

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/1121/WP17
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	07.01.2019
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/300
Lothringerstraße zwischen Harscampstraße und Wilhelmstraße Umbau als Fahrradstraße und Premiumfußweg in Folge von Regionetz-Maßnahme			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
06.02.2019	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung	
21.02.2019	Mobilitätsausschuss	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführung der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, auf Grundlage der Variante 1 (Plan-Nr.: 2018/12-11) den Planungsbeschluss für die Maßnahme zu fassen und die Verwaltung damit zu beauftragen, die Ausbauplanung zu erarbeiten.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Er fasst auf Grundlage der Variante 1 (Plan-Nr: 2018/12-11) den Planungsbeschluss für die Maßnahme und beauftragt die Verwaltung damit, die Ausbauplanung zu erarbeiten.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

PSP-Element 5-120102-900-08100-300-1 Radvorrangroute1

Investive Auswirkungen	Ansatz 2019	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2019	Ansatz 2020 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2020 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	1.393.600	1.393.600	0	0	0	0
Ergebnis	1.393.600	1.393.600	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

PSP-Element 4-120102-969-8 Radvorrangroute1

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2019*	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2019*	Ansatz 2020 ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2020 ff.	Folgekos- ten (alt)	Folgekos- ten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	188670,46**	188.670,46	204.000	204.000	0	0
Abschreibungen	186.500,00*	186.500,00	0	0	0	0
Ergebnis	307.170,46	307.170,46	204.000	204.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

*aus Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2018

**Haushaltsansatz i.H.v. 68.000 € zzgl. Ermächtigungsübertragung aus dem Haushaltsjahr 2018 i.H.v. 120.670,46 €

Finanzielle Auswirkungen

PSP Element 5-130101-900-03300-300-1 Baumpflanzungen in der Innenstadt (ISK)

Investive Auswirkungen	Ansatz 2019	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2019	Ansatz 2020-2022	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2020-2022	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	120.000	120.000	400.000	400.000	520.000	520.000
Auszahlungen	170.000	170.000	500.000	500.000	670.000	670.000
Ergebnis	-50.000	-50.000	-100.000	-100.000	150.000	150.000
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

PSP-Element 4-130101-932-2 Baumpflanzungen in der Innenstadt (ISK)

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2019	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2019	Ansatz 2020-2022	Fortgeschriebe- ner Ansatz 2020-2022	Folgekos- ten (alt)	Folgekos- ten (neu)
Ertrag	120.000	120.000	400.000	400.000	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	170.000	170.000	500.000	500.000	0	0
Ergebnis	-50.000	-50.000	-100.000	-100.000	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben/			

Die Kosten für die Maßnahme „Herstellung 6 neuer Baumstandorte in der Lothringer Straße“ belaufen sich auf 60.000,-- €.

Die erforderlichen Mittel stehen unter dem PSP-Element 5-130101-900-03300-300-1, 78350000 in diesem Jahr als Ansatz in ausreichender Höhe zur Verfügung.

Die Maßnahme wird im Rahmen des Innenstadtkonzeptes „Wohnumfeldverbesserung durch Baumpflanzungen“ zu 80% gefördert.

Erst ab dem 4. Jahr nach Fertigstellung übernimmt E 18 die Pflege und Unterhaltung.

Aufgrund der zurzeit insgesamt im Stadtgebiet bestehenden negativen Baumbilanz fallen zum jetzigen Zeitpunkt keine zusätzlichen Folgekosten an.

Die Summe der jährlich anfallenden Pflege- und Unterhaltungskosten für alle städtischen Bäume werden auf Grundlage des zurzeit in Aufstellung befindlichen Baumkatasters sowie im Rahmen des Grünflächenmanagements ermittelt.

Erläuterungen:

Anlass

Von März bis November 2019 wird Regionetz Tiefbauarbeiten in der Lothringerstraße zwischen der Harscampstraße und der Wilhelmstraße vornehmen. Im Zuge der Wiederherstellung soll die Lothringerstraße in diesem Abschnitt als Teil der in Planung bzw. Umsetzung befindlichen Rad-Vorrang-Route Aachen 1 und des Fußgängerpremiumweges 3 (s. **Anlage 1**) entsprechend der funktionalen Belange dieser übergeordneten Netzkonzepte umgestaltet werden.

Heutige Situation

Als Verbindung zwischen dem Innenstadtbereich und dem Frankenger Viertel stellt die Lothringerstraße bereits heute eine stark von Fußgängern und Radfahrern genutzte Achse im Suermondviertel dar. Durch Netzunterbrechungen und -einschränkungen für den Kfz-Verkehr weist der hier betrachtete Abschnitt für den Kfz-Verkehr im Gegensatz zum nichtmotorisierten Individualverkehr keine übergeordnete Verbindungsfunktion auf. Aufgrund des von der Lothringerstraße aus erreichbaren Parkhauses "Lothringerstraße" (weitere Zufahrt auch über Theaterstraße) sowie des "Berufskollegs für Wirtschaft und Verwaltung der StädteRegion Aachen" übernimmt die Straße für den Kfz-Verkehr überwiegend hierfür eine Erschließungsfunktion.

In der Tagesspitzenstunde (7:30 - 8:30 Uhr) nutzen 326 Kfz-Nutzer, 270 Radfahrer und 245 Fußgänger die Straße an der Einmündung Wilhelmstraße. Die Kfz-Stärke ist aufgrund des Unterrichtsstarts des Berufskollegs stark auf die morgendliche Spitzenstunde konzentriert. Über den Gesamttag (7- 19 Uhr) verteilt sich der aufkommensbezogene Modal-Split der Lothringerstraße (im Einmündungsbereich Wilhelmstraße) auf 35% Kfz, 28% Radfahrer und 37% Fußgänger.

Die Lothringerstraße im Bereich zwischen Wilhelmstraße und Harscampstraße ist Teil einer Tempo 30-Zone. Die Straße ist in ihrer gesamten Länge von ca. 200 m im Trennprinzip ausgebaut (s. **Anlage 3**). Der Abschnitt zwischen der Wilhelmstraße und der Zufahrt zum Berufskolleg ist als Einbahnstraße (in Richtung Harscampstraße) ausgewiesen. Die nutzbare Fahrbahn weist hier eine Breite von 3,60 m auf. Beidseitig stehen durch das zulässige Fahrbahnrandparken in diesem Abschnitt insgesamt 26 Parkplätze zur Verfügung. Der Radverkehr wird in Fahrtrichtung der Einbahnstraße auf der Fahrbahn geführt. In Gegenrichtung steht dem Radfahrer der Seitenraum auf nördlicher Seite, ausgeschildert als "Gehweg (Radfahrer frei)", zur Verfügung. Die Nebenanlage hat hier eine Breite von 3,37 m (1,70 m ehemaliger benutzungspflichtiger Radweg; 1,67 m Gehweg). Auf südlicher Seite ist der Gehweg 1,50 m breit.

