

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	0		0			
	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	0		0			
	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	0		0			
	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 Radwegführung 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 Regemaß 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 Richtung Burtscheid / 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 Richtung Burtscheid / 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 Regellaß 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 Frankenerger 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)

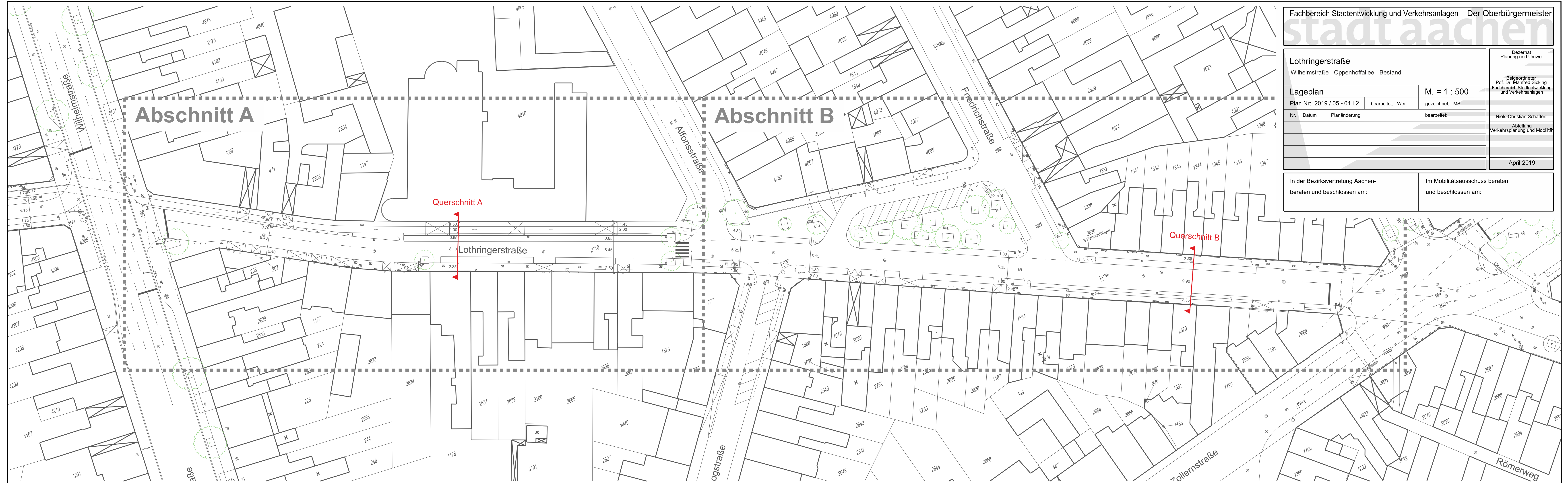
Anlage 7: Übersicht der Parkflächen (Stadtteilplatzes Lothringerstraße)

Anlage 8: Übersicht des Grünbestandes (Stadtteilplatzes Lothringerstraße)

Anlage 9: Planung der Grünflächen (Stadtteilplatz Lothringerstraße)

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





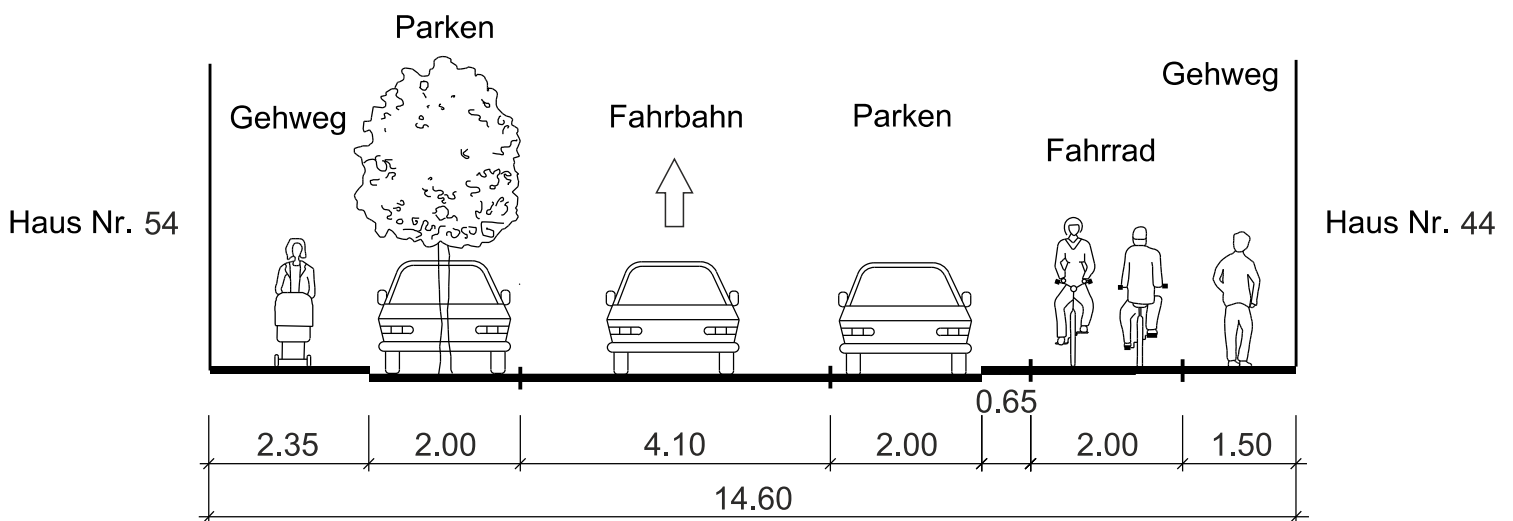
Lothringerstraße Wilhelmstraße - Oppenhoffallee - Bestand		Dezernat Planung und Umwel
Lageplan		M. = 1 : 500
Plan Nr.: 2019 / 05 - 04 L2	bearbeitet: Wei	gezeichnet: MS
Nr.	Datum	Planänderung
		bearbeitet:
Niels-Christian Schaffert		Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität
April 2019		

In der Bezirksvertretung Aachen-beraten und beschlossen am:

Im Mobilitätsausschuss beraten und beschlossen am:

