

<b>Vorlage</b>  Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0019/WP18 Status: öffentlich AZ: Datum: 22.12.2020 Verfasser: Dez. III / FB 61/300												
<b>Kommunaler Klimaschutz Förderprojekt #AachenMooVe!          hier: Stadtteilplatz an der Lothringerstraße (zwischen Alfons- und          Friedrichstraße) als Teil der Rad-Vorrang-Route und des          Premiumfußweges 3 - Planungsbeschluss</b>													
<b>Ziele:</b>													
<b>Beratungsfolge:</b> <table border="1" data-bbox="180 797 1390 927"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>13.01.2021</td> <td>Bezirksvertretung Aachen-Mitte</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td>14.01.2021</td> <td>Planungsausschuss</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td>21.01.2021</td> <td>Mobilitätsausschuss</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	13.01.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme	14.01.2021	Planungsausschuss	Kenntnisnahme	21.01.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit											
13.01.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Kenntnisnahme											
14.01.2021	Planungsausschuss	Kenntnisnahme											
21.01.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung											

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, auf der Grundlage der vorgelegten Planungen den Planungsbeschluss für die Umgestaltung des Stadtteilplatzes an der Lothringerstraße (zw. Alfons- und Friedrichstraße) zu fassen und die Verwaltung mit der Durchführung einer Bürgerinformation zu beauftragen. Die Ergebnisse sollen in der Ausführungsplanung berücksichtigt werden.

Der Planungsausschuss nimmt die vorgelegten Planungen zur Umgestaltung des Stadtteilplatzes an der Lothringerstraße (zw. Alfons- und Friedrichstraße) zustimmend zur Kenntnis und empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, den Planungsbeschluss entsprechend zu fassen und die Verwaltung mit der Durchführung einer Bürgerinformation zu beauftragen. Die Ergebnisse sollen in der Ausführungsplanung berücksichtigt werden.

Der Mobilitätsausschuss fasst auf der Grundlage der vorgelegten Planungen zur Umgestaltung des Stadtteilplatzes an der Lothringerstraße (zw. Alfons- und Friedrichstraße) den Planungsbeschluss. Er beauftragt die Verwaltung mit der Durchführung einer Bürgerinformation. Die Ergebnisse sollen in der Ausführungsplanung berücksichtigt werden.

## Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
	x		

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

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 2020	Fortgeschrieb ener Ansatz 2020	Ansatz 2021x ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	76.800	76.800	645.100	645.100	0	0
Auszahlungen	96.000	96.000	806.400	806.400	0	0
Ergebnis	19.200	19.200	161.300	161.300	0	0
<b>+ Verbesserung / - Verschlechterung</b>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

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

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 2020	Fortgeschrieb ener Ansatz 2020	Ansatz 2021 ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 2021 ff.	Folgekoste n (alt)	Folgekost en (neu)
Ertrag	3.200	3.200	26.900	26.900	0	0
Personal-/ Sachaufwand	4.000	4.000	33.600	33.600	0	0
Abschreibungen	5.000	5.000	42.000	42.000	0	0
Ergebnis	5.800	5.800	48.700	48.700	0	0
<b>+ Verbesserung / - Verschlechterung</b>	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

Die Bereitstellung der Haushaltsmittel 2021 und 2022 steht unter dem Vorbehalt der Rechtskraft des Haushalts 2021 ff.

## 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:

keine    positiv    negativ    nicht eindeutig

	x		
--	---	--	--

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

gering      mittel      groß      nicht ermittelbar

	x		
--	---	--	--

Zur Relevanz der Maßnahme für die  
Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

keine      positiv      negativ      nicht eindeutig

	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	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	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	<input type="checkbox"/>	unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel	<input type="checkbox"/>	80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß	<input type="checkbox"/>	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**

Die Erneuerung und Aufwertung der Fußwegeverbindung zwischen dem Frankenberger Viertel und der Innenstadt, die Aufwertung des Stadtteilplatzes zwischen Alfons- und Friedrichstraße sowie die Einsparung von 23 bis 27 Parkplätzen führt dazu, dass mehr Menschen sich ohne ein KfZ fortbewegen und dadurch zu einer Einsparung von CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen.

Verwaltungsseitig wird geschätzt, dass die durch die Maßnahme zum Umstieg animierten Nutzer ab Projektfertigstellung jährlich insgesamt ca. 100 Tonnen CO<sub>2</sub> einsparen können. Die neu gepflanzten Bäume binden zusätzlich insgesamt ca. 120 kg CO<sub>2</sub> im Jahr.

