

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0492/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:		Status: öffentlich
		Datum: 13.09.2022
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/700
Radvorrangroute Brand - Linterstraße; hier: Bereitstellung überplanmäßiger Mittel und Ausführungsbeschluss		
Ziele:	Klimarelevanz positiv	
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
20.09.2022	Finanzausschuss	Anhörung/Empfehlung
21.09.2022	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
29.09.2022	Mobilitätsausschuss	Entscheidung
08.11.2023	Rat der Stadt Aachen	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der **Finanzausschuss** empfiehlt dem Rat, für die Umsetzung der Maßnahme überplanmäßige Mittel i.H.v. 838.000 € bei PSP-Element 5-120102-900-09100-300-1 „Radvorrangroute Aachen Brand (KKS)“ im Haushaltsjahr 2022 bereitzustellen.

Die **Bezirksvertretung Aachen-Mitte** nimmt die Ausführung der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, vorbehaltlich der Bereitstellung überplanmäßiger Mittel i.H.v. 838.000 € durch den Rat im Haushaltsjahr 2022, den Ausführungsbeschluss zur Umsetzung der Maßnahme zu fassen.

Sie empfiehlt dem Rat für die Umsetzung der Maßnahme überplanmäßige Mittel i.H.v. 838.000 € bei PSP-Element 5-120102-900-09100-300-1 „Radvorrangroute Aachen Brand (KKS)“ im Haushaltsjahr 2022 bereitzustellen.

Der **Mobilitätsausschuss** nimmt die Ausführung der Verwaltung zur Kenntnis und fasst, vorbehaltlich der Bereitstellung überplanmäßiger Mittel i.H.v. 838.000 € durch den Rat im Haushaltsjahr 2022, den Ausführungsbeschluss zur Umsetzung der Maßnahme.

Der Mobilitätsausschuss empfiehlt dem Rat für die Umsetzung der Maßnahme überplanmäßige Mittel i.H.v. 838.000 € bei PSP-Element 5-120102-900-09100-300-1 „Radvorrangroute Aachen Brand (KKS)“ im Haushaltsjahr 2022 bereitzustellen.

Der **Rat** beschließt, für die Umsetzung der Maßnahme überplanmäßige Mittel i.H.v. 838.000 € bei PSP-Element 5-120102-900-09100-300-1 „Radvorrangroute Aachen Brand (KKS)“ bereitzustellen.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

5-120102-900-09100-300-1 Radvorrangroute Aachen Brand (KKS)

Investive Auswirkungen	Ansatz 2022*	Fortgeschrie bener Ansatz 2022	Ansatz 2023 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2023 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	1.362.790,08	2.200.740,06	0	0	0	0
Ergebnis	1.362.790,08	2.200.740,06	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	+ 838.000		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

4-120102-979-4 Radvorrangroute Aachen Brand (KKS)

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2022**	Fortgeschrie bener Ansatz 2022	Ansatz 2023 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2023 ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	628,49	628,49	0	0	0	0
Abschreibungen	38.541,38	38.541,38	0	0	0	0
Ergebnis	39.169,87	39.169,87	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

*Haushaltsansatz 2022 i.H.v. 830.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2021 i.H.v. 1.060.740,08 €, abzüglich wegfallender Fördermittel i.H.v. 528.000 €.

**aus Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2021

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

Erläuterung zur Klimarelevanz

Aufgrund der Bautätigkeiten und dem Einbau neuer Materialien entstehen unvermeidbare CO₂-Emissionen.

Insgesamt wird auf eine ressourcenschonende und umweltverträgliche Ausführung der Maßnahme geachtet.

Durch den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sieht die Verwaltung, vor allem langfristig betrachtet, eine Möglichkeit zur CO₂-Einsparung durch die Zunahme des Umstiegs vom Pkw auf das Fahrrad, die jedoch hier nicht weiter quantifiziert werden kann.

Erläuterungen:

1. Anlass

Mit dem Planungsbeschluss vom 30.09.2021 beauftragte der Mobilitätsausschuss die Verwaltung mit der Erstellung der Ausführungsplanung für die Umgestaltung der Linterstraße mit einer dualen Führung für den Radverkehr stadteinwärts (zwischen Auf dem Plue und Adenauerallee) und einem Schutzstreifenangebot in stadtauswärtiger Richtung.

Die Bürgerinformationsveranstaltung wurde am 24.08.2022 als Live-Stream über den Youtube-Kanal der Stadt Aachen durchgeführt. Eine Zusammenfassung der Anregungen der Bürger*innen wird in dieser Vorlage dargestellt.

2. Planung

Die Linterstraße ist eine Kreisstraße mit Bedeutung für den regionalen Verkehr und erfüllt gleichzeitig die Funktion einer Haupterschließungsstraße eines beidseitig bewohnten Quartiers.

Basierend auf den Vorüberlegungen zum gefassten Planungsbeschluss mit der Vorlage FB 61/0218/WP18 werden dessen Ansätze weiterverfolgt und konkretisiert.