Der nicht als Einbahnstraße ausgewiesene Abschnitt zwischen der Zufahrt zum Berufskolleg und der Harscampstraße weist an der engsten Stelle eine nutzbare Fahrbahnbreite von 4,55 m auf. Zwischen den Baumfeldern ist das Fahrbahnrandparken beidseitig möglich (21 Parkplätze). Der Radfahrer wird gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Für den Fußverkehr stehen Gehwege mit einer Breite von 2,00 m (nördliche Seite) bzw. 2,40 m (südliche Seite) zur Verfügung.

Insgesamt entsprechen die Querschnittsmaße der Lothringerstraße im betrachteten Abschnitt nicht den Richtlinien für Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Eine Anpassung des Straßenraums ist -

insbesondere unter Berücksichtigung der besonderen Belange der hier zukünftig verlaufenden Rad-Vorrang-Route und des Premiumfußweges - erforderlich.

Planung

Die Planung sieht grundsätzlich vor, die heutige verkehrliche Funktion der Lothringerstraße beizubehalten, wobei die besonderen Ansprüche für den Fuß- und Radverkehr durch verschiedene Maßnahmen berücksichtigt werden:

- Die Lothringerstraße soll in dem gesamten Abschnitt zwischen der Harscampstraße und der Wilhelmstraße als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Ein entsprechender Ratsantrag („Fahrradstraße im Suermondviertel“) wurde im Jahr 2009 von der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen gestellt (s. **Anlage 8**). Die Gestaltung der Fahrradstraße erfolgt gemäß der am 13.09.2018 vom Mobilitätsausschuss beschlossenen Standards (s. **Anlage 2**).
- Eine Kfz-Freigabe der Fahrradstraße ist zur Erreichbarkeit der in der Straße liegenden Ziele vorgesehen; im Bereich zwischen der Wilhelmstraße und der Zufahrt Berufskolleg weiterhin als Einbahnstraße. Der Radverkehr soll auch hier in beiden Richtungen auf der Fahrbahn geführt werden. Hierzu ist in diesem Abschnitt eine Verbreiterung der Fahrgasse notwendig.
- Im Zuge der Fahrradstraßenausweisung soll eine Vorfahrtberechtigung der Lothringerstraße gegenüber der Richardstraße erfolgen. Entsprechend der Gestaltungsstandards wird der Knotenbereich rot eingefärbt.
- Die Querung der Wilhelmstraße für Fußgänger und Radfahrer kann über die existierende signalisierte Furt (separiert für Radfahrer und Fußgänger) erfolgen. Die Furtmarkierung wird an die neue Straßenraumaufteilung angepasst.
- Der Einmündungsbereich der Lothringerstraße / Wilhelmstraße soll gepflastert werden. Durch den Oberflächenmaterialwechsel wird zum einen der Beginn der Fahrradstraße optisch verdeutlicht. Zum anderen dient es der Kennzeichnung der Fläche, die dem Fußgänger zum (unsignalisierten) Queren der Lothringerstraße entlang der Wilhelmstraße vorbehalten ist.
- Durch die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn, bleibt die Nebenanlage auch im Einbahnstraßenbereich ausschließlich dem Fußverkehr vorbehalten und verbreitert sich hier auf der nördlichen Seite (Seite des Premiumweges) auf 2,90 m. Diese Gehwegbreite zieht sich bis zur Kultureinrichtung „Raststätte“ durch.
- Im gesamten Abschnitt sollen zudem zwischen den Parkständen auf nördlicher Seite sechs neue Baumfelder entstehen. Diese sollen eine grüne Achse entlang des Premiumfußweges 3 ausbilden und dadurch die Nutzerqualität für den Fußgänger aber auch den Radfahrer erhöhen. Durch diese ergänzenden Baumpflanzungen gelingt eine vollständige Begrünung der nördlichen Gehwegseite zwischen Wilhelmstraße und Harscampstraße.
- Als weitere Maßnahme des Premiumfußweges wird eine Aufenthaltszone auf Höhe der Kultureinrichtung „Raststätte“ errichtet. Neben der Baumpflanzung umfasst dies die Schaffung einer Sitzgelegenheit für den Fußgänger.
- Zudem wird zu einem späteren Zeitpunkt das große Baumfeld zwischen Richardstraße und Harscampstraße zu einer begehbaren Baumscheibe umgewandelt und damit auch an dieser Stelle eine Verbesserung für die Fußgänger erreicht. Diese Maßnahme wird an dieser Stelle aus Gründen der Vollständigkeit (Abschnitt Wilhelmstraße bis Harscampstraße) bereits in dieser Vorlage erwähnt.

Die grundsätzliche Zielsetzung der Planung - das heißt die Berücksichtigung der besonderen Belange des Rad- und Fußverkehrs - kann durch unterschiedliche Ausprägungen der genannten Maßnahmen in Bezug auf den Aufwand und die Auswirkung auf andere verkehrliche Belange erreicht werden. Die verschiedenen Varianten werden im Folgenden aufgeführt:

Variante 1 (Vorzugsvariante):

Die Variante 1 sieht die Umsetzung der Fahrradstraße und des Premiumfußweges bei Beibehaltung aller Parkplätze und Bestandsbäume vor (s. **Anlage 4**). Hierzu bedarf es des oben beschriebenen Umbaus der nördlichen Nebenanlage im Bereich zwischen Wilhelmstraße und Zufahrt Schule. Die Fahrgassenbreite der Fahrradstraße entspricht den Standards und beträgt im Kfz-Einbahnstraßenbereich 3,55 m zzgl. je 0,5 m Sicherheitstrennstreifen zum Parken. Das Begegnen zweier nebeneinander fahrender Radfahrer und eines Pkws ist allerdings hier sowie partiell auch in weiteren Abschnitten der Straße nicht möglich. Besondere gegenseitige Rücksichtnahme ist erforderlich. Im Bereich des vorgesehenen Umbaus beträgt die Gehwegbreite 2,90 m. Der Gehweg auf südlicher Seite sowie der gesamte Abschnitt zwischen der Zufahrt Parkhaus und der Harscampstraße wird mit Ausnahme der Herstellung zweier zusätzlicher Baumfelder baulich nicht verändert.

