

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0713/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 30.06.2023
		Verfasser/in: Dez. III/ FB61/300
<b>Rad-Vorrang-Route Vaals und Premiumfußweg Westpark - Umgestaltung der Lochnerstraße (Programmerberatung)</b>		
<b>Ziele:</b> Klimarelevanz keine		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
09.08.2023	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
24.08.2023	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung zu beauftragen, eine Bürger\*innenbeteiligung zur Umgestaltung der Lochnerstraße auf Basis der vorgestellten Varianten durchzuführen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, eine Bürger\*innenbeteiligung zur Umgestaltung der Lochnerstraße auf Basis der vorgestellten Varianten durchzuführen.

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

**Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):**

## Klimarelevanz

### Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
x			

Der Effekt auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>
x			

### Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO<sub>2</sub>-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

- gering  unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)  
mittel  80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)  
groß  mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

- gering  unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)  
mittel  80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)  
groß  mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

**Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen erfolgt:**

- vollständig  
 überwiegend (50% - 99%)  
 teilweise (1% - 49 %)  
 nicht  
 nicht bekannt

Ziel der Vorlage ist die Information der politischen Vertreter\*innen und die Beauftragung einer Bürger\*innenbeteiligung. Es wird also insbesondere noch kein Beschluss zur Umgestaltung des Straßenraums gefasst, der sich auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung auswirken würde.

## **Erläuterungen:**

### **1.**

#### **Anlass**

Die Lochnerstraße ist Bestandteil der Rad-Vorrang-Route Aachen – Vaals. Das Netz der Rad-Vorrang-Routen wurde am 12.09.2019 durch den Mobilitätsausschuss beschlossen. Im Rad-Vorrang-Netz soll der Radverkehr nach Möglichkeit bevorrechtigt sowie sicher, komfortabel und zügig geführt werden.

Zudem führt der Premiumfußweg 8 zwischen dem Pfalzbezirk und dem Westpark über die Lochnerstraße. Das Konzept der Premiumfußwege wurde 2015 als Teil des Innenstadtkonzeptes 2022 beschlossen. Das Ziel ist die Stärkung des Angebots für Zu-Fuß-Gehende auf ausgewählten Routen zwischen dem mittelalterlichen, weitgehend „steinernen“ Zentrum der Innenstadt und den umliegenden Parks, Bachtälern und parkähnlichen Landschaftsräumen. Im Zuge der Entwicklung des Wegenetzes sollen die Qualitäten hinsichtlich Sicherheit und Komfort (Barrierefreiheit, Bänke, Grünstrukturen, Orientierung) gestärkt, und identitätsstiftende sowie die Aufenthaltsqualität steigernde Elemente ergänzt werden.

### **2. Rahmenbedingungen**

#### Einordnung ins Verkehrsnetz und angrenzende Nutzungen

Die Lochnerstraße ist eine Erschließungsstraße zwischen dem Grabenring und dem Westpark. Sie ist Teil einer Tempo-30-Zone. Der Abschnitt zwischen Westpark und Junkerstraße wird in dieser Vorlage als „westliche Lochnerstraße“ bezeichnet, der Abschnitt zwischen Junkerstraße und Karlsgraben als „östliche Lochnerstraße“ (Anlage 1).

Die Straße ist von mehrgeschossiger Wohnbebauung geprägt, die zum Teil über Einzelhandel oder gastronomische Einrichtungen im Erdgeschoss verfügt. Am westlichen Ende befindet sich eine Kindertagesstätte, welche jedoch in absehbarer Zeit an einen anderen Standort zieht. Auf dem östlich angrenzenden Grundstück plant ein privater Bauträger die Errichtung eines Wohn- und Geschäftshauses mit einer gastronomischen Nutzung im östlichen Bereich des Erdgeschosses. Am östlichen Ende der Lochnerstraße befindet sich ein Gebäudekomplex der geowissenschaftlichen Institute der RWTH Aachen.