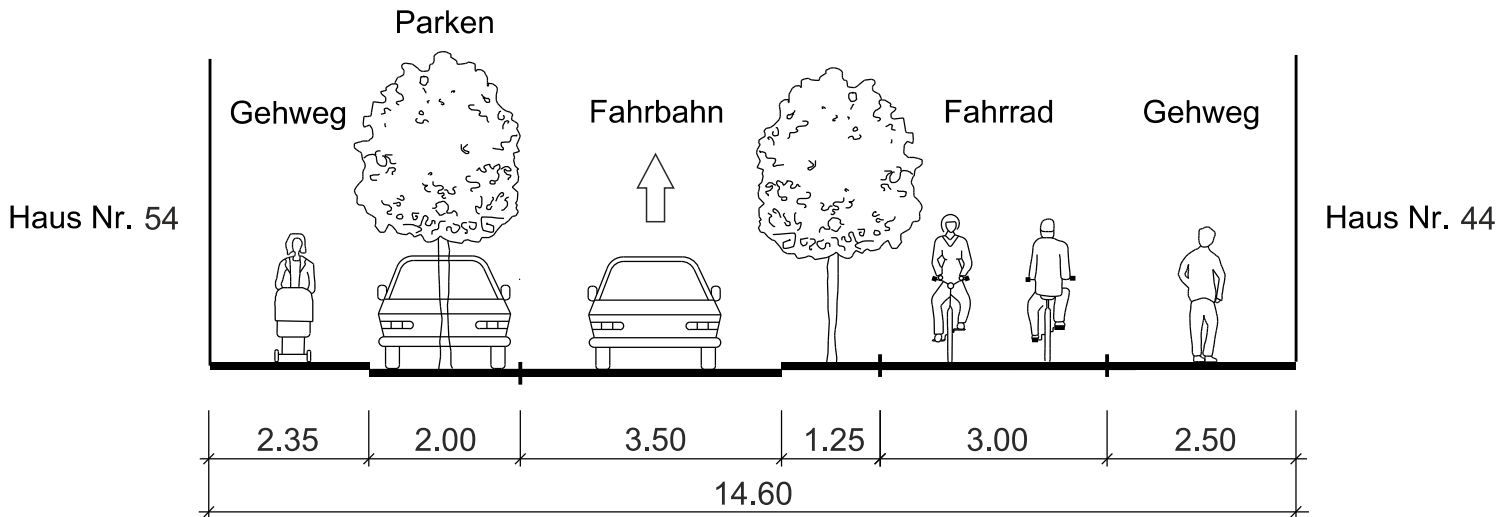
Lothringerstraße - Abschnitt A

Bestand

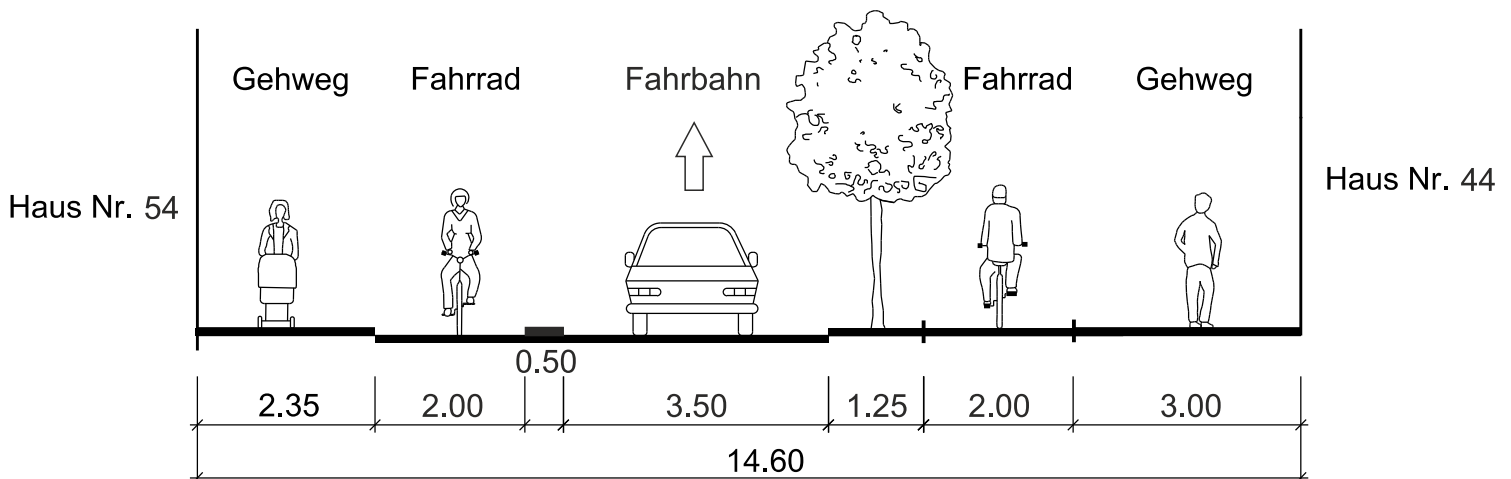


Lothringerstraße - Abschnitt A

Variante 1

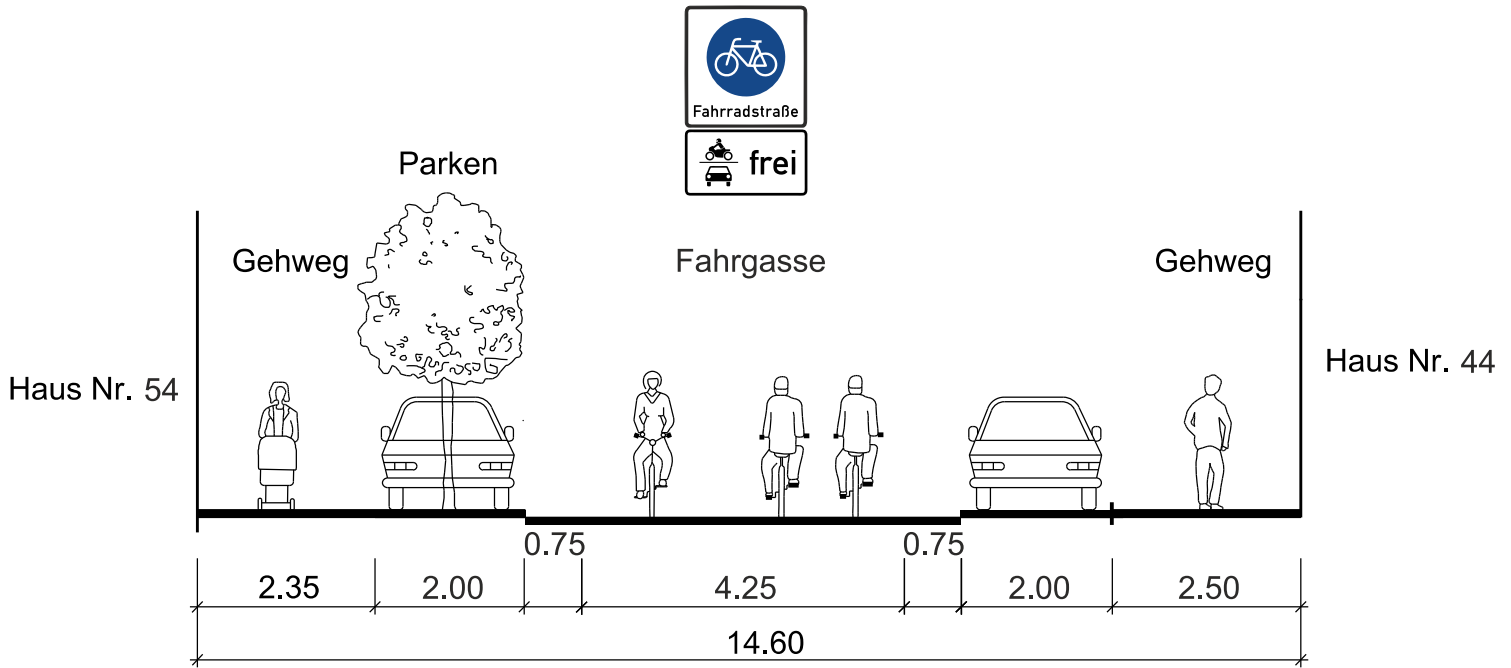


Variante 2

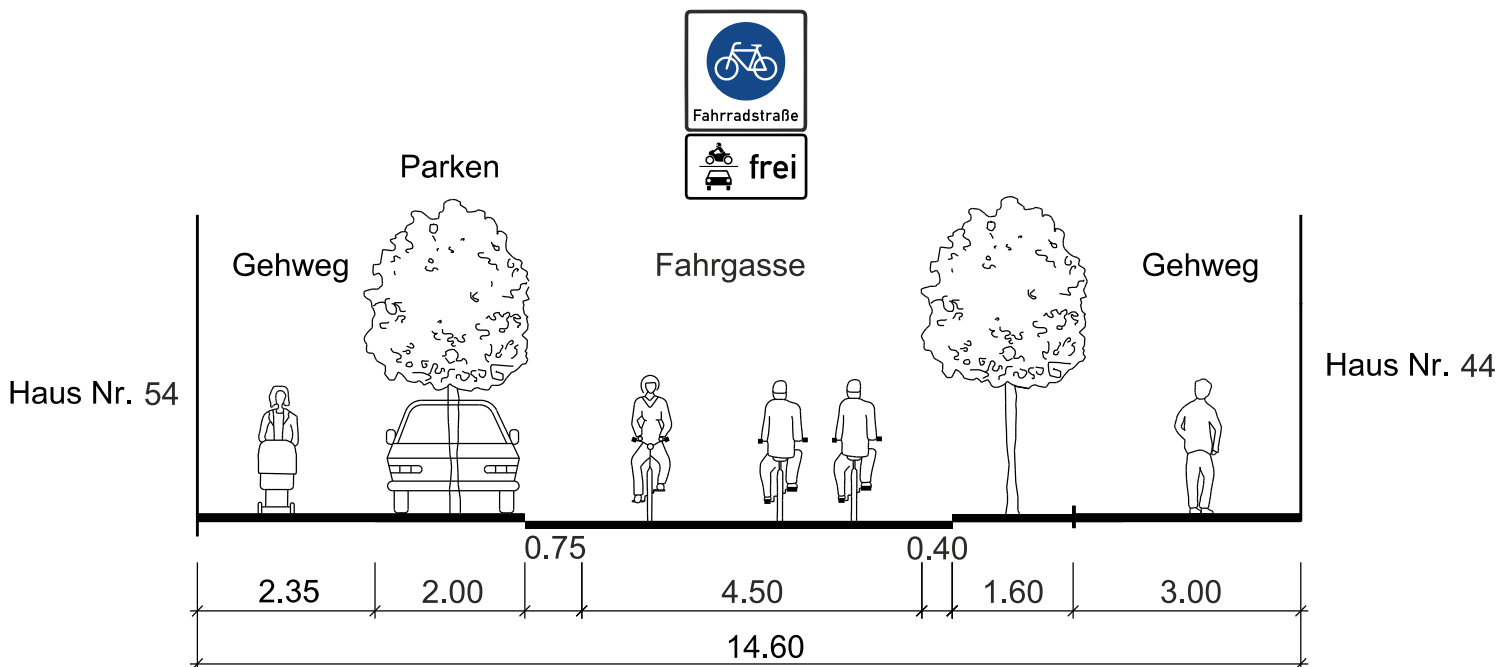


Lothringerstraße - Abschnitt A

Variante 3a



Variante 3b

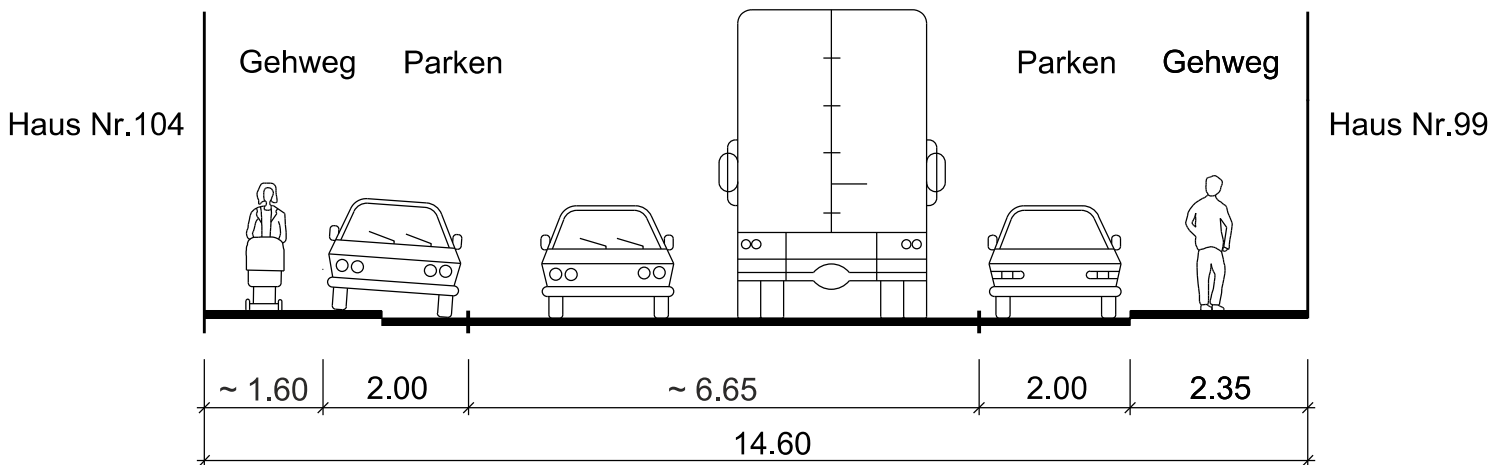


Lothringerstraße - Abschnitt B

Bestand



Fahrbahn



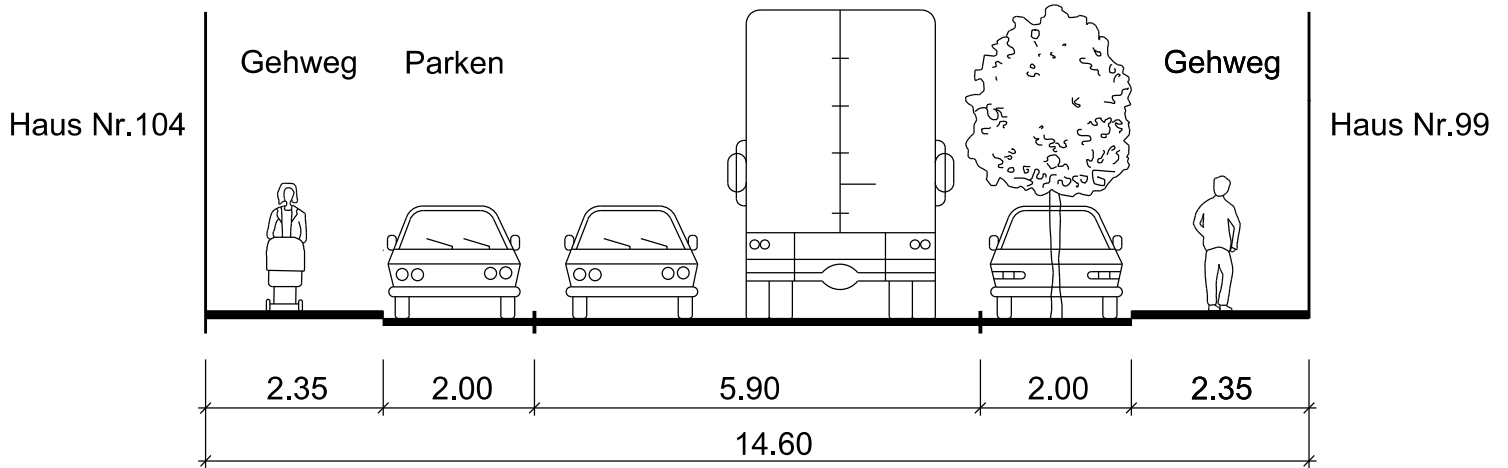
Lothringerstraße - Abschnitt B

Variante 1a



Fahrbahn

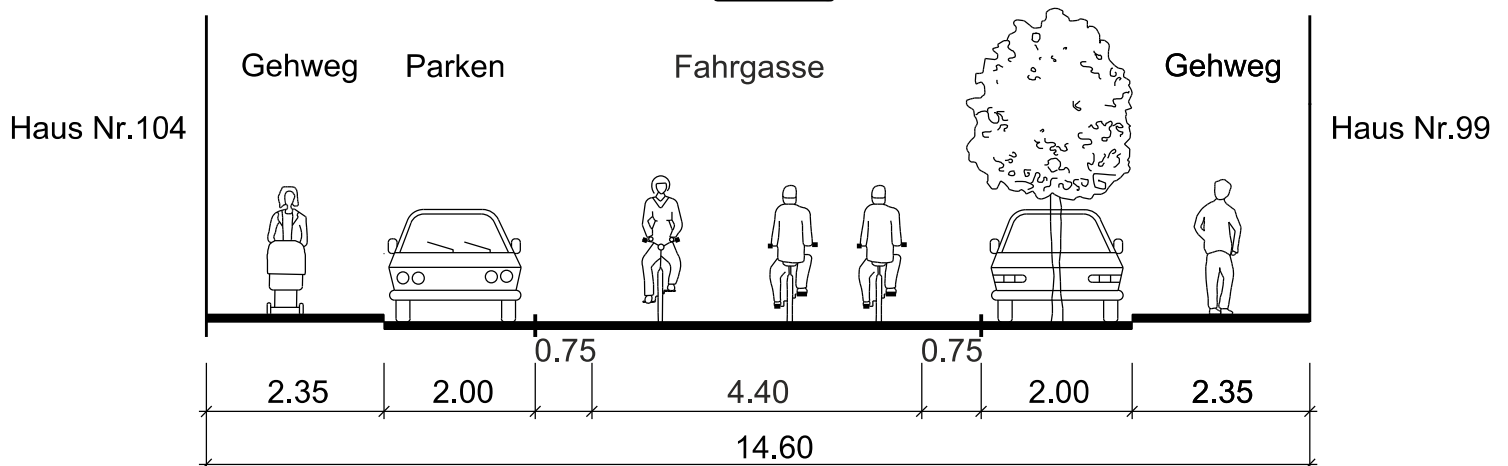
Parken



Variante 1b

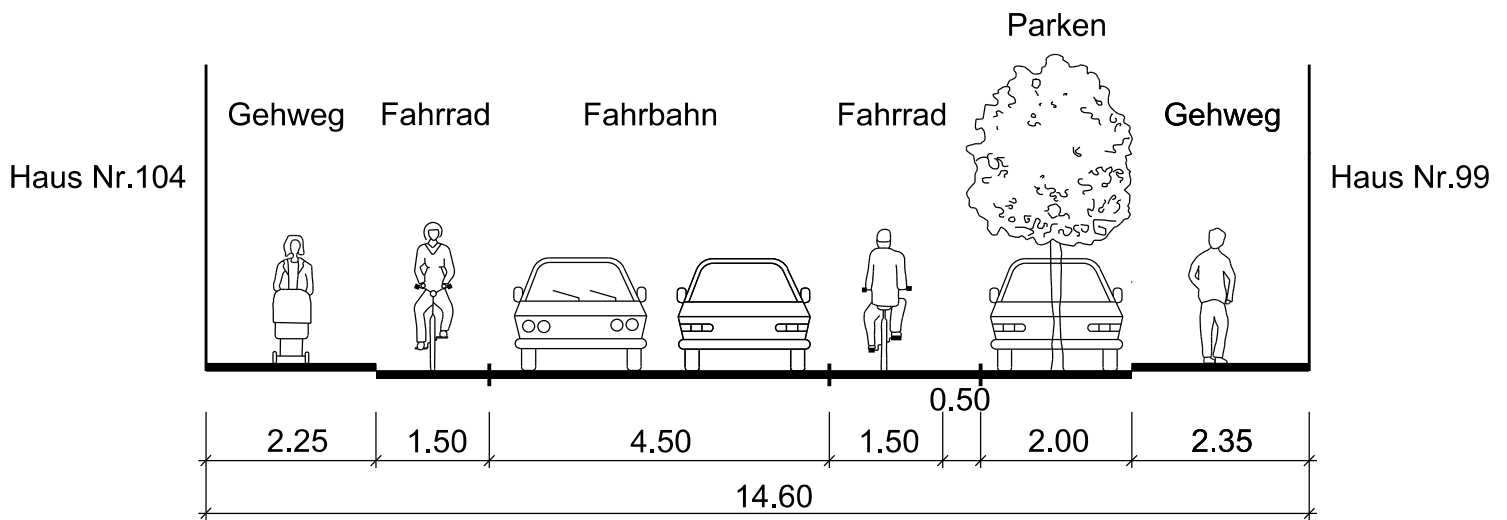


Parken



Lothringerstraße - Abschnitt B

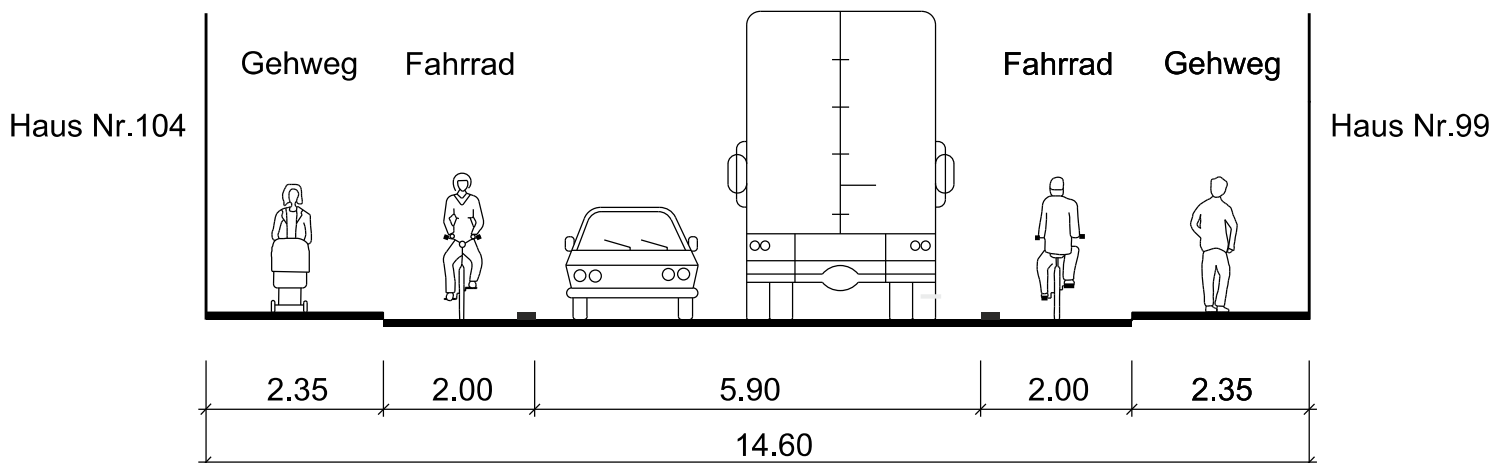
Variante 2



Variante 3

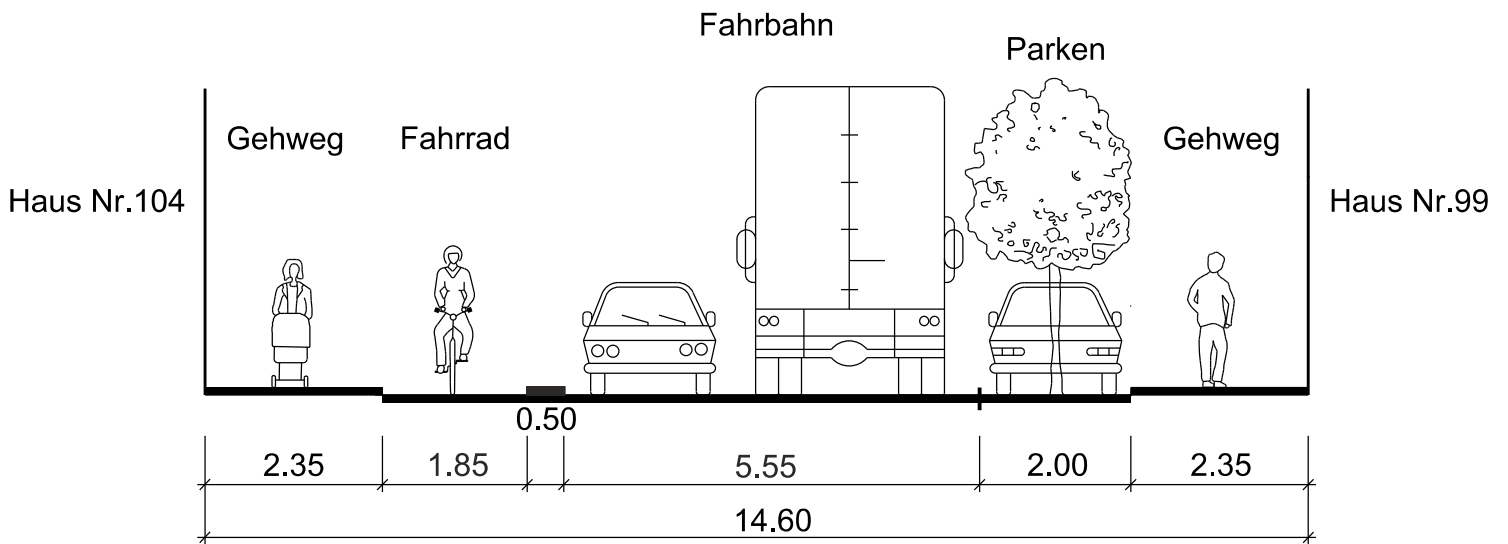


Fahrbahn

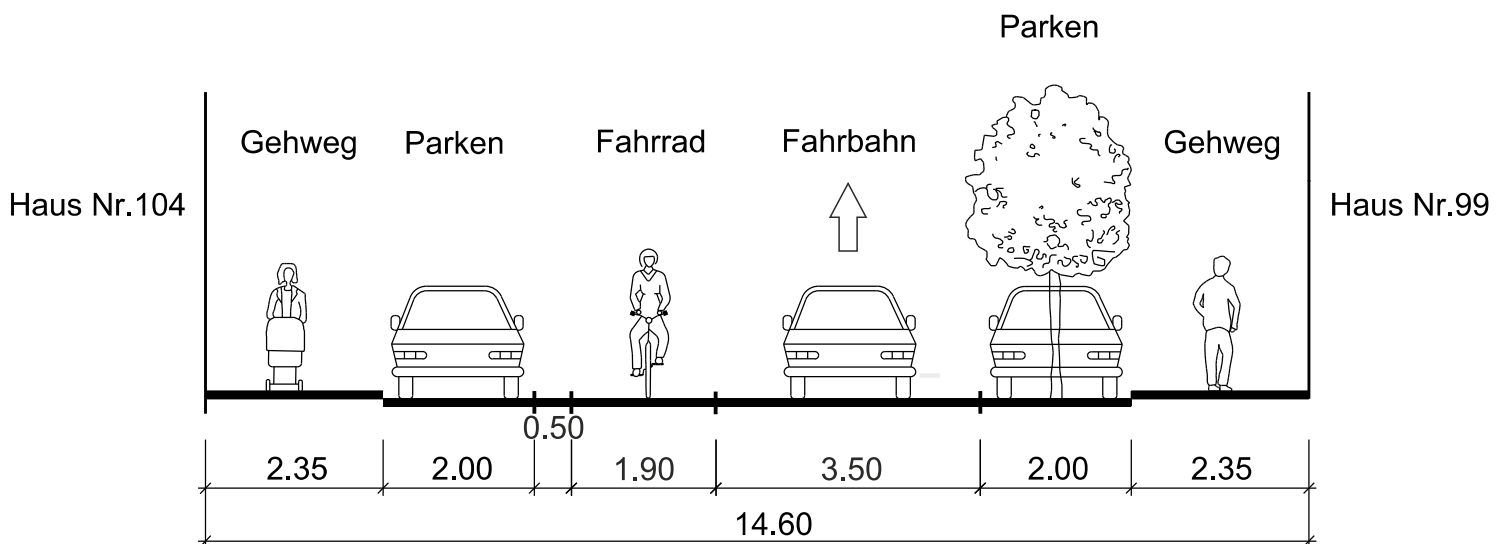


Lothringerstraße - Abschnitt B

Variante 4

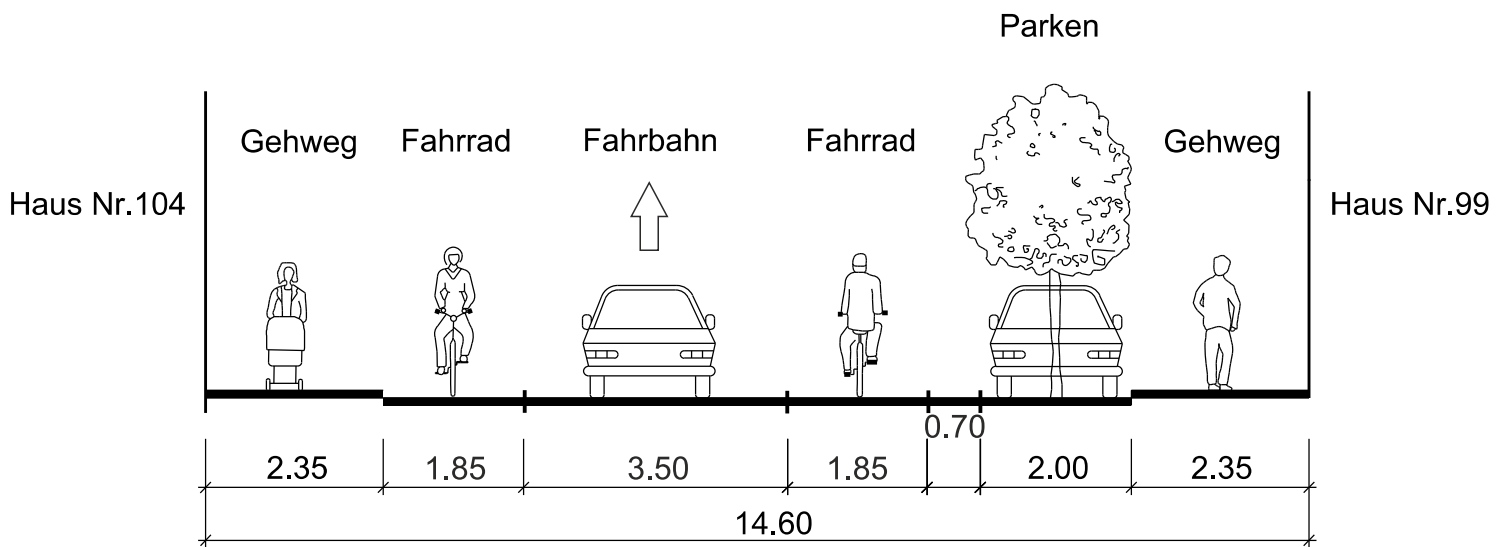


Variante 5

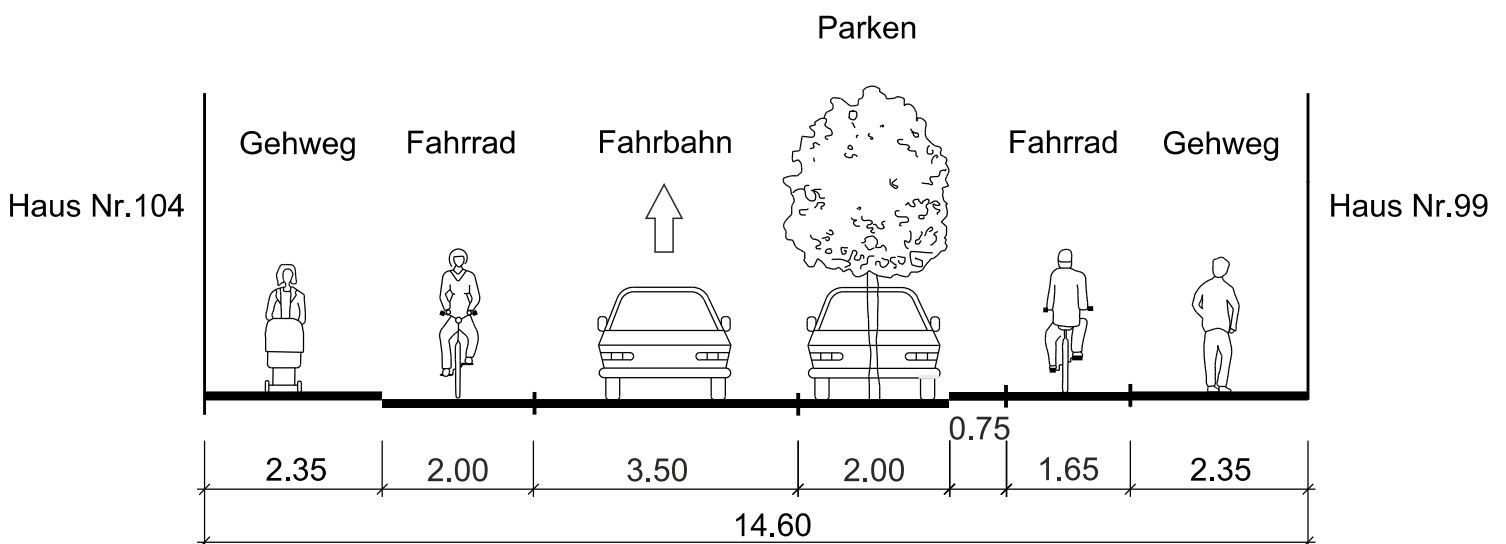


Lothringerstraße - Abschnitt B

Variante 6a

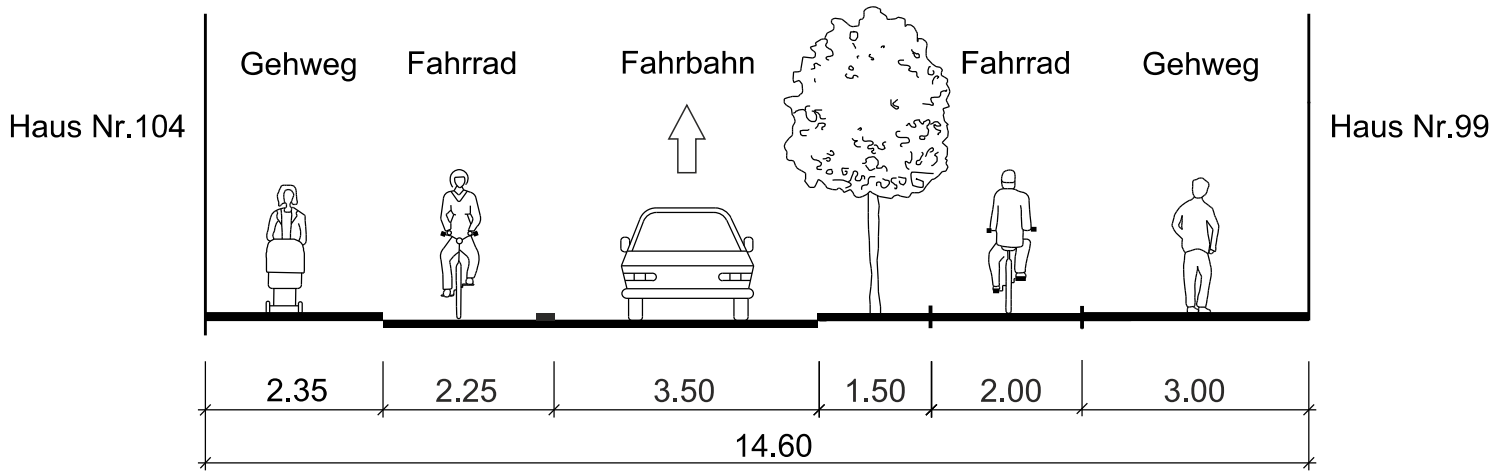


Variante 6b



Lothringerstraße - Abschnitt B

Variante 7



Parkraumbilanz Lothringerstraße (Wilhelmstraße - Oppenhoffallee)

Abschnitt A

Abschnitt	Seite	Bestand	V1	Diff	V2	Diff	V3a	Diff	V3b	Diff
Wilhelmstr. - Nord	Nord	11	0	-11	0	-11	11	0	0	11
Alfonsstr. - Süd	Süd	11	11	0	0	-11	11	0	11	11
SUMME INSGESAMT		22	11	-11	0	-22	22	0	11	22

Abschnitt B

Abschnitt B	Seite	Bestand	V1 a/b	Diff	V2	Diff	V3	Diff	V4	Diff	V5	Diff	V6 a/b	Diff	V7	Diff
Alfonsstr. - Nord	Nord	19	19	0	19	0	0	-19	19	0	19	19	19	19	19	38
Oppenhoffallee - Süd	Süd	20	20	0	0	-20	0	-20	0	-20	20	20	0	20	0	20
SUMME INSGESAMT		39	39	0	19	-20	0	-39	19	-20	39	0	19	-20	19	-20

Die endgültige Anzahl an Parkplätzen hängt von den in den Parkstreifen einzuplanenden neuen Baumfelder und der Planung des Stadtteilplatzes ab.

Stadtteilplatz

Abschnitt	Seite	Bestand	Entwurf	Diff
Neben-fahrbahn - Nord	Nord	4	0	-4
Neben-fahrbahn - Süd	Süd	12	0	-12
SUMME INSGESAMT		16	0	-16

Baumbilanz Lothringerstraße (Wilhelmstraße - Oppenhoffallee)

Abschnitt A

