

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/1238/WP17
Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		Status:	öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		AZ:	
		Datum:	19.06.2019
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/300
Lothringerstraße zwischen Oppenhoffallee und Wilhelmstraße - Umgestaltung als Rad-Vorrang-Route und Premiumfußweg inkl. Stadtteilplatz			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
27.06.2019	Mobilitätsausschuss	Entscheidung	
03.07.2019	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme	
11.07.2019	Planungsausschuss	Kenntnisnahme	

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Durchführung einer Bürgerinformation. Die Ergebnisse sollen in einer Vorlage für einen Planungsbeschluss münden.

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt dem Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Der Planungsausschuss nimmt dem Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

PSP-Element 5-120102-900-09500-300-1 - Lothringer Straße Premiumweg 3 (KKS)

Investive Auswirkungen	Ansatz 2019*	Fortgeschriebener Ansatz 2019	Ansatz 2020 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2020 ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
Einzahlungen	-284.000	-284.000	0	0	0	0
Auszahlungen	355.000	355.000	0	0	0	0
Ergebnis	71.000	71.000	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

PSP-Element 4-120102-983-3- Lothringer Straße Premiumweg 3 (KKS)

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2019*	Fortgeschriebener Ansatz 2019	Ansatz 2020 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2020 ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	55.000	55.000	0	0	0	0
Ergebnis	55.000	55.000	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

PSP-Element 5-120102-000-11000-300-1 Stadtteilplatz Lothringer Straße (KKS)

Investive Auswirkungen	Ansatz 2019*	Fortgeschriebener Ansatz 2019	Ansatz 2020 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2020 ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamtbedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	-721.900	-721.900	0	0
Auszahlungen	0	0	902.400	902.400	0	0
Ergebnis	0	0	180.500	180.500	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

PSP-Element 4-120102-077-8 Stadtteilplatz Lothringer Straße (KKS)

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	-30.100	-30.100	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	37.600	37.600	0	0
Abschreibungen	0	0	47.000	47.000	0	0
Ergebnis	0	0	54.500	54.500	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			

Deckung ist gegeben

Deckung ist gegeben

Erläuterungen:

Anlass

Die Lothringerstraße zwischen der Oppenhoffallee und der Wilhelmstraße ist Bestandteil der derzeit in Planung bzw. Umsetzung befindlichen Rad-Vorrang-Route Aachen 1 und des Fußgängerpremiumweges 3 (s. **Anlage 1**). Entsprechend der funktionalen Belange dieser übergeordneten Netzkonzepte soll eine Anpassung der Straßenraumgestaltung erfolgen. Die Maßnahmen sind im Luftreinhalteplan bzw. im Innenstadtkonzept 2022 verankert. Für die Umgestaltung wurden im Förderprojekt „#AachenMooVe! – Modellstadt ohne Emissionen im Verkehr“ im Rahmen des Förderprogramms „Kommunaler.Klimaschutz.NRW“ des Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen Mittel beantragt. Im Zuge dessen soll ebenfalls der räumlich angrenzende und funktional integrierte Stadtteilplatz entsprechend der Ziele des Innenstadtkonzeptes 2022 sowie des Klimafolgen-Anpassungskonzeptes neu gestaltet werden.

Lothringer Straße (Straßenraum)

Heutige Situation

Als Verbindung zwischen dem Innenstadtbereich und dem Frankenger Viertel stellt die Lothringerstraße bereits heute eine stark genutzte Verkehrsachse dar. Insbesondere für den Fuß- und Radverkehr nimmt diese Straße als Hauptein- bzw. –ausfallroute eine übergeordnete Netzfunktion ein. Für den Kfz-Verkehr dient die Lothringerstraße im Bereich zwischen der Oppenhoffallee und der Wilhelmstraße überwiegend als Verbindung dieser beiden Hauptverkehrsstraßen (lediglich in Richtung Wilhelmstraße nutzbar). Die Verbindungsfunktion zwischen der Oppenhoffallee und der Innenstadt erfolgt für den Kfz-Verkehr im Gegensatz zum nichtmotorisierten Individualverkehr nicht über die Lothringerstraße, sondern über die Zollernstraße und weiter die Theaterstraße. Da jedoch am Knoten Normaluhr aus der Zollernstraße keine Linksabbiegemöglichkeit für den Kfz-Verkehr besteht, erfüllt die Lothringerstraße eine wichtige Funktion als Kfz-Ausfallstraße aus dem Frankenger Viertel in Richtung Hauptbahnhof / Burtscheid.

In der Tagesspitzenstunde (7:30 - 8:30 Uhr) nutzen 467 Kfz, 253 Radfahrer und 122 Fußgänger die Straße an der Einmündung Wilhelmstraße. Über den Gesamttag (7- 19 Uhr) verteilt sich der aufkommensbezogene Modal-Split der Lothringerstraße (im Einmündungsbereich Wilhelmstraße) auf 57% Kfz, 25% Radfahrer und 18% Fußgänger.

In der Lothringerstraße zwischen Oppenhoffallee und Wilhelmstraße ist keine zulässige Höchstgeschwindigkeit ausgeschildert, sodass hier Tempo 50 gilt. Die Straße ist an den Einmündungen Friedrichstraße, Herzogstraße und Alfonsstraße vorfahrtberechtigt. Die Lothringerstraße ist in ihrer gesamten Länge des hier betrachteten Bereichs von ca. 390 m im Trennprinzip ausgebaut (s. **Anlage 2**).

