

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0086/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 01.04.2021
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
B 264 Lütticher Straße - 2. Bauabschnitt zwischen Limburger Straße und Amsterdamer Ring; hier: Bericht über die Ergebnisse des Bürger*innendialogs		
Ziele:	Klimarelevanz positiv	
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
14.04.2021	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
22.04.2021	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung mit der Erstellung einer zusätzlichen Planungsvariante im Lageplan auf Grundlage der Querschnitte zu Variante „5“ (beidseitiger Einrichtungsrادweg) zu beauftragen, um inklusive dieser Grundlage den Planungsbeschluss einzuholen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Erstellung einer zusätzlichen Planungsvariante im Lageplan auf Grundlage der Querschnitte zu Variante „5“ (beidseitiger Einrichtungsrادweg), um inklusive dieser Grundlage den Planungsbeschluss einzuholen.

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
+ Verbesserung / - Verschlechterung	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
+ Verbesserung / - Verschlechterung	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 CO₂-Emissionen ist:

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

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 **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

gering	<input checked="" 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 CO₂-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 CO₂-Emissionen erfolgt:

<input type="checkbox"/>	vollständig
<input type="checkbox"/>	überwiegend (50% - 99%)
<input type="checkbox"/>	teilweise (1% - 49 %)
<input type="checkbox"/>	nicht
<input type="checkbox"/>	nicht bekannt

Die Klimaeffekte der Lütticher Straße hängen von der gewählten Variante ab. Sowohl die Bäume als auch die Verlagerung von Autoverkehr auf den Rad- und Fußverkehr werden einen Effekt haben. Zudem erzeugt die Straßenbaumaßnahme selber Emissionen. Die Emissionen lassen sich erst im Zuge der Lageplanerstellung bzw. bei der Ausführungsplanung sinnvoll abschätzen.

Erläuterungen:

Am 11.11.2020 wurden der Bezirksvertretung Aachen-Mitte Querschnittsvarianten für den 2. Bauabschnitt der Lütticher Straße zwischen Limburger Straße und Amsterdamer Ring / Hohenstaufenallee vorgestellt. Diese berücksichtigten die gegenüber der 2013 beschlossenen Entwurfsplanung geänderten Anforderungen des Baumschutzes, des Radentscheids und der aktuell gültigen Richtlinien. Ein Planungsbeschluss zu den neuen Varianten wurde bisher nicht gefasst.

Eine ausführliche Darstellung der Bestandssituation und der vier Querschnittsvarianten ist in der vorangegangenen Verwaltungsvorlage enthalten (Allris-Nr.: FB 61/1474/WP17):

<https://ratsinfo.aachen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=21751>

An dieser Stelle sei zusammenfassend erinnert, dass

- sich der 2. BA in zwei Teilabschnitte [1. Limburger Straße bis Klemensstraße, 2. Klemensstraße bis Hohenstaufenallee] mit unterschiedlichen Querschnittssituationen unterteilt,
- vier Varianten mit unterschiedlichen Querschnittsideen vorgestellt wurden, darunter
 - o Variante 1 mit 1,50m breiten beidseitigen Schutzstreifen für den Radverkehr,
 - o Variante 2 mit 2,30m breiten beidseitigen „protected bike lanes“,
 - o Variante 3 mit einem 1,85m breiten Radfahrstreifen stadtauswärts und einem 1,90m bis 2,00m breiten Radweg stadteinwärts sowie
 - o Variante 4 als Kombinationslösung aus „protected bike lane“ und Radfahrstreifen stadtauswärts sowie baulichem Radweg stadteinwärts.

Die Varianten im Überblick:

	Fahrbahn baulich	Gehweg stadtein- /auswärts	Radverkehr stadtein-/auswärts	Parken gesamt	Bäume gesamt
Bestand	ca. 8,7 m	ca. 3,1 m / 1,5 m	ca. 3,0 m Radweg bzw. Gehweg Rf frei / 1,5 m Radweg	179	86
beschlossene Planung	8,9 m	2,5 m / 2,0 m	1,5 m Schutzstreifen / 1,25 m Schutzstreifen	241	96
Variante 1	9,5 - 9,75 m	beidseitig 2,5 m	beidseitig 1,5 m Schutzstreifen	ca. 190	ca. 61
Variante 2	6,5 m	beidseitig 2,5 m	2,3 m Radweg / 2,3 m Protected Bike Lane	ca. 100	ca. 86
Variante 3	8,35 - 9,1 m	2,5 m / 2,0 - 2,5 m	1,9 - 2,0 m Radweg / 1,85 m Radfahrstreifen	ca. 155	ca. 90
Variante 4	6,5 - 8,35 m	2,5 m / 2,0 - 2,5 m	1,9 - 2,0 m Radweg / 2,3 m Protected Bike Lane bzw. 1,85 m Radfahrstreifen	ca. 105	ca. 90

In der Sitzung der Bezirksvertretung Aachen-Mitte am 02.12.2020 wurde die Verwaltung beauftragt, die geplante Bürgerinformation zum Umbau der Lütticher Straße vorzuziehen und zeitnah durchzuführen. Der digitale Bürger*innendialog fand daraufhin am 19.01.2021 als Live-Stream über den YouTube-Kanal der Stadt Aachen statt. Eine Aufzeichnung der Veranstaltung und die dazugehörige Präsentation können im Internet eingesehen werden:

www.aachen.de/luetticherstrasse

Eingaben von Bürgerinnen und Bürgern

Insgesamt sind 448 Eingaben von Bürger*innen zur vorgestellten Planung des 2. Bauabschnitts der Lütticher Straße eingegangen. Alle schriftlichen Eingaben und Eingaben per E-Mail, die bis einschließlich 15.03.2021 bei der Verwaltung eingegangen sind, sind in Anlage 1 enthalten. Zusätzlich wurde online mit einem Fragebogen das Meinungsbild über die Planung und die jeweiligen Nutzungsprioritäten erfasst. Dessen Auswertung ist in Anlage 2 dargestellt.

Die vielfältigen Eingaben können unterschiedlichen Themenschwerpunkten zugeordnet werden:

- Ruhender Verkehr
- Baumbestand und Straßenraumbegrünung
- Radverkehr
- Querschnitt bzw. Straßenraumaufteilung
- Umliegende Nutzungen und aktuelle Bauvorhaben
- Anliegerbeiträge nach KAG
- Zeitplanung und Handlungsbedarf
- Organisation des Bürger*innendialogs
- Weitere Einzelaspekte

Verschiedene Aussagen und Fragen wurden zum Teil mehrfach in unterschiedlicher Form von Bürger*innen formuliert, Alle Inhalte wurden in einem Bericht nach den oben genannten Themenschwerpunkten zusammengefasst (Anlage 3). Die Verwaltung hat darin zu jedem einzelnen Themenschwerpunkt Stellung genommen. Die Rückmeldungen und Kommentare aus dem Online-Fragebogen wurden dabei inkludiert.

Aus dem Beteiligungsprozess wird ein umfangreiches Interesse und Engagement vieler Beteiligter erkennbar. Viele Eingaben zeugen von einer intensiven Beschäftigung mit der Umgestaltung des Straßenraumes, die an dieser Stelle besonders gewürdigt werden soll.

Eine detaillierte Betrachtung ist dem beiliegenden Bericht zu entnehmen. An dieser Stelle sei zusammenfassend auf folgende Inhalte hingewiesen:

Anwohner und Anwohnerinnen äußerten insgesamt mehrheitlich den Wunsch, dass möglichst viele Bestandsbäume erhalten bleiben sollen und bei der Querschnittswahl auf Parkraumerhaltung oder zumindest diesbezügliche Kompromisslösungen Wert gelegt werden sollte. Für andere am Verfahren Interessierte stand die Verbesserung der Radverkehrsanlagen im Vordergrund.

Zum Thema „**ruhender Verkehr**“ wurden zahlreiche Einzelthemen aufgerufen, die sich mit Vorschlägen zur Optimierung auf öffentlichen wie auch privaten Flächen einbrachten. Von großem Interesse war die Einführung einer Bewohnerparkzone, an deren Planung die Verwaltung nun begleitend arbeitet.

Bei der **Straßenraumbegrünung** wird der Wunsch nach einer „grün gestalteten Straße“ deutlich. Einerseits wird ein weitgehender Baumerhalt, andererseits die Schaffung einer Grünkulisse mit lebensfähigen, dem Klimawandel standhaltenden Bäumen in einer zukunftsfähigen Gesamtplanung gewünscht.

Der überwiegende Teil der Eingaben beschäftigt sich mit dem **Radverkehr**, der Umsetzung des Radentscheids und der Führung des Radverkehrs. Dabei wurden auch weitergehende eigene Vorschläge eingebracht, wie etwa die Anlage eines Beidrichtungsradweges, der aufgrund der vorhandenen Rahmenbedingungen kaum realisierbar ist, oder die weitergehende Reaktivierung der bestehenden Radverkehrsanlagen. Allgemein negativ wird die Anlage der „protected bike lane“ mit unterschiedlichen Sicherungselementen bewertet, weshalb die Verwaltung in ihrer weiteren Ausarbeitung davon absieht.

Querschnittsbetrachtungen

Die Straßenraumaufteilung wurde vielfach kommentiert und eigene Vorschläge entwickelt, insbesondere zuletzt durch die Bürgerinitiative Lütticher Straße. In der Gesamtbetrachtung gibt es aus der Anliegerschaft eine stärkere Bevorzugung einer Lösung in Anlehnung an die Varianten 3 und 4, die mit einem Radweg stadteinwärts und Radfahrstreifen, Baumstandorte und (teilweise) Längsparken stadtauswärts, als Kompromisslösung betrachtet wird. Dahingehend wird die radentscheidkonforme Umsetzung von 2/3 der Nicht-Anlieger befürwortet.

Die Verwaltung hat alle Querschnittsvarianten in Bezug auf die zahlreichen Ideen und Anmerkungen von Bürger*innen geprüft. In Würdigung und Abwägung der formulierten Eingaben erscheint aus Sicht der Verwaltung sinnvoll, eine Weiterentwicklung der bestehenden Vorschläge in eine „Variante 5“, mit breiten Radverkehrsanlagen in den Nebenanlagen, einem durchgängigen Parkraumangebot stadtauswärts und teilweisem Parkraumangebot stadteinwärts sowie einem durch beidseitige, zum Teil dreireihige Begrünung geschaffenen Alleencharakter in die weitere politische Diskussion einzubringen. Die Variante stellt sich in den beiden Teilabschnitten wie folgt dar:

Querschnitt 1 (Limburger Straße bis Klemensstraße) (Anlage 4)

Gegenüber den bisherigen Querschnittsvarianten befinden sich die Radverkehrsanlagen in Variante 5 in beiden Fahrtrichtungen in den Nebenanlagen. Im Querschnitt 1 ist der Radweg stadteinwärts 2,30 m und stadtauswärts 2,00 m breit. Stadtauswärts ist die Anlage eines Längsparkstreifens mit Baumfeldern vorgesehen. Stadteinwärts gibt es eine Baumreihe auf Höhe der Senkrechtparkstände. Im weiteren Prozess wird geprüft, ob der noch vitale Baumbestand im 1. Querschnitt (4 Bäume) sich damit vereinbaren lässt und erhalten werden kann und ob optional auch eine weitere Baumreihe in den geplanten Baumfeldern geschaffen werden kann.

In dieser Variante werden für alle Verkehrsarten regelkonforme Verkehrsflächenbreiten und eine beidseitige Baumreihe ermöglicht. Stadteinwärts wird für den Radverkehr das Radentscheidmaß eingehalten, stadtauswärts leicht unterschritten. Die Situation für den Fußverkehr wird stadtauswärts deutlich verbessert, auf der Seite des Couven-Gymnasiums allerdings um 0,60m auf das Regelmaß reduziert.

Querschnitt 2 (Klemensstraße bis Hohenstaufenallee) (Anlage 5)

Der 2. Teilabschnitt - mit den Anforderungen zum Schutz des zu erhaltenden Baumbestandes - enthält ebenfalls Einrichtungsradwege in den Nebenanlagen und stadtauswärts einen Längsparkstreifen mit Baumstandorten. Die Radwege sind jeweils 2,00 m breit (Regelmaß nach Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)) und ermöglichen damit auch das Überholen.

Der Gehweg an der Straßenseite stadtauswärts (gerade Hausnummern) ist 2,00 m breit. Nach Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) beträgt das Regelmaß für Gehwege 2,50 m. Darin sind jedoch Sicherheitsabstände zur Fahrbahn und zu Gebäuden enthalten, die in der Form bei dem geplanten Querschnitt nicht auftreten. Der reine Verkehrsraum für Fußgängerverkehr ist 1,80 m breit. Sicherheitsräume zu Grünflächen sind in der Regel nicht erforderlich und werden dementsprechend in dieser Variante nicht angesetzt.

Ein Längsparkstreifen wird stadtauswärts eingeplant. Damit wird auf Höhe der Klemensstraße ein großer Versatz der Fahrbahn vermieden und der Alleencharakter durch beidseitige Baumpflanzung bleibt erhalten.

Stadteinwärts wird eine 3. Baumreihe zwischen dem Radweg und der Fahrbahn eingeplant, die sich positiv auf die Baubilanz auswirkt. Der zu erhaltende Baumbestand hat etwa 2,30 m Abstand zum Radweg. In der weiteren Bearbeitung sind Maßnahmen zum Wurzelschutz bei der Herstellung des Radweges zu beachten, da hierdurch in geringem Maße der durchwurzelte Bodenstandraum der Kronentraufbereich der Bäume in Anspruch genommen wird. Zur besseren Bewässerung und Durchwurzelung wird auf der Hausseite der Gehweg auf ein Maß von 2,50 m reduziert und der wegfallende ehemalige Gehweg entsiegelt. Aus Sicht des Baumschutzes wäre ein weiterer Abstand zu den großen Bestandsbäumen wünschenswert. Zusätzliche 40 cm Abstand können bei einer Reduktion auf das Mindestmaß für bauliche Radwege auf 1,60 m gewonnen werden.

Im Zuge der Erarbeitung des Lageplans wird geprüft, ob abschnittsweise außerhalb der Kronentraufbereiche weitere Parkmöglichkeiten unter Einbehaltung der notwendigen Sicherheitsabstände zur Radverkehrsanlage geschaffen werden können.

Fazit / Empfehlung

Aus den Ergebnissen des Bürger*innendialogs wird deutlich, dass die Bedürfnisse und Nutzungsansprüche des überplanten Straßenraums zum Teil stark miteinander konkurrieren. Aus Sicht der Verwaltung geht die angepasste Variante 5 auf verschiedenste Eingaben aus der Bürgerschaft ein. Auf die Weiterverfolgung einer „protected bike lane“ wird verzichtet, eine deutlich stärkere und durchgängige, zum Teil dreireihige Alleen-Begrünung des Straßenraums angestrebt und mehr Parkraum geschaffen als in der bisherigen Vorzugsvariante. Die Bedingungen für den Radverkehr werden deutlich verbessert, allerdings nur in einem Teilabschnitt mit dem im Radentscheid geforderten Maß von 2,30 m netto-Radwegbreite. Dafür werden in allen Teilabschnitten bauliche Radwege mit den entsprechenden Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Fahrzeugen geschaffen, die ein sicheres und – insbesondere im Abschnitt stadteinwärts unter der neuen Baumallee – ein attraktives Fahrgefühl auch für bisher Nicht-Radfahrende schaffen. Für den Fußverkehr verbessern sich die Bedingungen auf der stadtauswärts rechtsseitigen Gehwegseite ebenfalls deutlich. Auf der gegenüberliegenden Gehwegseite reduziert sich demgegenüber der vorhandene Gehweg auf das Regelmaß von 2,50 m, was punktuell im ersten Teilabschnitt zu Schulbeginn- und –schlusszeiten wegen der auftretenden Pulkbildungen von Schülerinnen und Schülern nachteilig wirken kann.

Eine grobe Schätzung der Parkraumbilanz auf Grundlage der Lagepläne der in 2013 beschlossenen Planung ergibt in Variante 5 - bei ausgeglichener Baumbilanz - ca. 150 Parkmöglichkeiten.

Insgesamt kann damit ein Kompromiss der unterschiedlichen Interessen ermöglicht werden. Die Verwaltung empfiehlt daher auf Grundlage der Querschnitte von Variante 5 die Planung im Lageplan zu erstellen und den zuständigen politischen Gremien zur weiteren Beschlussfassung vorzulegen.

Die Anträge der Grüne Fraktion vom 27.11.2020 in der Bezirksvertretung Aachen-Mitte („Bürgerinformation Lütticher Straße vorziehen“) und CDU-Fraktion vom 24.11.2020 im Rat der Stadt Aachen („Bürgerdialog Lütticher Straße“) wurden mit Durchführung des Bürger*innendialogs am 19.01.2021 behandelt.

Anlage/n:

1. Bürger*inneneingaben (schriftlich und per Email)
2. Auswertung der Onlinebefragung
3. Zusammenfassung der Eingaben und themenbezogene Stellungnahme der Verwaltung
4. Querschnitt 1: Abschnitt Limburger Straße bis Klemensstraße
5. Querschnitt 2: Abschnitt Klemensstraße bis Hohenstaufenallee
6. Antrag der Grüne Fraktion vom 27.11.2020
7. Antrag der CDU-Fraktion vom 24.11.2020

Bürgereingaben zur Planung Lütticher Straße

1. Eingaben per Mail

02.12.2020

Sehr geehrte Frau Strehle,

als Bewohner der Lütticher Str (im zweiten Bauabschnitt) möchte ich Ihnen danken und Mut aussprechen für die Veränderungen, die da anstehen.