Variante 2:

Die Variante 2 sieht die optimale Umsetzung der Fahrradstraße und des Premiumfußweges bei Reduzierung von 22 Parkplätzen und Fällung von vier Bestandsbäumen vor (s. **Anlage 5**). Für die Umsetzung ist ein Komplettumbau der Straße erforderlich. Auf der gesamten Straßenlänge wird die Fahrradstraße mit der optimalen Fahrgassenbreite von 4,50 m (zzgl. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zum Parken) ausgebaut. Das Begegnen zweier nebeneinander fahrender Radfahrer und eines Pkws wird auf der gesamten Straßenlänge ermöglicht. Der Gehweg auf nördlicher Seite wird auch im Bereich zwischen Zufahrt Schule und Richardstraße auf 2,90 m verbreitert. Auf der südlichen Seite wird der Gehweg im Abschnitt der Einbahnstraße mit einer Breite von 2,50 m hergestellt. Zur Umsetzung dieser für den Rad- und Fußverkehr optimalen Querschnittsaufteilung bedarf es der Wegnahme des Parkstreifens (inkl. Baumfelder) auf südlicher Seite.

Variante 3:

Die Variante 3 sieht die optimale Umsetzung des Premiumweges auf gesamter Länge sowie die optimale Umsetzung der Fahrradstraße im Bereich zwischen der Zufahrt Berufskolleg und der Harscampstraße bei der Reduzierung von 4 Parkplätzen und der Fällung von vier Bäumen vor (s. **Anlage 6**).

Der Umbau und die Querschnittsaufteilung entspricht Variante 2. Allerdings wird im Einbahnstraßenbereich der südliche Gehweg nicht verbreitert und der Parkstreifen bleibt erhalten. Dadurch resultiert hier – entsprechend Variante 1 – eine Fahrgassenbreite von 3,55 m zzgl. je 0,50 m Sicherheitstrennstreifen. In diesem 90 m langen Abschnitt ist das Begegnen zweier nebeneinander fahrender Radfahrer und eines Pkws nicht möglich. Die Herstellung der optimalen Fahrgassenbreite im Bereich zwischen der Zufahrt Berufskolleg und der Harscampstraße erfordert die Wegnahme des kurzen Parkstreifens und der Baumfelder auf südlicher Seite.

Die Park- und Baumbilanzen sowie die resultierenden Fahrgassen- und Gehwegbreiten der drei Varianten sind in **Anlage 7** gegenübergestellt.

Nach Abwägung aller Belange wird die Variante 1 als Vorzugsvariante ausgewählt. Hierdurch kann entsprechend der übergeordneten Bedeutung der Straße für den nichtmotorisierten Individualverkehr eine deutliche Verbesserung für den Rad- und Fußverkehr erreicht werden. Durch die Ausweisung und auffällige Gestaltung der Fahrradstraße wird der Radverkehr auf der Fahrbahn priorisiert. Der Gehweg bleibt dem Fußverkehr vorbehalten und wird im stark frequentierten Bereich zwischen der Zufahrt Berufskolleg und der Wilhelmstraße auf der besonnten Nordseite deutlich verbreitert. Die Straße gewinnt durch die Schaffung von Baumfeldern und eines möblierten Bereiches an Aufenthaltsqualität. Der Umbau der Straße begrenzt sich auf die Nordseite des Einbahnstraßenabschnittes.

Im Gegensatz zu den Alternativvarianten ist die Fällung von Bestandsbäumen nicht erforderlich. Zudem können in diesem Teil der Bewohnerparkzone S mit sehr hohem Parkdruck sowie der regelmäßigen Vollauslastung des Parkhauses „Lothringerstraße“ bei der gewählten Variante alle Parkplätze im öffentlichen Straßenraum erhalten bleiben, sodass auch die Belange des ruhenden und fließenden Kfz-Verkehrs berücksichtigt werden.

Kosten und Finanzierung

Für die Umsetzung der Maßnahme entsprechend der Vorzugsvariante ist überschlägig mit Kosten in Höhe von 195.000 € (Umbau 125.000 €, Baumfelder 60.000 € und Markierung / Beschilderung Fahrradstraße 10.000 €) zu rechnen. Der Umbau erfolgt im Anschluss an die Regionetz-Maßnahme und wurde mit dieser abgestimmt. Synergieeffekte können gegebenenfalls die anfallenden Kosten reduzieren. Eine genaue Kostenermittlung wird im Rahmen der Ausführungsplanung erfolgen. Der Umbau sowie die Markierung / Beschilderung der Fahrradstraße wird im Rahmen des Projektes „Rad-Vorrang-Route Aachen 1 - Sicher und komfortabel mit Pedelecs durch die Stadt“ gefördert durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. Mittel stehen im Haushalt zur Verfügung bei PSP-Element 5-120102-900-08100-300-1 / 4-120102-969-8 "Radvorrangroute1". Die sechs neuen Baumfelder werden Kosten in Höhe von ca. 60.000 € erzeugen. Diese Teilmaßnahme wird mit im Rahmen des Innenstadtkonzeptes aus Mitteln der Städtebauförderung gefördert. Mittel zur Ausführung der Baumfelder stehen im Haushalt bei PSP-Element 5-130101-900-03300-300-1 "Baumpflanzungen in der Innenstadt (ISK)" zur Verfügung.