Abschnitt	Seite	Bestand*	V1	Diff	V2	Diff	V3a	Diff	V3b	Diff
Wilhelmstr. - Nord	Nord	1	6	5	6	5	0	-1	5	4
Alfonsstr. - Süd	Süd	3	3	0	1	-2	3	0	3	0
SUMME INSGESAMT		4	9	5	7	3	3	-1	8	4

* Bei der Berechnung sind zwei freie Baumstandorte (gefällt zw. 2005-2017) nicht berücksichtigt

Abschnitt B

Abschnitt B	Seite	Bestand	V1 a/b	Diff	V2	Diff	V3	Diff	V4	Diff	V5	Diff	V6 a/b	Diff	V7	Diff
Alfonsstr. - Nord	Nord	0	4	4	4	4	0	0	4	4	4	4	4	4	4	4
Oppenhoffallee - Süd	Süd	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SUMME INSGESAMT		0	4	4	4	4	0	0	4	4	4	4	4	4	4	4

Generell können exakte Angaben erst nach Prüfungen / Planvereinbarungen mit Regionetz über die Leitungsführungen vorliegen.

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



VCD Aachen-Düren

ADFC Aachen

Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“

Bürgergruppe Fahrradfreundliches Eilendorf

Fahrradfreundliches Frankenberger Viertel

Verfasser:

████████████████████
████████████████████
████████████████████
████████████████████
████████████████████
████████████████████

Aachen, 13.05.2019

ROT, BREIT, DURCHGEHEND, die Rad-Vorrang-Routen in Aachen

Inhalt

1 Zusammenfassung.....	3
2 Veranlassung	4
3 Grundlagen.....	5
4 Variantendiskussion	6
5 Variante 1b Fahrradstraße	10
5.1 Auswirkungen der Variante 1b.....	12
5.2 Grundvoraussetzung für Variante 1b.....	14
5.3 Bauliche Umsetzung Variante 1b	15
6 Variante 6a Beidseitiger Einrichtungsweg	16
6.1 Auswirkungen der Variante 6a.....	18
6.2 Bauliche Umsetzung Variante 6a	20
7 Ergänzende „Möblierung“	21

1

Zusammenfassung

Die Stadt Aachen plant die Realisierung einer Rad-Vorrang-Route im Verlauf der Lothringerstraße. Ziel der Planung ist es, die Bedingungen für Radfahrende erheblich zu verbessern. Zukünftig sollen sich auch ungeübte und unsichere Menschen jeden Alters sicher, komfortabel und schnell auf der Route mit dem Fahrrad bewegen können.

