Pflege- und Lieferdienste wichtig.
- Es gibt nicht genügend private Stellplätze und kaum Ausweichparkplätze in anderen Räumen (die Taubengasse sei beispielsweise sehr zugeparkt, ggfs. freie Parkkapazitäten im Fliederweg und Forster Linde)
- Am Straßenrand abgestellte Kfz erhöhen nicht die Sicherheit der Fußgänger*innen. Oft verunfallen Fußgänger*innen weil sie zwischen den Kfz auf die Fahrbahn treten.
- Die privaten Pkw sollen auf eigenen Grundstücken geparkt werden/Wie viele Stellplätze stehen bereits auf privaten Flächen zur Verfügung?
- Was passiert mit den Elternhaltestellen, vor allem stadtauswärts?
- Sinkt der Wert der Immobilien im Außenbezirk Aachen durch den Wegfall der Parkplätze?
- Wo sollen Quartiersgaragen entstehen?
- Vorschlag: Parkplätze zwischen den Linden fallen weg, der Boden wird aufgelockert und von den Anwohner*innen bepflanzt.
- Die Einrichtung einer Bewohnerparkzone und Kurzzeitparkplätze für Anwohner*innen soll geprüft werden.
- Parkflächen sollen klar markiert werden.
- Unter keinen Umständen darf der "Bolzplatz" am Tulpenweg zu Gunsten von Parkflächen entfallen.
- Kann die Linksabbiegerspur Richtung Schönforststraße entfallen, und somit auf diesem Abschnitt der Lintertstraße Fahrbahnrandparken stadtauswärts ermöglicht werden?
- Kann geprüft werden, ob auf dem Gelände der Bundeswehr evtl. ein Parkplatz eingerichtet werden kann?
- An der Schönforststraße wurden vor kurzem einige Parkplätze gegen Fahrradbügel ausgetauscht und gleichzeitig eine Verengung zur Lintertstraße geschaffen.
- Bitte Lieferzonen einplanen und massiv auf Missbrauch kontrollieren, ebenso eine automatisierte Erfassung von Falschparkern.

Antwort/Stellungnahme der Verwaltung:

Unabhängig von der Variante müssen bei der Ertüchtigung von Radverkehrsanlagen entlang der Lintertstraße deutliche Veränderungen am Parkraumangebot vorgenommen werden. Bei einer Neuaufteilung des Straßenschnitts können Radverkehrsanlagen nur dann angelegt werden, wenn die nötige Fläche aus den heutigen Parkflächen bezogen wird. Parkraumerhebungen im Mai und August 2020 und im März 2021 hatten ergeben, dass maximal 71 der heute 92 verfügbaren Parkplätze im öffentlichen Raum zwischen Adenauerallee und Schönforststraße genutzt werden. Beobachtungen in den angrenzenden Nebenstraßen zeigten eine ähnliche Parkraumbelastung. Im nördlichen Wohngebiet zwischen Rosenweg und Fliederweg stehen nur noch wenige öffentliche Parkplätze zur Verfügung, da die schmalen Straßenräume für die rettungstechnische Erschließung und Entsorgung freigehalten werden müssen. Die Anzahl privater Stellplätze kann nicht genau ermittelt werden. Ggf. könnten Pkws vor den Garagen abgestellt werden, wenn die Fläche mind. 5,00 m lang ist und Fahrzeuge nicht in den Gehweg hineinragen.

Gespräche mit der Bundeswehr zur Nutzung privater Flächen für Parkmöglichkeiten waren bisher nicht erfolgreich. Es können keine Flächen bereitgestellt werden.

Im Zuge der Umgestaltung der Lintertstraße wird geprüft, welche freien Flächen entlang der Straße, die heute beispielsweise durch Rasen begrünt sind, zum Parken genutzt werden können (s. Lageplan). Dies ist von der gewählten Variante abhängig. Der Spiel- und Bolzplatz am Knoten Adenauerallee wird nicht zu einem Parkplatz umgewidmet. Heute besteht bereits eine Unterversorgung an öffentlich nutzbaren Grünflächen im nördlichen Bereich der Lintertstraße. Der Bolzplatz soll als solcher erhalten bleiben. In unmittelbarer Umgebung zur Lintertstraße ist derzeit keine Fläche verfügbar, die sich zum Bau einer Quartiersgarage eignet.

Mobilitätseingeschränkte Personen haben je nach Grad der Beeinträchtigung die Möglichkeit, einen Sonderparkplatz zu beantragen. Je nach Variante wird sich die Zahl der öffentlichen Parkplätze reduzieren, sodass dieser Sonderparkplatz ggf. nicht in unmittelbarer Nähe zum Wohngebäude liegen wird.

Je nach Variante muss die stadtauswärtige Elternhaltestelle verlegt werden oder kann erhalten bleiben (Beschilderung: Mo-Fr von 7:30-8:30 Uhr).

Die Lintertstraße wird weiterhin mit dem Pkw befahrbar bleiben und auch das Parken im öffentlichen Straßenraum bleibt grundsätzlich möglich. Das Abstellen eines privaten Fahrzeuges ist einer von zahlreichen Nutzungsansprüchen, die Menschen an den Straßenraum stellen. Vor dem Hintergrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit und dem Anspruch, die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) zu stärken, steigt deren Abwägungsbelang. An vielen Stellen im Stadtgebiet kann eine Verbesserung der Rad- und Fußweginfrastruktur aufgrund der Platzverhältnisse nur auf Kosten des ruhenden oder fließenden Kfz-Verkehrs erfolgen. Gleichzeitig wird die Aufenthaltsqualität mit der Umgestaltung des Straßenraums gesteigert.

Je nach Variante bleiben unterschiedlich viele Parkplätze erhalten. Es sind E-Ladeplätze und/oder Car-Sharing-Parkplätze vorgesehen (s. dazu die beiliegende Vorlage).

Der Einbezug der Lintertstraße sowie weiterer angrenzender Straßen in eine Bewohnerparkzone ist aktuell nicht vorgesehen. Die Ausweitung des Bewohnerparkens ist eine städtische Daueraufgabe. Über die derzeit vorhandenen oder in Umsetzung befindlichen Bewohnerparkzonen hinaus gibt es eine Prioritätenliste zur Einrichtung weiterer Bewohnerparkzonen. Von Seiten der Verwaltung ist vorgesehen, pro Jahr mindestens zwei Bewohnerparkzonen neu einzurichten. Im Juni 2020 haben die Bezirksvertretung Aachen-Mitte und der Mobilitätsausschuss eine Prioritätenliste zur Umsetzung beschlossen.

3. Baumbestand

- Bürger*innen befürworten Erhalt und Schutz der Bäume
- Es wird vorgeschlagen, die Parkplätze zwischen den Linden zu entfernen und die Fläche durch Anwohner*innen zu bepflanzen.
- Interessierte wünschen sich, dass die Baumfelder zu Gunsten der Radverkehrsanlagen verändert werden.
- Das Parken sollte zwischen den Bäumen entfernt und so die Sicht an den Knoten verbessert werden.
- Variante 3 wird von vielen Interessierten aufgrund der Bäume abgelehnt.

Antwort/Stellungnahme der Verwaltung:

Entlang der Lintertstraße befinden sich 42 schützenswerte Linden, die das alleinartige Straßenbild prägen. Nach aktuellem Kenntnisstand sind alle Bäume als gesund und vital einzustufen. Eine Detailprüfung erfolgt im Einzelfall je nach Umbauvariante.

Aufgrund der von den Bäumen für die Allgemeinheit ausgehenden Wohlfahrtswirkung sowie aus Gründen des Natur-, Umwelt- und Stadtklimaschutzes liegt grundsätzlich eine langfristige Erhaltung des Baumbestandes im öffentlichen Interesse.

Bei allen Varianten sollen möglichst alle Straßenbäume erhalten bleiben, jedoch sind Arbeiten im Krontraufbereich der Bäume, beispielsweise durch Erneuerung der Gehwegplatten, notwendig. Außerdem kann der Einsatz von Wurzelbrücken notwendig sein. Ein Baum am Dreiecksplatz an Haus 70 muss ggf. aus Sicherheitsgründen zu Gunsten der Fußgänger*innen entfernt werden.

Wenn Längsparkplätze zwischen den Bäumen entfallen, ist das Bepflanzen dieser Flächen durch Anwohner*innen (z.B. durch Beetpatenschaften) denkbar.

Alle Planungen erfolgen in Absprache mit den Kolleg*innen vom Fachbereich Klima und Umwelt.

4. Verkehrs- und Lärmberuhigung

- Anwohner*innen der Lintertstraße kritisieren die Lärmbelastung. Die Fahrzeuge fahren zu nah an den Gebäuden vorbei. Bei Variante 4 werden weitere negative Auswirkungen befürchtet
- Sie schlagen vor, den Verkehr stadteinwärts über mehrere Querstraßen (Grauenhoferweg, Neuhausstr., Schopenhauerstr., Schönforststr.) abzuleiten
- Eine weitere Idee ist eine Einbahnstraße von Adenauerallee Richtung Grundschule „Forster Linde“, den stadteinwärtigen Fahrstreifen als Beidrichtungsradweg nutzen.
- Die Planung von Variante 4 führt für die Anwohner*innen dazu, dass alle Parkplätze wegfallen und der Gehweg verschmälert wird
- Anwohner*innen wünschen 30er Zone bzw., dass die Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs eingeschränkt wird und ein Fahrverbot für LKW über 7,5 Tonnen beschildert wird
- Andere halten T30 für nicht nötig
- Es wurde gefragt warum die Lintertstraße nicht im Lärmaktionsplan berücksichtigt wurde.
- Geschwindigkeitsberuhigung/Anrampungen sind an den Knoten gewünscht
- Es gibt seitens der Anwohner*innen Fragen zur Kreisstraße: Welche Kriterien führen dazu, dass eine innerstädtische Straße zur Kreisstraße wird? Erfolgt diese Zuordnung aufgrund bestimmter Kriterien zwangsläufig oder ist das eine Ermessensentscheidung? Lässt sich die Einstufung zur Kreisstraße rückgängig machen und wenn ja unter welchen Bedingungen? Welche finanziellen Folgen (Vorteile – Nachteile) hat die Eingruppierung als Kreisstraße oder deren Aufhebung für die Stadt Aachen?
- Die Bundeswehr soll wie alle Anlieger*innen auch die Lintertstraße nutzen können.
- Es wird befürchtet, dass die Verkehrsberuhigung (durch Einbahnstraße) der Lintertstraße die Schopenhauerstraße belasten und dort zu erhöhtem Lärm führen wird.
- Anwohner*innen der Lintertstraße fragen wieso die Schopenhauerstraße nicht belastet werden kann.
- Anwohner*innen der Schopenhauerstraße geben an, dass diese heute schon belastet ist. Es gilt T50 und es gibt keine Radverkehrsanlagen. Heute staut es sich an der Trierer Straße bereits zurück.
- Anwohner*innen befürchten, dass sich durch das Tuchmacherviertel die Verkehrsmengen erhöhen werden.
- Variante 6 widerspricht der Wohnstraße Schopenhauerstraße, für die sich Anwohner*innen T30 wünschen.
- Eine Fahrradstraße an der Lintertstraße sei kontraproduktiv. Dafür herrscht zu viel Verkehr.
- Anwohner*innen wünschen eine Blitze und ein Geschwindigkeitsanzeige in beiden Fahrrichtungen an der Lintertstraße.
- Anwohner*innen werden in Wohn- und Lebensqualität eingeschränkt.
- Radfahrende sehen keinen Zusammenhang zwischen RVR und Lärmbelästigung.
- Der Lärmschutz ist einigen Anwohner*innen wichtiger als die Parkplätze.
- Es wird gefragt, ob das Wohngebiet Auf dem Plue als Verkehrsberuhigter Bereich ausgeschildert werden kann?

Antwort/Stellungnahme der Verwaltung:

Bedeutung der Lintertstraße im Netz

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. 11.400 Fahrzeugen am Tag. Als klassifizierte Straße (Kreisstraße K35) erfüllt sie 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 Nüthem, Schleckheim, Oberforstbach, Eich, Hiffeld, Kreuzdriesch und Lintert an Aachen an. Für viele Kfz-Pendler*innen ist die Lintertstraße die 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. Ab Anfang 2022 wird es eine weitere Tangentiallinie von Brand über Forst nachurtscheid geben. Ein wichtiges Ziel für Schulkinder ist die Städtische katholische Grundschule Forster Linde, gelegen an der Lintertstraße. Damit steigt die Bedeutung der Lintertstraße für den ÖPNV. Die Straße ist daher Teil eines übergeordneten Straßennetzes und erfüllt verkehrsmittelübergreifend eine wichtige Verbindungsfunktion für Aachen.

Kreisstraße

Zu den Kriterien für die Einrichtung einer Kreisstraße zählt, dass die Straße einen verbindenden Charakter sowie eine übergeordnete Verbindungsfunktion aufweist. Die Verbindungsfunktion liegt vor, wenn der gesamte Straßenzug eine Bedeutung hat, welche über die Stadtgrenze hinaus wirkt. § 3StrWG NW: " Kreisstraßen sind Straßen mit überörtlicher Verkehrsbedeutung, die den zwischenörtlichen Verkehrsverbindungen dienen oder zu dienen bestimmt sind; sie sollen mindestens einen Anschluss an eine Bundesfernstraße, Landesstraße oder Kreisstraße haben. Das übernimmt die Lintertstraße als K 35 in Verbindung mit der K 38 in Richtung Hahn. In Verbindung mit der Gründung der Städteregion Aachen wurde das Kreisstraßennetz überarbeitet und am 13.03.2008 im damaligen Verkehrsausschuss beschlossen. Im betroffenen Abschnitt der Lintertstraße liegen keine Veränderungen vor, die eine Umstufung notwendig machen. Die Verkehrsdaten sowie die Anbindungsmöglichkeiten der Lintertstraße zeigen ihre Bedeutung für den regionalen Verkehr, sodass sie weiterhin als Kreisstraße gewidmet sein soll.

Lärmaktionsplan

Einige Anwohner*innen merkten an, dass die Lintertstraße im Lärmaktionsplan (LAP) nicht als Lärmschwerpunkt berücksichtigt wurde. Im November 2020 wurde der aktuelle LAP der Stadt Aachen veröffentlicht. Dieser orientiert sich an der EU-Umgebungslärmrichtlinie, welche Vorgaben für Lärmkartierung und Erstellung von LAPs macht. Die Lärmschwerpunkte wurden entsprechend einer Lärmkartierung aus 2018 bestimmt. Damit wurden zunächst die am höchsten mit Lärm belasteten Straßen im Stadtgebiet berücksichtigt, vornehmlich die hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen. Dabei schreibt die Die EU-Umgebungsrichtlinie ein gerechnetes kommunales Umgebungslärmmodell vor (vgl. § 47 BImSchG, 34. BImSchV.), auf dessen Basis Pläne unter Berücksichtigung der Umgebungslärmbelastung durch Straßenverkehr entwickelt werden.

Zusätzlich wurden die Bürger*innen befragt. Die Beteiligung erfolgte mittels eines Fragebogens, der vom November 2019 bis Januar 2020 online verfügbar war. Durch mediale Begleitung wurden ca. 850 Eingaben aus allen Stadtteilen gesammelt. Zur Lintertstraße gingen drei Eingaben ein. Insgesamt wurde die Lintertstraße nicht als Lärmschwerpunkt eingestuft. Weitere Informationen finden Sie hier: <https://www.aachen.de/laerschutz>

Möglichkeiten für Lärminderung:

Entsprechende Umbauten und Verkehrsführungen an Straßen wie der Lintertstraße können zu einer Verbesserung der Lärmsituation führen. Hierzu gehören beispielsweise die Verlegung von Fahrspuren, Verkehrsbeschränkungen, Tempolimits, Verstetigung von Verkehr z.B. an Ampelanlagen oder lärmindernde Straßenbeläge. Wie hoch Lärm-Minderungen durch solche Maßnahmen sind, kann nicht alleine durch eine Modellrechnung bestimmt werden.

Geschwindigkeitsmessungen

Im April sowie Mai bis Juni diesen Jahres wurden Geschwindigkeitsmessungen vorgenommen. Am 15.04.2021 wurde mittels Radarwagen gemessen. Bei 1.174 Fahrzeugen, die stadtauswärts gefahren sind, wurden neun Verstöße festgestellt (Prozentsatz = 0,77 %). Die Durchschnittsgeschwindigkeit lag bei 42 km/h. Stadteinwärts lag die Durchschnittsgeschwindigkeit bei 599 Fahrzeugen ebenfalls bei 42 km/h, wobei es drei Verstöße gab (Prozentsatz = 0,5 %).

Im Zeitraum vom 07.05.-02.06.2021 wurden in stadtauswärtiger Fahrtrichtung mittels Dialogdisplay (Geschwindigkeit für MIV sichtbar) 52.803 Fahrzeuge gezählt. Die höchste gemessene Geschwindigkeit betrug 103 km/h. Die Geschwindigkeit V85, die am ehesten das tatsächliche Fahrverhalten wiedergibt und von 85 % aller Fahrzeuge nicht überschritten wird, betrug 50 km/h. Stadteinwärts wurden 68.557 Fahrzeuge gezählt. Die höchste gemessene Geschwindigkeit betrug 115 km/h, V85 lag bei 53 km/h. Damit ist das Geschwindigkeitsniveau der Lintertstraße nicht als hoch einzustufen.

Tempo-30

Gemäß § 45 Abs. 1c der Straßenverkehrsordnung (StVO) ordnen die Straßenverkehrsbehörden Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich aber nicht auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) erstrecken. Da es sich bei der Lintertstraße um eine Städteregionsstraße / Kreisstraße handelt, ist eine Anordnung einer Tempo 30-Zone schon aus diesem Grunde nicht möglich. Die Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung mit Tempo-30 an der Lintertstraße, vor der Kath. Grundschule Forster-Linde, ist aus Gründen der Schulwegsicherung am 04.06.1996 erfolgt. Durch den sog. "Schulwegerlass" des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr NRW vom

19.07.1989, konnte dort die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf einer Länge von max. 300 m von 50 km/h auf 30 km/h reduziert werden.

Prüfung Tempo -30 an Kindergarten und Altenheim

Aufgrund der Planung der Rad-Vorrang-Route 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 Lintertstraße (Haus 46) erschlossen. Die Kita liegt ebenfalls an der Lintertstraße (Haus 33), erhält aber nach dem 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 streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung mit Tempo-30 zwischen Lintertstraße 18 (vor der Zufahrt zum Gut Schönthal) und Goldberg. Die streckenbezogene Anordnung von Tempo-30 erfolgt gemäß VwV-StVO zu VZ 274 in dem 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 streckenbezogene Anordnung von Tempo-30 erfolgt gemäß VwV-StVO zu VZ 274 in dem unmittelbaren Bereich der schützenswerten Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge.

Durchfahrtsverbot für Lkw

Als Städteregionsstraße / Kreisstraße (K35) hat die Lintertstraße die Aufgabe, neben dem ortsbezogenen Ziel- und Quellverkehr auch einen gewissen Durchgangsverkehr über das Wohngebiet hinaus aufzunehmen. Hierzu gehört auch ein entsprechender LKW-Anteil. Während sich an den benachbarten Radialstraßen (B 258) Trierer Straße, sowie der (L 233) Monschauer Straße jeweils Autobahnauffahrten befinden und dementsprechend überregionale LKW-Verkehre ankommen bzw. dorthin wegfahren, verbindet die Lintertstraße lediglich die anliegenden Wohngebiete und die Vororte der Kernstadt. Durch die Einstufung der Lintertstraße als klassifizierte Straße und Bestandteil des Verkehrsstraßennetzes ist die Nutzung der Straße von LKW über 7,5 t erforderlich. Die bestehende Beschilderung kann daher nicht zu Gunsten eines Durchfahrtsverbotes angepasst werden.

Einbahnstraße - Auswirkungen

In der politischen Diskussion wurde die Einrichtung einer Einbahnstraße inkl. Sperrung der Lintertstraße ab Schopenhauerstraße formuliert, sodass der Verkehr über die Wohnstraße Schopenhauerstraße Richtung Trierer Straße abgeleitet wird und dadurch die Lintertstraße verkehrsberuhigt werden kann. Dies wurde mit Hilfe einer Simulation mit dem Verkehrsmodell Aachen geprüft. Dabei wurde vorausgesetzt, 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. 11.300 Fahrzeugen pro Tag prognostiziert. Heute verkehren hier nur ca. 1.700 Fahrzeuge/Tag. Diese Erhöhung der Verkehrszahlen widerspricht dem Charakter einer Wohnstraße. 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. Verdrängte Fahrzeuge, die nicht mehr über die Lintertstraße in Richtung Aachen fahren, verursachen Zunahmen auf den Routen über Monschauer Straße und Kornelimünsterweg (ebenfalls als Teil einer Rad-Vorrang-Route vorgesehen). 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 Umwegfahrten würden außerdem zur Erhöhung der CO₂-Belastung beitragen. Zudem müsste auch der ÖPNV Umwege in Kauf nehmen und kann das Wohngebiet um die Lintertstraße nur noch in eine Fahrtrichtung anbinden, wenn die Durchfahrt für den gesamten Verkehr ab Schopenhauerstraße stadteinwärts gesperrt wird.

Die aufgeführten Argumente hinsichtlich Netzfunktion und Verkehrsbelastung der Lintertstraße zeigen, dass die Voraussetzungen für die Ausweisung der Lintertstraße als Einbahnstraße gesamtkonzeptionell nicht vertretbar ermöglicht werden können.

Auf dem Plue

Die Breite des Straßenraumes im Wohngebiet Auf dem Plue beträgt lediglich ca. 6,00 m, wobei die beidseitig angelegten Gehwege nur jeweils ca. 0,70 m breit sind. Diese ohnehin schmalen Gehwege werden durch Einbauten, wie Maste oder Stromkästen, derart eingeschränkt, dass Fußgänger*innen mit und ohne Gehhilfen oder Kinderwagen die Fahrbahn nutzen müssen. Um diese Straßen mit dem Verkehrszeichen 325 (Verkehrsberuhigter Bereich) auszuschildern, muss in der Örtlichkeit durch die Gestaltung der Straße der Eindruck entstehen, dass der fließende Verkehr untergeordnet ist. Dies ist in Straßen mit Separationsprinzip (beidseitig angelegten Gehwegen) nicht der Fall. Für die Kennzeichnung mit dem Zeichen 325 ist daher ein niveaugleicher Ausbau der Straßen notwendig.

5. Querungsmöglichkeiten

- Querung der Linterstraße zwischen Schönforststraße und Adenauerallee gefordert, um z.B. die Bushaltestelle zu erreichen.
- Einige Interessiert befürchten, dass eine Mittelinsel zu gefährlich ist, wenn Fahrzeuge kurz vorher überholen.

Antwort/Stellungnahme der Verwaltung:

Im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung ist der Wunsch nach einer Querungsstelle an der Haltestelle „Staudenweg“ geäußert worden. Im Planungsprozess wurden verschiedene Varianten gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgänger*innenüberwegen (R-FGÜ 2001) geprüft. Überquerungsanlagen sind unabhängig von den Belastungen sinnvoll und zu empfehlen, wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Fußgänger*innen, wie z.B. Kindern und älteren Menschen zu rechnen ist.

Gemäß der Zählung beträgt die Verkehrsstärke in der Spitzenstunde 1.000 Kfz und 200 Fußgänger*innen am Knoten Linterstraße/Schönforststraße. Dort queren viele Schüler*innen auf dem Weg zur Grundschule. Laut den R-FGÜ 2001 wird bei Verkehrsstärken von über 700 Kfz/h und Querungen von mehr als 150 Fußgänger*innen in der Spitzenstunde ein Fußgänger*innenüberweg (FGÜ) nicht empfohlen.

Daher wird die Einrichtung einer Mittelinsel geprüft. Fußgänger*innen sollen vor den haltenden Bussen die Linterstraße queren.

Im Zuge des Baus der Querungsstelle sollen auch die Haltestellen barrierefrei gestaltet werden.

6. Sicherheit und Konflikte

- Verkehrssicherheit ist für die Interessierten sehr wichtig.
- Variante 1 und 2 wird von den Interessierten aufgrund der Zufahrten kritisch betrachtet.
- Anstatt die Linterstraße umzubauen sollen alte Radwege instandgesetzt/erneuert werden.
- Die Fußgänger*innen benötigen breite Gehwege, am besten von den Radfahrer*innen getrennt. Somit erhöht sich die Sicherheit für die Fußgänger*innen.
- Die Beleuchtung der Gehwege soll geprüft werden.
- Kreuzungen und Einmündungen sollen verbessert und die Sichtachsen geprüft werden.
- Wichtig ist den Interessierten eine sichere Querung der Adenauerallee und der Rückbau des freiliegenden Rechtsabbiegers am Knoten Adenauerallee.
- Eine umfassende Barrierefreiheit ist den Anwohner*innen sehr wichtig.
- Anwohner*innen der Schopenhauerstraße weisen darauf hin, dass es dort keine Radverkehrsanlagen gibt. Schon heute seien die Kinder bei T50 gefährdet.
- Interessierte fordern das Parken zwischen den Bäumen zu entfernen und so die Sicht an den Knoten zu verbessern.
- Anwohner*innen befürchten, dass die Gehwege durch Mülltonnen blockiert werden.
- Es wird befürchtet, dass ein 1,50 m breiter Schutzstreifen zu geringe Sicherheitsabstände beim Überholen fördert.
- Ein Beidrichtungsradweg führt aufgrund der Steigung zu stark unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Radfahrenden. Daher wird dieser kritisch betrachtet.
- Variante PBL sei an den Bushaltestellen sehr gefährlich bei anhaltenden Bussen.

Antwort/Stellungnahme der Verwaltung:

Die objektiv messbare und subjektiv wahrgenommene Verkehrssicherheit zu verbessern ist ein zentraler Aspekt der Umgestaltungsbestrebungen. Nach Ansicht der Verwaltung handelt es sich bei allen vorgestellten Varianten um objektiv sichere Gestaltungsformen. In Bezug auf die subjektive Sicherheit schneiden Führungsformen, bei denen der Radverkehr baulich vom Kfz-Verkehr getrennt ist, bei Radfahrenden in der Regel besser ab. Die Nutzung der Radwege auf der linken Straßenseite ist innerorts als nicht sicher zu betrachten. Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) dürfen baulich angelegte Radwege nur nach sorgfältiger Prüfung und nach Sicherung der Konfliktpunkte (insbesondere an Einmündungen und Grundstückszufahrten) in Gegenrichtung freigegeben werden. Die ursprüngliche Vorzugsvariante (Variante 1) der Verwaltung sieht einen Beidrichtungsradweg auf der stadtauswärtigen Straßenseite vor. Um die Sicherheit zu erhöhen war vorgesehen, die Knotenpunkte anzurampen und an den Zufahrten mit Piktogrammen auf die kreuzenden Radfahrer*innen hinzuweisen. Bei dieser Variante hätten im Vergleich zum Beidrichtungsradweg auf der stadteinwärtigen Straßenseite (Variante 4) mehr Parkplätze erhalten werden können. Trotzdem wurden die Varianten 1 und 4 stark kritisiert, sodass sich die Verwaltung um eine andere Lösung bemüht. Ziel ist es, Parkplätze zu erhalten und die Situation für den Radverkehr so gut wie möglich zu verbessern (s. beiliegende Vorlage). Angerampelte Knotenpunkte sind weiterhin vorgesehen.

Schutzstreifen bieten dem Radverkehr eine gute Orientierung und verdeutlichen dem Kfz-Verkehr, dass mit Radfahrenden zu rechnen ist. Dazu bieten sie Sicherheit an Kreuzungen und Einmündungen, da Radfahrer*innen im direkten Sichtfeld des fließenden Verkehrs fahren und an den Knotenpunkten besser wahrgenommen werden. Eine optisch eingeeengte Fahrbahn mit Schutzstreifen trägt darüber hinaus zu reduzierten Geschwindigkeiten des fließenden Verkehrs bei.

Im Rahmen der Ertüchtigung der Radverkehrsanlagen ist die Führung der Radfahrer*innen an den Knotenpunkten Adenauerallee und Schönforststraße besonders wichtig. Der Landesbetrieb „Straßen.NRW“ plant die Sanierung des Verkehrstunnels zwischen Adenauerallee und Madrider Ring. In diesem Zusammenhang sollen auch die Fahrbahnen auf der Tunneldecke bzw. der Knoten Adenauerallee/Linterstraße/Altstraße umgebaut werden. U.a. sind Radverkehrsanlagen und der Rückbau des freien Rechtsabbiegestreifens in die Linterstraße vorgesehen.

Im Rahmen von Unterhaltungsmaßnahmen ist die Sanierung von bestehenden Radverkehrsanlagen vorgesehen. Die Maßnahmen im Förderprojekt #AachenMooVe! beschränken sich auf den Abschnitt der Lintertstraße zwischen Adenauerallee und Sittarder Straße bzw. auf die Rad-Vorrang-Route Brand. Der Abschnitt Lintertstraße von Hiltfeld bis Straße Forster Linde liegt in der Zuständigkeit der StädteRegion Aachen. Dementsprechend ist die Stadt Aachen nicht für den Aus-/Umbau zuständig, wird aber ihren Einfluss geltend machen. Der Abschnitt gehört zu denen, die im Zuge des Radentscheids in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen.

7. ÖPNV und Car-Sharing

- Interessierte geben, dass der ÖPNV ausgebaut werden muss und heute zu teuer ist.
- Es wird angefragt wie viele Personen den ÖPNV nutzen und, ob dieser bei Einrichtung einer Einbahnstraße über die Trierer Straße geführt werden kann.
- Idee: Park & Ride Parkplatz am Friedhof Lintert in Verbindung mit der Verdichtung des ÖPNV
- Die neue Buslinie Brand/Burtscheid wird begrüßt.
- Interessierte regen für die Variante Beidrichtungsradweg einen Haltestellenkap an.
- Die Chancen für Car-Sharing werden in Frage gestellt.

Antwort/Stellungnahme der Verwaltung:

Zurzeit verkehrt die Buslinie 16 im Halbstundentakt auf der Lintertstraße und verbindet den Aachener Bushof mit den südlichen Siedlungen von Lintert bis Sief. Ab Anfang 2022 wird es eine weitere Tangentiallinie von Brand über Forst nach Burtscheid geben, wodurch die Bedeutung der Lintertstraße für den ÖPNV weiter steigen wird. Schon heute erreichen viele Schulkinder die Städtische katholische Grundschule Forster Linde mit dem Bus. Die Variante Lintertstraße wird Fahrradstraße und damit gleichzeitig Einbahnstraße, um den Verkehr auf das nötige Maß für eine Fahrradstraße zu reduzieren, kann die Verwaltung u.a. aufgrund der großen Einschränkungen für den ÖPNV und den Schülerverkehr nicht empfehlen. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist es konzeptionell nicht zweckmäßig, den Busverkehr über andere Straßen im Stadtgebiet zu führen, da die Anwohner*innen der Lintertstraße 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 Alleenrings der Qualitätsstufe 1 (Entfernung beträgt max. 300 m) entsprechen soll (vgl. Vorlage FB 61/0219/WP17).

Bei der Planung von Bushaltestellen sind die Belange der Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und Fahrgäste zu betrachten und eine möglichst verträgliche Lösung zu finden. Diese sieht je nach Örtlichkeit unterschiedlich aus. Es gilt das Grundprinzip, die schwächsten Verkehrsteilnehmer schützen, da Verkehrssicherheit vorgeht. Je nach Variante ergibt sich eine unterschiedliche Gestaltung der Haltestelle „Staudenweg“. Die aktuelle Planung sieht den barrierefreien Ausbau der beiden Haltestellen vor. Zwischen den Haltepunkten ist eine lange Mittelinsel vorgesehen, die das Überholen des wartenden Busses verhindert (s. Vorlage und Kap. 5 dieser Anlage).

Die Einplanung von Sharing-Stationen mit drei Plätzen (E-Ladeplätze und/oder Cambioplätze) ist für alle Varianten vorgesehen. Ein Sharing-Fahrzeug kann dabei 5-10 private Pkws ersetzen.

8. Varianten und Alternativen

- Idee: Einbahnstraße von Adenauerallee Richtung Grundschule „Forster Linde“, den stadteinwärtigen Streifen als Beidrichtungsradweg.
- Interessierte machen deutlich, dass die Lintertstraße eine wichtige Entlastung für die Trierer Straße ist und andererseits eine Verbindung zur Adenauerallee schafft. Es macht aus ihrer Sicht keinen Sinn diese Straße umzubauen und zur Einbahnstraße zu erklären.
- Interessierte schlagen als Alternative eine Route über die Taubengasse oder über Auf dem Plue ist vor.
- Einige wünschen sich die PBL stadteinwärts, und empfinden stadtauswärts eine Schutzstreifen als ausreichend.
- Radweg stadtauswärts zwischen Gehweg und Parken, stadteinwärts Radweg in Nebenanlage ausbauen, Baumfelder verändern. Kompromiss muss gefunden werden.
- Die Treppe am Rosenweg muss bei Führung durch das Wohngebiet umgebaut werden.
- Vorschlag: Schutzstreifen
- Anwohner*innen der Lintertstraße wünschen eine Fahrradstraße mit Tempo 30 zwischen Schönforststraße und Adenauerallee
- Anwohner*innen der Schopenhauerstraße kritisieren Variante 6. Diese widerspricht einer Wohnstraße. Mehr Verkehr in der Schopenhauerstraße ist für Kinder gefährlich. Stau- und Lärmbelastung werden befürchtet.
- Es gibt auch Befürworter für Schutzstreifen mit T30.
- Die Route über Auf dem Plue bedeutet einen Umweg, über Taubengasse wäre es ein noch größerer Umweg.
- Interessierte sprechen sich gegen Variante 6 aus. Der wäre sinnlos und produziert noch mehr CO2. Außerdem seien Schulkinder auf der Schopenhauerstraße gefährdet.
- Besser: Variante 5 und nicht das Problem auf den Schultern von anderen austragen.
- die Umbaumaßnahmen im Rahmen der RVR Variante 4 (Lintertstraße) beeinträchtigen das Leben der Anwohner*innen mit Behindertenausweis, die Mobilität dieser Bürger wird eingeschränkt.
- Die Variante "Fahrradstraße" weist Probleme für den Lieferwagen auf (Parken in der 2. Reihe).
- Lässt sich die RVR Führung je nach Richtung aufsplitten? z.B. Stadteinwärts über Lintertstraße, Stadtauswärts über Trierer Straße und Schönforststraße.
- Auf dem Plue könnte ein einseitiger Bürgersteig errichtet werden, so dass Fußgänger*innen sicher geführt werden und trotzdem die RVR dort langführen zu können.
- Das Überholen auf einem Beidrichtungsradweg wird kritisch betrachtet.

Antwort/Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung hat verschiedene Querschnittsvarianten vorgestellt, die sich aus den geltenden Richtlinien ableiten lassen. Dabei sind u.a. die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) und die Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zu beachten. Des Weiteren sollen die Zielvorgaben des Radentscheids für ein komfortables und sicheres Radfahren beachtet werden.

Weitere Maxime der städtischen Planungen ist der angestrebte Beitrag zur Mobilitätswende, die insbesondere den Zielen des vom Rat der Stadt im Jahr 2020 verabschiedeten Integrierten Klimaschutzkonzeptes dienen soll. Aufgrund der hohen CO₂-Beiträge des motorisierten Verkehrs sind alle Straßenplanungen darauf ausgerichtet, den Beitrag des sog. Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fußverkehr) zu erhöhen. Dieser soll in Aachen im Jahr 2030 64 % aller Wege übernehmen.

Die Verwaltung hat in der Wahrnehmung ihres planerischen Auftrages alle Belange bei der Neugestaltung eines Straßenraums im Blick. Deshalb wurden die verschiedenen Varianten als mögliche Gestaltungsvorschläge für die Lintertstraße eingebracht und vorgestellt. Die zu erwartenden Auswirkungen auf das Parken und die Baumbilanz wurden zum Zweck der Abwägung in allen Varianten dargestellt.

Der Vorschlag, die RVR alternativ über die Taubengasse zu führen, wird durch die Verwaltung nicht empfohlen. Zum einen zeichnet sich eine RVR durch eine möglichst direkte Linienführung aus, zum anderen muss für die Führung über die Taubengasse die Lintertstraße zweimal gequert werden. Dieses Angebot wird durch Radfah-

rende vermutlich kaum genutzt werden. Eine Gestaltung der Straßen Goldberg, Taubengasse und Buschmühle als Fahrradstraßen würde darüber hinaus zu weiterem Parkplatzverlust führen, da die Straßen entsprechend den Aachener Standards für Fahrradstraßen gestaltet werden müssen.

Neben den bisher genannten Verkehrsträgern sind insbesondere auch sichere, regelkonforme und damit möglichst barrierefreie Gehwege anzustreben, die nicht für den Radverkehr freigegeben werden sollen. Konfliktpunkte zwischen Grundstückszufahrten und kreuzenden Geh- und Radwegen sind generell nicht zu vermeiden. Durch ausreichende Breiten der Nebenanlagen und Einhaltung von Sichtdreiecken können negative Effekte minimiert werden.

Durch die Bürgerschaft wurden zahlreiche Varianten und Anpassungen vorgeschlagen. Diese spiegeln teilweise die unterschiedlichen Varianten der Verwaltung wider oder stellen Kombinationen aus diesen dar. Den Beschluss über die weiter zu verfolgende Variante - in Kenntnis aller Hinweise und Anregungen aus der Beteiligung- wird letztlich die Politik fällen.

9. Rückmeldungen zur Bürger*innenbeteiligung

- 57 % der Teilnehmenden geben der Veranstaltung 5 von 5 möglichen Punkten
- im Schnitt erhält die Veranstaltung 4,3 Punkte
- Überwiegend großes Lob für die Veranstaltung
- Gut gefallen hat:
 - Die Transparenz der verschiedenen Argumente und Belange.
 - Moderation
 - Klare Darstellung der Varianten.
 - Atmosphäre
 - Informationsgehalt
 - Ausgewogenheit der Positionen.
 - Wertschätzender Umgang; gute Vorbereitung; Teamfähigkeit der Verwaltung.
- Was kann verbessert werden:
 - Struktur, keine Wortmeldungen möglich.
 - Mehr Zeit ist offenbar sinnvoll und notwendig. Die Varianten sollten eher zu Beginn vorgestellt werden.
 - Mehr Bürger*innen zu Wort kommen lassen.
 - Live Chat, mehr Wortmeldungen live schalten und die Möglichkeit der Diskussion schaffen.
 - Teilweise ausführlicher Fragen behandeln.
 - Eine Übersichtsfolie mit allen Varianten dauerhaft einblenden.
 - Weniger Präsentation, mehr Diskussion.
 - Fragebogen als Grundlage für einen Dialog wäre sinnvoll gewesen.
 - Werbeveranstaltung für die Radvorrangroute und in Folge dessen sind die Abstimmungsergebnisse mehrheitlich von den Fahrradfreunden bestimmt.
 - zu wenige Wortbeiträge der Anwohner*innen, Radfahrer*innen werden bevorzugt.

