Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“

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 CO_2-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 scheitert 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 CO_2-Emissionen der heutigen Generation und hier insbesondere im Verkehrssektor – eine schnell umzusetzende Verkehrswende zur Reduzierung der CO_2-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 Projektaufrufs „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 angehaltens 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 Zweirichtungsradweg, 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 Zweirichtungsradwege 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 (≤ 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
- Zweirichtungsradwege 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 (Zweirichtungsradweg 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 (Zweirichtungsradweg 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 FFBrand 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 FFBrand 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.

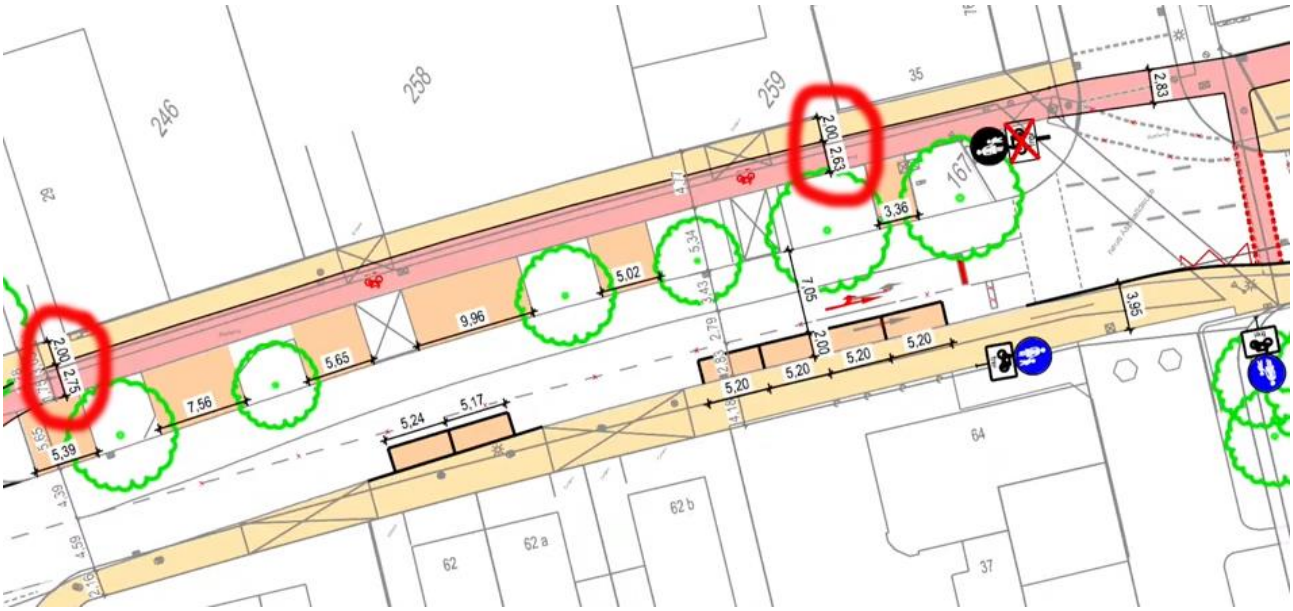
Anlage I – planerische Optimierungen der Variante 4

Von der Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“ wird aktuell die **Variante 4 als einzige realistische Lösung zur Erreichung der Projektziele** erachtet. Bei den im Rahmen der BürgerInnenbeteiligung gezeigten Planausschnitten für die Variante 4 (Zweirichtungsradweg stadteinwärts rechts) sind uns in Detailpunkten Konflikte zu den Projektzielen aufgefallen, welche wir frühzeitig benennen möchten, damit eine Überarbeitung vor der nächsten politischen Beratung erfolgen kann.