Radverkehr

stadtauswärts:

Die Planung für den Radverkehr auf der Radvorrangroute-Brand stadtauswärts beginnt am Knotenpunkt der Altstraße (Fahrradstraße) mit der Adenauerallee.

Aus der Altstraße kommend hat der Radfahrende zukünftig drei Möglichkeiten:

a) Die bereits heute vorhandene Option, die Adenauerallee zu überqueren und nach links auf einen Radfahrstreifen in Richtung Trierer Straße zu fahren.

b) Die Adenauerallee zu überqueren, um über eine neue Rampe für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen in den Rosenweg auf den Teilabschnitt der Radvorrangroute zu fahren, der bis zur Einmündung "Auf dem Plue"/"Linterstraße" durch das Wohngebiet führt. Innerhalb des Wohngebietes wird dem Radfahrenden an Knotenpunkten durch Bodenmarkierungen der Radvorrangroute, sogenannte „Patches“, die Streckenführung angezeigt.

Die Rampe ersetzt die heutige Treppenanlage und schafft eine möglichst flache, 3,0 m breite Verbindung zum Rosenweg. Leider kann sie aufgrund des zu überwindenden Höhenunterschieds zwischen Adenauerallee und Rosenweg sowie den eingeschränkten Platzverhältnissen nicht barrierefrei ausgeführt werden. Das Längsgefälle der Rampe wird mit 10% im unteren Abschnitt und 13% auf dem oberen Teilstück hergestellt.

c) Nach rechts auf die Adenauerallee abzubiegen, um sich an der nächsten Lichtsignalanlage für die Fahrt in Richtung Tierpark oder nach links auf die Radvorrangroute zu entscheiden.

Auf der Vorrangroute über die Linterstraße fährt der Radfahrende auf einem mindestens 1,50 m breiten, rot eingefärbten Schutzstreifen. An Längsparkplätzen vorbei wird der Schutzstreifen um 0,50

m Sicherheitsabstand von den parkenden Autos abgerückt. Dort, wo das Längsparken im Bereich von Einmündungen unterbrochen wird, verschwenkt der Schutzstreifen wieder bis an die Haltelinie des Einmündungsbereichs.

Im Bereich der Bushaltestelle "Staudenweg" wird der Schutzstreifen unterbrochen.

Nach der Einmündung Goldberg verläuft der Schutzstreifen bis zum Knotenpunkt an der "Schönforststraße" in einer Breite von mindestens 2,45 m weiter und ersetzt den bisherigen Geradeaus-Fahrstreifen in gleicher Lage. Stattdessen wird der heutige Linksabbieger zum kombinierten Geradeaus-Links-Fahrstreifen. An der Schönforststraße können die Radfahrenden sich dann entscheiden, ob sie geradeaus weiterfahren oder nach links abbiegen, um der Radvorrangroute zu folgen. In diesem Fall können sich Radfahrer*innen bei rot signalisierter Ampel auf der Wartefläche aufstellen, oder bei grün entweder in den Verkehr als Linksabbiegende einfädeln oder auf den vorgezogenen Linksabbieger vorfahren, um von dort bei haltendem Geradeausverkehr mit der Grünphase für Fußgänger*innen die Lintertstraße zu queren.

Radfahrende, die die Radvorrangroute durch das Wohngebiet befahren, können ab der Einmündung "Auf dem Plue" oder "Fliederweg" auch den Radweg in der Nebenanlage stadtauswärts (Radfahrer frei) befahren. Eine Überquerung der Lintertstraße auf den markierten Schutzstreifen ist in diesem Fall unnötig. Dieser ist nicht benutzungspflichtig.

Am Knotenpunkt "Schönforststraße" in Richtung Hitfeld Radfahrende dürfen hinter dem Knotenpunkt "Schönforststraße" weiter die Fahrbahn nutzen oder können über eine kurze Rampe auf einen Angebotsradfahrstreifen in die Nebenanlage wechseln. Die Bushaltestelle "Forster Linde" wird stadtauswärts ca. 100 m bis neben die Schule versetzt und wird dort außerhalb des Kreuzungsbereiches als barrierefreie Fahrbahnrandhaltestelle gebaut. Der Radverkehr, der die Nebenanlage nutzt, wird hinter dem Fahrgastunterstand auf dem Gehweg, Radfahrer frei, vorbeigeführt.

Die Radfahrenden, die der Radvorrangroute folgen, fahren von diesem Knoten über einen neu angelegten Beidrichtungsradweg bis zum Knotenpunkt Fichtestraße/Sittarder Straße. Die Fläche dieses Knotenpunktes wird angehoben, um eine Verkehrsberuhigung zum Schutz der Radfahrenden und Zufußgehenden zu erreichen. Die Sittarder Straße wird, auf dem noch zu planenden Teilstück der Radvorrangroute zwischen Fichtestraße und Schopenhauerstraße, für das erst noch Maßnahmen der Regionetz GmbH geplant sind, zukünftig zur Fahrradstraße.

stadteinwärts:

Aus Richtung Hitfeld kommend fährt der Radverkehr entweder auf der Straße oder dem parallel mitgeführten Angebotsradstreifen bis kurz hinter die Haltestelle "Forster Linde".