Antwort/Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung sucht auch während der Corona-Pandemie Möglichkeiten und Wege, einen umfangreichen Austausch zu erarbeiteten Planungen anzubieten. Die Veranstaltung am 21.04.2021 war eine der ersten Beteiligungen, die online und live inkl. Abstimmungstool durchgeführt wurde. Gleichzeitig wurde der Stream bei YouTube übertragen. Bürger*innen konnten sich via Zoom für die Diskussion und Wortbeiträge zuschalten und über Slido abstimmen. Die Veranstaltung war sehr interaktiv und durch die Verwaltung gut vorbereitet. Mehrere Expert*innen aus verschiedenen Fachbereichen bzw. Abteilungen konnten auf die Bürger*inneneingaben reagieren. Zusätzlich konnten die Unterlagen im Foyer des Verwaltungsgebäudes Marschieritor eingesehen werden. Anmerkungen waren zusätzlich zum Eingabetool Slido über einen Briefkasten im Verwaltungsgebäude, postalisch per Brief oder E-Mail an die Stadtverwaltung möglich.

Die konstruktive Kritik zu der Veranstaltung wird die Verwaltung nutzen, um weitere Beteiligungen dieser Art durchzuführen und ihre Arbeit stetig zu verbessern.

P:\08 VERKEHRSPANUNG\PROJEKTEVAACHENMOOVE1 - RAD UND FUSSWEGE\3_PLANUNG UND UMSETZUNG\AP1 - AUSBAU RAD-VORRANG-NETZ\1.2 RVR BRANDLINTERSTRASSE\VORLAGEN\2021-09-30\ANLAGE 1 - BERICHT ZUR BUEGERINNENBETEILIGUNG.DOCX

Anlage 2:

Bürger*innendialog Lintertstraße – Meinungsbild der Umfragen

Während der Live-Veranstaltung sind bis zu 129 Abstimmungen bei den einzelnen Umfragen (insgesamt 18 Umfragen) eingegangen. Im Nachgang der Veranstaltung (bis zum 11.05.21) erfolgten weitere bis zu 55 Abstimmungen je Umfrage über das Tool Slido. Insgesamt haben sich 225 Teilnehmer*innen über das Tool „Slido“ an den Umfragen beteiligt und/oder Fragen eingeeben (insgesamt 224 Fragen).

Während des Umfragezeitraums war es möglich, je IP-Adresse zweimal an der Abstimmung teilzunehmen (einmal während der Abstimmung und einmal im Nachgang zur Veranstaltung). Die im Folgenden dargestellten Ergebnisse fassen die Abstimmungen aus der Live-Veranstaltung und der Nachbefragung quantitativ zusammen.

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.

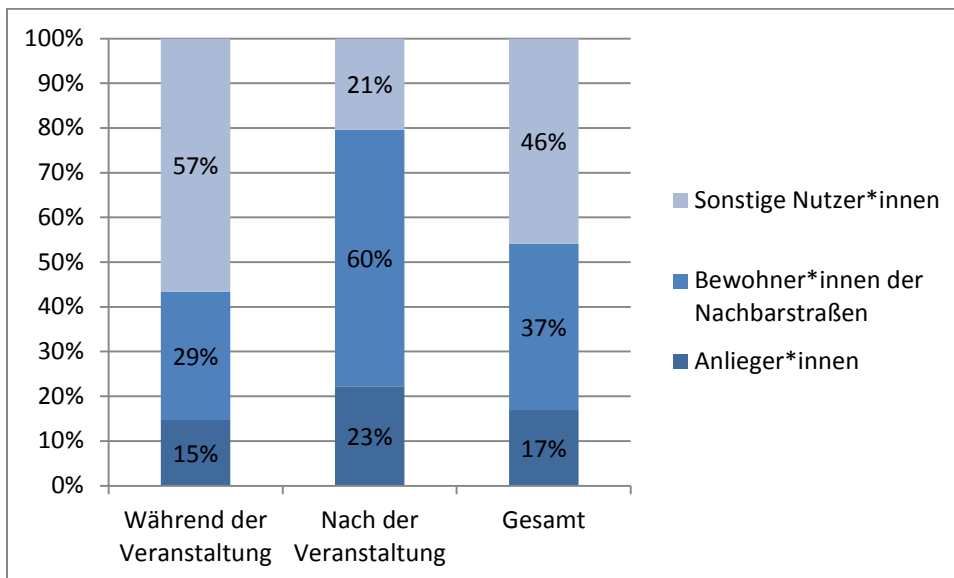


Abbildung 1: Teilnehmer*innen nach Wohnstandort

79% der Abstimmenden gaben an, die Lintertstraße mit dem Fahrrad zu befahren, 52% als Fußgänger*innen, 18% mit dem ÖPNV und 72% mit dem PKW. Hierbei waren Mehrfachnennungen möglich.

Während 52% der Abstimmenden angaben, ein Kfz zu besitzen, gaben 28% an, 2 oder mehr Kfz zu besitzen. 20% besitzen nach eigener Angabe kein Kfz.

Sicherheitsempfinden

Bei der Frage „wie sicher/unsicher fühlen Sie sich auf der Lintertstraße mit dem Fahrrad?“ gaben die meisten an, sich „eher unsicher“ zu fühlen (42%). Auffällig ist, dass Anlieger*innen sich mit dem Fahrrad überwiegend „sehr sicher“ (36%) fühlen, Anlieger*innen der Nachbarstraßen „eher sicher“ (51%), während sich sonstige Nutzer*innen der Straße „eher unsicher“ (62%) fühlen (s. Abb. 2).

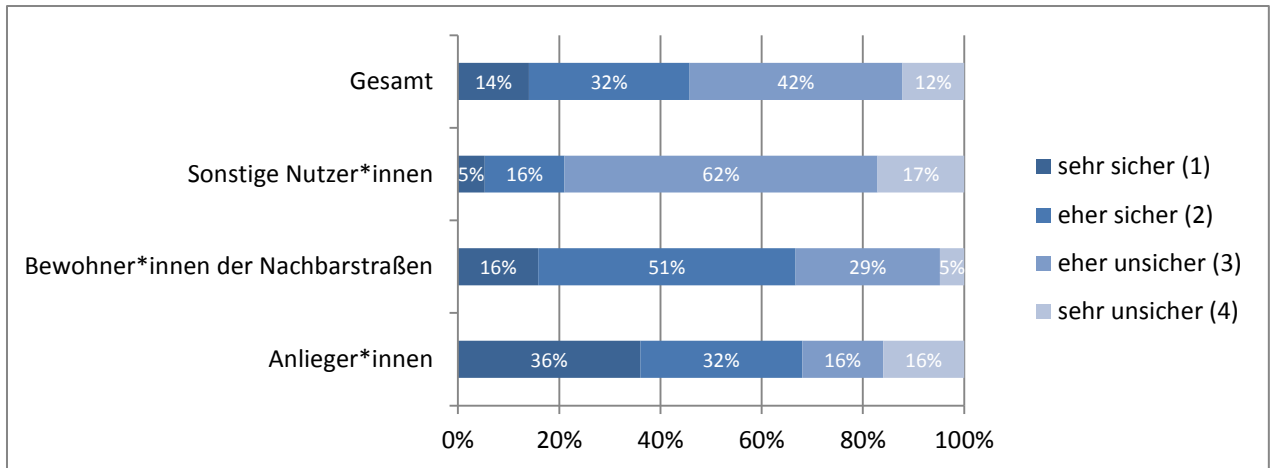


Abbildung 2: Sicherheitsempfinden nach Nutzer*innengruppen

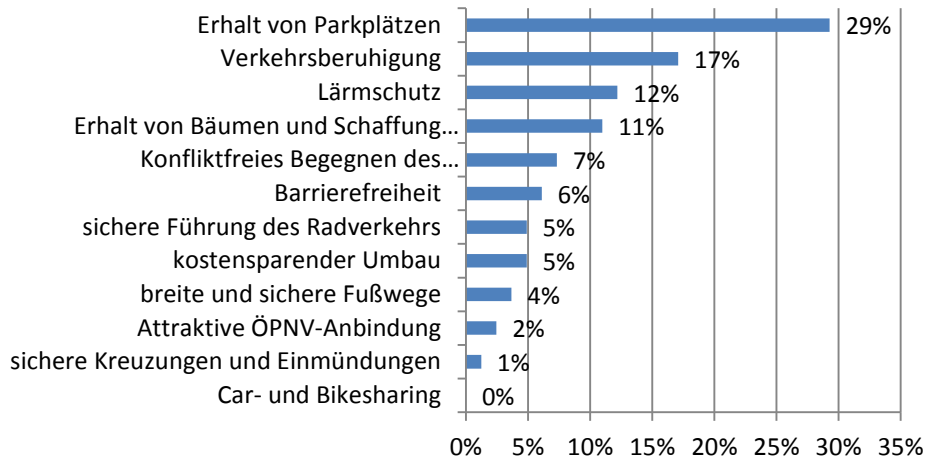
Wichtige Aspekte für die Lintertstraße

Teilnehmende wurden gebeten, die Aspekte zu nennen, die ihnen jeweils am Wichtigsten sind. 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 (vgl. Abb. 3).

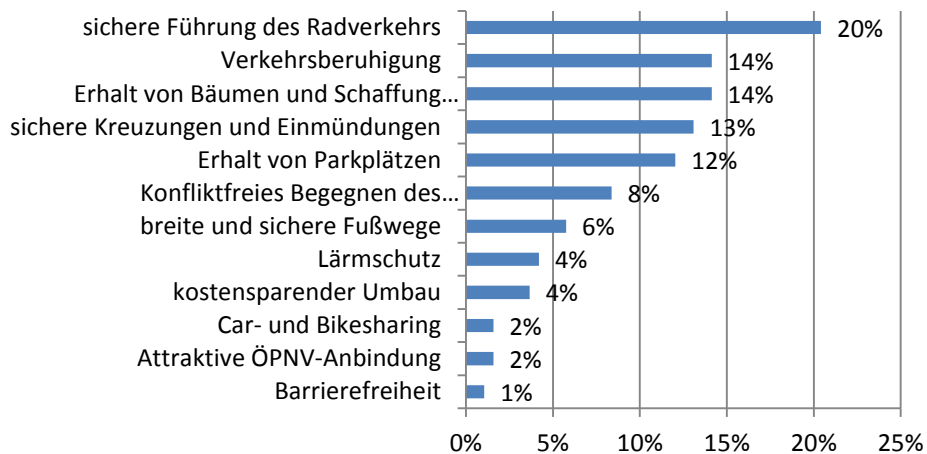
Der Erhalt von Bäumen und Grünflächen wurde in allen Nutzergruppen etwa gleich stark gewichtet. Insgesamt spielt dieser Aspekt für 12% der Teilnehmenden eine wichtige Rolle. Aspekte wie breite und sichere Fußwege wurden nur von 4% der Anlieger*innen als wichtiger Aspekt gewählt, während die Bedeutung insgesamt über alle Gruppen verteilt bei 8% lag.

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

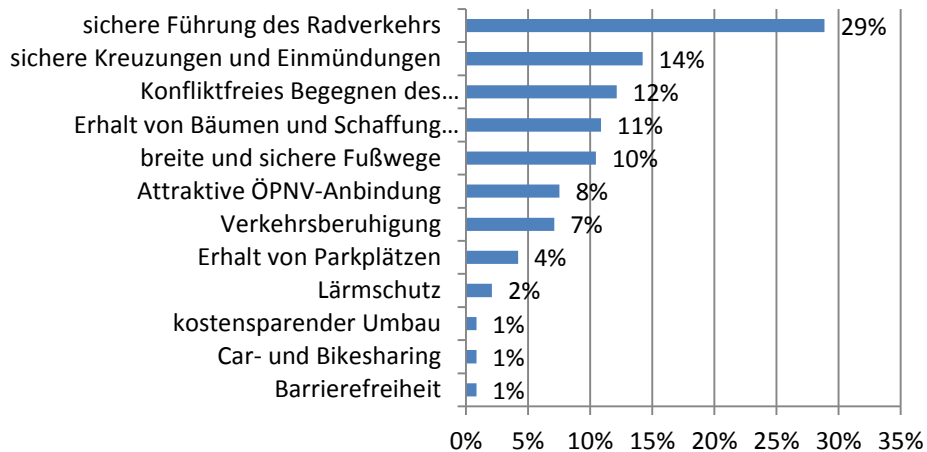
Wichtige Aspekte für Anlieger*innen



Bewohner*innen der Nachbarstraßen



Sonstige Nutzer*innen



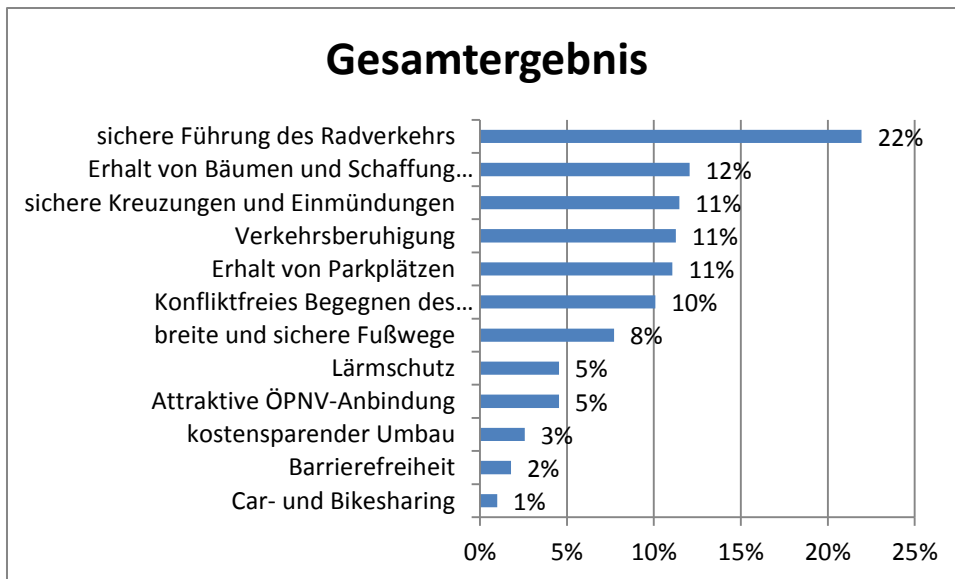


Abbildung 3: Wichtige Aspekte nach Nutzer*innengruppen

Variantenbetrachtung

Als wesentliche Argumente für die Variante 4 („PBL auf stadteinwärtiger Seite“) wurden vor allem die Aspekte Sicherheit, Baumschutz und die Trennung von Fuß- und Radverkehr genannt. Die von Anlieger*innen befürwortete „Fahrradstraße“ wird mit den Argumenten der Lärm- und Verkehrsberuhigung aber auch mit einer erwarteten höheren Sicherheit seitens der Bürger*innen gestützt.



Abbildung 4: Live-Eingaben zur Variante 4 (PBL)



Abbildung 5: Live-Eingaben zur Variante "Fahrradstraße"

Die Umfragen stellen ein Meinungsbild dar, welches im Rahmen der digitalen Bürger*innenbeteiligung geäußert wurde. Dieses Meinungsbild ist nicht repräsentativ und in einigen Fällen innerhalb der Gruppen nicht konsistent mit den geäußerten Vorschlägen/Wünschen (z.B. hohes Sicherheitsgefühl auf der Lintertstraße mit dem Fahrrad und starke Ablehnung einer „Kombivariante“ durch Anlieger*innen, der Wunsch nach Verkehrsberuhigung aber keine Präferenz für den Ausbau Sharing-Angebote, Gehwege und ÖPNV oder der Wunsch nach dem Erhalt von Parkplätzen aber Ablehnung einer Kombinationslösung mit Schutzstreifen und Führung über Nebenstraßen).

Die formulierten Ideen und Anregungen können, sofern möglich und machbar, im Rahmen der weiteren Planungen aufgegriffen werden.

Anlage 3 - Schriftliche Eingaben in Slido

Aufgeführt sind alle Eingaben (vor, während und nach der Veranstaltung), die nicht vom Moderator abgelehnt oder vom Teilnehmer selbst zurückgezogen wurden

	Eingaben	Upvotes/ Anzahl positiver Bewertungen	Datum	Uhrzeit
1	Wie ist der aktuelle Stand zur Kostenbeteiligung der Eigentümer. (angedachte 80/20%)?	9	04/21/2021	09:50:37
2	-Welche Kriterien führen dazu, dass eine innerstädtische Straße zur Kreisstraße wird? Erfolgt die Einordnung einer innerstädt. Straße als Kreisstraße aufgrund bestimmter Kriterien zwangsläufig oder ist das eine Antrags-/Ermessensentscheidung?	22	04/21/2021	15:43:58
3	-Lässt sich die Einstufung zur Kreisstraße rückgängig machen und wenn ja unter welchen Bedingungen?	16	04/21/2021	15:46:18
4	-Welche finanziellen Folgen (Vorteile – Nachteile) hat die Eingruppierung als Kreisstraße oder deren Aufhebung für die Stadt Aachen?	2	04/21/2021	15:46:42
5	Können Sie etwas sagen zu dem Ihnen vorliegenden Vorschlag, die Radroute u.a. über die Taubengasse zu führen?	3	04/21/2021	15:48:34
6	guten Abend, warum bisher keine Verkehrsberuhigung vor Kindergarten und Altenheim, geht auch in K35	9	04/21/2021	17:28:46
7	welchen Einfluss hat Neubaugebiet Tuchmacher-Viertel auf Planung V4	4	04/21/2021	17:29:46
8	Warum Variante4 , die nur Nachteile und keinen einzigen Vorteil für die Anwohner beinhaltet zoom	4	04/21/2021	17:33:43
9	Sinkt der Wert der Immobilien im Aussenbezirk Aachen durch den Wegfall der Parkplätze zoom	1	04/21/2021	17:35:38
10	verdrängen der PARKplätze in die Nebenstrassen ist keine Option , weil es dort keine freien Parkplätze gibt	22	04/21/2021	17:36:57
11	Warum kein Zebrastreifen für die untere Lintertstrasse zur Sicherung der Querung zoom	13	04/21/2021	17:38:30
12	Machbarkeitsstudie ist für die V 4 nicht gemacht aber notwendig, denn Variante 4 ist garnicht umsetzbar siehe unser pdf über bi-lintertstrasse.de zoom	1	04/21/2021	17:45:49
13	warum findet der Lärmaktionsplan in der Lintertstrasse keine Anwendung, Messung Land NRW entspricht der Messung der BI	15	04/21/2021	17:47:06
14	Kann bei einer Kreisstraße die Vorfahrtregelung geändert werden? Siehe Positivbeispiel Drimbornstraße.	3	04/21/2021	17:52:47
15	Steigt der Wert von Immobilien mit Anschluss an ein brauchbares Radverkehrsnetz?	9	04/21/2021	17:54:00
16	Warum ist die Lintertstraße nicht im Lärmaktionsplan berücksichtigt? (Zoom)	9	04/21/2021	17:54:07
17	Warum gibt es keine 30er Zone an der KiTa Mirabilis, dem Altenheim? Das ist auch an einer Kreisstraße möglich. (Zoom)	24	04/21/2021	17:54:33
18	Bei einer Ortsbegehung hätte auffallen müssen, dass die Querungen der Lintertstraße nicht den Anforderungen genügen: Grundschule, KiTa, Altenwohnheim (Zoom)	4	04/21/2021	17:55:18
19	Wo werden zukünftig die PKW aus dem Tuchmacherviertel in Richtung Stadt fahren? (Zoom)	4	04/21/2021	17:55:32
20	Gibt es inzwischen einsehbare Pläne für die Umsetzung des Beidrichtungsradwegs von Einmündung Sittarder Straße bis Fliederweg? (Zoom)	5	04/21/2021	17:55:42
21	An der unteren Lintertstraße sollen fast alle Parkplätze wegfallen, wo sollen die Autos bleiben, in den kleinen Wohnstraßen?	26	04/21/2021	17:55:53
22	Wo halten / parken Pflegedienste, Umzugswagen, Lieferwagen? (Zoom)	8	04/21/2021	17:56:05
23	Wo sollen zukünftig die Mülltonnen / -container stehen, wenn der Parkstreifen wegfällt und der Bürgersteig schmaler wird? (Zoom)	8	04/21/2021	17:57:13
24	Die Kommission Barrierefreies Bauen hat sich gegen die Variante 1b (nun Variante 4) ausgesprochen . Gibt es eine neue Beurteilung der Kommission? (Zoom)	5	04/21/2021	17:57:48
25	warum kann man keine Einbahnstraße aus der Lintertstrasse machen? Dann könnte man eine Spur für Radfahrer machen.	31	04/21/2021	17:58:15
26	Baulich getrennte Fahrradstreifen, sichere Fußwege	35	04/21/2021	17:59:26
27	Warum gibt es nicht an jeder Hauptstrasse in Aachen eine sichere Radinfrastruktur z.B: baulich abgetrennt?	32	04/21/2021	18:00:54
28	Was hindert die Verwaltung daran, den Radentscheid umzusetzen? Er wurde mehrheitlich beschlossen. Er setzt sinnvolle Standards für die Zukunft.	31	04/21/2021	18:02:13
29	An der Schönforststraße wurden vor kurzem einige Parkplätze gegen Fahrradbugel ausgetauscht und gleichzeitig eine Verengung zur Lintertstraße geschaffen.	2	04/21/2021	18:05:43
30	Kann man Verkehr nicht über die bestehende 50km/h Schopenhauerstraße führen?	6	04/21/2021	18:07:13
31	Was passiert mit den Elternhaltestellen, vor allem Stadtauswärts?	2	04/21/2021	18:07:57
32	Läuft die Förderung nicht bis Ende 2022?	2	04/21/2021	18:07:58
33	Inwieweit passt ein beidrichtungsradweg zu der Steigung in der Lintertstraße, die zu stark unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Radfahrenden führt.	29	04/21/2021	18:09:39
34	Wieso gibt es drei radwege auf der lintertstrasse aber nicht genug Parkplätze furdie. Anwohner die sogar pendler frauen sind forst ist nicht die sicherste stadt	1	04/21/2021	18:11:12
35	Lässt sich die RVR Führung je nach Richtung aufsplitten? z.B. Stadteinwärts über Lintertstraße, Stadtauswärts über Triererstraße und Schönforststraße	3	04/21/2021	18:11:52
36	Was heißt PBL?	0	04/21/2021	18:13:29
37	Linksseitig bergab radeln ist schon an der Trierer und Monschauer Straße saugefährlich. Bloß nicht noch so eine Piste (V1)! (zoom)	27	04/21/2021	18:13:56
38	Fahrradstraße wird hier nicht klappen. Zu viele Kfz, um sicheres Radeln für alle zu ermöglichen. Selbst wenn man viele Kfz in die Schopenhauerstraße umleitet.	15	04/21/2021	18:16:45
39	Haben Sie auch einen Draht zum Ordnungsamt? Das verteilt nämlich Knöllchen in den Nebenstraßen weil das Parken verboten sein soll	1	04/21/2021	18:20:20

40	Der Zweirichtungsweg auf der stadtauswärtigen Seite gefällt mir am besten. So ist auch der mIV nicht so nah an den Häusern.	1	04/21/2021	18:20:44
41	Kann man anwohner Parkplätze anmieten	2	04/21/2021	18:21:35
42	RVR s sollten per Definition Radverkehr von Kraftfahrverkehr entkoppeln! Warum wird das hier offensichtlich nicht praktiziert?	14	04/21/2021	18:22:04
43	Lässt sich die sichere Radführung (V4) nicht kombinieren mit Verkehrsberuhigung? Sprich: Tempo 30 vor der Kita und Fahrbahnrandparken bergauf. (zoom)	34	04/21/2021	18:22:33
44	Wieso noch mehr baustellen schaffen und es gibt doch drei radwege lintertstrasse? Unding anwohner sie pendler sind	1	04/21/2021	18:24:15
45	dieter.retiene: ist damit eine reduzierung des Autoverkehrs geplant?	0	04/21/2021	18:25:39
46	dieter.retiene: ist zur Innenstadt hin die AachenMooVe bereits erfolgt?	0	04/21/2021	18:26:37
47	dieter.retiene: welche Kosten kommen auf die Anlieger zu?	7	04/21/2021	18:27:05
48	dieter.retiene: werden dadurch Parkplätze reduziert? sollte nicht sein.	6	04/21/2021	18:27:41
49	dieter.retiene: ist damit auch eine Verkehrsberuhigung verbunden?	0	04/21/2021	18:28:39
50	Warum gibt es immer Kompromisse (haupts. kein Wegfall der Parkpl.) auf Kosten der Sicherheit von Rad-/Fußgängern? Setzt den Radentscheid endlich konsequent um!	39	04/21/2021	18:29:23
51	Erklären Sie einem der 40.000 Menschen, die den Radentscheid unterschrieben haben, aus welchem Grund jetzt über jede Einzelmaßnahme so lange diskutiert wird?	25	04/21/2021	18:29:44
52	Ist eine Akzeptanz einer linksseitigen Radwegführung mit doppelter Querung und bergab durch Radfahrende realistisch erwartbar?	5	04/21/2021	18:32:07
53	Warum hat nur Variante 6 die Breite des jetzigen Bestands von 17,35m; Varianten 1 und 4 brauchen 18m. Wo kommt der zusätzlich Platz her?	4	04/21/2021	18:32:10
54	Für Radfahrer ist stadteinwärts auf dem Radweg zu fahren gerade an den Straßeneinmündungen gefährlich. SD	14	04/21/2021	18:32:25
55	Nicht machbar beruflich den pkw abzuschaffen Pendler im Krankenhaus in köln Unding nicht nur Corona macht uns das Leben schwer.(Zoom)	3	04/21/2021	18:32:48
56	Es sind nicht nur Gehwege mit Rad- und Fußgängern, sondern v.a. voller PKW,Mülltonnen,Haltestellen, Schlaglöcher,Einfahrten und Einmündungen - lebensgefährlich!	11	04/21/2021	18:33:31
57	Ist eine Linksabbiegespur in die Schönforststraße erforderlich?	2	04/21/2021	18:33:46
58	Kann das Viertel Auf dem Plue/Rosenweg zur "Spielstraße" umgebaut werden? Dann könnten da auch Parkplätze entstehen, momentan ist es dazu zu eng. (zoom)	18	04/21/2021	18:34:27
59	Vorschlag: RVR teilen: Auswärts über Trierer Str, einwärts über Linterstr. Dies sollte mehr Platz bringen?! Radweg Trierer Str. ist breit bzw. viel Platz dort.	6	04/21/2021	18:34:53
60	Die Querung der Adenauerallee ist ja wohl noch nicht geklärt. Welche Überlegungen gibt es denn dazu?	27	04/21/2021	18:34:57
61	Warum werden die Bedarfe von Anwohnenden nach Parkplätzen gegenüber dem gesamtstädtischen Bedarf nach sicheren Fuß- und Radverkehrsanlagen höher gewichtet?	22	04/21/2021	18:35:43
62	Die Reduktion des Parkraums im öffentlichen Raum ist eine wichtige Stellschraube für eine Mobilitätswende. Wie soll dies ohne Stellplatzreduktion funktionieren?	18	04/21/2021	18:37:18
63	Gibt es eigentlich ein Gesamtkonzept? Park&Ride, mehr ÖPNV, Carsharing etc? Oder muss hier nur Geld ausgegeben werden weil Förderung?	8	04/21/2021	18:38:24
64	ad RVR teilen: von Trierer über Schopenhauerstr. verschwenken zur Sittarder, dort kein Busverkehr, dort stetige Steigung, nicht erst ab und dann stärker hoch	0	04/21/2021	18:39:32
65	Warum wird der Hauptverkehr (PKW+LKW) nicht über die Triererstr. geleitet und die Nebenstrecke sicher(!) für den Radverkehr freigehalten/genutzt?	19	04/21/2021	18:40:35
66	Wieso wird die Bushaltestelle an der Haltestelle Forster Linde nicht zugunsten einer Fahrbahnrandhaltestelle umgestellt? Platz für Querung.	3	04/21/2021	18:41:04
67	Warum nicht wie in Holland?Strasse sperren für den Autoverkehr und Pendelverkehr über die Triererstrasse führen.Das wäre konsequent und alles andere murks.	9	04/21/2021	18:46:04
68	Könnte man nicht alle Bäume in der Linterstraße erhalten, wenn man den gesamten Auto-Durchgangsverkehr in die Triererstraße umleitet?	6	04/21/2021	18:48:31
69	dieter.retiene: in anderen Kommunen werden breite Strassen beidseitig mit Fahrradstreifen regänzt, ohne grosse baul. Änderungen. die Linterstrasse ist so breit	3	04/21/2021	18:48:50
70	Bekommt man die Pläne auch mal zu sehen?	1	04/21/2021	18:49:03
71	Ich meine, hier könnten vor allem den Anwohnern Gelegenheit gegeben werden, ihre Fragen zu stellen. Die Fahrradfreunde Brand könnten sich etwas zurück halten.	11	04/21/2021	18:49:19
72	Die Bundeswehr ist doch auch Anlieger der Linterstraße. Wo sollen die denn sonst langfahren als an der Kreisstraße entlang?	9	04/21/2021	18:51:54
73	Radfahrer fahren nicht ordnungsgemäß auch kontrollen	3	04/21/2021	18:52:04
74	Der Gehweg ist jetzt und auch zukünftig baulich von der Fahrbahn getrennt - mit einem 15 cm hohen Bordstein.	4	04/21/2021	18:53:19
75	Bisher fährt der Radverkehr auch auf dem Gehweg und soll zukünftig auf einer separaten Spur geführt werden. Somit erhöht sich die Sicherheit für die Fußgänger.	17	04/21/2021	18:53:50
76	Wo war die Frage nach Parkplatzsituation.???	3	04/21/2021	18:55:47
77	Eine existenz ohne pkw nicht möglich... Für anwohner ein parkhaus bauen wenn man möchte das eigentümer nicht auf die barikaden gehen	3	04/21/2021	18:55:48
78	Kreisstraße = Interessensausgleich ? Was ist mit Sicherheit der Kinder wenn hier eine Rennstrecke herrscht. Umleiten des Verkehrs über die Trierstraße.	1	04/21/2021	18:57:18
79	Warum halten eltern nicht an der kirche wo Parkplätze sind warum auf kosten der anwohner.. Zoom	4	04/21/2021	18:57:45
80	Werden Fragen, die schon vorab eingegeben wurden, auch heute brücksichtigt?	3	04/21/2021	18:58:23
81	Am Strassenrand abgestellte KFZ erhöhen nicht die Sicherheit der Fußgänger. Oft verunfallen Fußgänger weil sie zwischen den KFZ auf die Fahrbahn treten.	14	04/21/2021	18:59:03
82	Mehr Parkplätze anwohner fremde überfüllen unsere Parkplätze kein sicheres nach hause kommen für den steuerzahler... Zoom	2	04/21/2021	18:59:59
83	Herr Grütmacher, Kinder werden in ALLEN Kitas von den Eltern abgeholt. Das Tor der Kita geht direkt zum Straßenraum. Bitte Tempo 30 neu bewerten.	14	04/21/2021	19:00:09
84	Welche Möglichkeiten gibt es, die Klassifizierung als Kreisstraße aufzuheben? Die Auskunft dazu war gerade leider sehr schwammig.	6	04/21/2021	19:00:41

85	Die Begründungen dafür, dass dort keine 30er Zone eingerichtet werden kann, finde ich absolut traurig.	2	04/21/2021	19:02:16
86	Von der BI wird behauptet, dass der Lärm sich in den Häusern erhöht, wenn Verkehr wie bei der Variante 4 um 2 m an die Gebäude heranrückt. Stimmt dies?	5	04/21/2021	19:02:43
87	Können Sie etwas zu dem Vorschlag der Führung der Radroute u.a. über die Taubengasse sagen, die einen Teil der Probleme außer der Verkehrsberuhigung lösen hilft	5	04/21/2021	19:04:23
88	Ich sehe noch keinen Zusammenhang zwischen RVR und Lärmbelastigung. Die Fahrbahnbreite wird von jetzt 7,0m auf 6,5m Breite reduziert	23	04/21/2021	19:04:37
89	An der Schopenhauerstraße wohnen viele Kinder und Ältere, z. B. Mehrgenerationenhaus. Durchgangsverkehr reinleiten ist keine gute Idee.	5	04/21/2021	19:05:10
90	Warum ist die Linterstrasse nicht als reine Wohnstraße einzuordnen?	6	04/21/2021	19:05:35
91	Wieso gilt die Linterstr. nicht als Wohnstraße?	6	04/21/2021	19:05:39
92	Zum Tempo 30: Ist nicht generell für Fahravorrangrouten Tempo 30 vorgeschrieben?	4	04/21/2021	19:07:07
93	(Kfz-)Verkehr lässt sich nicht nur verlagern, sondern auch durch Förderung von Fuß- und Radverkehr und (!) Reduktion der MIV-Attraktivität reduzieren!	11	04/21/2021	19:07:27
94	Seit Jahrzehnten gibt es genug Parkplätze und keinen Platz für Radfahrer. Ist es jetzt nicht langsam Zeit die Prioritäten zu verändern?	23	04/21/2021	19:07:48
95	Welches "berechtigte Interesse" von Verkehrsteilnehmern wird verletzt, wenn er/sie auf einer Strecke von wenigen 100 m weniger ein paar Sekunden "verliert"? Und das zwischen zwei Ampeln?	2	04/21/2021	19:08:48
96	Ich glaube nicht, das die Autos, deren öffentliche Parkplätze wegfallen in dem umliegenden Straßen Platz finden, wie der ADFC Brand vorschlägt!	10	04/21/2021	19:11:15
97	Können Sie etwas zu der Variante "Auf dem Plue" sagen.	2	04/21/2021	19:11:28
98	Wieviele Anwohner wären betroffen, wenn der Durchgangsverkehr über die Schopenhauer oder die Schönforster Straße geleitet wird?	6	04/21/2021	19:13:29
99	Wenn es die Beschränkungen der STVo nicht gäbe, würde sich die Verwaltung denn für Tempo 30 einsetzen, ggfs dafür kämpfen wollen, auchgegenüber der Politik?	2	04/21/2021	19:14:01
100	Warum heißt die Veranstaltung "Bürger*innen DIALOG", wenn es sich eher um einen beinah reinen MONOLOG der Verwaltung handelt?	6	04/21/2021	19:14:07
101	Wie wird sichergestellt, dass PKW aus den Einmündungen trotz Aufpflasterung nicht auf der PBL stehen um in die Straße einsehen zu können?	12	04/21/2021	19:14:24
102	Radverkehr durch die Bushaltestelle?	0	04/21/2021	19:14:30
103	Interessant, dass Teilnehmer Parkplätze unwichtig finden. Sind bestimmt zum Großteil keine Anwohner sind, die beispielsweise als Pendler auf PKW angewiesen sind	7	04/21/2021	19:14:32
104	WEIL viele per Auto ihre Kids zur Kita bringen, ist keine Querungshilfe möglich oder nötig? Das ist absurd!	7	04/21/2021	19:15:15
105	In der vorgestellten Variante 4 fehlt die Darstellung, wie die Querung der Adenauerallee erfolgen soll. Das ist aber die gefährlichste Stelle auf der RVR! (Zoom)	16	04/21/2021	19:15:21
106	Wird in einer Fahrradstraße auch intensiv kontrolliert? Stelle mir das spaßig vor, bergauf mit LKW hinter mir.	4	04/21/2021	19:15:30
107	Warum gibt es kein Konzept, den Verkehr von außen zu reduzieren?	2	04/21/2021	19:16:39
108	Variante "Fahrradstraße" hat ständig durch Lieferwagen in der 2. Reihe oder Parkvorgänge gestörten Radverkehr.	2	04/21/2021	19:16:47
109	Ist (in der Variante Beidrichtungsradweg) auch ein Haltestellenkap möglich?	11	04/21/2021	19:18:25
110	Ich halte einen Beidrichtungsradweg für subjektiv NICHT sicher - wegen der Steigung und stark unterschiedlichen Geschwindigkeiten.	12	04/21/2021	19:18:42
111	Ein aufpflastern der Straße höhe Fliederweg beim einpfädeln des Radweges vom Bürgersteig auf die Straße würde der Lärm doch noch weiter steigen, oder nicht?	0	04/21/2021	19:19:49
112	Warum kann nicht zumindest ein Durchfahrtsverbot für LKWs eingerichtet werden und eine nur zeitlich begrenzte Gexchwindigkeitsreduzierung?	2	04/21/2021	19:20:11
113	Wie ist die Meinung von Bewohnern der Schopenhauerstr. Und was ist mit den Kinder die die Straße zwischen 07:00 und 8:00 Uhr überqueren	0	04/21/2021	19:20:37
114	Die Variante mit Schutzstreifen hat nichts mit Radfahrerfreundlichkeit zu tun. Diese Idee überhaupt einzubringen klingt dezent höhnisch gegenüber Radfahrern.	4	04/21/2021	19:22:47
115	Wieso werden immernoch Schutzstreifen geplant? Die tragen in keinsten Weise zur Sicherheit bei und werden einer RVR nicht gerecht - im Gegenteil!	6	04/21/2021	19:23:09
116	Radverkehr durch Bushaltestelle?	1	04/21/2021	19:23:15
117	Variante PBL ist an den Bushaltestellen sehr gefährlich bei anhaltenden Bussen	2	04/21/2021	19:24:20
118	Wird auf die Sichtachsen beim Ausfahren aus Nebenstrassen geachtet? Derzeit nicht gewährleistet auf der Seite der Bäume	2	04/21/2021	19:26:49
119	Wo würden Ersatzparkplätze geschaffen werden?	1	04/21/2021	19:30:56
120	Inwiefern erfüllt ein Schutzstreifen eine Schutzfunktion? Ein 1,5m Schutzstreifen fördert zu geringe Sicherheitsabstände beim Überholen und bietet nur Nachteile	8	04/21/2021	19:31:09
121	Wann geht es um den Anschluss Altstraße - Linterstr.	2	04/21/2021	19:31:47
122	Könnte man nicht in der PBL Variante die Baumreihe versetzen und so beides erreichen?	0	04/21/2021	19:32:12
123	Es gibt nicht nur Radfahrer sondern auf KFZ Verkehr....nicht jeder kann mit dem Rad unterwegs sein.	2	04/21/2021	19:32:14
124	Ist PBL wirklich sicher ? Sind doch diese Höcker. Könnte ungeschickte Fahrradfahrer zu Fall bringen, oder?	0	04/21/2021	19:32:57
125	Wie viele freie Parkplätze stehen in Fliederweg und Forster Linde normalerweise zur Verfügung? Reicht das, um den Parkplatzverlust aufzufangen?	6	04/21/2021	19:33:09
126	Auf einem Beidrichtungsradweg kann man nicht gut überholen, schon gar nicht mit einem Lastenrad!	3	04/21/2021	19:33:53
127	Wie sieht die Cambio-Nachfrage und das Cambio-Angebot für die Linterstraße aus?	5	04/21/2021	19:34:09
128	Hier soll es doch nicht um Priorisierung gehen, sondern um eine gute Lösung für alle und zwar auch für die Anwohner*innen.	4	04/21/2021	19:34:30
129	Es gibt in der Linterstrasse und umliegend aber nicht genug Parkflächen zu mieten. Wo ich wohne sind 16 Wohneinheiten aber nur maximal 8 Stellflächen (Zoom)	2	04/21/2021	19:35:31