A: Unterschreitung der Regelmaße im Abschnitt Schopenhauerstraße und Fliederweg
Der Zweirichtungsradweg ist hier auf einer Länge von ca. 100 m und somit doppelt so lang wie eine zulässige Engstelle nach ERA nur 2,65 m bis 2,75 m und der Gehweg nur 2,00 m breit. Die von FFBrand entwickelte Variante 4 hat die Führung des Radverkehrs hinter den Bäumen zum Erhalt der 14 Parkplätze vorgesehen. Der Erhalt der 14 Parkplätze ist aber nur gewährleistet, wenn die bis zu 5,65 m tiefen Baumbeete zur Realisierung der Regelbreiten des Radverkehrs verschmälert werden. Da die zu erhaltenden Bäume unmittelbar an der Fahrbahnkante der Lintertstraße stehen, ist eine Reduzierung der Baumbeete auf der gegenüberliegenden Seite durch den Einbau von Wurzelbrücken technisch möglich. Sollte die Stadtverwaltung den Aufwand zum Erhalt der 14 Parkplätze als zu hoch einschätzen, dann ist der Radweg als Protected Bike Lane auf die Fahrbahn zu verlagern und diese 14 Parkplätze müssen ebenfalls entfallen.

=> Lösung 1: Baumbeete um 0,85 m durch eine Wurzelbrücke reduzieren, 2,5 m Gehweg, 3 m Radweg, Senkrechtstellplätze und Fahrbahnkante um 0,85 m verschieben, Baumbeete an der Fahrbahnkante um 0,85 m vergrößern, Gehweg auf Südseite anpassen, siehe Vorschlag FFBrand vom 13.08.2020

=> Lösung 2: Führung des Radverkehrs als Protected Bike Lane auf der Fahrbahn mit Regelbreite

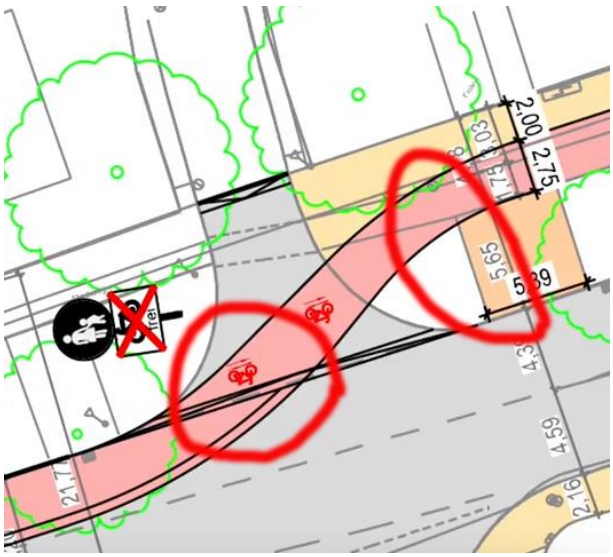


B: enge Kurvenradien und schlechte Sichtbeziehungen an Kreuzung Fliederweg

- diagonale Führung des Radverkehr im Kreuzungsbereich birgt erhebliche Unfallgefahr
- Einschränkung der Sichtbeziehung für Rechtsabbieger aus Lintertstraße durch Stellplätze im Sichtbereich

=> Lösung 3: Führung des Radverkehrs bis zur Kreuzung „Auf dem Plue“ unter Berücksichtigung der Lösung 1 (zum Erhalt der Parkplätze sind Baumbeete mit Wurzelbrücken zu reduzieren, damit Regelbreite des Radweges von 3 m gewährleistet ist)

=> Lösung 4: siehe Lösung 2



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: Konfliktträchtige 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