Anlage/n:

Anlage 1: Übersichtskarte des geplanten Verlaufs der Rad-Vorrang-Route AC1 und des Premiumweges 3

Anlage 2: Standards für die Gestaltung von Fahrradstraßen in Aachen

Anlage 3: Lageplan Bestand Lothringerstraße (M 1:500)

Anlage 4: Lageplan Planung Lothringerstraße Variante 1 – Vorzugsvariante (M 1:500)

Anlage 5: Lageplan Planung Lothringerstraße Variante 2

Anlage 6: Lageplan Planung Lothringerstraße Variante 3

Anlage 7: Variantenvergleich (Baum-, Parkraumbilanz, Querschnittmaße)

Anlage 8: Ratsantrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen: Fahrradstraße im Suermondviertel

Geplanter Verlauf der Rad-Vorrang-Route 1 und des Premiumfußweges 3

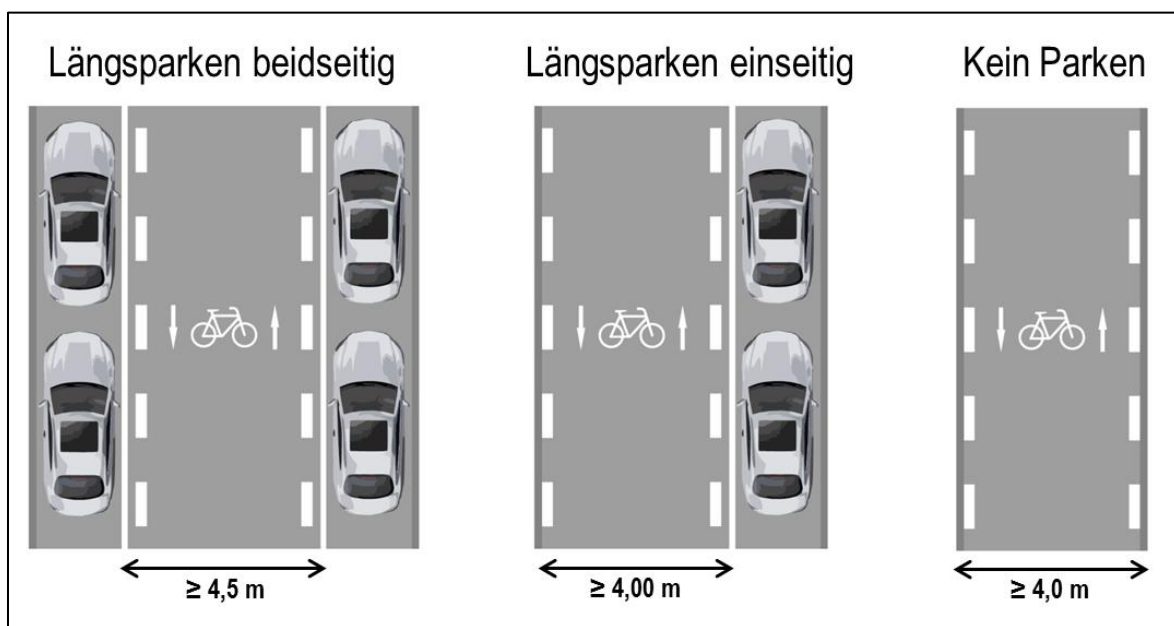


Standards für die Gestaltung von Fahrradstraßen

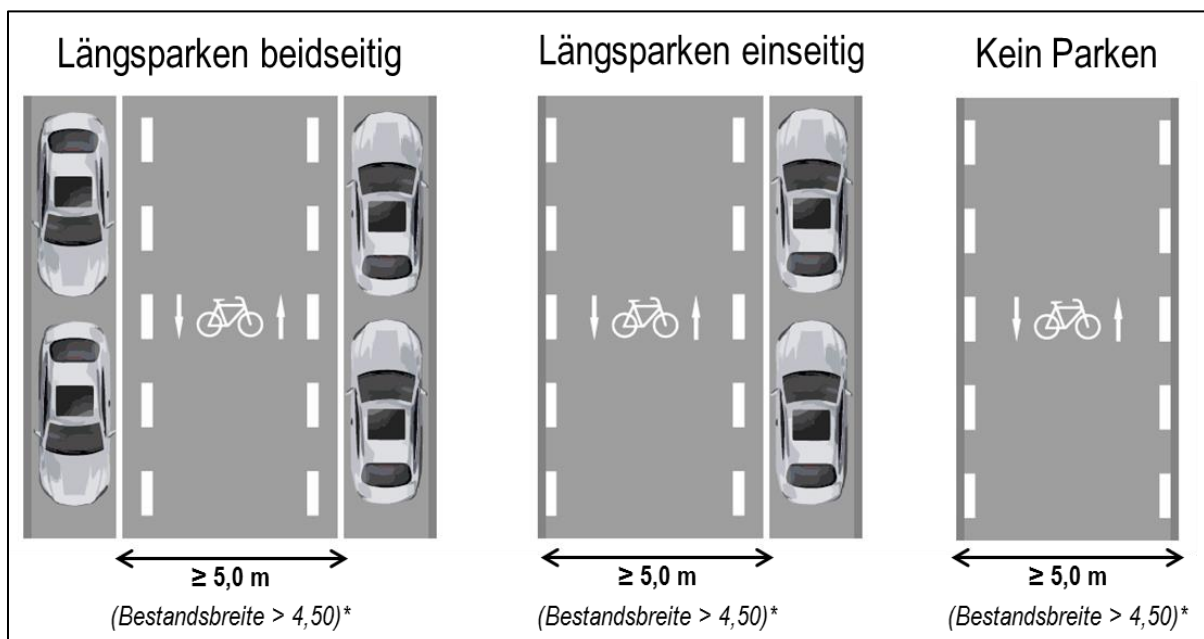
Gestaltung einer Fahrradstraße auf der Strecke

- Die optimale Breite der Radfahrer-Fahrgasse liegt bei 4,50 m.
- Breite Sicherheitsraum: Optimum: 0,75 m, Minimum: 0,50 m, Maximum: 1,00 m
- Unterbrochene Breitstrichlinie (25 cm, 1m:1m) zum Parken (mit Sicherheitsraum) und am Fahrbahnrand.
- Piktogrammmarkierung mit Sinnbild Radfahrer und Richtungspfeilen wiederholend mittig der Radfahrer-Fahrgasse.