130	Wie viele Stellplätze stehen bereits auf privaten Flächen zur Verfügung?	5	04/21/2021	19:36:02
131	Warum wird der Vorschlag der Routenführung u.a. durch die Taubengasse vollständig ignoriert???	0	04/21/2021	19:36:05
132	Kriminalität steigt in forst & ohne auto kann man kaum nach hause reicht es nicht das schon kindervergewaltig werden jetzt nimmt man den solo frauen den pplatz	2	04/21/2021	19:38:15
133	Wir müssen lernen umzudenken und die privaten PKW auf eigenen Grundstücke parken	12	04/21/2021	19:38:16
134	Hier kommt immer die Frage: wo sollen wir stundenlang unsere privaten PKW parken? Die Antwort: auf privaten Stellplätzen, nicht im mitten im öffentlichen Raum!	11	04/21/2021	19:39:17
135	Variante 4: weniger Parkplätze, keine Verkehrsberuhigung, keine Lärmreduzierung. D.h. die Anlieger sind nur benachteiligt zugunsten Rad-Durchgangsverkehr	3	04/21/2021	19:40:06
136	Wie soll der Verkehr bei der Variante Fahrradstraße an der Schopenhauerstraße abgeleitet werden, wenn Busverkehr geradeaus fahren kann? elektrische Poller?	6	04/21/2021	19:40:39
137	Ein beidrichtungsrادweg ist sehr gefährlich, weil stadteinwärts bergab eine sehr hohe Geschwindigkeit erreicht wird und Gegenverkehr auf dem Rad langsam sind	2	04/21/2021	19:42:19
138	Werden die Handmeldungen bei Zoom auch noch berücksichtigt?	2	04/21/2021	19:42:52
139	Parkplätze jetzt schon zu wenig, wo sollen Behinderte parken?	6	04/21/2021	19:42:53
140	Die Verkehrsberuhigung durch Bus ist aber eher marginal bei der geringen Bus-Frequenz	0	04/21/2021	19:43:30
141	Falls eine Bettelampel an der Querung genutzt wird bitte mit schnellem umschalten. Am Ehrenmal wartet man häufig über eine Minute (gemessen, nicht geschätzt).	2	04/21/2021	19:43:54
142	Könnte die Linksabbiegerspur Richtung Schönforststraße entfallen, und somit auf diesem Abschnitt der Lintertstraße Fahrbahnrandparken stadtauswärts ermöglichen?	5	04/21/2021	19:44:04
143	Daniel Herding: Die Bundeswehr fährt mit Fahrschülern den ganzen Tag über die Lintertstraße	3	04/21/2021	19:47:38
144	Was tun Sie für Schw.behinderte, stark eingeschr. Bürger, Mütter m. Kindern, die auf der Stadteinwärts-Seite leben? Wie sollen diese an ihr KFZ kommen bei PBL?	3	04/21/2021	19:47:52
145	Könnte der LKW Verkehr in der Lintertstr unterbunden werden	2	04/21/2021	19:48:21
146	warum lassen sie keine Live-Wortmeldungen zu, wenn jemand sich meldet? Bisher diskutiert die Projektgruppe nur untereinander. Das ist als Anlieger enttäuschend.	4	04/21/2021	19:48:28
147	Wieviele Menschen nutzen ÖPNV? Warum kann eine Richtung nicht über Trierer Str gehen wenn eine Einbahnstraße eingerichtet wird?	2	04/21/2021	19:48:28
148	Wie sollen die Anwohner ihre Einkäufe in die Wohnung bekommen? Haltemöglichkeit?	0	04/21/2021	19:48:35
149	Bitte berücksichtigen Sie die Frage nach dem Tuchmacherviertel	2	04/21/2021	19:48:43
150	Bitte gehen Sie noch auf die Kosten ein	1	04/21/2021	19:48:56
151	Kann geprüft werden, ob auf dem Gelände der Bundeswehr evtl. ein Parkplatz eingerichtet werden kann?	4	04/21/2021	19:49:39
152	Die Radweglösung geht nur mit komplett 30 km/h nebedran. Da die Radlergeschwindigkeit hier stadteinwärts auch in gleicher Größenordnung bei 5% Gefälle.	2	04/21/2021	19:50:07
153	Berücksichtigung Fußgängersicherheit/Frauen im Dunkeln.	1	04/21/2021	19:50:22
154	Pläne größer einbinden, z.B. P und Ride Parkplatz am Friedhof Lintert in Verbindung mit der Verdichtung des ÖNVP - ist schon darüber nachgedacht worden?	2	04/21/2021	19:51:16
155	Gab es schon Versuche eine care sharing Station ins Viertel zu bekommen?	2	04/21/2021	19:52:39
156	Auf dem Plue könnte ein einseitiger Bürgersteig errichtet werden, so dass Fußgänger sicher geführt werden und trotzdem die RVR dort langführen zu können	1	04/21/2021	19:52:56
157	Wieso denken Anwohner, dass Fahrradfahrer Lust haben mit ihrer Körperkraft Umwege zu fahren? Radfahren soll einfacher und schneller werden nicht umgekehrt!	9	04/21/2021	19:53:08
158	Kann die Taubengasse zur Einbahnstraße werden, um Schrägparken einzuführen?	1	04/21/2021	19:54:13
159	Der Verlauf aus der Plue wäre also eine Radvorrangroute auf der der Radverkehr keinen Vorrang hat? Die Dissonanz springt einen doch an.	12	04/21/2021	19:55:07
160	Bei der Taubengasse muss ebenso wie in Variante 1 zwei mal die Lintertstraße überquert werden!!!	2	04/21/2021	19:56:49
161	Ist der Vennbahnweg nicht am sichersten um von Brand zur Innenstadt zu fahren?	4	04/21/2021	19:58:44
162	Der Lärmschutz ist wichtiger als die Parkplätze	2	04/21/2021	19:59:21
163	Warum fahren sie dann nicht über diw TRIERSTR? Da isz der Fahrradweg gut ausgebaut.	3	04/21/2021	19:59:49
164	Wieviele Menschen nutzen ÖPNV? Warum kann eine Richtung nicht über Trierer Str gehen wenn eine Einbahnstr eingerichtet wird?	1	04/21/2021	20:01:03
165	Wurde die Variante Vennbahnweg schon diskutiert?	2	04/21/2021	20:01:04
166	hier wird immer darauf verwiesen, PKW auf private Stellplätze zu stellen, nur die allermeisten Anlieger haben keinen privaten Stellplatz, speziell bei MFHs.	4	04/21/2021	20:01:40
167	Weiss man wie viele Fahrradfahrer täglich von Brand nach Aachen fahren.	3	04/21/2021	20:02:25
168	Liefer- und Ladezonen statt Parkplätze für Dauerparke!	6	04/21/2021	20:03:11
169	Wo bleiben KFZ bei Variante 4...gibt es die Idee einer Lösung?	1	04/21/2021	20:05:40
170	Viele PKW Nutzer fahren nicht in die Stadt sondern nach Köln Düsseldorf und Euskirchen	3	04/21/2021	20:06:06
171	Wie können die Radfahrer trotz protected line sicher an den Strassenein - u ausfahrten vorbeikommen u die Anwohner raus fahren?	4	04/21/2021	20:08:31
172	Wer den Vennbahnweg als Alternative vorschlägt, unterschätzt den Umweg und den Zeitfaktor. Für eine sichere und attrative Pendlerperspektive.	7	04/21/2021	20:09:10
173	Ablehnung der Variante Taubengasse war nicht schlüssig	0	04/21/2021	20:12:44
174	Neue Buslinie Brand /Burtscheid sehr but!	1	04/21/2021	20:21:45

175	Wieso sind nach dder veranstaltung wieder 5bis 6 parkplatze weg gekommen in der schönforst strasse lintert strasse das treibt nur zu ärger und aggreasion	0	04/21/2021	21:05:44
176	Wieso gibt es drei rad wege vor meiner Türe in lintertstrasse 37 und muss mich immer als fussganger anfahren lassen von den dämlichen radfahren trotz3tenradweg	0	04/21/2021	21:07:43
177	Bitte den freigegebenen Gehweg nicht als Radinfr. auszeichnen. Bitte auf den Beispielbildern auch Räder neben den KFZ auf die Straße malen. Bitte bitte :)	0	04/22/2021	15:15:32
178	Bitte Lieferzohnen einplanen und massiv auf Missbrauch kontrollieren. Befürworte eine automatisierte Erfassung von Falschparkern. Kurzzeitparkplätze für Anwohne	0	04/22/2021	15:23:53
179	Alternative RVR Brand: Obere Drimbornstraße als Fahrradstraße und ab Kreuzung Adenauerallee asphaltierter Weg über die Felder bis "Goldberg" oder Ambrosiusstr.	0	04/26/2021	18:34:36

buergerinfo-rvr - Digitale Veranstaltung Umgestaltung Lintertstraße

Von:

An:

Datum: 09.04.2021 15:37

Betreff: Digitale Veranstaltung Umgestaltung Lintertstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich möchte mich hiermit zu der Veranstaltung anmelden.

Meine beiden Fragen lauten:

- Wie wollen Sie den durch die Rad-Vorrang-Route entstehenden Parkplatzmangel für PKW lösen, der bereits jetzt auch schon in den Nebenstraßen vorhanden ist?

- Wie soll die Route von der Schönforststraße aus weiter Richtung Brand verlaufen?

Mit freundlichen Grüßen

buergerinfo-rvr - Umgestaltung Lintertstrasse

Von:**An:****Datum:** 10.04.2021 10:13**Betreff:** Umgestaltung Lintertstrasse

Hiemit, möchte ich mich amelden .

Habe auch gleich dazu einen Vorschlag zu machen, dann sollte die Siedlung auf dem Plue in eine Richtung gesperrt werden, denn hier werden immer Abkürzungen gemacht,wenn z. B. ein Bus, Krankenwagen ,oder auch Müllauto im Weg steht. Dann wird mal schnell durch die Plue GERAST!!

Das nimmt so schon schrecklich zu, denn hier wohnen auch kleine Kinder, die nicht gewöhnt sind zu sehen ob ein AUTO ANGERAST! kommt, was man selbst als Erwachsene oft so schnell gar nicht mitbekommt, so wird hier die Abkürzung genommen, nur um auf der Lintertstr. nicht mal warten zu müssen

Betr. Radvorrangroute

Wer ist eigentlich an der Planung beteiligt und wer fasst dazu die Beschlüsse? Fahren diese Personen überhaupt täglich in Aachen mit dem Fahrrad?

Seit 1961 wohne ich in Aachen und fahre seitdem generell alle Wege in der Stadt mit dem Fahrrad, in letzter Zeit hauptsächlich von Forst stadteinwärts sowie wöchentlich von Forst nach Brand. Dass das Fahrradfahren brenzlicher geworden ist, dürfte kein Geheimnis sein. Am schlimmsten waren wir Fahrradfahrer von der Totalsperrung sowohl der Lothringerstraße als auch der Bismarckstraße - ohne eine bescheidene schmale Durchfahrtsmöglichkeit - betroffen, die schon vor langer Zeit als empfohlene Fahrradrouten galten. Auch begegnen mir im Stadtzentrum mehr und mehr Verbotsschilder für Fahrräder.

Nun ist in der Presse immer wieder die Rede vom Umbau der Lintertstraße. Diese Straße befahre ich seit ihrer Existenz regelmäßig. Von jeher besteht an beiden Seiten je ein Rad- und Fußweg. Sie ist einerseits eine wichtige Entlastung der Trierer Straße und andererseits eine Verbindung zur Adenauerallee. Es macht sicherlich keinen Sinn, diese Straße umzubauen und zur Einbahnstraße zu erklären.

Verbesserungen für Radfahrer sind dringend an den Einmündungen aller Nebenstraßen und Kreuzungsübergängen notwendig mit entsprechenden Fahrradmarkierungen und deutlicher Kennzeichnung als Fahrradweg. Die Beleuchtung an der stadteinwärtsführenden Seite hinter den Bäumen fehlt, da die Laternen nur die Autostraße beleuchten. Wichtig wäre zu wissen, wie die Adenauerallee überquert werden soll sowohl in die Altstraße als auch in Richtung Obere Drimbornstraße.

Wie soll der Übergang von der Sittarder Straße in die Lintertstraße erfolgen? Der vor kurzer Zeit an dieser Stelle vorgenommene Umbau zu Lasten von Parkplätzen war unsinnig.

Was die Herderstraße angeht, dachte ich an eine wahrhaftige Posse, dort das Parken zu verbieten. Diese kurze Sackgasse, in der ohnehin kein fließender Verkehr stattfindet, ist für mich das erholsamste Stück Strecke auf dem Weg nach Brand und müsste gar nicht verändert werden. Logischerweise müsste die Autobahnnunterführung dann auch verbreitert werden.?!

Wo kann man Näheres über Planung und Durchführung von Details erfahren? Allen Unkenrufen zum Trotz behaupte ich, dass entgegen mancher Meinungen Fahrradfahren in Aachen möglich ist. Der Vergleich mit Münster verbietet sich einmal wegen der eingewachsenen Tradition und zum anderen wegen der hügeligen Topografie.

buergerinfo-rvr - Anmeldung Bürgerinnenbeteiligung Lintertstraße #AachenMooVe!**Von:****An:****Datum:** 12.04.2021 14:53**Betreff:** Anmeldung Bürgerinnenbeteiligung Lintertstraße #AachenMooVe!

Sehr geehrte

im Namen meiner und weiteren Bewohnern der Lintertstraße übersende ich Ihnen nachfolgenden Text, sowie ein Foto zu einem Positivbeispiel einer Verkehrsberuhigung/Fahradweg in der Erzbergerallee.

Bei Fragen können Sie sich gerne an mich wenden.

Zum Flyer der Stadt :

Sehr geehrte

Es ist gut, dass jetzt ein Termin zur Bürgerbeteiligung der Lintertstraße anberaumt wurde, wo die Anwohnerinnen und Anwohner nochmals ihre Standpunkte und Verbesserungsvorschläge anbringen können. Damit haben wir uns schon vor 2 Jahren an die Stadt gewandt, aber trotz mehrfacher Anfragen und Hinweise auf die Dringlichkeit einer dortigen Verkehrsberuhigung und eines Zebrastreifens, außerdem der Verlegung des Fahrradweges weg vom Bürgersteig auf die Straße keine Antwort bzw. Stellungnahme bekommen. Jetzt tut sich langsam etwas, aber nicht in unserem Sinne.

Wir Anwohner wollen keine Radvorrangroute und keine "Umgestaltung Unserer schönen mit Bäumen bestandenen Straße mit Parkplätzen. Wir wollen, dass hier Maßnahmen von seiten der Stadt zur Verkehrssicherheit gesetzt werden.

Genügend Ideen haben wir schriftlich und mündlich vorgelegt und wir hoffen nun, dass unsere Wünsche Gehör finden und ernsthaft und demokratisch im Sinne eines Mitsprache- und Mitbestimmungsrechtes mit uns diskutiert werden.

Mit dieser Email möchte ich mich außerdem zur digitalen Veranstaltung am 21.04. anmelden.

Vielen Dank und freundliche Grüße



buergerinfo-rvr - Bürger*innenbeteiligung "Umgestaltung Lintertstraße"

Von:

An:

Datum: 12.04.2021 16:29

Betreff: Bürger*innenbeteiligung "Umgestaltung Lintertstraße"

Sehr geehrte Dame, sehr geehrter Herr,

mit dieser E-Mail würde ich mich sehr gerne für die Onlineveranstaltung „Bürger*innenbeteiligung: Umgestaltung Lintertstraße“ anmelden.

Bzgl. der wegfallenden Parkflächen hätte ich noch Anregungen bzw. Fragen:

- Wird es Ausweichparkflächen geben? → Taubengasse ist beispielsweise sehr zugeparkt und man hat schon Glück einen Parkplatz zu finden
- Wenn es keine Ausweichparkflächen geben wird, wie stellen Sie sich das parken auf den Straßen vor? Selbst Anlieger, die eine Garage zur Verfügung haben, nutzen diese vermehrt als Lagerraum, wenn nicht sogar als Wohnraum und stellen Ihr/-e Auto/-s auf den öffentlichen Plätzen ab.
- Gibt es Gedankenspiele, dass man einen Parkausweis beantragen muss für die jeweiligen Straßen?

Wie Sie sehen, Interessiert mich das Thema sehr, da ich selber viel Fahrrad fahre, aber auch ein Auto besitze.

Mit freundlichen Grüßen

Von:
An:
Datum: 13.04.2021 11:42
Betreff: Bürgerbeteiligung Umgestaltung Linterzdrsdse

Hiermit melde ich mich zu o.g. Veranstaltung an.
Den Verantwortlichen empfehle ich, die Auslastung der Parkplätze nochmal zu prüfen.
In Zeiten von Corona und Homeoffice waren heute Morgen um 7:00 und um 8:00 79 bzw. 77 Autos in dem betroffenen Bereich geparkt. Aufgrund der Witterung diese Nacht, Autos befroren, wurden zwischen den beiden Zählungen maximal 8 Autos bewegt.
Mit freundlichen Grüßen

buergerinfo-rvr - Anmeldung Bürger*innenbeteiligung Umgestaltung Linterstr. , Fragen

Von:

An:

Datum: 15.04.2021 10:41

Betreff: Anmeldung Bürger*innenbeteiligung Umgestaltung Linterstr. , Fragen

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit melde ich mich für die Bürger*innenbeteiligung an und bitte um Zusendung der Zugangsdaten.

Meine Fragen wurde ja auch sicherlich von der Bürgerinitiative an Sie gerichtet, trotzdem habe ich noch einige Fragen.

1.) Welche Bäume würden für den /die Fahrradweg/e gefällt werden?

Die Linterstr. ist vielbefahren und wird als Ausweichstrecke für die Trierer Str. genutzt. Die Bäume filtern Schadstoffe und Lärm. Daher negiere ich die Abholzung von standfesten Bäumen.
es sollte alles dafür getan besonders Straßenbäume vital zu erhalten.

2.) Wo sind Ausweichflächen für die geplant ca. 80 wegfallenden Parkplätze vorgesehen?

Auch wenn behauptet wird, dass ausreichend Parkflächen in den Nachbarstr. vorhanden seien, was definitiv nicht stimmt, sollte bedacht werden, dass dies weiteren Parksuchverkehr bewirken würde. Eine Ausweichparkfläche in Lintert ist absolut nicht praktikabel. Bevor der Fahrradweg gebaut würde, müsste für alle annehmbare Ausweichparkflächen geschaffen werden.
Nicht etwas versprechen, was nachher nicht gehalten wird oder werden kann.

3.) Wieso muss der Fahrradweg beidseitig sein?

4.) Wurde bedacht, dass der Straßenverkehr stadtauswärts direkt an dem dann schmalen Bürgersteig entlang laufen würde. Das ist sehr gefährlich für die Anwohner. Zumindest Tempo 30 müsste eingeführt werden. Das wär auch möglich, da sich ein Kindergarten auf der Linterstr. in Höhe Goldberg befindet, der momentan noch im Umbau ist, aber irgendwann wieder geöffnet würde.

5.) Alternativ wäre, von Brand (oder Stadtmitte) aus gesehen, eine Radroute auch über eine Verbreiterung des Eselsweges aus möglich.

Die weitere Streckenführung würde dann über die Erzbergerallee und das Frankenberger Viertel in Richtung Stadtmitte möglich.
Dadurch könnte auch eine Verbindung zum Vennbadweg geschaffen werden.

buergerinfo-rvr - Umgestaltung Lintertstraße / Digitale Veranstaltung

Von:

An:

Datum: 15.04.2021 18:11

Betreff: Umgestaltung Lintertstraße / Digitale Veranstaltung

Sehr geehrte Damen und Herren,

an der digitalen Veranstaltung bezüglich der Umgestaltung Lintertstraße am Mittwoch, 21.04.2021 [18.00 - 20.00](#) Uhr möchte ich teilnehmen und melde mich hiermit dazu an.

Zur Umgestaltung habe ich folgende Fragen:

+ Einschränkung am täglichen Leben für Menschen mit Behinderung (durch Wegfall des Parkstreifens), Menschen mit Behinderung sind auf einen PKW angewiesen, ebenso die älteren Anwohner.

* Hierzu wüsste ich gerne, warum Menschen mit Behinderung und Ihren individuellen Bedürfnissen nicht berücksichtigt werden? Dies gilt allerdings auch für die anderen Straßen in Aachen die im Rahmen der RVR umgestaltet werden sollen.

+ wie sollen Pflegedienste die Haushalte erreichen?

+ wie sollen Handwerker und sonstige Lieferdienste die Haushalte erreichen?

+ warum werden wir einer erhöhten Lärmbelastung und schlechterer Luft ausgesetzt (Verkleinerung des Bürgersteiges / Straßenverkehr (auch LKW und Schwerlastverkehr) wird näher an den Häusern vorbei geführt?

+ wo bleibt unsere Wohn- und Lebensqualität

+ wer trägt für diese Umbaumaßnahme die Kosten? Müssen die Anwohner sich an diesen Kosten beteiligen?

+ warum wurden diese und andere Punkte vor Festlegung der Straßen nicht berücksichtigt, es hätte eine Machbarkeitsstudie erfolgen sollen, wieso wurde diese nicht erstellt?

Vielen Dank,
mit freundlichen Grüßen

buergerinfo-rvr - Umgestaltung Lintertstr.

Von:

An:

Datum: 18.04.2021 10:42

Betreff: Umgestaltung Lintertstr.

Sehr geehrte Damen und Herren,
bitte senden Sie uns die Zugangsdaten für die Teilnahme an der digitalen Veranstaltung am 21.4.
Wir wohnen im Rosenweg unter keinen Umständen darf der "Bolzplatz" am Tulpenweg
wegfallen!

Gesendet mit der [Telekom Mail App](#)

buergerinfo-rvr - Digitale Veranstaltung am 21.04.2021 Umgestaltung Lintertstr. , Aachen

Von:

An:

Datum: 18.04.2021 15:21

Betreff: Digitale Veranstaltung am 21.04.2021 Umgestaltung Lintertstr. , Aachen

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir wohnen in der Lintertstr. 52076 Aachen und möchten an der Info-Veranstaltung teilnehmen.

Bitte senden Sie uns die Zugangsdaten zu.

Vorab:

Wir favorisieren die Varianten 4 und 6. Wobei 6 an erster Stelle steht.

Folgende Fragen haben wir:

1. Was ist mit den jetzigen Parkplätzen geplant?
2. Was passiert mit den alten und schutzwürdigen Bäumen.
4. Was passiert mit den Garageneinfahrten der Häuser
Schon heute fahren viele Radfahrer rücksichtslos auf unserer Seite RICHTUNG STADT). Sie sind nur sehr spät zu sehen und fahren verkehrswidrig auf der falschen Seite.
Man wird zum Teil auch noch frech angemacht.
3. Was ist mit den Kosten geplant. Wie und von wem werden diese bezahlt
(Beitragspflicht nach Kommunal- abgabengesetz NRW)

Es sollten mehr Radarkontrollen durch-geführt werden, was früher der Fall war.
Die Straße ist teilweise zur Rennstrecke geworden . Das steigert sich dann noch abends, nachts und morgens.

Weiterhin sollte in der gesamten Lintertstr. ZONE 30 eingeführt werden, zumal hinter der Schönforststr bereits ZONE 30 (Schulbereich) gilt.

Ausserdem ist unseren Häusern ein Kindergarten, da wäre zumindest Tempo 30 angesagt.

Bitte nehmen Sie unsere Argumente ernst und diskutieren Sie durch.

Vielen Dank

MfG

buergerinfo-rvr - Umgestaltung Lintertstr.

Von:

An:

Datum: 20.04.2021 08:48

Betreff: Umgestaltung Lintertstr.

1. Anmeldung
2. Anregung: Wieso genügt nicht die Vennbahntrasse ?
Anregung: Richtung Brand über Taubengasse
Richtung Stadt über "auf dem Plue". Für diesen Bereich generell max 30km/h .
Parkverbot, sollte da
nach neuestem Stand herrschen, weil die 3 m für die Feuerwehr nicht gegeben sind.

Mit freundlichen Grüßen

buergerinfo-rvr - Umgestaltung Lintertstraße

Von:

An:

Datum: 20.04.2021 18:20

Betreff: Umgestaltung Lintertstraße

Hallo,

als Radfahlerin, wohnhaft in der Kirchstraße in AC-Forst, grüße ich Sie herzlich!

Es ist mir ein Graus daran zu denken, ich könnte auf einem Beidrichtungsweg in der Lintertstraße als langsam hochfahrende Radfahlerin (starke Steigung stadtauswärts) durch einen schnell herunterfahrenden Radfahrer gefährdet werden.

Außerdem: Wo sollen die Querungen der Radfahrer auf die eine Straßenseite erfolgen? Glauben Sie wirklich, die Bewohner auf der stadteinwärts führenden Straßenseite der Lintertstraße sowie der Nebenstraßen (Fliederstr., Schönforststr., Fichtestr. usw.) würden für das kurze Stück bis zur Adenauerstraße die Lintertstraße queren, um auf den Beidrichtungsweg zu kommen?! Und die Radfahrer aus Richtung Sittardstraße queren zunächst die Lintertstraße auf den Beidrichtungsweg und queren bei der Adenauerallee zurück Richtung Triererstraße?! Also wird der bereits vorhandene Radweg stadteinwärts weiter genutzt werden (falls er nach dem Umbau noch vorhanden sein sollte) oder auf der Straße gefahren.

Ich selbst fahre ohnehin in oder aus Richtung Stadt die ruhigen Nebenstraßen (Rosenweg, Auf dem Plue) der Lintertstraße. Einzig der Zugang zum Rosenweg von der Audenauerallee ist durch die schmale Rampe etwas unkomfortabel, ansonsten vermeide ich so einen Teil der Steigung der Lintertstraße und fahre bequem ohne Autoverkehr durch die im Regelfall menschenleeren Straßen!

Dass die Verwaltung diese 5. Variante "aufgrund der engen Straßenverhältnisse und aus Gründen des Fußgängerschutzes" nicht empfiehlt, halte ich geradezu für einen Treppenwitz angesichts der Tatsache, dass Sie den Parksuchverkehr der Anwohner der Lintertstraße angesichts der wegfallenden Parkplätze in diese Wohnstraßen lenken!

Was mich am meisten stört bei der Radweggestaltung der Stadt Aachen sind im Stadtzentrum ausgebaute Radwege oder solche Regelungen wie die Radfahrstraße am Bahnhof Rothe Erde (!) oder aufgemalte Streifen (Zollernstraße!), die urplötzlich im Nichts enden. Bei allem, was bisher gemacht wurde, bleibt das Radfahren im Zentrum unkomfortabel und gefährlich. Dagegen ist Radfahren nach außerhalb Richtung Brand schon jetzt völlig unproblematisch: es geht - bei vielfältigen Möglichkeiten - durch ruhige Wohnstraßen oder kleine Nebenwege. Den Ausbau einer Rad-Vorrang-Route Brand halte ich für eine völlige Geldverschwendung.

buergerinfo-rvr - Lintertstr.

Von:**An:****Datum:** 21.04.2021 16:29**Betreff:** Lintertstr.

Sehr geehrte Damen und Herren,
ich möchte mich zur Bürgerbeteiligung anmelden. Bitte senden Sie mir den Link.

Mit freundlichen Grüßen

Frage: Ist Ihnen bekannt, dass das Ordnungsamt seit dem vergangenen Jahr Knöllchen verteilt, wenn Fahrzeuge in den Seitenstraßen der Lintertstraße parken, z.B. auf dem Plue. Andererseits wird den Autobesitzern, die auf der Lintertstraße parken, gesagt, sie könnten ja in den Seitenstraßen parken.

buergerinfo-rvr - RE: Anmeldung Bürger*innendialog zur Lintertstraße - Zugangsdaten

Von:

An:

Datum: 22.04.2021 10:17

Betreff: RE: Anmeldung Bürger*innendialog zur Lintertstraße - Zugangsdaten

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich habe gestern Abend an der Info-Veranstaltung teilgenommen, und war aus mehreren Aspekten sehr unzufrieden. Ich bin Anlieger, heisst ich habe dort eine Eigentumswohnung, die derzeit von meinem Sohn bewohnt wird.

Ich möchte klar herausstellen, dass ich nichts gegen gesicherte Radwege habe, und wenn man das vernünftig gestaltet, auch einen Mehrwert für die Anlieger der Lintertstrasse bedeuten kann. Aber:

1. Ausser ein paar Buchstaben, die man auf Slido eingeben konnte um Fragen zu stellen, wurde uns Anliegern keinerlei Möglichkeit gegeben, Wortmeldungen zu plazieren.
2. Es entsteht der Eindruck, dass zugunsten und auf Druck einiger paar Radfreunde aus Brand durch die Lintertstrasse eine Radrennstrecke gebaut werden soll. **Besonders die Variante 4 ist aus vielerlei Hinsicht für die Anwohner nicht akzeptabel, da sie nur Nachteile bietet.**
 - a. Es soll mit dem Bau der Radrennbahn keine Verkehrsberuhigung des Strassenverkehrs einher gehen. Das bedeutet, **mehr unfallträchtiger Verkehr, speziell für die Fussgänger** (und das sind meist die Anwohner), die nicht nur auf den Kfz-Verkehr achten müssen, sondern auch auf schneller fahrende Fahrräder, besonders stadteinwärts (bergab). Es ist hinlänglich bekannt, dass Fahrradfahrer die Verkehrsvorschriften an Ampeln und Übergängen nicht besonders ernst nehmen, und statt dessen ihr Recht auf freie Fahrt gerne in Anspruch nehmen und teilweise aggressiv vertreten. **Speziell im Bereich der Kita wird es hier zu grossem Gefahrenpotential kommen, wenn die Kinder abgeholt bzw gebracht werden.**
 - b. Es sollen **die meisten Parkplätze wegfallen**. Das ist für Anwohner, speziell in Mehrfamilienhäusern, eine nicht zu akzeptierender Nachteil
 - i. Weil keine privaten Stellflächen zur Verfügung stehen
 - ii. Sich die Wege vom Kfz zur Wohnung verlängern, was speziell für Frauen ein grosser Nachteil ist
 - iii. Sich die Parkplatznot in angrenzenden Strassen vergrössern wird.
 - iv. Die Anwohner, speziell Pendler, auf die Fahrzeuge angewiesen sind
 - v. Besucher keine Möglichkeit finden, ihre Fahrzeuge abzustellen

Die Verkehrszahlen, die sie gestern gezeigt haben, lassen zudem die Sinnhaftigkeit einer solchen Radrennbahn bezweifeln, da die Anzahl der Radfahrbewegungen verschwinden gering war. Sie planen hier viel zu teuer für ein paar wenige Radfahrer. Zudem scheint der Anschluss zur Stadtmitte noch gar nicht konzipiert, geplant und genehmigt zu sein, geschweige denn gebaut.

Ich rate Ihnen also dringend, die Anliegen der Anwohner ernster zu nehmen, als Sie dies mit der Info-Veranstaltung und den geplanten Varianten (speziell die politisch gewollten) getan haben. Sie könnten z.B. eine Veranstaltung und Diskussion NUR mit den Anliegern machen, ohne Vermischung von Meinungen mit den Radfreunden Brand, die hier keinerlei Nachteile vor ihrer Haustür diskutieren, sondern nur auf den perfekten Radweg pochen.

Wenn Sie die gleichen Pläne für die Straßen in Brand und vor den Immobilien der Radfreunde dort vornehmen würden, fänden die das auch nicht so toll.

Als letztes: mir scheint hier die romantische Vorstellung bei Ihnen vorzuherrschen, dass durch das AachenMooVe die Anlieger der Lintertstraße genötigt werden könnten, ihre Kfz abzuschaffen. Das klang gestern mehrfach durch, als es um die Parkplätze ging. Sie verlagern dann die Parkplatzsituation nur in die Seitenstraßen, mit den Nachteilen wie oben angeführt. Das mag für die Radfreunde kein Problem sein, es geht ja nicht um ihre Möglichkeiten, ein Kfz abzustellen. Sie verkennen oder verdrängen aber, dass die weitaus meisten Bürger in Aachen immer noch auf ein Kfz angewiesen sind. Sie sollten also die Anliegen und Befürchtungen der Anwohner ernst nehmen, wenn sie so etwas planen, wenn Sie keinen Widerstand haben wollen.

Von:
An:
Datum: 22.04.2021 10:55
Betreff: rvr brand/linterstraße

liebes rvr-team

zunächst einmal danke für die wirklich tolle präsentation via youtube. das ganze bekommt für mich mehr und mehr event-charakter mit meinen persönlichen superhelden, eine art daily soap bei der ich gerne einschalte. viel besser übrigens als bürgerbeteiligungen live weil man auch mal zurückspulen kann und alles dokumentiert ist. allein am zuspruch müsste man arbeiten.

zur linterstraße: ich persönlich im frankenberger wohnend fahre ca 1 x pro woche nach brand, der hinweg ist für mich ganz klar immer die vennbahn, zurück geht fast immer über den grauenhofer weg/linterstraße. das ganze hat mit der topografie und der vermeidung von anstiegen zu tun. insofern empfinde ich die betrachtung stadteinwärts als deutlich wichtiger. ich käme einfach nie auf die idee diese route stadtauswärts zu wählen. entscheidend ist dabei auch die minimierung von störenden einmündungen und zufahrten mit der man in nebenstraßen zu kämpfen hat. vielleicht hilft das auch bei der bewertung von varianten indem man die sicherheit stadteinwärts höher bewertet. ich würde mir hier dringend eine pbl stadteinwärts wünschen, stadtauswärts erachte ich einen schutzstreifen als ausreichend. generell ist die führung der rvr durch die nebenstraße wie sittarder und herder straße aus meiner sicht unglücklich. man will ja gerade als radfahrer mit muskelantrieb nicht ständig bremsen müssen. die situation an der königsberger und danzigerstraße ist mit den vielen richtungswechseln nicht optimal. und gerade auch die bewohner des neuen tuchmacherviertels werden immer den grauenhofer weg wählen. die entscheidung für radler aus kornel im münster mit ziel innenstadt fällt auch immer am knotenpunkt münsterstraße. da böte sich eine rvr über den grauenhofer weg/linterstraße geradezu an. auch der freizeitzentrum brander wall wäre immer noch gut angebunden. mit anderen worten, der rvr brand liegt für mich zu nah an der vennbahn und könnte weiter nach süden verlagert werden. es ist mein persönlicher eindruck von wirklich vielen jahren intensivem täglichen radfahren in aachen.

Umgestaltung Lintertstraße

Mein Vorschlag:

Querschnitt Lintertstraße, Blickrichtung stadteinwärts:

Gehweg etwas schmäler als jetzt	Radweg stadtaus- wärts	Park- streifen	Fahrbahn stadtaus- wärts	Fahrbahn stadtein- wärts	Parken/ Grün- streifen vorhanden	vorhande- ner Radweg stadt- einwärts besser ausgebaut, vom Parkstreifen ca. 30 cm und vom Gehweg ca. 50 bis 60 cm „abknabbern“	Gehweg
--	------------------------------	-------------------	--------------------------------	--------------------------------	---	--	--------

Die genauen Fahrbahnbreiten sollten Verkehrsplaner überprüfen und festlegen.

Dieser Vorschlag ist selbstverständlich auch nur ein Kompromiss. Ich bin der Überzeugung, dass es ohne Kompromissbereitschaft dieses Vorhaben nicht durchführbar ist. Aber bei dieser Variante würden Parkplätze auf beiden Straßenseiten erhalten und die Bäume könnten ebenfalls erhalten bleiben.

Zum Vorschlag Radweg durch die Siedlung „Auf dem Plue“

1. Die Straßen sind zu eng.
2. Es gibt eigentlich keine Bürgersteige. Fußgänger müssen die Straßen benutzen.
3. Parken ist wegen der schmalen Straßen nach STVO nicht erlaubt. Alle Anwohner müssen ihren PKW auf dem eigenen Grundstück abstellen. Dadurch würde bei **jeder Ausfahrt** eine Gefahrenstelle entstehen, zumal sehr häufig die Sicht auf die Straße aufgrund der Enge nicht gegeben ist.
4. Der Radweg durch die Siedlung „Auf dem Plue“ würde 4 rechtwinklige Kurven beinhalten. Um mit dem PKW (Bewohner der Siedlung) diese Kurven zu befahren, wird fast die gesamte Straßenbreite benötigt (Gegenverkehr ist nicht möglich). Das würde zu weiteren Gefahrenstellen führen.
5. Die engen Straßen werden täglich von mehreren Paketdiensten genutzt, sowie einmal wöchentlich durch die Müllabfuhr (Die Mülleimer werden auf der Straße abgestellt.) Durch diese großen Fahrzeuge sind dann zeitweise die Straßen in der Siedlung ganz blockiert.

Durch diese o.g. Punkte ist m.E. dieser Vorschlag vollkommen unrealistisch.