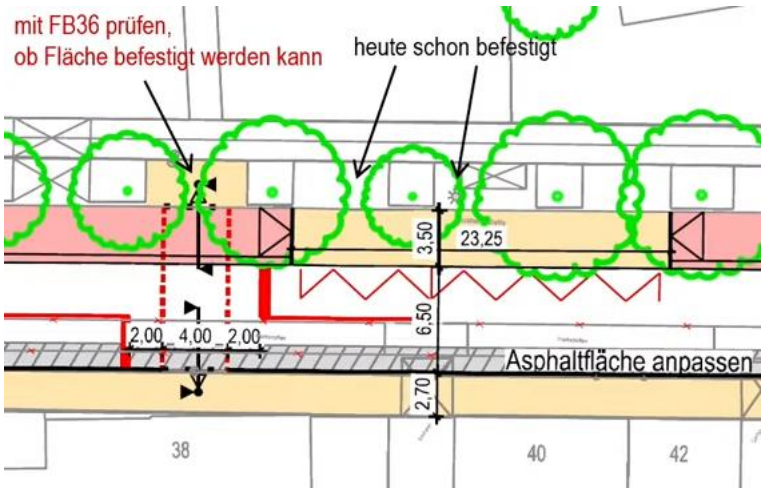
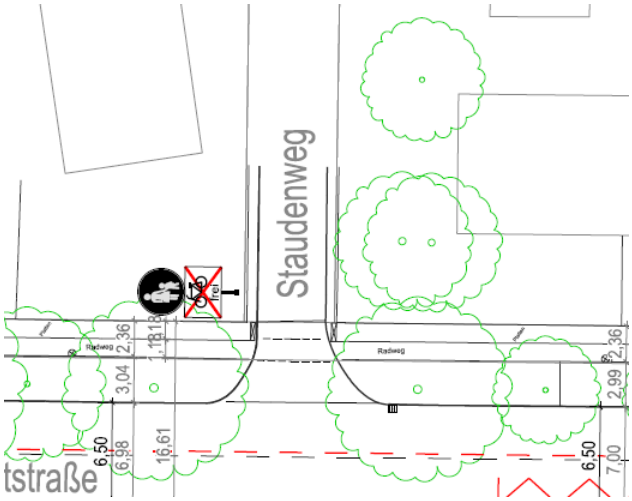


Abb. 1: Planausschnitt Bushaltestelle Staudenweg (Linie 16)

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 Zweirichtungsradweg 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 II – Nachteile der Variante 5 und 6 zur Erreichung der Projektziele

Nachteile Variante 5:

Die beengte bauliche Situation zwischen den privaten Grundstücken von minimal ca. 5,8 m, verhindert die Einrichtung einer Fahrradstraße entsprechend des Aachener Standards:

- gemäß RASt06 (s. Kapitel 5.1.1) müssen beidseitige Gehwege eine Mindestbreite von jeweils 1,5 m aufweisen, selbst bei einem einseitigen Gehweg reicht die Straßenbreite nicht aus
- aufgrund fehlender Gehwege findet Fußgängerverkehr auf der Fahrbahn statt
- ohne Separation des Fußgängerverkehrs ist eine Fahrradstraße rechtlich nicht möglich
- beengte Verhältnisse in Kombination mit schlechten Sichtbeziehungen durch Knicke im Routenverlauf führen zu Sicherheitsdefiziten bei Begegnung KFZ mit Radverkehr
- Ausweisung einer Spielstraße wäre möglich, dann aber Schrittgeschwindigkeit für Radverkehr, dies entspricht nicht den Projektzielen

Dennoch können sich einzelne Mitglieder von FFBrand vorstellen, dass diese Route eine Lösung wäre, falls die Variante 4 nicht umsetzbar ist. Hierfür müsste z. B. die vorhandene Treppe zwischen Rosenweg und Adenauerallee in eine Rampe umgebaut werden. Dies würde auch die Befahrbarkeit für mobilitätseingeschränkte Menschen ermöglichen und somit die Anbindung des Wohngebietes verbessern. Weiterhin müssten alle Parkplätz im Straßenraum Auf dem Plue entfallen.

Nachteile Variante 6:

Die Variante 6 kann aufgrund diverser Probleme voraussichtlich nicht kurzfristig umgesetzt werden, obwohl Fahrradstraßen im Allgemeinen eine gute Lösung für die RVR sind, aber nicht an dieser Stelle.

- Ableitung KFZ-Verkehr erfolgt zu Lasten der AnwohnerInnen in der Schopenhauerstraße
- Realisierbarkeit wegen Widmung als Kreisstraße fraglich (Zuständigkeit StädteRegion Aachen)
- Wie ist illegale Befahrung der Fahrradstraße durch KFZ zu verhindern (Ausnahme für Anlieger)?
- Wie können Linienbusse die KFZ-Sperre umfahren?
- Können automatische Hubpoller mit Kennzeichenerkennung eingesetzt werden?
- Können KFZ-Mengen über Linksabbieger Schopenhauer zur Trierer Straße abgeleitet werden?
- Ist eine Umsetzung bis Sommer 2022 realistisch (Förderrahmen)?