Nach der Haltestelle wechselt er auf den benutzungspflichtigen Radweg, der kurz danach auf den Beidrichtungsradweg der Radvorrangroute Brand trifft. Von diesem Radwegknoten aus kann man dann entweder nach rechts über die Sittarder Straße in Richtung Brand oder nach links entlang der Lintertstraße in Richtung Innenstadt fahren.

In Richtung Innenstadt fährt man auf dem Beidrichtungsradweg bis zur Einmündung "Auf dem Plue" und wird dann entweder über eine Rampe im Schutz der dafür geänderten Bordführung auf die Fahrbahn geführt oder fährt von hier aus durch das Wohngebiet über die mit Patches der Radvorrangroute markierte Strecke bis zur Rampenanlage im Rosenweg an der Überquerungsstelle der Adenauerallee.

Hinter dem Knoten fährt der Radverkehr der Lintertstraße dann auf der Fahrbahn mit.

Die Restfahrbahnbreite (Gesamtfahrbahnbreite von 7,00 m abzüglich Schutzstreifen 1,50 m und Sicherheitsstreifen 0,5 m) beträgt von „Auf dem Plue“ bis zur Bushaltestelle "Staudenweg" 5,00 m. Dahinter bis zum Tulpenweg 4,95 m. Auf diesem Abschnitt wird das in den Richtlinien empfohlene Maß für die Begegnung von Bussen und PKW von 5,55 m unterschritten. Das bedeutet, dass der stadtauswärts fahrende Busse und LKW den Schutzstreifen regelmäßig überfahren müssen, genauso wie PKW im Begegnungsfall mit Bussen oder LKW.

Kurz vor der Einmündung am Tulpenweg weitet sich die Lintertstraße soweit auf, dass auch auf dieser Seite ein Schutzstreifen bis zur Aufstellfläche an der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Adenauerallee markiert werden kann.

Aus Richtung Tierpark kommend wird der Geradeausfahrstreifen am Knotenpunkt Adenauerallee zum Radfahrstreifen, der nach dem Knoten bis zur Haltestelle "Adenauerallee" auch von Bussen befahren werden darf. Hinter der Haltestelle hat der Radfahrende dann die Möglichkeit, nach rechts auf die Radvorrangroute durch den "Rosenweg" zu fahren, oder mit Hilfe einer Aufstellfläche für Linksabbiegende in der Nebenanlage die Adenauerallee zur "Altstraße" zu überqueren und auf der Radvorrangroute in Richtung Innenstadt weiterzufahren.

Auf dem Tunnelbauwerk unterhalb der Adenauerallee dürfen keine baulichen Anlagen errichtet werden. Die erforderliche Verkehrsführung zur Überquerung der Adenauerallee wird durch entsprechende Fahrbahnmarkierungen erzielt.

Radfahrende, die vom Tierpark aus nach rechts in die Lintertstraße fahren wollen, werden zukünftig auf der Nebenanlage durch den Knoten geführt, um gefährliche Abbiegesituationen mit dem Busverkehr zu vermeiden.

Fußverkehr

Die Gehwegflächen werden auf der südlichen Straßenseite der Lintertstraße kaum verändert. Lediglich auf Höhe von Haus Nr. 70 wird der Gehweg auf 25,00 m Länge zugunsten der Bäume zu einer Grünfläche zurückgebaut. Der heutige Gehweg ist dort so stark von Wurzeln durchwachsen, dass er nicht mehr in gleicher Höhenlage instand zu setzen ist. Zufußgehende können stattdessen entlang der Mehrfamilienhäuser bis zum Goldberg gehen oder einen neu angelegten Fußweg durch die Grünanlage nutzen.

Die Gehwege stehen ausschließlich zur Nutzung durch die Fußgänger*innen zur Verfügung. Auf der nördlichen Seite wird der Gehweg zwischen Schönforststraße und Auf dem Plue mind. 2,30 m breit und beinhaltet den Sicherheitsraum zum Radweg. Radweg und Gehweg werden innerhalb des Sicherheitsraums mit einer 0,3 m breiten Kugelsegmentplatte voneinander getrennt. Der restliche Abschnitt bis Adenauerallee verändert sich in der Breite nicht, wird jedoch zu einem alleinigen Gehweg ausgeschildert.

Da die Lintertstraße im Verhältnis zu ihrer Länge aktuell nur wenige Überquerungsmöglichkeiten für

Fußgänger*innen hat, sind am "Tulpenweg", an der Bushaltestelle "Staudenweg", an "Auf dem Plue" und am "Fliederweg" zusätzliche Überquerungsstellen vorgesehen. An der Bushaltestelle "Staudenweg" wird diese mit einer überfahrbaren Mittelinsel als Überquerungshilfe gebaut. Bei der Erneuerung von Gehwegflächen wird das taktile Leitsystem für sehbehinderte Menschen eingebaut.