Der Vorschlag, dass schnelle Radfahrer die Lintertstraße und unsichere (langsamere) Fahrradfahrer die Route durch die Siedlung nutzen könnten, ist m.E. überhaupt keine vernünftige Lösung. Im Gegenteil diese führt zu Chaos und Verwirrung.

Von:
An:
Datum: 23.04.2021 09:40
Betreff: Umgestaltung Lintertstrasse

Liebes Bürger-Team!

Bitte bedenkt bei der Umgestaltung, dass man als Radfahrende runter in die Stadt auf der Lintert-Straße ordentlich Tempo macht und machen will. Ich fahre sehr oft diese Strecke auf Termin (Arzt, beruflich usw) und möchte da auch zügig fahren. Daher kommt der Bürgersteig/Radweg für mich nicht in Frage, auch wegen der Einfahrten und natürlich, weil da viele Hubbel sind, was mich langsamer macht.

Also fahre ich Straße.

Bergauf schaltet sich dann mein Motor zu (bergab geht der ja ab 25 km/h aus) und ich muss wieder Straße fahren, weil ein Baum mitten auf dem Radweg „wohnt“.

Ja genau, ich will schnell fahren mit dem Rad und da fühle ich mich gerade bei den Fußgängern nicht gut.

Und noch eine Bitte:

Bushaltestellen! Da ich mit dem Rad ggf mit den Bussen lange parallel fahre, muss ich immer aufpassen, wenn der Bus stoppt und sich seiner Fahrgäste entledigt, denn die steigen oft in ganz Aachen zum Radweg hin aus. Bedeutet für mich schon wieder: Abbremsen, Zeitverlust. Wenn es EINMAL ist könnte man darüber hinweg sehen, wenn es aber öfters passiert, und das ist leider Realität, gehe ich wieder auf die Straße... denn ich will - genau wie mit dem Auto - möglichst zügig voran kommen.

Lieben Gruß

buergerinfo-rvr - Artikel in der Aachener Zeitung vom 23.04.2021

Von:**An:****Datum:** 23.04.2021 13:16**Betreff:** Artikel in der Aachener Zeitung vom 23.04.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Grünen sind an der Macht und wollen ganze Stadt umbauen !

Es ist schön, dass viele junge Menschen Fahrrad fahren. Leider sind viele ältere, sowie Firmen (Handwerker) auf das Auto hingewiesen. Die ältere Menschen werden aufs Fahrrad nicht umsteigen, wenn sie zum Arzt in die Innenstadt fahren !

Leider gibt die Stadt keinen günstigen - samt kostenlosen wie z.B. in Ungarn, Polen -Busfahrkarten für Schwerbehinderte oder ältere Menschen ab bestimmten Alter aus !

Die Grünen wollen die Stadt ganz von Autos frei machen ! wo sollen die Menschen die in der Innenstadt wohnen sein Auto parken . wohl nicht am rande der Stadt - oder ??? Es geht nicht um Lärmschutz, vielmehr um KfZ-Verkehr zu verbannen.

Ich glaube die Personen (Politiker) die jetzt im Rathaus oder wo anders sitzen, und an die Macht wollen nur an sich denken, und nicht an die Menschen die hier leben.

Die Reduzierung der Km von 70 auf 50/ Stunde in der Adenauerellee ist für mich nicht nachvollziehbar. Das Auto fährt auch ohne Einschaltung des Gangs mehr als 70 km/H. runter. Ferner in der Stadt fast überall die 30 Zone zu machen ist lächerlich ! Vielmehr halten sich die Busfahrer bei fahren nicht an die Regel - siehe dazu letzte Unfall kurz vor Kaiserplatz.

Mann sollte mehr die junge Autofahrer in Visier haben, die Zick Zack durch die Stadt, und anderswo fahren.

Ich fahre sehr oft die Lintertstrasse und kann feststellen, dass sehr wenig Fahrräder unterwegs sind - ausgenommen Postboten. Diese fahren immer auf dem Bürgersteig.

Ferner möchte ich zum Ausdruck bringen, dass trotz des Wechsels im Rathaus, die Stadt macht wenig was die Sauberkeit der Stadt innen und ausserhalb betrifft. . Leider haben weniger eine gute Kinderstube !

Die Stadt Aachen ist eine Mülldeponie !!!

Ich hoffe, dass sie meine Anregung am 11.05.2021 in Bürgerforum zum Ausdruck bringen.

buergerinfo-rvr - Umgestaltung Lintertstrasse

Von:

An:

Datum: 23.04.2021 16:47

Betreff: Umgestaltung Lintertstrasse

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit großem Interesse habe ich am 21.04.2021 die digitale Veranstaltung zur Umgestaltung Lintertstrasse verfolgt.

Bei meiner Anmeldung habe ich Ihnen meine Fragen zugesandt, jedoch muss ich feststellen dass meine Frage bezüglich behinderter Anwohner wiederholt nicht zur Kenntnis genommen wird.

Einen Umweg über die Taubengasse, wenn auch mit zweimaliger Strassenquerung ist den Radfahrern nicht zumutbar.

Behinderten Mitmenschen (Anwohnern) ihre Mobilität zu nehmen ist zumutbar? Wir sind auf unseren PKW angewiesen und da hilft uns auch kein Parkplatz in Höhe der Kaserne.

Warum wird sich so gescheut diese Frage zu beantworten? Auch unsere Bürgermeisterin schweigt zu diesem Thema.

Barrierefreies Bauen muss auch bei Umgestaltung von Strassen berücksichtigt werden, uns werden aber Barrieren gebaut.

Nochmal meine konkrete Frage:

+ Warum werden Menschen mit Behinderung bei der Umgestaltung der Lintertstrasse nicht berücksichtigt?

Ebenso die Schulwegfrage. Wird auch nur am Rande erwähnt, gibt es etwas wichtigeres als einen sicheren Schulweg für Grundschüler?

Ich bitte hierzu um schnellstmögliche Rückantwort oder Kontaktaufnahme.

buengerinfo-rvr - Bürgerdialog zur Lintertstraße

Von:

An:

Datum: 27.04.2021 13:57

Betreff: Bürgerdialog zur Lintertstraße

Hallo,

die Beschreibung der Lintertstraße beim Bürgerdialog (21.4.) ist nicht ganz richtig. Es wird behauptet, dass es keine getrennten Radfahranlagen gäbe und lediglich das Radfahren auf den Bürgersteigen erlaubt sei.

Richtig ist, dass es auf der stadteinwärtsführenden Seite sehr wohl einen vom Fußgängerbereich farblich und in der Pflasterung abgetrennten Fahrradweg gibt. Diese Markierung wird lediglich für ein kurzes Stück unterbrochen, vielleicht weil nach Bauarbeiten nicht konsequent geflastert wurde. Trotz der räumlichen und farblichen Abtrennung und obwohl die entsprechenden Radweg-Leitlinien über die jeweiligen Straßen zu dem Fahrradweg hinführen, gibt es an der Schönforststraße lediglich das Schild "Radfahrer frei" und an den nachfolgenden Straßeneinmündungen fehlt dieser Hinweis gänzlich, so dass rein theoretisch die Fahrradfahrer, die den markierten Radweg benutzen, dies unberechtigterweise tun. Es gibt also bereits jetzt eine sichere Radwegführung stadteinwärts, die jedoch fehlerhaft ausgeschildert ist.

Die Behauptung, die Benutzung der Nebenstraßen ("Auf dem Plue") sei eine Alternative für "unsichere" Radfahrer, ist ziemlich daneben! Wer Radeln auf verkehrsarmen Wegen vorzieht (und nicht danach schreit, dass eine Kreisstraße Fahrradstraße werden muss!), benutzt diese Möglichkeit gern.

Zunächst die Bedingungen für eine Kreisstraße in aller Deutlichkeit darzustellen und dann die Lintertstraße als Fahrradstraße in Erwägung zu ziehen, dies allerdings passt überhaupt nicht zusammen! Und außerdem: Wer aus der Lintertstraße kommend zur Triererstraße will und die Schopenhauerstraße benutzt, fährt dort völlig ungeschützt; dort darf nicht einmal der Bürgersteig benutzt werden. Eine sichere Radwegführung setzt ein zusammenhängendes Netz voraus, nicht einige hervorgehobene Leuchtturmprojekte!

Fährt man die Lintertstraße mit dem Rad stadtauswärts ist die Wegeführung ziemlich unklar. Was ist mit dem Streifen, der am "Dreiecksplatz", d.h. der ehemaligen Einmündung der Kirchstraße, liegt? Warum kann dort nicht der Radweg eingerichtet/fortgeführt werden, nachdem zuvor die Benutzung des Bürgersteigs erlaubt ist?

Wer sagt denn eigentlich, dass Radfahrer zwischen Brand, Forst und Stadtzentrum sich vorrangig auf der "Rad-Vorrangroute" bewegen werden? (notwendig: Netz, nicht Linien!)

Ich möchte auch darauf hinweisen, dass das Sackgassenschild an der Kirchstraße falsch ist, weil es den Durchgang lediglich für Fußgänger angibt und nicht für Radfahrer.

Von:
An: <buergerinfo-rvr@mail.aachen.de>
Datum: 28.04.2021 20:19
Betreff: Umgestaltung Linterstrasse

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Veranstaltung letzte Woche zum Thema Linterstraße hat mir gut gefallen. Ich finde, Sie hatten das gut vorbereitet und haben verschiedene Meinungen zu Wort kommen lassen.

Ich wünsche mir, dass man mit dem Fahrrad die Linterstraße sicher und zügig runter fahren kann. Die Möglichkeit auf der stadteinwärtigen Seite einen beidseitigen Radweg zu machen, finde ich gut. Im unteren Teil wird der Radweg ja dann über die Straße geführt und dort finde ich es wichtig, dass der Radweg ganz ganz deutlich von der Fahrbahn abgetrennt wird, so dass man als Radfahrer wirklich sicher vor den Autos ist. Als Alternative finde ich auch die Streckenführung durch den Rosenweg und "Auf dem Plue" gut, weil man dort sehr gut Rad fahren kann. Unabhängig davon für welche Streckenführung Sie sich entscheiden, wünsche ich mir auf alle Fälle, dass Sie etwas an der Treppe ändern, die von der Adenaueralle auf den Rosenweg runter führt. Es wäre schön, wenn Sie die so gestalten können, dass man da auch gut mit dem Rad runter kommt. Der größte Knackpunkt ist in meinen Augen aber die Querung der Adenaueralle und ich finde man kann nicht warten bis irgendwann vielleicht mal der Tunnel umgebaut wird, sondern ich finde man muss da jetzt schon gute und sichere Lösungen finden.

Von:

An:

Datum: 30.04.2021 12:15

Betreff: Umgestaltung Linterstrasse zur Verbesserung des Fahrradverkehrs

Werte Damen und Herren,

Mein Vorschlag: Linterstrasse in Höhe zwischen Schönforststrasse und Adenauerallee
als Fahrradstrasse mit Tempo 30 ausweisen.

Vorteile: - Verkehrsberuhigung
- weniger Lärm
- geringere Kosten

buergerinfo-rvr - Bürgerbeteiligung zur Umgestaltung der Lintertstraße

Von:

An:

Datum: 01.05.2021 10:33

Betreff: Bürgerbeteiligung zur Umgestaltung der Lintertstraße

Sehr geehrter

als Anwohnerin der Schopenhauerstraße möchte ich mich explizit **gegen die Variante 6** aussprechen.

Es darf m.E. nicht sein, dass der fließende Verkehr der Lintertstraße durch eine Wohnstraße geführt wird. Im Übrigen queren viele Grundschulkinder die Schopenhauerstraße (ohne Ampelanlage) um zu ihrer Schule zu gelangen bzw. fahren Grundschulkinder durch die Schopenhauerstraße mit ihren Fahrrädern um zu anderen Grundschulen zu gelangen.

buengerinfo-rvr - Umgestaltung Lintertstraße

Von:

An:

Datum: 01.05.2021 13:28

Betreff: Umgestaltung Lintertstraße

Sehr geehrte Damen und Herren.

Ich möchte zu dem Vorhaben folgende Stellung nehmen.

Ich bin wohnhaft in der Schopenhauerstrasse und arbeite in Roetgen als Installateur. Ganz Aachen ist ebenfalls Einzugsgebiet meiner Tätigkeit. Ergo habe ich bereits viele Änderungen des

Fahrradverkehrs erlebt. Zum Beispiel Adalbertsteinweg, Oppenhoffallee. Wobei ich öfters beobachtet habe, dass das Verhalten beider Seiten, Fahrrad und Fahrzeug immer aggressiver wird ("Sonntagsfahrer")

Ein Umleiten des Verkehrs durch die Schopenhauerstrasse ist eine Mehrbelastung der Straße mit möglichen Rückstau und wohlmöglich Auffahrunfälle durch schnell einzuleitete Parkmanöver.

Da das Parkplatzverhältnis durch den Wegfall großer Garagenhöfe weggefallen ist um ein "Mehrgenerationen-Haus" zu bauen, sind Parkplätze begrenzt. Ebenso durch die Parkkompetenz anderer.

Und dies alles für eine Verkehrsbelastung von 261 Fahrrädern zu 11700 Fahrzeuge, wobei diese Anzahl an Fahrzeuge dann durch die Schopenhauerstrasse "gescheucht" werden soll.

Ich bin dagegen jegliche Baumaßnahmen durchzuführen.

Das Geld, auch wenn gefördert, was wieder rum aus Steuereinnahmen, die ich ebenfalls beisteuere, würde ich empfehlen, bestehende Radwege zu reparieren bzw. zu modernisieren.

Als Beispiel nenne ich den Abschnitt beidseitig Lintertstr. am Waldfriedhof, damit die Fahrradfahrer nicht auf die Straße wechseln müssen, da z.B. der Belag des Radwegs durch offene Stellen, Geäst, Wurzeln

etc. in Mitleidenschaft gezogen wurde.

Zu guter Letzt noch zwei Anmerkungen.

- Aachen ist nicht Münster.

- Klimaziele und alles was dazu gehört zu erreichen, fängt bei einem selber an.

Überspitzt folgendes gesagt bzw geschrieben, da dies selbst erfahren.

"Radfahrerfamilie befürwortet derartige Projekte, aber eine 30 Jahre alte Ölheizung wird nicht erneuert, da Neuanschaffung und Alternativen zu teuer" "Die tuts ja noch"

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

Mit freundlichen Grüßen

Von:
An:
Datum: 03.05.2021 09:21
Betreff: Verkehrsregelung Lintertstrasse

Werte Damen und Herren,

Ich favorisiere eine Art Fahrradstrasse zwischen Schönforststrasse und Adenauerallee mit Tempo 30.

Vorteile sind Lärminderung, kostengünstiger und schnell umsetzbar.

Mit freundlichen Grüßen

Von:

An:

Datum: 03.05.2021 16:54

Betreff: Variante 6 Lintertstrasse

Sehr geehrte Damen und Herren,

Mir sagt es nicht zu, dass der Verkehr verstärkt durch die Schopenhauerstrasse geführt werden soll. Es fahren schon genug Autos durch unsere Straße.

Ich bin für die Variante 4.

buergerinfo-rvr - Umgestaltung der Lintertstraße

Von:**An:****Datum:** 03.05.2021 19:53**Betreff:** Umgestaltung der Lintertstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir, als Anwohner der Schopenhauerstraße, wollen gerne zu dem Vorhaben der Variante 6 „Fahrradstraße Lintertstraße“ unsere Sorgen sowie unseren Unmut äußern.

Wenn der Verkehr über die Schopenhauerstraße geführt wird, so gefährdet es vor allem die Sicherheit unserer Kinder, die täglich die Schopenhauerstraße überqueren müssen um zur Schule zu kommen.

Bereits jetzt ist dies eine gefährliche Überquerung (Kreuzung Sittarder Straße) ohne Zebrastreifen und bei Tempo 50. Jetzt soll das noch verschärft werden. Es ist erstaunlich, dass die Sicherheit der Fahrradfahrer höher bewertet wird als die Sicherheit der Kinder. Es wird schon seit Jahren nicht viel für die Sicherheit der Kinder gemacht. Schauen sie sich alleine den Grauenhofer Weg an. Hier können die Kinder nicht zu Fuß zur Schule gehen, weil es nur einen sehr schmalen Fußgängerweg auf einer Straßenseite gibt. Aber das wird anscheinend nicht durch die EU gefördert. Abgesehen davon wird die Umgestaltung zu einer großen Staubildung führen, was natürlich viel umweltfreundlicher und überhaupt nicht lärmbelastend ist.

Das ist nicht nachvollziehbar, wie man überhaupt auf so eine Idee kommen kann. Vielleicht kann das Mario Barth aufklären.

Gesendet von [Mail](#) für Windows 10

buergerinfo-rvr - Bürger*innenbeteiligung zur Umgestaltung der Lintertstrasse

Von:**An:****Datum:** 04.05.2021 13:07**Betreff:** Bürger*innenbeteiligung zur Umgestaltung der Lintertstrasse

Sehr geehrte Damen und Herren,
wie wir erfahren, soll die Lintertstrasse umgestaltet werden, zu einer Rad-Vorrang-Route von Brand über Forst ins Zentrum Aachen.
Dafür soll dann der Verkehr u.a. durch die Schopenhauerstrasse geleitet werden.
Wir wohnen seit über 50 Jahren in der Schopenhauerstrasse und haben die Verkehrsentwicklung hautnah mitbekommen.
Vielleicht sollten Sie zuerst einmal eine Verkehrskontrolle (nicht während der Pandemie, Homoffice) machen, dann werden Sie sehr schnell feststellen, dass in den Stosszeiten hier schon ein erheblicher Rückstau von Ampel, Triererstrasse, entsteht. Da könnenn wir uns schon sehr gut vorstellen wie es nach der Umgestaltung wird. Da stehen dann die Autos sicher bis weit in die Linterstrasse, und in der Schopenhauerstrasse ist dann Dauerstau, ähnlich wie auf der Ludwigs- bzw. Heinrichsallee, auch hier sollte ja eine Verkehrsberuhigung am Elisenbrunnen, stattfinden, und dafür haben die Menschen am Alleenring jetzt schon seit Jahren den Dauerstau vor der Nase.

In den letzten Jahren beobachten wir hier in der Schopenhauerstrasse, dass immer mehr junge Familien mit Kindern, hier herziehen, daher würde man denken, dass die Schopenhauerstrasse eher zur "Spielstrasse" und somit verkehrsberuhigt umgestaltet werden sollte.
Bürgernahe Politik sieht anders aus, da könnten Sie ja mal eine Umfrage bei den Anwohnern starten, wer dafür und wer dagegen ist.
Erbitte eine Antwort!

buergerinfo-rvr - WG: Lintertstrasse/ Radverkehrsführung

Von:

An:

Datum: 04.05.2021 14:26

Betreff: WG: Lintertstrasse/ Radverkehrsführung

Sehr geehrte Damen und Herren,

zunächst bedanke ich mich für die Möglichkeit, über die am 21.04.2021 angebotene BürgerInnenbeteiligung, Informationen zum Stand der Dinge erfahren zu haben.

Leider hat mich das Format der Veranstaltung nicht gänzlich überzeugen können, da wir als Anwohner und Betroffene, nach meinem Empfinden, deutlich zu wenig Berücksichtigung und Mitspracherecht, gefunden haben. Das Interesse der Brander Bürger in Kooperation mit den Vertretern der Verwaltung wird deutlich über unsere Interessen gestellt, die zugebenermaßen zunächst unterschiedlich sind.

Insgesamt wundere ich mich über das Ziel Rad-Vorrang-Route auf einer ausgewiesenen Kreisstraße, die dann noch wie auf einer Folie gezeigt, bei der Verkehrszählung nur mit 3% Radfahrern genutzt wurde ...

Bei den Ausführungen der Bewohnerin/Bürgervertreterin der Lintertstr. am [21.04.2021](#), ging es neben dem Anlass der Veranstaltung "Fahrradsicherheit", auch um weitere uns darüber hinaus beschäftigende Themen wie Lärmschutz und Verkehrsberuhigung. Weder in der Veranstaltung noch auf der homepage zum Thema hat die Verwaltung, nach meiner Wahrnehmung, fundiertes Interesse gezeigt. Diese Anliegen wurden zwar ausführlich aber mit übergeordneten Interessen, gefühlt abgespeist. (Presseabfrage mit wenig Resonanz, Kreisstr., politisches Interesse)

Die (Gesamt-) und Ortpolitische Haltung der Verkehrsveränderungen, unter Beachtung auch von ökologischen Sachverhalten, umzusetzen, bedeutet für mich auch: der Baumbestand der Lintertstr. muss geschützt bleiben!

Schon hieraus ergeben sich Argumente, die gegen die favorisierte Variante der Stadt Verwaltung sprechen.

Das Argument, die Variante 4 sei nicht denkbar, denn sie würde die Schopenhauer Str. zu sehr belasten, kann ich nicht nachvollziehen, denn sie bedeutet im Umkehrschluss, dass wir weiter mit der vorhandenen plus unhaltbaren Einschränkungen in der Lintertstr., leben sollen...

Neben dem Ausweichen über die Schopenhauer str. gibt es auch noch die Möglichkeit der Schönforststr., so dass sich der Nichtanliegerverkehr auf 2 Straßen verteilen kann.

Konkreten Anregungen:

Unter Beachtung der Anliegen der Lintertstraßen**anwohner** (Lärmschutz, Verkehrsberuhigung, Fahrradsicherheit, aber auch Bürgersicherheit und ausreichend Parkraum für die Anwohner) kann am ehesten die Fahrradstrasse alle Bedarfe abdecken.

Es ist nicht richtig, dass es ausreichend Parkraum gibt, denn schon jetzt findet man außerhalb der Ferien, tagsüber, morgens und abends keinen Parkplatz in der Nähe der Wohnung (Ein Parkhaus, selbst wenn realisierbar) an der Kaserne ist keine wirkliche Alternative und löst die Gesamtproblemlage nicht.

Ich möchte auch nochmal deutlich machen, dass die meisten Menschen Autos nicht nur zum Vergnügen besitzen und nicht alle das Glück haben, eine Tätigkeit auszuüben/ eine Familienkonstellation haben, die man mit dem Rad erreichen/umsetzen kann.

Die genannten Zahlen, das auf 371 Anwohner über 18 rund 308 Autos angemeldet sind , die sich auf 92 Parkplätze verteilen, sagt schon alles. In den Nachbarstraßen ist Parken nicht gut möglich. Zum einen mit Ordnungswidrigkeiten verbunden, da die Straßenbreite das nicht hergibt und ich auch auf diese Nachbarschaften Rücksicht nehme, indem ich nicht deren Parkmöglichkeiten raube.....

Es ist auch nicht nachvollziehbar, dass ein Brander Bürger oder eine zukünftige Brander Siedlung entscheidet, wie unser Bedarf hier als Anwohner der Lintertstrasse an Wohn- und Parkqualität auszusehen hat. (das hätte die Verkehrsplanungsabteilung der Stadt Aachen sicher mit berücksichtigen müssen vor Genehmigung einer solchen Siedlungsgröße)
Mit der Alternative zur **Vorrang-Fahrradstrasse**, mit **Erhalt der Parkplätze** und **Anlieger**befahrung, könnten alle unsere Interessen (und ich bin keine Fahrradfahrerin) abgebildet werden.

Es käme zu Verkehrsberuhigung, verlangsamter Geschwindigkeit, weniger Verkehr und Fahrrad- sowie Bürgersicherheit und den ökologischen Ansprüchen nach Luftsauberkeit und Baumbestand würde man auch gerecht werden.

Zudem fand ich den Vorschlag, die Straßen Auf dem Plue und Tulpenweg zu Spielstraßen zu machen, ebenfalls bedenkenswert.

Eine weitere Lösung könnte eine Einbahnstr. der Lintertstrasse **stadtauswärts** sein mit Tempo 30, dann könnte die linke Fahrbahn (stadteinwärts) von Bus und Radfahrern genutzt werden mit ausreichender Sicherheit und die Radfahrer die Stadtauswärtsfahren kommen mit den vorhandenen Radwegen (geschützt durch die Parkenden Autos) auch sicher aus der Stadt. Das ist sicher die unkomplizierteste Variante und deckt ebenfalls die verschiedenen Interessen der Anwohner ab.

Ich würde mich freuen, wenn das Angebot der schriftlichen Stellungnahmen und Anliegen nicht nur eine theoretische Funktion hatte, sondern auch im berechtigten Interesse der Anwohner gefällt würde.

Mit freundlichen Grüßen

buergerinfo-rvr - Umgestaltung der Lintertstraße

Von:**An:****Datum:** 04.05.2021 19:43**Betreff:** Umgestaltung der Lintertstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bewohnen seit 30 Jahren die Schopenhauerstraße und haben mit sehr gemischten Gefühlen jetzt vernommen, dass die Variante 6, also die Fahrradstraße Lintertstraße favorisiert wird. Da wir selbst als Vielfahrradfahrer unterwegs sind, begrüßen wir manche Umstellung in Aachen, aber leider gehen die derzeitigen Entscheidungen oft an verbesserten Varianten vorbei. Wir empfinden nun, dass die Bewohner der Lintertstraße gegen die Bewohner der Schopenhauerstraße "ausgespielt" werden. Schon jetzt herrscht in unserer Straße genügend Verkehr, da auch alle Bundeswehrfahrzeuge - besonders der dort ansässigen Fahrschule - immer die Schopenhauerstraße als Verbindungsweg zur Trierer Straße nutzen. Da unsere Straße die einzige Wohnstraße ist, die mit Tempo 50 befahren werden darf, wird wohl kein Verkehrsteilnehmer die Schönforststraße wählen, um in die Stadt oder nach Brand zu kommen.

Es ist wohl auch nicht in die Berücksichtigung gekommen, dass der Überweg an der Ecke Sittarder Str. und Schopenhauerstr. von sehr vielen Schulkindern und Kindergartenkindern genutzt wird. Sollte der Verkehr komplett durch diese Straße geleitet werden, sind schwierige Situationen vorprogrammiert. Spätestens nach Schulschluss steht kein Schülerlotse zur Verfügung und selbst morgens mit der Hilfe wird es zu Staus und Behinderungen kommen.

Wir hoffen, dass Sie auch berücksichtigen, dass die Schopenhauerstraße eine reine Wohnstraße ist (mit Mehrgenerationenhaus), die schon jetzt unter vermehrtem Verkehrsaufkommen leidet.

Mit freundlichen Grüßen

29.04.2021

hiermit wende ich mich nochmals an Sie. Es geht um die Bürger*Innen-Beteiligung der *Unteren Linterstraße* und um die digitale Veranstaltung vom 21.04.2021, zu der wir eingeladen waren.

Leider sind nur zwei von uns überhaupt zu Wort gekommen, obwohl sich einige - auch ich - unter "Zoom" angemeldet hatten und wir gerne unsere Anliegen und Vorschläge der Stadt unterbreitet hätten. Leider hat das nicht funktioniert und so war das für viele ein "Flop".

Daher schreibe ich Ihnen nochmals meine Anregungen und Wünsche in Bezug auf unsere Mitwirkung bei der Planung und Umsetzung derselben.

Sie hatten mir auf mein Schreiben vom Februar geantwortet und unter anderem "Radverkehrsanlagen" angesprochen, die getrennt von den Fußgänger*Innen angelegt werden sollten. Das wäre mir der Verlegung des jetzigen Fahrradweges runter vom Bürgersteig auf die Straße - mit einer Markierung auf der rechten, stadtauswärts führenden Straßenseite - bewerkstelligt.

Ich finde das Beispiel auf der Erzbergerallee sehr gut gelöst, weil dadurch nicht nur der Bürgersteig für die Fußgänger*Innen, die bisher kaum eine Lobby haben, wieder eine normale (d.h. ausreichende) Breite bekäme. Auch die Bäume und die zwischen ihnen bestehenden Parkbuchten für kleinere PKW könnten bestehen bleiben. Man müsste nur die Umfriedung zum Schutz der Bäume endlich einmal durch stabile Poller erneuern. Für die Flächen unter den Bäumen könnten Pflegepatenschaften durch interessierte Anwohner*Innen übernommen werden. Auch ein Zebrastreifen, wie auf der Erzbergeralle beispielsweise, könnte und müsste endlich in Höhe der Bushaltestellen und des Seniorenheimes eingerichtet werden.

Stadteinwärts könnten die Fahrradfahrer*Innen auf der rechten Fahrbahn herunterfahren, ohne die anderen zu gefährden. Da sie gerne schnell, oft sogar rücksichtslos fahren, würden sie dort die Fußgänger*Innen nicht weiter gefährden. Es wäre wichtig, den Fußgänger*Innen mehr Platz einzuräumen und deren Belange mehr in den Vordergrund zu stellen. Sie sind die umweltfreundlichste Gruppe und am wenigstens aggressiv und werden durch Rad- und

Autofahrer*Innen zu oft an den Rand gedrängt und gefährdet. Alte Menschen und Kinder sind da am meisten betroffen und sie sind wehrlos!

Diese beiden Maßnahmen - also Fahrradweg auf der Straße und Zebrastreifen - würden schon eine enorme Verbesserung des jetzigen Zustandes mit sich bringen. Dies ist aber noch nicht ausreichend, vor allem in Bezug auf den gesundheitsgefährdenden Lärm, die Abgase und die Feinstaubbelastung, denen wir Anwohner*Innen permanent ausgesetzt sind. Die Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs müsste unbedingt eingeschränkt werden und ein Fahrverbot für LKW über 7,5 Tonnen müsste sofort in die Wege geleitet werden. Die Linterstraße ist zwar eine Kreisstraße, aber ebenso eine Wohnstraße! Eine Verlängerung der 30er-Zone ab der Schönforststraße in Richtung Adenauerallee (die schon seit Jahren besteht) sollte erfolgen. Zur Verlangsamung des hiesigen Verkehrs könnte die Straße weg von einer Vorfahrtsstraße (wie zum Beispiel in der Drimbornstraße) zu einer Reduktion der Gefahren und Bedrohungen für die Umwelt führen.

Im Sinne der Interessen von uns Anwohner*innen und auch zum Schutz der Radfahrer*Innen, außerdem zum Schutz der Umwelt und zur Einhaltung einer klimafreundlichen Stadt möchte ich Sie bitten, meine Vorschläge bei der Umsetzung zu berücksichtigen und somit uns Bürger*Innen ernst zu nehmen und nicht nur eine Gruppe (die Fahrradfahrer*Innen in diesem Falle) zu bevorzugen auf Kosten von den Menschen, die hier leben und ihr zuhause in der Linterstraße haben. Für uns ist das Überqueren der Straße absolut gefährlich und auch die Wohnqualität leidet unter der jetzigen Situation. Da die Linterstraße von der Schönforststraße aus in einer Kurve sehr abschüssig ist, beschleunigen fast alle Fahrzeuge fast automatisch und eine besondere Pflasterung unterhalb der Schönforststraße, quasi als Bremsstreifen, sollte unbedingt eingerichtet werden.

Mit freundlichen Grüßen,

buergerinfo-rvr - Umgestaltung Lintertstraße

Von:

An:

Datum: 05.05.2021 15:40

Betreff: Umgestaltung Lintertstraße

CC:

Sehr geehrte Damen und Herren,

zunächst möchten wir Ihnen für die digitale Bürgerbeteiligungs-Veranstaltung vom 21.04.2021 danken, die wir inhaltlich sehr interessant und ausgewogen fanden. Die professionelle Durchführung hat uns sehr beeindruckt. Insofern fühlen wir uns ermutigt, Ihnen unsere Sicht zu einigen Punkten nachzureichen.

Seit den 1990er Jahren bewegen wir uns nahezu täglich mit dem Fahrrad durch Aachen. Seit 2011 wohnen wir mit unseren beiden Schulkindern in der Buschmühle und fahren täglich (bei jedem Wetter) mit dem Rad in die Innenstadt zur Arbeit und wieder zurück. Wir haben den Radentscheid unterstützt und freuen uns, dass die Radvorrangroute Richtung Innenstadt durch die Lintertstraße führen wird. Wohl nicht ganz zufälligerweise wird diese im weiteren Verlauf u.a. auch den Weg entlanggeführt, den wir sowieso täglich fahren.

Da wir viel Fahrpraxis haben, fühlen wir uns auf diesen Straßen auch bisher schon sehr sicher, ausdrücklich auch auf der Lintertstraße beim Fahren auf der Fahrbahn, so dass für uns keinerlei Umbaumaßnahmen notwendig wären. Wir können aber nachvollziehen, dass für unerfahrenere Radfahrer*innen ein neuer Radweg sinnvoll wäre, da die bestehenden Radwege derzeit ja allesamt abrupt auf dem Gehweg enden.

Wir fragen uns aber, ob dieses Sicherheitsbedürfnis mit einem Beidrichtungsradweg wie in Variante PBL befriedigt wäre. Morgens begegnen wir hier an der Einmündung Buschmühle diversen Bergabfahrern, die allesamt locker 30 km/h und mehr „draufhaben“. Verstehen wir richtig, dass die Bergabfahrenden in dieser Variante zwischen Bürgersteig und Bergauffahrenden fahren sollen und keine Ausweichmöglichkeit auf die Straße haben werden? Wäre das nicht geradezu gefährlich (nicht nur) für diese Fahrer*innen, sozusagen "eingeklemmt" zwischen Fußgängern mit Hund, eventuell (?) einer Bushaltestelle mit querenden Fußgängern **und** sehr viel langsameren Bergaufradlern, die ebenfalls nicht spontan auf die Straße ausweichen können, da falsche Straßenseite im Gegenverkehr? Haben Sie bereits Erfahrungen gesammelt mit derartigen Konstruktionen in einem erheblichen Gefälle bzw. Steigung? Vielleicht ist dies ja nur eine gefühlte Gefahr, aber auch gefühlte Gefahren könnten dazu führen, dass das mühsam hergestellte Radweg-Angebot von der Zielgruppe nicht wie geplant angenommen wird.

Für uns als Anwohner macht ein Beidrichtungsfahrweg übrigens auch deshalb keinen Sinn, da wir täglich aus der Richtung Tierpark über die Adenauerallee in die Linterstraße zurückkehren (= der Weg mit der geringsten Steigung in diese Richtung) und dann sicher nicht extra die Straßenseite wechseln werden, nur um sie dann nach wenigen Metern wieder wechseln zu müssen. In diesem Falle würden wir also stadtauswärts weiterhin auf der normalen Straße fahren, ganz ohne Radweg.

Insofern würden wir einen großzügigen Schutzstreifen wie z.B. in der Oppenhoffallee auf **beiden** Fahrbahnen als ideale Lösung empfinden. Dies hat unserer Erfahrung nach durchaus eine positive Auswirkung auf das Verhalten der überholenden Autofahrer. Allerdings unterstützen wir hiermit nicht die genannte "Kombilösung", da wir uns nur schwer vorstellen können, dass dieser ausbremsende Umweg über den Plue von der „unerfahrenen“ Zielgruppe angenommen würde – von uns und den derzeitigen schnellen Bergabradfahrer*innen jedenfalls sicher nicht.

Zusätzlich zu Schutzstreifen würde natürlich eine Geschwindigkeitsbeschränkung das Sicherheitsgefühl weiter stärken. Sie führten dazu aus, dass dies wegen der Vorschriften für Kreisstraßen nicht möglich sei. Hier ist also offensichtlich eine Gesetzesänderung zugunsten einer sozialverträglichen Verkehrswende notwendig, was wir hoffentlich durch Wahlentscheidung ein wenig beeinflussen können - vielleicht ist dies ja schon in der nächsten, vorhersehbar "grünen" Legislaturperiode erreichbar und kann als nachträglich einfühbares Element gedacht werden. Diesen einfachen Wunsch nach Tempo 30 durch die komplizierte Installation einer Fahrradstraße heilen zu wollen, erscheint uns nicht zielführend, da der Durchgangsverkehr ja nur in andere Straßen des Viertels verlagert würde, die ebenso bewohnt sind und auch jetzt schon vor ähnlichen Problemen stehen.

Von den nach allen vorliegenden Plänen wegfallenden Parkplätzen wird unsere Familie nur insofern betroffen sein, als dass u.a. die Buschmühle und Taubengasse diesen Parkverkehr neu aufnehmen soll. Wir haben allerdings den Eindruck, dass die hier vermuteten noch freien Stellplätze – am Straßenrand oder zu kaufen – gar nicht vorhanden sind. Schade, der sicher stark zunehmende Parksuchverkehr nach „der letzten Lücke“ wird bestimmt nervig für die derzeit hier spielenden Kinder und die hoffentlich vielen neuen Radfahrer*innen. Wir wollen aber ausdrücklich den Pendler*innen in den garagenlosen Mietwohnungen hiermit nicht das Recht absprechen, „in der Stadt wohnen“ zu dürfen, sondern uns dafür aussprechen, möglichst viele Parkplätze zu erhalten.

Soweit unsere Anmerkungen zu diesem komplexen Thema. Wir würden uns freuen, wenn Sie unsere Sicht als „anwohnende“ erfahrene Fahrradfahrer*innen in die Planungen einfließen lassen und vertrauen darauf, dass Sie eine gute Kompromisslösung finden werden.

Freundliche Grüße

buergerinfo-rvr - Bürgerbeteiligung Lintertstraße

Von:**An:****Datum:** 05.05.2021 21:14**Betreff:** Bürgerbeteiligung Lintertstraße

Guten Tag,

im Folgenden möchte ich gerne meine Ansicht zur Umgestaltung der Lintertstraße einbringen:

Ich präferiere die Variante 4 mit der PBL. Zu beiden Varianten habe ich noch einige Anmerkungen:

Variante 4:

Diese Variante bietet alleinig den Vorteil einer baulichen Trennung der Verkehrswege. Dies ist ein sehr starkes Argument für diese Variante. Nachteil eines Beidrichtungsradswege ist der im Kreuzungsbereich unerwartet von rechts kommende Radverkehr. Deshalb ist auf die Gestaltung der Kreuzungen gesondertes Augenmerk zu legen. In Einmündungen sollte deshalb per Stoppschild die Vorfahrt geregelt werden, sowie mit Zusatzzeichen 1000-32 auf den beidseitig kreuzenden Radverkehr aufmerksam gemacht werden. Auch die Kreuzung zur Adenauerallee muss derart gestaltet sein, dass der Radverkehr von allen Richtungen und in alle Richtungen komfortabel und sicher abbiegen kann. Dies ist für Beidrichtungsradswege besonders wichtig. Außerdem halte ich eine Markierung der beiden Fahrradfahrsuren der PBL durch eine gestrichelte Linie für sinnvoll (nach niederländischem Vorbild).