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

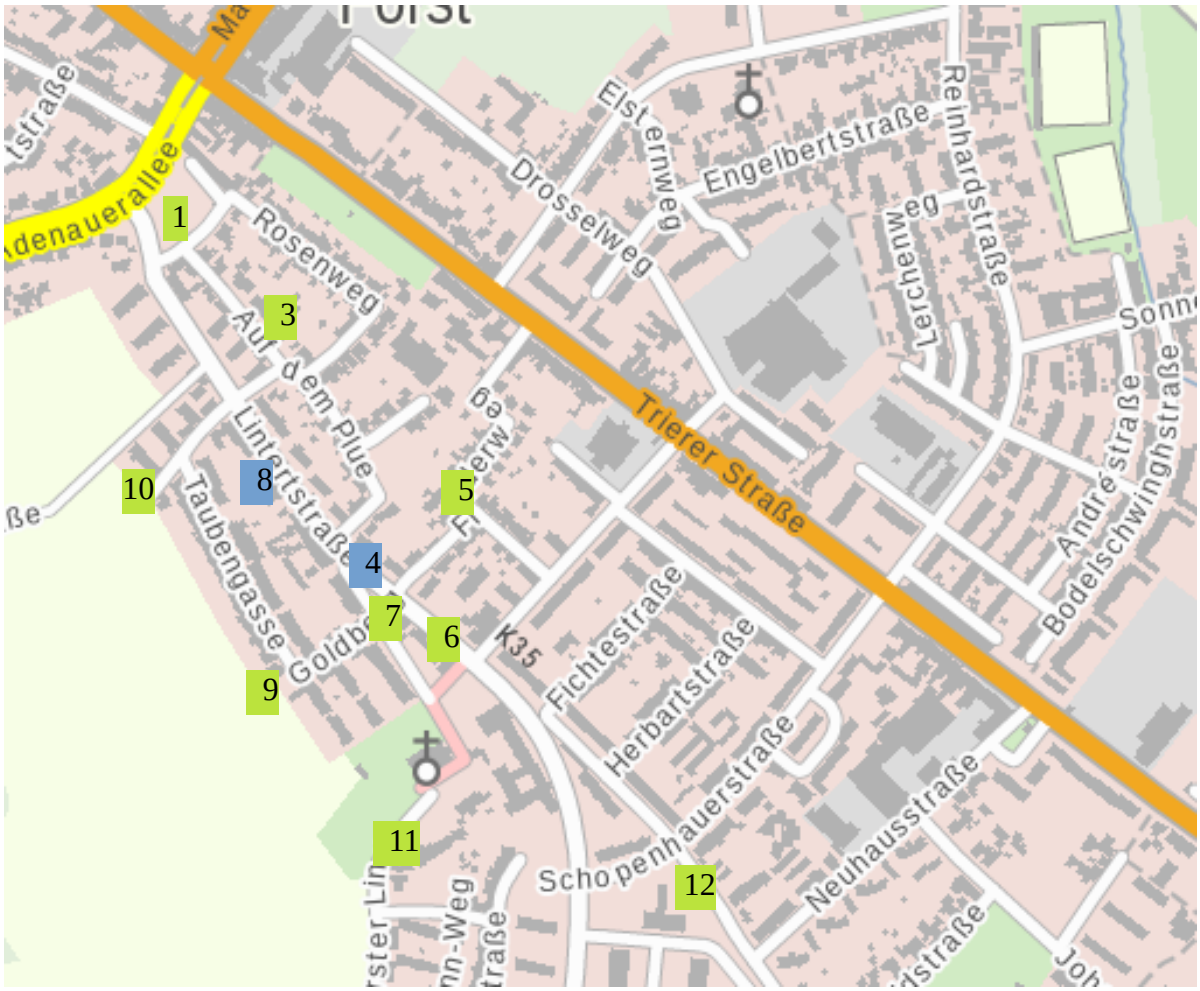


Abb. 1.1 Übersichtskarte mit Nr. der nachstehend beschriebenen Flächen (Kartenquelle: TIM Online 2.0)