Ich bin davon überzeugt, dass Sie gemeinsam mit der Politik gute Lösungen finden. Da darf der Parkplatz nicht das Maß aller Dinge sein.

Viele Grüße

08.01.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Information vom 05.01., aus der sich nachfolgende Fragen für uns ableiten:

1. Welche Kosten kommen auf uns als Eigentümer konkret zu?
2. Wann wird die Umgestaltung starten und wie lange ist mit den Bauarbeiten zu rechnen?
3. Wann wird folglich mit einer Rechnung bzgl. der Umgestaltung zu rechnen sein?
4. Kann ich einen Teil meines Vorgartens als Stellplatz umbauen und benötige ich dafür eine Baugenehmigung?
5. Ist der Zugang der zur Garage meines Hauses führt dann auch gleichzeitig der Zugang für den Stellplatz?

Sollten meine Fragen zu konkret sein würde ich mich freuen, zu erfahren, an wen ich mich wenden kann, um diese Themen zumindest z.T. soweit möglich abzuklären.

Vielen Dank im Voraus für Ihre Antwort.

Mit bestem Gruß

15.01.2021

Hallo Herr Rohbock, hallo Armin,

hiermit stellen wir nochmals unsere Argumente gegen die 2. Variante dar.

Wir möchten uns sehr gerne konstruktiv in die weitere Planung einbringen.

Dabei sind wir überzeugt davon, dass es möglich sein wird, in der Lütticher Straße vernünftige Fahrrad- und Fußwege (ohne PBL), Bäume und auf beiden Seiten Parkstreifen zu realisieren.

Wir stehen gerne zur Verfügung.

Viele Grüße

Anhang

Informationen von Bürgern der Lütticher Straße zum 2. Bauabschnitt



Informationen von Bürgern

„Lassen Sie uns die Aufgaben gemeinsam angehen und Aachen stark machen“, so lautet die zentrale Botschaft der Neujahrsansprache, die Oberbürgermeisterin Sibylle Keupen in ihrer ersten Amtszeit verkündet.

Der Dialog mit den Bürger*innen steht dabei an vorderster Stelle.

Das ist ein Ausschnitt der Neujahrsansprache unserer Oberbürgermeisterin

2

Informationen von Bürgern der



Diese Worte motivieren uns als Bürger zu formulieren, was uns zum Thema Umgestaltung Lütticher Straße bewegt, aber auch durchaus ärgert.

Das wollen wir hier erläutern.

Wir - das sind

wohnen seit vielen

Jahren, teilweise seit Jahrzehnten in der Lütticher Straße.

3

Informationen von Bürgern

Wir haben alle in dieser Straße Eigentum und wohnen hier gerne. Die meisten von uns sind sowohl Fußgänger, Fahrradfahrer, ÖPNV- Benutzer und Autofahrer.

Wir wohnen alle in Mehrfamilienhäusern, deren Bewohner aus älteren Menschen oder auch jungen Familien mit kleinen Kindern bestehen.

Das heißt pro Haus sind mehrere PKWs vorhanden und werden dringend gebraucht.



4

Informationen von Bürgern

Wir haben ganz bewusst, diesen Stadtteil ausgesucht, um möglichst unabhängig vom Auto sein zu können bzw. zu Fuß oder mit dem Fahrrad in die Innenstadt zu kommen.

Aber: Wir brauchen auch dringend das eigene Auto. Ein Stadtteilauto ist für Berufstätige keine Alternative. Einige von uns wie Ärzte oder Künstler brauchen das eigene Auto sogar substantiell und können keinesfalls darauf verzichten.

Und vor Allem: Wir haben ältere Nachbarn, die darauf angewiesen sind, das Auto für ihre Einkäufe und Erledigungen in der Nähe erreichen zu können.

5

Was ist ärgerlich?

Wir halten die Vorgehensweise der Bürgerinformation, die am 19.1.2021 als Live-Übertragung ausgestrahlt werden soll, mit dem vor ab definierten Ziel die 2. Variante der Vorlage vom 13.10.2020 durchzusetzen, aus folgendem Grund für **undemokratisch**.

Wer von den älteren Bewohnern ist in der Lage, den Fragebogen downzuloaden, der Videoschleife zu folgen und seine tatsächliche Meinung dazu zu formulieren?

Wir sehen darin eine Vorgehensweise, die den jüngeren (Fahrradfahrern) den Vortritt lässt.

6

Was ist ärgerlich?



Hier geht's zu unserer "Ausfüllhilfe" zur Lütticher Straße →

Eindrucksvoll bestätigt wird dies durch das Vorgehen der UUM
<https://uum-ac.de/luetticher/> incl. Ausfüllhilfe

Das Ergebnis ist vorhersehbar, undemokratisch und nicht repräsentativ.

Als Anwohner- die im erheblichen Maße die Kosten zu tragen haben- fühlen wir uns nicht entsprechend eingebunden.

7

Was ist ärgerlich?

Es gibt fachkundige Anwohner, die überzeugt sind, dass hier eine richterliche Einstweilige Verfügung erwirkt werden sollte, um das Verfahren in eine echte und faire Bürgerbeteiligung umwandeln zu lassen.

Wir wünschen uns statt einer Videoschalte eine echte Bürgerbeteiligung, in die wir uns einbringen können.

Unter Umständen ist es besser abzuwarten, bis wir uns nach der Pandemie wieder versammeln können.

8

Wir sind gegen eine dogmatische Planung

Der Radentscheid als Heilsbringer? Punkt 3 des Radentscheides lautet:

„Jährlich werden an Hauptverkehrsstraßen 5 km Radwege gebaut, die als Einrichtungsradwege mit 2,30 m Breite zwei Knotenpunkte lückenlos verbinden. Sie werden baulich vom Befahren, Halten und Parken durch Kfz geschützt. Die Radwege entstehen ohne Flächenverminderung für Fußverkehr und ÖPNV und sind auch von diesen baulich getrennt.“

Für die Lütticher Straße sind das die Knotenpunkte Schanz und die Kreuzung Hohenstaufenallee. Der erste Bauabschnitt entspricht nicht den Vorgaben des Radentscheides.

Im Radentscheid ist nicht formuliert, dass alle Umbauten an Hauptstraßen Radentscheid konform sein müssen.

Die Sinnhaftigkeit eines kurzen Stücks PBLs ohne sinnvolle Anschlussplanung erschließt sich uns nicht.

Die Anbindung an die Innenstadt an der Schanz ist katastrophal:

Die Jakobstraße ist im oberen Abschnitt sehr eng mit entgegenkommendem Auto- und Busverkehr.



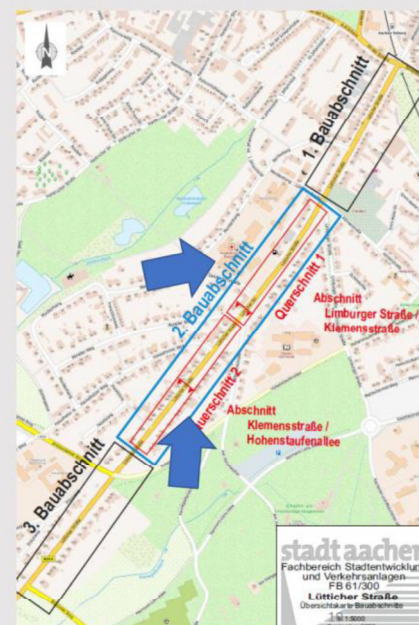
9

Wir sind gegen eine dogmatische Planung

Der Beschluss zur Umgestaltung der Lütticher Straße sollte erst dann erfolgen, wenn die Planung für die Umbauten und den Parkhausbau an der Klinikums Zweigstelle Franziskushospital abgeschlossen sind und entsprechende Baugenehmigungen vorliegen.

Hier herrschen heute schon chaotische Zustände.

Der Parkdruck wird sich noch deutlich erhöhen, wenn das Eckhaus Lütticher Straße/ Hohenstaufenallee mit 63 Wohneinheiten und 31 Stellplätzen bewohnt wird. Es ist uns unverständlich, wie dieser Bauantrag genehmigt werden konnte, ohne dass ausreichender Parkraum vorhanden ist.



Wir sind gegen eine dogmatische Planung

Wir sind alle für verkehrssichere Fahrradwege und für Baumbestand, aber die Protected Bike Lanes- PBLs mit richtungs- und baulich getrennten 2,30 m breiten Fahrradbahnen + 50 cm Schutzstreifen sind eine Planung, die lediglich dogmatisch die Ziele des Radentscheides verfolgt und nicht die Bedürfnisse der Anwohner berücksichtigt, die die Umgestaltung mitbezahlen.

Selbst in Köln auf den verkehrsreichen Ringen sind die Fahrradwege nicht so breit, wie sie für die Lütticher Straße geplant werden.



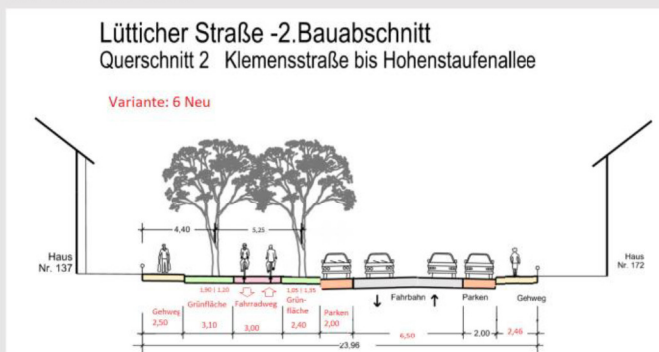
© Stadt Köln

11

Unsere Argumente für eine Umgestaltung, die **allen** Interessen Rechnung trägt

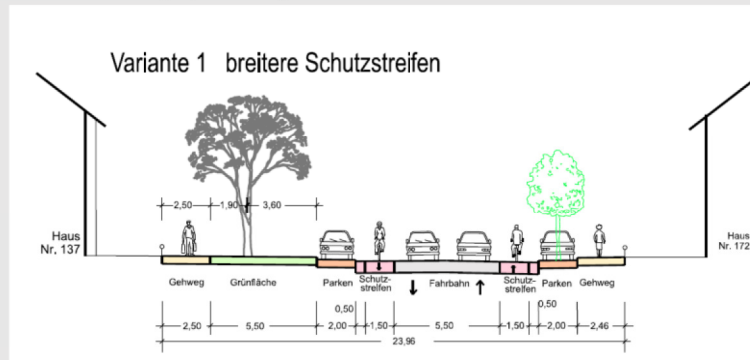
Wir haben festgestellt, dass der Fahrradverkehr sich überwiegend morgens stadteinwärts und nachmittags stadtauswärts bewegt.

Daher halten wir einen Zweirichtungsverkehr für sinnvoll und für die Fahrradfahrer am sichersten.



Unsere Argumente für eine Umgestaltung, die **allen** Interessen Rechnung trägt

Auch in der Variante 1 der Vorlage sehen wir eine für uns durchaus akzeptable Sanierungsplanung.



13

Unsere Argumente gegen die Variante 2

- Die Vernichtung von fast 80 Parkplätzen im 2. Bauabschnitt wird einen enormen Parkdruck in den umliegenden Straßen erzeugen - mit allen negativen und auch ökologischen Folgen.
- Es gibt Behindertenstellplätze, die in der Route liegen.
- 31 Grundstückseinfahrten machen eine PBL gefährlich bzw. unsinnig.
- Die Hohenstaufenallee ist die viel bessere PBL, weil über diese Trasse nicht nur das Couven-Gymnasium, sondern auch die Fachhochschule und der HBF erreicht werden können.

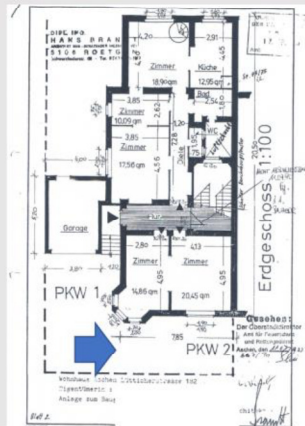
14

Unsere Argumente gegen die Variante 2

- Wenn der Parkstreifen wegfällt, sind die Anwohner gezwungen, Vorgärten in Parkplätze umzuwandeln. Das ist nicht ökologisch.



Vorgarten Lütticher Straße 182
Zeitpunkt: Tour de France 2. Juli 2017



15

Unsere Frage



Vorhandener Fahrradweg im Bereich Lütticher Straße 188
Es funktioniert zur Not sogar, wenn sich mal 2 Fahrräder überholen.
(was sehr selten vorkommt)



Vorhandener Fahrradweg im Bereich Couven-Gymnasium

- Ist die Anzahl der Fahrradfahrer einmal (im Sommer) gezählt worden?

Die Lütticher Straße ist auf Grund der Topographie stadtauswärts nicht sehr geeignet (ohne E-Bike).

Nach unseren Beobachtung befahren ca. 2-5 Fahrräder die Lütticher Straße pro Stunde.

16

Unser Resümee

Der 2. Bauabschnitt der Lütticher Straße ist ja nur ein kleiner Teil der südwestlichen Radiale. Der 1. Abschnitt wurde vor wenigen Jahren fertig gestellt, sollte dieser denn tatsächlich auch angepasst werden? Über den 3. Abschnitt wird noch nicht öffentlich geredet.

Was für einen Sinn macht daher die PBL in nur einem Abschnitt?

Es ist aus unserer Sicht überhaupt kein Problem, in diesem Abschnitt vernünftige Fahrrad- und Fußwege (ohne PBLs) sowie auf beiden Straßenseiten jeweils einen Parkstreifen zu behalten. Den Schwerpunkt allein auf die Fahrradwege zu legen, ist vergleichsweise genauso falsch wie in den 60er Jahren die Allmacht des Autos.

Nur in einer vernünftigen Abwägung aller Interessen steckt eine gute Lösung.

Letztendlich ist die jetzige Situation besser als die Variante 2, aber es gibt durchaus gute Alternativen, wie hier oder durch den Verkehrsplaner Johannes Klee dargestellt.



Im Übrigen sind wir für Klimaschutz und die Verkehrswende. Planung muss nur für alle Bewohner realisierbar sein und nicht nur für junge Radfahrer ohne kleine Kinder.

17

Unser Wunsch

Wir freuen uns auf einen echten Dialog und folgen gerne dem Angebot, der Frau Oberbürgermeisterin, die wir hiermit herzlich einladen, uns zu besuchen.

Ansprechpartnerin in Vertretung der hier genannten Anwohner:

18

15.01.2021

Sehr geehrte Damen/Herren,

sie wünschen eine Rückmeldung zu Ihren Vorschlägen zum Umbau Lütticherstrasse.

Der von Ihnen vorgestellte Fragebogen ist eine Frechheit und in dieser Form NICHT akzeptabel und nicht repräsentativ.

Welche Möglichkeiten haben z.B. ältere Anwohner!!!!, sich zum Umbau zu äußern?

In der vorliegenden Form kann sich jeder anonym äußern, auch wenn er nicht als Anwohner betroffen ist.

Ich verweise in diesem Zusammenhang auf ein Gespräch mit Mitgliedern? des ADFC Aachen , die Nicht hier wohnen und mir am Samstag, 09.Januar 2021,

gegen 11 Uhr versicherten, sich zahlreich an der Umfrage zu beteiligen. Ob dies ein Einzelfall ist müssen Sie selbst entscheiden!

Ich glaube, meinen Ausführungen ist nichts mehr hinzuzufügen.

In der Hoffnung auf eine nicht nur für die Fahrradlobby sondern für alle Beteiligten demokratische Lösung verbleibe ich

Mit freundlichen Grüßen

17.01.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,
im Vorfeld der Bürgerinformation, möchte ich meinen Beitrag hierzu Ihnen im Anhang übersenden.
Diese Information richtet sich auch an den Bezirksbürgermeister, Herrn Achim Ferrari. Ich bitte um Weiterleitung.
Ich wünsche der Veranstaltung einen guten Verlauf und hoffe, dass die Bürgerbeteiligung mit ihren Anregungen
und Vorschlägen auch Beachtung findet.
Mit freundlichen Grüßen

Anhang

Schreiben vom 11.11.2020

Schreiben vom 17.01.2021

27.01.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,
als Anlieger der Lütticher Straße, aber auch als Bürger dieser Stadt, möchte ich mich, wie viele andere auch
einbringen, um an einer Umsetzung und Gestaltung des Projektes „Lütticher Straße“ mitzuarbeiten. Insofern
sollte der Bürgerwille nicht nur einen formalen Zweck der Beteiligung erfüllen, sondern tatsächlich sichtbar mit
einfließen.
Setzen Sie also nicht, gegen jetzt besseren Wissens, einen Ratsbeschluss durch, der in der praktischen
Umsetzung keine Zustimmung findet. Die Kostenbeteiligung der Anlieger, sollte auch das Mitspracherecht
unterstreichen.
Mit freundlichen Grüßen

Anhang

Schreiben vom 27.01.2021

[REDACTED]
[REDACTED]

An die
Mitglieder des Stadtrates
Aachen-Mitte

Aachen, den 11.11.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,
die Information über die Gestaltung des 2. Bauabschnitts der Lütticher Straße irritiert mich sehr,
deshalb möchte ich zu diesem Tagespunkt der heutigen Sitzung meine Anmerkungen treffen.

Aachener Zeitung – Lokalredaktion – vom 10.11.2020

„Stadt lässt Gras über Radwege wachsen“

RECHTE DER ANWOHNER WERDEN MISSACHTET !