Variante 6:

Der große Nachteile dieser Variante ist die Verkehrsführung im Mischverkehr. Leider wird der erforderliche Mindestabstand beim Überholen von Radfahrern von 1,5m innerorts - fahrlässig oder unwissend - erfahrungsgemäß oft nicht eingehalten. Kontrollen diesbezüglich finden derzeit nicht statt. Deshalb schlage ich vor, die Polizei zu bitten, durch regelmäßige Kontrollen und Sanktionierung von Verstößen eine Sensibilisierung für die Einhaltung der Mindestüberholabstände zu fördern. Dies ist entscheidend für die Akzeptanz von Fahrradstraßen in Aachen.

Ich möchte auf die zusätzliche Gefahr von Verkehrsinseln in Straßenmitte als Querungshilfe für Fußgänger hinweisen. Solche Verkehrsinseln zwingen den Autoverkehr zurück nach rechts Richtung Bordsteinkante und erschweren Überholvorgänge. Statt auf den Überholvorgang zu verzichten, überholen manche Autofahrer jedoch noch knapp vor der Insel, was zu gefährlichen Situationen für Radfahrer führt. Stattdessen befürworte ich Zebrastreifen als Querungshilfe.

Mit freundlichen Grüßen

buergerinfo-rvr - Umgestaltung Linterstraße

Von:**An:****Datum:** 06.05.2021 17:28**Betreff:** Umgestaltung Linterstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,
als Anwohner der Schopenhauerstraße möchte ich entschieden gegen die Realisierung der untersuchten Variante "Fahrradstraße Linterstraße" protestieren.
Durch die dabei vorgesehene Ableitung des Durchgansverkehrs über die Schopenhauerstraße würde diese für eine Wohnstraße ungewöhnlich hoch belastet.
Mit freundlichen Grüßen

buergerinfo-rvr - Lintertstr.

Von:**An:****Datum:** 06.05.2021 21:26**Betreff:** Lintertstr.

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Anwohnerin des Nelkenwegs (Nebenstraße) und Radfahlerin befürworte ich die Variante 4. Diese Möglichkeit ist die aus Fahrradfahrerinnensicht sinnvollste Lösung. Eine Querung der Lintertstr.im oberen Bereich bei Variante 1 halte ich für nicht praxistauglich. Welcher Radfahrer nutzt nicht den direkten Weg?

Sinnvoll ist es weiterhin die Straße nicht mehr als Kreisstraße auszuweisen, sondern hier von der Adenauerallee bis zur Schopenhauerstraße eine 30 Zone zu markieren. Da dies in einer anderen Variante auch Thema war, dürfte das ja kein so große Problem sein. In der Innenstadt ist aus Lärmschutzgründen auch 30. Andere Städte haben viel großzügiger 30 Zonen. Das aufgestellte Schild stadtauswärts „Sie fahren...“ ist sehr gut, hilfreich wäre noch ein zweites stadteinwärts, da hier bergab auch von Autos das Tempo mehr erhöht wird.

Wichtig wäre mir noch, dass großer Wert auf die Ausfahrten aus den kleine Straßen gelegt wird. Schon jetzt ist es sehr schwierig umfassend Einsicht in die Lintertstraße zu haben beim Rausfahren. Ich habe wirklich Angst mal eine Radfahrer*in zu übersehen.

Thema Parkplätze: Ich kann verstehen, dass die Anwohner*innen Lintertstr. hier ein Problem bekommen. Hier können die Fachleute nochmal gut überlegen, wo Ersatzparkplätze z.B. an dem Dreieck, Kirchstraße/Linterstr./Goldberg geschaffen werden können. Auch die Minibürgersteige in den Nebenstraßen machen keinen Sinn. Hier gibt es viele Garagenausfahrten und das Parken wird aber auch auf der restlichen Fläche verboten, da die Straße, so wie sie jetzt ist, zu schmal ist. Den Bolzplatz Tulpenweg als Parkplatz umzuändern, geht gar nicht! Dieser wird rege von den Jugendlichen genutzt. Am Tulpenweg kann eher der 2. Bürgersteig entfallen, da dieser eh nicht genutzt wird. Auf dem Platz Rosenweg/Auf dem Plue ist eine Kennzeichnung der Parkflächen sinnvoll um das wilde , unübersichtliche Parken zu regulieren.

Mit freundlichen Grüßen

buergerinfo-rvr - Lintertstraße (Anwohner Schopenhauerstraße)

Von:**An:****Datum:** 07.05.2021 13:31**Betreff:** Lintertstraße (Anwohner Schopenhauerstraße)**CC:**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir (Familie mit Mann und 4 Kindern von 2 bis 9 Jahren) und Anwohner der Schopenhauerstraße möchte uns gern zur Planung der Lintertstraße als Fahrradstraße äußern.

Wir sind selbst sehr aktive Radfahrer (ca. 90% der Wege mit dem Rad) und finden es sehr wichtig, dass es eine gute Anbindung in die Innenstadt und nach Brand gibt. Da wir die bisherigen Wege sehr aktiv nutzen (Werktags fahren wir mind. 2 Mal am Tag mit dem Rad nach Brand und in die Innenstadt einmal pro Woche).

Da die Radvorrangroute von Brand in die Innenstadt durch aktive Radfahrer durch die Projektwerkstatt "Fahrradfreundliches Brand" voran getrieben wird, würden wir uns gern der bevorzugten Lösung dieser Gruppe anschließen. Dies entspricht **Variante 4 Beidrichtungsweg in beide Richtungen stadteinwärts**.

Das die Bewohner der Lintertstraße eine Fahrradstraße bevorzugen (Variante 6) und dann den Verkehr durch die Schopenhauerstraße leiten, kann ich nicht unterstützen. Wenn ich die Pläne richtig gelesen haben, würde sich der Verkehr in der Schopenhauerstraße dadurch versiebenfachen.

Dies fände ich nicht in Ordnung, da dadurch die Lärmbelastung in der Schopenhauerstraße massiv zunimmt. Die Bewohner der Schopenhauerstraße wussten dies jedoch nicht vor ihrem Einzug, die der Lintertstraße jedoch schon.

Außerdem habe ich das Gefühl, dass die Lintertstraßenbewohner nicht an einer wirklichen fahrradfreundlichen Lösung interessiert sind, sondern nur an ihren Parkplätzen und der Verkehrsberuhigung interessiert sind damit sie selber weiterhin Auto fahren, aber kein Lärm von den Autos vor der Haustüre haben wollen.

Ein weiterer Punkt ist, dass die Schopenhauerstraße im Moment schon nicht gut zum Radfahren geeignet ist, da in der Straße 50 km/h erlaubt sind. Ich fahre oft nur ein kurzes Stück auf der Straße mit dem Fahrrad und hatte da schon einige brenzlige Situationen. Meine Kinder möchte ich in den nächsten Jahren nicht auf der Schopenhauerstraße Rad fahren lassen, auch wenn sie das eigentlich müssten. Wenn sich das Verkehrsaufkommen dort noch erhöht, würde dies die Lage deutlich verschlechtern.

Bei der Sittarderstraße mit 30 km/h sieht es z.B. besser aus und der Neunjährige durfte da schon auf der Straße mit mir fahren.

Mit freundlichen Grüßen

buergerinfo-rvr - Radvorrangroute Lintertstraße

Von:

An:

Datum: 07.05.2021 15:44

Betreff: Radvorrangroute Lintertstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur geplanten Radvorrangroute Lintertstraße nehme ich wie folgt Stellung:

Ein Beidrichtungsradweg (Varianten 1, 4) ist innerorts als straßenbegleitender Radweg oder PBL wegen der besonderen Gefahren an Einmündungen und Grundstückszufahrten grundsätzlich abzulehnen, auch im Hinblick auf recht hohen Geschwindigkeiten bergab Radfahrender (30-40 km/h). Die VwV-StVO stehen dem entgegen:

Zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge

Zu Absatz 4 Satz 3 und Satz 4

II. Freigabe linker Radwege (Radverkehr in Gegenrichtung)

33 1. Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden.

Zudem sind in einigen Varianten rechtwinklige Führungen beim Wechsel der Straßenseite vorgesehen, die so nicht fahrbar sind und schon gar nicht in eine Radvorrangroute gehören. Eine stetige Führung gemäß VwV-StVO setzt fahrbare Kurvenradien (Schleppkurven) im gesamten Streckenverlauf voraus.

Da keine der vorgegebenen Varianten wirklich überzeugt, schlage ich folgende Variante vor:

- **Lintertstraße als Einbahnstraße von Adenauer Allee bis Schönforststraße stadtauswärts**
- PBL bergauf rechtsseitig
- Bergab ein Fahrstreifen Radweg, Busse frei (optional in Abschnitten Anlieger frei)
- **Führung des stadteinwärtigen Kfz-Verkehrs über Schopenhauerstraße und Trierer Straße**
- Übergang des PBL bergauf zur Sittarter Straße als schräge Querung QS 10A (gemäß Fachbroschüre der AGFS "Querungsstellen für den Radverkehr")

Bei dieser vorgeschlagenen Variante wird der Radverkehr jeweils in Fahrtrichtung rechts geführt, was innerorts wesentlich sicherer ist.

Nur eine komplette Fahrstreifenbreite ist ausreichend, um den Radfahrern bergab genügend Sicherheit und Manövrierraum bei 30-40 km/h zu bieten.

Es müssen keine Bäume gefällt werden.

Die Lintertstraße wird von einem Teil des Verkehrs entlastet, ohne dass die Schopenhauerstraße den Verkehr aus beiden Fahrtrichtungen aufnehmen muss.

buergerinfo-rvr - Re: Fwd: Radentscheid Lintertstr.

Von:**An:****Datum:** 07.05.2021 16:17**Betreff:** Re: Fwd: Radentscheid Lintertstr.

Liebe Radplaner*innen,

zur Variante 6, die die Umleitung eines großen Verkehrsanteils auf die Schopenhauerstr. vorsieht, möchte ich folgende Aspekte beitragen:

1. Bereits jetzt nimmt die Schopenhauerstr. einen erheblichen Anteil des Verkehrs von Sittarder Str. und insbesondere von der Theodor-Körner-Kaserne (Fahrschulwagen LKW) auf

2. Sollte der Verkehr aus der Lintertstr. über die Schopenhauerstr. umgeleitet werden, so wären erhebliche Folgen zu befürchten:

- In den klassischen Zeiten wäre der Berufsverkehr von der Ampel Triererstr. in wenigen Minuten bis zur Lintert/Sittarder Str. aufgestaut. Es ging dann gar nichts mehr auf allen drei Straßen

- Eine Verlängerung der Ampelphasen, die dann wohl zwingend notwendig wäre, hätte wiederum erhebliche Folgen für die ohnehin überlastet Trierstr.

- Der ohnehin angegriffene Alleeneindruck der Schopenhauerstr. würde durch die vermehrten Schadstoffe innerhalb weniger Jahre verschwinden.

3. Ich darf als Anlieger, Auto- und Radfahrer der Schopenhauerstr. darauf aufmerksam machen, dass diese keinen Radweg hat. Käme es zu den Überlastungserscheinungen, wäre ein Radfahren auf der Schopenhauerstr. schlichtweg unmöglich. Bereits jetzt bleibt kein ausreichender Radstreifen mehr, wenn sich zwei Autos dort begegnen.

4. Dies wiegt umso schwerer, weil gerade in den größeren Mietshäusern und Neubauprojekten des letzten Jahrzehnts zahlreiche Familien mit Kindern zugezogen sind. Bereits jetzt üben die Kinder mehrheitlich das Radfahren auf dem Gehweg, weil die Straße (verständlich) den Eltern zu gefährlich ist.

5. Die Parksituation ist auf der Schopenhauerstr. sicherlich nicht besser als auf der Lintertstr. Die Anwohner auf der linken Seite Richtung Trierstr. haben aufgrund des Alters der Gebäude in der Regel keine eigenen Parkflächen (Garagen, hauseigene Stellplätze) und sind auf das Parken auf der Straße angewiesen.

Folglich spreche mich eindeutig gegen die Variante 6 aus. Als regelmäßiger fahrradfahrender Nutzer der Lintertstr. ist aus meiner Sicht ein Radweg in beide Richtungen auf der linken Seite Richtung Adenaueralle eine Lösung, mit der auch

die Anwohner leben könnten. Zur Beruhigung der Lärmaufkommens wird zunehmend die Elektromobilität beitragen. Schließlich sind dieses Jahr erstmals mehr Elektro-Autos als Dieselwagen verkauft worden.

Mit freundlichen Grüßen

buergerinfo-rvr - Bürger*Innenbeteiligung zur Umgestaltung der Lintertstraße

Von:

An:

Datum: 07.05.2021 23:55

Betreff: Bürger*Innenbeteiligung zur Umgestaltung der Lintertstraße

Aachen, den 07.05.2021

Betreff: Bürger*Innenbeteiligung zur Umgestaltung der Lintertstraße

Hier: Stellungnahme zur Variante 6: Fahrradstraße Lintertstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bau der Rad-Vorrang-Route durch die Lintertstraße setzt voraus, dass der Durchgangsverkehr nicht mehr durch die untere Lintertstraße fährt, sondern vorher abgeleitet wird. Die Verkehre sollen gemäß der Variante 6 von der Schopenhauerstraße aufgenommen werden.

Die Lintertstraße ist gem. § 3, Abs. 1, Nr. 2 StrWG NRW eine Kreisstraße, die nach § 3, Abs. 3 StrWG NRW an eine Bundes-, Landes- oder Kreisstraße angeschlossen sein sollte. Wird aber die K 35 (Lintertstraße) durch Sperrung für den Durchgangsverkehr in die Schopenhauerstraße geführt, so widerspricht dieses meiner Auffassung nach dem StrWG NRW, denn die Schopenhauerstraße ist eine Gemeindestraße gemäß § 3, Abs. 4, Nr. 2 StrWG NRW, deren verkehrliche Bedeutung in der Erschließung der direkt anliegenden Grundstücke und der abzweigenden Anwohnerstraßen (Sittarder Straße u. Kantstraße) liegt, nicht aber in der Aufnahme der Verkehrsströme der K 35, die sehr stark von Bewohnern aus dem Brander Feld, Oberforstbach und auch Walheim genutzt wird, um über die K 35 auf den Außenring (L 260) zu kommen.

Die Schopenhauerstraße wird tagsüber und auch teilweise spätabends und in der Nacht durch Durchgangsverkehr belastet. Dieses führt bereits heute des Öfteren zu großen Problemen an der Ampelanlage Schopenhauerstr /Trierer Str./Reinhardstraße. Bedingt durch das unterschiedliche Abbiegeverhalten der Verkehrsteilnehmer (links, geradeaus und rechts, wobei rechts noch Fußgänger Vorrang haben) bilden sich bereits heute in der Schopenhauerstraße immer wieder lange Rückstaus vor der Ampelanlage. Gleiches gilt gegenüber in der Reinhardstraße. Auf dem weiteren Weg durch die Reinhardstraße kommt es dann auch an der Ecke Reinhardstraße/Neuenhofstraße wieder zu Rückstausituationen, weil der links abbiegende Verkehr Richtung Außenring nur schwer abfließen kann.

Wenn zukünftig die Verkehre der K 35 zusätzlich in die Schopenhauerstraße geführt werden, wird das System unweigerlich kollabieren. Da die Ampelanlage an der Trierer Straße, wenn überhaupt, nur minimalste Änderungen am Signalzeitenplan verkraften kann, wird es unweigerlich zum Stau vor der LSA kommen. Ich prognostiziere mal, dass sich der regelmäßige Rückstau, quasi als Dauerstau, bis zum Restaurant Kommer oder noch weiter Richtung Friedhof Lintert ausbilden wird. In der Reinhardstraße wird es dann auch zu größeren Staubildungen als heute an der Einmündung zur Neuenhofstraße kommen. Noch besser wird es aber für die Reinhardstraße in Gegenrichtung, d. h. in Richtung Trierer Straße. Wenn die Zufahrt Richtung Brander Feld, Oberforstbach

und Walheim nicht mehr über die L 260 und K 35 = untere Lintertstraße möglich ist, wird die Reinhardstraße zur Dauerstaustraße mit der Gefahr, dass bereits der Linksabbieger auf der L 260 in die Neuenhofstraße zur Rush Hour nicht mehr abfließen kann, da der Rückstau von der Reinhardstraße noch in der Neuenhofstraße steht. Lassen Sie doch mal eine Verkehrssimulation im FB 61 durchrechnen - ich glaube, dass ich mit meiner Prognose gar nicht so weit daneben liegen werde.

Abschließend zusammenfassend: Die Variante 6 halte ich für eine schlechte Lösung, für die es in der Öffentlichkeit ordentlich Prügel geben wird und die m. E. n. politisch auch nicht durchsetzbar ist.

Mit freundlichen Grüßen

buergerinfo-rvr - Betr. Radvorrangroute Lintertstr.

Von:

An:

Datum: 08.05.2021 18:15

Betreff: Betr. Radvorrangroute Lintertstr.

Guten Tag !

Das ist sicherlich eine sehr schöne Idee, wird meiner Meinung aber nicht
gebraucht.

Die Vennbahntrasse ist ideal, ungefährlich und Abgasfrei und wird von Vielen
genutzt.

Der Radweg Lintertstr. -Stadteinwärts- kann bleiben wie er ist, sollte im
unteren Bereich restauriert werden.

Stadtauswärts ist die Führung über die Taubengasse eine gute Lösung.

Mit freundlichen Grüßen

buergerinfo-rvr - Lintertstraße

Von:**An:****Datum:** 09.05.2021 22:46**Betreff:** Lintertstraße

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich möchte hier ein paar Anregungen zur geplanten Fahrradvorrangroute geben:

Die von mir bevorzugte Variante ist die Fahrradstraße. Diese Option sollte bei Fahrradvorrangrouten überall dort gewählt werden, wo eine räumliche Trennung der Verkehre aus Platzgründen nicht möglich ist. Bei der Lintertstraße ist das erst hinter der Grundschule Forster Linde stadtauswärts gegeben. Insofern wäre es konsequent, die Hauptverbindung für den KFZ-Verkehr genau dort in die Schopenhauerstraße umzuleiten. Dafür bietet der Verkehrsraum reichlich Platz.

Bei der Fahrradstraße könnten die Stellplätze erhalten bleiben. Aus Sicherheitsgründen sollte aber zwischen den Bäumen nicht länger geparkt werden. Wer aus den Straßen Rosenweg, Staudenweg und Auf dem Plue in die Lintertstraße einfahren will, kann derzeit den Straßenraum nicht richtig einsehen, was schon mal zu heiklen Situationen führen kann.

Wenn es denn zu Variante 4 PBL stadteinwärts kommen sollte, hätte ich folgende Anregungen. Mindestens dort, wo die Bebauung dicht an die Fahrbahn heranrückt etwa ab Auf dem Plue bis Adenauerallee sollte Tempo 30 gelten. Da bereits vor der Schule Tempo 30 gilt, macht es bis zur Adenauerallee m.E. eigentlich auch heute schon keinen Sinn, auf dem relativ kurzen Stück auf Tempo 50 zu erhöhen. Die meisten PKW fahren hier jetzt schon von sich aus langsamer. Ein geringeres Tempo entspricht hier also auch dem Sicherheitsempfinden vieler Autofahrer. Bezüglich der geplanten Verschwenkung der PBL auf der Höhe des Fliederwegs erscheint mir die Einmündung Auf dem Plue von der Linienführung her geeigneter. Voraussetzung ist allerdings eine freie Sicht beim Ausfahren aus der Straße Auf dem Plue. Bei der geplanten Überführung über die Bushaltestelle müsste geregelt sein, dass Radfahrer bei stehenden oder sich nähernden Bussen aus Rücksicht auf ein- und aussteigende Fahrgäste anhalten müssen. Das der Bus für beide Richtungen auf der Fahrbahn hält spricht ebenfalls für Tempo 30. Wer die Verkehrswende will, darf sich nicht länger an das Dogma "Auf verkehrswichtigen Straßen gilt Tempo 50" klammern.

Ich stehe dem Projekt grundsätzlich positiv gegenüber.

buergerinfo-rvr - Lintertstraße - RVR

Von:**An:****Datum:** 10.05.2021 09:30**Betreff:** Lintertstraße - RVR

Sehr geehrte Damen und Herren,

als aktiver Verkehrsteilnehmer - PKW und Fahrrad bzw. Fahrrad und PKW - plädiere ich für die Umsetzung der verbliebenen Varianten für die Variante 4.

Begründung:

die Variante 4 ermöglicht einen zügigen Verkehrsfluß für Fahrräder als auch für den motorisierten Verkehr. Für den Fahrradverkehr ist die Fahrt ohne aufwendige Kreuzungen von Fahrbahnen oder schnörkeligen Umwegen mit erhöhtem Risikopotential möglich. Der PKW Verkehr würde davon ebenfalls kaum negativ beeinflusst, weil dieser unabhängig von den Fahrrädern parallel geführt wird. Und die Anwohner dürfen sich auf eine deutliche Aufwertung ihrer Straße ohne Beteiligung an Kosten erfreuen. Der Charakter einer Kreisstraße bleibt zwar bestehen, aber neben der optischen Aufwertung kommt bestimmt der eine oder andere PKW Fahrer auf die Idee, wenn er sieht, wie sicher die Fahrräder auf diesem Teilstück der RVR nach Aachen geführt werden, ebenfalls aufs Rad umzusteigen.

Die Variante Fahrradstraße ist in vielen Aspekten kontraproduktiv. Zum einen wäre sie für die Lintertstraße nicht tragbar, weil der motorisierte Verkehr viel zu deutlich überwiegen würde und die Situation für die Fahrradfahrer viel zu gefährlich würde. Zum anderen würde die Umleitung über die Schopenhauer Str. nicht nur für die Anwohner zu nicht hinnehmbaren negativen Veränderungen führen. Fraglich wäre z.B. die Gestaltung der Kreuzung Schopenhauer Str. / Sittarder Str.: Würde hier die RVR Vorrang erhalten und der motorisierte Verkehr müsste auf beiden Seiten warten? Würde eine Ampelanlage installiert? Wie ginge man bei rot mit dem Rückstau Richtung Trierer Str. und Linterstr. um? Außerdem käme es zu einer unnötigen "Noch"-mehrbelastung der Trierer Str. in dem Abschnitt Schopenhauer Str. zu Adenauer Allee. Viele Verkehrsteilnehmer befahren die Lintertstr. um die Adenaueralle Richtung Burtscheid zu nutzen um umgekehrt. Diese müssten dann gegen deren Willen über die Trierer Str. ausweichen!

Vielen Dank an alle Beteiligten für die Bemühungen in dieser Angelegenheit.

Viele Grüße

buergerinfo-rvr - Rad-Vorrang-Route Brand ü. Forst nach AC-Zentrum

Von:**An:****Datum:** 10.05.2021 18:18**Betreff:** Rad-Vorrang-Route Brand ü. Forst nach AC-Zentrum

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich möchte Ihnen mitteilen, dass ich mit der Variante 6 (Fahrradstr. Linterstr.) des o.g. Vorhabens NICHT einverstanden bin.

Das 10fache Verkehrsaufkommen einer Kreisstrasse durch eine Wohnstrasse zu führen, widerspricht jeder sinnvollen städtischen Verkehrsplanung.

Darüber hinaus wird eine deutliche CO2 Emission durch den Umweg, von/zur Adenauerallee, durch den Auto- und LKW-Verkehr in Kauf genommen. Der geplante Fahrradweg sollte doch dem CO2 Ausstoss entgegenwirken und ihn nicht verstärken.

Betr.: Bürger*innenbeteiligung Lintertstraße

Guten Tag!

Als mittelbare Anwohner der Lintertstraße bekommen wir mit, dass es dort einigen Unmut bzgl. der Umgestaltung gibt. So haben wir auch mit Interesse die Diskussion am 21.4.21 verfolgt. Für uns ergibt sich die Frage :

Warum muss die Lintertstraße überhaupt umgestaltet werden?

Und dazu sehen wir **eine Alternative:**

Und zwar über die Trierer Straße. Inzwischen ist der Fahrrad- und Fußgängerweg von der Schopenhauerstraße bis zur Neuhausstraße komplett fertiggestellt, und **es ist super gelungen.** Man könnte also in die Neuhausstraße den Radverkehr leiten bis zur Sittarder Straße und käme dort wieder auf die geplante Radroute Richtung Brand. Und umgekehrt wäre das genauso möglich.

Es müsste dann nur der Rad-/Fußgängerweg von der Schopenhauerstraße bis zur Adenauerallee weiter ausgebaut werden. Breit genug ist der teils allecähnliche Weg ja. Einziger Engpass ist die Haltestelle Adenauerallee der ASEAG. Doch hier erscheint uns die Möglichkeit das Wartehäuschen zu verlegen. Und zwar nach hinten zum Abhang zu den Gärten dort. Quasi als „Balkon“. Sicherlich gibt es Verzögerungen, wenn gerade dort ein Bus hält und Leute aus- bzw. einsteigen. Aber diese gibt es auch jetzt schon für Radfahrer, die den Weg in beide Richtungen nutzen. Auf der anderen Straßenseite gibt's nämlich gar keinen Radweg. Die Trierer Straße ist für Radfahrer stadteinwärts frühestens ab Kreuzung Trierer Straße/Madrider Ring zu benutzen, (allerdings nur auf der Busspur).

Also wäre vom Verkehrsverlauf **kein Unterschied zur aktuellen Situation.**

So könnte die bestehende Ampelanlage an der Ecke Adenauerallee/Trierer Straße sowohl stadtein- wie -auswärts genutzt werden. Sie ist ja jetzt schon für den Radverkehr in beide Richtungen vorgesehen, wie das Symbol der Ampel selber auch anzeigt.

Weiter mit dem Verlauf: Der bestehende Bürgersteig an der Adenauerallee (der auf der stadteinwärtigen Seite liegt) dürfte auch breit genug sein zur Doppelbenutzung für Rad/Fußgänger. Könnte entsprechend bis zur Altstraße umgestaltet werden.

Der beschriebene Weg -von der Schopenhauerstraße bis zur Altstraße/Adenauerallee- müsste also insgesamt nicht umgestaltet werden, sondern „nur“ saniert werden. (Asphaltieren, neu kennzeichnen usw.- Ist aber wahrscheinlich ohnehin irgendwann fällig)

Die **umfangreiche Umgestaltung der Lintertstraße wäre nicht notwendig** bzw. kann genutzt werden wie bisher. **Und dann blieben dort sowohl Bäume als auch Parkplätze erhalten.** Womöglich würde sogar noch **Geld gespart.**

Die Fahrradfahrer hätten einen etwas längeren, aber auf jeden Fall sicheren Weg.

Vielen Dank und freundliche Grüße

buergerinfo-rvr - Rad-Vorrang-Route Brand / Forst Variante 6

Von:**An:****Datum:** 10.05.2021 18:45**Betreff:** Rad-Vorrang-Route Brand / Forst Variante 6

Guten Tag meine Damen und Herren!

Bezugnehmend auf den am 28. April 2021 verteilten Flyer in der Schopenhauerstrasse verweigere ich die Zusage auf den Vorschlag der Variante 6.

Ich empfinde es als Frechheit auch nur darüber nachzudenken, diesen völlig sinnlosen Umweg in Angriff zu nehmen, und somit noch mehr CO2 zu produzieren.

Außerdem wurde die Zufahrt durch die Lintertstrasse zur Adenauerallee bzw. dem Madrider Ring extra dafür angelegt, um den Aussenring besser zu erreichen. Sollen die hohen Kosten der Ausgaben dafür auch wieder weggeworfen werden?

Desweiteren ist es auch nicht nachvollziehbar aus einer Wohnstrasse kurzerhand eine Kreisstraße zu machen, denn das würde das logische Ergebnis daraus werden. Oder soll der Radweg etwa eine Kreisstraße bleiben?

buengerinfo-rvr - Bürgerbeteiligung zur Umgestaltung der Lintertstraße

Von:

An:

Datum: 10.05.2021 18:57

Betreff: Bürgerbeteiligung zur Umgestaltung der Lintertstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir als Eigentümer, der Wohnung der Schopenhauerstraße, sind gegen die Variante 6 "Fahrradstraße Lintertstraße". Die Schopenhauerstraße ist bereits jetzt stark befahren. Die Kinder, die diese Straße als Schulweg zur Grundschule Forster Linde nutzen, haben schon jetzt Schwierigkeiten die Straße zu überqueren. Wenn der ganze Verkehr über die Schopenhauerstraße verlaufen wird, gibt es nur ein Verkehrschaos, welches die Umweltbelastung noch zusätzlich erhöht. Momentan wird der Verkehr auf beiden Straßen aufgeteilt, ob als Abkürzung zum Außenring oder zur Überfahrt zum Lidl. Natürlich ist es verständlich, dass die Anwohner der Lintertstraße ihre Ruhe haben wollen. Es sollte aber nicht auf den Schultern von anderen ausgetragen werden. Entlang der Lintertstraße verläuft bereits ein Fahrradweg, weshalb uns die Diskussion unverständlich ist. Daher bevorzugen wir Variante 5 "Fahrradstraße auf dem Plue". Ebenfalls wohnen an der Schopenhauerstraße viele ältere Menschen, welche keine Möglichkeit haben Ihnen, auf Ihren Info-Brief zu antworten. Wir bitten Sie bei der Entscheidung die Bedürfnisse aller Anwohner zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

buergerinfo-rvr - Umgestaltung Lintertstraße

Von:

An:

Datum: 10.05.2021 19:23

Betreff: Umgestaltung Lintertstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

mein Name ist _____, ich bin Eigentümer des Mehrfamilienhauses Schopenhauer Str.
52078 Aachen.

Ich habe von der der Bürger*innenbeteiligung zur Umgestaltung der Lintertstraße erfahren.

Dort soll die Rad-Vorrang-Route von Brand über Forst ins Aachener Zentrum verlaufen.

Mit der bei der Online-Veranstaltung vorgestellten Variante 6: Fahrradstraße Lintertstraße und der damit verbundenen Umleitung des Verkehrs in die Schopenhauer Str. bin ich und sind auch die Mieter des Wohnhauses

nicht einverstanden.

Die Schopenhauer Str. ist bereits sehr stark tagsüber durch den Verkehr frequentiert.

Ich habe mein Büro zur Straßenseite hin und kann bei offenem Fenster kaum arbeiten. Selbst bei geschlossenem Fenster ist der Lärm durch den Autoverkehr kaum zu überhören.

Viele Fahrzeuge aus der Körner Kaserne nutzen bereits die Schopenhauer Str..

Hinzu kommen neben dem normalen PKW-Verkehr auch landwirtschaftliche Fahrzeuge, was bereits jetzt zu einer hohen Lärmbelastung führt.

Des Weiteren sehe ich auch noch ein großes Problem bei Zunahme des Autoverkehrs durch die Umleitung des Durchgangsverkehrs der unteren Lintertstraße über die Schopenhauer Str. bei den Kindern in den Nachbarschaften.

Hierdurch würde das Unfall-Risiko bei den Kindern mehr zunehmen.

Durch die Umleitung würde auch die CO2-Belastung zunehmen.

Langfristig sehe ich außerdem die Gefahr, dass durch die Zunahme der Lärmbelastung auch gesundheitliche Schäden oder Beeinträchtigungen bei den Bewohnern der Schopenhauer Str. eintreten können.

Grundsätzlich begrüße ich natürlich eine solche Fahrrad-Route.

Dies darf jedoch nicht zu Lasten der Bewohner der Schopenhauer Str. führen!

Mit freundlichen Grüßen

Stellungnahme BürgerInnenbeteiligung Lintertstraße

Ziel ist es eine Radinfrastruktur zu schaffen, welche:

- sicher, komfortabel und zügig mit dem Rad zu befahren ist,
- von allen Altersgruppen und Geschlechtern gern befahren wird,
- erfahrene, bereits heute Radfahrende und zukünftige noch unsichere RadfahrerInnen lockt,
- konkurrenzfähige Reisezeiten insbesondere für PendlerInnen und SchülerInnen im Vergleich zu KFZ und ÖPNV ermöglicht,
- zu jeder Jahreszeit und bei jedem Wetter nutzbar ist,
- durchgängig ohne Umwege zum Ziel führt (Brand - Innenstadt),
- mehr Menschen vom KFZ auf das Rad lockt (Reduzierung CO₂-Emissionen im Verkehr).

An diesen **Projektzielen** muss sich die Planung messen lassen. Hierzu stehen diverse gerichtliche und politische Vorgaben sowie technische Richtlinien und Regelwerke zu Verfügung, welche die Gewährleistung dieser **Projektziele** garantieren können. Voraussetzung hierfür ist, dass keine nachteiligen Kompromisse für die zentrale Nutzergruppe des Förderprojektes (Radverkehr) gemacht werden. Eine Abwägung von unterschiedlichen Belangen der Stadtgesellschaft kann nur unter der Prämisse erfolgen, dass die **Projektziele** nicht gefährdet werden und eine Umsetzung zeitnah erfolgt (Förderzeitraum bis Mitte 2022).

Von daher verweisen wir nochmal ausdrücklich auf folgende Vorgaben:

1. Klimaschutzgesetz der Bundesregierung scheidet vor dem Bundesverfassungsgericht (2021):

- die Freiheit des Einzelnen (z. B. Parkplätze) endet dort, wo die Rechte anderer – insbesondere schwächerer Verkehrsteilnehmer (z. B. Radverkehr) - eingeschränkt werden
- dies gilt vor allem für die immensen CO₂-Emissionen der heutigen Generation und hier insbesondere im Verkehrssektor – eine schnell umzusetzende Verkehrswende zur Reduzierung der CO₂-Emissionen ist unumgänglich

2. Klimanotstand Stadt Aachen (2019):

- Aachen hat sich im Sommer 2019 verpflichtet die Klimakrise wirksam zu bekämpfen

3. Aachen ist Modellkommune „Emissionsfreie Innenstadt“ (2019):

- im Rahmen des Projektauftrags „Kommunaler Klimaschutz.NRW“ unterstützt die Landesregierung Modellkommunen bei der Umsetzung von Maßnahmen für eine zukunftsweisende Mobilität
- dann muss eine Modellkommune auch Projekte mit Vorbildwirkung für andere Städte umsetzen

4. Nationaler Radverkehrsplan 3.0 (2021):

- Fahrradland Deutschland 2030, deutlich mehr Radverkehr bis 2030 ist ein Ziel der Bundesregierung; die Kommunen sind angehalten dies umsetzen und erhalten hierfür Fördermittel
- Fahrradpendlerland: „*Radvorrangrouten ... sorgen für ein schnelles und sicheres Vorankommen der Pendelnden*“

5. Radentscheid Aachen (2019):

- Ziel 1: Durchgängiges, engmaschiges Radwegenetz erstellen
- Ziel 3: Sichere Radwege an Hauptstraßen

6. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010):

- einseitiger Zweirichtungsweg, Regelmaß 3,00 m, Regelmaß darf nicht bei Gefälle und bei viel Radverkehr (**Projektziel**) reduziert werden (s. Seite 26, Kapitel 3.6); aufgrund der stärkeren Verbreitung von Lastenrädern und Fahrradanhängern sind diese Regelbreiten durchgängig zu gewährleisten; das in der ERA genannte Mindestmaß von 2,5 m für Zweirichtungswegen entspricht nicht dem aktuellen Stand der Technik
- freizuhaltende Sichtfelder (KFZ), Kurvenradien und sonstige Elemente, welche sich auf die Sicherheit (**Projektziel**) und eine komfortable Fahrdynamik (**Projektziel**) auswirken sind auf die tatsächlich in der Gefällestrecke der Lintertstraße (bis 5 %) auftretenden Geschwindigkeiten des Radverkehrs (bis 40 km/h) anzupassen (s. Seite 17, Tabelle 6)
- die Anhebung des Radweges auf das höhere Niveau an der Bushaltestelle sollte vermieden oder mit geringer Steigung ausgeführt werden, damit ein komfortables Befahren (**Projektziel**) möglich ist ($\leq 4\%$, s. 78, Bild 85), besonders nachteilig für kleine Kinder in Fahrradanhängern

7. Hinweise für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV 2021 des FGSV-Verlag):

- Berücksichtigung der Qualitätsstandards für Rad-Vorrang-Routen, um eine zukunftsfähige Radinfrastruktur entsprechend der **Projektziele** und dem aktuellen Stand der Technik zu bauen
- Zweirichtungswegen bei RVR sollten sich an den Mindestbreiten von Radschnellwegen orientieren (4 m) aber auf jeden Fall die Regelbreite (3 m) aufweisen

Wo sollen diese Vorgaben denn berücksichtigt werden, wenn nicht bei dem geplanten Rad-Vorrang-Routen-Netz in der Stadt Aachen, welches die einzelnen Stadtteile verbindet und somit eine hohe Verbindungsfunktion insbesondere für PendlerInnen aufweist?

Wie bereits in den Stellungnahmen vom 4. September 2020 und 13. Januar 2021 formuliert, lehnen wir die folgenden Varianten entschieden ab, da diese nicht für eine Umsetzung der **Projektziele** geeignet sind:

- Variante 1 (Zweirichtungsweg stadteinwärts links)
=> Nachteile: Sicherheitsprobleme; unkomfortable, zweimalige Querung der Lintertstraße
- Variante 2 (Protected Bike Lane, stadtauswärts und Schutzstreifen stadteinwärts)
=> Nachteile: Sicherheitsprobleme; Schutzstreifen nicht geeignet für RVR
- Variante 3 (Protected Bike Lane, stadtauswärts und stadteinwärts)
=> Nachteile: Verlust aller Bäume und Parkplätze

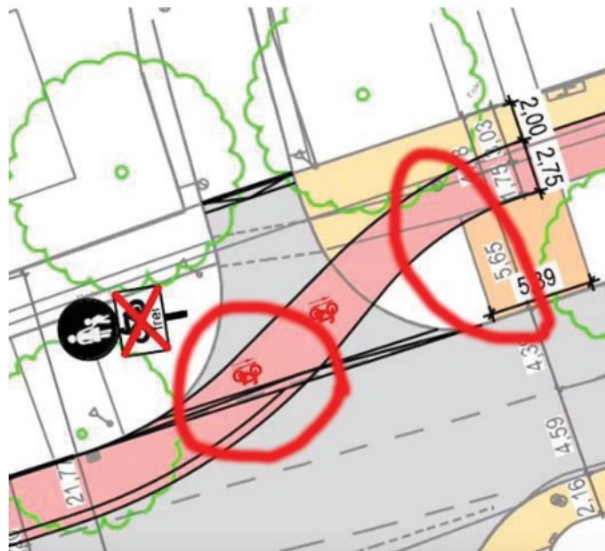
Die verbleibenden Varianten werden wie folgt priorisiert:

- **Vorzugsvariante - Variante 4 (Zweirichtungsweg stadteinwärts rechts)**
- 2. Priorität - Variante 5 (RVR durch das benachbarte Wohngebiet Auf dem Plue)
- 3. Priorität - Variante 6: (Vorschlag BI Lintertstraße: Fahrradstraße in der Lintertstraße)

Die Variante 4 wird aus Sicht von _____ als einzige realistische Lösung zur Erreichung der **Projektziele** betrachtet. Die **Anlage I** benennt Optimierungsmöglichkeiten an Detailpunkten der aktuell vorliegenden Planung der Stadt aus der BürgerInnenbeteiligung.