#### Rad- und Fußverkehr

Die Rad-Vorrang-Route Vaals soll in Fahrtrichtung Innenstadt durch die „kleine“ Gartenstraße als Verbindung von der Welkenrather Straße zur Lochnerstraße verlaufen, die nur für Rad- und Fußverkehr freigegeben ist. Anschließend folgt sie der westlichen und dann der östlichen Lochnerstraße, bevor sie am Karlsgraben auf den Radverteiler trifft, der die Verknüpfung zu den anderen Routen herstellt. Der Radverkehr wird in der Lochnerstraße aktuell im Mischverkehr geführt. In Tempo-30-Zonen ist diese Führungsform der Regelfall, sofern die Straße keine besondere Bedeutung für den Radverkehr besitzt.

Es liegt eine aktuelle Verkehrszählung für die östliche Lochnerstraße aus März 2023 vor. Täglich wird sie von etwa 1.300 Radfahrenden befahren. Im Abschnitt westlich der Junkerstraße wurde im Dezember 2021 letztmalig die Verkehrsbelastung erfasst. Damals wurden pro Tag etwa 1.400

Radfahrende gezählt. Der Radverkehrsanteil betrug im Mittel rund 42 Prozent. Über den Tagesverlauf hinweg können vielfach Viertelstunden-Intervalle beobachtet werden, in denen mehr Fahrräder als Kfz die Straße befahren.

Die Fahrgasse in der östlichen Lochnerstraße ist circa 4,20 m breit. Dies ermöglicht laut RASt den uneingeschränkten Begegnungsverkehr von Pkw und Fahrrad (4,00 m erforderlich), allerdings müssen sich Radfahrende dazu in die „Dooring“-Zone der parkenden Fahrzeuge begeben. Dadurch dass der Begegnungsfall zweier Pkw nur bei Langsamfahrt möglich ist (siehe unten), wird auch der Radverkehr beeinträchtigt.

Der Verlauf der Rad-Vorrang-Route Vaals knickt von der Innenstadt kommend vor dem Westpark in Richtung Welkenrather Straße ab. Die Fahrt durch den Westpark soll auch in Zukunft gestattet bleiben; ein Verlauf der Vorrang-Route durch den Park ist jedoch mit dessen Aufenthalts- und Erholungsfunktion nicht vereinbar. Ein Großteil des Radverkehrs entscheidet sich heute jedoch für die Route durch den Westpark statt über die Welkenrather Straße. Ziel einer künftigen Umgestaltung muss daher die Attraktivierung der abknickenden Führung sein. Dafür ist die Gestaltung des Verzweigungspunkts wesentlich.

In der westlichen Lochnerstraße sind derzeit 32 gesicherte Fahrrad-Abstellmöglichkeiten in Form von Anlehnbügeln vorhanden. Im östlichen Abschnitt sind es 14.

Die Lochnerstraße wird augenscheinlich bereits heute in hoher Frequenz von Zufuß-Gehenden als Verbindung zwischen Innenstadt, dem Westpark und den angrenzenden Wohnvierteln genutzt. Der geplante Premium-fußweg verbessert die Bedingungen für die Fußgänger\*innen und soll künftig auf der Nordseite verlaufen, da dort aufgrund der günstigeren Wachstumsbedingungen für Bäume (Sonneneinstrahlung) auch begleitenden Grünstrukturen angelegt werden sollen. Der Startpunkt des Weges liegt am Markt und führt über den Lindenplatz zum Westpark.