Beispiel Kfz-Freigabe in einer Richtung

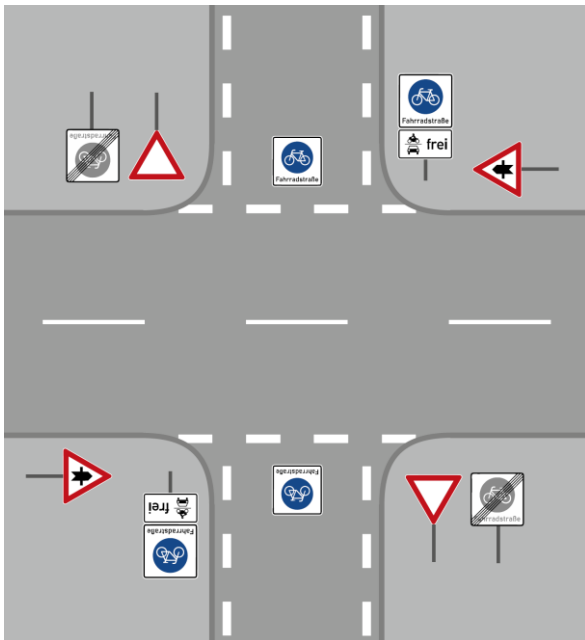


Beispiel Kfz-Freigabe in beide Richtungen



Gestaltung des Beginns bzw. Endes einer Fahrradstraße

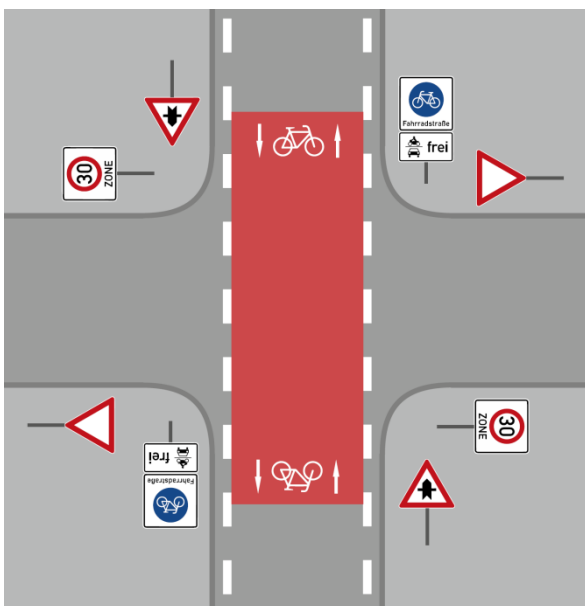
- Piktogrammmarkierung mit Sinnbild „VZ 244.1 Fahrradstraße“ mittig der Radfahrer-Fahrgasse am Beginn einer Fahrradstraße



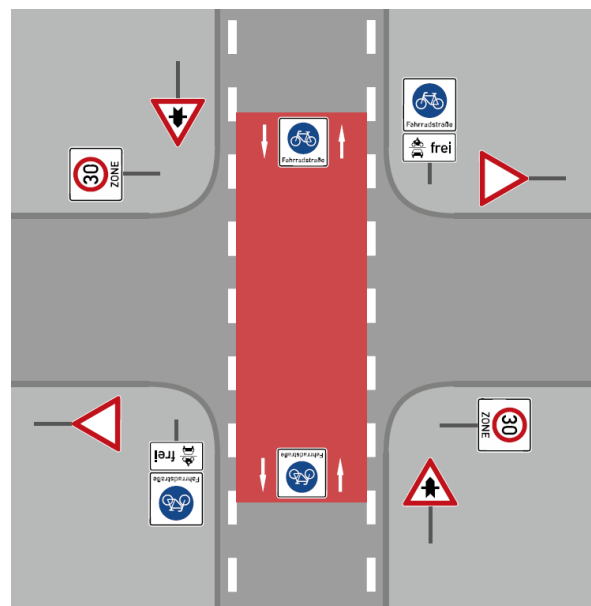
Gestaltung des vorfahrberechtigten Knotenpunktbereiches einer Fahrradstraße

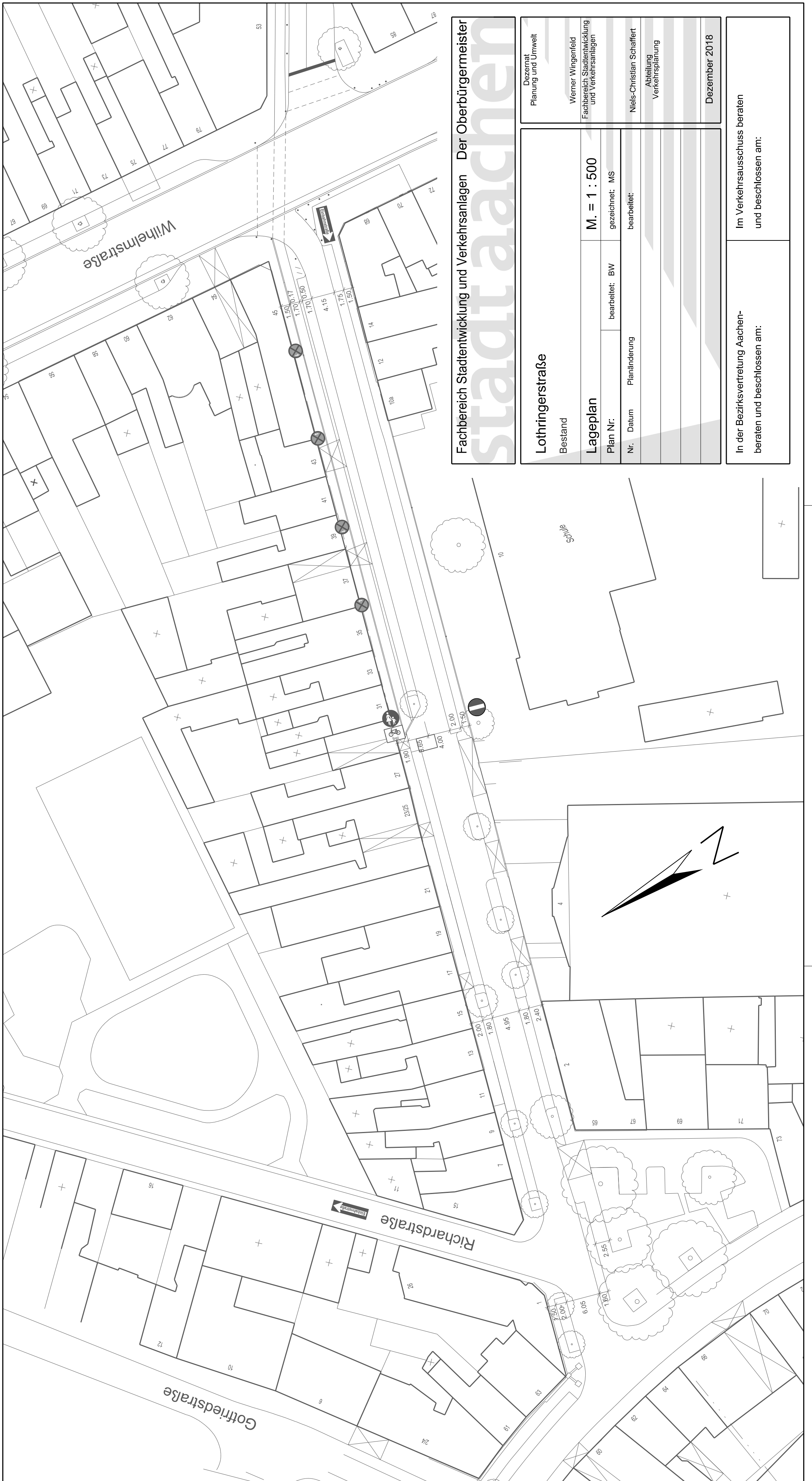
- Fortlauf der unterbrochenen Breitstrichmarkierung über den Kreuzungs- / Einmündungsbereich
- Piktogrammmarkierungen mit dem Sinnbild Radfahrer (bzw. „VZ 244.1 Fahrradstraße“) und Richtungspfeilen an den Knotenpunktarmen der Fahrradstraße
- Roteinfärbung des Kreuzungs- / Einmündungsbereiches