Die Varianten 5 und 6 haben teilweise erhebliche Nachteile zur Erreichung der **Projektziele**, welche aus Sicht von _____ nur akzeptabel wären, falls die Variante 4 unter keinen Umständen umgesetzt werden kann. Die Nachteile der Varianten 5 und 6 werden in der **Anlage II** aufgeführt.

Für den zentralen Kritikpunkt an der Variante 4 (Parkplatzverluste) wird in der **Anlage III** eine Kompensation an anderer Stelle unterbreitet.



C: keine baulich geschützte Einfädelung des Radverkehrs auf Fahrbahn

- Radweg verläuft unmittelbar auf Fahrbahn. Wie soll Rechtsabbieger aus dem Fliederweg einbiegen ohne den Radweg zu blockieren?
- wie soll der von stadtauswärts kommende KFZ-Verkehr geführt werden, ohne RadfahrerInnen zu gefährden?

=> Lösung 5: anstatt einer baulich fraglichen Lösung an einer durch den Baumbestand vorhandenen Engstelle sollten die Lösungen 2 oder 3 weiterverfolgt werden

D: Konflikträchtige und unkomfortable Verkehrsführung an Bushaltestelle

- Gefährdung von unsicheren RadfahrerInnen durch aussteigende Fahrgäste
 - kein baulich gesicherter Ausstiegsbereich
 - steile Anrampung an Bushaltestelle, keine durchgängige rote Fahrbahnoberflächen für Radweg
- => Lösung 6, geänderte Flächenaufteilung für den 12,7 m breiten Straßenquerschnitt:
- Gehwegbreite im Abschnitt von Hausnummer 38 bis 42 im Bereich der Bushaltestelle = 2,2 m
 - Fahrbahnverengung im Abschnitt von Hausnummer 38 bis 42 im Bereich der Bushaltestelle = 6 m
 - sicherer, erhöhter Ausstiegsbereich an Bushaltestelle mit Verlängerung bis zur Ampel = 1,5 m
 - roter, ebenerdiger Radweg 3 m (ohne Anrampung) mit Zebrastreifen zum vorhandenen Wartehäuschen und signalisierter Querung an Ampel

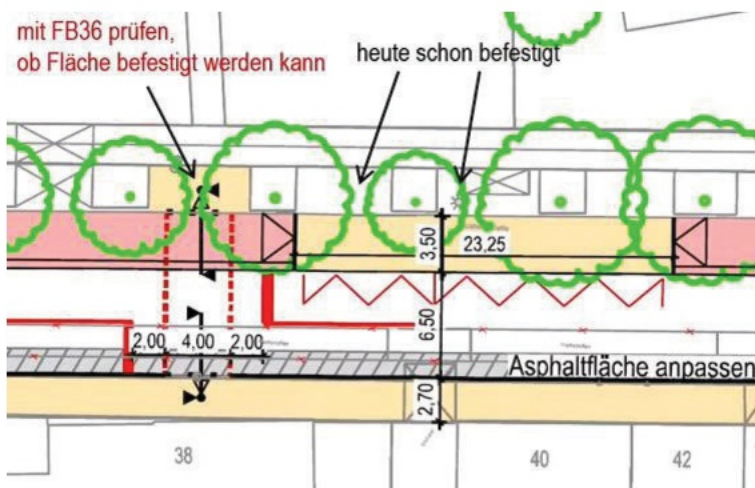


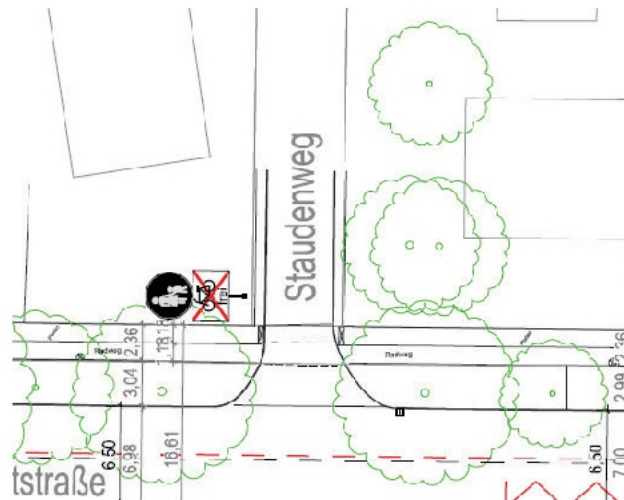
Abb. 1: Planausschnitt Bushaltestelle Staudenweg (Linie 16)



Abb. 2: Bushaltestelle mit sicherem Ausstieg

E: weitere Vorschläge zur Erreichung der Projektziele

- zur Reduzierung von potentiellen Konfliktstellen zwischen KFZ-Verkehr und Radverkehr, sollte der nur 4,4 m breite Staudenweg für den KFZ-Verkehr abgebunden werden, da die Sichtbeziehungen zum geplanten Zweirichtungsradsradweg aufgrund des Baumbestandes nochmal deutlich schlechter sind als bei den anderen einmündenden Straßen und eine Anbindung des Wohnviertels über die Straßen „Auf dem Plue“ und „Tulpenweg“ ausreichend und zumutbar ist.



Anlage III – Kompensation für Parkplatzverluste bei Variante 4

Bei Umsetzung der Variante 4 verbleiben laut Verwaltungsvorlage von den heute bestehenden 92 Kfz-Stellplätzen entlang der Lintertstraße noch 13-20 Plätze. Die durchschnittliche Auslastung dieser Stellflächen wird mit ca. 80 % angegeben, der Bedarf liegt somit bei rund 75 Stellplätzen. Der kurzfristige Wegfall dieser Plätze führt bei einigen Anwohner:innen zur Ablehnung der Variante 4. Der Vorschlag von FFBrand ermöglicht 23 Parkplätze zu erhalten und zusätzlich 11 im Straßenraum der Lintertstraße zu schaffen.

Das mittelfristige Ziel der Stadt Aachen ist, den Kfz-Verkehr und das Parken im öffentlichen Raum zu reduzieren. Damit dies aber gelingen kann, müssen die Menschen Zeit zur Anpassung des eigenen Mobilitätsverhalten bekommen. Auch die Stadt braucht Zeit, um alternative Angebote (ÖPNV, Carsharing, Radverkehrsnetz, Velocity-Stationen etc.) auszubauen. Darum regen wir zur Kompensation der entfallenden Parkplätze in der Lintertstraße die vorübergehende Einrichtung von aufgeschultertem Parken in zwei benachbarten Straßen (s. Nr. 1 und 3) für maximal fünf Jahre an.

An weiteren Stellen können in zumutbarer Entfernung von ca. 300 m (üblicher Haltestellenabstand des ÖPNV bei guter Anbindung) ohne großen Aufwand dauerhaft Parkplätze im öffentlichen Straßenraum eingerichtet werden (s. Nr. 4 bis 10 und 12) oder es existieren nicht ausgelastete Stellplätze (s. Nr. 2 und 11). Die aufgeführten Vorschläge übertreffen die Anzahl der bei Variante 4 wegfallenden Parkplätze deutlich. Die Verwaltung soll daher den tatsächlichen Parkplatzbedarf ermitteln, unsere Anregungen auf ihre Eignung und Machbarkeit hin überprüfen, um eigene Ideen ergänzen und eine Auswahl treffen, um die Reduzierung des Parkraumangebots angemessen zu kompensieren.

Gesamtübersicht

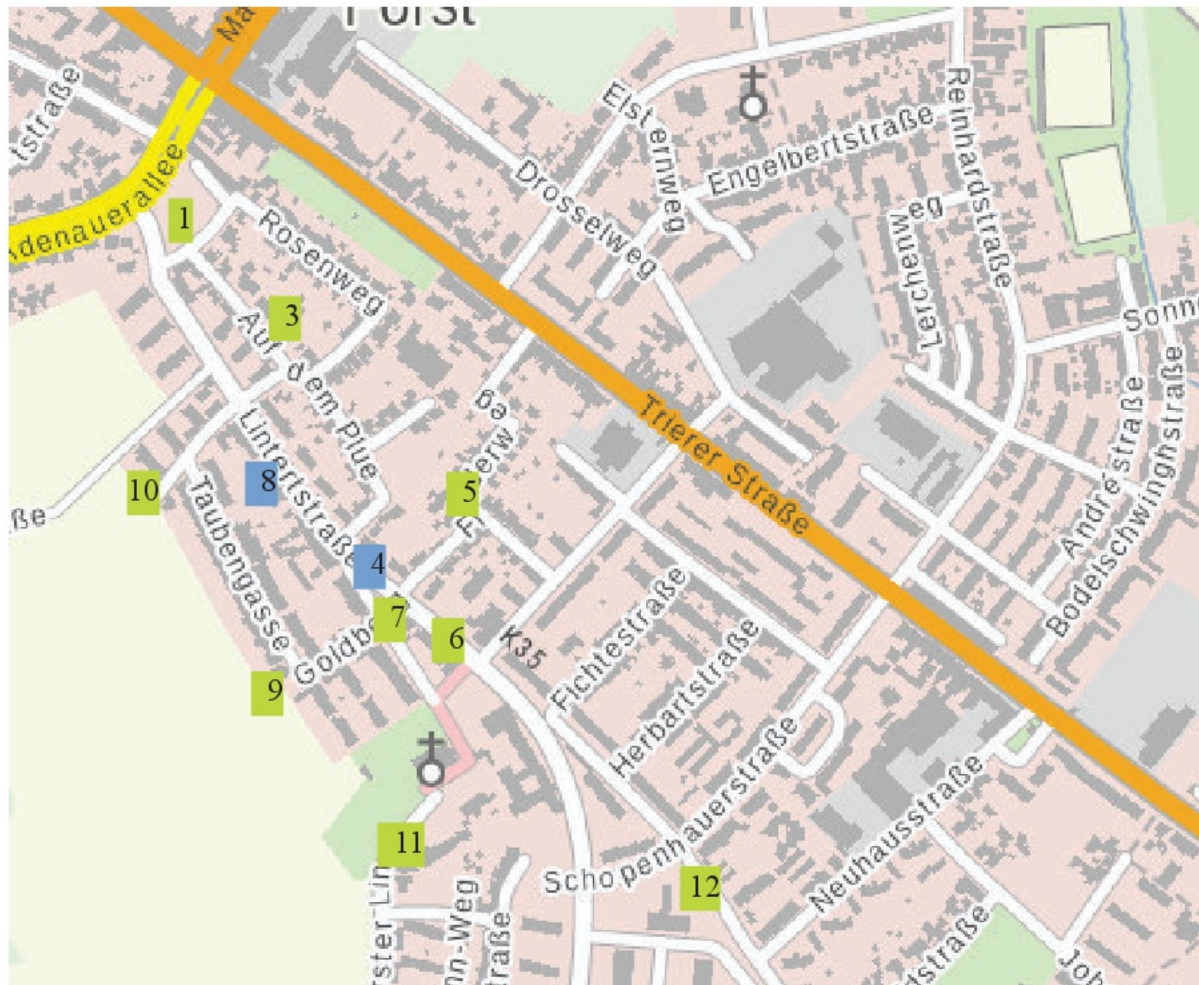


Abb. 1.1 Übersichtskarte mit Nr. der nachstehend beschriebenen Flächen (Kartenquelle: TIM Online 2.0)

Fläche	Eventuell mögliche Pkw-Abstellflächen (ungefähre Zahlen)
1 Tulpenweg	11 (temporär als Übergangslösung)
2 Tiefgarage	zu ermitteln
3 Rosenweg, Auf dem Plue, Staudenweg, Nelkenweg	30 (temporär als Übergangslösung)
4 Dreiecksplatz	zu ermitteln
5 Fliederweg	15
6 Entfall Abbiegespur Schönforststraße	11
7 Goldberg Nr. 1	2
8 Fahrbahnrandparken Lintertstraße	zu ermitteln
9 Sackgasse Goldberg	2
10 Sackgasse Buschmühle	3
11 Forster Linde	35 (bereits verfügbar)
12 Sittarder Straße	20
Summe	88 + 41 (temporär als Übergangslösung) + noch zu ermittelnde

Fläche 1: Tulpenweg



Abb. 1.2 Nördlicher Gehweg Tulpenweg (Kartenquelle: TIM Online 2.0)



Abb. 1.3 Vorschlag zur Anordnung temporärer Parkflächen

Im Tulpenweg befindet sich auf der nördlichen Seite ein 2 m breiter Gehweg. Dieser ist baulich in einem schlechten Zustand. Er erschließt keine Wohneinheiten, sondern verbindet lediglich die Häuser Rosenweg 1-9 im Norden mit der Lintertstraße. Auf der gegenüberliegenden Seite ist ein ebenfalls 2 m breiter Fußweg, welcher in einem besseren baulichen Zustand ist.

Hier könnten ca. 11 Parkplätze entstehen. Aufgrund des Stadtratsbeschlusses zu aufgeschultertem Parken sollte dies nur als Übergangslösung in Betracht gezogen werden.

Anzahl der möglichen zusätzlichen temporären Stellplätze	ca. 11
--	--------

Fläche 2: Tiefgarage der Häuser Lintertstraße 4-14

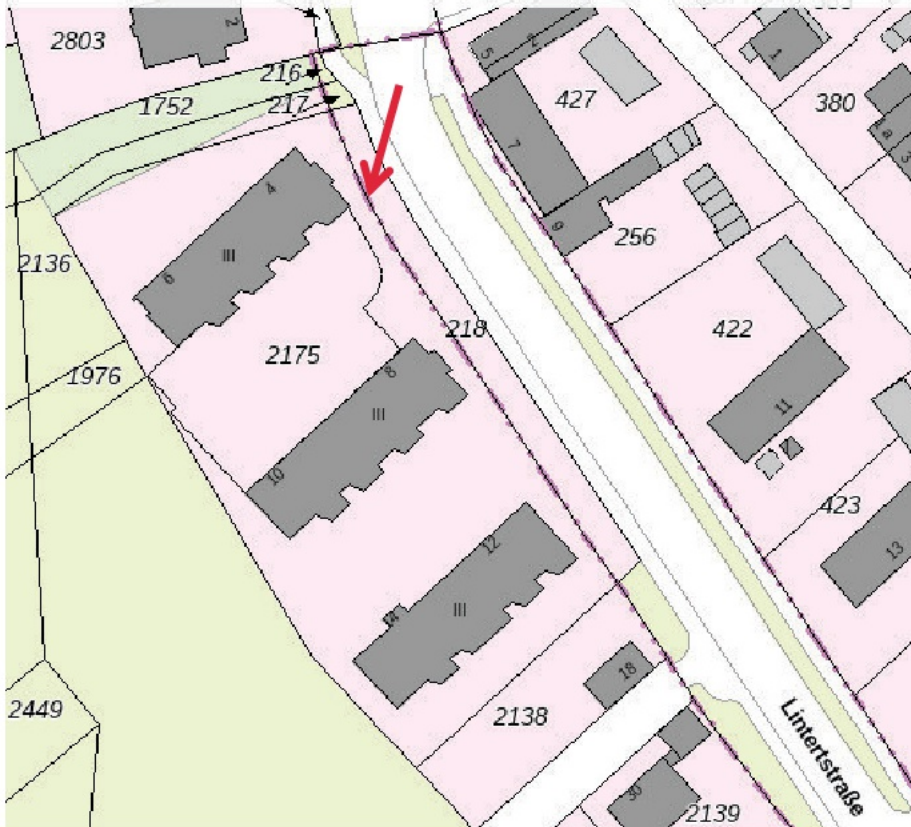


Abb. 1.4 Position der Tiefgaragenzufahrt (Kartenquelle: TIM Online 2.0)



Abb. 1.5 Zufahrt zur Tiefgarage

Wie viele Stellplätze in der Tiefgarage vorhanden sind und ob hier Kapazitäten vorhanden sind, müsste mit dem Eigentümer der Gebäude Lintertstraße 4-14 geklärt werden.

Anzahl der möglichen zusätzlichen temporären Stellplätze	zu ermitteln
--	--------------

Fläche 3: Auf dem Plue, Rosenweg, Staudenweg, Nelkenweg

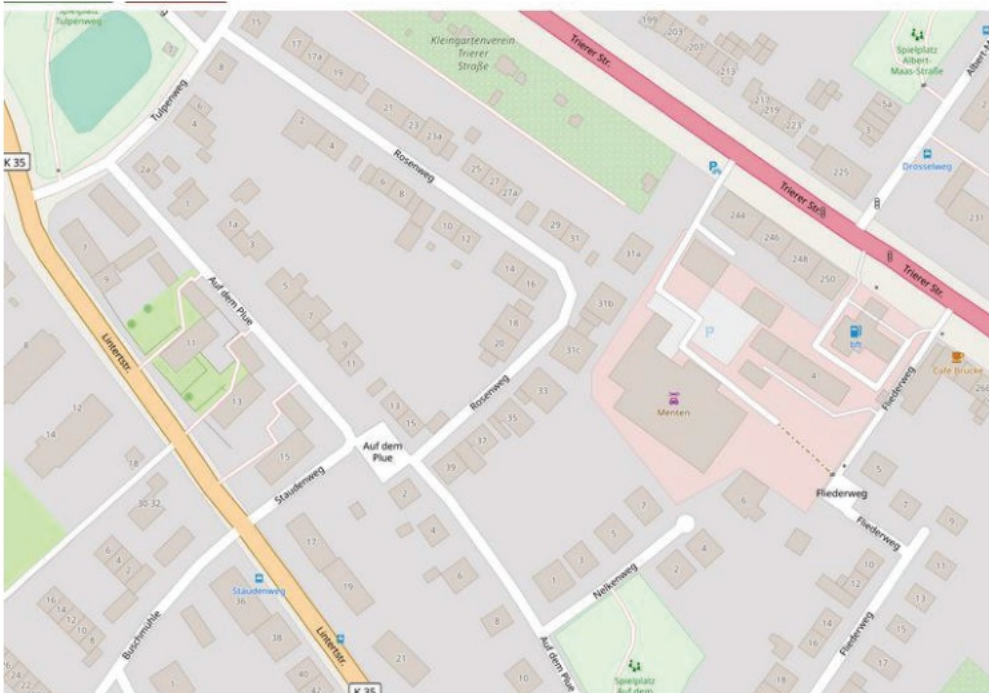


Abb. 1.6 Auf dem Plue, Rosenweg, Staudenweg, Nelkenweg (Quelle: OpenStreetMap)



Abb. 1.7 Aufgeschultertes Parken auf dem unbenutzbar schmalen Gehweg Auf dem Plue

Die Gehwege in den Straßen Auf dem Plue, Rosenweg, Staudenweg und Nelkenweg sind beidseitig nur 0,50 m breit, in der Regel nutzen Fußgänger deshalb stattdessen die Fahrbahn. Zugleich sind die Fahrbahnen mit ca. 4,50 m so schmal, dass Pkws nicht legal am Fahrbahnrand geparkt werden können.

Schon heute parken einige Anwohner:innen ihre Autos aufgeschultert auf dem Gehweg. Dadurch verbleiben

3,05 m Fahrbahnbreite, so dass Lkws problemlos passieren können. Das aufgeschulterte Parken ist momentan ordnungswidrig, behindert aber niemanden, weil die schmalen Gehwege ohnehin unbenutzbar sind. In der Verwaltungsvorlage vom Januar 2021 (FB 61/1499/WP17-1) wird zu diesem Gebiet gesagt: „Zurzeit wird geprüft, ob an bestimmten Stellen aufgeschultertes Parken eingerichtet werden kann.“

Unsere Vorabprüfung anhand von Luftbildern und Ortsbesichtigungen ergab, dass bei einer Legalisierung des aufgeschulterten Parkens in den vier Straßen ca. 30 Pkws in diesen vier Straßen Platz finden würden (nicht mitgezählt wurden Flächen gegenüber von Grundstückszufahrten sowie in Kurven- und Einmündungsbereichen).

Aufgrund des Stadtratsbeschlusses zu aufgeschultertem Parken ist dies nur als Übergangslösung anzusehen. Auf längere Sicht (z. B. Stadtteilerweiterung Aachen-Forst) sollte mit den Anwohner:innen besprochen werden, ob ein niveaugleicher Ausbau als verkehrsberuhigter Bereich gewünscht ist und wie viele Parkflächen dann markiert werden sollten.

Anzahl der möglichen Stellplätze, abzüglich momentaner ordnungswidriger Nutzung	ca. 30
---	--------

Fläche 4: Dreiecksplatz Kirchstraße

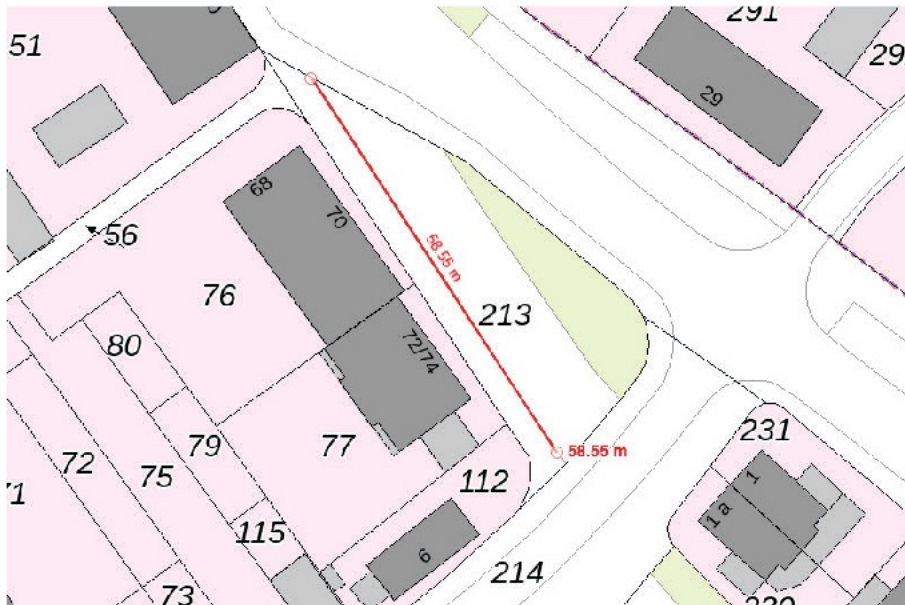


Abb. 1.8 Dreiecksplatz Kirchstraße (Quelle: TIM Online 2.0)



Abb. 1.9 Dreiecksplatz Kirchstraße

Die Parksituation am Dreiecksplatz Kirchstraße (Parzelle 213) ist heute vergleichsweise unstrukturiert. Durch Neusortierung der Fläche könnten hier ggf. einige zusätzliche Kfz-Abstellflächen hinzugewonnen werden. Dies sollte natürlich nicht zu Lasten der vorhandenen Bäume gehen.

Anzahl der möglichen zusätzlichen Stellplätze

zu ermitteln

Fläche 5: Fliederweg



Abb. 1.10 Fliederweg (Quelle: TIM Online 2.0)

Die heute vorhandene Straßenbreite erlaubt es, Pkws am Fahrbahnrand abzustellen und dabei die notwendigen 3,05 m Restbreite zu belassen, so dass Lkws (z. B. Müllabfuhr, Feuerwehr) problemlos vorbeifahren können. Flächen gegenüber von Grundstückszufahrten nicht mitgerechnet, gibt es Platz für ca. 30 Autos, wovon ca. 15 heute schon genutzt werden. Davon gilt für ca. 8 Plätze an einem Tag der Woche tagsüber ein Halteverbot, um Kurvenfahrten der Müllabfuhr zu erleichtern.

Diese vorhandenen Plätze sind sowohl tags- als auch nachtsüber zu weniger als 50 % belegt, so dass ca. 15 Pkws, die bisher an der Linterstraße parken, zukünftig im Fliederweg Platz finden könnten.

Anzahl der heute ungenutzten Stellplätze	ca. 15
--	--------

Fläche 6: Wegfall Linksabbiegerspur Schönforststraße



Abb. 1.11 Linksabbiegerspur von der Lintert- in die Schönforststraße (Kartenquelle: TIM Online 2.0)



Abb. 1.12 Skizzierte Anordnung der Stellplätze (Quelle: Variantenvorschlag fahrradfreundliches Brand)

Die Linksabbiegerspur in die Schönforststraße wird heute relativ wenig genutzt. Durch den Wegfall könnten am rechten Fahrbahnrand Kfz-Abstellflächen markiert werden. So könnten ca. 11 Längsparkplätze entstehen.

Anzahl der möglichen zusätzlichen Stellplätze	ca. 11
---	--------

Fläche 7: Goldberg 1/1a



Abb. 1.13 Gehweg vor Goldberg 1/1a (Kartenquelle: TIM Online 2.0)



Abb. 1.14 Skizzierte Anordnung der temporären Stellplätze

Vor den Häusern Goldberg 1 und 1a ist der Gehweg sehr breit, so dass Platz für zwei aufgeschulterte Parkflächen möglich ist.

Aufgrund des Stadtratsbeschlusses zu aufgeschultertem Parken sollte dies nur als Übergangslösung in Betracht gezogen werden.

Anzahl der möglichen zusätzlichen temporären Stellplätze	ca. 2
--	-------

Fläche 8: Fahrbahnrandparken Lintertstraße

Es gibt weiterhin einen Bedarf, unmittelbar vor den Häusern der Lintertstraße zu halten und zu parken, z. B. um schwere oder sperrige Gegenstände auszuladen, für Liefer- und Pflegedienste.

Folgt man der Lintertstraße stadtauswärts, kommt man an der K35 am Ortseingang Oberforstbach zu einer Fahrbahneinengung, an der auch das Fahrbahnrandparken möglich ist. Dies wirkt verkehrsberuhigend, ohne den Busverkehr oder andere Fahrzeuge wesentlich zu behindern. Gleiches gilt für die K35 in der Ortsdurchfahrt Schleckheim. Auch an der Pascalstraße in Oberforstbach ist das Fahrbahnrandparken erlaubt, obwohl an dieser Hauptverkehrsstraße der Kategorie III mehr Busse und Lkws fahren als an der Lintertstraße.

Die Verwaltung sollte prüfen, ob eine solche Regelung auch auf der stadtauswärtigen Fahrspur der Lintertstraße umgesetzt werden kann, ohne den Kfz-Verkehr – insbesondere den Linienverkehr – stark zu behindern. Es sollte ermittelt werden, wie viele Plätze angeboten werden können und unter welchen Bedingungen (Halten, Ladezone, Parken außerhalb der Hauptverkehrszeit oder dauerhaftes Parken) dies möglich ist.

Anzahl der möglichen zusätzlichen Stellplätze

zu ermitteln

Flächen 9 & 10: Sackgassen Goldberg und Buschmühle



Abb. 1.15 Sackgassen Goldberg (links) und Buschmühle (rechts) (Quelle: TIM Online 2.0)



Abb. 1.16 Sackgassen Goldberg (links) und Buschmühle (rechts)

Die Sackgasse der Straße Goldberg ist rund 12 m lang. Ggf. könnte hier auf der Seite zu Haus Nr. 50 Schrägparken zugelassen werden. Dies könnte ggf. zu 2 weiteren Parkplätzen führen.

An der Sackgasse der Straße Buschmühle ist Fahrbahnrandparken heute auf einer Länge von ca. 15 m möglich. Wenn hier zukünftig stattdessen Schrägparken möglich wäre, könnten hier ggf. 3 weitere Parkplätze hergestellt werden.

Anzahl der möglichen zusätzlichen temporären Stellplätze	ca. 5
--	-------

Fläche 11: Forster Linde



Abb. 1.17 Forster Linde zwischen Kirche und Ambrosiusstraße (Quelle: TIM Online 2.0)



Abb. 1.18 Parkbucht (links) und Randstreifen (rechts) an der Forster Linde

Am Ende des Sackgassenabschnitts der Forster Linde befinden sich eine Parkbucht sowie ein Randstreifen, die i. d. R. nur schwach ausgelastet sind. Abends und nachts sind die Flächen nur minimal genutzt. Lediglich bei Gottesdiensten sowie Veranstaltungen in Schule, Kita oder Jugendheim gibt es einen höheren Bedarf.

Zwischen Kirchplatz und Ambrosiusstraße ist auf der Parkbucht, dem Randstreifen und dem östlichen Fahrbahnrand Platz für ca. 35 Pkws. Nicht mitgerechnet sind die Parkplätze der Kita und des Pfarrbüros. Über eine Parkscheibenregelung ließe sich sicherstellen, dass tagsüber weiterhin ausreichend viele Parkplätze für Besucher der Schule und der kirchlichen Einrichtungen zur Verfügung stehen.

Zwar ist die Forster Linde erst weiter stadtauswärts an die Lintertstraße angeschlossen. Der Fußweg zur Lintertstraße ist aber über den Kirchplatz vergleichsweise kurz. Von der Lintertstraße 74 zur Parkbucht sind es ca. 250 m Fußweg, bis zur Ambrosiusstraße 370 m. Im weiteren Verlauf der Forster Linde finden sich heute Dutzende weitere Parkmöglichkeiten.

Anzahl der heute zur Verfügung stehenden Stellplätze

ca. 35 (weitere mit längerem Fußweg)

Fläche 12: Sittarder Straße zwischen Schopenhauer- und Neuhausstraße

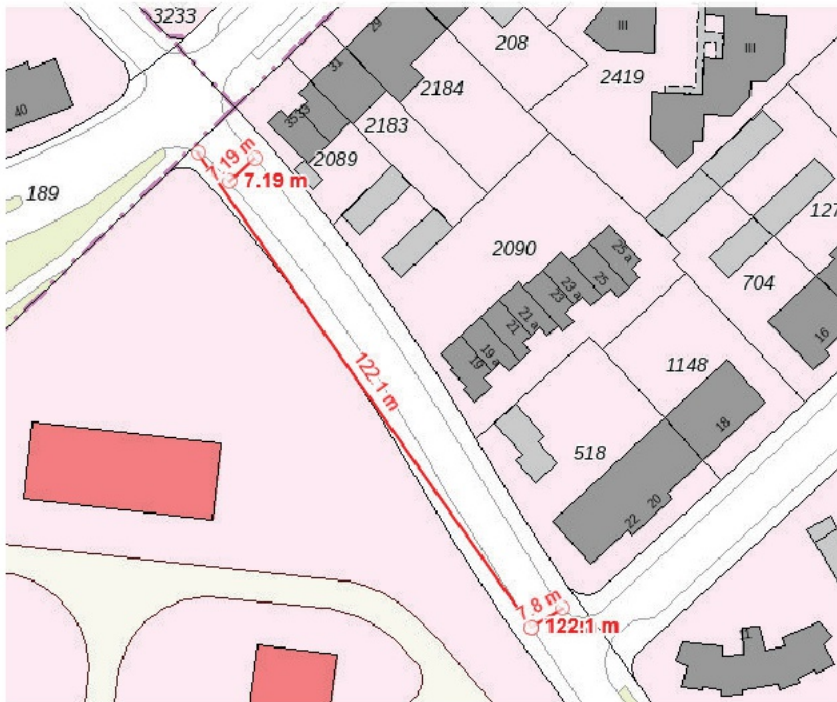


Abb. 1.19 Südlicher Gehweg der Sittarder Straße (Quelle: TIM Online 2.0)



Abb. 1.20 Sittarder Straße, Blick stadtauswärts

Der Abschnitt Sittarder Straße zwischen Schopenhauerstraße und Neuhausstraße ist rund 120 m lang und 7-7,8 m breit. Hinzu kommt auf der südlichen Seite eine rund 4 m breiter Bürgersteig. Der Anfang der Straße ist rund 280 m von der Lichtsignalanlage der Linterstraße entfernt und kann somit noch zum mittelbaren Umfeld der Linterstraße gerechnet werden.

Es könnte geprüft werden, ob auf der stadtauswärtigen Seite aufgeschultertes Parken möglich ist. Da es einen Beschluss des Stadtrats gibt, aufgeschultertes Parken nicht mehr dauerhaft umzusetzen, sollte dies nur als zeitlich begrenzte Übergangslösung in Betracht gezogen werden. Es würden rund 20 Pkw-Abstellplätze entstehen.

Anzahl der möglichen zusätzlichen temporären Stellplätze	ca. 20
--	--------

Von:
An:
Datum: 10.05.2021 20:45
Betreff: Bürgerbeteiligung Lintertstraße RVR Brand

Sehr geehrte Damen und Herren,

aus meiner Sicht ist die Variante 4 (Zweirichtungsradweg stadteinwärts rechts) die einzige Möglichkeit, um die angestrebten Ziele des Konzeptes für ein flächiges Rad-Vorrang-Routen-Netz in der Stadt Aachen zu erreichen.

Für die weitere Diskussion - insbesondere mit der BI Lintertstraße - möchte ich die Stadtverwaltung bitten, folgende Punkte für die folgenden politischen Beratungen vorzubereiten, um hier fachlich qualifiziert antworten zu können:

- Vorwurf BI 1: Der Lärm in den Häusern nimmt zu, wenn die Fahrbahn um 2 m an die Gebäude heranrückt, da die Längsstellplätze entlang der südwestlichen Seite durch die Einrichtung der Variante 4 entfallen. Eine relevante Lärmreduktion tritt erst bei deutlich größeren Abständen bei freier Schallausbreitung auf. Parkende KFZ stellen keine Lärmreduktion dar.
- Vorwurf BI 2: Auf der Straße wird in einem besonderen Maße gerast. Ich habe die Tage gesehen, dass die Stadt an der Straße ein Geschwindigkeitsdisplay aufgehängt hat. Über eine Auswertung des Messprotokolls würde ich mich freuen. Der KFZ-Verkehr (Gesamtmenge) wie auch die Geschwindigkeitsübertretungen haben nichts mit der Einrichtung der RVR zu tun und hier sollte strikt zwischen dem Vorhaben und Problemen im Allgemeinen, welche auf anderer Ebene zu lösen sind, getrennt werden.
- Vorwurf BI 3: Parkplatzverluste durch die Variante 4. Im Umfeld ist ausreichend Parkraum vorhanden oder kann mit geringem Aufwand eingerichtet werden. Hierzu sollte eine Lösung für die politische Beratung vorbereitet werden.

buergerinfo-rvr - Zwei Autospuren für die Lintertstraße (gegen die Einbahnstraße oder die Fahrradstraße)

Von:

An:

Datum: 10.05.2021 20:50

Betreff: Zwei Autospuren für die Lintertstraße (gegen die Einbahnstraße oder die Fahrradstraße)

Liebes Stadtplaner Team, sehr geehrte

ich bin dafür, dass weiter Autos in beide Richtungen auf der Lintertstraße fahren dürfen, gerne mit Tempo 30 und einem breiten (geschütztem) Fahrradweg. Genau wie von Ihnen, der Verwaltung favorisiert.

Bei einer Einbahnstraße oder einer Fahrradstraße müssen die Autos ca. 800 m Umwege über die Querstraßen (Schopenhauerstraße und Schönforststraße) nehmen und es würde dadurch mehr Verkehr entstehen statt weniger. Das kann doch nicht Sinn der Sache sein.

Mit freundlichen Grüßen

buergerinfo-rvr - Stellungnahme Lintertstraße/Schopenhauerstraße

Von:

An:

Datum: 10.05.2021 21:00

Betreff: Stellungnahme Lintertstraße/Schopenhauerstraße

CC:

Guten Tag, liebes Straßenplanungsteam,

als Anwohnerin auf der Schopenhauerstraße möchte ich mich an der Diskussion zu den Veränderungen rund um die Radvorrangroute Lintertstraße beteiligen, haben sie doch auch möglicherweise Auswirkungen auf die Schopenhauerstraße.

Grundsätzlich begrüße ich die Bemühungen der Stadt um mehr Fahrradfreundlichkeit und finde die grundsätzlichen Gedanken sehr gut. Auch die Idee, eine schnelle Verbindung aus den Außenbezirken in die Innenstadt herzustellen, halte ich für sehr sinnvoll.

Zu unserem Hintergrund:

Als fünfköpfige Familie wohnen wir seit etwas mehr als 2 Jahren in der Schopenhauerstraße. Wir haben uns für diese Wohnlage unter anderem auch entschieden, weil es eine Gegend im Umbruch ist, die sich zunehmend familienfreundlicher gestaltet. Erwartet hätten wir, dass es bald eine Initiative gibt, die die Schopenhauerstraße auch in eine 30er Zone umwandeln könnte. Es handelt sich hier ja um eine reine Wohngegend, in die immer mehr auch junge Familien ziehen - nicht zuletzt die Familien aus dem Patchworkhaus und auch wir.

Die Nachricht, dass nun die Lintertstraße für den motorisierten Verkehr stadteinwärts gesperrt werden könnte und der gesamte Durchgangsverkehr, kommend aus Oberforstbach, nun über die Schopenhauerstraße umgeleitet werden könnte, versetzt uns in eine gewisse Aufregung. Aus unserer Sicht sprechen mehrere Argumente gegen die Idee, die Lintertstraße in eine Einbahnstraße zu verwandeln, die alle mit der Veränderung der Fahrtwege zusammenhängen. Im Folgenden möchte ich diese Punkte auflisten:

a) Rückstau

Der Durchgangsverkehr durch die Lintertstraße ist als Nebenroute zur Trierer Straße aus unserer Sicht sehr hoch. Würde dieser Verkehr entweder über die Schopenhauerstraße oder die Schönforststraße umgeleitet, ergäbe sich hier ein gravierender Rückstau - zumal anzunehmen ist, dass die Fahrzeuge, die in die Innenstadt wollen, links auf die Trierer Straße abbiegen müssten. Aktuell liegt der Durchsatz hier bei ca. 3 Fahrzeugen pro Grünphase für Linksabbiegende.

b) Weitere Wege - mehr CO2 und Feinstaubbelastung

Durch den Rückstau befürchten wir erhöhte Feinstaubwerte in unserem Wohnviertel und einen insgesamt erhöhten CO2-Ausstoß durch längere Fahrtzeiten der PKW, die einen Umweg und längere Zeiten in Kauf nehmen müssten. Dies gilt es absolut zu vermeiden!

c) Erhöhte Aggressivität

Immer wieder müssen wir feststellen, dass ein Konflikt zwischen PKW und Fahrradfahrenden entsteht, wenn erstere den Eindruck haben, sie müssten die "Kosten" tragen für eine fahradfreundliche Stadt. In gewissem Maße ist nachvollziehbar, dass der motorisierte Verkehr

Platz abgeben muss. Aber hier bitten wir auch im Eigeninteresse - wir fahren die meisten Alltagsstrecken zur Arbeit, Kita und Schule mit dem Rad - um Augenmaß, um den Bogen nicht zu überspannen.