Die Umwidmung der „unteren“ Lothringerstraße zwischen Oppenhoffallee und Wilhemstraße zur Fahrradstraße stellt aus Sicht der Verbände und Initiativen die für den Radverkehr beste Lösung dar und sollte daher umgehend eingerichtet werden. Die Variante 1b (beim Querschnitt 3) sollte entsprechend der Planung in der „oberen“ Lothringerstraße zwischen Wilhelmstraße und Harscampstraße im gesamten Verlauf gleich gestaltet werden, um den Anforderungen an eine Rad-Vorrang-Route zu entsprechen. Die heute auftretenden hohen Verkehrsmengen – insbesondere in den Spitzenstunden – sind entsprechend zu reduzieren, damit die Lothringerstraße den Anforderungen an eine Fahrradstraße gerecht wird.

Voraussetzung für die Realisierung ist die Umsetzung des Konzepts für das Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Aachen (Beschluss Mobilitätsausschuss 2017). Demnach sollen die KFZ-Verkehrsströme über die Zollernstraße und nicht über die Lothringerstraße führen. Bei der Lothringerstraße handelt es sich um eine Erschließungsstraße (niedrigste Straßenkategorie), welche zum Beispiel der Abwicklung von „wesentlichen Teilen des innerörtlichen Radverkehrs“ dient. Die Zollernstraße ist daher ihrer Funktion entsprechend als Hauptverkehrsstraße für den KFZ-Verkehr, soweit möglich, zu optimieren.

Bei der Variante 1b werden nahezu keine Autostellplätze entfallen, der Baumbestand kann erhalten und sogar noch ergänzt werden. Die Umbaukosten werden voraussichtlich sehr gering sein.

Werden die Voraussetzungen zur Umsetzung der Variante 1b nicht in Kürze gegeben sein, müsste alternativ ein beidseitiger Einrichtungsradweg realisiert werden. Auch hier kann durch Weiterentwicklung der städtischen Variante 6a (Querschnitt 3) eine ausreichende Qualität für den Radverkehr erzielt werden. Nachteil der Variante 6a gegenüber der Variante 1b ist, dass rund 30 Parkplätze und zwei Bäume weichen müssten.

Die geringsten Konflikte mit den Anwohnern und Anliegern, aufgrund weichender Parkplätze und Bäume, sind mit der Einrichtung einer Fahrradstraße (Variante 1b) im kompletten Verlauf der Lothringerstraße zu erwarten. Dies wäre für den Radverkehr ebenfalls die beste Lösung. Darum stellt aus Sicht der Verbände und Initiativen die Fahrradstraße die Vorzugsvariante dar.

