



Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“

Stellungnahme zur Vorlage:

Lintertstraße - Ertüchtigung von Radverkehrsanlagen im Zuge der RVR Brand – Kompromissvariante 2021

Die von der Verwaltung für die Sitzung der BV Mitte am 22. September und des MoA am 30. September 2021 vorgelegte Planung zur Umgestaltung der Lintertstraße nach Auswertung der Bürgerbeteiligung ⁽ⁱ⁾ lehnen wir ab, da ein Schutzstreifen bergauf (stadtauswärts) und keine Radinfrastruktur bergab (stadteinwärts) nicht mit den Zielen einer Rad-Vorrang-Route vereinbar ist. Die Ziele zur Umsetzung eines mit Landesmitteln geförderten Projektes zur Förderung des Radverkehrs sind aus unserer Sicht nicht verhandelbar. Auf Abweichungen zu den Projektzielen hatten wir bereits bei den im Rahmen der Bürgerbeteiligung diskutierten Varianten im Mai 2021 hingewiesen ⁽ⁱⁱ⁾.

Die Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“ hält weiterhin Variante 4 ⁽ⁱⁱⁱ⁾ als die beste Lösung zur Realisierung einer Rad-Vorrang-Route entsprechend den Projektzielen. Von der Politik wurde im Januar 2021 diese Einschätzung geteilt, da sie beschlossen hat, „*die Planungen auf der Grundlage der Variante 4 weiter zu führen*“ ^(iv). Da dies anscheinend aufgrund der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung von der Verwaltung als nicht mehr umsetzbar eingestuft wurde, hat die Projektwerkstatt eine Kompromissvariante 2021 (s. Anlage), welche auf der Variante 4 aufbaut.

Eine Lösung ist nur möglich, wenn alle Akteure im Verkehrsraum zu einem Kompromiss bereit sind und Fläche in der Größenordnung von ca. 0,5 m je Nutzergruppe in Teilabschnitten abgeben. Von daher schlagen wir vor, dass bei allen Flächen Abweichungen von den Mindest- oder Regelbreiten zugestimmt wird. Sollte dies bei einer Flächenart nicht möglich sein, ist dieses bei einer anderen Flächenart zu kompensieren. Ist dies ebenfalls nicht möglich, sind aus unserer Sicht zuallererst die Längsparkplätze verhandelbar, da diese nicht zwingend erforderlich sind.

Die nutzbare Breite des einseitigen Zweirichtungsweges mit 2,5 m ist nicht weiter zu verschmälern, da ansonsten die Projektziele gefährdet werden. Folgende Abweichungen schlagen wir daher vor (siehe auch Plan in der Anlage), damit das Projekt im Straßenquerschnitt von ca. 12,5 m Breite realisiert werden kann (siehe schwarze gestrichelte Linien im Plan):

Rad-Vorrang-Route (hellrot):

- die RVR wird im Bereich von Engstellen für den einseitigen Zweirichtungsweg ausnahmsweise anstatt mit 3 m nur mit 2,5 m (wie der Vennbahnweg) ausgebaut, abgesehen davon wird die Mindestbreite von 3 m oder mehr angestrebt [siehe Erläuterung 1 auf Seite 3]

Bauliche Trennung zwischen RVR und KFZ (rot):

- Verwendung einer schmalen baulichen Trennung mit einer Breite von 0,25 m anstatt 0,5 m [siehe Erläuterung 2 auf Seite 3]

KFZ-Fahrbahn (hellgrau):

- die KFZ-Fahrbahn wird im Bereich von Engstellen anstatt mit 6,5 m nur mit 6 m ausgebaut, dies dient ebenfalls der von den Anwohnern gewünschten Geschwindigkeitsreduzierung [siehe Erläuterung 3 auf Seite 3]

Parkplätze (dunkelgrau):

- die Längsparkplätze entlang der Lintertstraße werden im Bereich von Engstellen in einer Breite von

1,8 m anstatt 2,0 m ausgeführt [siehe Erläuterung 4 auf Seite 3]

Gehwege (braun):

- die Gehwege auf der südwestlichen Seite der Lintertstraße werden in einer Breite von 2,0 anstatt 2,5 m ausgeführt [siehe Erläuterung 5 auf Seite 3]

Sollte im Straßenraum mehr Platz zur Verfügung stehen, sind auf Basis der folgenden Priorisierung die Flächen wieder auf die Standardbreite anzupassen:

1. Priorität: die RVR ist auf das Mindestmaß von 3 m zu verbreitern. Im Bereich von stark frequentierten Bereichen, z. B. zwischen Fichtestraße und Schopenhauerstraße, sollte eine Breite von 3,5 m angestrebt werden (Grundschule)
2. Priorität: die bauliche Trennung zwischen KFZ und Radverkehr wird entsprechend der Musterlösung am Pontwall auf 0,5 m verbreitert
3. Priorität: die KFZ-Fahrbahn ist auf das Regelmaß von 6,5 m zu verbreitern
4. Priorität: der Gehweg ist auf das Regelmaß von 2,5 m zu verbreitern
5. Priorität: die Parkplätze sind auf das Regelmaß von 2,0 m zu verbreitern

Die zuvor beschriebenen Abmessungen könnten im Bestand ohne große Umbaumaßnahmen im Rahmen eines Reallabors getestet werden, indem man die Klemmfix-Streifen auf der Fahrbahn für die RVR aufbringt und auf der gegenüberliegenden Straßenseite das aufgeschulterte Parken auf dem Gehweg zulässt und provisorisch markiert.