Zusätzlich werden netto 12 neue Bäume gepflanzt und ca. 640 qm Fläche entsiegelt und als naturnahe Grünfläche angelegt. Dadurch wird an dieser Stelle ein Beitrag zur Klimafolgenanpassung geleistet, da Starkregen besser vom Boden absorbiert werden kann. Durch die Pflanzung von Bäumen wird einer Aufheizung des Bereiches entgegengewirkt.

## Erläuterungen:

### 1. Anlass

Die Lothringerstraße zwischen der Oppenhoffallee und der Wilhelmstraße ist Bestandteil der derzeit in Planung bzw. Umsetzung befindlichen Rad-Vorrang-Routen Eilendorf und Brand und des Premiumfußweges 3 Richtung Frankenberger Park (s. **Anlage 1**). Entsprechend der funktionalen Belange dieser übergeordneten Netzkonzepte soll eine Anpassung der Straßenraumgestaltung erfolgen.

Die Umgestaltung wurde in das 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 aufgenommen. Im Zuge dessen soll ebenfalls der räumlich angrenzende und funktional integrierte Stadtteilplatz neu gestaltet werden.

Der Ausbau der fuß- und radverkehrsfreundlichen Infrastruktur sowie die Schaffung von stadtgestalterisch hochwertigen Aufenthaltsbereichen unterstützt die Ziele der Luftreinhalteplanung, des Innenstadtkonzeptes 2022, des Lärmaktionsplans, des Klimafolgen-Anpassungskonzeptes, des Freiraumkonzeptes „Grüne Krone“ sowie des im August 2020 vom Rat beschlossenen übergeordneten integrierten Klimaschutzkonzeptes IKSK der Stadt Aachen.

Am 27.6.2019 wurde auf Basis von Querschnittsvarianten folgender grundsätzlicher Planungsbeschluss zur Umgestaltung der Lothringerstraße gefasst (vgl. **Anlage 3a und 3b**):

- *Abschnitt A: Variante 3b (einseitiges Parken)*
- *Abschnitt B: Variante 1b (Fahrradstraße, KFZ frei)*
- *Kreuzung Lothringerstraße – Wilhelmstraße: Linksabbieger bleibt, Rechtsabbieger fällt weg*
- *Einbahnstraßenregelung mit Fahrtrichtung Wilhelmstraße in beiden Abschnitten*

*Die fertige Planung ist dem Mobilitätsausschuss und den zuständigen Gremien zur Fassung des Baubeschlusses vorzulegen.*

*Die weiteren Verkehrsentwicklungen im ganzen Viertel sollen zeitnah nach der Umgestaltung untersucht und im Ausschuss vorgestellt werden.*

Ein Planungsbeschluss zur Umgestaltung des Stadtteilplatzes wurde bisher nicht gefasst. Hier war in den politischen Beratungen zwischen Oktober und Dezember 2019 insbesondere die Aufteilung des Straßenquerschnitts in Höhe des Stadtteilplatzes Gegenstand der politischen Diskussion (vgl. Vorlage FB 61/1137/WP17-1). Vorrangig war dabei der geplante Wegfall von Parkplätzen ein Thema.

### 2. Heutige Situation

## Straßenraum

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. In diesem Zusammenhang wurde die Lothringerstraße im Abschnitt innerhalb des Alleenrings bereits als Rad-Vorrang-Route und Premiumfußweg ausgebaut.

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 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.

Die Nachtbuslinie N8 nutzt die Lothringerstraße in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie von Samstag auf Sonntag in stadteinwärtiger Fahrtrichtung.

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 (Zählung vom 01.06.2017).

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. Lageplan **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. Diese sind durch insgesamt drei unter die Baumschutzsatzung fallende Bäume eingefasst. 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). Der gesamte Abschnitt der Lothringerstraße ist Teil der Bewohnerparkzone Z. 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 die 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.