Der Gehweg in der östlichen Lochnerstraße ist im Knotenbereich zum Karlsgraben etwa 2,00 m breit. Kurz dahinter weitet er sich auf das Maß von 2,30 m auf, welches bis zur Junkerstraße beibehalten wird. Nach RASt 06 beträgt das Mindestmaß für den Begegnungsfall zweier Fußgänger\*innen 1,80 m, inkl. Sicherheitsräumen zur Fahrbahn und Einfriedungen/Gebäuden sind es sogar 2,50 m. Damit wird das RASt-Regelmaß in der Lochnerstraße leicht unterschritten. Westlich der Junkerstraße wird der Gehweg durch die vorhandenen Baumscheiben in regelmäßigen Abständen auf 1,50 m eingeeengt. Durch Wurzelhebungen ist die Oberfläche in keinem guten Zustand. Aus Gründen des Baumschutzes wäre eine nachhaltige Instandsetzung des bestehenden Gehwegs schwierig. In den Planungsvarianten ist daher vorgesehen, einen neuen Gehweg südlich der Baumreihe anzulegen und den bestehenden Gehweg zugunsten einer möglichst entsiegelten Fläche aufzugeben. Die Ausgestaltung ist auf die zukünftige Bebauung des Eckgrundstücks zum Westpark hin abzustimmen, für das derzeit ein Bebauungsplan aufgestellt wird.

### ÖPNV

In der Lochnerstraße findet kein Linienverkehr statt, dementsprechend gibt es auch keine Haltestellen. Die Lochnerstraße wird jedoch unter bestimmten Voraussetzungen als Umleitungsstrecke durch die ASEAG genutzt.

### Motorisierter Individualverkehr (fließend)

Die tägliche Kfz-Verkehrsbelastung in der östlichen Lochnerstraße beträgt etwa 1.800 Fahrzeuge. In der Spitzenstunde wurden 142 Fahrzeuge gezählt. In der westlichen Junkerstraße fahren circa 2.000 Fahrzeuge je 24 Stunden und 178 Fahrzeuge in der Spitzenstunde.

Wie beschrieben, ist die Fahrgasse im Ostteil der Lochnerstraße etwa 4,20 m breit. Damit ist der Begegnungsfall zweier Pkw nach RASt eigentlich nicht oder nur mit „eingeschränkten Bewegungsspielräumen“ möglich. Ein Pkw und ein Großfahrzeug können sich nur dort entgegenkommen, wo das Parken unterbrochen ist.

### Motorisierter Individualverkehr (ruhend)

Die Lochnerstraße ist Bestandteil zweier Bewohnerparkzonen: Die westliche Lochnerstraße gehört zu Zone J1, der östliche Teil zu Zone D.

Im Westteil wird auf der Südseite sowohl in Längs- als auch in Schrägaufstellung am Fahrbahnrand geparkt. Insgesamt sind circa 22 Kfz-Parkmöglichkeiten vorhanden. Eine Ladezone ist derzeit nicht vorhanden, befindet sich aber in Prüfung.

Östlich der Junkerstraße wird beidseitig in Längsrichtung am Fahrbahnrand geparkt (etwa 52 Parkstände). Im Bereich der Hausnummern 1 – 5 gibt es werktags zwischen 7 und 17 Uhr ein eingeschränktes Haltverbot, welches zum Liefern und Laden genutzt werden kann. Auf dem Karlsgraben befinden sich zwei weitere Ladezonen mit ähnlichen Betriebszeiten.

### Grünstrukturen und stadtklimatische Bedingungen

Die Lochnerstraße liegt im stadtklimatisch sensiblen innerstädtischen Bereich (u. a. FNP-Schutzbereich Belüftungsbahn Stadtklima). Hinsichtlich Starkregenvorsorge ist die Lochnerstraße besonders zu betrachten, da sie gemäß der Starkregengefahrenhinweiskarte stark gefährdet ist und ein Wasserrückstau in der Straße bei Starkregenereignissen wahrscheinlich ist, da es sich um eine Senke handelt.