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

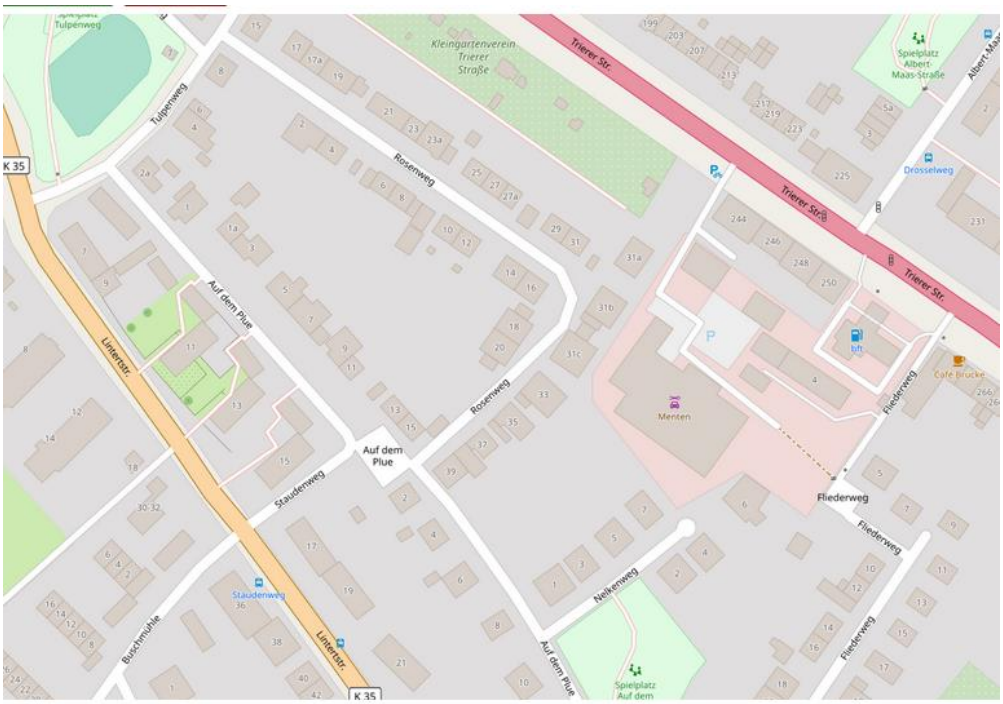


Abb. 1.6 Auf dem Plue, Rosenweg, Staudenweg, Nelkenweg (Quelle: OpenStreetMap)

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. Stadtteilförderung 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

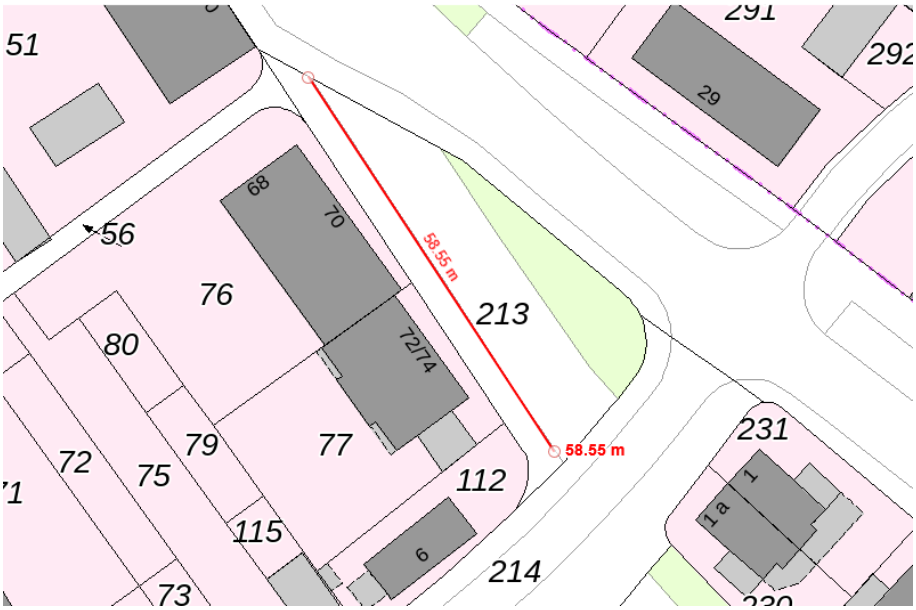


Abb. 1.8 Dreiecksplatz Kirchstraße (Quelle: TIM Online 2.0)