#### Stadtteilplatz

Der Stadtteilplatz liegt mit ca. 1650m<sup>2</sup> in sich flach aufweitender, dreieckiger Form zwischen Alfons- und Friedrichstraße. Er wird durch eine Nebenstraße von der Friedrich- zur Lothringerstraße, die zur Erschließung von PKW-Stellplätzen und Garageneinfahrten dient, in zwei befestigte Platzflächen geteilt. Auf beiden Teilflächen sind Baumstandorte mit rechteckigen Baumscheiben aus wassergebundener Wegedecke lose angeordnet. An vielen Stellen sind Wurzelhebungen der plattierten Flächen am Rand der Einfassung und auch der Platzfläche zu erkennen. Auf der großen Teilfläche befinden sich heute zwei Bänke mit Rücklehne, eine Telefonsäule, ein Postkasten, Fahrradbügel, ein Trafo und Glassammelcontainer.

Die Platzflächen sind fußläufig nur durch Überquerungen von Fahrbahnen zu erreichen.

Fußgängerquerungsstellen sind mit abgesenkten Borden ausgestattet und nicht barrierefrei. Die Gehwegbreite entlang der Lothringerstraße wird stellenweise auf unter 1,50m eingeschränkt. Entlang der nördlichen Häuserfront liegt sie bei ca. 2,20m. Der Premiumfußweg 3, der Markt und Frankenger Park verbindet, führt im Nebenraum der Lothringerstraße entlang der Platzfläche. Das Konzept der Premiumfußwege sieht vor, die Barrierefreiheit, die Grünstrukturen und Orte für den Aufenthalt entlang der Wege bei vorhandenem Bedarf zu stärken und zu ergänzen. Dieser Bedarf besteht im Bereich des Platzes und natürlich auch im weiteren Verlauf der Straße. Damit soll im Einklang mit dem Innenstadtkonzept 2022 und dem Masterplan\*2030 die Aufenthaltsqualität verbessert werden, die Flächenversiegelung reduziert und das Stadtklima verbessert werden.

Die Notwendigkeit zur Anpassung an veränderte Klimabedingungen ist in der Kernstadt Aachens aufgrund der Talkessellage besonders hoch. Das Klimafolgen-Anpassungskonzept der Stadt Aachen (2014) schlägt für besonders von Wärme und Feinstaub belastete Bereiche in denen auch der Stadtteilplatz in der Lothringerstraße liegt eine Entsiegelung und Begrünung von großflächig versiegelten Flächen und die Schaffung von Beschattungssystemen vor.

### 3. Planung

#### Straßenraum

Entsprechend des Beschlusses des Mobilitätsausschusses vom 26.06.2019 soll die Lothringerstraße im gesamten Bereich zwischen Oppenhoffallee und Wilhelmstraße zu einer Fahrradstraße umgestaltet werden (**Anlage 3a und 3b**). Damit die Einrichtung einer Fahrradstraße hinsichtlich der in den ERA 2010 empfohlenen maximalen Kfz-Verkehrsmenge von 400 Kfz/h möglich wird, soll die Straße für den Kfz-Verkehr nur in stadteinwärtiger Fahrtrichtung freigegeben werden. Zudem soll an der Kreuzung Wilhelmstraße die Rechtsabbiegemöglichkeit für den Kfz-Verkehr entfallen. Der durch die verkehrslenkenden Maßnahmen ermöglichten Reduzierung der Kfz-Menge in der Fahrradstraße stehen erhöhte Umwege für Kfz-nutzende Anlieger der Lothringerstraße (und Umgebung) gegenüber (s. **Anlage 5**). Hiervon betroffen sind insbesondere die Fahrtbeziehungen in Richtung Kaiserplatz (aus Abschnitt A der Lothringerstraße; 900 m verlängerte Strecke), aus Richtung Kaiserplatz (in Abschnitt B; +550 m) sowie in Richtung Rothe Erde (aus Abschnitt B; +500 m).

Aus der vorliegenden Verkehrserhebung aus dem Jahr 2016 geht hervor, dass 316 Kfz in der Spitzenstunde aus der Lothringerstraße am Knoten Wilhelmstraße linksabbiegen. Um diese Verkehre auf die Zollernstraße zu verlagern, müsste dort eine separate Linksabbiegespur neu geschaffen werden. Dies wäre mit erheblichen Qualitätsverlusten für den Busverkehr auf der Zollernstraße, den über die Kurbrunnenstraße querenden Fußverkehr sowie für die Leistungsfähigkeit des Knotens Normaluhr verbunden. Aus diesem Grund wird auch nach Umsetzung der Fahrradstraße der Kfz-Linksabbiegerstrom aus der Lothringerstraße sehr stark bleiben. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, soll ein ca. 60 m langer und 3,50 m breiter Linksabbiegestreifen für Kfz geschaffen werden (s. **Anlage 4**). Die Radverkehrsführung in diesem Bereich soll in beiden Richtungen über einen 1,90 m breiten Radfahrstreifen erfolgen. In stadtauswärtiger Fahrtrichtung (entgegen die Kfz-Einbahnstraßenrichtung) ist ein 50 cm breiter Sicherheitstrennstreifen zum Rad- und Kfz-Verkehr mit punktuellen baulichen Trennelementen vorgesehen. Der umzubauende Gehweg auf der nördlichen Seite soll in 2,50 m Breite angelegt werden.