Gestaltungsspielräume haben dort ihre Grenzen, wo Eigentum und Existenzen tangiert und gefährdet werden. Nachhaltigkeit ist nicht nur ein Synonym für Klimawandel, sondern steht auch für den Begriff der langfristigen Einkommenssicherung.

Wer vermietet ist darauf angewiesen neben zeitgerechten Wohnbedarf auch die erwartete Infrastruktur zu bieten und dazu gehört noch und das auch noch sehr lange, ein Auto. Parken und Anlieferung ist erforderlich, wenn man die Erwartungen demographisch betrachtet.

Existenzen und Einnahmen sind erforderlich, um Wünsche zu realisieren, insofern vermisse ich die wirtschaftliche Betrachtung dieses Vorschlages. Wer dem Fahrrad in sämtlichen Ausführungen den Vorzug glaubt einräumen zu müssen, schränkt die Mehrheit ein, um der Minderheit Raum und Entfaltung zu bieten.

Bäume und Grünanlagen sind Attribute die über Generationen gedeihen und wachsen. Diese für Radwege, die ohnehin vorhanden sind, zu opfern, wäre ein Frevel an der Natur.

Der jetzige Radweg stadtauswärts ist bereits zur Rennstrecke geworden, so dass man sich mit einem PKW zentimeterweise, vorsichtig aus der Garage bewegen muss, um den Radweg zu kreuzen.

Insofern bietet sich der vorhandene, einst schöne Radweg in der Baumallee zum Ausbau an, der sowohl stadteinwärts als auch stadtauswärts genutzt werden könnte. Damit würde eine Aufwertung der ungepflegten Trasse erreicht, die derzeit ausschließlich Hundebesitzern dient.

Der neue Stadtrat mit einer „Gestalterin“ an seiner Spitze, sollte hierüber noch einmal intensiv und anwohnerorientiert nachdenken.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

Stadt Aachen – Die Oberbürgermeisterin
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und
Mobilitätsinfrastruktur
Stadtverwaltung Aachen – FB 61 –
52058 Aachen

Aachen, den 17.01.2021

Betr.: Umgestaltung der Lütticher Straße, 2.BA – Bürgerinformation am 19.01.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

bereits in der konstituierenden Ratssitzung vom 11.11.2020 habe ich meine Stellungnahme zum TOP II. – Bauabschnitt Lütticher Straße eingebracht. Ich füge mein Schreiben vom 11.11.20 nochmals bei.

Nachstehend möchte ich dennoch die Argumente und Gründe für eine Änderung der vorgelegten Planung aufführen:

1. Entscheidungen sind so auszuführen, dass sie den Mehrheitsinteressen entsprechen und nicht nur konzeptionell der Richtung einer Partei gefallen.

Dass Fahrradwege in einer Studentenstadt wie Aachen, besonderen Zuspruch finden, dürfte hierdurch begründet sein. Selbstverständlich ist ein allgemeiner Aufbruch zu einer Rückkehr, inzwischen auch zum Trend geworden, das Fahrrad als Verkehrsmittel, aber insbesondere zur Freizeitgestaltung einzusetzen.

Die unterstützende E-Mobilität macht es für ältere Menschen interessant, leichter hierfür den Entschluss zu fassen. Wobei die E-Unterstützung, die aktiven Jüngeren zu erhöhtem Tempo im Gelände, als auch auf den Radwegen verleitet, sportlichen Ehrgeiz zu entwickeln.

Hinzu kommen jetzt auch die „SUV´s“ im Radwegverkehr zur Beförderung von Lasten, die sich aber zunehmend zum Ausfahren der Kinder, aber auch für Hunde eignen und damit einem Trend aus der Automobilindustrie kopieren und dies auch noch mit staatlicher Förderung.

2. Diesem Trend folgen, heißt: für den II. Bauabschnitt der Lütticher Straße, hierfür die ehemalige – Straßenbahntrasse – die zwischen dem alten, aber immer noch aktiven Baumbestand verlief und hiernach auch als Fahrradweg gefasst und freigegeben wurde, wieder zu aktivieren. Da die Nutzung in der Vergangenheit wenig Fahrradbegeisterte anlockte, hat die Natur diesen Radweg wieder begrünt, so dass er mangels Pflege jetzt zum täglichen Ausgang für Hundehalter dient.

Also muss die jetzige Entscheidung lauten: **zurück zur Natur** und den Radweg beginnend vom Amsterdamer Ring bis zur Limburger Straße also stadteinwärts, als auch stadtauswärts für den Radverkehr (Zweirichtungsverkehr) wieder aufleben zu lassen, aber **nicht als versiegelte Fläche**. Jeder Radfahrer wird es begrüßen **in einer Baumallee**, abseits vom fließenden Verkehr, seine Erledigungen mit körperlichen Aktivität genießen zu können.

3. Mehrere Vorteile würden durch diese planerische Rückbesinnung gegeben sein:

- a) Die schönen alten Bäume, die im Frühjahr wieder in voller Pracht erscheinen, könnten erhalten bleiben bzw. an einigen Stellen durch neue, zusätzliche Bäume ergänzt werden.
- b) Die Anwohner können auch weiterhin den schönen Ausblick und Anblick genießen und sich der Wandlung von Kohlendioxid in Sauerstoff an dieser Stelle sich sein. Die gilt für alle die sich dort bewegen, als Erhalt und Verbesserung der Lebensqualität.

4. Zur Lebensqualität gehört aber auch, das für ältere Menschen die mobile Versorgung und Besorgung noch erhalten bleibt, was bei Durchführung der vorgesehenen Planung stadtauswärts nicht mehr möglich wäre. Denn eine Trasse als „Fahrradbahn“ mit Sicherheitswall (Mäuerchen) auszubauen, würde dem Trend zu anderer, zukunftsorientierter Mobilität widersprechen. Taxis, Lieferdienste, Postzustellen, Reparaturservice, Umzüge, Arztbesuche usw. würden total erschwert und ein Abstellen der eigenen „E-Autos“, aufgrund der wenigen Garagen in den noch vielen Bauten aus der Jahrhundertwende, untersagt.

Auch der ältere Mensch, der möglichst lange in seiner eigenen Wohnung leben will und möchte, muss weiterhin auch hier Voraussetzungen vorfinden die ihm dies ermöglichen.

5. Die Ideologie einzelner Parteien, mögen zwar populistisch bei vielen Leuten gut ankommen, lassen aber vielfach die Wirtschaftlichkeit außen vor. Alles was als Aufwand zu erfüllen und zu verteilen ist, muss vorher erwirtschaftet werden.

Also müssen auch wirtschaftliche Existenzen geschützt und beachtet werden.

Die Bäckerei Mannebach ist ein solcher Familienbetrieb, der auf eigenes Risiko die Versorgung als Nahversorger sicherstellt. Da ein solcher Betrieb nicht nur von der Nahversorgung leben kann, muss auch der stadtauswärts Verkehr anhalten können und zur Sicherung der Existenz, also für die Anwohner beitragen.

6. Die gesamte Lütticher Straße sollte zur 30 km Zone erklärt werden, denn dann würden sich noch mehr Autofahrer entscheiden, die Umfahrung über die Verkehrsringe in Anspruch zu nehmen. Bei der Sanierung der Straße, Flüsterasphalt einzusetzen, war bereits beim Ursprungskonzept eingeplant.

Auch der Haupteingang zum Couven-Gymnasium, sollte von der Lütticher Straße zur Hohenstaufenallee verlegt werden, um den morgendlichen Autotransfer der Schüler-innen, verkehrsberuhigend zu verlagern. Mehr Bewegung zu Fuß oder mit dem Fahrrad, wäre sinnvoll um der Bequemlichkeit den „Kampf“ anzusagen.

7. Dieser Vorschlag, wäre modellhaft übertragbar auf die Ludwigs- und Monheimsallee, denn auch dort verläuft die alte Straßenbahntrasse vom Ponttor bis zum Kaiserplatz, mit dem Unterschied, dass hier die Pflege stattfindet und sich nur wenige an den Ursprungszustand erinnern werden. Die Breite würde auch hier die Integrierung eines Fahrradweges erlauben, so dass auch die dortigen Anlieger eine Aufwertung und keine Wohnwertminderung erfahren würden.

Der Autoverkehr soll und wird, auch aufgrund der Mobilitätswende nicht verdrängt werden, sondern umweltfreundlich, über batteriebetriebene Autos stattfinden. Denn weniger Autos bedeutet für den Industriestandort Deutschland, Verlust von Arbeitsplätzen und Lebensqualität.

-3-

Das Auto ist kein Diktat sondern im Wesentlichen ein Symbol der Freiheit, so dass jegliches Schaffen von Begehrlichkeiten, sich immer auf den Menschen fokussieren, den nur er entscheidet in einem demokratischen System, welche Wünsche er als aufgeklärter Bürger sich erfüllen will und anderen Menschen zumuten kann

Wie die Aachener Zeitung in ihrem Bericht vom 14.01.21 feststellt, soll „Jedes Argument in die Beurteilung einfließen“. Wenn also mit der Lütticher Straße ein Modell realisiert werden soll, so bitte ich ernsthaft meinen Beitrag mit einzubeziehen und nicht eine bereits vorgegebene Planung durchsetzen zu wollen. Denn die Belange der Bevölkerung vom Kind bis zum Senior sollen berücksichtigt werden.

Ich stehe Ihnen gerne für ein persönliches Gespräch zur Verfügung und verweise gleichzeitig auf meine diesbezüglichen Eingaben in der ersten Diskussionsrunde in 2008/2009.

Mit freundlichen Grüßen



Stadtverwaltung Aachen
FB61
52058 Aachen

Aachen, den 27.01.2021

**Betr.: Umgestaltung der Lütticher Straße – 2. Bauabschnitt zwischen Limburger Straße und
Amsterdamer Ring
Vorschlag: Gestaltung und Zukunft der Lütticher Straße**

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich habe die digitale Informationsveranstaltung am 19.01.21 verfolgt und möchte die gute Moderation durch Frau Strehle hervorheben.

Meine Einwände und Vorschläge in Anlehnung an die vorgesehene Umbauvariante 2, habe ich mit Schreiben vom 11.11.2020 und 17.01.2021 eingebracht.

Ich habe am 21.01. die gesamte Strecke auf die sich die Umgestaltung bezieht in Augenschein genommen.

Bei kritischer, aber dennoch objektiver Betrachtung, bleibt es für mich bei dem Ergebnis, den Radfahrweg sowohl für den stadteinwärts, als auch für den stadtauswärts gerichteten Verkehr, über die ehemalige Straßenbahntrasse zwischen den Bäumen neu zu gestalten.

Diese Idee ist bereits von der Clemensstraße bis zur Limburger Straße Realität, soweit es den stadteinwärts Verkehr betrifft. Die Breite des Radweges ist auch für eine „Protected Bike Lane“ geeignet, denn breiter ist auch der vielbefahrene Vennbahn-Radweg nicht. Getrennte Fahrbahnen führen mit Sicherheit auch zu Rennstrecken, denn die heutigen Fahrräder in vielen Varianten, verbunden mit sportlichen Ehrgeiz, sind aufgrund des Tempos auch Verkehrsmittel von denen erhebliche Unfallgefahren ausgehen können.

Von Autofahrern erwartet man Umsicht und eine vorausschauende Fahrweise, die bei vielen Radfahrern, wegen fehlender Konsequenzen wenig Beachtung finden.

Die geplanten getrennten Radwege, sehen u.a. einen hügeligen Sicherheitswall vor, der von Fußgängern beim Überqueren der Straße zur Stolperkante wird.

Mit Hinweis auf die demographische Entwicklung ist „schwellenfreies Bauen“ ein Muss, was an dieser Stelle, im öffentlichen Raum, außer Acht bliebe.

Ebenso problematisch wären vier Verkehrsströme, die unterschiedlich verlaufen und beim Überqueren der stark befahrenen Lütticher Straße zu beachten sind. Für ältere Menschen, jeweils zwei voneinander getrennte Verkehrsströme zu überblicken und die Geschwindigkeit richtig einzuschätzen, ist nicht nur schwierig, sondern lebensgefährlich und unzumutbar.

Seite 2

Deswegen kann und darf an dieser Stelle die Lösung nur lauten, den Mittelstreifen im „Alleering“ für den neuen Fahrradweg, nach entsprechender Aufwertung, zu nutzen. Die Vorteile sind überzeugend:

1. Sicherheit

2. Erhalt des wertvollen und alten Baumbestandes zur Verbesserung und Erhalt der Luftqualität, besonders im Sinne des Klimaschutzes.

3. Erhalt und Einrichtung der Parkplätze in beiden Fahrrichtungen entlang des Straßenverlaufs.

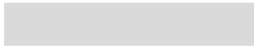
4. Die Möglichkeit, auch weiterhin auf der stadtauswärts Seite, zu halten und zu parken. Dies ist wichtig und unverzichtbar für die Seniorenbetreuung, Arztbesuche, Krankenwagen, Taxis, Handwerker, Lieferdienste usw.

Das anlässlich der Informationsveranstaltung eingebrachte Gegenargument, mit dem Seitenwechsel der Fahrradspur vom 1. in den 2. Bauabschnitt sei eine Zeitverzögerung verbunden, weil die Ampelregelung an der Limburger Straße zu beachten wäre, ist aufgrund der vielen Vorteile als marginal zu betrachten.

Ich denke, die Lütticher Straße ist aufgrund guter, natürlicher Voraussetzungen nicht der geeignete Ort, um den Radentscheid in der beabsichtigten Form, modellhaft umzusetzen.

Wenn der Bürgerwille und die Aufenthaltsqualität, mit dem Vorhaben in anderer Weise kompatibel sind, sollte die Verwaltung dem Aufruf zur Mitgestaltung Taten folgen lassen.

Mit freundlichen Grüßen



17.01.2021

Guten Tag,

am 19.1.2021 findet der YouTube Live Stream zur Bürgerinformation zum Umgestaltung der Lütticher Straße statt. Zur Zeit wird das Thema sowohl von den Anwohnern als auch von den Anhängern des Radentscheids mit sehr markigen Worten über unterschiedliche Medien (Zeitung, Radio, Fernsehen, Facebook, Twitter, Blogs) kommentiert. Ich beobachte, dass die beiden Interessengruppen zur Zeit nicht zueinander finden, was auch darauf basiert, dass ein geeignetes Forum existiert. Die geplante Veranstaltung könnte hier sicher eine Wende herbeiführen. Dafür muss aber auch ein Dialog und eine Vermittlung möglich sein.

* Bitte aktivieren sie für die Veranstaltung die Chat Funktion von YouTube, so dass ein direkter Austausch stattfinden kann.

* Bitte stellen Sie einen Moderator für den Chat ab. Geschriebene Worte können manchmal verletzender sein als gesprochene und so falsch verstanden werden und neigen dann zur Eskalation.

* Bitte erlauben Sie live Fragen im Stream und beantworten sie diese.

* Bitte gehen Sie äusserst vorsichtig mit allgemeinen Rückschlüssen aus den Antworten zum Frageboten um und berücksichtigen Sie, dass der Fragebogen von Personen weltweit ausgefüllt werden kann und es auch schon Anleitungen und Aufrufe von Interessengruppen gibt diesen mit gezielter Intention auszufüllen.

* Bitte nehmen Sie die Bedürfnisse der Anwohner ernst.

* Bitte nehmen Sie die Bedürfnisse der Aktionsgruppe zum Radentscheid ernst.

* Bitte lassen Sie die markigen Sprüche und Polemik beider Seiten abprallen.

* Bitte zeigen Sie beiden Seiten einen konstruktiven und kompromissbereiten Umgang.

* Bitte suchen Sie eine gemeinsame Lösung mit den Menschen an und auf der Lütticher Straße.

Ich setze darauf, dass Sie eine erfolgreiche Neugestaltung der Lütticher Straße im Sinne der Mobilitätswende, im Sinne der Bürgerinteressen, im Sinne der Attraktivität des Standorts Aachens, im Sinne der Betroffenen Anwohner suchen werden und mit diesem Ziel meine Bitten ernst nehmen.

Danke und freundliche Grüße

18.01.2021

Sehr geehrtes Verkehrsmanagement-Team,

im Radentscheid ist in Ziel (3) die folgende Anforderung formuliert:
an Hauptstraßen soll eine lückenlose Verbindung zweier Knotenpunkte erstellt werden.

Im Kontext Lütticher Str. können mit Knotenpunkten nur Schanz und Kreuzung Lütticher Str. Hohenstaufenallee gemeint sein. Der erste Bauabschnitt müsste demzufolge auch wieder komplett überarbeitet werden. Gibt es dazu schon eine Planung?

Die Planung über die 2 Knotenpunkte hinaus ist mit Sicherheit auch sehr relevant. Sonst kommen die "ungeübten Radfahrer" gar nicht bis zur Lütticher Str..

Wie stellen sie sich eine gesicherte Anbindung an der Schanz vor? Jakobstr. Boxgraben, Schanz und Junkerstr werden mit PBLs ausgestattet?

Der weitere Verlauf der Lütticher Str. bis nach Belgien entspricht in keiner Weise dem Radentscheid. Wenn es also darum geht, möglichst lange Fahrstrecken sicher zurückzulegen, sollte m.E. das Augenmerk auf anderen Strecken liegen. Der Ausbau von Hauptverkehrsstraßen gemäß Ziel 3 innerhalb des Außenrings ist fast nirgendwo ohne massivste Einschränkungen möglich.