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

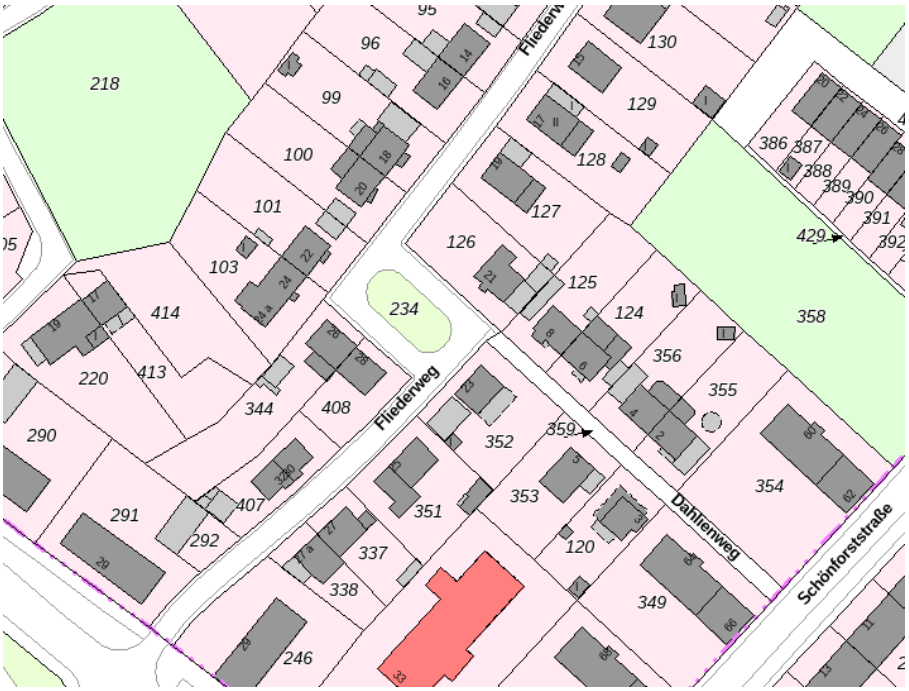


Abb. 1.10 Fliederweg (Quelle: TIM Online 2.0)

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 Lintertstraße parken, zukünftig im Fliederweg Platz finden könnten.

Anzahl der heute ungenutzten Stellplätze	ca. 15

Fläche 6: Wegfall Linksabbiegerspur Schönforststraße

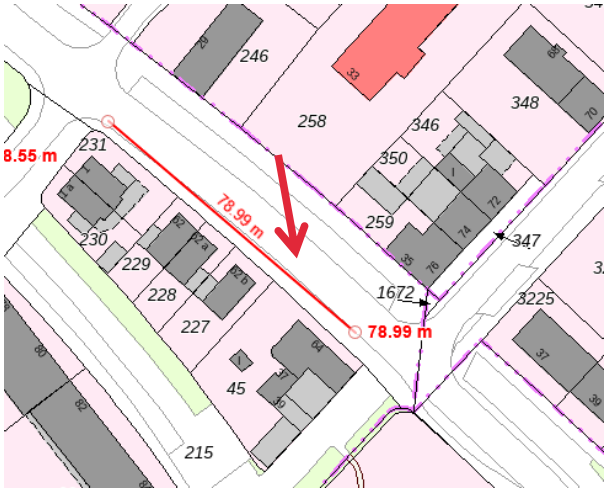


Abb. 1.11 Linksabbiegerspur von der Lintert- in die Schönforststraße (Kartenquelle: TIM Online 2.0)