Der Beginn der Fahrradstraße gemäß des beschlossenen Querschnitts 3b für Abschnitt A soll ab Hausnummer 54 erfolgen. Die Überführung in den bzw. aus dem Radfahrstreifen ist mit kurzen Schutzstreifen vorgesehen, wobei eine durchgehende Roteinfärbung im Übergangsbereich eine kontinuierliche Radverkehrsführung gewährleistet. Der Ausbau der Fahrradstraße in diesem Abschnitt ist mit einer Fahrgassenbreite von 4,50 m geplant. Das in Kfz-Einbahnstraßenrichtung linksseitige Parken (11 Parkplätze) zwischen zwei unter die Baumschutzsatzung fallenden Bäumen bleibt erhalten. Dem grundsätzlichen Sicherheitsdefizit linksseitigen Parkens bei entgegenkommendem Radverkehr soll durch einen 75 cm breiten Sicherheitstrennstreifen entgegengewirkt werden. Die Nebenanlage der nördlichen Premiumfußwegseite ist mit einer Breite von 4,60 – 4,94 m geplant. Der Gehweg in diesem Abschnitt soll mit fünf Baumneupflanzungen und einer, auch unter den Bäumen durchgängigen Heckenpflanzung begrünt werden (Aufgrund einer Fernwärmeleitung in diesem Bereich sind keine weiteren Baumpflanzungen möglich). Zur Umsetzung der Planung sind die Fällung eines Baumes (unter Baumschutzsatzung) und der Wegfall des nördlichen Kfz-Parkstreifens (11 Parkplätze) erforderlich. Um eine größtmögliche Barrierefreiheit entlang des Premiumfußweges 3 zu ermöglichen, wird an der Einmündung Alfonsstraße die Fahrbahn aufgepflastert. Zudem soll zum

Zweck der Schulwegsicherung der Fußgängerüberweg westlich der Einmündung Alfonsstraße erhalten bleiben. Außerdem ist (ebenfalls aus Gründen der Schulwegsicherung) eine Aufweitung des Einmündungsbereichs Herzogstraße durch die Umwandlung von drei Schrägparkständen in zwei Längsparkstände geplant, um die Einfahrt der Radfahrenden gegen die Einbahnstraßenrichtung mit einem kurzen Schutzstreifen zu sichern. Auch an dieser Stelle wird die Straßeneinmündung für den Fußverkehr aufgepflastert.

Für den Bereich der Lothringerstraße zwischen der Friedrichstraße und der Oppenhoffallee wurde die Planung entsprechend des beschlossenen Querschnittes 1b für den Abschnitt B vorgenommen. Die Straßenraumaufteilung bleibt überwiegend unverändert, wobei das aufgeschulterte Parken auf der Südseite auf die Fahrbahn verlagert wird, was die nutzbare Gehwegbreite (=2,35 m) vergrößert. Die Fahrbahn zwischen den beidseitigen Längsparkreihen beträgt dann 6,00 m, was eine Fahrradstraßengestaltung von 4,50 m Fahrbahn zzgl. jeweils 0,75 m Sicherheitstrennstreifen möglich macht. An der Kreuzung Oppenhoffallee / Zollernstraße ist ein ausschließlich vom Radverkehr nutzbarer 2,30 m breiter Aufstellbereich sowie eine Rad-Lichtsignalanlage vorgesehen. Auf der nördlichen Premiumfußwegseite sollen 4 Bäume zwischen den Parkständen neu gepflanzt werden. Ebenfalls sieht die Planung an der Einmündung Friedenstraße einen niveaugleichen Ausbau des Premiumfußweges vor. Durch Anpassungen der Radien zur Zollern- bzw. Brabantstraße soll der Gehweg jeweils vorgezogen und die Längsparkstände dadurch baulich eingefasst werden. Auf der südlichen Seite ist vor Hausnr. 112 und 114 eine Ladezone vorgesehen. Durch die Neugestaltung nicht erforderlicher Parkverbotsbereiche können in diesem Abschnitt 2 zusätzliche Pkw-Parkplätze geschaffen werden.