Platz Lintertstraße/Kirchstraße/Goldberg

Die schadhafte und unstrukturierte Dreiecksfläche am „Goldberg“ wird grundhaft im niveaugleichen Ausbau erneuert. Zur Sicherheit für den Fußverkehr wird ein Gehwegbereich vor den Mehrfamilienhäusern durch vier Fahrradbügel abgegrenzt. Für die Aufstellung der Feuerwehr werden entsprechende Lücken frei gelassen.

Die Linienführung der Entwässerung einerseits und Schrägparkplätze andererseits begrenzen einen 3,50 m breiten Fahrbereich, der als Einbahnstraße vom „Goldberg“ aus zur „Lintertstraße“ befahren werden kann.

Innerhalb der Schrägparkplätze werden ein Sonderparkplatz für Menschen mit Behinderungen und zwei Parkplätze mit E-Ladesäule angelegt.

Die beiden Senkrechtparkplätze an der Nordseite der Dreiecksfläche sind für Car-Sharing vorgesehen. Dahinter wird eine Station für Bike-Sharing eingebaut.

Durch den niveaugleichen Ausbau und die geplante Umstrukturierung kann den Bäumen zu den Parkplätzen hin zusätzlicher Wurzelraum zur Verfügung gestellt werden.

Der niveaugleiche Ausbau, ein neuer Fußweg und eine Bank innerhalb der Grünfläche neben der Bike-Sharing-Station erhöhen maßgeblich die Aufenthaltsqualität.

Verkehrsberuhigung

Von ca. 130 m hinter dem Knotenpunkt der Adenauerallee bis zum Knotenpunkt "Schönforststraße" wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt.

Diese Geschwindigkeitsanpassung wird durch die Umplanung des Straßenraums unterstützt. Der Straßenraum wird optisch durch den Schutzstreifen eingengt und die langgestreckte Mittelinsel, die stadtauswärts den Verkehr verschwenken lässt, trägt zu einem angepassten Fahrverhalten bei. Beide Maßnahmen unterstützen die neue Geschwindigkeitsregelung.

Mittelinsel

Im Bereich der Bushaltestellen "Staudenweg" wurde die von den Bürger*innen im Rahmen der Beteiligung angeregte Überquerungshilfe in Form einer Mittelinsel geplant.

Diese Insel wird ca. 33 m lang gebaut und bietet zum einen baulichen Schutz für die Überquerungsstelle des Fußverkehrs und behindert zum anderen das unzulässige Vorbeifahren an einem haltenden Bus beim Fahrgastwechsel, damit Fußgänger*innen beim Überqueren der Straße nicht gefährdet werden.

Im Bereich der Grundstückszufahrt von Haus Nr. 19 ist sie mit überfahrbar.

Die Mittelinsel hat außerdem durch den Verschwenk der Fahrstreifen und die optische Einengung eine verkehrsberuhigende Wirkung.

Ruhender Verkehr/Parkraumbilanz

Auf der nördlichen Straßenseite zwischen Sittarder Straße und Schönforststraße können aktuell bis zu 20 PKW parken. Aufgrund des Platzbedarfs vom dort geplanten Beidrichtungsradweg werden in diesem Abschnitt der Lintertstraße die Parkplätze neu angeordnet. Aus Längsparkplätzen werden Senkrechtparkplätze und umgekehrt. Anschließend stehen an diesem Standort noch 16 Parkplätze im öffentlichen Raum zur Verfügung.

Ebenfalls auf der nördlichen Straßenseite, zwischen Fliederweg und Auf dem Plue werden die dort zwischen den Baumfeldern vorhandenen 8 Senkrechtparkplätze zugunsten des Beidrichtungsradwegs in 6 Längsparkplätze umgewandelt.

Auf der südlichen Seite wird der Längsparkstreifen im Bereich der Bushaltestelle „Staudenweg“, Fahrtrichtung stadtauswärts, um rund 50 Meter verkürzt. Dieser Platz wird aufgrund der um 16 Meter versetzten Haltestelle sowie der neuen Mittelinsel benötigt, um zukünftig die Verkehrsführung zu ermöglichen. Dadurch fallen im Bereich von Haus Nr. 36 bis Haus Nr. 42 10 Parkplätze weg.

Außerdem wird die unstrukturierte Platzfläche vor den Mehrfamilienhäusern Haus Nr. 58 bis Haus Nr. 74 umgebaut und gegliedert. Dabei entstehen an diesem Standort 14 öffentliche Parkplätze. Davon sind 2 Parkplätze für Car-Sharing (entweder Verbrenner- oder optional E-Fahrzeuge) vorgesehen, 2 Parkplätze für Car-Sharing mit E-Fahrzeugen sowie 1 Sonderparkplatz für Menschen mit Behinderung, von dem optional ebenfalls die E-Ladesäule genutzt werden kann. Da auf dieser Fläche bisher zum Teil sehr ungeordnet geparkt wird, sind dort geschätzt bis zu 23 Parkmöglichkeiten vorhanden. Demnach würden dort zukünftig nach dem Neuausbau 9 Parkmöglichkeiten wegfallen. Insgesamt reduzieren sich damit die Parkplätze in der Lintertstraße um 25 Stück.