Ich würde mich freuen, wenn sie diese Frage und das Gesamtkonzept vorstellen und beantworten können.

Mit freundlichen Grüßen

18.01.2021

Seit 100 Jahren wird öffentlicher Raum zu Gunsten des Autos enteignet. Unsere Straßen werden mit Blech zugestellt, Straßen werden so ausgebaut, dass Autos möglichst zügig voran kommen. Aber es ist an der Zeit, öffentlichen Raum Allen wieder zuzuführen, nicht nur Autofahrer*innen. Es muss möglich sein, ungefährdet die Lütticher Straße auch als Radfahrer*in zu nutzen und dies mit genügend Platz. Die Bäume, die dort stehen sind mittlerweile krank, weil Autos dort parken und die Erde verhärten. Die Bäckerei wird dort mit Sicherheit einen großen Gewinn machen, da mehr Radfahrer*innen dort vorbei kommen und viel unkomplizierter den Laden besuchen können. Diese Denkweise, dass Kunden*innen gleich Autonutzer*innen, ist einfach nur von vorgestern.

Gleichzeitig bedeutet für mich, mehr Lebensqualität gleich weniger Asphalt, weniger Lärm, weniger Gefahr, bessere Luft. Dies alles sollte uns doch wichtiger sein, als ein paar Parkplätze, denn es geht doch auch um zukünftige Generationen. Sind Parkplätze an der Lütticher wichtiger, als die Kinder, die dort wohnen. Und immer wieder der Hinweis auf die ältere Generation. Meine Schwiegermutter ist 85 Jahre alt und kommt seit 25 Jahren perfekt ohne Auto klar und das in einer Stadt, die völlig aufs Auto ausgerichtet ist. Es gibt nicht nur den ÖPNV, der in Aachen noch viel Luft nach oben hat, sondern auch Taxen. Und diese Nutzung ist auf Dauer deutlich billiger als ein eigenes Auto. Vielleicht auch mal diese Alternative in den Blick nehmen.

19.01.2021

Hallo,

wie ich in allen Planungen feststelle, kommen mein elektroCargoScooter (45er Roller) und ich nicht vor. Bereits vor Jahren habe ich, um Platz zu sparen und Umwelt zu schonen, dieses Verkehrsmittel für die Innenstadt gewählt. Meine Bewertung:

- Straßenzustand: meist 4-5
- Ampelschaltung: 5
- Lademöglichkeit: Meist durch städtische eAutos blockiert

Zur Lütticher Straße:

Eine Fahrradstraße mit Gegenverkehr braucht weniger Platz als als zwei Einzelstreifen mit Schutz und erlaubt leichteres Überholen für den Radfahrenden.

Generell:

Wegfall eines Bürgersteigs wie z.B. am Bahndamm im Reichsweg zu Gunsten eines Radwegs sollte möglich sein. Die Wahnsinnslösung, den Gehweg für Radfahrende frei zu geben muss weg.

Kennzeichnung 'nicht benutzungspflichtiger Radwege' unter Berücksichtigung der geltenden Rechtsprechung.

Mit freundlichen Grüßen

19.01.2021

Liebes Team des Verkehrsmanagement Aachen,

ich bin eine 26-jährige Studentin und wie viele Menschen in meinem Umfeld bin ich nur mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs, ein eigenes Auto besitze ich nicht.

Ich fühlte mich in Aachen in der Verkehrspolitik oft ausgeschlossen, da trotz Platznot in der Stadt und Klimawandel weiterhin überall der motorisierte Individualverkehr priorisiert wird. Aufgrund des katastrophalen Zustands der Radwege in Aachen (falls diese überhaupt vorhanden sind, sind sie viel zu schmal oder buckelig aufgrund der abgesenkten Bordsteine für Autos) fühlen meine Mits Studierenden und ich mich sehr gefährdet im Straßenverkehr.

Ich befürworte deswegen eine Abkehr der autozentrierten Verkehrspolitik in Aachen! Parkplätze müssen zurückgebaut werden, damit Platz für eine menschenfreundlichere Umgebung geschaffen werden kann. Ein erster Schritt dahin ist der Umbau der Lütticher Straße. Ich hoffe sehr, dass dieser so fahrrad- und fußgänger*innenfreundlich wie möglich umgesetzt wird.

Viele Grüße,

19.01.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Anhang habe ich eine Stellungnahme unserer Initiative (Aachener Baumschutzbund) beigefügt. Da ich zu kurzfristig informiert wurde, kann ich leider nicht online teilnehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Anhang

Stellungnahme des Aachener Baumschutzbund

Kommentar zur Sanierung der Lütticher Str. durch den Aachener Baumschutzbund, vertreten durch [REDACTED]

Es ist sehr zu befürchten, daß aus den Umbaumaßnahmen mit unflexiblen, rigorosen, zusätzlichen Bauforderungen aus dem Radentscheid sowie ebenso weiterhin uneingeschränkten, kompromisslosen Kfz-Forderungen vor allem ein Baumfällungsentscheid hervorgeht, weil jede Partei unnachgiebig ihre persönlichen Interessen verfolgt und es daraufhin den üblichen Beschlüssen entspricht, daß Bäume und Grünflächen nachrangig behandelt werden. Grünbestände stehen so immer auf der Verliererseite.

Die Mitteilungen, die Baumbilanz und verbesserte Baumstandorte seien stadtoökologisch ein Plus, sollen anstehende, massive Baumfällungen nur beschönigen.

Während über Varianten der Lütticher Straßensanierung gestritten wird, wurden schon mal hintenrum Fakten geschaffen und Bäume und Sträucher vor wenigen Wochen beseitigt; für 60 neue Parkplätze des Franziskushospitals von der Rückseite Morillengang her. Da ist der Einstieg in die Grünplanung des Viertels schon von vornherein negativ, denn dazu kommen etliche weitere Baumfällungen in dem Quartier (an einer Wohnanlage und dem AWO-Seniorenheim Morillengang, auf dem Jüdischen Friedhof, in privaten Gärten der Lütticher Str., sowie auch da auf und vor dem Gelände des Franziskushospitals. 2017 wurde die alte Blutbuche gefällt. Der junge Ersatzbaum hat derzeit einen nur geringen ökologischen Ersatzwert (vom weiteren Verlauf der Lütticher Str. mit den massiven Kahlschlägen auf der Strecke bis zur Grenze und um Siedlung Preuswald herum ganz zu schweigen).

In falscher Darstellung werden in den Planungen mit aufgehübschten Computersimulationen Begrünungseffekte visioniert, wie sie in 30-50 Jahren aussehen sollen. Wer von uns kann das noch überprüfen? Fakt wird sein, daß man vor Ort bis dahin mit nur reduziertem Grün auskommen muß, d.h. mit geminderter Erholungsfunktion. Ökologisch und klimatisch ist das also auf viele Jahre hin defizitär. Wir können um jeden älteren Baum froh sein, der noch durchhält, denn diese Planungsvisionen haben sich oft genug als trügerische Blasen erwiesen, weil immer wieder zwischenzeitliche Neuplanungen schon die sich noch in der Entwicklung befindlichen neuen Grünstrukturen wieder zunichte machen – natürlich mit dann wieder neuen grünen Zukunftsversprechungen.

Bewiesen hat das auch der Radentscheid mit seinen kompromisslos gegen eben solche Bäume gerichteten Forderungen, wie in der Lothringerstraße. sogar entgegen einer städtischen Verkehrsplanung, die eher nicht berühmt für grüne Gesinnung ist, dort aber eine moderate, grünverträgliche Planungsvariante favorisiert hatte. Die Hainbuchen waren nach ca. 35 Jahren gerade an die begrünte damalige Sanierungsvision Lothringerstraße herangekommen, da wurden sie wieder leichtfertig für angeblich noch grünere Visionen vernichtet. Ausgerechnet eben diese Bäume waren 2015 für die Wahlpropaganda der Grünen für ein Radeln im Stadtgrün noch werbewirksam genug, um sich unter ihren grünen Kronen ablichten zu lassen, von derselben Partei, die sie dann kürzlich gnadenlos der Fällung preisgab.

Oder die Ausgleichspflanzungen für den Bau des Klinikums, darunter wertvolle Eichen, nach 45 Jahren für Neubauplanungen einfach weggehauen, genauso wie die Ersatzbäume für die der „Umweltrasse“ geopfert Bäume 2014, die selber wiederum 2019, nach nur 5 Jahren, neuen, hyperventilierenden Planungen abgeholt wurden und als Ersatz von Ersatz von Ersatz in kurzer Abfolge immer neue und immer knapper werdende Standorte suchen.

Oder ganze begrünte Ausgleichsflächen, die vermeintlich geschützt, aber im Ernstfall einer Baubegehrlichkeit gegenüber dann doch schutzlos sind (zynische Bemerkung vom Umweltamt: der Schutz ist kein gesetzlicher!), wie das für den Kirchenneubau St. Genezareth geschah und die Ausgleichsfläche, noch in der Wachstumsphase nach nur 15 Jahren, wieder weggeholt wurde.

Viel drängender als das Bedürfnis diverser Verkehrsmittelnutzer nach uneingeschränkter Mobilität, ist der Klimawandel und weil das Stadtgrün der einzig positiv auf Ökologie und

Klima wirkende Faktor ist, sollte es deshalb am wenigsten unter dem Streit der Verkehrsteilnehmer leiden, weshalb auch das Wildparken auf dem Wurzelbereich der dadurch geschädigten Bäume sofort aufhören muß.

Egal, in welchem Maße der Umstieg vom Auto aufs Fahrrad erfolgt, es wird dadurch Verkehrsraum frei, der neu geordnet werden kann und muß. Zusätzliche asphaltierte Ausdehnungen von Straßenraum sind daher völlig überflüssig. Nicht Komfort und überdimensionierte Forderungen, sondern minimale Zweckmäßigkeit angesichts eines Klimanotstands, sowie gegenseitige Rücksichtnahme statt gesellschaftlicher Spaltung, ist dringend angebracht,. Das gilt für alle Verkehrsteilnehmer.

Es ist doch absurd, wenn eine Mobilitätswende zu noch mehr Asphaltversiegelungen, wie aktuell in- und außerorts, führt. Wenn dabei lokal von mehr Freiflächen für Bürger und Grün gesprochen wird, wird verhehlt, daß bei der relevanten Gesamtbilanz die Grünflächen unter weiteren Asphaltierungen auch weiter verschwinden und das ist auf jeden Fall letztlich auch für den Klimaschutz kontraproduktiv.

19.01.2021

Guten Tag,

als (fast) Anwohnerin der Lütticher Strasse spreche ich mich ausdrücklich gegen den Ausbau einer "Fahrradautobahn" an der Lütticher Strasse zwischen Limburger Str und Amsterdamer Ring aus.

Folgende Gründe sprechen für mich dagegen.

- Es gibt einen Fahrradweg, der vergleichsweise günstig wieder reaktiviert werden kann.
- Für die Reaktivierung spricht der Erhalt der Bäume und der Parkflächen.
- Auf den Erfahrungen mit dem dann reaktivierten Fahrradweg lassen sich weitergehende Projekte gestalten.
- Die Lütticher Strasse und auch der Amsterdamer Ring sind wg der Steigungen keine primären Fahrradstrassen.
- Der Parkdruck im Viertel ist jetzt schon immens, da sehr viele Auswärtige diesen Bereich nutzen um den ganzen Tag kostenfrei zu Parken und dann mit dem Bus in die Stadt zu fahren. Da ich Busfahrerin ohne Auto bin, beobachte ich dies täglich.
- Inzwischen ist es in diesem Viertel schwierig, Therapeuten und Pflegedienste für Hausbesuche zu finden, da diese keinen Parkplatz für 30 min finden.
- Schauen Sie bitte auf das Durchschnittsalter in diesem Bereich, eher überdurchschnittlich alt als jung und somit weniger Fahrradfahrer
- Anwohnerparken in dem gekennzeichneten Bereich würde den Anwohnern helfen.

- Mein Hauptargument: In Zeiten in denen die gesamte Bevölkerung durch die Corona-Krise in einem Reallabor mit ungewissem Ergebnis lebt und die Einnahmen der Stadt einbrechen sollte kein Geld für Prestige- und Ideologie-Projekte ausgegeben werden. Es besteht doch kein Druck dieses in 2021 oder 2022 umzusetzen.

Für niemanden ist jetzt, nicht zuletzt durch das zunehmende Home-Office, vorherzusehen, wie sich die Verkehrssituation in der Stadt und den Ausfallstrassen entwickelt.

Viele Grüße

19.01.2021

Ein Teil der Diskussion wird über das Argument des Baumschutzes geführt, was gut und richtig ist. Ich möchte dafür werben, dass aus dieser Erfahrung Bestandsbäume im gesamten Stadtgebiet aktiv vor dem schädlichen Beparken der Baumscheiben verschont bleiben. Dies wird nicht konsequent durchgeführt und defekte Einrichtungen zum Schutz (z.B. Holzpfähle am Rand der Baumscheiben) werden nicht kurzfristig instand gesetzt. Dies passiert auch nicht trotz Eingaben über das Bürgerportal mit Standortangaben und Fotos.

Gibt es Möglichkeiten, den Stadtbetrieb hier enger einzubinden? Das Ersetzen eines abgefaulten Holzpfehles ist sicherlich kostengünstiger und einfacher als das Fällen und Neupflanzen eines alten Stadtbaumes.

19.01.2021

Guten Tag,

gegen Ende der Veranstaltung wurde auf Beidrichtungsweg eingegangen.

Wie wird die Variante bewertet, den breiteten Beidrichtungsweg an den Häusern zu führen und den im Vergleich schmalere Fußweg zwischen den aktuell noch stehenden Doppelreihigen Bäumen?

MfG

19.01.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

eine Vorbemerkung:

Wir halten es für unangemessen, wenn Mitarbeiter der Stadtverwaltung in Veranstaltungen der Stadt für private Unternehmen (Cambio...) Werbung machen.

Fragen und Anregungen von Anwohnern:

Wie wirken sich die Planänderungen gegenüber dem Beschluss 2013 auf bewilligte Fördermittel aus?

ERA sind "Empfehlungen" (so Ihre Formulierung). Wir haben nicht gesehen, dass Bewertungsspielraum bezogen auf die Radnutzungsdichte genutzt wird. V2 als Vorzugsvariante der Stadtverwaltung legt den Schwerpunkt auf Maximalmaße. Wir haben Zahlen zur Kfz-Nutzung gesehen. Welche Zahlen liegen zur Radnutzung vor, die doch die Breitenauslegung nach ERA beeinflussen?

Junge Neupflanzungen sind über Jahre kein ökologischer Ersatz für große Bäume. Es wäre ein schrittweiser Ersatz der Bäume sinnvoller, als die Fällung in einem Zug, um die Habitatfunktionen der Baumallee zu erhalten. Die Stadtverwaltung hat der bemängelten Verdichtung in der Vergangenheit nicht entgegen gewirkt und stellt jetzt einen schlechten Zustand fest. Das ist ein selbst erfüllende Prophezeiung. Schade.

Warum wurde der fach- und sachkonforme Umgang mit Bäumen nicht in den zurückliegenden Jahren der Befassung mit der Lütticher Str. angegangen?

Wir können den vorgeschlagenen Mauerbau (V2) in der Lütticher Str. nicht aus dem Radentscheid ableiten. Er wird zu mehr Unfällen führen.

Verdichten Fahrräder den Untergrund so wie Autos? Wie leitet sich der 4m-Abstand zu Bäumen bezogen auf das Verkehrsmittel ab?

Radfahren entgegengesetzt der Richtung erfolgt an vielen Stellen in der Stadt, auch aufgrund der von der Stadt geschaffenen Zulässigkeiten, und ist inzwischen für viele ein genommenes Gewohnheitsrecht. Dies wird auch auf der Lütticher Str. so sein und sollte in den Planungen bedacht werden.

Warum wird in V3 die neue Baumreihe stadtauswärts nicht zwischen Fahrbahn und Radweg gesetzt, statt wie dargestellt zwischen Gehweg und Radweg? Dies würde Ein-, Ausparken über den Radweg hinweg (V3-Q1) vermeiden bzw. Abstand zwischen Fahrbahn und Radweg schaffen (V3-Q2). Die Abgrenzung Radweg zu Gehweg kann wie in V2 ausgeführt werden.

Feedback zum Youtube Format: Es ist für eine Bürgerbeteiligung ungenügend, da am späten Abend die Netzgeschwindigkeit durch weitere Netznutzer stark zurückging und es zunehmend nicht mehr verfolgbar war. Dadurch wurde dir Beteiligung unmöglich. Bitte befassen Sie sich mit dem Ausbau der digitalen Infrastrukturen.

Wir leben nun schon lange hier: die angesprochene Bäckerei ist eine bedeutender Einzelhändler für die Versorgung, der letzte Bäcker auf der gesamten Lütticher Str. Die Zahl lokaler Einzelhändler für die Versorgung ist auf der Lütticher Str. stark zurückgegangen. Diese zu erhalten, würde viel Verkehr vermeiden. Vielleicht

informieren Sie auch einmal über geplante Maßnahmen der Stadt zur Stärkung des lokalen Einzelhandels in diesem Viertel.

Die Einrichtung von Parkzonen hat jeweils zu einem Parkdruck in die umgebenden Viertel geführt. Dies ist ein selbst erzeugter und absehbarer Dominoeffekt.

Vielen Dank an Sie alle für die Vorbereitung und Durchführung der Veranstaltung, auch deutlich über die angekündigte Zeit hinaus.