Bushaltestelle Staudenweg:

Die Bushaltestelle stadtauswärts in Höhe der Hausnummer 36 kann am Fahrbahnrand an dieser Stelle verbleiben.

Die Bushaltestelle stadteinwärts sollte vom jetzigen Standort zwischen der Hausnummer 19 bis 21 aufgrund des beengten Straßenquerschnitts in Richtung Adenauerallee in Höhe der Hausnummer 13 bis 15 verlegt werden. Dort wäre dann ausreichend Platz, um einen Ausstiegsbereich für die Haltestelle zwischen KFZ-Fahrbahn und der RVR mit einer Breite von ca. 1,5 m oder mehr anzulegen. Die Fahrbahn wird dementsprechend in den Bereich des städtischen Grundstückes (Gemarkung Forst, Flur 22, Flurstück 218) verschoben. Die Querung der RVR durch die Fahrgäste kann mittels eines Zebrastreifens erfolgen.

Stellplatzkonzept:

Die Projektwerkstatt hatte im Mai 2021 im Rahmen der damaligen Stellungnahme Potenziale für zusätzliche Parkplätze im Umfeld aufgezeigt. Leider hat sich die Verwaltung diesbezüglich noch nicht geäußert, ob hier eine Kompensation für die entfallenden Parkplätze möglich ist.

Anbindung Lintertstraße – Adenauerallee – Altstraße:

Die Planung der RVR muss dringend als durchgängige Route durchgeplant werden und im Rahmen der Baumaßnahmen in der Lintertstraße ist der Anschluss über die Adenauerallee in die Altstraße herzustellen. Dies ist unabhängig von den geplanten Baumaßnahmen des Landesbetriebes Straßenbau NRW am Tunnel Adenauerallee umzusetzen.

Erläuterungen:

[1] = Die Mindestbreite von 3 m für einen einseitigen Zweirichtungsweg bei einer RVR ist gemäß Kapitel 4.5.3 der H-RSV durchgängig einzuhalten. Aufgrund des Platzmangels in Teilabschnitten der Lintertstraße akzeptieren wir ausnahmsweise eine Reduzierung auf die Breite des Vennbahnradweges (siehe Veröffentlichung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - Arbeitsgruppe Straßentwurf: „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H-RSV Ausgabe 2021))

[2] = Die bauliche Trennung am Pontwall benötigt 0,5 m Breite, am Blücherplatz wurden nur Klemmfix-Streifen montiert, welche 0,25 m Breite benötigen. Dies kann aus unserer Sicht ausreichend sein; es ist jedenfalls besser als der aktuell geplante Schutzstreifen (siehe beispielhafte Trennung: <https://www.strassenausstatter.de/produkt/verkehrslenkung/leitschwellen-leitelement-leitboy-flexible-leitpoller/leitschwellen-lin-60-mit-ars/>)

[3] = Die Rombachstraße in Brand wird aktuell von der Verwaltung mit einer Breite von 6 m geplant, bei 750 KFZ in der Spitzenstunde, Tempo 30, mit Linienverkehr und Schwerlastverkehr (siehe Vorlage zur RVR in der Rombachstraße: <http://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=23783>)

[4] = Die Regelbreite eines Längsparkplatzes beträgt 2,0 m. Ausnahmsweise werden im Bereich von Engstellen nur Stellplätze für kleine Fahrzeuge angeboten. Aufgrund der Bevölkerungsstruktur im Viertel ist davon auszugehen, dass ein Großteil der Fahrzeuge mit 1,8 m Breite auskommt "Golfklasse" (mit Zusatzschild "Nur innerhalb der markierten Parkstände", siehe <https://verkehrslexikon.de/Texte/ParkVerstoss07.php>)

[5] = Die Regelbreite von Gehwegen beträgt 2,5 m, Ausnahmsweise werden im Bereich von Engstellen die Breiten reduziert, um ausreichend Platz für die Längsparkplätze zu haben. Dies funktioniert an vielen anderen Stellen in der Stadt und ist im Rahmen eines Kompromisses tragfähig.

i <https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=23851>

ii https://kryger.de/ffBrand/_media/ffbrand-stellungnahme-lintertstrasse-210510.pdf

iii https://www.kryger.de/ffBrand/_media/ffbrand-200813-lintertstrasse-v3-red.pdf

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