Im Goldberg werden die 2 Längsparkplätze vor Haus Nr. 1 und 1a zu einer weiteren Elternhaltestelle.

3. Baumbilanz und Ökologie

Im Planbereich befindet sich städtischer und privater Baumbestand entlang der Bauabschnitte. Viele dieser Bäume unterliegen wegen ihrer Baumart und den Stammumfängen der Baumschutzsatzung der Stadt Aachen in der derzeit gültigen Fassung vom 14.11.2018.

Alle städtischen und privaten Bäume im Bereich der Planung sind nach Auffassung des Fachbereiches Klima und Umwelt (FB36/400) gesund und vital, sollen langfristig erhalten und während der erforderlichen Baumaßnahmen in Abstimmung mit FB36/400 gegen Schädigung geschützt werden.

An den Standorten von 13 städtischen Bäumen werden die Grünflächen zugunsten der Baumentwicklung und der zum Teil bereits heute an die Oberfläche tretenden Wurzeln vergrößert. Außerdem werden vier neue Baumfelder angelegt. In den Kronentraufbereichen werden die Erdarbeiten durch eine ökologische Baubegleitung betreut. Die Bauarbeiten werden in Abstimmung mit der beauftragten ökologischen Baubegleitung und dem Fachbereich Umwelt erfolgen.

4. Barrierefreiheit

Zugunsten mobilitätseingeschränkter Personengruppen wird die Querneigung auf den Gehwegen

angepasst und in Einmündungsbereichen werden die Rad- und Gehwege niveaugleich fortgeführt. Für Blinde und Sehbehinderte werden Leitlinien aus kontrastierenden Rippenplatten angelegt. Zur Separation von Fuß- und Radweg wird im Abschnitt zwischen Schönforststraße und Auf dem Plue ein 30 cm breites, dreizeiliges Pflasterband aus 30/10er Kugelpflaster vorgesehen, das gegenüber den bekannten Noppenplatten eine gröbere Oberflächenstruktur aufweist und somit die Verwechslungsgefahr reduziert.

Darüber hinaus werden an mehreren Stellen barrierefreie Überquerungsstellen hergestellt. Die Bushaltestellen Adenauerallee, Staudenweg und Forster Linde werden im Rahmen der Maßnahme barrierefrei ausgebaut.

5. Ausbauelemente

Für die Oberfläche wird Standardmaterial gemäß dem Gestaltungshandbuch der Stadt Aachen vorgeschlagen, das sich bereits an anderen Stellen im Aachener Stadtgebiet bewährt hat.

Gehweg		Radweg (Asphalt)	
8 cm	Betonsteinplatten grau 30/30/8 cm	4 cm	Asphaltdeckschicht
4 cm	Brechsand-Splitt-Gemisch 0/5 mm	6 cm	Asphaltbinderschicht
15 cm	hydr. geb. Tragschicht (HGT) 0/45 mm	15 cm	Asphalttragschicht
13 cm	Frostschuttschicht 0/45 mm	15 cm	Frostschuttschicht 0/45 mm
40 cm	Gesamtaufbau	40 cm	Gesamtaufbau

Die Platzanlage an der Lintertstraße/Goldberg/Kirchstraße wird als Mischfläche niveaugleich ausgebaut.

Mischfläche		Parken	
10 cm	Betonsteinpflaster grau 10/20/10 cm	10 cm	Betonsteinpflaster grau 10/20/10 cm
4 cm	Brechsand-Splitt-Gemisch 0/5 mm	4 cm	Brechsand-Splitt-Gemisch 0/5 mm
20 cm	hydr. geb. Tragschicht (HGT) 0/45 mm	20 cm	hydr. geb. Tragschicht (HGT) 0/45 mm
31 cm	Frostschuttschicht 0/45 mm	21 cm	Frostschuttschicht 0/45 mm
65 cm	Gesamtaufbau	55 cm	Gesamtaufbau

Für den barrierefreien Ausbau der Gehwegenanlagen werden Rippen und Noppenplatten in der Farbe anthrazit verwendet.

Bodenindikatoren

8 cm	Rippenplatte 30x30, anthrazit
8 cm	Noppenplatte 30x30, anthrazit

6. Entwässerung

Es sind ausschließlich Entsiegelungen von Flächen geplant. Daher wird das Kanalnetz in der Lintertstraße geringfügig entlastet.

Die Anhebung der Flächen in den Knotenpunkten sowie der Umbau der öffentlichen Verkehrsfläche vor den Häusern 52 bis 74 erfordert die höhentechische Anpassung von Kanalschachtbauwerken sowie die Lageanpassung und Ergänzung von Straßenabläufen. Die neuen Abläufe müssen an den Bestandskanal angeschlossen werden. Zu versetzende Abläufe können ggf. an die bereits vorhandene Bestandsleitung angeschlossen werden.

7. Beleuchtung

Im Bereich der Hausnummern 52 bis 74 ändert sich die Straßengeometrie. Deshalb müssen dort zwei Beleuchtungsmaste versetzt werden.