Mit freundlichen Grüßen



19.01.2021

Ich befürchte einen Umbau der, für den Wohn- und Aufenthaltscharakter der Strasse charakteristischen Vorgärten in Parkplätze, da diese bereits beim Umbau der Einfamilienhäuser in Mehrfamilienhäuser ausgewiesen werden mußten und auch im Grundbuch eingetragen werden mußten.

Damit würde weitere Fläche verdichtet, statt Bienen hätten wir dann Autos in den Vorgärten.

Die Anbindung des geplanten Fahrradschnellwegs über die Hohenstauffenallee an FH, Couven-Nebeneingang und Bahnhof halte ich für sinnvoller, als einen Schnellweg, der nur bis zum jüdischen Friedhof reicht und damit nur eine Anbindung ans Couvengymnasium hat. Auf der Hohenstauffenallee ist die Bebauung mit Wohnhäusern, und den dazugehörigen Ausfahrten, die den Radschnellweg kreuzen würden, , sehr viel dünner.

Außerdem befürchte ich, abgesehen von den Kosten für die Anwohner, eine gleichzeitige Entwertung unserer Wohnungen, da die Parkmöglichkeiten wegfallen. Ein doppelter finanzieller Nachteil.

Meiner Ansicht ist es sinnvoller die beiden alten Radwege zu sanieren. Ich bin hauptsächlich Radfaherin und fühle mich auf dem Radweg stadteinwärts ausgesprochen sicher. Stadtauswärts ist der vorhandene Radweg ebenfalls sehr sicher, lediglich der Weg unter den Bäumen muß neu angelegt werden.

19.01.2021

Guten Abend zusammen,
die Idee den Parkplatz beim Hangeweiher für Anwohner und P+R zu attraktiveren finde ich gut. Vielleicht mit Live-Cam und Schranken.

Umwelt- und Klimaschutz sind wichtig, daher bitte MIV weniger attraktiv und Verkehrsmittel des Umweltverbundes attraktiver machen.

Beste Grüße

20.01.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die informative Veranstaltung gestern Abend.

Es war in verschiedenen Varianten vorgesehen, dass Autofahrer beim Einbiegen in die Parklücke den "Radweg", wie auch immer dieser ausgestaltet sein mag, queren muss.

Hier möchte ich anregen, dass wenn hier Senkrechtparken vorgesehen ist, dies in Schrägparken umzuwandeln. Bei der jetzigen Situation, Senkrechtparken, ist es schon jetzt für den Verkehrsteilnehmer, egal ob Rad oder Auto, sehr schwer zu erkennen, dass ein Auto eine Parklücke verlässt. Je nachdem ob ein kleines Auto hinter einem SUV oder Transporter parkt sieht man den Ausparkenden erst 2 - 3 m vorher. Dies würde durch Schrägparken deutlich besser, sowohl für den Ausparkenden, als auch für den rollenden Verkehr.

Mit freundlichen Grüßen,

20.01.2021

sehr geehrte Damen und Herren,
als Eigentümer Hausnummer [REDACTED] bin ich sehr einverstanden mit der Variante 2 !!!!
Wenn schon dann richtig.

Liebe Grüße

[REDACTED]

20.01.2021

Sehr geehrter Herr Müller,

wir sind Anwohner der Lütticher Straße im Bereich des 2. BA. Meine Frau und ich haben gestern Abend an der Informationsveranstaltung zum geplanten Umbau teilgenommen. Zunächst möchte ich Ihnen und Ihren Kollegen danken für die kompetent und sachlich vorgetragenen Informationen. Wir fanden, dass Sie die schwierigen Rahmenbedingungen gut gemeistert haben.

Meines Erachtens ist die Straße breit genug, um allen Verkehrsteilnehmern angemessen gerecht zu werden - wenn sich niemand hinter Extrempositionen verschanzt. Die Erhaltung des Status-Quo ist ebenso eine Monstranz wie die buchstabengetreue Umsetzung des Radentscheids.

Aus meiner Laiensicht liegt die Lösung in einer modifizierten Variante 3: Würde man auf der Seite der geraden Hausnummern den Radweg zwischen Grünstreifen und Gehweg anordnen und die Straßenbreite zugunsten der Radwege reduzieren, wäre doch ein guter Kompromiss erreicht.

In allen Varianten sollten nach meinem Eindruck als Anwohner die Unfallgefahren, die von neuen breiten Radwegen ausgehen, beachtet werden. Schon jetzt fahren einige Radfahrer auf den Rad- und Gehwegen mit beachtlichen Geschwindigkeiten, was immer wieder gefährliche Situationen mit Fußgängern und kreuzenden Autos (an den vielen Grundstückszufahrten) hervorruft. Das dürfte sich durch die breiteren Radwege und den immer höheren Anteil von E-Bikes verschärfen.

Über eine kurze Rückmeldung würde ich mich freuen.

Mit freundlichen Grüßen

20.01.2021

Guten Tag,

Der gestrige Abend hat gezeigt, dass keiner Ihrer Vorschläge sowohl den Radverkehr, die Parkwünsche und den Wunsch den Alleencharakter durch doppelreihigen Baumbestand zu erhalten, befriedigen kann. Mein Vorschlag zur Lösung des Dilemmas ist eine Einbahnstraßenregelung im Abschnitt Q2 stadtauswärts und stadteinwärts einen Fahrstreifen zur gemeinsamen Nutzung von Rad- und Busverkehr anzulegen. Der aus Belgien bzw. über den Ring kommende Verkehr würde je nach Ziel über die Hohenstaufenallee oder den Amsterdamer Ring abgeleitet. Spätestens an der Schanz muss er sich jetzt schon nach rechts oder links orientieren. Sollte das Fahrziel vor der Schanz liegen, könnte es über die Hohenstaufenallee und Klemens- bzw. Limburger Str. erreicht werden. Da die Lütticher Str. stadteinwärts abschüssig ist, ist der Radverkehr hier so schnell, dass der Busverkehr auf dem gemeinsam genutzten Streifen kaum behindert würde, zumal dann vor dem Couven ohnehin Tempo 30 gilt. Eine Nutzung des Radverkehrs auf der Straße bietet auch die Möglichkeit, problemlos in eine links liegende Straße abzubiegen, ein durch einen Parkstreifen von der Straße getrennter Radweg macht das Linksabbiegen außerhalb von Einmündungen nur schwer möglich, außerdem ist es wichtig, dass Radfahrer immer von Autofahrern gesehen werden können.

Viele Grüße

20.01.2021

Guten Tag,

in Pressemitteilungen und Statements zum o.g. Thema lese ich wiederholt die Floskel „Senioren, Bürger und Familien, die auf das Auto angewiesen sind.“

Als Senior mit großem Mobilitätsradius kann ich diese ewig gestrige Denkweise nicht verstehen. Haben diese Mitbürger noch nie etwas von Lastenrädern, Bakfiets (Kindertransporträdern) und Einkaufstrolleys gehört?

Oder wollen sie schlicht nichts Neues ausprobieren? Dann braucht man sie nicht ernst zu nehmen.

Es besteht offenbar ein großer Informations- und Beratungsbedarf.

Aachen braucht die Verkehrswende und Klimapolitik, im Interesse ALLER.

Mit freundlichen Grüßen

20.01.2021

Vielen lieben Dank für die Aufzeichnung an die Stadt.

Es hat mir sehr geholfen zu verstehen was warum geplant ist.

Kleine Anregung: Es wäre hilfreich wenn Sie am Ende aufzeigen könnten wie man Feedback geben kann.

Zum Thema:

Ein Ausbau bzgl. für Fahrräder begrüße ich insbesondere da ich mit meinen Kindern den Weg des

öfteren nutze in die Stadt auch wenn ich nicht an der Lütlicher Straße wohne und eigene Parkplätze besitze.

Da der Ausbau aber allen zu Gute kommt wäre es doch auch möglich alle an den Lasten zu beteiligen.

Sprich warum bieten Sie nicht freie Parkhäuser für Anwohner an z.B.: am Hangeweier mit Ladeinfrastruktur

und Fahrradabstellläten bei denen Fahrräder nicht zerstört werden.

Man könnte dies auch auf den ÖPNV ausdehnen.

Es lohnt sich ggf. darüber nachzudenken und die Bewohner der ganzen Stadt Aachen zu fragen um Sie bereit

wären eine jährliche Umlage zu tragen um dies zu finanzieren. Die

Probleme werden sie auch an anderer

Stelle beantworten müssen und wenn es alle tragen ist es ggf. nicht so schlimm als wenn enige wenige

dies tragen müssen und es kommt allen zu Gute.

Vielleicht auch eine Idee!

21.01.2021

Hallo,

Ihre Info Veranstaltung hat mir gut gefallen.

Hier 3 Anmerkungen.

Als sehr geübter sicherer Radfahrer nutze ich täglich den Schutzstreifen Stedteinwärts. Ich habe in dem 1 Abschnitt Höhe Sparkasse ANGST. Jeden morgen bin ich froh wenn ich unbeschadet die Schanz erreiche. (Stadt auswärts ist es nicht ganz so schlimm.)

Zu den Bäumen könnte man, um Einsicht bei den Anliegern zu erzielen eine kleine Infoveranstaltung vor ORT machen. Ich gucke mir täglich die Bäume gemeinsam mit meinem Hund an, erkenne die Schäden als Laie aber nicht so wie dargestellt.

Die Veranstaltung hat die in Eigeninitiative bzw in Initiative des ULI erstellten Unterschrifteinaktion schlichtweg ignoriert. Das ist für Ihre Seite absolut ungünstig zumal doch die Kommunikation mit dem Bürger auch schon zu Philipps Zeiten von der hoch bewertet wird. Das vorhanden Sein der Unterschriftenaktion hätte zumindest informativ erwähnt werden sollen. Ich glaube in diesem Punkt haben Sie sich ins eigene Bein geschossen.

21.01.2021

Sehr geehrter Herr Müller,

den von Ihnen gegen eine einseitige Radwegführung in Zweirichtungsverkehr, vorgebrachten Argumenten, möchte ich widersprechen. Hierzu sind die Kurzerläuterungen zur Querschnittgestaltung nochmals angehängt. Die von Ihnen als verkehrstechnisch unsichere Lösung dargestellte Anbindung des einseitigen Radwegs in Zweirichtungsverkehr an des vorhandenen Netz ist durch die mögliche Führung des Radverkehr im Bereich der signalisierten Knotenpunkte Limburger Straße und Amsterdamer Ring, meiner Meinung nach die verkehrstechnisch sicherste aller Verkehrsführungen, da der Radfahrer in einer eignen Phase geführt werden kann.

Weiterhin habe ich dargestellt, dass eine mögliche wasserdurchlässige Decke des Radweges die Oberflächenversiegelung auf ein Minimum reduziert. Entsprechend Ergebnisse von der ISAC für den Ausbau von Radwegen dürften Ihnen Bekannt sein.

Ergänzung zur Darstellung in der Zeichnung ist auf der Südseite auch ein Längsparkstreifen möglich ein Verlust an Stellplätzen wäre so meiner Meinung nach vertretbar.

Anschließend nochmals die Kurzerläuterungen.

- Unabhängige leistungsfähige Radwegführung der Hauptströme Stadt ein- und auswärts auf einer Fahrradstraße.
- Direkte Erschließung des Gymnasiums für beide Richtungen ohne queren der Fahrbahn möglich.
- Sichere Führung und einschleifen des Radverkehrs von den Radfahrstreifen auf der unteren Lütticher Straße auf die Fahrradstraße am signalgeregelten Knotenpunkten Limburger Straße.
- Ebenfalls sicher signalgeregelten Führung des Radfahrers im Bereich Kreuzung Amsterdamer Ring.
- Nur eine querende Straße (Klemensstraße) für beide Fahrrichtungen mit beidseitigen guten Sichtbeziehungen.
- Keine Konfliktpunkte an den Einmündungen durch Nutzung des Radweges in die falsche Richtung
- Keine Störung des Radverkehrs durch Parksuchverkehr, nur die Garagenzufahrten auf der Südseite führen zu geringfügigen Konfliktsituationen.
- Seltene Störung der Radfahrer durch querende Fußgänger.
- Führung der Fußgänger auf einem boulevardartigen Gehweg zwischen den Baumreihen.
- Keine Veränderung des örtlichen Kleinklimas durch Erhalt des Baumbestandes, ggfs. Teilerneuerung des Baumbestandes.
- Weiterentwicklung der Straßenbegleitbegrünung durch zusätzliche Baumpflanzungen an der Nordseite.
- Geordnete Anschlüsse für Radverkehr an den untergeordneten Einmündungen Sanatoriumstraße, Moriller Weg und Hasselholzer Weg.
- Ökologischer Ausbau der Fahrradstraße und des Gehweges durch wasserdurchlässigen polymergebundenen Asphalt (ISAC) RWTH Aachen. Naturnahe unauffällige Färbung ausschließlich durch Wahl des Mineralzuschlagstoffes möglich.

Weiterhin möchte ich darauf hinweisen, dass die Lösung des einseitigen Radweges in Zweirichtungsverkehr die Möglichkeit beinhaltet, bei Neuordnung der Verkehrsflächen, diesen Querschnitt bis zum Brüsseler Ring weiterzuführen. Hiermit betone ich nochmals ausdrücklich, dass unsererseits (Ing. Büro [REDACTED]) keine kommerziellen Interessen bestehen und wir nur um die Gute Sache streiten.

Zu einem persönlichen Fachgespräch stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

21.01.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die gute Möglichkeit, die Information auch online später noch anzusehen.

Ich wohne im Preusweg und fahre/gehe die Lütticher Straße täglich Mo-Fr in die Stadt. Entweder mit dem Fahrrad, mit dem Auto oder auch mit dem Bus, außerdem auch manchmal zu Fuß. Daher kenne ich die Lütticher Straße aus allen Nutzerperspektiven.

Die Situation für Fahrradfahrer im Bauabschnitt eins ist suboptimal, denn als Radfahrer ist man ständig gefährdet durch ein- und ausparkende Autos.

Mit dieser Erfahrung sollte man den 2. Bauabschnitt so gestalten, dass Fahrradfahrer sicher fahren können. Wir brauchen keine Autobahn für Fahrräder, aber es wäre gut, auf jeder Seite eine Fahrradspur zu haben, die sich zwischen parkendem Verkehr und Fußweg befindet. Damit ist der Sicherheit der Radfahrer (Kinder und Erwachsene) genüge getan. Autos, die in Hauseinfahrten fahren, und dabei den Fußweg überqueren, können problemlos dabei auch noch einen Radweg überqueren und sowohl auf Fußgänger als auch auf Radfahrer achten.

Zwei Dinge sind bzgl. des Radwegs zu beachten:

- es sollte vermieden werden, dass die Wurzeln der Bäume den Radweg aufbrechen (s. Hohenstaufenallee stadteinwärts)
- vor dem Couvengymnasium stehen häufig viele Gruppen von Schüler*innen, daher empfinde ich es als unpassend, dort einen Beidrichtungsradweg zu bauen.

Die Reduktion der Parkplätze sollte nicht übertrieben werden. Heutzutage haben wir immer noch viele Anwohner, die ein Auto fahren, außerdem wird an der Ecke Hohenstaufenallee/Lütticher Straße ein neues Wohnhaus gebaut, das zwar eine Tiefgarage hat, aber sicherlich mehr auf der Straße parkende Autos mit sich bringen wird. Auf jeden Fall sollten Parkmöglichkeiten auf beiden Seiten der Straße bestehen.

Denken Sie an das Franziskuskrankenhaus und die Arztpraxen, und auch an die Bäckerei Mannebach und die Zahnarztpraxis schräg gegenüber. Gerade bei der Bäckerei halten viele Leute (mit dem Auto) kurz an, um einzukaufen. Wenn diese Leute keinen Parkplatz finden und weiterfahren, bricht der Bäckerei ein großer Anteil des Umsatzes weg. Eine solche Bäckerei (traditionelles Familienunternehmen, das keiner Kette zugehört) sollte auf jeden Fall erhalten werden.

Und denken Sie bitte bei all Ihren Planungen und bei der Umsetzung an die Sicherheit der Radfahrer!

Herzliche Grüße

21.01.2021

Hallo Herr Müller,

ich habe heute morgen den Artikel in den Nachrichten gelesen zum Umbau der Lütticherstraße. Zu dem dem Thema möchte ich mich nicht äußern, habe zwar eine Meinung dazu, aber eine Aussage von ihnen hat mich stutzig gemacht.

„eine Anwohnerparkzone für den genannten Bereich sei schon in Planung „

Wie sie meiner Adresse entnehmen, wohne ich in der Körnerstraße, einem von fremden Fahrzeugen überlastetem Gebiet. Seit Jahren warten wir auf eine Anwohnerparkzone, mein Antrag ist bestimmt fast 7 Jahre alt.

Jetzt soll eine Anwohnerparkzone im Bereich Schillerstraße usw. eingerichtet werden. Somit wären wir in der Körnerstraße, wenn in der Lütticherstraße auch noch eine Zone errichtet, in einer Sandwichposition, wo sich der gesamte Parkbereich abspielen wird.

Dies kann doch wohl nicht sein, hier muss doch wohl großräumiger gedacht und geplant werden.

Die Ergebnisse der Untersuchung für den Bereich Schillerstraße treffen auch so genau für unseren Bereich zu und dies ist zum Teil unerträglich.

Da sie für diesen Bereich fachlich zuständig möchte ich sie bitten, ihre Position zu überdenken und zumindest, wenn schon Anwohner-parken in der Lütticher, dann auch den Bereich Körnerstraße miteinzubeziehen.