2

Veranlassung

Um den Radverkehrsanteil signifikant zu erhöhen, muss die Radverkehrsinfrastruktur unter den Gesichtspunkten Sicherheit, Qualität und Komfort deutlich verbessert werden. Weiterhin ist eine Kontinuität in der Straßenraumaufteilung wichtig, d.h., dass die Art der Verkehrsführung möglichst über längere Strecken in gleichbleibender Qualität errichtet wird und sich die Verkehrsteilnehmer (Auto-, Fuß- und Radverkehr) nicht an jeder Einmündung neu orientieren müssen. Das trägt zu einem ruhigeren und sichereren Verkehrsfluss bei.

Die Stadt Aachen plant in der Lothringerstraße eine Rad-Vorrang-Route einzurichten. Zur Klärung der Anforderungen an die konkrete Ausgestaltung in der „unteren“ Lothringerstraße fand im April ein informelles Gespräch zwischen Stadt, Verbänden und Initiativen statt. Im Nachgang dieser Besprechung wurde von den Verbänden und Initiativen gemeinsam ein Ausbauvorschlag erarbeitet. Kern der Ausarbeitung ist, dass die Umgestaltung den Anforderungen an eine gute Radwegeführung gerecht wird, so dass nicht nur langjährig Geübte, sondern vor allem auch Ungeübte, Junge und Alte die neue Strecke nutzen können.

3

Grundlagen

Als Grundlage für die neue Raumaufteilung dienen die von der Stadt zur Verfügung gestellten Bestandsquerschnitte sowie die bisher von der Stadt ausgearbeiteten Variantenskizzen. Folgende Elemente sind für die Betrachtung möglicher Umbauvarianten von Relevanz.

Tabelle 3-1: Planungsrelevante Elemente im Bereich „untere“ Lothringerstraße

	Abschnitt A		Abschnitt B		Gesamt
	Nordseite (li)	Südseite (re)	Nordseite (li)	Südseite (re)	
Länge	180 m		220 m		400 m
Bäume	1	2	0	0	3
Autostellplätze	13	13	22	17	65
Fahrradstellplätze	28				28
Wohneinheiten	ca. 270				270
Geschäfte	15				15

Variantendiskussion

Nachstehend werden die Vor- und Nachteile der Varianten der Stadt, aus Sicht der Verbände und Initiativen, zusammengefasst.

Variante 1

Vorteile:

- ausreichende Breite des Zweirichtungsradweges von 3,0 m nach ERA
- KFZ-Fahrbahn Tempo 30
- Premiumgehweg erfüllt Regelbreite von 2,5 m nach RAS06

Nachteile:

- durch linksseitige Führung des Radweges stadtauswärts ist im Kreuzungsbereich Alfonsstraße ein Wechsel der Fahrbahnseite erforderlich; hohes Sicherheitsrisiko für Radfahrende im Kreuzungsbereich; keine Verbesserung zum Bestand
- keine bauliche Trennung (z. B. Bordstein) zwischen Geh- und Radweg
- Im Querschnitt 3 keine bauliche Veränderung zum Ist-Zustand zur Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Im Querschnitt 3 erfüllt der Premiumgehweg nicht die Regelbreite von 2,5 m nach RAS06

Variante 1b

Vorteile gegenüber Variante 1:

- Fahrradstraße
- Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m Breite zu Parkplätzen

Nachteile gegenüber Variante 1:

- keine reine Fahrradstraße oder Beschränkung auf Anlieger
- unklar, wie Schleichverkehr aus Straße gehalten werden soll, um KFZ-Verkehrsmengen zu reduzieren, damit Anforderungen an Fahrradstraße gemäß VwV-StVO erfüllt werden

Da die Variante 1b grundsätzlich hohes Potential hat, wird sie im Kap. 5 weiter betrachtet.

Inhalt

Variante 2

Vorteile:

- Einrichtungsradswege; kein Wechsel der Fahrbahnseite erforderlich
- Premiumgehweg erfüllt die Regelbreite von 2,5 m nach RASSt06 nur in QS 1 & 2, nicht in QS3

Nachteile:

- Einrichtungsradswege erfüllen teilweise nur die Regelbreite der ERA von 2,0 m (Var. 2b), teilweise noch nicht mal das (Var. 2a)
- Radwegbreite stadtauswärts ist in QS 2 mit nur 2,25 m nicht ausreichend, wenn darin noch Trennung zur KFZ-Fahrbahn eingebaut wird
- keine bauliche Trennung (z. B. Bordstein) zwischen Geh- und Radweg
- Die Schutzstreifen in Querschnitt 3 dienen nicht der Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrenden; Risiko für enges Überholen steigt um das 3 bis 4-fache (Gutachten TU Braunschweig, Dr. A. K. Huemer)

Die Variante 2 (QS2) bzw. 2b (QS1) kann durch ergänzende Maßnahmen und Kombination mit der Variante 6a erheblich verbessert werden und wird daher in Kap. 6 weiter behandelt.

Variante 3

Vorteile:

- baulich getrennte Radwege

Nachteile:

- Einrichtungsradswege 2,0 m breit; Breite nicht ausreichend, wenn Poller zur Abtrennung Richtung KFZ-Fahrbahn eingebaut werden
- KFZ-Fahrbahn Tempo 50
- Premiumgehweg erfüllt nicht Regelbreite von 2,5 m nach RASSt06
- Kein Platz für Parkplätze, Lieferzonen und Begrünung

Variante 4

Vorteile: keine

Nachteile:

- stadteinwärts keine Radverkehrsführung; bei Rückstau an Ampel besteht keine Überholmöglichkeit für Radfahrer auf der Rad-Vorrang-Route
- Einrichtungsradswege stadtauswärts nur 1,85 m breit; Breite nicht ausreichend, wenn Poller zur Abtrennung zur KFZ-Fahrbahn in 0,5 m Streifen eingebaut werden
- KFZ-Fahrbahn Tempo 50
- Premiumgehweg erfüllt nicht Regelbreite von 2,5 m nach RASSt06

Inhalt

Variante 5

Vorteile:

- Einbahnstraße zur Verkehrsberuhigung
- KFZ-Fahrbahn Tempo 30

Nachteile:

- stadteinwärts keine Radverkehrsführung, bei KFZ-Rückstau an Ampel werden auch Radfahrer auf der Rad-Vorrang-Route blockiert
- Schutzstreifen stadtauswärts ohne bauliche Trennung zur Einbahnstraße
- Sicherheitstrennstreifen zu Parkplätzen nur 0,5 m breit; nicht ausreichend bei ein- und ausparkenden Fahrzeugen in Gegenrichtung (eine so gestaltete Einbahnstraße birgt den bekannten Unfallschwerpunkt wie auf der Kaiserstraße in Würselen)
- Premiumgehweg erfüllt nicht Regelbreite von 2,5 m nach RAST06

Variante 6a

Vorteile:

- Einbahnstraße zur Verkehrsberuhigung

Nachteile:

- Radfahrstreifen nur 1,85 m breit; stadtauswärts ohne bauliche Trennung zur Einbahnstraße
- KFZ-Fahrbahn Tempo 50
- Premiumgehweg erfüllt nicht Regelbreite von 2,5 m nach RAST06

Die Variante 6a kann durch ergänzende Maßnahmen erheblich verbessert werden und wird daher in Kap. 6 weiter behandelt.

Variante 6b

Vorteile:

- Einbahnstraße zur Verkehrsberuhigung

Nachteile:

- Einrichtungsradwege erfüllen noch nicht mal die Regelbreiten der ERA von 2,0 m
- Radfahrstreifen stadtauswärts ohne bauliche Trennung zur Einbahnstraße
- keine bauliche Trennung (z. B. Bordstein) zwischen Geh- und Radweg
- KFZ-Fahrbahn Tempo 50
- Premiumgehweg erfüllt nicht Regelbreite von 2,5 m nach RAST06

Inhalt

Variante 7

Vorteile:

- Einbahnstraße zur Verkehrsberuhigung
- Premiumgehweg 3,0 m breit; mehr als erforderliche Regelbreite nach RAST06 von 2,5 m

Nachteile:

- Einrichtungsradweg stadteinwärts erfüllt nur die Regelbreite von 2,0 m nach ERA, nicht aber eine komfortable Breite von 2,5 m
- Einrichtungsradweg stadtauswärts 2,25 m breit; nicht ausreichend, wenn Poller zur Abtrennung zur KFZ-Fahrbahn eingebaut werden
- keine bauliche Trennung (z. B. Bordstein) zwischen Geh- und Radweg
- KFZ-Fahrbahn Tempo 50

=> Ergebnis:

- Die Varianten 1b sowie 2 in Kombination mit 6a können durch ergänzende Maßnahmen zu guten Lösungen für den Radverkehr weiterentwickelt werden
- Die übrigen Varianten erfüllen nicht die Anforderungen an eine Rad-Vorrang-Route und sind voraussichtlich auch nicht durch Zusatzmaßnahmen dahingehend weiterentwickelbar
- Weitere Detailergebnisse zu den Einzelvarianten:
 - Im Querschnitt 1 erfüllt nur die Variante 2b weitestgehend die Anforderungen an eine Rad-Vorrang-Route. Es ist jedoch sehr fraglich, ob die Regelbreite von 2,0 m den Ansprüchen an eine Rad-Vorrang-Route gerecht wird, oder, ob hier nicht ebenfalls eine Breite von 2,5 m notwendig ist, um ein sicheres Überholen von Radfahrenden untereinander zu ermöglichen. Durch zusätzliche Nutzungsansprüche, wie z. B. Elektroroller, Lastenräder, Fahrradanhänger werden zukünftig größere Breiten auf Radwegen notwendig, als die ERA es empfiehlt.
 - Im Querschnitt 3 erfüllt nur die Variante 6a weitestgehend die Anforderungen einer Rad-Vorrang-Route.

5

Variante 1b Fahrradstraße

Die Variante 1b der Stadt sieht in einem Teilabschnitt der „unteren“ Lothringerstraße die Ausweisung einer Fahrradstraße vor. Dieser Gedanke wird von den Aufstellern des Bürgervorschlags aufgegriffen und durch folgende Aspekte ergänzt, um eine hohe Nutzungsqualität für den Radverkehr zu erzielen:

- Ausweisung des Straßenabschnitts als Fahrradstraße auf ganzer Strecke
- Sperrung der Zufahrtsmöglichkeit für den KFZ-Verkehr vom Knotenpunkt Oppenhoffallee in die Lothringerstraße. Dies kann durch das Aufstellen eines VZ 267 (Verbot der Einfahrt, mit „Radverkehr frei“) an der Kreuzung Oppenhoffallee/Lothringerstraße in Fahrtrichtung stadteinwärts erfolgen, ggf. ergänzt durch eine bauliche Umgestaltung des Einmündungsbereichs.
- Ergänzung durch geeignete Verkehrslenkungsmaßnahmen (z.B. geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen)
- durchgehend Tempo-30-Strecke
- weiterhin Vorfahrt der Lothringerstraße gegenüber den Seitenstraßen
- weiterhin durchgehender beidseitiger Parkraum für KFZ-Verkehr
- Umwidmung von einzelnen Parkplätzen in Ladezonen und Baumstandorte

Ohne diese ergänzenden Aspekte wird die Fahrradstraße allerdings nicht ihre gewünschte Wirkung entfalten können.