Im westlichen Teilabschnitt der Lochnerstraße ist der alte Baumbestand der Platanen orts- und straßenraumprägend. Er ist in jedem Fall zu erhalten. Der östliche Abschnitt der Lochnerstraße weist bislang, bis auf zwei rückversetzte Bäume in der Aufweitung zum Karlsgraben hin, keinen Baumbestand im Straßenraum auf. Dies stellt bereits vor dem oben beschriebenen Hintergrund aber insbesondere auch im Kontext des Premiumfußwegs ein Defizit dar. Die Lochnerstraße sollte hinsichtlich der Aspekte der Klimaanpassung (Aufheizung, Überschwemmung) und im Hinblick auf eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch schattenspendende Bäume und Grünstrukturen umfangreich ausgestattet werden. Eine Entsiegelung und Begrünung durch neue klima-resiliente Baumstandorte, z.B. mit großräumigen Baumrigolen, ist für die notwendige Klimafolgenanpassung sowie die Schaffung eines qualitativ hochwertigen Premiumfußwegs erforderlich.

### Ver- und Entsorgungsleitungen

Die Regionetz plant in der Lochnerstraße umfangreiche Arbeiten an Ver- und Entsorgungsleitungen. Die beiden vorhandenen Mischwasserkanäle werden im Rahmen der Erneuerung in offener Bauweise voraussichtlich zusammengelegt. Außerdem werden der Bachkanal sowie die Krämerleitung saniert.

Die Versorgungsleitungen (Gas, Wasser, Strom) werden ebenfalls erneuert, teilweise auch die zugehörigen Hausanschlüsse. In Planung befindet sich auch die Verlegung einer Fernwärmeleitung. Die Bauzeit für die Arbeiten der Regionetz wird aktuell auf mindestens zwei Jahre geschätzt. Aufgrund der erforderlichen umfangreichen Planung kann frühestens 2025 mit dem Bau begonnen werden. Die Ausführungsplanung der Regionetz für die Lochnerstraße wird voraussichtlich Anfang 2024 beginnen, sodass auch erst dann präzise Aussagen zu den neuen Leitungs- und Kanallagen gemacht werden können. Die heutige Lage der Kanäle würde die Pflanzung neuer Bäume beeinträchtigen: Im Falle eines Kanalschadens müssten die Bäume voraussichtlich wieder gefällt werden.

### **3. Planung**

#### **Grundsätzliches**

Bei den Planungen handelt es sich nicht um abgestimmte Verkehrszeichen- und Markierungspläne, sondern um die vorläufige Darstellung des Verlaufs bzw. Umfangs der Fahrradstraße. Im Anschluss an die Bürger\*innen-beteiligung werden vertiefte Abstimmungen, u.a. mit der Polizei, stattfinden, sodass sich Details der Planungen ändern können.

Auf Rad-Vorrang-Routen werden in Nebenstraßen bevorzugt Fahrradstraßen als Führungsform gewählt. Die moderate Kfz-Verkehrsbelastung und der hohe Radverkehrsanteil (siehe oben) stellen gute Voraussetzungen für die Einrichtung einer solchen in der Lochnerstraße dar. Vor diesem Hintergrund ist die Ausweisung einer Fahrradstraße in allen Varianten vorgesehen.

Es ist ebenfalls in allen Varianten beabsichtigt, die Fahrstreifenaufteilung in der Junkerstraße aus südlicher Richtung (Schanz) kommend anzupassen: Der Gehweg ist bis kurz vor dem Knoten für den Radverkehr freigegeben. Die Überleitung auf die Fahrbahn erfolgt an einer Stelle mit schlechten Sichtbedingungen und ohne baulichen Schutz. Auf der Fahrbahn sind ein überbreiter Fahrstreifen (ca. 5,10 m breit) und ein Schutzstreifen (ca. 1,50 m) vorhanden. Bei Nutzung des überbreiten Fahrstreifens durch einen Pkw und ein Großfahrzeug wird der Schutzstreifen zum Teil überfahren. Es ist vorgesehen, die Aufteilung so anzupassen, dass der Kfz-Verkehr geradlinig auf einem Mischfahrstreifen in Regelbreite (3,50 m) geführt wird. Die restliche Fahrbahnbreite wird der Radverkehrsanlage zugeschlagen, die mit Flexpollern baulich geschützt wird. Aufgrund der geringen Zahl von Linksabbiegern in die Lochnerstraße stellt diese Variante voraussichtlich keine spürbare Beeinträchtigung des fließenden Kfz-Verkehrs dar.