Die Lothringerstraße lässt sich in zwei funktionale Abschnitte gliedern. Der Abschnitt zwischen der Wilhelmstraße und der Alfonsstraße (Abschnitt A) ist als Einbahnstraße (in Richtung Wilhelmstraße) ausgewiesen. Die nutzbare Fahrbahn weist hier eine Breite von 4,45 m – 4,10 m auf. Im

Einmündungsbereich verbreitert sich die Fahrbahn für je eine Links- und eine Rechtsabbiegespur auf 6,40 m (Die Fahrtrichtung geradeaus in die Weiterführung der Lothringerstraße ist für den Kfz-Verkehr nicht möglich). In unmittelbarer Nähe zur Lichtsignalanlage weitet sich die Linksabbiegespur auf 5,0 m auf. Beidseitig stehen durch das zulässige Fahrbahnrandparken in dem Abschnitt der Einbahnstraße insgesamt 22 Parkplätze zur Verfügung. Der Radverkehr wird in Fahrtrichtung der Einbahnstraße auf der Fahrbahn geführt. Die Nutzung der nördlichen Nebenanlage ist durch die Beschilderung „Gehweg (Radfahrer frei)“ ebenfalls zulässig. In Gegenrichtung steht dem Radfahrer ausschließlich der Seitenraum auf nördlicher Seite, ebenfalls ausgeschildert als "Gehweg (Radfahrer frei)", zur Verfügung. Die Nebenanlage hat hier eine Breite von 3,50 m – 3,20 m (2,00 m - 1,60 m ehemaliger benutzungspflichtiger Beidrichtungsradschwergeweg; 1,60 m – 1,50 m Gehweg). Auf südlicher Seite ist der Gehweg 2,35 m breit. Zur Fußgängerquerung zwischen der Alfonsstraße und der Herzogstraße steht ein Fußgängerüberweg zur Verfügung. Zur Querung der Wilhelmstraße befindet sich eine signalisierte gemeinsame Geh- und Radfahrerfurt lediglich auf der nördlichen Seite.

Der nicht als Einbahnstraße ausgewiesene Abschnitt zwischen der Oppenhoffallee und der Alfonsstraße (Abschnitt B) weist eine nutzbare Fahrbahnbreite von > 5,90 m auf. Das Fahrbahnrandparken ist beidseitig möglich (39 Parkplätze). Auf südlicher Seite ist eine aufgeschulterte Parkanordnung vorgeschrieben. Der Radverkehr wird gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Für den Fußverkehr stehen Gehwege mit einer Breite von je 2,35 m zur Verfügung, wobei sich die nutzbare Gehwegbreite auf südlicher Seite aufgrund des aufgeschulterten Parkens reduziert.

Insgesamt entspricht die Situation der Lothringerstraße im betrachteten Abschnitt in Bezug auf die Führung des Rad- und Fußverkehrs nicht den Richtlinien für Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Eine Anpassung des Straßenraums ist deshalb - insbesondere unter Berücksichtigung der besonderen Belange der hier zukünftig verlaufenden Rad-Vorrang-Route und des Premiumfußweges - erforderlich.

Planung

Die Umplanung der Lothringerstraße als Rad-Vorrang-Route soll die Zügigkeit, den Komfort sowie die objektive und subjektive Sicherheit für Radfahrende erhöhen. Durch verschiedene Planungsansätze hinsichtlich der Führungsformen für den Radverkehr kann dieses Ziel mit unterschiedlichen Maßnahmen erreicht werden. In den Vorschlägen sollen auch die qualitativen Anforderungen des Premiumwegekonzeptes in Bezug auf Gehwegbreiten, Wegebegleitgrün (zusätzliche Baumstandorte) und einen barrierefreien Ausbau berücksichtigt werden. Durch eine deutlich positive Baumbilanz in dieser Straße werden die gesetzten Forderungen vor Ort – mit der Klimaprognose innerstädtischer „Hitzeinseln“ erfüllt. Das Planungsgebiet ist Bestandteil der Bewohnerparkzone Z mit weiterhin hohem Parkdruck. Im Folgenden werden die einzelnen Planungsvarianten (s. **Anlage 3**) vorgestellt und hinsichtlich ihrer Qualität für Radfahrende sowie die Auswirkungen auf den Parkplatz- sowie Baumbestand bzw. die Möglichkeit der Neuanlage von Wegebegleitgrün bewertet.

Abschnitt A (Kfz-Einbahnstraßenbereich Wilhelmstraße – Alfonsstraße)

Die dargestellten Varianten basieren auf dem Erhalt der Kfz-Einbahnstraßenregelung. Die betrachtete Straßenraumaufteilung bezieht sich auf den Querschnitt in Höhe der Hausnummern Nr. 54 und 44 (s.

Anlage 2). Die Querschnittsaufteilung im Zulauf zum Knoten Wilhelmstraße wird in der weiteren Planung unter Berücksichtigung der jeweiligen Anforderungen der einzelnen Varianten konkretisiert.

Variante 1

Tempo 30, einseitiger Beidrichtungsrادweg, einseitiges Parken, 6 Baumpflanzungen, 1 Baumfällung

Die Planungsvariante 1 sieht grundsätzlich vor, die heutigen Verkehrsführungen beizubehalten, wobei die besonderen Ansprüche für den Fuß- und Radverkehr entsprechend des Rad-Vorrang- und Premiumfußwegkonzeptes berücksichtigt werden. Hierfür soll die getrennte Geh- und Radwegeführung in der nördlichen Nebenanlage deutlich verbreitert werden. Die Gehwegbreite wird um circa einen Meter auf 2,5 m erhöht. Der Beidrichtungsrادweg soll als benutzungspflichtig ausgewiesen werden und hierfür eine richtlinienkonforme Breite von 3,0 m erhalten. Sechs Baumstandorte in vier 125 cm breiten Pflanzstreifen optional mit verbindendem Heckenstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn können in dieser Variante realisiert werden. (Eine Baumfällung gegenüber Nr. 68, zur Zeit zwei leere Baumstandorte)

Durch die Verbreiterung des getrennten Geh- und Radweges wird gegenüber der heutigen Situation eine zügigere (Aufhebung der Schrittgeschwindigkeitspflicht für den Radverkehr) sowie eine konfliktfreie Verkehrsführung (faktische räumliche Trennung von Fuß- und Radverkehr durch separate großzügige Bewegungsräume) erreicht. Um die richtlinienkonforme Verbreiterung der Nebenanlage zu ermöglichen ist der Wegfall des nördlichen Parkstreifens erforderlich (11 Parkplätze, s. Baum- und Parkraumbilanz **Anlage 4**).