Inhalt

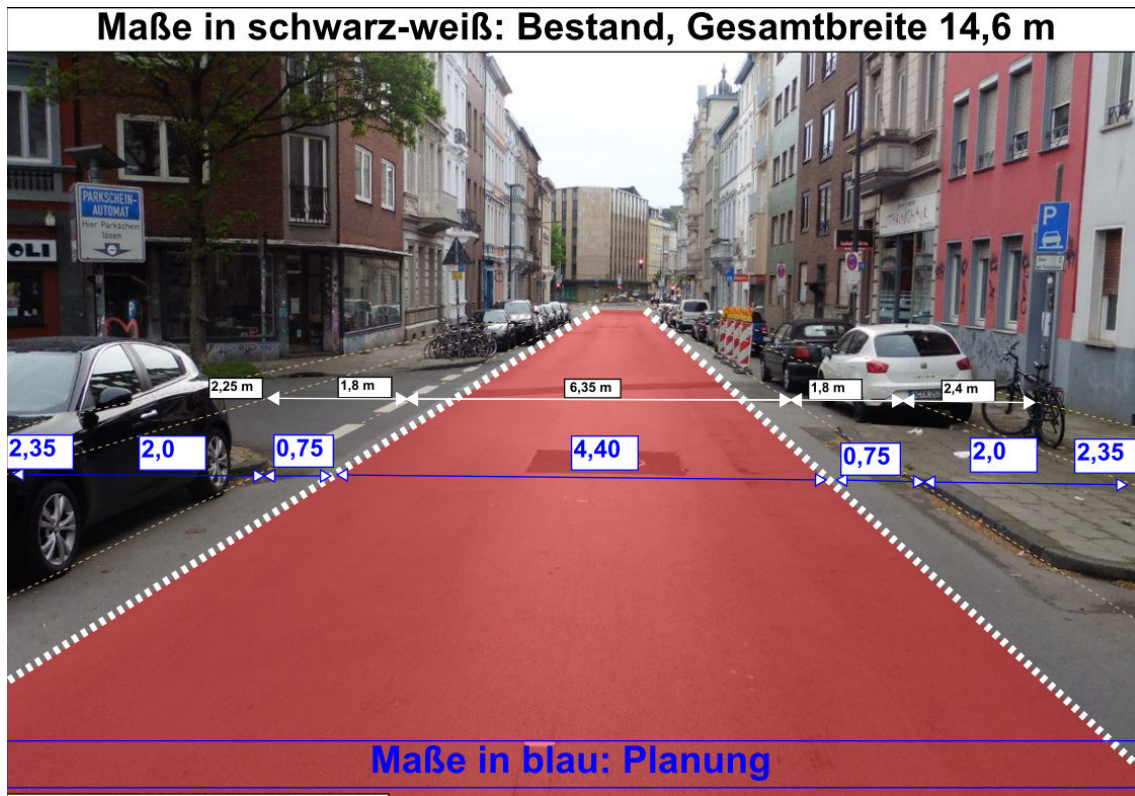


Abbildung 1: Variante 1b „untere“ Lothringerstraße als Fahrradstraße

Tabelle 5-1: Aufteilung des Straßenraums in Variante 1b (Blickrichtung stadtauswärts)

Abschnitt	Gehweg	Parkstreifen links & rechts			Fahrbahnbreite *)	Gehweg	Gesamt
	[m]	Gesamtbreite [m]	Stellplätze	Bäume	[m]	[m]	
Ab A: QS 1	3,20	ggf. 2,0 ²⁾	ja	ja	0,75 + 4,4	2,35	12,7
Ab A: QS 2	2,35	2,0 & 2,0	ja	ja	0,75 + 4,4 + 0,75	2,35	14,6
Ab B: QS 3	2,35	2,0 & 2,0	ja	ja	0,75 + 4,4 + 0,75	2,35	14,6

*) Fahrbahnbreite 4,40 m sowie 0,75 m breiter Trennstreifen zum Parkstreifen

²⁾ Abhängig von der zukünftigen Verkehrsführung des Automobilverkehrs

5.1

Auswirkungen der Variante 1b

Auswirkungen auf Bäume, Auto- und Fahrradstellplätze

In der Variante 1b kann die Anzahl an Autostellplätzen gegenüber der Ist-Situation voraussichtlich weitgehend unverändert bleiben. Die genaue Zahl hängt davon ab, inwiefern aus städtebaulichen Aspekten heraus weitere Verbesserungen umgesetzt werden, wie das Anpflanzen von zusätzlichen Bäumen, die Verbreiterung der Gehwege für den Premiumfußweg oder die Einrichtung von zusätzlichen Fahrradstellplätzen (Kap. 7).

Wesentlich ist, dass Teile der Autostellplätze zu Ladezonen umgewidmet werden, damit der Lieferverkehr nicht den Fahrbahnquerschnitt temporär einengt (siehe Kap. 7).

Auswirkungen auf die lokale Verkehrsführung

Die Variante 1b kann nur umgesetzt werden, wenn der heutige Schleichverkehr nicht mehr durch die „untere“ Lothringerstraße geführt wird. Das wird erreicht, indem die Zufahrt von der Oppenhoffallee durch Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung unterbunden wird. Dies hat umfangreiche Auswirkungen auf die Verkehrsführung der umliegenden Straßen. Auf diesen Aspekt wird in Kap. 5.2 genauer eingegangen, während im vorliegenden Kapitel nur die lokalen Änderungen innerhalb der „unteren“ Lothringerstraße beschrieben werden.


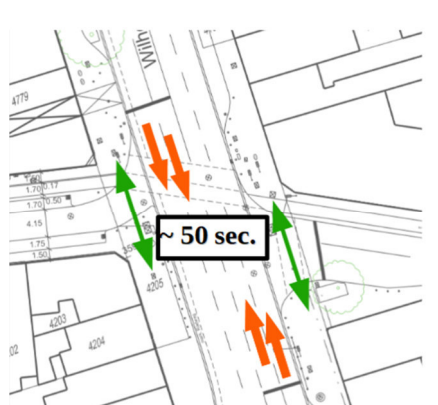
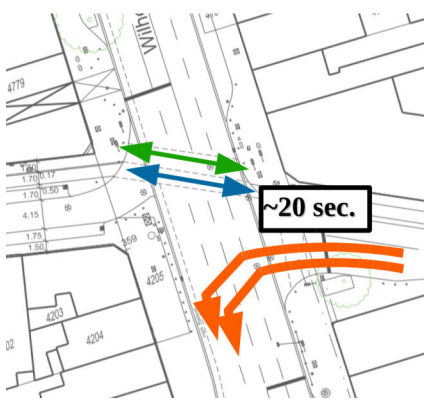
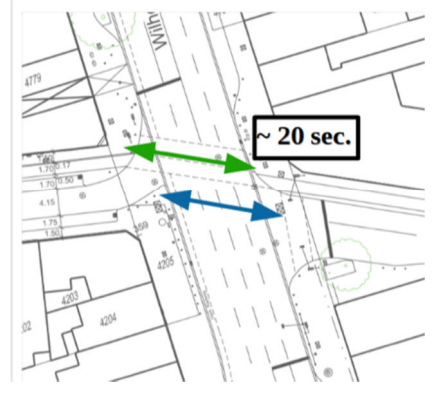
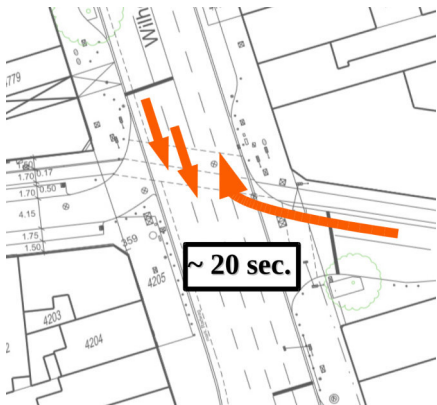
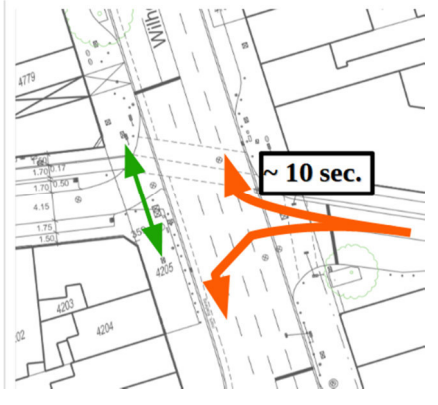
Durch den Wegfall des Schleichverkehrs wird der Autoverkehr in der „unteren“ Lothringerstraße zukünftig sehr gering sein. Nur noch die Anwohner und Anlieger können die Straße durchfahren, um die Ladezonen zu erreichen oder die Parkplätze anzusteuern. Es wird davon ausgegangen, dass dieser geringe KFZ-Verkehrsanteil für die Qualität der Fahrradstraße keine maßgeblichen Einschränkungen bedeutet.

Am Knotenpunkt Wilhelmstraße wird es in der Variante 1b nur noch eine Aufstellfläche für Autos geben, das Links- und Rechtsabbiegen in die Wilhelmstraße wird von dieser einen Aufstellfläche möglich sein. Die Dauer der Grünphase für den KFZ-Verkehr aus der Lothringerstraße kann, aufgrund der erwarteten geringen Anzahl, reduziert werden (siehe Tabelle 5-2, Phase 2 und 3).

Ggf. sind gesonderte Aufstellflächen einzurichten, damit die Ampelphasen für den Rad- sowie KFZ-Verkehr, abgehend aus der Lothringerstraße, eindeutig getrennt werden. Dies ist im weiteren Verlauf der Planung genauer auszuarbeiten.

Inhalt

Tabelle 5-2: Ampelphasenaufteilung Knotenpunkt Wilhelmstraße (Ist- und Planung Variante 1b)

	Ist	Planung Variante 1b
Phase 1	 <p>Dauer ca. 40 sec.</p>	 <p>Dauer ca. 50 sec. (+ 10 sec.)</p>
Phase 2	 <p>Dauer ca. 20 sec.</p>	 <p>Dauer ca. 20 sec.</p>
Phase 3	 <p>Dauer ca. 20 sec.</p>	 <p>Dauer ca. 10 sec. (- 10 sec.)</p>

Anmerkung: orange: KFZ-Verkehr; blau: Radverkehr; grün: Fußverkehr

Änderungen: evtl. verlängerte Grünphase für die Ampelphase 1 (Wilhelmstraße)

5.2

Grundvoraussetzung für Variante 1b

Die Ausweisung der Lothringerstraße als Fahrradstraße setzt nach der VwV-StVO voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Dies kann durch das des VZ 267 (Verbot der Einfahrt) mit VZ 1022-10 (Radverkehr frei) an der Kreuzung Oppenhoffallee/Lothringerstraße in Fahrtrichtung stadteinwärts erreicht werden, ggf. ergänzt durch eine bauliche Umgestaltung des Einmündungsbereichs. Hiervon würde das gesamte Frankenberger Viertel profitieren, da der Schleichverkehr durch das Viertel insgesamt reduziert wird.

In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass der Mobilitätsausschuss im Oktober 2017 das Konzept zum Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Aachen beschlossen hat. Demnach sollen die KFZ-Verkehrsströme zwischen der Hauptverkehrsstraße Oppenhoffallee (Kategorie HS IV) und der Wilhelmstraße (Kategorie HS III) über die Zollernstraße und nicht über die Lothringerstraße abgewickelt werden. Bei der Lothringerstraße handelt es sich demnach um eine Erschließungsstraße (niedrigste Straßenkategorie), welche zum Beispiel der Abwicklung von „*wesentlichen Teilen des innerörtlichen Radverkehrs*“ dient.



Abbildung 2: Hauptverkehrsstraßennetz Aachen, Richtlinien für integrierte Netzgestaltung" RIN 08
(Quelle: Stadt Aachen, Ratsinformationssystem)

Die Zollernstraße ist daher ihrer Funktion entsprechend als Hauptverkehrsstraße für den KFZ-Verkehr soweit möglich zu optimieren (z.B. Überprüfung des Beschleunigungspotentials für den ÖPNV auf der kurzen Busspur).

Ggf. ist an der Kreuzung Normaluhr eine zusätzliche Linksabbiegerspur einzurichten. Es sind somit weitergehende Planungen, vor allem für den Knotenpunkt Normaluhr, erforderlich.

Für den Fall, dass eine Neuaufteilung der Verkehrsströme in diesen Bereichen nachweislich nicht möglich sein sollte, müsste auf eine alternative Ausgestaltung der Rad-Vorrang-Route in der „unteren“ Lothringerstraße ausgewichen werden (siehe Variante 6a).

5.3

Bauliche Umsetzung Variante 1b

Die Realisierung des Premiumfußwegs ist für die Einrichtung der Rad-Vorrang-Route nicht zwingend erforderlich und ist bei der Beurteilung der notwendigen baulichen Maßnahmen zunächst getrennt zu betrachten. Sehr wohl werden bei einer baulichen Anpassung des Straßenraums möglichst viele Aspekte gleichzeitig umgesetzt. Dies gilt im gleichen Maß z.B. für die weitere Begrünung des Straßenabschnitts, der über die notwendige Ausgleichspflanzung hinausgehen sollte.

Nachstehend werden zunächst nur die zwingend notwendigen Maßnahmen für die Rad-Vorrang-Route beschrieben. Hier würden sogar die heutigen Breiten für den Gehweg und die Parkstreifen unverändert bleiben (und somit leicht abweichend zur Darstellung in Abbildung 7). Keine weiteren Maßnahmen zur weiteren Begrünung etc. wären dann vorgesehen.