#### Zweistufiges Vorgehen

Wie beschrieben, plant die Regionetz ab frühestens 2025 umfangreiche Arbeiten in der Lochnerstraße. Aus diesem Grund ist ein zweistufiges Vorgehen beabsichtigt: In einer ersten Stufe soll möglichst kurzfristig eine Fahrradstraße provisorisch (Markierung und Beschilderung) eingerichtet werden. Auf bauliche Eingriffe und die flächige Roteinfärbung wird weitestgehend verzichtet. In der zweiten Stufe, die im Anschluss an die Regionetz-Arbeiten erfolgt, wird die Straße dauerhaft umgestaltet. Für die östliche Lochnerstraße gibt es hierfür drei Varianten, die unten beschrieben werden. Alle Varianten sehen die Pflanzung neuer Bäume auf der Nordseite vor, da hier günstigere Licht- und damit Wuchsbedingungen als auf der Südseite herrschen. Wie oben beschrieben, bestünde

allerdings derzeit noch ein Konflikt mit bestehenden Kanalbauwerken. Dieser Konflikt soll im Rahmen der anstehenden Regionetz-Arbeiten aufgelöst werden. Sollte dies nicht oder nur mit erheblichem Aufwand möglich sein, so wird auch die Pflanzung der Bäume auf der Südseite und damit die Verlegung des Premiumfußwegs auf diese Straßenseite in Erwägung gezogen. Die Grundprinzipien der unten vorgestellten Planungsvarianten sind auf die Südseite übertragbar.

### **Stufe 1 (Anlagen 3 und 6)**

In der westlichen Lochnerstraße wird eine Fahrradstraße markiert, wobei auf die flächige Roteinfärbung noch verzichtet wird. Die Verbindung von und in die „kleine“ Gartenstraße aus bzw. in Richtung Welkenrather Straße wird durch Entfernen zweier Fahrradbügel und Anlegen einer Rampe verbessert. Das Schrägparken und der Gehweg nördlich der Baumreihe bleiben in dieser ersten Stufe unberührt.

Östlich der Junkerstraße wird ebenfalls eine Fahrradstraße markiert, bei der lediglich der Knotenbereich mit der Mauerstraße flächig eingefärbt wird. An diesem Knoten wird die Rechts-vor-links-Regelung gemäß dem Aachener Fahrradstraßen-Standard aufgehoben und die Lochnerstraße erhält Vorrang vor der Mauerstraße. Um den Standard auch in Bezug auf die Fahrgassenbreite umzusetzen, entfällt der Parkraum auf der Südseite vollständig. Hierdurch kann eine Fahrgasse mit dem Idealmaß von 4,50 m erreicht werden und zum ruhenden Verkehr ist ein Sicherheitstrennstreifen von 1,00 m möglich. Dies ermöglicht gefahrlosen Begegnungsverkehr zwischen Rad- und Kfz-Verkehr. Auf der Nordseite werden zwei Ladezonen mit jeweils zwei Plätzen ausgewiesen, die in den Nachtstunden zum Kfz-Parken genutzt werden können. Zusätzliche Kapazität für den ruhenden Radverkehr wird durch entsprechende Abstellanlagen geschaffen. Als provisorische Elemente des Premiumfußweges sind Bäume in Pflanzbehältern und Bänke denkbar.