Da die Fortführung des Beidrichtungsrادweges über die komplette Länge der Lothringerstraße im Hinblick auf die Sicherheit und Weiterführung an den einmündenden Straßen und am Knoten Oppenhoffallee nicht sinnvoll ist, bedarf es in dieser Variante weiterhin einer Auflösung des Zweirichtungsrادweges an der Einmündung Alfonsstraße und einen Wechsel der Straßenseite der stadtauswärts fahrenden Radfahrenden. Eine im Sinne der Rad-Vorrang-Routen-Planung vorfahrtberechtigte Lösung für den Radverkehr zur Querung der Lothringerstraße für den Wechsel der Straßenseite nach Auflösung des Zweirichtungsrادweges wäre eine wichtige Voraussetzung für die Umsetzung der Radvorrangroutenidee, ist allerdings unter Beachtung der gängigen Regelwerke schwierig zu realisieren.

Variante 2

Tempo 50, beidseitige Radverkehrsanlagen, beidseitiges Parken, Baumfällungen (3x), 6 Baumplanzungen

Die Planungsvariante 2 basiert auf der Idee die stadtauswärts fahrenden Radfahrenden bereits ab dem Knoten Wilhelmstraße auf südlicher Seite entgegen der Kfz-Einbahnstraßenrichtung zu führen. Dadurch wird im Gegensatz zu Variante 1 kein Wechsel der Straßenseite im weiteren Verlauf notwendig. Hierzu soll ein 2,25 m breiter Radfahrstreifen mit baulichem Trennelement angelegt werden. Auf der nördlichen Seite soll der Radverkehr in der Nebenanlage auf einem 2,00 m breiten Radweg neben einem 3,00 m breiten Gehweg geführt werden. (Auch die Führung des Radverkehrs auf Fahrbahnniveau ist in dieser Variante denkbar.) Identisch zu Variante 1 ist auch bei dieser Querschnittsaufteilung ein Grünstreifen (1,50 m Breite) mit sechs Baumpflanzungen möglich. Um die Umsetzung der vorgestellten Querschnittsaufteilung zu ermöglichen, müsste sowohl der Parkstreifen

auf der nördlichen als auch auf der südlichen Seite (22 Parkplätze) inklusive drei unter der Baumschutzsatzung fallende Bestandsbäume entfallen.

Variante 3a und 3b

Fahrradstraße (Kfz frei), beidseitiges Parken (3a) bzw. einseitiges Parken (3b), keine Baumpflanzung (3a) bzw. 5 Baumpflanzungen (3b), 1 Baumfällung

In Variante 3 soll die Lothringerstraße als Fahrradstraße (mit Kfz-Freigabe in stadteinwärtiger Richtung) ausgewiesen und gestaltet werden. Bei Erhalt beidseitiger Parkstreifen (mit eingeschränkter Baumneupflanzungsmöglichkeit, s. unten) und der Anlage eines dem Regelmaß entsprechenden 2,50 m breiten Gehwegs auf der nördlichen Premiumfußwegseite verbleibt eine Fahrbahnbreite von 5,75 m. Entsprechend der Gestaltungsstandards von Fahrradstraßen in Aachen kann dann eine Fahrgassenbreite von 4,25 m mit je 0,75 m Sicherheitstrennstreifen ausgebildet werden (Variante 3a). Bei der Umsetzung einer gemäß der Gestaltungsstandards „optimalen“ Fahrgassenbreite von 4,50 m müsste auf einen Parkstreifen verzichtet werden (- 11 Parkplätze). Die gewonnene Fläche kann dann für Verbeerung der Nebenanlage genutzt werden (Variante 3b).

Da Fahrradstraßen im innerörtlichen Bereich Kernelement von Rad-Vorrang-Routen darstellen sollen und die angrenzenden Straßen (Schlossstraße und Lothringerstraße (Wilhelmstraße – Harscampstraße)) bereits als Fahrradstraßen beschlossen wurden, entspricht die Variante 3 den grundsätzlichen Zielvorstellungen der Routenführung. Da allerdings die heutige Kfz-Verkehrsmenge (circa 475 Kfz in der Spitzenstunde) höher ist als die in den RAS 06 empfohlene Maximal-Kfz-Stärke von 400 Kfz in der Spitzenstunde für die Einrichtung von Fahrradstraßen, bedarf es für eine zielführende Fahrradstraßenlösung zusätzlicher Kfz-reduzierender Maßnahmen (s. hierzu Kapitel „Möglichkeiten der Kfz-Verkehrsreduktion in der Lothringerstraße“).

Die Ansprüche des Premiumfußweges bezüglich zusätzlicher Baumstandorte und Verbesserung der Klimabilanz können nur in Variante 3b mit der möglichen Neupflanzung von 5 Bäumen erfüllt werden. In Variante 3a können keine neuen Bäume im Abschnitt A gepflanzt werden, da auf der Nordseite im Bereich zw. Hausnr. 54 – 66 eine Fernwärmeleitung auf ca. 55 m liegt, die nicht überpflanzt werden darf. Bei beiden Varianten können auf der Südseite wegen der Gasleitung keine zusätzlichen Bäume gepflanzt werden.

Abschnitt B (Alfonsstraße - Oppenhoffallee)

Die betrachtete Straßenraumaufteilung für den Abschnitt B (Alfonsstraße – Oppenhoffallee) bezieht sich auf den Querschnitt in Höhe der Hausnummern Nr. 104 und 99 (s. **Anlage 2**). Die Querschnittsaufteilung in Höhe des Stadtteilplatzes (zwischen Alfonsstraße und Oppenhoffallee) wird in der weiteren Konkretisierung der einzelnen Varianten unter Berücksichtigung der Planung des Stadtteilplatzes erfolgen.