Im Bereich zwischen den bereits beschlossenen Querschnitten (Höhe Stadtteilplatz) sieht die Planung eine Fortführung der Fahrradstraße ebenfalls mit den Optimalmaßen entsprechend der Standards für die Gestaltung von Fahrradstraßen vor (s. Querschnitt Höhe Stadtteilplatz, **Anlage 3c**). Um neben einer optimal breiten Fahrradstraße auch einen straßenbegleitenden Premiumfußweg zumindest im Regelmaß (2,50 m) herstellen zu können, ist der Wegfall der nördlichen Kfz-Parkplätze zwischen der Alfonsstraße und der Friedrichstraße erforderlich (- 11 Parkplätze). Insgesamt entfallen durch die geplante Maßnahme im Straßenbereich der Lothringerstraße 20 PKW-Parkplätze der bereits heute stark ausgelasteten Bewohnerparkzone Z (**Anlage 6**).

Die Fahrgasse der Fahrradstraße soll zur Verdeutlichung des Vorranges des Radverkehrs entsprechend der beschlossenen Ziele des Radentscheides vollflächig rot eingefärbt werden. Zur niveaugleichen Querungsmöglichkeit sowie zur Verdeutlichung der Vorfahrtberechtigung der Fahrradstraße Lothringerstraße sind beidseitig Gehwegüberfahrten an den Einmündungen (Alfonsstraße, Herzogstraße und Friedrichstraße) vorgesehen. Auf gesamter Länge soll die Anzahl an Fahrradparkplätzen deutlich erhöht werden. Geplant sind bis zu 70 Fahrradparkplätze im Bereich der Lothringerstraße und Stadtteilplatz zwischen Wilhelmstraße und Oppenhoffallee.

### Stadtteilplatz

Der Stadtteilplatz liegt am geplanten Premiumfußweg Nr. 3 vom Zentrum zum Zielpunkt Frankenberger 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 Entsiegelung

und Ergänzung des vorhandenen Baumbestandes sowie die Erhöhung des Grünanteils (Pflanzbeete) als Erweiterung der „Klimaschutzinseln“ Richtung Innenstadt

Eine erhöhte Aufenthaltsqualität soll außerdem durch Bänke und einen Spielpunkt (auch, aber nicht nur mit Blick auf die am Platz ansässige Kita „Seemöve“) sowie die Neuordnung und Komprimierung von Anliegerparken und Sammelcontainern angestrebt werden.



Abb. 1: Lageplan Stadtteilplatz – Bestand, Planungsbereich pink hinterlegt, Darstellung genordet und maßstabslos



Abb. 2: Entwurfsplanung Stadtteilplatz, Darstellung genordet und maßstabslos

#### 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. 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 Nebenfahrbahn und die im Kernbereich befindlichen 16 Parkplätze zurückgebaut werden. Hierdurch kann ein tatsächlicher Quartiersplatz mit hoher Aufenthaltsqualität und Grünanteilen geschaffen werden.

Die Straßenplanung der angrenzenden Lothringerstraße sieht eine Umgestaltung zur Fahrradstraße vor (s. oben). Auf Seiten des Stadtteilplatzes sind die Zwangspunkte „Bestandsbäume“ (sensibler Wurzelraum) und eine anzustrebende „Gehwegbreite von mindestens 2,50m“ (Premiumfußweg) in der Straßenraumaufteilung zu berücksichtigen. Wie oben bereits beschrieben, führt dies bei integrierter Betrachtung der Straßenplanung zum Wegfall der 11 Parkplätze an der südlichen Randseite des Platzes. Durch die gewonnene Fläche können sowohl die Baum- und Pflanzbeete als auch die Gehwege verbreitert und der Gehweg barrierefrei ausgebaut werden. 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 Anzahl an Fahrradbügeln, Bäumen und Bänken 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 dargestellten Entwurfsplanung abgestimmt worden. Der gepflasterte Platzbereich vor der nördlichen Häuserzeile wird in Zukunft ausschließlich für die Anwohner der Häuser Nr. 81, 83, 85 und 89 (Zufahrten Garagen) weiterhin überfahrbar bleiben.