### **Stufe 2 (westliche Lochnerstraße (Anlage 4))**

In der zweiten Umsetzungsstufe wird westlich der Junkerstraße das Schräg- in Längsparken umgewandelt. Vor dem Häusern 51 und 53 wird eine Ladezone angelegt. Durch die Neuordnung des Parkens kann südlich der Baumreihe ein neues Gehweg mit der erforderlichen Breite von 2,50 m angelegt werden. Der heutige Gehweg kann so, zur Verbesserung der Bedingungen für die Platanen, großflächig entsiegelt und ggf. zusätzlich bepflanzt werden, was jedoch mit der zukünftigen Bebauung auf dem Eckgrundstück abzustimmen ist. Die Fahrradstraße wird in dieser Stufe vollflächig rot eingefärbt.

Der Knotenbereich zum Westpark hin wird vollständig angehoben, um die Geschwindigkeit aller Verkehrsteilnehmenden zu verringern und die Aufmerksamkeit zu erhöhen. An die Gestaltung des Knotens werden hohe Ansprüche im Hinblick auf die Organisation der Verkehrsströme und die Aufenthaltsqualität gestellt. Es ist vorgesehen, Fuß- und Fahrverkehr durch bauliche Elemente zu separieren. Hierdurch wird der Eingang zum Westpark aufgewertet, Querungsstellen für den Fußverkehr definiert und der Radverkehr in Richtung Welkenrather Straße gelenkt. Die Zufahrt zum Westpark muss dabei für Wartungsfahrzeuge weiterhin möglich sein. Die genaue Ausgestaltung muss im Rahmen des fortlaufenden Planungsprozesses weiter geschärft werden. Erste Skizzen sind in Anlage 10 dargestellt.

Für die Knotenpunktgestaltung wurde zusätzlich eine Untervariante entwickelt, die Fußgängerüberwege (FGÜ) enthält, um den Vorrang des Fußverkehrs zu verdeutlichen. Eine vertiefte Prüfung zur straßenverkehrs-rechtlichen Zulässigkeit der Fußgängerüberwege erfolgt mit den weiteren Planungsschritten.

### **Stufe 2 (östliche Lochnerstraße, Variante 1 (Anlage 7)) - bestandsorientiert**

Die Straßenraumaufteilung ist identisch zur ersten Stufe: Das Parken auf der Südseite entfällt; es entsteht eine 4,50 m breite Fahrgasse und auf der Nordseite werden zwischen den Parkständen Bäume, Bänke, Fahrradbügel und Ladezonen vorgesehen. In allen Varianten der Stufe 2 wird die Fahrgasse vollflächig rot eingefärbt und der Knoten Lochnerstraße/Mauerstraße angehoben, um die Fahrgeschwindigkeiten zu reduzieren. Die Lochnerstraße erhält weiterhin (wie in der provisorischen Umsetzung) Vorrang und wird mit flacheren Rampen auf das Plateau geführt.

Der Gehweg auf der Nordseite, auf dem der Premiumfußweg geführt wird, bleibt wie im Bestand bei einer Breite von ca. 2,30 m und dadurch unter der geforderten RAS-Regelbreite. Die neuen Baumfelder werden am Fahrbahnrand zwischen den Parkbereichen angelegt.

### **Stufe 2 (östliche Lochnerstraße, Variante 2 (Anlage 8)) - Verbesserung Fußverkehr und Grün**

In Variante 2 wird der Gehweg im Vergleich zu Variante 1 zulasten der Fahrbahnbreite um etwa einen Meter auf 3,30 m verbreitert. Praktisch handelt es sich nicht um eine Ergänzung des bestehenden Gehwegs, sondern muss der Gehweg ab der Häuserkante neu angelegt werden, um einen durchgängigen Aufbau mit einheitlichem Gefälle gewährleisten zu können. Hiermit geht ein im Vergleich zu Variante 1 wesentlich größerer planerischer und baulicher Aufwand einher. Im Bereich der Baumfelder wird der Gehweg auf 2,50 m verengt, um größere Baumscheiben zu ermöglichen und den Gehweg optisch zu gliedern. Die verringerte Fahrbahnbreite erfüllt noch den Aachener Standard für Fahrradstraßen, bedeutet aber insbesondere bei der Begegnung zwischen Fahrrad und Großfahrzeug eine Einschränkung im Vergleich zu Variante 1.