Variante 1a

Mischverkehrsführung (Tempo 30), beidseitiges Parken, 4 Baumpflanzungen

Die Planungsvariante 1a sieht vor, die Lothringerstraße ohne größere bauliche Anpassung des Straßenquerschnitts in die Tempo 30-Zone zu integrieren. Das auf der Südseite angelegte aufgeschulterte Parken soll dabei komplett auf die Fahrbahn verlegt werden, wodurch eine weiterhin ausreichend breite, nutzbare Fahrgassenbreite von 5,90 m entsteht. Zwischen den Parkständen

können auf der nördlichen Seite zur Begrünung des 2,35 m breiten (=Bestand) Premiumgehwegs 4 Bäume neugepflanzt werden. Der Radverkehr soll weiterhin im Mischverkehr geführt werden. Durch die Geschwindigkeitsreduktion des Kfz-Verkehrs sowie aufgrund der reduzierten Breite der Fahrbahn wird diese Führungsform bei der hier vorliegenden Kfz-Stärke in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 08) empfohlen. Im Kontext der geplanten Funktionszuweisung der Straße als Rad-Vorrang-Route ist die Ertüchtigung für den Radverkehr allerdings gegenüber dem Ist-Zustand in Punkto Komfort und subjektivem Sicherheitsempfinden als gering zu bewerten.

Variante 1b

Fahrradstraße (Kfz frei), beidseitiges Parken, 4 Baumpflanzungen

Die Planungsvariante 1b greift die Idee des Erhalts des Straßenquerschnittes aus Variante 1a auf, sodass auch in dieser Variante die Parkplätze erhalten bleiben und 4 Baumpflanzungen vorgesehen sind. Die Straße soll identisch zu Variante 3 in Abschnitt A als Fahrradstraße ausgewiesen und gestaltet werden. Mit 4,40 m Fahrgasse zzgl. je 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zum Parken können in diesem Abstand (annähernd) die Optimalmaße der Gestaltungsstandards von Fahrradstraßen in Aachen im Bestand angewendet werden. Für die Sinnhaftigkeit der Einrichtung einer Fahrradstraße bedarf es (wie in Variante 3, Abschnitt A bereits beschrieben) Kfz-verkehrsreduzierender Maßnahmen.

Variante 2

Tempo 50, Schutzstreifen, einseitiges Parken, 4 Baumpflanzungen

Die Planungsvariante 2 basiert auf der beidseitigen Anlage von Schutzstreifen bei Beibehaltung der Tempo 50-Regelung. Aufgrund der beschränkten Straßenraumbreite von 14,6 m zwischen den Hauskanten ist bei richtlinienkonformer Ausgestaltung der Schutzstreifen der Wegfall des südlichen Parkstreifens sowie eine Reduzierung der angrenzenden Gehwegbreite um 10 cm auf 2,25 m erforderlich. Dies hat eine Reduzierung von 20 Parkplätzen zur Folge. Insgesamt wird die Schutzwirkung der 1,50 m breiten Schutzstreifen bei Tempo 50 und einer 4,50 m breiten Kernfahrbahn insbesondere in Bezug auf die zu erwartenden Überholabstände Kfz / Radfahrer als gering eingeschätzt. (Baumstandorte wie in Variante 1)

Variante 3

Tempo 50, Protected Bikelane, kein Parken, keine Baumpflanzungen

Ein hohes Sicherheitsgefühl bei Radfahrern kann durch die Anlage von Protected Bikelanes (Radfahrstreifen mit physischer Trennung vom Kfz-Verkehr) erreicht werden. Die Umsetzung eines derartigen Elements mit einer hier maximal möglichen Breite von 2,00 m (inkl. baulichem Trennelement) ist in der Lothringerstraße nur unter Voraussetzung des Wegfalls aller 39 Parkplätze in dem betrachteten Bereich zwischen der Alfonsstraße und Oppenhoffallee möglich. Zudem ist in dieser Variante keine Begrünung des Premiumfußweges möglich, sodass die Ziele des Klimafolgen-Anpassungskonzept nicht erfüllt werden.

Variante 4

Tempo 50, einseitige Protected Bikelane, einseitiges Parken, 4 Baumpflanzungen

Bei Erhalt eines Parkstreifens (inkl. 4 Baumpflanzungen) auf einer Seite (und dem Wegfall des anderen Parkstreifens (-20 Parkplätze)), ist die Anlage eines baulich getrennten Radfahrstreifens

aufgrund der begrenzten Straßenraumbreite nur auf einer Seite möglich. In Variante 4 wird der Radverkehr dementsprechend in eine Richtung auf einem 1,85 m breiten Radfahrstreifen zzgl. 0,5 m baulichem Trennelement geführt. In anderer Richtung wird der Radfahrende weiterhin im Mischverkehr geführt. Komfort und subjektives Sicherheitsgefühl für den Radfahrenden kann daher in dieser Variante nur in einer Fahrtrichtung erzielt werden.

Die nun folgenden Varianten 5, 6 und 7 basieren auf dem Planungsansatz die Lothringerstraße in kompletter Länge zwischen der Wilhelmstraße und der Oppenhoffallee als Kfz-Einbahnstraße auszuweisen. Hierdurch reduziert sich die notwendige Fläche für den Kfz-Verkehr. Zudem kann eine grundsätzliche Kfz-verkehrsberuhigende und –reduzierende Wirkung erzielt werden (s. hierzu Kapitel „Möglichkeiten der Kfz-Verkehrsreduktion in der Lothringerstraße“)

Variante 5

Tempo 30, Kfz-Einbahnstraße, einseitiger Radfahrstreifen, beidseitiges Parken, 4

Baumpflanzungen

In Planungsvariante 5 soll der Radverkehr in Kfz-Einbahnstraßenrichtung bei Tempo 30 zusammen mit dem Kfz im Mischverkehr auf einer 3,50 m breiten Fahrbahn geführt werden. Entgegen der Einbahnstraßenrichtung ist die Anlage eines 1,90 m breiten Radfahrstreifens (zzgl. 0,5 m Sicherheitstrennstreifen zum Parken) möglich, wenn Parkplätze beidseitig erhalten bleiben. Zwischen den nördlichen Parkständen sind 4 Baumpflanzungen zur Begrünung des Premiumgehweges geplant.