Aus unserer Sicht kommen zwei Alternativen ins Spiel:

1.) Ausbau des Radweges an der Trierer Straße

Wir nutzen für den Alltag den Radweg an der Trierer Straße. Sicher, er ist nicht sonderlich idyllisch, dafür aber breit und gut einsehbar und damit auch geeignet für Familien mit Kindern (alle Nachbarsfamilien nutzen ebenfalls diesen Weg, weil die Lintertstraße mit den ganzen Einmündungen und der großen Steigung für Kinder nicht beherrschbar ist.)

2.) Geschützter Radweg auf der Lintertstraße (inkl. Verkehrsberuhigung mit Tempo 30 in der Lintertstraße wie in der Schopenhauerstraße (Schönforststraße ist schon beruhigt)

Eine sichere und schnelle Verbindung liegt den Menschen besonders am Herzen, die sich für die Radvorrangroute einsetzen. Unserer Ansicht nach kann diese Route durch eine geschützte, vorzugsweise stadteinwärts führende, Fahrradspur gut erreicht werden - wie von der Verwaltung auch empfohlen. Perfekt wäre es unserer Ansicht nach auch, wenn die Lintertstraße und die Schopenhauerstraße als 30er Zonen ausgewiesen werden könnten.

Und abschließend noch ein Wort zum Verfahren: Viele von den Nachbar*innen, mit denen ich gesprochen habe, haben große Sorge überhört zu werden durch die, sicher berechtigten, Forderungen der Initiative Lintertstraße, weil wir (noch) nicht organisiert sind. Ich bitte daher, die vielen Rückmeldungen von Anwohner*innen aus der Schopenhauerstraße genauso ernst zu nehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Von:
An:
Datum: 10.05.2021 21:32
Betreff: Bürgerbeteiligung Radvorrangroute Lintertrasse

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ich möchte mich an dieser Stelle für die digitalen Bürgerbeteiligung beim o.g. Planvorhaben bedanken.

Ich bin als Branderin sehr an der Radvorrangroute interessiert, die im Vergleich zu Vennbahn einen komfortablen und vor allem schnelleren Weg in die Innenstadt in Aussicht stellt. Mir ist es wichtig, dass sie so gestaltet wird, dass sie sowohl für Kinder und Senioren, als auch für den flotteren Berufspendler eine wirkliche Alternative zur Fahrt mit dem Auto wird. Das erfordert eine durchgängige klare Streckenführung und aufgrund der Abschüssigkeit eine klare Trennung vom Fussgängerverkehr.

Sicherlich ist es bedauerlich, wenn dafür Parkplätze für Anwohner direkt vor der Haustür wegfallen. Aber vielleicht gibt es Möglichkeiten fussläufige Parkalternativen zu schaffen. Eine Radvorrangroute muss diesen Namen verdienen. Zu viele Kompromisse führen das Projekt ad absurdum. Ich würde mir daher die Alternative 4 wünschen.

Mit freundlichen Grüßen

buengerinfo-rvr - Bürger*innenbeteiligung Lintertstraße

Von:

An:

Datum: 11.05.2021 00:50

Betreff: Bürger*innenbeteiligung Lintertstraße

Sehr geehrte
sehr geehrte Damen und Herren,

wie in der Onlineveranstaltung schon gesagt, bitte ich darum, für die RVR Brand eine komfortable, sichere und attraktive Verbindung auf Grundlage von Variante 4 zu schaffen.

Ergänzend zur Stellungnahme der Projektwerkstatt "Fahrradfreundliches Brand"
<http://www.kryger.de/ffBrand/media/ffbrand-stellungnahme-lintertstrasse-210510.pdf>
möchte ich darum bitten, rechtzeitig vor der nächsten politischen Behandlung zu klären:

1. Wie hoch ist die Auslastung des öffentlichen Parkraums in den Straßen, die in fußläufiger Entfernung liegen, insbes. Schönforststraße und Fliederweg?
2. Sind vorhandene Flächen klar und rechtssicher als Parkplätze markiert/beschildert?
 - z. B. anders gepflasterter Bereich am Gehweg vor dem Bioladen Schönforststraße 76: das könnten 6 Parkplätze sein, könnte aber auch zu Strafzetteln für Gehwegparken führen
 - z. B. gegenüber des Bioladens: Schrägparker noch markiert, obwohl Fahrradbügel auf den Flächen installiert wurden. Ist aufgeschultertes Längsparken dort erlaubt?
3. Wie viel Fahrbahnrandhalten/-parken auf der stadtauswärtigen Fahrbahn der Lintertstraße ist zu welchen Tageszeiten möglich?
4. Ist Tempo 30 vor der Kita Mirabilis, Lintertstraße 33 nicht doch möglich?
5. Wie hoch wären die Mehrkosten, um mittels Wurzelbrücken oder Handausschachtungen den auf dem Hochbordradweg geführten Teil des Beidrichtungsradwegs in einer Breite von 3,50 m auszuführen?
 - Wie hoch wären die Mehrkosten, um mit diesen Mitteln die Hochbordführung Richtung Einmündung Auf dem Plue zu verlängern, und wie viele Parkplätze könnten dadurch erhalten bleiben?

buengerinfo-rvr - Linterststr.

Von:

An:

Datum: 11.05.2021 12:05

Betreff: Linterststr.

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich halte die Variante 4 für die beste Variante.

Von:
An:
Datum: 11.05.2021 20:01
Betreff: Lintertstraße - Stellungnahme Bürger:innenbeteiligung

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich möchte Ihnen gerne mitteilen, dass die vorgeschlagenen Varianten 1-2 nicht geeignet sind, aufgrund der unzureichenden Sicherheit für Fahrradfahrer:innen. Da in Variante 3 zudem alle Bäume gefällt werden sollen (und zudem massiv Parkplätze wegfallen) möchte ich mich klar für Variante 4 aussprechen.

Bei der Abwägung Variante 3 gegen 4 ist der Verlust aller Bestandsbäume gegenüber einer zusätzlichen Straßenquerung ein vertretbarer Kompromiss gegenüber dem optimalen Rad-Ausbaustandard von Protected Bike Lanes.

Mit freundlichen Grüßen

buengerinfo-rvr - Lintertstraße

Von:

An:

Datum: 11.05.2021 21:50

Betreff: Lintertstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ich stimme für die Variante 4.

Mit freundlichen Grüßen

buengerinfo-rvr - Verlauf Radvorrangroute Lintertstraße

Von:

An:

Datum: 11.05.2021 21:55

Betreff: Verlauf Radvorrangroute Lintertstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach Betrachtung der Vor- und Nachteile der verschiedenen Varianten empfehle ich die Umsetzung der **Variante 4**.

Ich bin dort häufig mit dem Fahrrad unterwegs und verspreche mir davon eine signifikante Verbesserung der Sicherheit und des Fahrkomforts.

Mit freundlichen Grüßen

buergerinfo-rvr - Wtrlt: Stellungnahme zur Rad-Vorrang-Route Brand Abschnitt Linterstraße

Von:

An:

Datum: 12.05.2021 07:56

Betreff: Wtrlt: Stellungnahme zur Rad-Vorrang-Route Brand Abschnitt Linterstraße

25 >>>

sehr geehrte Damen und Herrn,
 bzgl. der Planung der RR Brand, Abschnitt Linterstraße möchte ich ausführen, dass ich die Variante 4 bevorzuge, zur Not jedoch auch die Variante 5 als Alternative sehe, sofern eine ordentliche Anbindung an die Altstraße mitgeplant werden kann.

Abzulehnen ist aus meiner Sicht die von Herr vorgeschlagene Variante "Taubengasse" da sie zu weite Umwege bedeuten würde und zudem der Anschluss an die Altstraße noch problematische wird.

Da die BI Linterstraße u.a. auch die Themen Lärm und hohes Verkehrsaufkommen in Kombination mit der RVR aufgeworfen haben, möchte ich noch ergänzende Vorschläge aufführen, die diese Punkte mit geringen Maßnahmen etwas verbessern können, auch unabhängig von der Variante 4 / 5 der RVR.

Um der heute schon hohen Lärmentwicklung und der genannten häufige Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeiten entgegenzuwirken sind folgende Maßnahmen sinnvoll:

- Begrenzung der Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h vor Kita und Altenheim
- Errichtung eines Zebrastreifens im Bereich Bushaltestelle
- Die Vorschläge für temporäre! Ersatzparkplätze sind in der Anlage III der Stellungnahme der verschickt hat.
- gesonderte Rechtsabbiegerspur von der Adenauerallee in die Linterstraße zurückbauen und den Rechtsabbiegerverkehr normal über die Ampel abwickeln
- Beschilderung an der Adenauerallee für die übergeordnete Verkehrsführung ändern, so dass die Fahrzeuge Richtung Eifel tendenziell zur Triererstraße geführt werden
- Blitze und Geschwindigkeitsanzeige in beiden Fahrtrichtungen
- abschnittsweises Fahrbahnrandparken zulassen

Mit freundlichen Grüßen

Von:
An:
Datum: 18.05.2021 21:52
Betreff: Bürgerdialog Lintertstraße

Liebe Leute,

am 10.4.21 habe ich mich bereits zum Thema Lintertstraße geäußert. Seit Bestehen dieser Straße benutze ich sie regelmäßig mit dem Fahrrad auf dem Weg ins Stadtzentrum. Die Lintertstraße hat beiderseits Fuß- und Radweg, der breit genug ist, um ihn zu benutzen. Verbesserungen sind jedoch unbedingt auszuführen: Gut sichtbare Kennzeichnung als Fahrradweg an allen Nebenstraßeneinmündungen (können wir da nicht von den Niederländern lernen?), Beleuchtung auf der stadteinwärts führenden Seite. Beidrichtungsrادweg und stadtauswärts führende Einbahnstraße sind kompletter Unfug, der immense Kosten verursachen würde. Wichtiger wäre es, dafür zu sorgen, dass die Übergänge über Verkehrsstraßen sicher werden, z.B. Adenauerallee. Wie soll der Übergang von der Sittarderstraße über die Schönforststraße gestaltet werden? Die natürliche Fortsetzung führt von der Ampel an der Schönforststraße unmittelbar auf den bereits bestehenden Radweg. In Richtung Brand ist lediglich für das kurze Stück ab Kirchstraße bis zur Ampel Schönforststraße ein besserer Radweg auszubauen.

Ein Vergleich mit Münster, Hamm oder Maastricht verbietet sich allein schon wegen der Topografie, zum anderen wegen der Tradition.

Eine Idee unabhängig von der RVR: Der Grauenhofer Weg bis Driescher Hof ist zu gefährlich für Fahrräder, Fußgänger, Kinderwagen, Rollstühle etc, praktisch nicht zu empfehlen. Könnte nicht der Privatweg neben der Körnerkaserne genutzt werden? Allerdings fehlt ein kurzes Stück durch die Wiesen zur Arlingtonstraße und Königsbergerstraße.

Für die Lintertstraße hoffe ich auf die unkomplizierte und kostengünstige Lösung wie geschrieben.

19.03.21 15.44 Uhr >>>

aus dem Kreise unserer Aachener Mitglieder erreichen uns in letzter Zeit vermehrt Bedenken über die Umgestaltung (zentraler) Zufahrtsstraßen in Richtung Aachen Stadtmitte. Konkret erreichten uns bisher Anliegen aus der Lütticher Straße und von der Lintertstraße. Hinter beiden Anliegen stehen bereits gebündelte Interessen mehrerer Mitglieder, die Anwohner der jeweiligen Straße sind. Sicherlich wissen Sie auch, dass es Bürgerinitiativen gibt, die sich für den Erhalt der öffentlichen Parkplätze einsetzen, oder zumindest eine weniger stark ausgeprägte Wegnahme dieser einsetzen.

Wir bitten zu berücksichtigen, dass allein das Entfernen von Parkplätzen und Verweis auf die neuen Möglichkeiten des Radverkehrs nicht ausreichen, um die Anwohner „mitzunehmen“. Die Alternativen der persönlichen Mobilität müssen sehr deutlich und gut verständlich formuliert werden. In Gesprächen/ Telefonaten wird nicht der Eindruck erweckt, als würden die Mitglieder bzw. Anwohner über eventuelle Vorteile der geplanten Maßnahmen hinreichend oder überzeugend informiert werden. Die Maßnahmen werden als unverhältnismäßige Einschränkungen wahrgenommen, da zwar Parkraum entfernt, aber keine Verkehrsverringerung bzw. anderweitige Vorteile in Aussicht gestellt werden.

Aus der Lütticher Straße wurde uns zugetragen, dass der vorhandene Querschnitt zwischen Amsterdamer Ring und An der Schanz bei über 20m liegt. Aktuell gibt es dort Abschnitte mit beidseitigem Parken in Senkrechtaufstellung. Aus unserer Sicht sollte mit dem vorhandenen Querschnitt zumindest ein teilweiser Erhalt dieser Parkmöglichkeiten realisierbar sein können.

Aus der Lintertstraße wurde uns zugetragen, dass dort etwa 70 Parkplätze ab Adenauerallee stadtauswärts im Zuge der Umgestaltung entfernt werden sollen. Neben den damit verbundenen Einschränkungen der Anwohner und Weitergabe des Parksuchverkehrs in anliegende Straßen stellt sich uns die Frage, warum -laut Schilderung der Mitglieder- die Gehwegflächen verringert werden sollen. Es wurde darauf hingewiesen, dass mit mehreren Einrichtungen (KITas, Seniorenheim, etc.) genug Gründe vorliegen, um zunächst eine Temporeduktion im besagten Abschnitt herbeizuführen. Aus Sicht der Anwohner ist es ein Rückschritt in Sachen Verkehrssicherheit, dass die Fahrzeuge weiterhin mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50km/h näher an die zu Fuß Gehenden heranrücken (durch Parkstreifenwegfall stadtauswärts). Es ist bei den Mitgliedern der Eindruck entstanden, dass hier einseitig die Interessen der Fahrradlobby verfolgt werden, während die Sicherheits-Interessen der Anwohner „über Jahre hinweg“ nicht gehört wurden. Auch Kompromisslösungen mit teilweisem Rückbau von Parkflächen und im Gegenzug einer Temporeduktion sollen abgelehnt worden sein.

Wir als versuchen die Interessen unserer Mitglieder in die entsprechenden Gremien bzw. an die Entscheider heranzutragen. Wir sehen auch, dass ein Wandel in der Gesellschaft von Statten geht und sich insbesondere in den Großstädten momentan einige Vorzeichen im Verkehrsbereich umkehren. Wir bitten darum, dass die Bedenken hinsichtlich der Verkehrssicherheit stärker berücksichtigt werden und eine ausgewogenere Planung mit Kompromisslösungen gefunden werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

ich grüße Sie am heutigen Tage und hoffe, es geht Ihnen gut
Ich spreche Sie über diese Möglichkeit direkt an, weil ich glaube, hier gut und sinnvoll in einem weiteren, Aachener Krisenpunkt zu vermitteln.

Die Problematik Lintertstraße ist ja Ihnen sicherlich besten bekannt und schon einige Zeit länger im Gespräch, nicht erst seit der möglichen Umänderung der Straße im Zuge der Radvorrangroute.

Gleichwohl aber haben wir es hier mit einer Problematik zu tun, die erneut verschiedene Verkehrsteilnehmer*innen und Akteur*innen unnötig gegeneinander stellt

Der Wunsch der Verwaltung, mit der Variante 4 den extrem schnellen und teilweise aggressiven Stadtauswärtsverkehr direkt neben den Bürgersteig zu platzieren ist mir zum Beispiel in dieser Konstellation nicht nachvollziehbar.

Die Linterstraße ist tatsächlich in ihrer jetzigen Situation zu einer Schleichwegalternative gegenüber der parallel laufenden Trierer Straße gewachsen und weist hingegen zum aktuellen Lärmaktionsplan sehr wohl massive Lärmemissionen auf (72-81 dB).

Hier wäre nach meiner Einschätzung unabhängig von der Umgestaltung einer Radvorrangroute schon länger Handlungsbedarf!

Warum die Lintertstraße im Lärmaktionsplan nicht als Maßnahmenspot auftaucht, entzieht sich meiner Einschätzung, meine Verwunderung kann ich hier aber jedenfalls kundtun.

Darauf zielte auch meine Frage bei der entsprechenden Hauptausschusssitzung, die von der Verwaltung zwar telefonisch beantwortet wurde, aber nicht inhaltlich ausreichend geklärt worden ist

Ich plädiere hier, aufgrund der wirklich guten und klugen Ideen und Einschätzungen der dort ansässigen Bürgerinitiative um ein klärendes und offenes Gespräch zwischen Ihnen

Wir haben alle Bürgerbeteiligungen auf unseren Fahnen und wir sollten diese wirklich bald mal konstruktiv und offen und ehrlich anwenden und umsetzen, denke ich.

Hier leben direkt am Ort des Problems Menschen, die (und das macht sie vielleicht etwas besonders als an anderen Stellen) durchaus über ihren eigenen Tellerrand hinaus schauen und sehr bereit sind, konstruktiv mitzugestalten.

Ich bitte deswegen unbedingt und freundlich um Terminvorschläge in der aktuellen, kommenden Zeit. Eine baldige Rückmeldung in dieser Sache erbitte ich. Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

„Im Detail liegt die Kunst“
„Im Kompromiss das Miteinander“

Zum Format Zoom und Slido

Statt 8 Mitarbeiter der Stadt-AC in eine Zoom-Veranstaltung einzubinden, wäre es zielführend gewesen, einen Fragebogen als Grundlage für einen Dialog zu erstellen, der an alle Anwohner verteilt wird.

Ein Fragebogen, der sowohl Bestandsaufnahme - Bedarfsanalyse und Veränderungshinweise erfasst, wenn ein wahrer Dialog mit den Anwohnern gewünscht ist.

Von den 393 gemeldeten Anwohnern haben schätzungsweise weniger als 3 Prozent teilgenommen und abgestimmt haben noch weniger.

Die Zoom-Veranstaltung stellt sich in diesem Format als Werbeveranstaltung für die Radvorrangroute dar und folgedessen sind die Abstimmungsergebnisse mehrheitlich von den Fahrradfreunden bestimmt. Es scheint, als diene die Veranstaltung in erster Linie dazu, den Förderrichtlinien formal nachzukommen. Der eigentliche Sinn und Zweck einer Bürgerbefragung zwischen Anwohnern und Verwaltung wird somit nicht erfüllt.

Zu den Inhalten

LAP Lärmaktionsplan

Die Tatsache, dass nur 3 Anwohner 2020 an dem LAP teilgenommen haben, ist kein Argument gegen den tatsächlich vorhandenen Lärm .

Seit 2018 ist der Stadt Aachen bekannt - durch eine Unterschriftenliste von 118 Anwohnern - , dass wir Lärmreduzierung fordern durch Geschwindigkeits- und Verkehrsreduzierung
Messungen vom Land NRW ergeben signifikante Ergebnisse (s. PDF bi-linterstrasse.de).
Messungen der BI-Lintertstraße (04/2021) ebenfalls mit signifikanten Ergebnissen.

Geschwindigkeitsreduzierung

Kindertagesstätte Mirabilis

Es gibt keine nachvollziehbare Begründung dafür, dass vor der Kindertagesstätte, - ab Sommer 21 mit 50 Kindern von 0-6 Jahren -, keine Zone 30 eingerichtet werden kann.

Das Argument, die Kinder würden von den Eltern gebracht ist unverständlich und nicht nachvollziehbar. Kindergartenkinder werden immer von den Eltern gebracht!

Dass die Kita zurückliegt ist auch kein nachvollziehbares Argument, da die Eltern mit den Kindern über die Straße und den Fahrradweg gehen müssen unabhängig davon, wie weit das Gebäude auf dem Grundstück zurückliegt.

Altenheim Lintertstraße 46

Wir vermissen eine Begründung für die nicht reduzierte Geschwindigkeit vor dem Altenheim, zumal im Haus 46 keine Pflegefälle wohnen und die Bewohner täglich ein- und ausgehen

Gefälle und Einfahrten

Stadt Aachen geht von einem Gefälle von 4 Prozent aus

Das Gefälle in der unteren Lintertstraße beträgt tatsächlich 5 Prozent (Nachweis liegt vor) und 6 Prozent nach der Ampel Schönforststraße stadteinwärts Richtung Kindertagesstätte Mirabilis.

Dieser Umstand ist relevant für die Gestaltung des Radweges. Ab 5 Prozent Gefälle werden von Fachleuten (s. PDF, bi-lintertstrasse.de, Seite 40) Zweirichtungsradswege ausdrücklich **nicht** empfohlen.

Einfahrten

Die von der Stadt angegebenen Einfahrten entsprechen nicht den Tatsachen (14 statt 6 Einfahrten).

Nachfolgende Fragen sind weiterhin unbeantwortet:

- Wie sollen die Anwohner in ihre Toreinfahrten reinfahren ohne den Verkehr zu behindern bei einer Bürgersteigbreite von 1,80 m?
- Wo sollen die Mülltonnen und Container vor und nach der Entleerung stehen?
- Wie können die Fußgänger auf einem Fußweg von 1,80 m diesen gefahrlos nutzen, wenn die Mülltonnen und Container dort stehen müssen.
- Gehweg von 1,80 Meter neben fließendem Verkehr ohne Trennung. Wie soll das funktionieren für eine Straße, die zu einem Kindergarten, einer Grundschule, den Pfadfindern und zur Kirche führt?
- Warum gibt es für die Schwächsten im Verkehr keine protected lane wie für die Fahrradfahrer?
- Wie erklären sie, dass bei V4 das Ziel 3 des Radentscheids, nachdem Fußgänger wegen der RVR nicht benachteiligt werden dürfen, nicht eingehalten wird?
- Die Reduzierung beider Fahrstreifen von 3,5 auf 3,25 erhöht die Unfallgefahr. Womit können sie das rechtfertigen?
- Warum wird ein Beidrichtungsradsweg geplant, wenn die Fachwelt davon abrät bei vorhandenem Gefälle?
- Wo soll der tägliche Anliefer- und Abholservice parken, wenn die Straße von 10,25 Meter Breite keinen Parkstreifen mehr hat?
- Wo sollen Handwerker- Putzdienste- Hausmeisterservice, Umzugswagen etc. parken?
- Wo können Pflegedienste und Ärzte parken?
- Wie können Gehbehinderte am Verkehr teilnehmen?
- Was sagen sie den Menschen für die das Auto das Verkehrsmittel ihrer Wahl ist?
- Wo sollen die Anwohner ihre Fahrzeuge parken, die Nebenstraßen sind abends zugeparkt?
- Was ist mit den Menschen, die ihre Autos in der Lintertstraße parken und mit dem Bus in die Stadt fahren, weil sie die Parkgebühren in der Stadt umgehen wollen?
- Was ist mit den Frauen, die Schichtdienst machen z.B. Lindt und Krankenhaus und nachts keinen Parkplatz finden?
- Was ist mit der Erhöhung der Lärm- und CO₂-Belastung der Anwohner, denen die Straße um 3,25 m näher ans Haus kommt.

- Wo sollen die Anwohner, die quasi gezwungen werden, auf Fahrräder umzusteigen, die Fahrräder, Lastenfahrräder, E-Bikes in ihren Wohnhäusern unterbringen und abstellen. Wo ist genügend Platz dafür und wer trägt den älteren Menschen die schweren Fahrräder in den Keller?
- Was kostet die Anwohner die Umgestaltung der Straße, ohne dass sie auch nur den geringsten Vorteil davon haben, ganz im Gegenteil nur Nachteile nach V4?
- Die Anwohner der Lintertstraße und der Nebenstraßen sind geschlossen gegen Variante 4. Wie stehen sie dazu?

Wir bitten um konkrete Antworten auf unsere konkreten Fragen und stellen fest, dass Variante 4 nicht ausreichend durchdacht wurde.

Auch wir sind Befürworter der Mobilitätswende, aber das was hier vorgeschlagen wurde, ist nicht umsetzbar und ist allein beherrscht von der Interessensgruppe der Fahrradfahrer.

Planungsvorlagen

Wir bitten erneut um die Veröffentlichung der Planungsvorlagen für den Bereich zwischen Sittarder Straße und Fliederweg.

Tuchmacher-Viertel

Unsere Frage, wie sich der zukünftige Verkehrsabfluss aus dem Tuchmacher-Viertel in die Innenstadt gestalten wird, ist zwar belächelt worden, war aber eine ernst gemeinte Frage von uns.

Das o.g. Viertel wird mit Tiefgaragen, Parkplatz direkt vor der Haustür und die oberen Häuser mit zwei Parkplätzen, beworben und wir gehen davon aus, dass die Lintertstraße zum Einfalltor in die Innenstadt für unser neues Trabantenviertel erhalten soll.

Wir erwarten eine Antwort auf unsere berechtigte Frage bzw. Sorge.

Erhebung zum Verkehrsaufkommen

Es wird von einem geringen LKW Verkehrsaufkommen von 2,3 Prozent ausgegangen, dass wir nicht nachvollziehen können und bitten um aktuelle Zahlen.

Wir bitten um Antwort auf unsere Fragen und behalten uns vor, weitere Fragen nachzureichen

Bitte nehmen Sie zur Kenntnis, dass sich die Anwohner der Lintertstraße und der Nebenstraßen geschlossen gegen Variante 4 aussprechen.

Bezirksverwaltung Aachen-Mitte

Betreff: „Protected bike lane“ Lintertstraße
80 Parkplätze gehen verloren

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der genannten Angelegenheit wende ich mich mit nachstehender Forderung und Bitte an Sie:

- Erhalt der Bäume
- Erhalt der Parkplätze bzw. Haltebuchten, Ausweichparkplätze.

Mit freundlichen Grüßen

Christine Pauls - Fahrradstrecke PLUE /LINTERSTR.

Von:**An:****Datum:** 29.04.2021 09:53**Betreff:** Fahrradstrecke PLUE /LINTERSTR.

- mein Kommentar zur Lintertstr: AUF DEM PLUE SOLLTEN BODENERHÖHUNGEN EINGEBAUT WERDEN; Hier wohnen sehr viele kleinere Kinder , die zum Spielplatz wollen. Das Wohl der Kinder sollte auch der Stadt am Herzen liegen, denn wozu sind Spielplätze da, wenn es zu gefährlich ist, dahin zu kommen??
- Es ist bereits jetzt schon so, das man das Gefühl hat an einer Hauptverkehrsstr. zu wohnen. Steht auf der Lintertstr. Krankenwagen, Bus, Taxi, Müllauto, etc, wird **SCHNELL** mal die Abkürzung Plue genommen und durchgerast, SELBST ABENDS NACH 22h hat man hier keine Ruhe.
- dasselbe gilt auch für Radfahrer, sie achten nicht auf Ein-/Ausfahrten und sausen im Tempo hier vorbei. das 30km-Schild wird nie beachtet.
- die Str. ist so schon zu eng, wo sollen die Mieter parken??, wenn nun auch noch ein Fahrradstreifen die Str, verengt??

Ich bitte um große BEACHTUNG und Kenntnisnahme.

Radvorrangroute untere Lintertstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Informationen zu den Planungen und den Möglichkeiten der Radvorrangroute im Bereich der unteren Lintertstraße habe ich als langjähriger Anwohner im Umfeld dieser Straße mit Interesse verfolgt und mich an der Diskussion beteiligt.

Nachdem die Verwaltung zunächst die Variante 1 favorisiert hatte, sind nun die Variante 4 neben der Variante 5 (Route Plue) und weiteren Vorschlägen (Lintertstraße = Einbahnstraße; Lintertstraße = Fahrradstraße; Lintertstraße mit Schutzstreifen + Route Plue) im Gespräch.

Bei Variante 1 müssten dort schützenswerte Bäume gefällt bzw. in Kronen- oder Wurzelbereiche eingegriffen werden. Zusätzlich fallen zu viele Parkplätze weg.

Bei Variante 4 besteht kein Problem für den Baumbestand, jedoch das gleiche Problem bei den Parkplätzen. Da diese stadtauswärts rechts wegfallen sollen und durch die Verschmälerung des Bürgersteigs stadtauswärts rechts der Durchgangsverkehr unzumutbar nahe an die Wohnhäuser heran rückt, stellt dies darüber hinaus eine nicht zu verantwortende Gefährdung für Fußgänger dar, besonders für Kinder auf dem Schulweg. Weitere Einwände gegen beide Varianten finden Sie auf der Seite der BI-Lintertstraße.

Auch wenn eventuell mehr Anwohner das Rad nutzen, um in die Innenstadt zu gelangen – ich selber nutze das Rad immer dann, wenn das Wetter es erlaubt – bedeutet das noch lange nicht, dass weniger Parkraum benötigt wird. Im Gegenteil belegen dann viele Autos der Anwohner einen Parkplatz über längere Zeit, denn das Fahrzeug muss in der Zeit irgendwo stehen: Abgeschafft wird es wohl in den aller seltensten Fällen. Viele Anlieger sind auf den öffentlichen Parkraum angewiesen, denn ein Abstellplatz auf privatem Grund ist nur in begrenzter Zahl vorhanden bzw. seine Einrichtung möglich.

Aus diesen und weiteren Gründen (s.o.) empfinde ich den massiven Verlust an öffentlichem Parkraum dort für die Anlieger der Lintertstraße und der umliegenden Wohngebiete als nicht zumutbar. Der Parkdruck für das gesamte Gebiet würde erheblich zunehmen, zumal in den Siedlungen Auf dem Plue und am Fliederweg gemäß StVO aufgrund der geringen Straßenbreite fast nirgendwo Parken offiziell gestattet ist.

Zudem erscheint mir die Aussicht auf die Schaffung von so genannten „Quartiersparkplätzen“ innerhalb eines neuen Parkraumkonzeptes im Bereich Lintert“ (AZ vom 23.01.2021, Mobilitätsausschuss) als nicht praktikable Perspektive und in ihrer Aussage viel zu vage.

Neben den von der BI-Lintertstraße gewünschten Möglichkeiten (Lintertstraße als Fahrradstraße oder als Einbahnstraße) erscheint mir eine Routenführung u.a. durch die Taubengasse als möglich Alternative, zumal ein Verlauf durch die Siedlung Auf dem Plue wegen der geringen Straßenbreite (450 cm) und der schmalen „Bürgersteige“ (+/- 50 cm) zu beiden Seiten nicht zu verantworten ist. Die ins Gespräch gebrachte Möglichkeit, einen der beiden „Bürgersteige“ zu Lasten der Straße auf 100 cm zu verbreitern, würde die Straße zwar grundsätzlich als Fahrradstraße geeignet erscheinen lassen, macht sie jedoch bei einer daraus resultierenden Straßenbreite von maximal 400 cm für Autos im Gegenverkehr zu einer Gefahrenquelle für alle, da die Fahrzeugbreiten mittlerweile (leider!) oft ca. 220 cm betragen. Das Abstellen von PKW's innerhalb der Siedlung, wenn auch vielleicht nur für kurze Zeit, ist in der Praxis nicht zu vermeiden. Als Folge würden z. B. Fahrzeuge der Müllabfuhr und ähnliche LKW nicht an den Parkenden vorbei kommen.

In der Anlage erläutere ich zunächst, was darüber hinaus gegen die Einrichtung einer Fahrradroute durch die Straßen der Siedlung spricht und im Folgenden den Verlauf der von mir vorgeschlagenen Route durch die Taubengasse, ob als Fahrradstraße oder in einer anderen Form sei dahingestellt.

Ich bitte Sie freundlich, diese Variante in Ihre Überlegungen einzubeziehen und die Verwaltung zu bitten, diese Möglichkeit zu prüfen.

Über Ihre Unterstützung würde ich mich sehr freuen, zumal sie nach meiner Einschätzung zur Lösung der anstehenden Probleme beiträgt.

Vorschlag „Routenführung durch die Taubengasse“

In „Ziele des Radentscheids Aachen“ heißt es im letzten Satz von Abschnitt 1 „Jährlich werden 10 km dieses Netzes möglichst in Nebenstraßen erstellt.“ (Zitat aus Tätigkeitsbericht 2020 zum Radentscheid). Auch im Bereich Lintertstraße bietet sich die Möglichkeit, die Radfahrroute größtenteils auf Nebenstraßen zu führen.

Eine Routenführung durch die benachbarte Siedlung „Auf dem Plue“ ist aus Gründen der Gefährdung für Kinder und Erwachsene sowie Rollstuhlfahrer nicht möglich, denn alle Genannten sind aufgrund der nicht als Gehweg nutzbaren +/- 50 cm breiten „Bürgersteige“ gezwungen, die 450 cm schmale Straße zu nutzen. Außerdem führen Grundstücks- sowie Spielplatzein- und -ausgänge nahezu übergangslos auf die Straßenfläche. Darüber hinaus verleitet das starke Gefälle im oberen Bereich der Straße Auf dem Plue die Fahrradfahrer naturgemäß dazu, stadteinwärts sehr schnell zu fahren. Zeitweise behindern in den täglichen Abläufen parkende Autos (Be- und Entladen, Lieferdienste, Pflegedienste, kurzzeitige Besucher etc.) zwangsläufig die notwendige Weitsicht und engen den Straßenraum zusätzlich ein, auch wenn das Parken gemäß StVO offiziell nicht gestattet ist. Diese Bedenken führen auch in der Vorlage der Verwaltung für die Ausschüsse der Stadt Aachen zu einer ablehnenden Bewertung (Info siehe unten).

Eine Trassenführung ist auch südlich von der Lintertstraße möglich, würde ebenfalls zum größten Teil durch Nebenstraßen führen und zudem keine Einbussen bei der Anzahl der Parkflächen nach sich ziehen. Dadurch würde der Parkdruck im gesamten Wohngebiet nicht unnötig erhöht und der Autoverkehr nicht in unzumutbarer Nähe an den Wohnhäusern stadtauswärts rechts vorbei geführt (Bürgersteig wird nicht schmaler, Parkstreifen bleibt erhalten!). Schützenswerte Bäume sind ebenfalls nicht gefährdet. Allerdings verlängert sich bei dem unten beschriebenen Vorschlag die Radroute um ca. 300 Meter, was sicherlich zumutbar wäre. Wie in der vor der Verwaltung bevorzugten Variante 1 müsste der Radverkehr zu Beginn und am Ende jeweils einmal die Lintertstraße queren.

Eine dringende und längst überfällige Verkehrsberuhigung der Lintertstraße bleibt auch dann weiterhin von Nöten und ist losgelöst von dieser Trassenführung problemlos durchführbar.

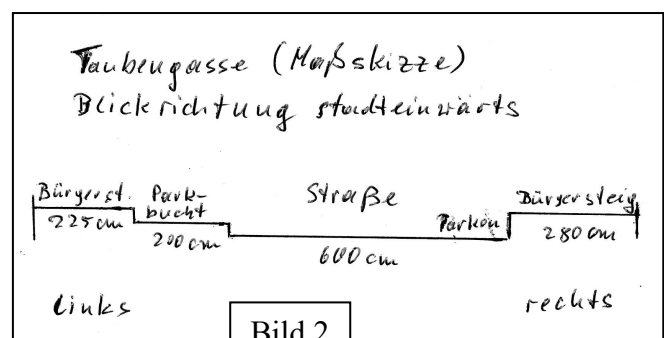
Hier die Beschreibung der Route „Taubengasse“:



Bild 1

Von dort aus führt er als Fahrradstraße über das kurze Stück Kirchstraße, links ab über den Goldberg, die Taubengasse und die Buschmühle. Diese Straßen sind durch keinen Durchgangsverkehr belastet und besitzen die notwendigen Ausmaße, um vorhandene Bürgersteige und Parkstreifen zu erhalten (Bild 2).

Der von der Schopenhauerstraße kommende Radweg trifft stadteinwärts auf die Kreuzung Schönforststraße/Lintertstraße. An dieser Stelle wird er südlich in der Verlängerung der Schönforststraße durch einen Teil der genügend breiten Fußgängerzone Forster Linde (Bild 1) bis zur Kirchstraße geführt. Die Querung der Lintertstraße erfolgt durch eine Ampelsteuerung.



Aufgeschultertes Parken stadteinwärts rechtsseitig (Bild 3) würde die Fahrradstraße, falls nötig, zusätzlich verbreitern, ohne den z. Zt. sehr breiten Gehweg störend einzuschränken.



Bild 3

Von der Einmündung Buschmühle/Lintertstraße aus geht es stadteinwärts linksseitig auf dem breiten, z. Zt. begrünten Randstreifen an der Fahrbahn der Lintertstraße vorbei (Bild 4) weiter bis zum Kreuzungsbereich Tulpenweg/Lintertstraße/Adenauerallee.

Hier kann der Bürgersteig näher an die Grundstücksgrenzen verlegt werden, so dass der Radweg dann zwischen Bürgersteig und Parkstreifen verlaufen würde.



Bild 4

Am Ende dieser Strecke erfolgt eine Einbindung in den in allen Varianten problematischen und noch zu planenden Kreuzungsbereich mit der Adenauerallee.



Bild 5

Der Verlauf der Route ist in Bild 5 skizziert.

Link zu den Vorlagen der Verwaltung zu Variante 1, Variante 4, Variante 5 (Siedlung Plue).

<https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=22559>

Zur bisher nicht bekannten und erst am 21.04.2021 online beschriebenen „**Kombilösung (duale Führung über Schutzstreifen in der Lintertstraße und parallel dazu durch die Siedlung Auf dem Plue)**“ ist z. Zt. noch kein Link auffindbar.

An die

Stadt Aachen

- Frau *Kempen* -

- Bürgerbeteiligung zur Verkehrsberuhigung der Lintertstrasse -

Sehr geehrte Damen und Herren, *sehr geehrte Frau Kempen,*

der Verkehr durch Pkw und Lkw in der Lintertstrasse, Aachen-Forst, hat in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen und wird für immer mehr Menschen, die hier leben, zu einer nicht ernsthaften Gefahrenquelle.