- Markierungs- und Beschilderungsarbeiten auf der Oppenhoffallee (Lothringerstraße für Schleichverkehr gesperrt; Einbahnstraße; Tempo 30)
- Fräs- und Asphaltier-Arbeiten (roter Asphalt) oder rote Fahrbahnbeschichtung (z.B. System der Firma Possehl)
- Markierungsarbeiten auf der „unteren“ Lothringerstraße inkl. Ausweisung von Ladezonen
- Anpassung der Ampelschaltung Knotenpunkt Wilhelmstraße
- Installation ergänzender Möblierung (siehe Kap. 5)

Die Kosten für die direkten Maßnahmen zur Errichtung der Fahrradstraße in der „unteren“ Lothringerstraße basieren im Wesentlichen auf den Arbeiten für die Einfärbung.

6

Variante 6a

Beidseitiger Einrichtungradweg

Ist die Umwidmung der „unteren“ Lothringerstraße als Fahrradstraße nicht möglich, sollte alternativ die Variante 6a (Querschnitt 3) der Stadt in Kombination mit der Variante 2b (Querschnitt 1) und Variante 2 (Querschnitt 2) mit folgenden Verbesserungen weiterentwickelt werden.

- durchgehende Einbahnstraße Fahrtrichtung Wilhelmstraße
- durchgehend Tempo 30
- Abgrenzung zwischen Fahrbahn und rechtem Radweg: durchgehende bauliche Trennung
- Abgrenzung zwischen Fahrbahn und linkem Radweg: Eine punktuelle Trennschutzlinie soll einerseits das Befahren des Radwegs durch den KFZ-Verkehr verhindern und andererseits die Parkplätze erreichbar zu halten).
- Weiterhin Vorfahrt der Lothringerstraße gegenüber den Seitenstraßen
- Kreuzung der Wilhelmstraße: Wegfall von zwei der drei Aufstellflächen für KFZ-Verkehr; nur noch eine gemeinsame Aufstellfläche für Links- und Rechtsabbieger.
- Wegfall des Parkraums sowie Entfernung von zwei Bäumen auf der Südseite
- Umwidmung von einzelnen Parkplätzen in Ladezonen

Die Abmessungen der Variante 6a der Stadt müssen, aus Sicht der Aufsteller, zugunsten des Radverkehrs verbreitert werden, um den Anforderungen an eine Rad-Vorrang-Route zu entsprechen.



Abbildung 3: qualitative Darstellung der Variante 6a Abschnitt B (Quelle: Tim Online.2.0)

Maße in schwarz-weiß: Bestand, Gesamtbreite 14,6 m

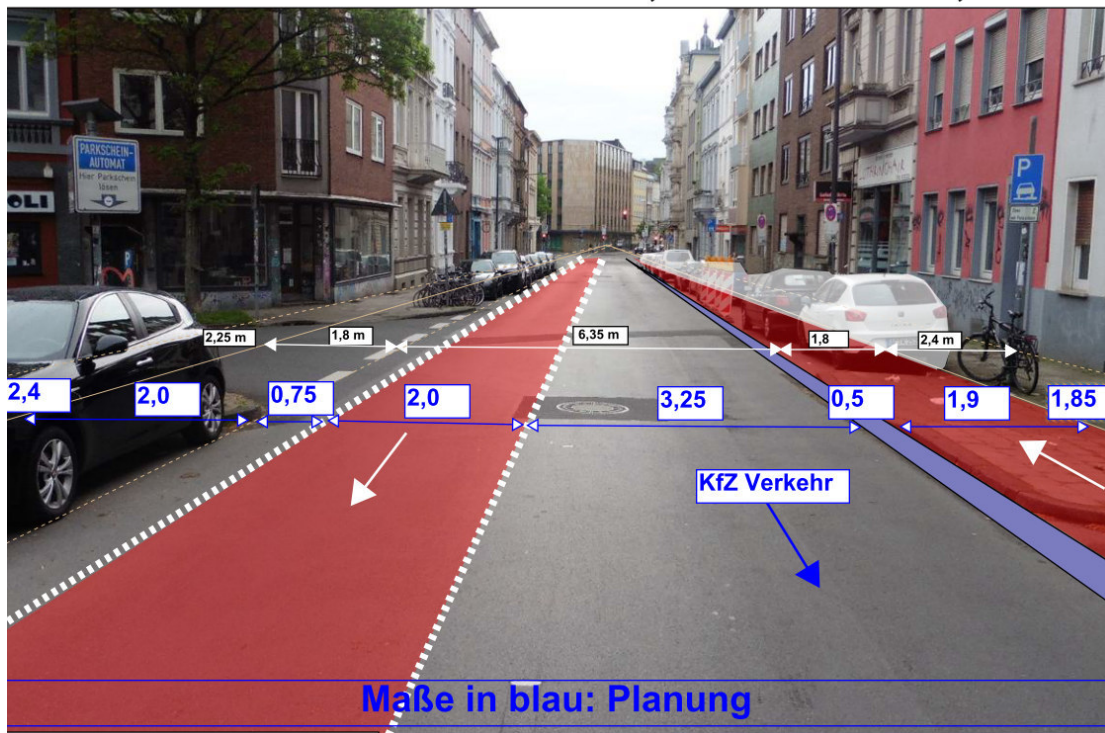


Abbildung 4: erweiterte Variante 6a

Tabelle 6-1: Aufteilung des Straßenraums in Variante 6a (Blickrichtung stadtauswärts)

Abschnitt	Gehweg	Parkstreifen			Radweg*)	Fahrbahn	Radweg*)	Gehweg	Gesamt
		Breite	Stellplätze	Bäume					
Ab A: QS 1	2,75	0	0	0	2,35	3,30	0,5 + 1,9	1,9	12,7
Ab A: QS 2	2,4	2,0	Ja	Ja	0,75 + 2,0	3,25	0,5 + 1,9	1,8	14,6
Ab B: QS 3	2,4	2,0	Ja	Ja	0,75 + 2,0	3,25	0,5 + 1,9	1,8	14,6

*) Radwegbreite

- stadteinwärts 2,0 m. Zu den Stellplätzen hin ist ein Abstand von 0,75 m vorgesehen.

- stadtauswärts: Hier muss zunächst ein 0,5 m breiter Schutz zur Fahrbahn vorgesehen werden, dann bleiben noch 1,9 m für den Radweg bis zum rechten Gehweg.

Sollte in Zukunft doch eine Umlenkung des KFZ-Verkehrs weg von der Lothringerstraße möglich sein, könnte die Straße dann noch als Fahrradstraße ausgewiesen werden und die Parkplätze auf der Südseite ggf. teilweise wieder reaktiviert werden.

6.1

Auswirkungen der Variante 6a

Auswirkungen auf Bäume, Auto- und Fahrradstellplätze

Die Variante 6a wird sich wie folgt auswirken:

- Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30
- Durchgehende Einbahnstraße Richtung Wilhelmstraße
- Voraussichtlich müssen ein bis zwei der bestehenden Bäume gefällt werden
- Die Autostellplätze auf der Nordseite bleiben erhalten (heute 35). Die schlussendliche Anzahl ist abhängig von der Anzahl der neu zu pflanzenden Bäume und der einzurichtenden Fahrradstellplätzen.
- Die Autostellplätze auf der Südseite entfallen (30)
- Zur Erhöhung der Sicherheit im Verkehr sowie zur Stärkung des Einzelhandels sollten einige der Autostellplätze als Lade- und Lieferzonen ausgewiesen werden.



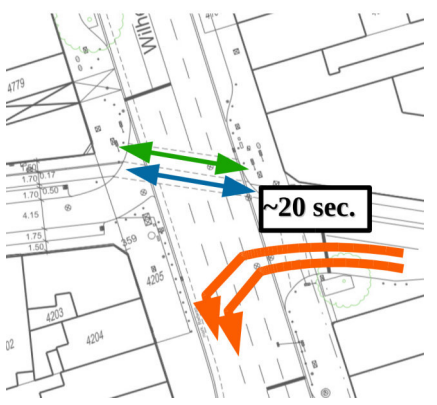
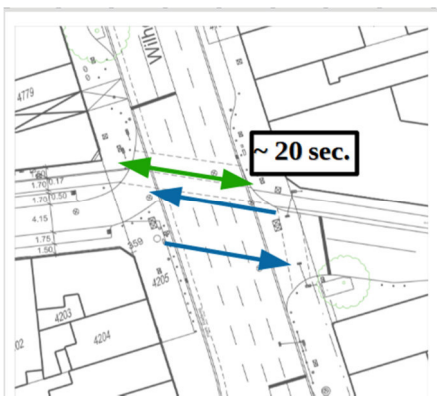

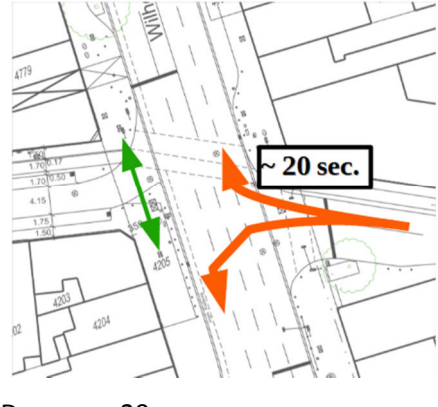
Auch bei der Variante 6a wird die Leistungsfähigkeit der Straßenabschnitts für den KFZ-Verkehr somit zugunsten des Radverkehrs reduziert, indem die Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert, die Fahrbahnbreite eingeengt und die Ampelphase verkürzt wird.

Auswirkungen auf die Ampelphasen Variante 6a

Zur Realisierung der Variante 6a sind am Knotenpunkt Wilhelmstraße die Ampelphasen anzupassen. Nachstehend werden vorbehaltlich einer genaueren Planung mögliche Änderungen aufgelistet.

Inhalt

Tabelle 6-2: grundsätzliche Änderungen der Ampelphasen am Knotenpunkt Wilhelmstraße

	Ist	Planung Variante 6a
Phase 1	 <p>Dauer ca. 40 sec.</p>	 <p>Keine Änderung</p>
Phase 2	 <p>Dauer ca. 20 sec.</p>	 <p>Dauer ca. 20 sec.</p>
Phase 3	 <p>Dauer ca. 20 sec.</p>	 <p>Dauer ca. 20 sec.</p>

Anmerkung: orange: KFZ-Verkehr; blau: Radverkehr; grün: Fußverkehr

Änderungen: Wegfall der verlängerten Phase für Autoverkehr Richtung Normaluhr

6.2

Bauliche Umsetzung Variante 6a

Nachstehend werden nur die zwingend notwendigen Maßnahmen für die Rad-Vorrang-Route beschrieben (ohne Fußwegverbreiterung).

- Umbau der Fahrradbügel südlich der Fahrbahn
- Rückbau / Anpassung der Pflanzbeete evtl. inkl. Fällen von ein bis zwei Bäumen
- Anpassung der Einmündungsbereiche Alfons-, Friedrich- und Herzogstraße
- Fräs- und Asphaltier-Arbeiten
- Errichtung der baulichen Trennung zwischen Fahrbahn und entgegenkommendem Radweg
- Markierungsarbeiten
- Anpassung der Ampelschaltung Knotenpunkt Wilhelmstraße
- Installation ergänzender Möblierung (siehe Kap. 7)

Ergänzende „Möblierung“

Der Nutzungskomfort der Strecke kann für den Radverkehr mit einfachen Mitteln weiter gesteigert werden und auch eine zusätzliche mediale Wirkung auf bisherige Nichtfahrradfahrer entwickeln.

Vorgeschaltete Phasenanzeige

Rund 100 m vor den Ampeln zeigt eine Anzeige an, wie lange die aktuelle Phase noch anhalten wird. Dadurch kann der Radfahrer entscheiden, ob er sein aktuelles Tempo anpassen sollte, um z.B. nicht zu früh an der roten Ampel anzukommen und dort noch warten zu müssen. Dadurch wird der Verkehrsfluss erhöht.

Ladezonen

Die Einrichtung von Ladezonen wirkt sich indirekt positiv auf den Verkehrsfluss des Radverkehrs aus. In erster Linie können die Ladezonen für den Lieferverkehr der Geschäfte aber auch für Krankentransport, private Anlieferungen oder z.B. als Elternhaltestellen der angrenzenden Viktoriaschule genutzt werden. Durch klare Beschilderung und Aufklärung der Anlieger wird der Halteverkehr auf dem Radweg reduziert.