Variante 6a und 6b

Tempo 50, Kfz-Einbahnstraße, beidseitige Radverkehrsanlagen, einseitiges Parken, 4

Baumplantzungen

Variante 6 sieht die beidseitige Anlage von Radverkehrsanlagen bei einer Kfz-Einbahnstraßenregelung vor. Bei Erhalt des nördlichen Parkstreifens (und dem Wegfall von 20 Parkplätzen auf südlicher Seite) sowie Erhalt der beidseitigen Gehwegbreiten von 2,35 m ist die Anlage von Radfahrstreifen mit dem Regelmaß nach ERA von 1,85 m möglich (Variante 6a). Alternativ kann der Radverkehr in stadteinwärtiger Richtung auch auf einem 1,65 m breiten Radweg in der Nebenanlage geführt werden (Variante 6b). Durch die Anlage beidseitiger Radverkehrsanlagen kann ein erhöhtes subjektives Sicherheitsempfinden bei Radfahrenden erreicht werden. Im Kontext des Rad-Vorrang-Routen-Konzeptes sind jedoch über die Regel- bzw. Mindestmaße hinausgehende Breiten von Radverkehrsanlagen anzustreben, um die Zügigkeit und Komfort des Radverkehrs zu erhöhen. (Baumstandorte wie in Variante 1a)

Variante 7

Tempo 50, Kfz-Einbahnstraße, beidseitige Radverkehrsanlagen, kein Parken, 4

Baumpflanzungen

Variante 7 sieht die bei der verfügbaren Straßenraumbreite optimale Umsetzung von beidseitigen Radverkehrsanlagen und des Premiumfußweges bei der Annahme einer Kfz-Einbahnstraßenregelung vor. Der Gehweg wird dabei auf 3,0 m verbreitert. Begleitgrün kann in einem 1,50 m breiten Pflanzstreifen mit Baumpflanzungen geschaffen werden. Entgegen der Kfz-Einbahnstraßenrichtung soll der Radverkehr baulich geschützt auf einem 2,25 m breiten Radfahrstreifen geführt werden. In

stadteinwärtiger Richtung ist die Anlage eines 2,0 m breiten Radweges in der Nebenanlage vorgesehen. (Auch die Führung des Radverkehrs auf Fahrbahnniveau ist in dieser Variante denkbar.). Zur Umsetzung dieser Variante ist der Wegfall aller 39 Parkplätze in diesem Abschnitt erforderlich.

Möglichkeiten der Kfz-Verkehrsreduktion in der Lothringerstraße

Mit circa 450 Kfz in der Spitzenstunde ist die Lothringerstraße eine relativ stark von Kfz genutzte Straße. Für die Umsetzung der Rad-Vorrang-Route und des Premiumweges insbesondere in Bezug auf die Möglichkeit der Ausweisung einer Fahrradstraße (mit Kfz-Freigabe) sollte die Reduktion der Kfz-Mengen angestrebt werden.

Wie bereits in den Varianten 5 bis 7 angenommen, besteht ein Planungsansatz darin, die heute bestehende Einbahnstraßenregelung zwischen Wilhelmstraße und Alfonsstraße auf der kompletten Länge bis zur Oppenhoffallee fortzuführen. Heute nutzen in der Spitzenstunde ca. 75 Kfz die entgegengesetzte Fahrtrichtung. Die Gesamt-Kfz-Menge in der Spitzenstunde könnte dementsprechend auf 375 Kfz reduziert werden. Die Ausweisung der Einbahnstraße auf kompletter Länge hätte demgegenüber einen erhöhten Umwegefaktor der Kfz-Nutzer in Herzog-, Alfons- und Friedrichstraße in stadtauswärtiger Fahrtrichtung zur Folge.

Eine umfangreichere Kfz-Reduktion könnte durch die Unterbindung der Kfz-Linksabbiegemöglichkeit aus der Lothringerstraße am Knoten Wilhelmstraße erzielt werden. Aus der vorliegenden Verkehrserhebung geht hervor, dass 316 Kfz in der Spitzenstunde hier als Linksabbieger auftreten. Diese Verkehre würden sich im Wesentlichen auf die Zollernstraße verlagern. Hierzu müsste dort eine separate Linksabbiegespur geschaffen werden. Dazu müsste die Busspur zwischen Herzogstraße und Wilhelmstraße entfallen und zusätzlich die Grünzeiten am Knoten Zollernstraße/Theaterstraße angepasst werden. Als Folge würde die Bevorrechtigung des Busses in Richtung Theaterstraße entfallen (der Bus würde hier in einem deutlichen Rückstau Fahrzeitverluste erfahren). Zudem würde sich die Leistungsfähigkeit des bereits heute überlasteten Knotenpunktes um weitere 23% gegenüber heute reduzieren und die Querungssituation für Fußgänger durch weitere Zeitverluste verschlechtern.

Aus den vorgenannten Gründen wird empfohlen das Linksabbiegen aus der Lothringer Straße in die Wilhelmstraße weiterhin zuzulassen.

Alternativ könnte das Rechtsabbiegen aus der Lothringerstraße in die Wilhelmstraße unterbunden werden. Hiermit würden ca. 150 Kfz-Fahrten am Knoten Wilhelmstraße entfallen, die sich dann im Wesentlichen auf die Ausfahrt über die Augustastraße verlagern würden.

Bewertung des „Bürgervorschlags zum Umbau der „unteren“ Lothringerstraße zur Rad-Vorrang-Route“

Die Verwaltung hat die Verbänden/Bürgergruppen VCD Aachen-Düren, ADFC Aachen, Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“, Bürgergruppe Fahrradfreundliches Eilendorf und Fahrradfreundliches Frankenberger Viertel die oben dargestellten Planungsvarianten vorgestellt und erläutert. Auf dieser Grundlage wurde eine gemeinsame Stellungnahme der Initiativen verfasst und der Verwaltung vorgelegt (s. **Anhang 5**).