Gruß

22.01.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich hatte die Präsentation über Youtube von Anfang bis Ende verfolgt und auch Fragen und Kommentare im Chat-Raum gestellt.

Wie ich nun dem Bericht über die Veranstaltung in der Aachener Zeitung vom 21.01. ersehe, wird wiederholt und gezielt (wie beim einleitenden Vortrag von Frau Strehle, dort bezeichnet als "Vorzugsvariante") die Variante 2 (Protected Bike Lane) veröffentlicht. Diese werde dem Rat als Beschlussvariante vorgelegt. (Da frage ich, wieso die breit angelegte Bürgerdiskussion dann noch stattfindet). Die Sterilität dieser Lösung, die tatsächlich entsteht, ist diesen Abbildungen gut zu entnehmen. Dabei ist die bisher beschlossene Planung (siehe Plan "Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen, FB 61/300, Lütticher Straße -2.BA, Querschnitt 1 a"), mittlere Abbildung, vernachlässigt. Dort sind nämlich, stadtauswärts gesehen, auch Bäume auf der rechten Seite vorgesehen. Dies entspricht der ursprünglich zu Grunde gelegten beabsichtigten Wohnraumverbesserung, wird dabei offensichtlich wegen des PBL-Beschusses vom Tisch gefegt. Ich bedauere dies außerordentlich und bitte, nach Möglichkeit dennoch die Baume, wie ursprünglich vorgesehen und bei damaligen Bürgerdiskussionen als sehr positiv bewertet, auch auf der rechten Fahrbandseite beizubehalten und vorzusehen. Danke für die Aufmerksamkeit. (Ich bin Bewohner und Eigentümer an der Lütticher Straße)

Freundlichen Gruß

P.S.: Grün sein und PBL in der vorgeschlagenen Art widerspricht sich vehement

23.01.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

Beiliegend einige „Gedanken“ zur Umgestaltung der Lütticher Str. Vielleicht sind ja einige neue Ideen mit den entsprechenden Argumenten dabei.

Mit besten Grüßen

Anhang

Schreiben vom 22.01.2021 bzw. 23.01.2021
Querschnittsvorschlag

30.01.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

Im Nachgang zu meiner 1. Mail vom 23.1. 2021 um 10:53 schicke ich zur Verdeutlichung meiner Vorstellungen beiliegende Skizze mit Fotomontage.

Erläuterungen:

Der erste Baum rechts auf der Limburger Str. soll stehen bleiben. Die Litfaßsäule kann entfallen oder versetzt werden.

Längeres gerades Straßenstück für wartende KFZ vor Ampel.

Verkehrsberuhigung Limburger Str.

Nachdem ich nun einige Zeit in der Materie bin, würde mich interessieren, ob Geh - und Radwege an den 5 Straßeneinmündungen (Limburger, Klemens, Sanatorium, Moreller, Hasselholzer) erhöht werden gegenüber Straßenniveau.

Werden die Antworten/ Kommentare hierauf veröffentlicht, oder wie kann ich das erfahren?

Mit freundlichen Grüßen

Anhang

Entwurfsskizze der Einmündung Limburger Straße



Im Folgenden einige Gedanken in Stichworten:

1. Führung des Radweges links (Couvenseite)

Radweg ab Limburger Str. als Zweirichtungsweg auf der linken Seite, evtl. unter Verzicht auf eine Baumreihe.

Schutzstreifen stadtauswärts von rechter Seite diagonal über Einmündung Limburger nach links führen. Ampelschaltung ähnlich wie bei Kreuzung Hohenstauffen/Limburger, um KFZ und Fußgänger/Radfahrer komplett zu trennen.

Einmündung Limburger in Lütticher etwas stadtauswärts verlegen und rechtwinklig einmünden lassen.

Vorteil: beanspruchte Kreuzungsfläche verkleinert, kürzere Wege für Fußgänger und Radfahrer. Weniger „rasanter“ Abbiegeverkehr in die/aus der Limburger. Geringere Attraktivität der Limburger für Durchgangsverkehr.

Radfahrer kreuzen nur die wenig befahrene Klemensstr. Statt 3 andere auf der rechten Seite (Sanatorium, Moreller, Hasselholzer)

Strom der Schüler per Rad und per Bus entflochten (Bus-Haltestelle Sanatoriumsstr.)

Rückführung nach rechts wieder diagonal über Kreuzung Lütticher-Hohenstauffen-Amsterdamer (ähnlich wie oben, oder später sogar über Einmündung Brüsseler Ring.

2. Bäume und Parken rechts

Doppelte Baumreihe links ist zwar sehr attraktiv. Aber auch gute Möglichkeit rechts z.B. bei Querparken. Baumbeete dann so lang wie Parkplätze (größere Vegetationsfläche)

Gesamte Fahrbahn dann allerdings nach links verlegt. Das ist vielleicht auch im Sinne der Anwohner rechts. Keine Blockade des erhöhten Fußwegs durch aus/einbiegende KFZ der 3 Seitenstraßen.

Komplette Neupflanzung mit optimal vorbereitetem Boden bietet Vorteile. Man vergleiche: Bäume in BA1 gut, Bäume in Zufahrt REWE/Bunker schlecht gepflegt, aber geht noch.

(Bäume an Breslauer Str. vor 40 Jahren in Bauschutt gepflanzt marginal)

In meiner Heimatstadt Münster wird oder wurde der Baumbestand der „Promenade“ abschnittsweise komplett ausgetauscht mit vollem Erfolg.

3. Bäume und Parken links

Siehe Skizze. Möglichkeit für durchgehenden Grünstreifen mit Bäumen und Parkstreifen von je 2m Breite.

4. Protected Bikeline PBL

Zweirichtungs-Radweg $2 \times 2,30\text{m} = 4,60\text{m}$ nicht nötig, weil zu verschiedenen Zeiten versch. frequentiert (morgens hin – nachm. zurück) Fußgänger/Radfahrer teilen sich insg. $5,40\text{m}$

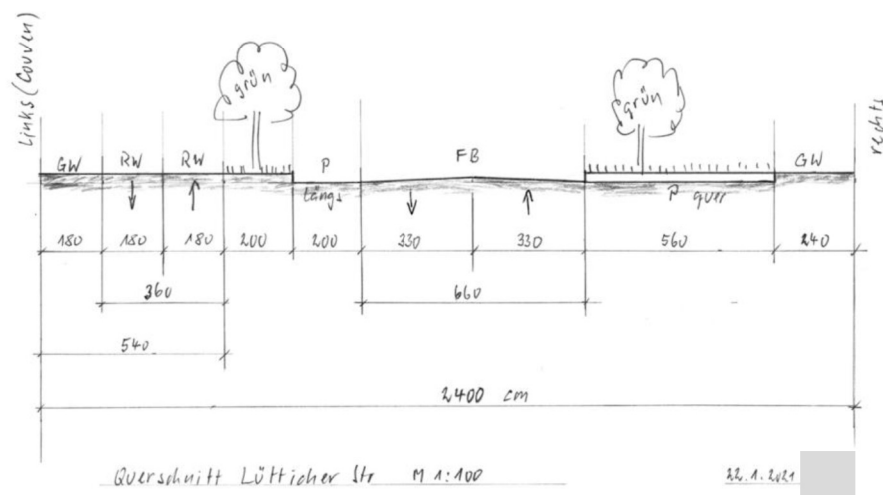
befestigte Breite (das finde ich reichlich) - ggf. optisch getrennt. Auf keinen Fall durch irgendwelche Aufkantungen.

Zu PBL allgemein:

Das „ideologische“ Beharren einer Lobby auf sog. „Schutzstreifen“ ist ja wohl passé. Ich fühle mich allerdings unwohl auf einem Radweg mit rechts einem hohen Bordstein und links hohe aufgeklebte Schwellen. Kein Ausweichen bei Gefahr möglich und Gefahr durch Hängenbleiben mit Pedalen bei unsicherer/pendelnder Fahrweise. Deshalb: Keinerlei Abgrenzung der Radwege durch Aufkantungen, auch nicht 3 cm. Radweg direkt an Grundstücksgrenze oder Hauswand geht garnicht.

Sicherheitsabstände zu parkenden KFZ nicht mehr erforderlich zu Gunsten Verkehrsfläche.

5. Anlage Orientierungsskizze



Weitere Variante zum Umbau Lütticher Str. Im Nachgang zu meinem 1. Vorschlag

Aufgabe:

1. Konventionelle Lage der Radwege rechts und links der Straße.

2. Vermeidung ungenutzter Flächen, wie z.B. zwischen den beiden Baumreihen, nicht nötige Sicherheitsräume (m.E. nicht nötig, wenn keine Gefahr durch „dooring“ oder Ausfahrt aus Parktasche ohne Kreuzung des Radwegs).

Verfügbare Gesamtbreite	2400 cm
ab Fahrbahn	- 600 cm
ab Parktasche (altern. 430+70= 500 siehe Var. 2 des Fachbereichs)	- 540 cm
ab Parkstreifen	-200 cm
ab Grünstreifen	-200 cm
	<hr/>
verbleiben für Geh- und Radwege	800 cm
ab 2x Gehweg à 200 cm	- 400 cm
ab 2x Radweg à 200 cm	- 400 cm
	<hr/>
	0000

Für obige Maße habe ich mich an Zahlen des Fachbereiches orientiert. Man könnte aber auch z.B. den Grünstreifen um 40 cm verbreitern zu Lasten der Parktaschen. Auch der Gehweg könnte z.B. um 10 oder 20 cm zugunsten des Radweges verschmälert werden, zumal beide niveaugleich sein sollten.

Vorteile:

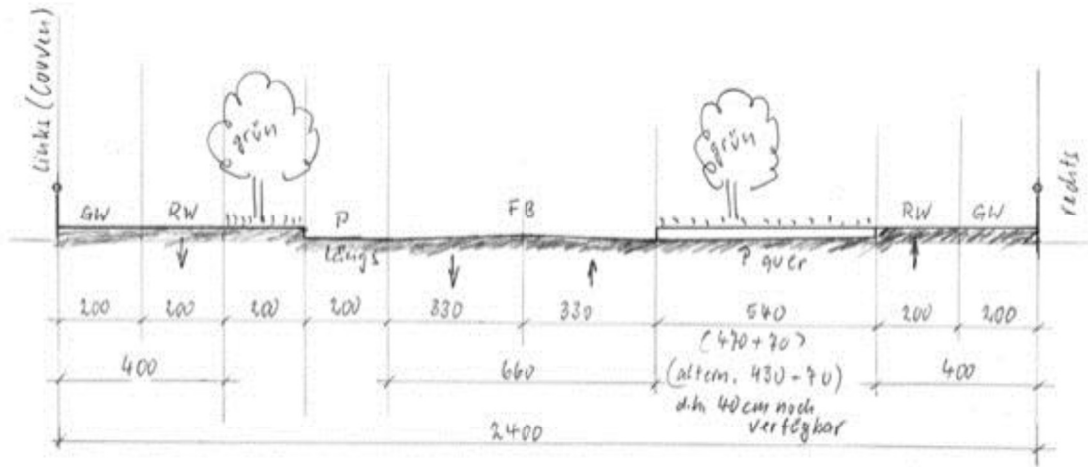
Bäume auf rechter Seite noch weiter weg von Süd-West Häuserfront, d.h. weniger Schatten bei Nachmittagssonne. (im Vergleich zu meinem 1. Vorschlag)

Freifläche vor Mannebach möglich, ähnlich wie bei Flammengrill (für beide Vorschläge ohne und mit Radweg)

Noch einmal: Grünstreifen links und Querparken rechts ermöglicht Wegfall von Sicherheitsräumen. Also bessere Ausnutzung der Gesamtbreite.

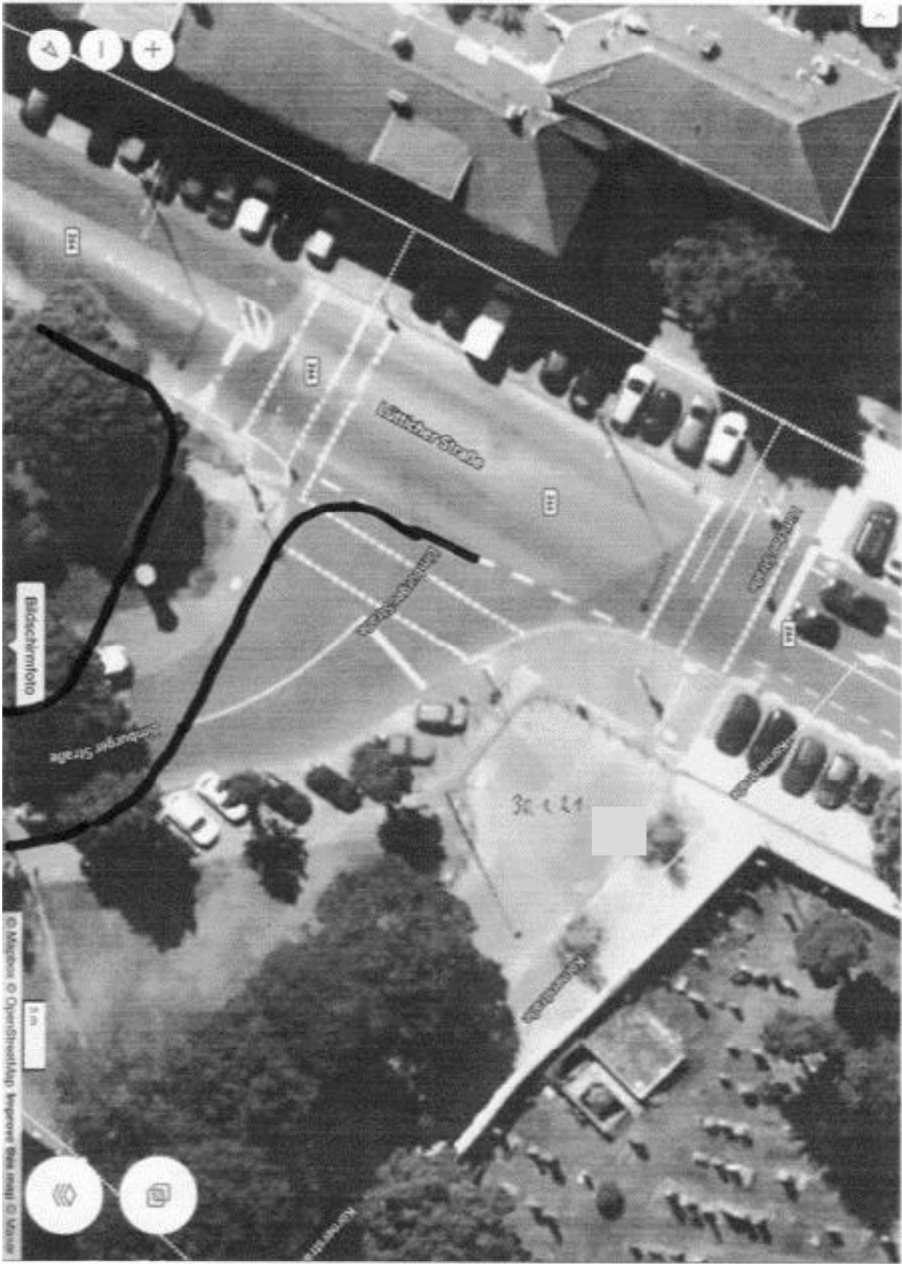
Optisch ausgewogenes Profil des Straßenquerschnitts. (auch für beide Vorschläge)

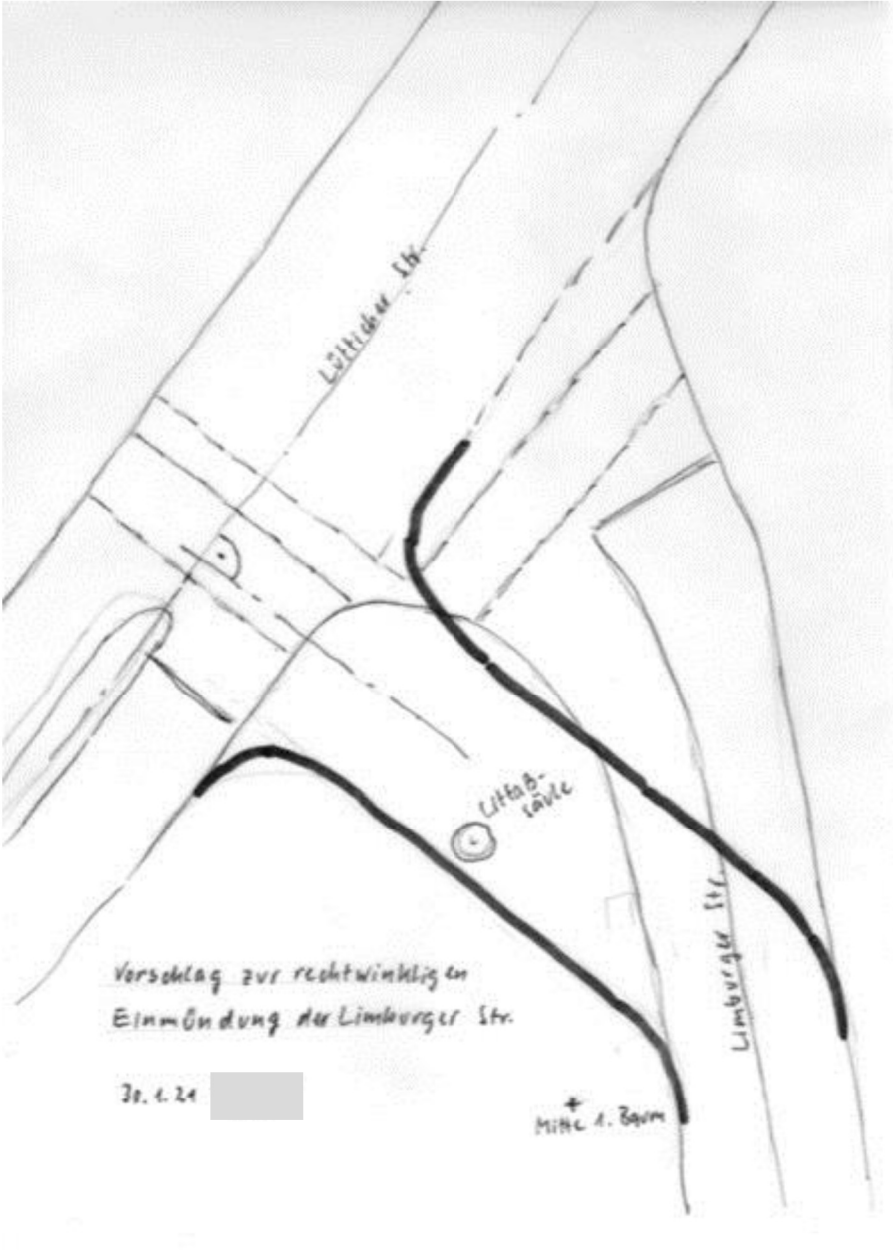
Frage: „bauliche Trennung“ im Radentscheid. Ist das eine Mauer, Bordstein/Aufkantung, Rüttelpflaster-Streifen oder Markierungsstreifen?