Aufgrund der langen Standzeit der Straßenbeleuchtung in der Lintertstraße wird die Regionetz GmbH das Beleuchtungskonzept jedoch insgesamt neu bewerten und ggf. anpassen.

8. Archäologie

Der Abschnitt zwischen Lintertstraße 12 und 38 sowie die Einmündungsbereiche Buschmühle und Staudenweg liegen im Bereich einer im Krieg weitestgehend zerstörten Hofanlage, die vermutlich zum Umfeld des Hauses Schönraht zählte. Dementsprechend vermutet die Stadtarchäologie in diesem Abschnitt archäologisch bedeutsame Funde und Befunde. Aus diesem Grund werden die Erdarbeiten in diesem Bereich durch eine archäologische Baubegleitung betreut.

In den übrigen Abschnitten werden keine archäologisch bedeutsamen Funde und Befunde erwartet. Sollten jedoch dennoch welche auftreten, werden diese unverzüglich gemeldet und die Arbeiten erst nach Weisung der zuständigen Stelle wieder fortgesetzt.

9. Prüfaufträge des MoA von September 2021

Der Mobilitätsausschuss hatte in seiner Sitzung am 30.09.2021 den Planungsbeschluss für die Umgestaltung der Lintertstraße gefasst. Dazu wurden Prüfaufträge des MoA von September 2021 formuliert, zu denen wie folgt Stellung genommen wird:

- **Verzicht auf die Anlage von Schutzstreifen**

Stellungnahme der Verwaltung:

Bisher gibt es entlang der Lintertstraße keine eigene Radverkehrsanlage. Für den Radverkehr ist der Gehweg zur Nutzung freigegeben. Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur an der Lintertstraße ist notwendig, um eine durchgehende Routenführung der Rad-Vorrang-Route (RVR) zwischen der Innenstadt und Brand zu ermöglichen. Aber auch unabhängig von der RVR wird ein Handlungsbedarf in Bezug auf den Fuß- und Radverkehr deutlich. Beide Verkehrsarten wollen geschützt und mittels eigener Flächen geführt werden. Die Variante (Schutzstreifen stadtauswärts und duale Führung stadteinwärts), die aus den Eingaben im Rahmen der Beteiligung entstanden ist, berücksichtigt die Belange aller

Verkehrsteilnehmer*innen im bestmöglichen Maß. Mit dem Schutzstreifen werden sowohl Radverkehrsanlagen zur Anbindung an die Rad-Vorrang-Route eingerichtet, als auch gleichzeitig eigene Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung gestellt. Außerdem werden die Anregungen der Anwohner*innen bzgl. Parken berücksichtigt. Daher kann nur ein einseitiger Schutzstreifen angelegt werden. Zur Erhöhung der Sicherheit wird ein 0,50 m breiter Sicherheitstrennstreifen zum Parken markiert. Parallel steht den Radfahrenden eine Führung durch das nördliche Wohngebiet zur Verfügung.

- **Führung der Radvorrangroute in beiden Richtungen durch das Wohngebiet, ggfs. jeweils als Einbahnstraßen (z.B. stadteinwärts über Auf dem Plue/stadtauswärts über den Rosenweg)**

Stellungnahme der Verwaltung:

Das Gestaltungskonzept der Rad-Vorrang-Routen sieht u.a. Bodenmarkierungen durch Patches (Bildmarke der RVR) vor. Es ist geplant, den Radverkehr im nördlichen Wohngebiet mit Hilfe dieser Bodenmarkierungen wie vorgeschlagen im Einrichtungsverkehr zu führen. Die Straßen Rosenweg und Auf dem Plue sind dabei weiterhin für den Beidrichtungsverkehr für Kfz und Rad freigegeben. Lediglich die Wegweisung verläuft als Einbahnstraßen.

- **Verlagerung der Bushaltestellen und der Verkehrsinsel auf die Höhe der Häuser 30/31**

Stellungnahme der Verwaltung:

Anwohner*innen haben im Rahmen der Beteiligung eine Überquerungshilfe auf Höhe der Haltestelle „Staudenweg“ angeregt. Vorgesehen ist die Einrichtung einer barrierefreien Mittelinsel. Die Überquerungsstelle wird über einen längeren Abschnitt ausgebildet, sodass ein haltender Bus beim Fahrgastwechsel nicht überholt werden kann und Fußgänger*innen beim Queren nicht gefährdet werden. Gleichzeitig trägt die Insel zur Senkung der Geschwindigkeiten bei. Die Insel wird so gestaltet, dass sie im Bereich der Zufahrt zu Haus 19 überfahrbar ist und die Zufahrt weiterhin aus beiden Richtungen angefahren werden kann. Die Lage der Haltestellen wird im Vergleich zur Bestandssituation zum Schutz der Bäume nicht verändert. Am heutigen Standort der stadteinwärtigen Haltestelle „Staudenweg“ sind bereits Flächen zwischen den Bäumen befestigt, während die Flächen zwischen den Bäumen an den Häusern 13/15 heute nicht befestigt sind. Zum Schutz der Bäume wird daher nicht in die Grünflächen an den Häusern 13/15 eingegriffen. Deswegen bleiben Haltestellen und Überquerungshilfe am geplanten Standort. Die beiden Haltestellen werden barrierefrei gestaltet.