Im Ergebnis werden in dem „Bürgervorschlag zum Umbau der „unteren“ Lothringerstraße zur Rad-Vorrang-Route“ zwei Vorzugsvarianten beschrieben, zu denen die Verwaltung im Folgenden Stellung bezieht:

Vorzugsvariante: Fahrradstraße

Die Vorzugsvariante des „Bürgervorschlags“ sieht die Ausweisung der Lothringerstraße auf ganzer Strecke als Fahrradstraße zwischen der Wilhelmstraße und Oppenhoffallee vor und greift somit die Verwaltungsvarianten 3 (Abschnitt A) und 1b (Abschnitt B) auf. Die Querschnittaufteilung soll entsprechend des Verwaltungsvorschlags mit einer Fahrgassenbreite von 4,40 m zzgl. je 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zum Parken erfolgen. Um eine hohe Nutzerqualität zu erzielen, wird eine Sperrung der Zufahrtmöglichkeit für den Kfz-Verkehr vom Knotenpunkt Oppenhoffallee in die Lothringerstraße (durch VZ 267 „Verbot der Einfahrt“ und ggf. eine bauliche Umgestaltung des Einmündungsbereichs) vorgeschlagen. Hierdurch kann eine starke Kfz-Verkehrsreduktion erreicht werden, da die Lothringerstraße in diesem Fall nur noch über die Nebenstraßen Herzogstraße (aus Richtung Zollernstraße) und die Alfonsstraße bzw. Friedrichstraße (aus Richtung Brabantstraße / Augustastraße) erfolgen könnte. Die Kfz-Abflussmöglichkeit aus dem Frankenberger Viertel in Richtungurtscheid / Hauptbahnhof, die heute über die Lothringerstraße erfolgt, müsste dann – entsprechend des Vorschlags der Verbände / Bürgergruppen - über die Hauptverkehrsstraße Zollernstraße erfolgen.

Da die Neueinrichtung der Fahrtbeziehung aus der Zollernstraße am Knoten Normaluhr in Richtungurtscheid / Hauptbahnhof wie oben dargelegt nicht zu empfehlen ist, hält die Verwaltung die vorgeschlagene Einfahrtssperre in die Lothringerstraße am Knoten Oppenhoffallee zur Abwicklung der heutigen Kfz-Verkehrsmengen im Frankenberger Viertel für ungeeignet. Eine (verminderte) Kfz-Verkehrsreduktion in der Lothringerstraße zur Umsetzung einer Fahrradstraße könnte stattdessen über die Wegnahme des Rechtsabbiegers aus der Lothringerstraße in die Wilhelmstraße erzielt werden (s. oben).

Alternative Vorzugsvariante: Kfz-Einbahnstraßenregelung (Tempo 30) mit beidseitig geführten Radfahrstreifen

Die alternative Vorzugsvariante der Verbände/Bürgergruppen greift das Grundkonzept der Verwaltungsvariante 2 (Abschnitt A) und 6a (Abschnitt B) auf. Allerdings sollen die Radverkehrsanlagen demgegenüber breiter (2,0 m bzw. 1,90 m) angelegt werden. Zudem soll der Radfahrende entgegen der Kfz-Einbahnstraßen durch ein bauliches Trennelement (0,50 m) vom Kfz-Verkehr geschützt werden. Um dies zu ermöglichen, muss der Bordstein des südlichen Gehwegs versetzt und die Breite auf 1,85 m reduziert werden.

Die Verwaltungsvarianten sehen jeweils vor, die heute durch aufgeschultertes Parken nur eingeschränkt nutzbare bauliche Gehwegbreite von 2,35 m dem Fußgänger vollständig zur Verfügung zu stellen. Eine (bauliche) Reduzierung der Gehwegbreite entsprechend des Vorschlags der Verbände/Bürgergruppe steht der in Aachen insgesamt angestrebten Verbesserung der Bewegungsräume für den Fußverkehr entgegen und wirkt gegen die städtischen Standards. Desweiteren ist für die Umsetzbarkeit breiterer (und einseitig baulich geschützter) Radverkehrsanlagen eine Reduzierung der Kfz-Fahrgassen-Breite gegenüber der Verwaltungsvariante auf 3,25 m erforderlich. Nach den RAS 06 beträgt das Regemaß bei

einstreifigen Richtungsfahrbahnen 3,50 m. Nur bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit kann das Maß auf bis zu 3,0 m unterschritten werden. Der Vorschlag der Verbände/Bürgergruppen sieht zudem eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h vor. Der Einbezug der Straße in eine Tempo-30-Zone ist bei der Planung benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen verkehrsrechtlich nicht möglich. Die Sinnhaftigkeit einer streckenbezogenen Tempo-30-Regelung muss geprüft werden.

Entwurfsplanung „Stadtteilplatz“

Der integrierte Stadtteilplatz liegt am geplanten Premiumfußweg Nr. 3 vom Zentrum zum Zielpunkt Frankenger Park. Entlang dieser Fußgängeroute soll der Platz künftig eine Pocket-Grünfläche mit verbesserter Aufenthalts- und Grünqualität bieten. Der Platzbereich von derzeit ca. 1650 qm (inkl. Nebenfahrbahn) bedarf einer zeitgemäßen Neuordnung. Die Maßnahme beinhaltet die Vergrößerung des Platzes als Aufenthaltsmöglichkeit auf ca. 1885 qm, die Entsiegelung und Ergänzung des vorhandenen Baumbestandes sowie die Erhöhung des Grünanteils (Pflanzbeete) als Erweiterung der „Klimaschutzinseln“ Richtung Innenstadt (Reduz. Hitzeinseln). Eine erhöhte Aufenthaltsqualität soll außerdem durch Bänke und einen Spielpunkt (auch für die am Platz ansässige Kita „Seemöve“) sowie die Neuordnung und Komprimierung von Anliegerparken und Sammelcontainern (s. **Anlagen 6**) angestrebt werden.