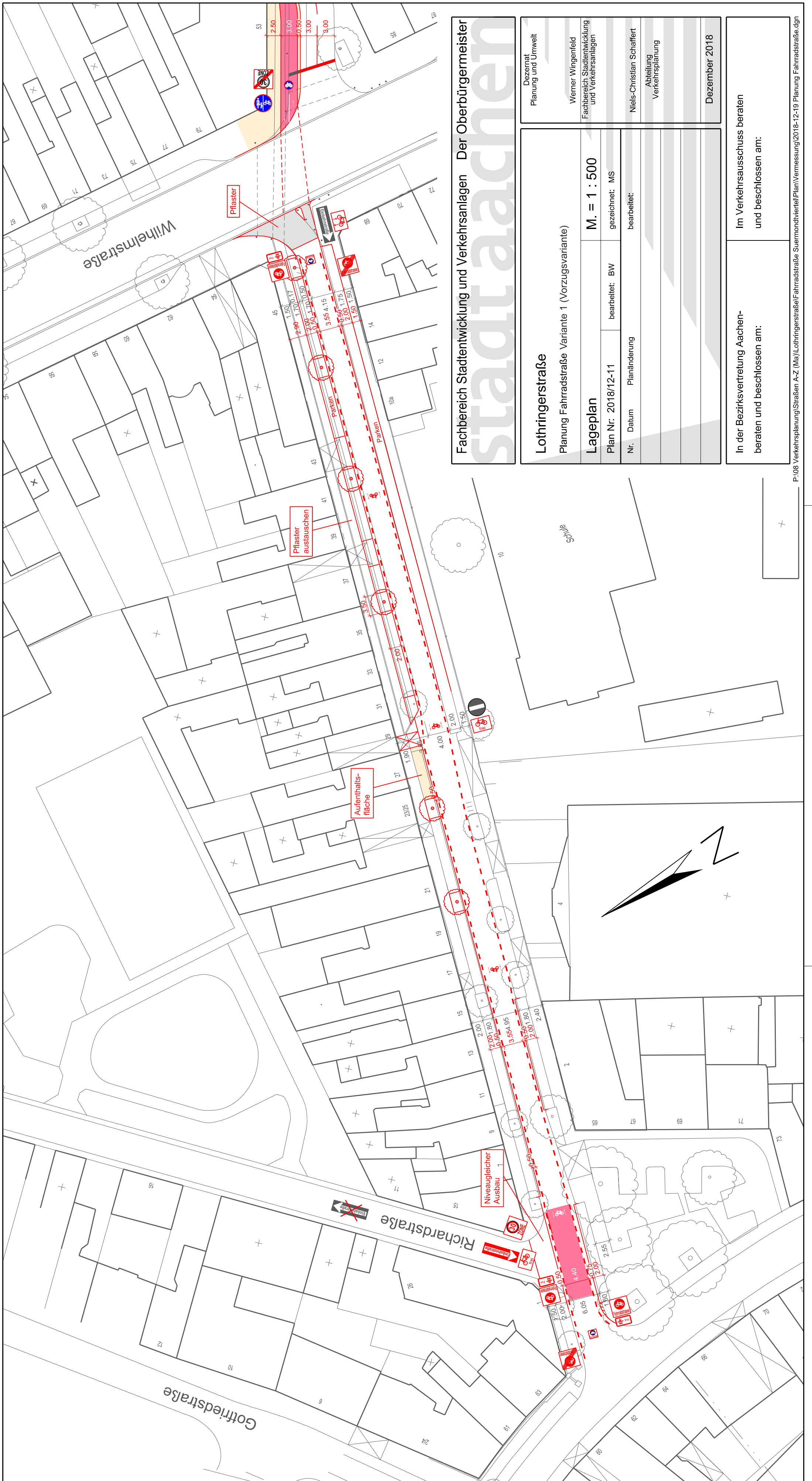
Minimal (Sinnbild „Radfahrer“)



Minimal (Sinnbild „VZ 244.1 Fahrradstraße“)