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

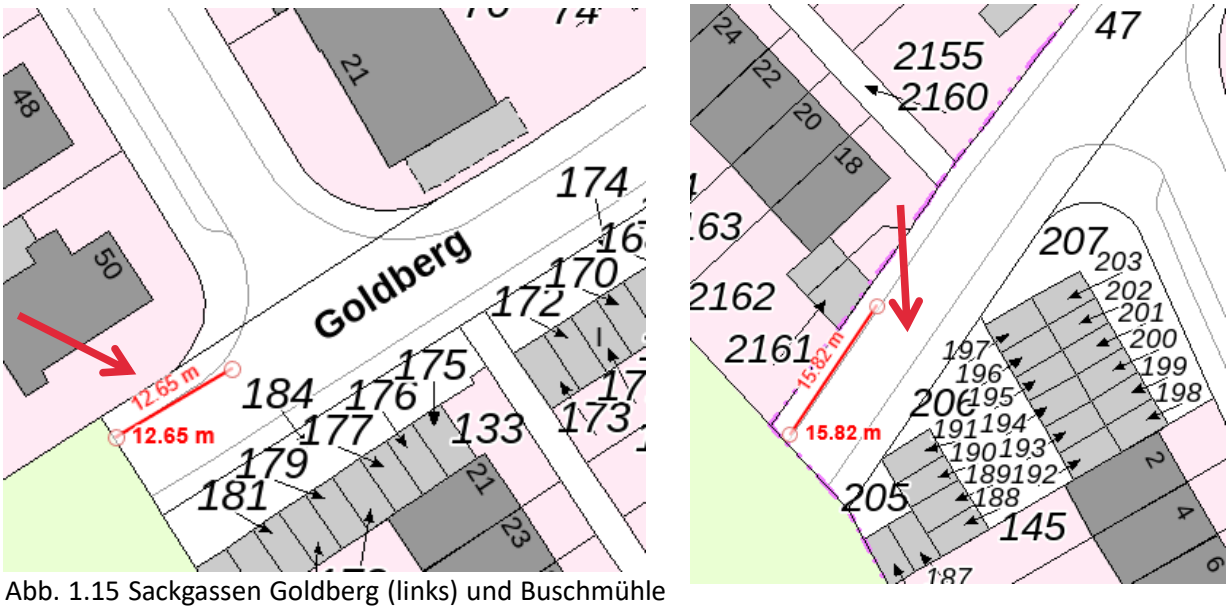


Abb. 1.15 Sackgassen Goldberg (links) und Buschmühle (rechts) (Quelle: TIM Online 2.0)

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

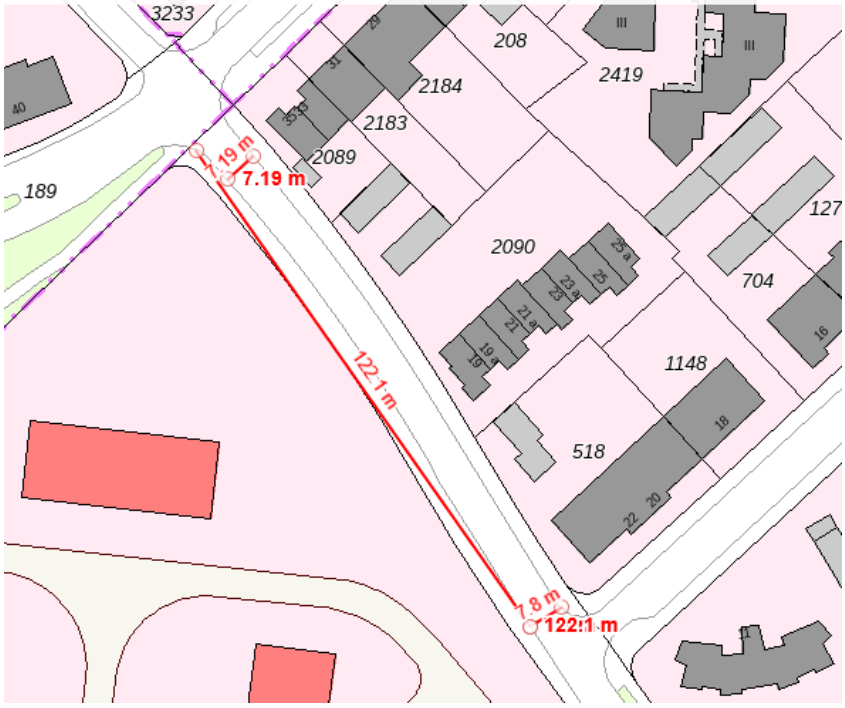


Abb. 1.19 Südlicher Gehweg der Sittarder Straße (Quelle: TIM Online 2.0)

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 Lintertstraße entfernt und kann somit noch zum mittelbaren Umfeld der Lintertstraße 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