Verkehrsplanung: Straßenquerschnitt und Parken

Im Bestand wird der Platzbereich zwischen Alfons- und Friedrichstraße durch eine Nebenfahrbahn in zwei Teilbereiche getrennt. Neben dieser Einbahnstraße wird er auch durch eine hohe Anzahl von Parkplätzen an den Rändern und im Kernbereich entlang der Nebenfahrbahn stark versiegelt und zum Parken genutzt (s. **Anlage 7**). Darüber hinaus verstellen temporäre und dauerhafte Einbauten wie Sammelcontainer und eine Netzstation der Regionetz den eigentlichen Platz.

Ziel der Gesamtplanung ist, den Grünanteil und die Aufenthaltsqualität auf dem Platz und im Wohnumfeld zu erhöhen sowie die Fußwege attraktiver zu gestalten. Um dies erreichen zu können, ist eine Umorganisation des fließenden und ruhenden Verkehrs erforderlich: In der Planung sollen die 16 im Platzbereich befindlichen Parkplätze entfallen. Hierdurch kann ein tatsächlicher Quartiersplatz mit hoher Aufenthaltsqualität und Grünanteilen geschaffen werden. In der dargestellten Entwurfsplanungsvariante bleiben die Parkstände an der südlichen Randseite des Platzes erhalten. Ob der Erhalt dieser Parkplätze tatsächlich möglich ist, hängt von dem erforderlichen Straßenquerschnitt für die Umsetzung der Rad-Vorrang-Route ab. Bei Erhalt der Parkplätze und der Annahme einer 5,35 m breiten Fahrbahn, ist eine Gehwegbreite von maximal 2,00 m, begründet aus den Zwangspunkten „Bestandsbäume“ (sensibler Wurzelraum) und bestehende Fahrbahnbreite (Straßenquerschnitt mit zwei Parkstreifen) möglich. Unter Berücksichtigung einer richtlinienkonformen Regelgehwegbreite von mindestens 2,50 m (nach RAS 06) und der dauerhaften Erhaltung bzw. Verbesserung von Baumstandorten könnte die Planung erheblich optimiert werden, indem der Parkstreifen am südlichen Rand des Platzes entlang der Lothringerstraße entfallen würde. Durch die gewonnene Fläche könnte sowohl die Gehwegbreite als auch die Baum- und Pflanzbeete verbreitert werden. Dies würde eine Verbesserung der Barrierefreiheit sowie eine attraktivere Fußwegegestaltung mit sich bringen und demzufolge eine Stärkung der Fußgänger im Sinne der Premiumwege-Zielsetzung. Durch eine Verbreiterung der Pflanzflächen rund um die Bestandsbäume

könnten außerdem teure Wurzelschutzbrücken vermieden und ein langlebiger Fortbestand der Bäume gesichert werden.

Durch eine qualitative Aufwertung des Straßenraums (Premiumfußweg und Rad-Vorrang-Route) und Erhöhung der Fahrradbügel (um 7 Stk. auf insges. 15 Stk.) werden Anreize geschaffen, alternative Fortbewegungsarten (zu Fuß / mit dem Rad) zu wählen. Der Platz fungiert in Zukunft somit auch als „Rastplatz“ entlang der Fuß- und Radwegerouten ins Aachener Grün, steigert die Aufenthaltsqualität und trägt somit zur Wohnumfeldverbesserung bei.

Die erforderliche Fahrtrasse und Aufstellflächen für die Feuerwehr sind mit dieser im Vorfeld auf Grundlage der hier dargestellten Entwurfsplanung abgestimmt worden. Der gepflasterte Platzbereich vor der nördlichen Häuserzeile soll in Zukunft ausschließlich für die Anwohner der Häuser Nr. 81, 83, 85 und 89 weiterhin überfahrbar bleiben.

Es haben bereits erste Gespräche mit der am Platz ansässigen Kita „Seemöve“ stattgefunden. Die Kitaleitung begrüßt die Entwurfsplanung hinsichtlich der Erhöhung des Grünanteils auf dem Platz, der Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des integrierten Spielpunktes direkt vor der Kita-Haustür. Die Verwaltung wird die Abstimmung mit der Kita zur Frage, wie der Hol- und Bringverkehr zukünftig einrichtungsnah geregelt werden kann, fortsetzen.

Grünplanung: Grümentwurf und Baumbilanz „Stadtteilplatz“

Durch schlechte Wuchsbedingungen (Versiegelung) sowie Miss- und Übernutzung (Übergehen, Fahrradabstellplatz und Hundeklo) sind die bestehenden Baumscheiben der 14 Bestandsbäume derzeit nicht als „Grünräume“ zu bezeichnen (s. **Anlage 8**). Durch Bodenverdichtung können die entsiegelten Bereiche nicht als Retentionsräume fungieren. Ziel ist, die bestehenden Baumscheiben (Pflanzbeete) so aufzuwerten und vor Übernutzung zu schützen, dass ihr „Grün“ erweitert und dauerhaft gesichert wird. Die kleineren fünf Pflanzbeete sollen daher – wo es die Bestandswurzeln, -schächte und -leitungen erlauben – durch einen umlaufenden Betonsockel (Höhe 45 cm, Breite 50 cm), der gleichzeitig zum Sitzen einlädt (mit und ohne integrierter Sitzauflage), eingefasst werden (s. **Anlage 9**). Die zwei großen Pflanzbeete im östlichen Platzbereich werden durch ein niveaugleiches Betonband eingefasst (50 cm breit). Um den Wurzelbereich der Bestandsbäume zu schonen, ist dieses Betonband nur punktuell (an Stellen außerhalb des Kronenbereiches) erhöht (45 cm hoch). Diese Betonelemente mit integrierter Holzauflage dienen dem Verweilen auf dem Platz.