Wir beantragen daher zum wiederholten Male, dass die Stadt Aachen in Kürze Maßnahmen zu unserer Sicherheit und zur Verbesserung bzw. Wiederherstellung unserer Lebensqualität in die Wege leitet und umsetzt.

Folgende Anregungen zur allgemeinen Verkehrsberuhigung und zur Herstellung einer friedlichen Koexistenz von Menschen, die zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Auto hier unterwegs sind, sollen hier aufgezeigt werden.

Ihre Umsetzung ist mit nicht allzu großem planerischen und finanziellen Aufwand zu verwirklichen:

1) Einrichtung eines Zebrastreifens mit dazugehörigen weiß-blauen Hinweisschildern in Augenhöhe für Fahrrad-, Pkw- und Lkw-Fahrer und Fahrerinnen an der Bushaltestelle unterhalb des Seniorenheimes.

(Gutes Beispiel siehe Erzbergerallee)

Seit längerer Zeit schon ist das Überqueren der Straße sehr riskant und für Kinder und ältere Menschen z.T. lebensgefährlich.

2) Verlegung des Fahrradweges vom Bürgersteig auf die Straße.

Die Gefahr für Fußgänger und Fußgängerinnen, durch vorbeirasende Fahrräder (manchmal mit weniger als 10 cm Abstand) angefahren und verletzt zu werden, könnte so ausgeschaltet werden.

Die Breite des Bürgersteiges ist aktuell nur für höchstens 2 nebeneinander gehende Personen geeignet. Ein ungehindertes und sicheres Gehen einer Familie mit Kindern z.B. ist hier nicht mehr möglich.

Viele hier lebende Leute würden gerne öfters zu Fuß gehen, wenn es ruhiger und nicht so riskant wäre.

(Es sind leider schon einige Unfälle geschehen)

Der neue Fahrradweg soll durch weiße Markierungstreifen und aufgedruckte Fahrradsymbole auf dem Straßenbelag der rechten Straßenseite ab der Kreuzung Adenaueralle in Richtung Schönforststraße hervorgehoben werden.

Der Fahrradverkehr würde auf diese Weise deutlich vom Personen- und PKW-Verkehr abgegrenzt und mit wenig Aufwand sicherer werden, und die Menschen, die auf den Gehwegen unterwegs sind, könnten ihre umweltfreundliche und entspannte Art der Fortbewegung wieder genießen.

Die schon vorhandenen Parkflächen für kleinere Pkw zwischen den vorhandenen Bäumen, vor allem aber die schönen Linden am Straßenrand würden dann erhalten bleiben!


Für das Klima, den Lärmschutz, aber auch für die Ästhetik ist der Erhalt des wertvollen Baumbestandes immens wichtig und vorrangig.

Gute Beispiele für markierte Radfahrwege und Parktaschen (auch quer zur Straße angeordnet) gibt es u.a. in der Erzbergerallee, der Karl Marx Allee, aber auch in innerstädtischen Straßen wie dem Karlsgraben, der Theaterstrasse usw.

Als 3. Punkt wäre ein Tempo-30-Limit für LKW und ein absolutes Fahrverbot für schwere LKW dringend erforderlich.

Die Lintertstraße als reine Wohnstraße ist für solch einen überstrapazierten Verkehr nicht geeignet, und bei der damaligen Bebauung ist man von einer ruhigeren Situation ausgegangen. (Siehe die Balkone, die bei fast allen Häusern zur Straße hin gelegen sind.)

Der Verkehr sollte an die Menschen angepasst werden, und Rücksicht im Straßenverkehr sollte eingefordert werden.



hiermit wende ich mich nochmals an Sie. Es geht um die Bürger*Innen-Beteiligung der *Unteren Linterstraße* und um die digitale Veranstaltung vom 21.04.2021, zu der wir eingeladen waren.

Leider sind nur zwei von uns überhaupt zu Wort gekommen, obwohl sich einige - auch ich - unter "Zoom" angemeldet hatten und wir gerne unsere Anliegen und Vorschläge der Stadt unterbreitet hätten. Leider hat das nicht funktioniert und so war das für viele ein "Flop".

Daher schreibe ich Ihnen nochmals meine Anregungen und Wünsche in Bezug auf unsere Mitwirkung bei der Planung und Umsetzung derselben.

Sie hatten mir auf mein Schreiben vom Februar geantwortet und unter anderem "Radverkehrsanlagen" angesprochen, die getrennt von den Fußgänger*Innen angelegt werden sollten. Das wäre mir der Verlegung des jetzigen Fahrradweges runter vom Bürgersteig auf die Straße - mit einer Markierung auf der rechten, stadtauswärts führenden Straßenseite - bewerkstelligt.

Ich finde das Beispiel auf der Erzbergerallee sehr gut gelöst, weil dadurch nicht nur der Bürgersteig für die Fußgänger*Innen, die bisher kaum eine Lobby haben, wieder eine normale (d.h. ausreichende) Breite bekäme. Auch die Bäume und die zwischen ihnen bestehenden Parkbuchten für kleinere PKW könnten bestehen bleiben. Man müsste nur die Umfriedung zum Schutz der Bäume endlich einmal durch stabile Poller erneuern. Für die Flächen unter den Bäumen könnten Pflegepatenschaften durch interessierte Anwohner*Innen übernommen werden. Auch ein Zebrastreifen, wie auf der Erzbergeralle beispielsweise, könnte und müsste endlich in Höhe der Bushaltestellen und des Seniorenheimes eingerichtet werden.

Stadteinwärts könnten die Fahrradfahrer*Innen auf der rechten Fahrbahn herunterfahren, ohne die anderen zu gefährden. Da sie gerne schnell, oft sogar rücksichtslos fahren, würden sie dort die Fußgänger*Innen nicht weiter gefährden. Es wäre wichtig, den Fußgänger*Innen mehr Platz einzuräumen und deren Belange mehr in den Vordergrund zu stellen. Sie sind die umweltfreundlichste Gruppe und am wenigstens aggressiv und werden durch Rad- und

Autofahrer*Innen zu oft an den Rand gedrängt und gefährdet. Alte Menschen und Kinder sind da am meisten betroffen und sie sind wehrlos!

Diese beiden Maßnahmen - also Fahrradweg auf der Straße und Zebrastreifen - würden schon eine enorme Verbesserung des jetzigen Zustandes mit sich bringen. Dies ist aber noch nicht ausreichend, vor allem in Bezug auf den gesundheitsgefährdenden Lärm, die Abgase und die Feinstaubbelastung, denen wir Anwohner*Innen permanent ausgesetzt sind. Die Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs müsste unbedingt eingeschränkt werden und ein Fahrverbot für LKW über 7,5 Tonnen müsste sofort in die Wege geleitet werden. Die Linterstraße ist zwar eine Kreisstraße, aber ebenso eine Wohnstraße! Eine Verlängerung der 30er-Zone ab der Schönforststraße in Richtung Adenauerallee (die schon seit Jahren besteht) sollte erfolgen. Zur Verlangsamung des hiesigen Verkehrs könnte die Straße weg von einer Vorfahrtsstraße (wie zum Beispiel in der Drimbornstraße) zu einer Reduktion der Gefahren und Bedrohungen für die Umwelt führen.

Im Sinne der Interessen von uns Anwohner*innen und auch zum Schutz der Radfahrer*Innen, außerdem zum Schutz der Umwelt und zur Einhaltung einer klimafreundlichen Stadt möchte ich Sie bitten, meine Vorschläge bei der Umsetzung zu berücksichtigen und somit uns Bürger*Innen ernst zu nehmen und nicht nur eine Gruppe (die Fahrradfahrer*Innen in diesem Falle) zu bevorzugen auf Kosten von den Menschen, die hier leben und ihr zuhause in der Linterstraße haben. Für uns ist das Überqueren der Straße absolut gefährlich und auch die Wohnqualität leidet unter der jetzigen Situation. Da die Linterstraße von der Schönforststraße aus in einer Kurve sehr abschüssig ist, beschleunigen fast alle Fahrzeuge fast automatisch und eine besondere Pflasterung unterhalb der Schönforststraße, quasi als Bremsstreifen, sollte unbedingt eingerichtet werden.

Mit freundlichen Grüßen,

Menschen mit Behinderung

Von:

An:

Datum: 17.05.2021 13:13

Betreff: Menschen mit Behinderung

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Umbaumaßnahmen im Rahmen der RVR Variante 4 (Lintertstraße) beeinträchtigen das Leben der Anwohner mit Behindertenausweis, die Mobilität dieser Bürger wird massiv eingeschränkt.

Ich bitte um Information und Klärung des Sachverhaltes:

Anwohner Lintertstraße mit Schwerbehindertenausweis

80 % Behinderungsgrad
Merkzeichen "G" und "H"

Darf die Mobilität dieser Bürger, die aufgrund ihrer Beeinträchtigungen auf einen PKW angewiesen sind, eingeschränkt werden?

Bevor derartig große Umgestaltungen von Straßen in Betracht gezogen werden, müssten doch die Bedürfnisse der Anwohner abgeklärt werden.

Für Ihre Mühe möchte ich mich schon im voraus bedanken und verbleibe

mit freundlichen Grüßen



Fw: RVR Lintertstraße / gehandicapte Anwohner

Von:**An:****Datum:** 03.05.2021 15:57**Betreff:** Fw: RVR Lintertstraße / gehandicapte Anwohner

Gesendet: Montag, 03. Mai 2021 um 15:55 Uhr**Von****An:****Betreff:** RVR Lintertstraße / gehandicapte Anwohner

Sehr geehrter |

wie Sie schon von Frau Rhie erfahren haben bewohne ich mit meinem behinderten Sohn die Lintertstraße. Um ihm die Teilhabe am öffentlichen Leben zu gewährleisten darf es nicht zu einer Einschränkung unserer Mobilität (wir sind auf einen PKW, damit verbunden auch auf einen Stellplatz angewiesen) kommen.

Ich kann nicht nachvollziehen warum im Rahmen der RVR Menschen mit Behinderung nicht berücksichtigt werden, dies widerspricht vollkommen der Inklusion von Menschen mit Behinderung.

10 unbeantwortete Schreiben an die beteiligten Stellen unter anderem drei davon an unsere Bürgermeisterin, spiegeln das Interesse und die Einstellung wieder.

Barrierefreies Bauen muss auch bei Umgestaltungen der Straßen berücksichtigt werden - uns sollen aber nun erhebliche Barrieren sowie auch eine extreme Lärmbelästigung aufgebaut werden.

Der RVR kann meines Erachtens die bisherige Lebenssituation gehandicapten Mitbürger nicht aufheben, hier stossen nicht nur Interessen aufeinander, sondern es wird massiv in Lebensumstände eingegriffen.

Bessere Aufenthaltsqualität, weniger Lärm, weniger Abgase soll der RVR mit sich bringen - auf der Lintertstrasse werden Lärm und Abgase noch schlimmer werden.

Mit der Variante 4 auf der Lintertstraße kann ich mich aus o.g. Gründen nicht einverstanden erklären, unsere Lebenssituation gibt eine derartige massive Veränderung nicht vor.

Mit freundlichen Grüßen

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich bin Bewohnerin der Lintertstraße und erfuhr leider recht spät durch einen Zeitungsartikel über das Vorhaben den Radentscheid betreffend und die damit verbundenen Umbaumaßnahmen unserer Straße. In der Folge habe ich mich kundig gemacht und bin empört über die Pläne und die mangelhafte Kommunikation mit uns Anwohnern.

Es ist schlichtweg falsch, dass genügend Ausweichparkplätze in den Seitenstraßen oder im oberen Bereich der Straße zu Verfügung stehen. Wir wohnen hier! Das beinhaltet, dass wir einkaufen, Grünschnitt aus unseren Gärten entsorgen müssen, unser Auto brauchen um unseren beruflichen Verpflichtungen nachkommen zu können etc.. Unser Stadtteil Forst ist von der Infrastruktur nicht so gut aufgestellt wie das in anderen Stadtteilen (z.B. Brand oder Burtscheid) der Fall ist. Ich lese von geplanten Quartiersgaragen. Wo würde so etwas entstehen und wie darf ich mir das vorstellen?

Ich bewohne die südliche Seite der Straße und wenn ich die geplante Variante 4 richtig verstehe, fallen hier nicht nur die Parkplätze weg, hier soll im Zuge des geplanten Beidrichtungsradschweges auf der nördlichen Seite auch noch der Bürgersteig verkürzt werden. Für die Häuser stadtauswärts ab Buschmühle bedeutet das, dass der Verkehr nur noch in einem Zwei-Meter-Abstand zu unseren Häusern fließt?!

Bisher habe ich nicht festgestellt, dass Fahrradfahrer hier benachteiligte Verkehrsteilnehmer sind. Die meisten benutzen ohnehin den bereits seit Jahren bestehenden und etablierten Fahrradweg.

Es ist im übrigen immer noch so, dass Autos von Menschen gelenkt werden. Aus diesem Grund ist mir manchmal die Schärfe mancher Aussagen, auch die der "Projektwerkstatt Fahrradfreundliches Brand" ein wenig unverständlich. Schlechte Kommunikation trägt allerdings auch nicht zu einer Verbesserung bei.

Mit der Bitte um Rückantwort und freundlichen Grüßen

An die
Oberbürgermeisterin
- Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur-
Postfach 52058 Aachen

Aachen, im April 2021

- Lintertstraße -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Ich bitte Sie, die Entscheidung
für den Radentwurf nochmal
zu überdenken, da dies sehr
belastend für das Klima ist
und für die Anwohnerinnen
* nicht hinnehmbar.

Biete, die den Radentwurf
unter schreiben haben, was die
Tragweite wegen vieler fehlender
Informationen o. allgemeine
Unübersichtlichkeit, nicht
bewusst.

Bitte ~~zu~~ überdenken Sie dies noch
einmal zu sein sicher, das eine
Entscheidung auch jetzt noch geändert
werden kann.

Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollstär

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.

Eingaben bis 11.05.2021 auch unter:

o.g. Anschrift oder

per E-Mail: buergerinfo-rvr@mail.aachen.de, Betreff: Bürger*innenbeteiligung Lintertstraße

Auszug - Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung der Lintertstraße im Zusammenhang mit der Einrichtung einer Radvorrangroute (RVR)

Sitzung:	öffentliche/nichtöffentliche Sitzung des Bürgerforums		Wortprotokoll Beschluss Abstimmungsergebnis
TOP:	Ö 5.3		
Gremium:	Bürgerforum	Beschlussart: geändert beschlossen	
Datum:	Di, 11.05.2021		
Zeit:	18:00 - 21:30	Anlass:	öffentliche Sitzung
Raum:	Sitzungssaal Europa		
Ort:	EUROGRESS AACHEN, Monheimsallee 48, 52062 Aachen		
Vorlage:	FB 01/0081/WP18 Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung der Lintertstraße im Zusammenhang mit der Einrichtung einer Radvorrangroute (RVR)		
Status:	öffentlich	Vorlage-Art:	Kenntnisnahme
Federführend:	FB 01 - Fachbereich Bürger*innendialog und Verwaltungsleitung		
Ziele:	keine		

Herr Vorsitzender Mathias Dopatka dankt zunächst dem Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur (FB 61) für die Bereitschaft die heutigen Ergebnisse noch in die Überplanung der Lintertstraße zu übernehmen. Er begrüßt zu diesem Antrag den Abteilungsleiter aus dem FB 61, Uwe Müller sowie die Sprecherinnen der Bürgerinitiative Lintertstraße Jutta Voss und Kirsten Römer und erteilt den Damen zunächst das Wort.

Frau Kirsten Römer bedankt sich für die heutige Sitzung. Dies sei das erste Mal in Ihrer Arbeit für die Initiative, dass sich ihnen ein Gegenüber bietet. Sie stellt den Antrag anhand einer Präsentation vor.

Die Initiative geht davon aus, dass die bislang planerisch bevorzugte „Variante 4“ nicht zu einer Verkehrsberuhigung führen würde, sondern die Verkehrsbelastung sogar noch näher an die Anwohner*innen heranzuführt. Parken oder Anhalten (Behindertenfahrdienste, Lieferfahrzeuge etc.) wäre demnach nicht mehr möglich, auch wurden notwendige Querungshilfen der Straße nicht eingeplant. Sie gibt zu bedenken, dass Forst keine Infrastruktur hat. Hier gibt es keine - wie in Brand oder im Frankenberger Viertel – fußläufig erreichbaren Metzger, Bäcker oder gar Supermärkte. Wenn man in Forst wohnt, muss man meist (berufs- oder durch Mobilitätseinschränkungen bedingt) ein Auto haben. Wo also sollen die Leute parken, wenn für die von der Verwaltung bevorzugte Variante 4, um die 75 Parkplätze entfallen?

Des Weiteren verdeutlicht sie die hohe Unfallgefahr auf dem Bürgersteig, da Eltern mit Rad fahrenden Kindern diesen auch weiterhin als Radweg nutzen müssen, auch wenn ein Premiumradweg quasi daneben, aber eben durch einen Grünstreifen getrennt ist. Durch die vielen Einfahrten die an den Bürgersteig angrenzen, kann man die Kinder dort nicht alleine fahren lassen. Durch die hohe Geschwindigkeit, die Steigung und die kurvige Straßensituation kann man die Kinder ebenfalls nicht auf dem Premiumradweg fahren lassen. Erst letzte Woche ist wieder ein schlimmer Unfall geschehen, in dem ein aus der Einfahrt fahrendes Auto, einen kleinen Jungen angefahren hat.

Frau Römer fragt warum für die Lintertstraße alle Vorgaben, Empfehlungen und Richtlinien bis hin zu Unkenntlichkeit gebeugt werden? Sie moniert außerdem, dass die digitale Bürgerinformationsveranstaltung am 21.04.2021, veranstaltet vom FB 61, zu einem stark verfälschten Stimmungsbild geführt hat.

Frau Röhlen, eine Mitgründerin der Initiative, meldet sich zu Wort und verdeutlicht den Wunsch der Anwohner*innen nach einer Verkehrsberuhigung. Sie wohnt im Viertel bereits seit vielen Jahren und kann nur bestätigen, dass der Verkehr stark zugenommen hat. Sie bittet allerdings darum die Verkehrsberuhigung so herbei zu führen, dass weder Bäume noch Parkplätze wegfallen müssen.

Frau Rhie lobt das Engagement der Initiative und entschuldigt sich dafür, dass sie sich zeitweise nicht gehört fühlen.

Dennoch gibt sie zu bedenken, dass es keine -für alle- perfekte Lösung geben kann. Eine RVR, den Erhalt der Parkplätze und Bäume, zusätzlich zu einer Verkehrsberuhigung wird es als Gesamtpaket nicht geben können. Ihrer Ansicht nach sollte der Punkt Verkehrsberuhigung unabhängig von der RVR weiter verfolgt werden. Des Weiteren können sich die Antragsteller sicher sein, dass die vorliegenden Varianten noch weiterentwickelt werden. Keiner der Varianten wird 1:1 so umgesetzt wie sie derzeit niedergeschrieben ist.

Herr Müller wirbt für die RVR Brand. Die Lintertstraße ist nur ein kleines Teilstück der geplanten RVR, die genau deswegen so attraktiv ist, weil man zusammenhängend von Brand nach Aachen fahren kann.

Zum Hintergrund:

- 2019 Ratsbeschluss Rad-Vorrang-Netz, Bewilligung Fördergelder RVR Brand, Annahme Radentscheid
- Aachen erhält als eine von 5 Modellkommunen im Wettbewerb Kommunaler.Klimaschutz.NRW eine 80%-ige Finanzierung -zur Umsetzung der Maßnahme bis Ende Juni 2022- für das Projekt #AachenMooVe! (Ziel: Sicherheit und Komfort im Rad- und im Fußverkehr verbessern, vernetzte Mobilität und emissionsfreie Antriebe)

Er lobt das Engagement der Initiative ausdrücklich, gibt aber zu bedenken, dass es viele unterschiedliche Meinungen gibt, die es zu berücksichtigen gilt.

Zusammengefasst gibt es nämlich 3 Positionen:

- Anwohner*innen Lintertstraße (pro Parkplätze und pro Einbahnstraße/Fahrradstraße),
- Fahrradfreundliches Brand (pro PBL, Radentscheid konsequent umsetzen, Baumfelder verändern),
- Anwohner*innen Schopenhauerstraße (pro Radverkehr aber contra Einbahnstraße bzw. Führung des MIV über Schopenhauerstraße)

Es werden derzeit 6 Varianten geprüft, unter anderen der Vorschlag „Taubengasse“ aus der Eingabe der Einwohnerfragestunde des Herrn Koll. Es gibt 80 Rückmeldungen im Beteiligungsverfahren für die er sich besonders bedankt und ergänzend werden die heutigen Eingaben im Bürgerforum aufgenommen und geprüft.

Herr Müller stellt eine inhaltvolle Vorlage des FB 61, auf Grundlage aller Beteiligungen, für die erste Sitzung nach den Sommerferien von B0 und Mobilitätsausschuss in Aussicht.

Herr Nießen bedankt sich für den Beginn eines respektvollen Dialogs. Nur ohne Emotionen und mit der gebotenen Sachlichkeit können sinnvolle Dialoge geführt werden. Er bekräftigt die Aussage des Herrn Müller, dass alle Beteiligten gehört werden müssen, nicht nur die „Steakholder alias Anwohner der Lintertstraße“. Die von der Initiative eingebrachte Variante die Lintertstraße stadtauswärts zur Einbahnstraße zu machen hat auf andere Gruppierungen andere Auswirkungen. Es müsste bspw. die Busroute verändert werden. Der Wunsch nach Verkehrsberuhigung und weniger Lärm spricht gegen das behalten der Parkplätze. Die geforderte Lösung muss allen gerecht werden.

Jörg Lindemann fügt an, dass die Diskussion um die Verkehrsberuhigung der Lintertstraße keine Neue ist. Vielmehr ist sie bereits seit 2016 präsent, also so alt wie die Diskussionen über die Radvorrangrouten. Eine Untersuchung aus dem Jahr 2017 hat ergeben, dass die Lintertstraße keine Hauptstraße ist. Im Sommer 2020 wurde der Beschluss der RVR Brand unter Ausschluss der Lintertstraße gefasst und heute sagt die Verwaltungsvorlage etwas ganz anderes. Ihm scheint die Verwaltung berücksichtige die Abwägungskriterien nicht ausreichend genug, wie bspw., dass bei den Grundstückseinfahrten häufig Unfälle passieren.

Diesbezüglich zitiert er einen Auszug aus der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu §2 Abs. 4 Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001*, in der Fassung vom 22. Mai 2017 (BANz AT 29.05.2017 B8) vor

II. Freigabe linker Radwege (Radverkehr in Gegenrichtung)

33 1. Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden.

Seiner Meinung nach sollte die RVR nur auf der Lintertstraße geführt, werden wenn vorab eine Verkehrsberuhigung erwirkt wurde. Andernfalls – sollte man zu dem Ergebnis kommen, dass die Lintertstraße eine Kreisstraße bleibt (Tempo 50) – müssen andere Alternativen, nämlich Nebenstraßen zur Einrichtung der RVR gefunden werden. Ansonsten ginge die Einrichtung einer RVR in der Lintertstraße ausschließlich zu Lasten der dortigen Anwohner*innen. Das kann nicht gewünscht sein.

Frau Röhlen wünscht sich einen Kompromiss. Die Einbahnstraßenlösung der Initiative sieht sie auch nicht als gute Option an. Ihrer Meinung nach muss lediglich ab der Grundschule Forster Linde, über die Kindertagesstätte bis zum Seniorenwohnheim eine 30er-Zone eingerichtet werden, wie auch ein Zebrastreifen (u.a. zum Erreichen der Bushaltestelle). Die Bäume und Parkplätze auf der südlichen Straßenseite sollen erhalten bleiben. Die Parkplätze zwischen den Linden fallen weg und der freiwerdende Boden wird von Anwohnern bewirtschaftet. Unter diesen Bedingungen hat sie nichts gegen einen Radweg einzuwenden.

Frau Bausch meldet sich als Anwohnerin der Schopenhauerstraße zu Wort. Ihr kommt bei der ganzen Diskussion der Blick auf die Familien zu kurz. Als Mutter von 3 kleinen Jungen lässt sie diese nie auf der Lintertstraße mit dem Rad fahren. Warum ausgerechnet diese Straße als RVR ausgesucht wurde ist für sie nicht nachvollziehbar. Für Kinder ist das Radfahren dort viel zu gefährlich (Steigung, Kurven, Überblick). Sie fährt mit Ihrer Familie immer über die Trierer Straße. Sie schlägt dort die Führung des RVR vor. Dort ist alles gut einsehbar und nichts zugeparkt. Falls das Prinzip „Einbahnstraße“ tatsächlich zur Debatte steht, sorgt sie sich über ein viel zu großes Verkehrsaufkommen und abendlichen Parksuchverkehr in den Stichstraßen der Lintertstraße. Die bestehenden Parkplätze sind bereits heute abends gut gefüllt.

Norbert Koll, Anwohner „Auf dem Plue“ berichtet, dass er seit bereits 70 Jahren in der Siedlung wohnt. Er unterstützt alle Anliegen der BI, ist selber Fahrrad- und Autofahrer, betrachtet sich aber nicht als militanten Vertreter der ein oder anderen Gruppe. Sein Vorschlag „Taubengasse“ liegt dem FB 61 vor. Dieser sieht vor zunächst, die Lintertstraße mit dem Radweg zu umfahren (ab Ampel Forster Linde, Kirchstraße, Goldberg, Taubengasse, Buschmühle bis Lintertstraße) und einen bereits dort vorhandenen, breiten Grünstreifen zur Weiterführung des Radweges umzuwidmen um bis zu Adenauerallee zu kommen. Bäume und Parkplätze könnten erhalten bleiben.

Herr Palm bezweifelt, dass es für den diskutierten Teilabschnitt eine befriedigende Lösung geben wird. Eine RVR macht nur dort Sinn, wo man auch Vorrang einräumen kann. Lt. Ausführung der Verwaltung befördert die Lintertstraße täglich um die 11.000 Fahrzeuge. Seiner Meinung nach werden es wohl kaum mehr als 200 Fahrräder täglich sein. Dieses Missverhältnis gilt es zu bewerten. Herr Kolls Vorschlag ist eine sehr beachtenswerte Lösung, zumal er betont, dass der Radentscheid kein Bürgerentscheid war. Er ist der Auffassung das ein echter Bürgerentscheid hätte dem Radentscheid niemals zugestimmt. Dieser hat nun lediglich eine Spaltung von Auto- und Fahrradfahren zufolge.

Frau Röhlen stimmt Herrn Palm zu und nimmt diese Aussage zum Anlass zu hinterfragen ob die Stadt die Möglichkeit habe den Radentscheid zurückzunehmen? Sie ist sich sicher, dass viele Unterstützer des Radentscheids heute ganz anders denken, dass sie nie richtig informiert wurden und gar nicht genau wussten was sie unterschreiben. Sie findet es unmöglich, dass die Fahrradfahrer so vor den Autofahrern und Fußgängern bevorzugt werden.

Der Vorsitzende Mathias Dopatka bittet darum bei der Tagesordnung zu bleiben. Eine grundlegende Diskussion zum Radentscheid würde am eigentlichen Thema vorbeiführen und den Tagesordnungspunkt sprengen. Er erläutert, dass der Radentscheid den Rahmen gesetzt hat, während der Tagesordnungspunkt ein konkretes Projekt behandelt. Auf dieses Projekt sollte sich die Diskussion konzentrieren.

Frau Rhie merkt an, dass Respekt keine Einbahnstraße ist und nur beiderseitig funktioniert. Sie betont, dass Menschen die ein Bürgerbegehren unterschreiben sich dieser Wirkung bewusst sind. Des Weiteren möchte sich ergänzen, dass der Radentscheid fraktionsübergreifend im Rat beschlossen wurde und somit nicht die Bürger*innen sondern die Ratsleute die Verantwortung tragen.

Herr Nießen missbilligt, dass die Debatte in Respektlosigkeit abgeglitten ist. Es möchten doch bitte alle auf den Boden

der Diskussion zurück kommen.

Herr Hermens möchte sich als Brander Bürger für die Planungsvariante 4 aussprechen. Sicherlich ist es nicht sehr günstig direkt so viele Parklätze wegfallen zu lassen. Vielleicht könnte man eine mildere Lösung finden, damit sich die Anwohner*innen an die Situation gewöhnen können. Er hinterfragt, ob die Grünfläche, die von Herrn Koll vorgeschlagen wurde, zum Parkstreifen, statt zum Radweg umgewidmet werden kann?

Frau Altmann meldet sich als Brander Bürgerin zu Wort. Sie fährt Fahrrad und Auto und wünscht sich, dass die Anwohner*innen der Lintertstraße wertschätzen, dass so viele Brander*innen sich für das Fahrrad entscheiden und nicht mit dem Auto durch die Lintertstraße fahren.

Frau Voss geht auf diesen Hinweis ein und stellt klar, dass Sie sich als Anwohnerin der Lintertstraße demnächst nicht mehr frei zwischen Auto und Fahrrad entscheiden kann, weil sie aufgrund fehlender Parkplätze kein Auto mehr besitzen kann.

Herr Sukkau versucht zu beschwichtigen. Er ist Anwohner der Taubengasse. Er bittet schlichtweg um eine konstruktive Erarbeitung der Vorschläge und kein Gegeneinander. Bittet um etwas mehr Vertrauen zum Radentscheid, da dieser s.E. eine Verbesserung darstellt.

Herr Koll stimmt Herrn Sukkau zu. Wenn Möglichkeiten bestehen sichere Wege für Radfahrer zu schaffen ist dies unbedingt wünschenswert. Wenn dies über Nebenwege zu sichern ist (Taubengasse) ist es noch besser. Zu Herrn Hermens Vorschlag möchte er sagen, dass er den Grünstreifen lieber für einen Radweg opfert als für Parkplätze, denn in seiner Variante „Taubengasse“ fallen diese ja gar nicht weg.

Frau Voss gibt einen Erlebnisbericht von einem kürzlichen, abendlichen Spaziergang wieder. Sie hat im ganzen Viertel lediglich 12 freie Parkplätze zählen können. Sie hinterfragt Parkmöglichkeiten für nahezu 80 wegfallende Parkplätze.

Herr Müller stellt fest, dass die Diskussion bei jeder Lebensraumveränderung die gleiche ist. Allerdings ist es die Aufgabe der Verwaltung einen Kompromiss zu finden. Am Ende sollte der zu verändernde Lebensraum besser sein als vorher. Darauf zielen alle Abwägungsprozesse in seiner Abteilung ab. Solange es sich im rechtlichen Rahmen bewegt, wird versucht die bestmögliche Lösung zu finden.

Abschließend legt der Vorsitzende Herr Dopatka dar, dass sicherlich keiner der Varianten eindeutig richtig oder eindeutig falsch ist. Wegen aber genau solcher Debatten ist es ein Herzensanliegen der Politik Dialoge mit der Bürgerschaft zu führen.

Der Vorsitzende Herr Dopatka greift einen Hinweis des Herrn Nießen auf, dass der Beschlussvorschlag um den Zusatz „weitere hier vorgebrachte Ideen“ ergänzt wird.

Er lässt sodann über nachfolgenden Beschlussvorschlag abstimmen.

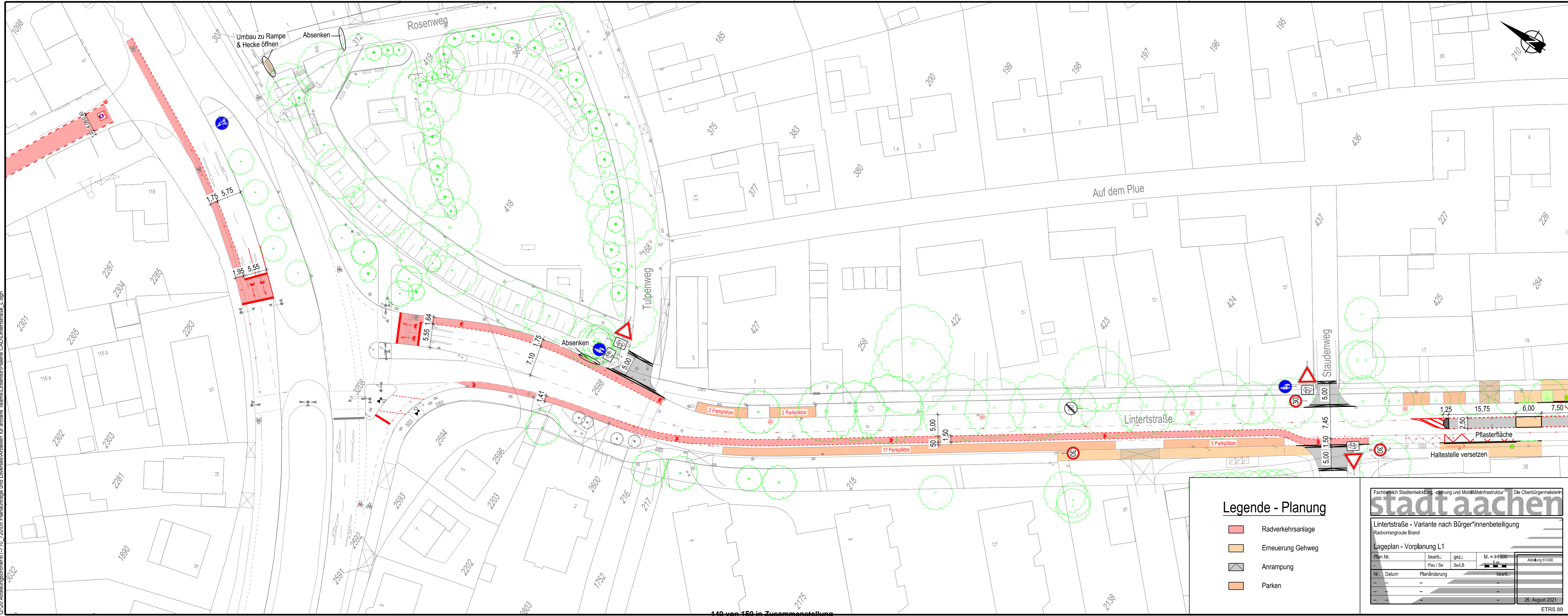
Beschluss:

Das Bürgerforum nimmt die Ausführungen der Bürgerinitiative Lintertstraße sowie der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt diese, wie auch weitere hier vorgebrachten Ideen, im Rahmen der fortlaufenden Bürger*innenbeteiligung ebenfalls als Diskussionsgrundlage zu berücksichtigen.

Abstimmungsergebnis:

Einstimmig angenommen

C:\20_Abelungsordnen\61-710_720\05_Planaufträge und Diverses\Arbeiten für andere Teams\Linienstr\Pläne CAD\Linienstraße_L.dgn



Legende - Planung

- Radverkehrsanlage
- Erneuerung Gehweg
- Anrampung
- Parken

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin

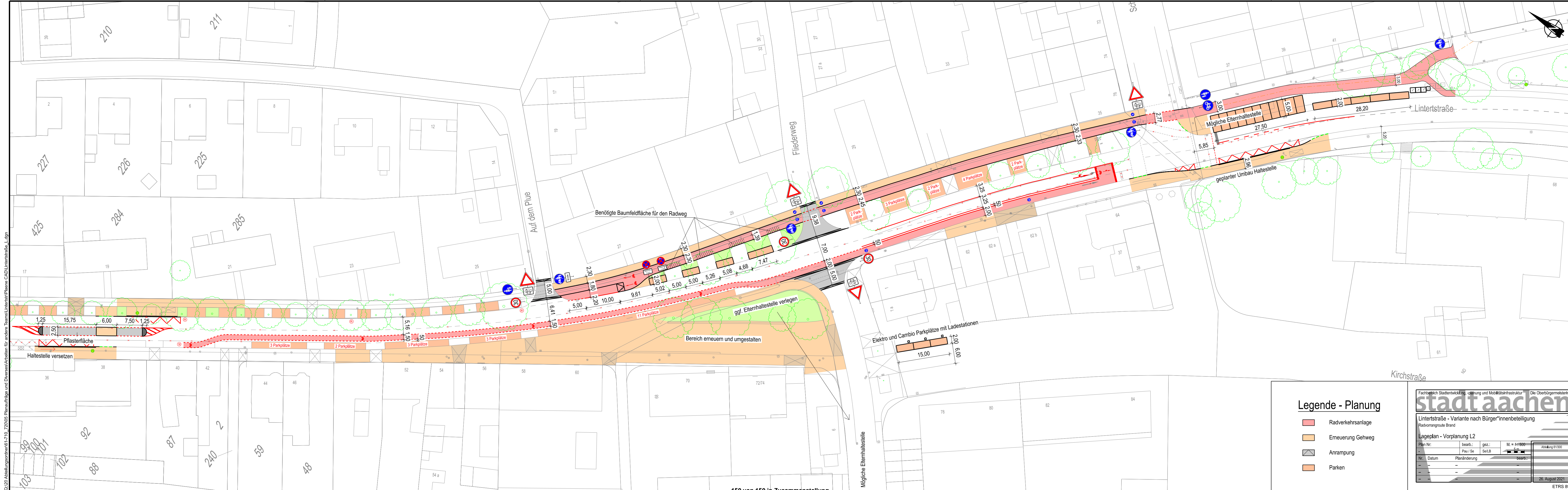
stadtaachen

Linterstraße - Variante nach Bürger*innenbeteiligung
Radvoranroute Brand

Lageplan - Vorplanung L1

Plan Nr.:	bearb.:	gez.:	M. = 1:500	5m Abstrich 5/1300
-	Pau / Se	Se/LB		
Nr.	Datum	Planänderung	bearb.:	
-	-	-	-	
-	-	-	-	
-	-	-	-	26. August 2021

ETRS 89



Legende - Planung

- Radverkehrsanlage
- Erneuerung Gehweg
- Anrampung
- Parken

Fachbereich Stadtentwicklung - Planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin

stadt aachen

Lintertstraße - Variante nach Bürger*innenbeteiligung
Radvorrangroute Brand

Lageplan - Vorplanung L2

Plan Nr.:	bearb.:	gez.:	M. = 1:500	Abteilung 61/300
-	Pau / Se	Se/LB	5m	
Nr.:	Datum	Planänderung	bearb.:	
-	-	-	-	
-	-	-	-	
-	-	-	-	26. August 2021

ETRS 89