#### Grünplanung: Grünentwurf und Baumbilanz „Stadtteilplatz“

Durch schlechte Wuchsbedingungen (Versiegelung) sowie Miss- und Übernutzung (Übergehen, Fahrradabstellplatz und Hunde ausführen) sind die bestehenden Baumscheiben der 14 Bestandsbäume derzeit nicht als „Grünräume“ zu bezeichnen. Durch Bodenverdichtung können die entsiegelten Bereiche nicht als Retentionsräume (Wasserrückhalte- bzw.-speicherraum) 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. 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). Die Pflanzbeete sind dadurch zwecks Pflege direkt zugänglich (keine erhöhte Betoneinfassung/ kein Höhenunterschied zwischen Gehweg und Pflanzflächen).

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 560 qm unversiegelte Fläche als naturnahe Grünfläche. Für die Pflanzbeete ist eine robuste Begrünung (Bodendecker und Stauden für den halbschattigen Bereich) vorgesehen, um den Pflegeaufwand für die Folgejahre so gering wie möglich zu halten.



Abb. 3: Übersichtsplan Grünbilanz (Bäume und Grünflächen), Bestand



Abb. 4: Übersichtsplan Grünbilanz (Bäume und Grünflächen), Planung

### Möblierung und Inventar

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). Im Zuge der Ausführungsplanung werden Bedarf und technische Details geprüft.

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

Die drei **Glassammelcontainer** bleiben erhalten, werden aber um ca. zwei Meter nach Osten entlang der Friedrichstraße verlegt. Lage und Details müssen im Zuge der Ausführungsplanung geprüft 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 Detaillierung und Materialwahl ist auf ausreichend Farbkontraste zu achten.
- Taktile Leitstreifen sollten platzumlaufend vorgesehen werden
- In Abhängigkeit bereits vorhandener Behindertenparkplätze und den allgemeinen Parksonderrechten von Schwerbehinderten wird der Bedarf weiterer Behindertenparkplätze im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft.

## **4. Klimarelevanz**

Die Aufwertung der Lothringerstraße einschließlich des Stadtteilplatzes trägt zum Klimaschutz bei, indem Menschen sich vermehrt zu Fuß und mit dem Rad bewegen und in ihrer unmittelbaren Nähe Möglichkeiten mit hoher Aufenthaltsqualität vorfinden können. Zudem werden Versicherungsmöglichkeiten geschaffen und dadurch der Wasserkreislauf unterstützt.

## **5. Kosten**

Für die Umsetzung der Maßnahme ist überschlägig mit Kosten in Höhe von 940.000 EUR zu rechnen. Die Maßnahme ist zu 80% förderfähig über das o.a. Förderprogramm.

Ausreichende Mittel sind im Haushalt eingeplant unter PSP-Element 5-120102-000-11000-300-1 / 4-120102-077-8 Stadtteilplatz Lothringer Straße (KKS).

Die Folgekosten für Pflege und Unterhaltung der zusätzlichen Pflanzflächen, Bäume, des Spielpunktes und der Bankauflagen können erst im Zuge der Ausführungsplanung konkret benannt werden. Der Pflegeaufwand wird sich im Vergleich zu der bisherigen Situation aufgrund der neu geplanten Hecken und Bäume deutlich erhöhen.

## **6. Weitere Vorgehensweise**

Im Anschluss an die politische Beratung ist die Durchführung einer Bürgerinformation beabsichtigt. Die Ergebnisse der Anhörung sollen in die Ausführungsplanungen einfließen. Die Ausführungsplanung wird darauf hin den Fachausschüssen zur Beschlussfassung vorgelegt. Ein Baubeginn wird für Anfang 2022 angestrebt.

## **Anlage/n:**

Anlage 1: Linienführung Rad-Vorrang-Route und Premiumfußweg

Anlage 2: Lageplan Lothringerstraße mit Stadtteilplatz (Bestand)

Anlage 3a: Beschlossener Querschnitt Lothringerstraße im Abschnitt A

Anlage 3b: Beschlossener Querschnitt Lothringerstraße im Abschnitt B

Anlage 3c: Planung Querschnitt Lothringerstraße auf Höhe des Stadtteilplatzes

Anlage 4: Lageplan Lothringerstraße mit Stadtteilplatz Lothringerstraße (Planung)

Anlage 5: Veränderte Wegestrecken durch verkehrslenkende Maßnahmen in der Lothringerstraße

Anlage 6: Parkraum- und Baumbilanz der Planung