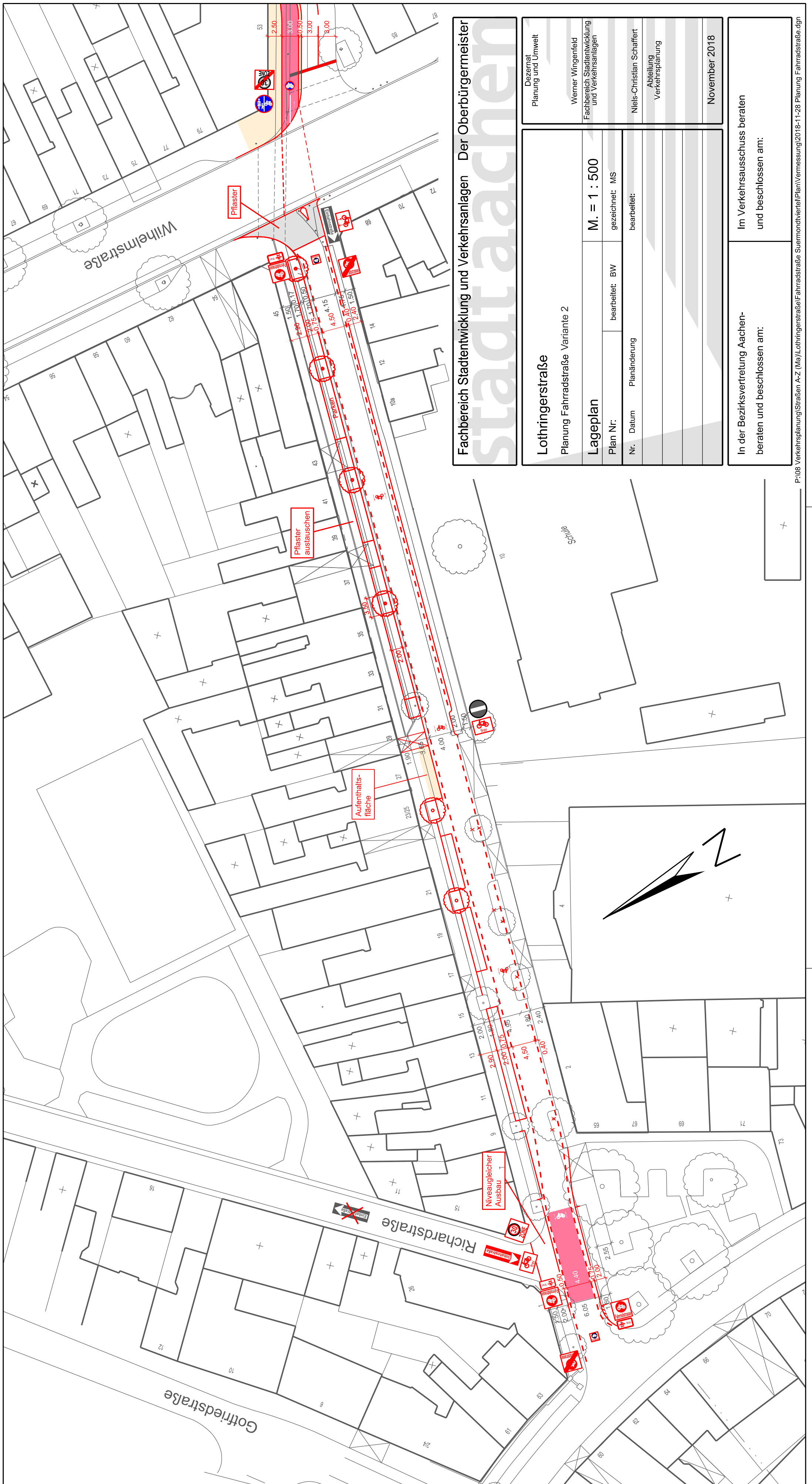


Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Der Oberbürgermeister
Stadt Aachen

Dezernat Planung und Umwelt		Werner Wingendorf Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen	
Niels-Christian Schaffert Abteilung Verkehrsplanung		Dezember 2018	
Lothingerstraße			
Planung Fahrradstraße Variante 1 (Vorzugsvariante)			
Lageplan		M. = 1 : 500	
Plan Nr.: 2018/12-11		bearbeitet: BW gezeichnet: MS	
Nr.: Datum		Planänderung	
bearbeitet:		bearbeitet:	

In der Bezirksvertretung Aachen-
beraten und beschlossen am:

Im Verkehrsausschuss beraten
und beschlossen am:

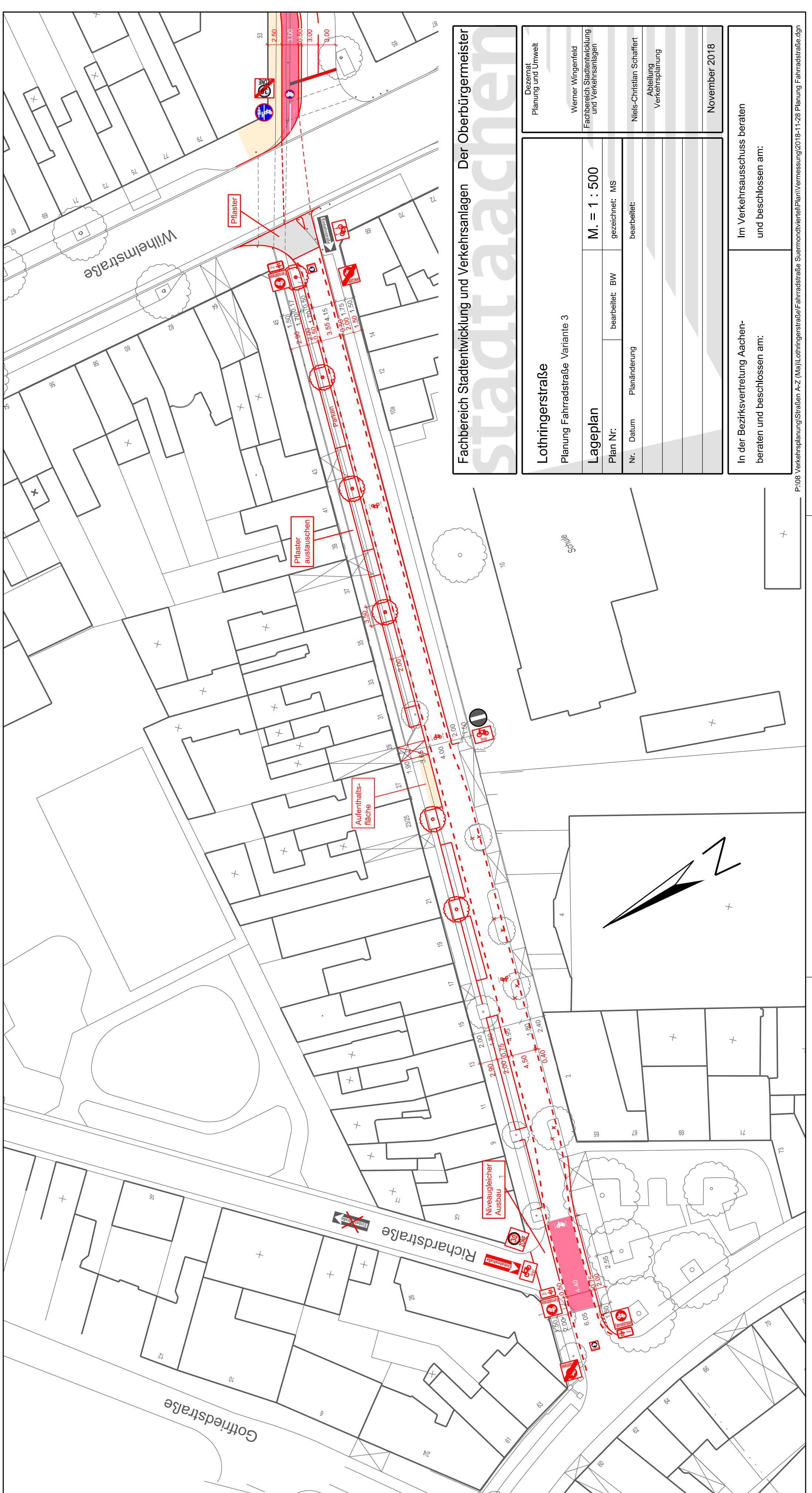


Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Der Oberbürgermeister
Stadt Aachen