Die östliche Platzfläche ist unter den Bestandsbäumen momentan weitestgehend versiegelt und der Oberflächenbelag insbesondere rund um die Baumscheiben in einem schlechten Zustand. Die hohe Verdichtung ist den Bäumen nicht zuträglich. Dieser Teilbereich des Platzes soll durch eine großflächige Entsiegelung und Begrünung (Neupflanzung von Bäumen und flächige Begrünung) verbessert werden. Um gleichzeitig barrierefreie Querungen für Fußgänger zu erhalten, ist eine sensible Entsiegelung, die einen behutsamen Umgang mit den Bestandswurzeln verlangt (vorwiegend Handarbeit und u.U. Wurzelschutzbrücken), erforderlich. Dieses Vorgehen wurde im Rahmen einer Ortsbegehung mit dem Baumschutz abgestimmt und muss im weiteren Planungsprozess und einer Vorort-Prüfung weiter konkretisiert werden.

Neu hinzukommen sollen vier Bäume und rund 500 qm unversiegelte Fläche als naturnahe Grünfläche inkl. Begrünung von 67 qm wassergebundener Fläche der bestehenden Baumscheiben. Für die Pflanzbeete ist eine robuste Begrünung (Bodendecker und Stauden für den halbschattigen Bereich, z.B. Geranium macrorrhizum) vorgesehen, um den Pflegeaufwand für die Folgejahre so gering wie möglich zu halten.

Möblierung

Auf der bestehenden Platzfläche befinden sich derzeit zwei **Bänke**. Diese bilden im gesamten Platzbereich die einzige Möglichkeit zum Verweilen. Ziel ist es, die Aufenthaltsmöglichkeiten im gesamten Platzbereich zu erhöhen. Dazu beitragen sollen insgesamt fünf freistehende Bänke im östlichen sowie acht Bankauflagen (integriert in die Betoneinfassungen der Pflanzbeete) im westlichen Teil des Platzes. Die Sitzmöglichkeiten sind auf der Platzfläche so verteilt, dass unterschiedliche Blickrichtungen und Sitzgruppierungen in unterschiedlichen Verschattungsbereichen eingenommen werden können.

Im bestehenden Platzbereich befinden sich derzeit zwei **Beleuchtungsmaste** am nördlichen Platzrand, die durch Maste des aktuellen Standards ersetzt werden sollen. Um auch den Kernbereich des Platzes auszuleuchten, werden zusätzlich zwei Mastleuchten und vier Bodeneinbauleuchten (asymmetrisch in Richtung Grün einstellbar als Orientierungsleuchten mit einer geringen Lichtleistung) entlang des Fußweges an der Lothringerstraße eingebaut. Die Kommission „Barrierefreies Bauen“ hat gegen diese Art der Bodenleuchten keine Einwände (s. auch Abschnitt „Barrierefreiheit“ im Folgenden).

Eine erhöhte Aufenthaltsqualität soll außerdem durch einen **Spielplatz** (auch für die am Platz ansässige Kita „Seemöve“) im geschützten und beschatteten Innenbereich des Platzes erzeugt werden.

Barrierefreiheit

Die Entwurfsplanung wurde am 16.01.2019 der Kommission „Barrierefreies Bauen“ vorgestellt. Die Kommission begrüßt die vorgesehenen Maßnahmen für den Stadtteilplatz und weist auf folgende, in der weiteren Ausführungsplanung zu berücksichtigende Punkte hin:

- Bei der Detailierung und Materialwahl ist auf ausreichend Farbkontraste zu achten.
- Taktile Leitstreifen sollten platzumlaufend vorgesehen werden
- Zwei Behindertenparkplätze sollten in Umgebung der Maßnahme eingeplant werden.

Kosten und Finanzierung

Der Umbau der Lothringerstraße sowie des Stadtteilplatzes sind als Maßnahmen in das Arbeitspaket „Ausbau des Rad- und Fußverkehrsnetzes“ der Projektskizze #AachenMoove! im Wettbewerb „Emissionsfreie Innenstadt“ (Kommunaler.Klimaschutz.NRW) des Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen integriert worden. Der Wettbewerbsbeitrag der Stadt Aachen wurde vom Land NRW zur Förderung ausgewählt. Die Förderlaufzeit (3 Jahre) wird voraussichtlich am 01.07.2019 beginnen. Der Fördersatz beträgt 80%.

Für den Umbau der Lothringerstraße (Wilhelmstraße – Oppenhoffallee) wurden 355.000 € eingeplant. Mittel hierfür stehen im Haushalt zur Verfügung bei PSP-Element 5-120102-900-09500-300-1 und 4-120102-984-3 "Lothringer Straße Premiumweg 3 (KKS)". Die Kostenschätzung für die Entwurfsplanung des intergrierten Stadtteilplatzes liegt bei 940.000 €. Mittel hierfür stehen im Haushalt zur Verfügung bei PSP-Element 5-120102-000-11000-300-1 und 4-120102-077-8 " Stadtteilplatz Lothringerstraße (KKS)".

Eine Bewertung hinsichtlich einer möglichen Beitragspflicht ist erst zu einem späteren Zeitpunkt möglich.

Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung schlägt zur weiteren Vorgehensweise vor, zunächst auf Grundlage der vorgestellten Querschnittsvarianten für die Lothringerstraße und der Entwurfsplanung des Stadtteilplatzes eine Bürgerbeteiligung vorzunehmen und deren Ideen für eine weitere Ausarbeitung aufzunehmen. Nach Durchführung der Veranstaltung werden die Ergebnisse zur Vorbereitung eines Planungsbeschlusses aufbereitet.

Anlage/n:

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

Anlage 2: Lageplan Bestand Lothringerstraße (M 1:500)

Anlage 3: Querschnitte der Planungsvarianten Lothringerstraße (M: 1:100)

Anlage 4: Parkraum- und Baumbilanz der Planungsvarianten Lothringerstraße

Anlage 5: „Bürgervorschlag zum Umbau der „unteren“ Lothringerstraße zur Rad-Vorrang-Route“

Anlage 6: Entwurfsplanung Stadtteilplatz Lothringerstraße (M: 1:250)

Anlage 7: Übersicht der Parkflächen (Stadtteilplatzes Lothringerstraße)

Anlage 8: Übersicht des Grünbestandes (Stadtteilplatzes Lothringerstraße)

Anlage 9: Planung der Grünflächen (Stadtteilplatz Lothringerstraße)