Querschnitt Lütticher Str x-te Variante M 1:100

23.1.2021





24.01.2021

Sehr geehrter Herr Müller,

ich schreibe Ihnen als Eigentümerin des Mehrfamilienhauses Lütticher Str. [REDACTED]. Noch dieses Jahr werden mein Mann und ich umziehen und dann auch formal Anwohner der Lütticher Straße sein.

Ich nehme Bezug auf die Online-Informationsveranstaltung am 19.01.2021, an der wir aufmerksam bis zu deren Beendigung gegen 21.30 Uhr dabei waren.

Zu der von der Stadt favorisierten Variante 2 im Bauabschnitt 2 der Lütticher Straße möchte ich anmerken, dass es auf beiden Straßenseiten des 2. Bauabschnittes zahlreiche Einfahrten gibt, die streckenweise ohne Abstand nebeneinander liegen.

Bei einer Recherche über bereits in die Praxis umgesetzten PBL-Projekte in verschiedenen deutschen Städten, konnte ich entnehmen, dass bei der Entscheidung, eine PBL in einem Wohngebiet anzulegen – wie vorliegend in der Lütticher Straße – vorhandene Grundstückzufahrten längs der PBL ein wichtiges Ausschlusskriterium darstellten.

Hierzu möchte ich Ihnen deshalb folgende Fragen stellen:

Hat die Stadt geprüft, wie viele Ein- und Ausfahrten, und in welchen Abständen diese entlang der geplanten PBL liegen und wie viele Stellplätze sich dahinter verbergen?

Gibt es eine aktuelle Erhebung darüber, wie viele Ein- und Ausfahrten täglich längs des geplanten Bauabschnittes hinsichtlich privater Grundstücke stattfinden?

Welche Maßnahmen sind längs der geplanten PBL für den kreuzenden Ein- und Ausfahrtverkehr von und zu privaten Grundstücken vorgesehen?

zur Planung in Richtung stadteinwärts:

Wie soll die Querung von einem Stellplatz am Haus (vor oder dahinter) über Bürgersteig, Grünstreifen, PBL und zwischen parkenden Autos vorbei auf die Lütticher Straße praktisch und verkehrssicher umgesetzt werden, ohne den Bürgersteig, den Grünstreifen oder die PBL vorübergehend zu blockieren, weil der fließende Verkehr ein Einbiegen auf die Straße nicht zulässt?

Fragen zum BRANDSCHUTZ

Anlässlich meines privaten Bauvorhabens, Lütticher Straße [REDACTED], war der Brandschutz und die Anlage eines zweiten Rettungsweges von außerordentlicher Wichtigkeit. Dies beruht auf dem Umstand, dass die Feuerwehr längs des zweiten Querschnitts des 2. Bauabschnittes stadteinwärts die Rettung von der Straße nicht bewerkstelligen kann, weil der Abstand zu den Häusern wegen Grünstreifen, Bäumen, Parkplätzen zu groß ist. Die ungehinderte Zufahrt zur Hinterseite des Hauses über die Einfahrt muss laut Feuerwehr gesichert sein.

Gibt es anlässlich der geplanten grundlegenden Erneuerungen Überlegungen zur Verbesserung des Brandschutzes für die anliegenden Wohnhäuser?

Ist die Zugänglichkeit und Handhabbarkeit für die Feuerwehr im Falle der Anlage einer PBL gewährleistet?

Abschließend möchte ich anmerken:

Da die Lütticher Straße - auch nach Ihren eigenen Aussagen - in gesamter Länge nicht mit einer beidseitigen PBL einheitlich ausgestattet werden kann, darüber hinaus ein Gesamtkonzept unter Einbeziehung des Teilstücks

zwischen Amsterdamer und Brüsseler Ring bisher fehlt, widerspricht dies dem Ziel des Radentscheids, ein durchgängiges Radnetzwerk entsprechend einem Gesamtkonzept zu schaffen.

Bei Umsetzung der favorisierten Planungen (Variante 2) für den 2. Bauabschnitt der Lütticher Straße, würde im Ergebnis eine Aneinanderreihung unterschiedlich gestalteter Teilstücke von Radwegen entstehen.

Dieser Umstand birgt meines Erachtens das Risiko, dass Fördergelder für den zweiten Bauabschnitt nicht bewilligt, die Verhältnismäßigkeit des Verwaltungshandelns in Frage gestellt werden könnte.

Die täglich mit hoher Frequenz (mein Eindruck) genutzten zahlreichen Ein- und Ausfahrten – meines Wissens 31 stadtauswärts, 22 stadteinwärts auf einer Strecke von 700 Metern – widersprechen dem Gedanken einer PBL, die bequem und sicher und ohne Zeitverlust durch Radfahrer genutzt werden kann und soll.

Alternativ möchte ich anregen, darüber nachzudenken, im 2. Bauabschnitt der Lütticher Straße auf die PBL zu verzichten und die im ersten Bauabschnitt schon vorhandenen Radwege / Schutzstreifen weiterzuführen.

Der parallele Teilabschnitt zwischen Amsterdamer Ring und Limburger Straße auf der Hohenstaufen Allee verfügt - anders als die Lütticher Straße – über ideale Voraussetzungen für die Anlegung einer PBL.

Stadteinwärts befinden sich in diesem Teilabschnitt der Hohenstaufen Allee Kleingartenanlagen und keinerlei Einfahrten. Stadtauswärts liegen auf dem gesamten Teilstück das weitläufige hintere Gelände des Couven-Gymnasiums sowie wenige Mehrfamilienhäuser mit einzelnen Garagen.

Radfahrer können z.B. zur Erreichung der Schanz von hier aus über Limburger- aber auch Körnerstraße auf die Lütticher Straße gelangen.

Die als Sackgasse zur Lütticher Straße hin ausgestaltete Körnerstraße, würde sich hervorragend auch als ausgewiesene Fahrradstraße eignen.

In Erwartung Ihrer Nachrichten verbleibe ich

Mit freundlichem Gruß



25.01.2021

Sehr geehrter Herr Rohbock, sehr geehrte Frau Keulen

Ich bitte Sie als VertreterIN der Stadt, dass Sie in Ihren Planungen sich bitte nicht in einer vernünftigen Radwegeplanung aufhalten lassen. BürgerInnen-Beteiligung ist wichtig, ja, aber es muss auch an die gedacht werden, die gerade nicht lautstark sich melden. Seit den 90er Jahren warte ich auf eine Wende in der Umwelt-, Klima- und Radfahrpolitik. Die Argumente der Bürgerinitiative, die mit ihren Flyern in der größeren Umgebung der Lütticherstraße Haushalte informieren, zeigen, dass nur einseitig berichtet wird und meines Erachtens eigene Interessen im Vordergrund stehen. Auch der Schule, dem Couven-Gymnasium und seinen Schülerinnen und Schülern, käme eine vernünftige Radwegeplanung entgegen, da doch oft sehr gefährliche Situationen für Schülerinnen und Schüler entstehen durch den bisher noch massiven Vorrang durch Autos.

Ich habe mir die Pläne der Stadt angesehen, habe mich über die verschiedenen Varianten erkundigt und sie machen auf lange Sicht auf jeden Fall Sinn für eine lebenswertere Stadt, in der Autos nicht das dominierende Bild darstellen, sondern nur eine Möglichkeit der Mobilität darstellen.

Noch eine Anregung:

Wenn Fußwege wieder mehr Fußwege sein könnten anstelle von Autoabstellplätzen (die Autos sind mittlerweile so groß, dass sie mehr und mehr auf die Fußwege reichen, weil AutobesitzerInnen Angst haben, dass ihr Auto beschädigt werden könnte, wenn sie zu sehr auf der Straße stehen), so wäre vielen zu Fuß gehenden Menschen geholfen (Familien mit Kinderwagen und kleineren Kindern, die aber schon mobil mit dem Laufrad unterwegs sind). Ein momentanes Negativbeispiel ist der Fußweg „Pottenmühlenweg“.

Mit freundlichen Grüßen,

25.01.2021

Liebe Leserinnen und Leser.

Heute spinnen wir mal ein bisschen. Das ist nicht verwerflich, das machen sie bei der Verwaltung ja auch mehr als einmal in der Woche. Also:

ESSO-Tankstelle an der Lütticher Straße steht auf dem Gelände des Krankenhauses. Ende 2022 ist nach derzeitigem Stand der Dinge hier Schluss. Der Standort wäre ideal, um die Parkplatzprobleme des Krankenhauses zu lösen und den von der Protected Bike Lane betroffenen Autofahrern der Lütticher Straße in erreichbarer Entfernung von ihren Wohnungen eine Quartiersgarage anzubieten.

Lesen Sie auf : „Zwei Fliegen mit einer Klappe: Parkhaus statt Tankstelle?“

Mit freundlichen Grüßen,

25.01.2021

Lieber Harald,

zum zweiten Mal in einer Woche wurden die betroffenen Anwohner mit der Aussicht auf eine „Quartiersgarage“ über den Verlust ihrer Straßenrand-Parkplätze hinweggetröstet.

Trotz hartnäckiger Klickerei ist es mir allerdings bisher nicht gelungen, im Haushalt der Stadt für das laufende Jahr eine entsprechenden Kostenstelleausfindig zu machen.

Kannst Du mir kurzfristig helfen und mir verraten, wie viel Hunderttausend? Millionen? Euro im laufenden Jahr für den Bau solcher Garagen vorgesehen sind.

Bei jeweils rund 80 wegfallenden Parkplätzen an Lütticher- und Lintertstraße dürften die ja auch nicht allzu klein sein.

Ich freue mich, im Laufe des Montags von Dir zu hören.

Mit freundlichen Grüßen,

26.01.2021

Sehr geehrter Herr Dr. Langweg,

vielen Dank für Ihre Antwort.

Ich konnte jetzt auch die Anlagen öffnen.

Leider ist nur eine Übersichtskarte dabei, d.h. die betroffene Fläche ist markiert.

Nach fast 40 Jahren als Anlieger der Lütticher Straße für mich nicht interessant.

Wo kann man bitte digital den „richtigen“ Plan einsehen, also den mit Markierung PBL, der zu fällenden und der neu zu pflanzenden Bäume, Einfahrten zu den Grundstücken, noch möglichen Parkplätzen, Grünstreifen, Bushaltestellen etc.?

Eine Kopie des Originalplans zum Anfassen, wie die Anlieger sie von den früheren Planungen auch hatten, wäre auch von Vorteil. Sie könnten sich, Corona beachtend, austauschen.

Mit freundlichen Grüßen

27.01.2021

Guten Morgen Herr Dr. Langweg,

da geht meine Erinnerung ins Jahr 2009 zurück. Da gab es schon im Frühjahr die Pläne von Heinz, Pflüger? oder so, später dann von Kempen & Krause.

Wenn es richtig ist, dass es keine „richtigen“ Pläne gibt, bedeutet das, dass die Politiker über 700 Meter Straße entscheiden, von der es von zwei Stellen Querschnitte gibt??

Und abstrakte Folien und für Nichtanwohner nicht sehr aussagekräftige Fotos?

Einen schönen Tag

29.01.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,
im Namen des VCD Aachen-Düren sende ich Ihnen als Anlage eine Anregung zur Bürgerbeteiligung und Planung für die Lütticher Straße zwischen Limburger Straße und Amsterdamer Ring.

Mit freundlichen Grüßen,

Anhang

Stellungnahme des VCD Aachen-Düren



VCD Aachen-Düren e.V.
An der Schanz 1 • 52064 Aachen

Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und
Verkehrsinfrastruktur
Abteilung Verkehrsplanung und Mobilitätsmanagement

Per E-Mail an
verkehrsmanagement@mail.aachen.de

Aachen, 28.01.2021

Anregung zur Veranstaltung Bürgerbeteiligung Lütticher Straße am 19. Januar 2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

herzlichen Dank für die gelungene Video-Veranstaltung am 19. Januar 2021. Wir waren beeindruckt, wie gut vorbereitet, offen und engagiert Sie die Veranstaltung gestaltet haben.

Allerdings haben wir grundsätzliche Bedenken, eine solche Veranstaltung auf die Diskussion von Straßenquerschnitten zu reduzieren. Sie schaffen sich damit in gewissem Sinn Ihre Gegner selbst:

- Die Autofahrer: „Uns sollen Parkplätze genommen werden.“
- Die Baumschützer: „Uns sollen Bäume genommen werden.“
- Die Radler: „Der Radentscheid soll verwässert werden.“

Unser Vorschlag wäre, diese Diskussion auf einer anderen Ebene weiter zu führen und die Bürger dort um Mitarbeit zu bitten:

Ein neues umweltfreundliches Gestaltungs- und Mobilitätskonzept für den Bereich Lütticher Straße.

Dazu gehören z.B. die folgenden Punkte:

- Neuaufteilung des Straßenraumes (selbstverständlich!
- Umgestaltung des Straßenraumes als Teil eines stadtweiten Radwegenetzes
- Wie könnte ein verbessertes Busangebot der ASEAG aussehen?
- Welche alternativen Parkmöglichkeiten gibt es oder könnten geschaffen werden (Quartiersgarage, P&R-Platz, ...)?



VCD Aachen-Düren
An der Schanz 1 | 52064 Aachen
Fon 0241/88914-37
vcd.aachen@vcd-aachen.de | www.vcd-aachen.de



- Ladestationen für E-Autos (bei der Parkraumgestaltung)
- Welche Vorteile brächte ein Anwohnerparken?
- Wo und in welchem Umfang sollten Cambio- und Velocity-Stationen eingerichtet werden?
- Gibt es Ideen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität (Bessere Nahversorgung, fußläufig erreichbare Läden, Außengastronomie, ...)?
- Ließe sich ein Wochenmarkt auf einem „Marktplatz“ entwickeln?
- Usw.

Zu diesen Fragestellungen sollte es Vorschläge der Verwaltung geben, und die Ideen der Anlieger und Nutzer der Lütticher Straße sollten zur weiteren Diskussion gesammelt werden.

Mit dieser Vorgehensweise ließe sich erreichen, dass nicht die Vorstellung im Zentrum steht: „Mir wird etwas genommen!“, sondern eher: „Ich muss auf etwas verzichten, aber dafür erhalte ich auch etwas anderes, das ich mitgestalten kann.“

Vielleicht setzt diese Vorgehensweise ja ein erweitertes Mandat der politischen Gremien voraus. Darauf hinzuwirken wäre sicher sinnvoll, da sich bei der weiteren Umsetzung des neuen Mobilitätskonzeptes in Aachen immer wieder ähnliche Problemstellungen ergeben werden.

Geme sind wir bereit, dieses Konzept im Detail näher zu erläutern und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

gez. [Redacted]
gez. [Redacted]



VCD Aachen-Düren
An der Schanz 1 | 52064 Aachen
Fon 0241/88914-37
vcd-aachen@vcd-aachen.de | www.vcd-aachen.de

29.01.2021

Guten Tag,

als Anrainer der Lütticher Str. habe ich mit Interesse die Zeitungsartikel und Ihre Bürgerinformationsveranstaltung am 19.01.2021 verfolgt. Ich bin bislang an örtlicher Politik nicht übermäßig interessiert, aber irgendwann muss man damit beginnen. Ich hoffe, dass ich mit meinen Anregungen oder Hinweisen nicht zu spät komme.

Ich kenne die Verkehrsproblematik an der Schlüsselstelle – Franziskuskrankenhaus und Couven Gymnasium – aus eigener Anschauung.

Als aktiver Verkehrsteilnehmer nutze ich als Vielfahrer das Auto, aber im innerstädtischen Verkehr ausschließlich meine Vespa oder das Fahrrad. Für sportliche Aktivitäten gerne das Fahrrad. Ich kenne also den Verkehr aus verschiedenen Perspektiven und würde manchen Verkehrsteilnehmer mehr zur Gelassenheit raten. Sozusagen, bin ich in allen Lagern zuhause.