Lothringerstraße		Dezernat Planung und Umwelt
Planung Fahrradstraße Variante 2		Werner Wingenfeld Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
Lageplan	M. = 1 : 500	Niels-Christian Schaffert Abteilung Verkehrsplanung
Plan Nr.:	bearbeitet: BW	gezeichnet: MS
Nr. Datum	Planänderung	bearbeitet:
		November 2018

In der Bezirksvertretung Aachen-
beraten und beschlossen am:

Im Verkehrsausschuss beraten
und beschlossen am:



Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Der Oberbürgermeister
Stadt Aachen

Lothringerstraße		Dezernat Planung und Umwelt
Planung Fahrradstraße Variante 3		Werner Wingenfeld Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen
Lageplan	M. = 1 : 500	Niels-Christian Schaffert Abteilung Verkehrsplanung
Plan Nr.:	bearbeitet: BW	gezeichnet: MS
Nr. Datum	Planänderung	bearbeitet:
		November 2018

In der Bezirksvertretung Aachen-
beraten und beschlossen am:

Im Verkehrsausschuss beraten
und beschlossen am:

P:\08 Verkehrsplanung\Straßen A-Z (Ma)\Lothringerstraße\Fahrradstraße Suermondviertel\Plan\Vermessung\2018-11-28_Planung Fahrradstraße.dgn

Planung Lothringerstraße

Variantenvergleich

Anlage 7

	Bestand	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Parkplätze*	46	46	25	42
Parkraumbilanz	-	+/-0	-21	-4
Bäume	10	16	12	12
Neupflanzung Bäume	-	6	6	6
Fällung Bestandbäume	-	0	4	4
Baumbilanz	-	+6	+2	+2
Abschnitt Wilhelmstraße - Zufahrt Berufskolleg				
Fahrbahnbreite [m]	3,6	4,55	5,65	4,55
Fahrgassenbreite [m]	-	3,55	4,5	3,55
Sicherheitstrennstreifen [m]	-	0,5	0,75	0,5
Gehwegbreite (Nord) [m]	1,67	2,9	2,9	2,9
Gehwegbreite (Süd) [m]	1,5	1,5	2,5	1,5
Abschnitt Zufahrt Berufskolleg - Harscampstraße				
Fahrbahnbreite [m]	4,95 (4,55)	4,95 (4,55)	5,65	5,65
Fahrgassenbreite [m]	-	3,95 (3,55)	4,5	4,5
Sicherheitstrennstreifen [m]	-	0,5	0,75	0,75
Gehwegbreite (Nord) [m]	2	2	2,9	2,9
Gehwegbreite (Süd) [m]	2,4	2,4	2,4	2,4

* aufgrund des sehr hohen Parkdruckes wird der Raumbedarf eines parkenden Fahrzeuges mit 5,0 m angenommen.

() Breite an Engstelle (20 m)

GRÜNE

FRAKTION IM RAT DER STADT AACHEN

GRÜNE FRAKTION IM RAT DER STADT AACHEN • KATSCHHOF • D-52058 AACHEN

Oberbürgermeister
Dr. Jürgen Linden
Rathaus
52058 Aachen

10.06.09

Verwaltungsgebäude Katschhof
Raum 104
D-52058 Aachen

Fon 0241-432-72 17
Fax 0241-432-72 13
eMail grüne.fraktion@mail.aachen.de
www.grüne-aachen.de

Nr. 388/15

25. Mai 2009
AT GRÜNE 17/2009

Ratsantrag:

Fahrradstraße im Suermondviertel

Die Verwaltung wird beauftragt, die Radwegeverbindung aus dem Frankenberger Viertel von der Lothringer Straße über die Schild- und Wirichsbongardstraße zum Eisenbrunnen auf ihre Eignung als Fahrradstraße zu prüfen und entsprechende Planungen zur Umgestaltung zu erarbeiten. Mit der Fahrradtrasse in das Frankenberger Viertel kann eine attraktive Radwegeverbindung aus der Innenstadt bis auf die Vennbahntrasse geschaffen werden.

Begründung:

Ein wichtiger Bestandteil des Aachener Luftreinhalteplans, mit dem die Ausweisung von Umweltzonen vermieden werden soll, ist die Förderung des Radverkehrs als emissionsfreie, gesunde und stadtverträgliche Fortbewegungsart. Schon heute benutzen viele Rad fahrende BürgerInnen und Bürger auf ihrem Weg aus den östlichen Stadtteilen und dem Frankenberger Viertel die Verbindung von der Lothringer Straße über die Schildstraße und Wirichsbongardstraße zum Eisenbrunnen, weil sie auf dieser Trasse Hauptverkehrsstraßen meiden und durch das schöne Suermondviertel fahren können. Allerdings ist die Benutzung dieser Trasse zurzeit wegen der unterschiedlichen Ausweisung des Radwegs neben oder auf dem Gehweg, auf der Fahrbahn oder in der Fußgängerzone, vor allem aber auch wegen kritischer Kreuzungspunkte mit der Harscampstraße, der Borngasse und am Parkhaus Wirichsbongardstraße problematisch.

In der von Grünen und SPD initiierten "Stadtteilrahmenplanung für das Suermondviertel" werden zurzeit unter Beteiligung der hier lebenden und arbeitenden BürgerInnen und Bürger planerische Maßnahmen zur Stärkung und Entwicklung des Suermondviertels erarbeitet. Die vorgeschlagene Fahrradtrasse sollte daher in diesen Prozess aufgenommen werden, da sie das Viertel unmittelbar betrifft und auch zur besseren Verkehrsanbindung beiträgt.

Michael Rau
Fraktionssprecher

Sie erreichen uns von der ASEAG-Haltestelle Eisenbrunnen