Abbildung 5: Beispiel einer ausgewiesenen Ladezone

Inhalt

Haltebrett



Abbildung 6: Haltestange mit Fußbrett in Kopenhagen

Direkt vor den Ampeln kann am Gehwegrand ein z.B. 10 m langes Haltebrett mit Haltestange installiert werden. Radfahrer können sich daran festhalten oder den Fuß aufstellen, ohne vom Rad absteigen zu müssen. Dadurch wird das Anfahren erleichtert und das Warten komfortabler.

Überdachte Radabstellbereiche

Überdachte Abstellmöglichkeiten richten sich an den Quell- und Zielverkehr. Die Kunden der angrenzenden Geschäfte finden gute Abstellmöglichkeiten der Fahrräder vor. Weiterhin erhöht es die Attraktivität des Straßenabschnitts auch für die Anwohner, die ihr Rad zukünftig nicht mehr aufwändig aus dem Keller hervorholen müssen. Dies wirkt sich positiv auf die Nutzungsmöglichkeiten von E-Bikes, Fahrradanhängern und Lastenrädern aus (insbesondere bei einzeln abschließbaren Stellplätzen). Auch ältere Menschen haben dann wieder leichter die Möglichkeit, ein Rad zu nutzen.

Zusätzliche Begrünung

Soweit möglich, sollten im Rahmen der Umbauarbeiten zusätzliche Bäume gepflanzt und Beete angelegt werden, um die Lebensqualität des Straßenabschnitts insgesamt aufzuwerten.






Betonsockel umlaufend:
Einfassung Pflanzbeete 1-5
 Höhe: 45 cm; Breite 50 cm;
 mit punktueller, integrierter Holzauflage
 ③ ④ ⑤

Plattenband umlaufend:
Einfassung Pflanzbeete 6+7
 Betonstein (Breite: 50 cm), niveaugleich,
 punktuelle Erhöhungen als Bank mit
 Betonsockel u. integrierter Holzauflage
 ① ② ⑥ ⑦

Bepflanzung Gräser und Blühstauden
 Für sonnigen Standort;
 z.B. Molina, Festuca, Stipa, Pennisetum
 Verbena bonariensis, Allium;
 Pflanzfläche ohne Auffüllung über
 Bestandswurzeln
 ③ ④ ⑤

Bodendecker
 Für Halbschatten;
 z.B. Hedera helix, Epimedium x perral-
 chicum, Geranium macrorrhizum, Carex,
 Luzula, Deschampsia;
 Pflanzfläche ohne Auffüllung über
 Bestandswurzeln
 ① ⑥ ⑦

Bestandspflanzung
 erhalten
 ②

-  Baum, Bestand
-  Baum, Neuplanung
-  überplanter Bestand

Referenzen



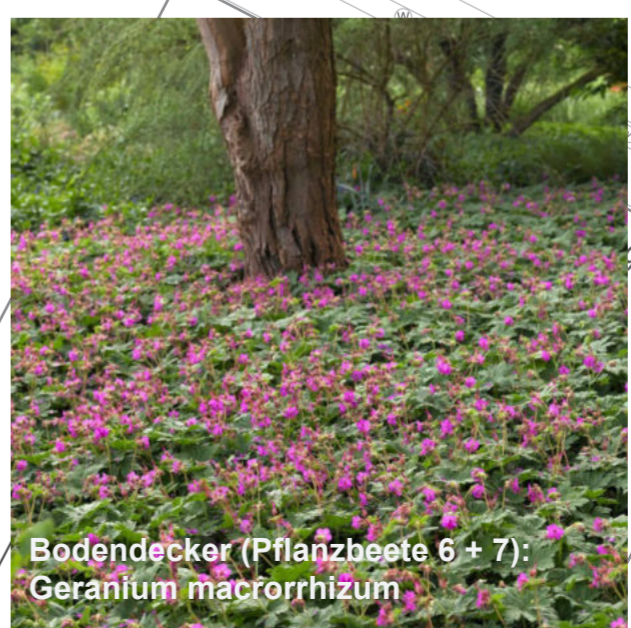
Grüner Weg (Köln)
 Scape Landschaftsarchitekten



Pflanzbeet mit integrierter Bankauflage
 miramondo



Spielplatz Martinsplatz (Aachen)
 Stadt Aachen



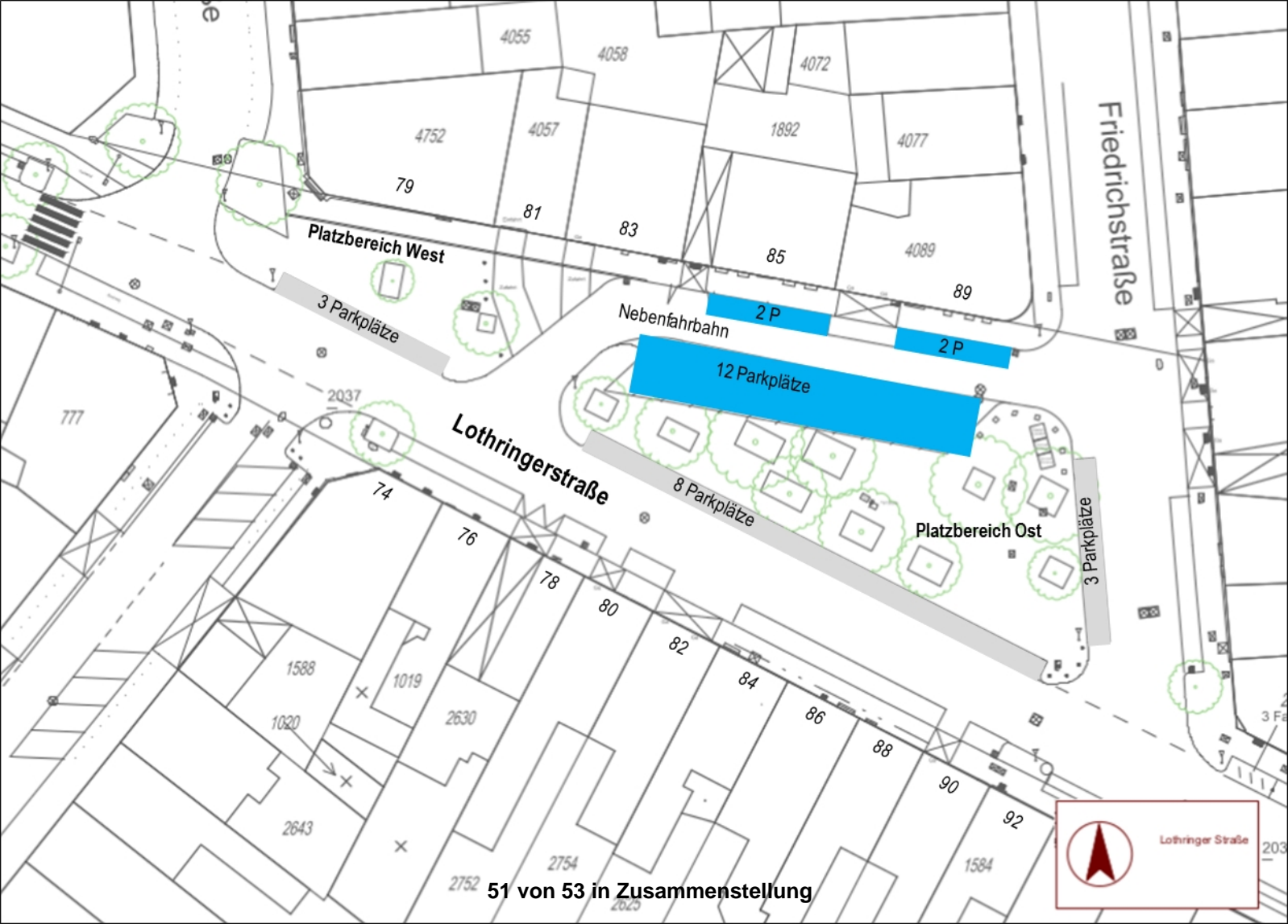
Bodendecker (Pflanzbeete 6 + 7):
 Geranium macrorrhizum

stadt aachen

Fachbereich Stadtentwicklung
 und Verkehrsanlagen

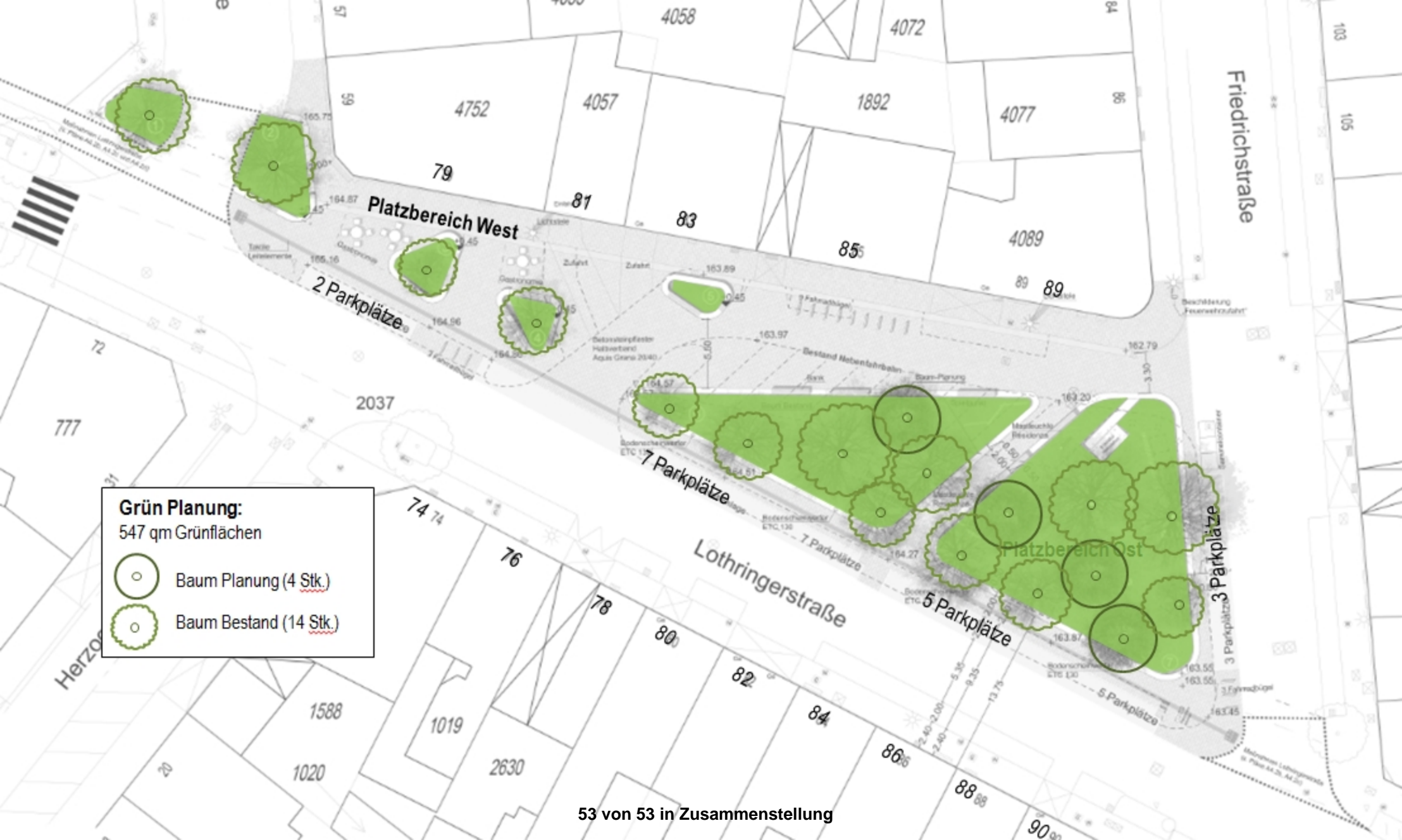
A4.2g
 Stadtteilplatz Lothringerstraße

Entwurf M 1:250 (DIN A 2)
 FB 61/500 bearbeitet: Karow-Kluge gezeichnet: Nachreiner September 2018





Grünbestand:
115 qm Baumscheiben, davon
67 qm wassergeb. Belag
48 qm Bodendecker
Baum Bestand (14 Stk.)



Grün Planung:
 547 qm Grünflächen

-  Baum Planung (4 Stk.)
-  Baum Bestand (14 Stk.)