- **Ausgestaltung des Anschlusses Altstraße durch direkte Verlängerung und separate Signalisierung**

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anschlussstelle Altstraße wird im Rahmen der Maßnahme umgestaltet. Da der Tunnel Adenauerallee sanierungsbedürftig ist, können zunächst nur kleinere bauliche Maßnahmen (wie Absenkungen) auf der Tunneldecke vorgenommen werden. Mit der Sanierung des Tunnels soll auch die oberirdische Fahrbahn sowie die Führung der Rad-Vorrang-Route

umgestaltet werden. Derzeit ist die Sanierung des Tunnels durch den Landesbetrieb Straßen.NRW ab 2025 vorgesehen. Zunächst wird der Radverkehr mit der Umgestaltung der Lintertstraße auf dem Tunnel mittels eigener Flächen (abgetrennt durch Klemmfixe) geführt. Eine Signalisierung des Radverkehrs ist nicht vorgesehen. Die Spursignalisierung am Knoten Adenaueralle/Lintertstraße wird aufgehoben und der heute freiliegende Rechtsabbieger aus Richtung Drimbornstraße in die Lintertstraße wird signalisiert (vgl. Lagepläne der Vorlage).

- **Prüfung des baulichen Radweges auf der Lintertstraße im Abschnitt Schönforststraße - Auf dem Plue für den Beidrichtungsradsverkehr**

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Anregung wird umgesetzt. Der Radweg wird auf der nördlichen Straßenseite zwischen Auf dem Plue und Schönforststraße für den Beidrichtungsradsverkehr freigegeben.

- **Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr „Bergauf“**

Stellungnahme der Verwaltung:

Der Gehweg wird auf der südlichen Straßenseite nicht für den Radverkehr freigegeben. Die Flächen stehen ausschließlich dem Fußverkehr zur Verfügung.

- **perspektivisch: Markierung von Piktogrammketten, sobald Einsatzmöglichkeit in NRW freigegeben**

Stellungnahme der Verwaltung:

Piktogrammketten sollen in der Stadt Aachen an vielen Stellen Verwendung finden, sobald diese durch die Bezirksregierung genehmigt werden.

Entlang der Rad-Vorrang-Routen wird die Bildmarke der RVR als Wegweisung auf der Fahrbahn verwendet. Diese werden an Entscheidungspunkten auf die Fahrbahn aufgebracht. An der Lintertstraße ist vorgesehen diese sogenannten Patches stadteinwärts zwischen Auf dem Plue und Adenauerallee im Abstand von 30-40 m auf die Fahrbahn aufzubringen. Diese signalisieren die Präsenz des Radverkehrs auf der Fahrbahn und weisen den Radfahrenden gleichzeitig den Weg der RVR.

- **perspektivisch: Neuordnung des Parkens auf Grundlage eines gesamtstädtischen Parkraumkonzepts**

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Prüfung erfolgt perspektivisch mit einem gesamtstädtischen Parkraumkonzept.

- **perspektivisch: Entklassifizierung der Lintertstraße**

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Prüfung erfolgt perspektivisch.

10. Bürger*inneninformation

Am 24.08.2022 fand die Bürger*inneninformation statt. Eigentümer der anliegenden Liegenschaften sowie Anwohner*innen wurden via Flyer (Postwurf und Verteilung vor Ort) über den Termin informiert. Außerdem wurde auf der Projekt-Website der Stadt Aachen und via Pressemitteilung auf die Veranstaltung hingewiesen. Die Informationsveranstaltung fand als Live-Übertragung auf dem YouTube-Kanal der Stadt Aachen statt. Bürger*innen konnten über das Tool „Slido“ Fragen stellen und Anmerkungen einbringen sowie an Umfragen teilnehmen. Ein der Spitze schauten etwa 60 Personen der Übertragung zu, durchschnittlich etwa 40 Personen. Zum 31.08.2022 hatte das auf dem YouTube-Kanal weiterhin abrufbare Video über 410 Aufrufe.

Über 70 Personen nutzen das Tool Slido. Davon beteiligten sich über 50 Personen an den Umfragen. Es wurden über 200 Fragen gestellt bzw. Anmerkungen abgegeben. Von den Teilnehmer*innen der Umfragen waren mit 65 % größtenteils Personen mit einem Bezug zur „Durchfahrt“ auf der Lintertstraße vertreten. 55 % konnten der Postleitzahl ihres Wohnortes nach Brand, Schönforst und Driescher Hof zugeordnet werden. Auch viele Eigentümer*innen sowie Bewohner*innen von Schönforst waren vertreten (jeweils 25 %). Die Teilnehmer*innen nutzen die Lintertstraße besonders mit dem Fahrrad (76%) und mit dem PKW (60%), 34 % sind auch zu Fuß auf der Lintertstraße unterwegs.

Auf konkrete Fragestellungen der Bürger*innen wird die Verwaltung im Nachgang antworten, sofern eine Kontaktadresse hinterlegt wurde.