### **Stufe 2 (östliche Lochnerstraße), Variante 3 (Anlage 9)) - klimaoptimiert**

Im Rahmen der erforderlichen Maßnahmen zur Klimaanpassung im Bereich der Innenstadt bietet es sich an, das Konzept der Premiumfußwege zu nutzen, um entlang der Routen verstärkt Grünstrukturen einzuplanen. Variante 3 ist daher die „grünste“ Variante und berücksichtigt die Belange der Klimafolgenanpassungen und Aufenthaltsqualität am besten. Die Variante basiert auf Variante 2, allerdings werden die Baumfelder dort, wo es möglich ist, miteinander verbunden. Dies wirkt sich sowohl positiv auf das Wachstum der Bäume als auch auf das Versickerungs- und Verdunstungsvermögen im Straßenraum aus. Im Vergleich zu den Varianten 1 und 2 können vier zusätzliche Bäume gepflanzt werden. Die Erweiterung Grünflächen im Vergleich zu den ersten beiden Varianten erfolgt zu Lasten des ruhenden Kfz-Verkehrs: Lediglich unter der Eisenbahnbrücke, wo unzureichende Wuchsbedingungen herrschen, bleibt das Parken bestehen. Die beiden Ladezonen werden auch in Variante 3 nachts zum Parken freigegeben.

### **Bilanz des ruhenden Verkehrs und des Straßenbegleitgrüns**

In Anlage 11 ist die Bilanz des ruhenden Verkehrs und des Straßenbegleitgrüns im Vergleich zum

Nullfall dargestellt. Der Nullfall unterscheidet sich vom Bestand darin, dass Änderungen berücksichtigt sind, die heute bereits absehbar sind und nicht im Zusammenhang mit dem in dieser Vorlage beschriebenen Vorhaben stehen. In diesem Fall ist bereits berücksichtigt, dass die Parkstände vor dem Eckgrundstück Lochnerstraße/Junkerstraße im Zuge der zukünftigen Bebauung zugunsten eines breiteren Gehwegs entfallen werden.

#### **4. Kosten und Finanzierung**

Eine Kostenschätzung für die einzelnen Varianten liegt derzeit noch nicht vor. Sie wird voraussichtlich zur Durchführung der Bürger\*innenbeteiligung aufgestellt und dort präsentiert.

#### **5. Weiteres Vorgehen**

Es wird empfohlen, die Bürger\*innen auf Basis der vorgestellten Varianten zu beteiligen. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse werden, da wo möglich und sinnvoll, in der Planung aufgegriffen. Anschließend wird eine Entscheidung über die Umgestaltung der Lochnerstraße in den politischen Gremien getroffen.

#### **Anlage/n:**

Anlage 1 - Übersichtsplan Lochnerstraße

Anlage 2 - Lageplan West, Bestand

Anlage 3 - Lageplan West, Stufe 1

Anlage 4 - Lageplan West, Stufe 2

Anlage 5 - Lageplan Ost, Bestand

Anlage 6 - Lageplan Ost, Stufe 1

Anlage 7 - Lageplan Ost, Stufe 2, Variante 1

Anlage 8 - Lageplan Ost, Stufe 2, Variante 2

Anlage 9 - Lageplan Ost, Stufe 2, Variante 3

Anlage 10 - Skizzen für die mögliche Gestaltung des Knotens am Westpark-Eingang

Anlage 11 - Bilanz des ruhenden Verkehrs und des Straßenbegleitgrüns