11. Kosten, Finanzierung und Beitragspflicht

Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten für den Ausbau der Lintertstraße betragen nach aktueller Kostenschätzung rd. 1.800.000,- €.

Im Haushalt 2022 stehen unter dem PSP-Element 5-120102-900-09100-300-1 „Radvorrangroute Aachen Brand (KKS)“ aus der Einplanung für das Haushaltsjahr 2022 Mittel i.H.v. 830.000 € zur Verfügung.

Aus dem Haushaltsjahr 2021 wurden darüber hinaus im Wege der Ermächtigungsübertragung rd. 1.060.000 € in das Haushaltsjahr 2022 übertragen. Hiervon wurden für durchgeführte und bis zum Jahresende 2022 noch durchzuführende Maßnahmen, die im Rahmen des Förderprojekts AachenMooVe umgesetzt werden, rd. 400.000 € bereits verwendet. Es verbleiben somit noch Mittel aus der Förderung i.H.v. rd. 660.000 €.

Da die Maßnahme Lintertstraße nicht bis zum Ende des Förderzeitraums am 31.12.2022 fertiggestellt werden kann, werden die Fördermittel, die einen Anteil von 80 % der zur Verfügung stehenden Mittel ausmachen, entfallen. Von den verbleibenden 660.000 € aus dem Förderprojekt kann somit nur der städtische Eigenanteil von 20%, d.h. 132.000 €, ohne zusätzliche Belastung des Haushalts weiterverwendet werden.

Den Gesamtkosten von 1.800.000 € stehen somit durch die Haushaltsplanung gedeckte Mittel i.H.v. 962.000 € gegenüber. Diese setzen sich zusammen aus dem HH- Ansatz 22 i.H.v. 838.000 € zzgl.

132.00 € aus Mitteln von Ermächtigungsübertragungen (1.060.000 € abzgl. 900.000 € Verwendung und Kürzung von wegfallenden Fördermitteln i.H.v 528.000 €).

Zur Deckung dieses Fehlbetrags werden im Jahr 2022 nicht verwendbare Mittel aus folgenden Maßnahmen eingesetzt:

Ausb.Verk.Manag. + digitale Grundl. (IKSK), PSP-Element 5-120202-900-01400-900-1, i.H.v. 560.000 €

P+R/MobilityHubs an Einfallstraßen (IKSK), PSP-Element 5-120201-900-11000-300-1, i.H.v. 29.000 €
Radweg Falkenbachviadukt, PSP-Element 5-120102-900-11000-300-1, i.H.v. 249.000 €

Anliegerbeiträge

Aufgrund der zum 01.06.2022 in Kraft getretenen Änderung der Rechtslage können für die Lintertstraße entgegen vorherigen Veröffentlichungen keine Beiträge mehr nach dem Baugesetzbuch (BauGB) erhoben werden. Dies ergibt sich aus § 3 des [Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuches in Nordrhein-Westfalen \(BauGB-AG NRW\)](#) in der zurzeit gültigen Fassung.

Die geplanten Arbeiten in der Lintertstraße an Teilen des Gehweges und die Anlegung eines Radweges – als duale Führung stadteinwärts oder als Schutzstreifenangebot auf der Fahrbahn stadtauswärts- lösen keine Beitragspflicht nach § 8 Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen aus.

Die Erneuerung der Platzanlage Kirchstraße von Lintertstraße bis Goldberg löst eine Beitragspflicht nach § 8 Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen aus.

Derzeit können für beitragspflichtige Straßenbaumaßnahmen nach § 8 Kommunalabgabengesetz für das Land Nordrhein-Westfalen bis zum 31.12.2026 durch die Kommunen Landesfördermittel beantragt werden.

Hiernach würde sich derzeit eine 100%ige Entlastung der Beitragspflichtigen bei Genehmigung des Antrags ergeben. Ein rechtlicher Anspruch auf Förderung besteht nicht. Ob die derzeitig befristet geltende Förderregelung durch das Land verlängert wird, steht noch aus..

12. Weiteres Vorgehen

Nach Fassung des Ausführungsbeschlusses und der Bereitstellung überplanmäßiger Mittel erfolgt unmittelbar die Vorbereitung der Vergabe.

Für die Umgestaltung der Lintertstraße zwischen Adenauerallee und Fichteweg/Sittarder Straße wird mit einer Bauzeit von acht Monaten gerechnet.

Anlage/n:

2021_018-L0_2022-09-08

2021_018-L1_2022-09-08

2021_018-L2_2022-09-08

2021_018-L3_2022-09-08

2021_018-L4_2022-09-08

2021_018_RQ1_2022-09-12

2021_018_RQ2_2022-08-18

2021_018_RQ3_2022-08-18

2021_018_RQ4_2022-08-18

2021_018_RQ5_2022-08-18

2021_018_BM0_2022-09-08

2021_018-BM1_2022-09-08

2021_018-BM2_2022-09-08

2021_018-BM3_2022-09-08

2021_018-BM4_2022-09-08

2021_018-M_Patches 2022-09-08