Aus meiner Sicht bieten die Schutzstreifen auf der Straße keinen hinreichenden Schutz, sondern kann immer nur 2. Wahl sein. Parkvorgänge, Überfahren des Schutzstreifens sind einfach Gefahrenpunkte. Des Weiteren bitte ich zu Bedenken, dass in dem Bauabschnitt zwei Bus-Haltestellen auf der Straße sind, die die Schutzstreifen unterbrechen.

Der vorhandene getrennte Fahrradweg stadteinwärts hat in diesem Bereich einfach den Vorteil, dass hier Verkehrsteilnehmer unter sich sind.

Der Zeitverlust für das Anfahren stadtauswärts am Beginn des Bauabschnittes halte ich für vernachlässigbar. Das ist eine Frage der Ampelsteuerung. Trainingsaktionen für Tour-de-France Teilnahmen müssen nicht im Alltag stattfinden. Auch im motorisierten Verkehr sind Ampelunterbrechungen kein Problem.

Hinsichtlich der vielen Ein- und Ausfahrten könnte überlegt werden, den gemeinsamen Fahrradweg zur Straße zu legen und Parkraum auf dem bisherigen Fahrradweg zu verlagern. Jetzt stehen für diese Lösung die Bäume im „Weg“.

Bitte verstehen Sie mich nicht falsch, aber soweit ich es verstanden habe, sind die Bäume in der Masse am Ende des „normalen“ Lebensalters. Macht es daher nicht mehr Sinn, die Allee komplett neu zu gestalten und durch entsprechende Neubepflanzungen ein komplettes „Landschaftsbild“ zu schaffen. Durch Neu- und Ersatzbepflanzungen sollte eine deutliche Verbesserung der Lebensqualität möglich sein.

Zum Parkraum oder dem Anwohnerparken allgemein ist festzuhalten, dass die Verkehrspolitik zukunftsgerichtet entscheiden mag, aber auch die Gegenwart zu berücksichtigen hat. Der Verzicht auf einen eigenen PKW mag perspektivisch richtig sein, aber aktuell wohl nicht sofort umsetzbar. Oder ist an einer Enteignung gedacht? Wohn also mit den Fahrzeugen?

Hier sollten hinreichend Abstellmöglichkeiten geschaffen werden. Dabei sollten auch nicht nur an die Anwohner, sondern auch an Besucher des Krankenhauses sowie an die Schüler oder den Teilnehmern der diversen Abendveranstaltungen der Schule oder an die Nutzer der Sporthallen außerhalb der Schulzeiten gedacht werden. Wer fährt abends mit dem Bus oder Rad zu den Abendveranstaltungen oder sportlichen Aktivitäten?

Was ist eigentlich mit der Fortführung des Fahrradweges in die Innenstadt ab der Schanz?

Und so richtig habe ich die Pläne für den Amsterdamer Ring nicht verstanden. Jeder Radweg sollte in einem Gesamtkonzept eingebunden sein.

Ich fasse zusammen:

- Baulich getrennter Fahrradweg für den gesamten Radverkehr -> größter Schutz der Verkehrsteilnehmer
- Der Fahrradweg sollte wegen der Ein- und Ausfahrten zur Straße stadteinwärts verlegt werden -> größter Schutz der Verkehrsteilnehmer
- Komplette Neubepflanzung der Allee, um das Landschaftsbild den neuen Gegebenheiten anpassen zu können -> Radikal, aber in die Zukunft gerichtet und schafft größeren Handlungsspielraum
- Parksituation den heutigen Anforderungen anpassen, was nützen Anwohnerparken, wenn öffentliche Gebäude genutzt werden sollen.
- Verkehrssichere Anschlüsse an die folgenden Bauabschnitten
- Einbettung eines ganzheitlichen Radnetzes, insbesondere ab Schanz in die Innenstadt

Vielen Dank für das Gehör.

Beste Grüße



29.01.2021

Sehr geehrtes Verkehrsmanagement, sehr geehrte Leitung des Fachbereichs Stadtentwicklung -planung und Mobilitätsinfrastruktur

obwohl es wahrscheinlich sinnlos ist, möchte ich doch ein paar Fragen stellen und Anregungen geben.

Zunächst mal: daß sich die Stadt Aachen durch den Radentscheid des eigenen Handlungsspielraums beraubt, ist schon bemerkenswert und vor allem schwer verständlich. Es ist sicher richtig, daß es genügend und auch sichere Radwege in Aachen geben sollte, aber der Attraktivität der Innenstadt nützt eine Verteufelung des Autos sicher nicht. Ein friedliches Miteinander und Rücksichtnahme wäre allemal besser, als eine Polarisierung, die in den Leserbriefen der Zeitung manchmal schon hart an Hetze grenzt.

Doch zum eigentlichen Thema: Warum will man eigentlich ausgerechnet die Lütticher Strasse umbauen? Eignen für das Vorhaben eines Radschnellwegs stadteinwärts würde sich doch viel besser die Hohenstaufenallee. Dort müssen Rad und Fußgänger sich gemeinsam eine Verkehrsfläche teilen. Der Strassenraum ist so breit, daß problemlos ein Bürgersteig (schon vorhanden), die vorhandene Baumreihe und ein Radweg untergebracht werden kann, der den großen Ansprüchen des Radentscheids genügt. Zudem gehörte der Strassenbelag schleunigst erneuert, weil er in einem ganz schlechten Zustand ist. Die Fahrbahn der Lütticher Strasse ist neuer und weitgehend in einem einwandfreien Zustand. Ja, es fallen Parkplätze weg, aber nicht für Anwohner, sondern für die Lehrer des Couven. Vielleicht ist es denen zuzumuten, entweder auf dem Hangweiherparkplatz zu parken, oder besser noch, den schönen neuen Radweg zu benutzen. Es müßte kein einziger Baum gefällt werden, was ja auch im Vordergrund stehen sollte. Die einzige offene Frage ist: Woher kommen die Nutzer des Radwegs? Vom Preusweg? Vom Preuswald? Aus Belgien? Das Verkehrsmanagement hat sicher eine Zählung gemacht, oder? Wie auch immer, der derzeitige Zustand der Hohenstaufenallee ist zumindest für Radfahrer eine Zumutung, und dem Radentscheid würde Genüge getan. Den an der Lütticher Strasse vorhandenen Radweg könnte man mit geringem finanziellen Aufwand für die wenigen Nutzer herrichten und alle könnten zufrieden sein. Warum also????

1. Es ist eine so schöne Planung vorhanden. Die müßte umgeworfen und neu gemacht werden. 2. Die Regionetz müßte ihre Bauarbeiten an der Lütticher allein machen und auch allein bezahlen (?). 3. Anlieger der Hohenstaufenallee sind Kleingartenanlagen. Grundstückseigentümer ist vermutlich die Stadt. Die Stadt könnte im Gegensatz zur Lütticher Strasse keine fremden Anliegergebühren einfordern, oder? (Vorschlag: Einen Teil des rechnerischen Anliegerbetrags könnte ja der Radentscheid übernehmen!)

Zum Schluß: "Reallabor" ist anscheinend in der Verkehrsplanung der Renner. Der vorhandene Radweg stadteinwärts an der Lütticher Strasse ist ein vorhandenes Reallabor. Er muß nicht erst dazu erklärt werden. Hier zeigt sich real, daß ein vorhandener Radweg offenbar wegen zu geringer Nutzung verwildert, d.h. doch daß ein Bedarf hier für einen Radschnellweg nicht vorhanden ist.

Es gäbe sicher noch mehr Argumente, aber da ich nicht davon ausgehe (siehe oben), daß meine Einwände bzw. Anregungen irgendetwas bewirken, will ich es dabei belassen. Sicherlich kann ich nicht davon ausgehen, daß meine Überlegungen von Ihnen diskutiert werden. Wenn das doch der Fall sein sollte, wäre ich Ihnen dankbar, wenn Sie mir Ihre Gedanken dazu mitteilen könnten.

Mit freundlichen Grüßen

31.01.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

mein Lob für die Bürgerinformation zur Lütticher Straße. Ich fühle mich gut informiert. Das Online-Format sollte man auch nach Corona beibehalten. Ich möchte mich hier noch äußern zum jetzigen Zustand der Radwege. Es geht um die fehlenden Übergänge verschieden gestalteter Straßenabschnitte.

Einmündung Limburger Straße

Während der bereits fertige Abschnitt 1 den Radstreifen neben der Autofahrbahn hat, führen im Abschnitt 2 die Radwege hinter den Parkstreifen entlang. Leider wurde bisher versäumt, die Anschlüsse zwischen den Abschnitten herzustellen. Da erst 2024 der Bauabschnitt 2 verwirklicht werden soll, ist eine provisorische Anbindung dringend geboten, stadtauswärts und stadteinwärts. Gleiches gilt für die untere Hohenstaufenallee, wo ebenfalls ein Stück Straße neu gebaut wurde, bei dem die Übergänge des neuen Radstreifens zu den alten Radwegen immer noch fehlen.

Einmündung Brüsseler Ring

Ebenfalls kritisch ist die Situation für Radfahrer auf der Lütticher Straße stadteinwärts an der Einmündung Brüsseler Ring, denn der Radweg endet hier. Jenseits der Kreuzung darf man zwar auf dem Bürgersteig weiterfahren, doch die Fläche ist uneben und zur Seite geneigt, und Autos parken kreuz und quer. Alternativ kann man auf der Straße weiterfahren. Die Lage ist aber unklar, denn aus Sicht der von Kelmis kommenden Autofahrer entsteht der Eindruck, dass das Fahrrad aus dem Brüsseler Ring gefahren kommt und somit an der dortigen Ampel Rot hätte. Auch hier gilt: Jetzt handeln, der Umbau ist noch viel zu lange hin.

Mit freundlichen Grüßen

31.01.2021

Als „auch Radfahrer“ (je nach Jahreszeit nutze ich das Rad für 50% der Wege - sonst das Auto) war auch ich für den Radentscheid. Die Idee dabei das Augenmerk ein wenig auf die an manchen Stellen nicht wirklich optimale Situation der Radfahrer zu richten.

Dabei wäre ja oft schon eine kleine Verbesserung ein riesiger Schritt, so z.B. ein Schutzstreifen statt gar keinem Radweg.

Nie hätte ich gehnt dass die „Vorschläge“ des Radentscheid damit zur absoluten obersten Priorität werden, die über allen anderen Dingen stehen wie z.B. dem Schutz der Natur (hier Bäume), oder der Lebensqualität der Anwohner und der Situation der Gewerbetreibenden.

So steht der Wegfall rund der Hälfte aller Parkplätze auf der Lütticher Strasse für mich in keiner vernünftigen Relation zur minimal besseren Situation für Radfahrer. Wir können uns gar nicht vorstellen, was dies für die bereits jetzt angespannt Parksituation - auch in den Nebenstraßen (wir wohnen in der Klemensstrasse) - bedeuten mag.

Politik bedeutet eben in erster Linie Kompromisse zu machen. Aus diesem Grunde ist Variante 3 der meines Erachtens beste Vorschlag. Auch mit Variante 1 könnte ich leben - ein Schutzstreifen ist 100x besser als die heutige Situation.

Dagegen ist Variante 2 ausschliesslich für Radfahrer gut, aber eine Katastrophe für Anwohner und Gewerbetreibende.

Ich möchte auch morgen noch friedlich mit anderen Verkehrsteilnehmern koexistieren können, und nicht von wütenden Autofahrern („Wegen dieser blöden Radfahrer gibt es keinerlei Parkplätze mehr“) vom Rad gefahren werden.

Mit freundlichen Grüßen,

Anwohner der Klemensstrasse

04.02.2021

Sehr geehrte Oberbürgermeisterin Frau Keupen, sehr geehrte Fachverwaltung FB 61, sehr geehrter Herr Dr. Langweg!

Wir, die Bürgerinitiative Lütticher Straße, möchten gerne mit Ihnen und Ihrem Fachbereich in einen positiven, kompromissgetragenen Dialog im Hinblick auf die Planungen zur Neugestaltung der Lütticher Straße kommen. Auch ist es uns ein Anliegen, diesen anderen, besseren Dialog für andere, ähnlich gelagerte Projekte der Verkehrs- und Stadtplanung anzustreben.

Ausgangsposition ist dafür die von Ihnen durchgeführte Bürgerinformation vom 18. Januar. Diese Information war für die Anwohner der Lütticher Straße Anlass, sich in einer am 27. Januar stattgefundenen digitalen Gründungsversammlung neu zu formieren.

Die dabei gegründete Bürgerinitiative Lütticher Straße hat das im Anhang angefügte Positionspapier einstimmig verabschiedet.

Sie entnehmen daraus keine Einzelforderungen, keine Rufe nach Maximalforderungen oder vorformulierte Positionen. Vielmehr wollen wir uns verstanden wissen als sehr wohl in besonderer Weise betroffene Bürger*innen, sei es als Anwohner*innen/Anlieger*innen oder Eigentümer*innen, wie auch als Benutzer*innen der Lütticher Straße.

Bereits mehr als 1300 Unterstützer*innen haben unser Anliegen in der Lütticher Straße mit ihrer Unterschrift gestärkt. Sie, Frau Oberbürgermeisterin, haben diese Unterschriften am 12.01.21 entgegengenommen. Leider gab es von Seiten der Verwaltung seither kein Gesprächsangebot.

Unseren Wunsch nach einem Dialog möchten wir daher nun auch öffentlich formulieren. Dies erscheint uns als sehr nötig, denn aus den Beobachtungen der letzten Monate und insbesondere der letzten Wochen, ist uns bewusst geworden, dass es auch an anderen Stellen der Stadt, die ebenfalls im Fokus von Neugestaltungen und Umbaumaßnahmen hinsichtlich einer Mobilitätswende und einer städtebaulichen Weiterentwicklung stehen, an einem lösungsorientierten Dialog mangelt.

Wir stellen fest, dass immer mehr verkehrspolitische und städtebauliche Projekte der Fachverwaltung die Bürger durch die radikalen Einschnitte in deren Alltagsleben in Aachen regelrecht brüskieren. Ohne mit diesen in einen qualifizierten Dialog zu treten und ihnen Alternativen und Perspektiven für die teils drastischen Einschnitte zu benennen, erleben wir, dass die Art und Weise der Kommunikation zu Polarisierung der Bürger führt, die wir hier im Viertel schon zu unschönen Situationen führten.

Anlass zu der Einschätzung ist dabei unter anderem die Aussage der Planungsdezernentin Frau Burgdorff vom 12.01.21 im Rahmen des Städtebaulichen Kolloquiums an der RWTH Aachen, „Bei der Mobilitätswende sei Aachen gut auf dem Weg“, Es gehe nicht darum, „neue Dinge zu erfinden“, das große Problem sei „große Ideen mit den Betroffenen in Einklang zu bringen, was die Frage von Eigennutz und Gemeinnutz aufwerfe. Bei der Wende komme man „um Streit nicht drumrum“. Vergl. Bericht Werner Czempas, AZ v. 18.01.21.

Solche Aussagen sind sicher nicht geeignet, Vertrauen und Akzeptanz als Basis für große Transformationen in einer Stadt zu bilden.

Sie, Herr Dr. Langweg, möchten wir als ersten Ansprechpartner um den fachlichen Dialog bitten, denn Ihre Aufgabe ist die sachkundige Information der Politiker*innen in den entscheidenden Gremien. Wir wünschen uns

dann im Resultat, mit den erarbeiteten Kompromisslösungen die in der Verantwortung stehenden Aachener Politiker*innen zu erreichen.

Wir haben uns sehr viele Gedanken gemacht, um einer sinnvollen, nicht blind und maßlos angefassten Umsetzung von sehr wohl nachvollziehbaren und wichtigen Zielen des Radentscheids hier in der Lütticher Straße eine Chance zu geben. Gerne möchten wir Ihnen unsere Vorschläge unterbreiten.

Für die Bürgerinitiative Lütticher Straße,

[Redacted signature line]

[Redacted address block]

Anhang:

Gründungspapier der Bürgerinitiative Lütticher Straße 27.01.2021

Flyer der Bürgerinitiative Lütticher Straße

„Bürger sind Experten für den Bereich, in dem sie leben.“

(Baudezernentin Gisela Nacken 2013)

Bürgerinitiative Lütticher Straße

Eine Initiative für ein lebenswertes Aachen *für Alle*

Mit großer Mehrheit hat der Rat der Stadt Aachen die Ziele des Radentscheids im November 2019 angenommen. Nun geht die Verwaltung die Planung und Umsetzung der ersten Projekte unter den Prämissen des Radentscheids an.

Dabei wollen wir die Stadt Aachen aktiv unterstützen und uns mit unseren Ideen und Erfahrungen aus unserer konkreten Wohn- und Lebenssituation einbringen.

"Bürger sind Experten für den Bereich, in dem sie leben." – so Frau Gisela Nacken, langjährige Baudezernentin der Grünen im Jahr 2013.

Dieser Einschätzung stimmen wir vollumfänglich zu und setzen uns daher für eine angemessene und den jeweiligen Gegebenheiten des Umfelds angepasste Umsetzung der Ziele des Radentscheids ein. Dabei sollen insbesondere neben dem berechtigten Interesse der der Allgemeinheit, insbesondere die Bedürfnisse, Wünsche und Kenntnisse der konkret Betroffenen bei der Planung berücksichtigt werden.

Mit dem Bauabschnitt 2 der Lütticher Straße steht nun eine der ersten größeren Baumaßnahmen im Zeichen des Radentscheids an.

Exemplarisch für die in der Stadt noch folgenden Projekte sehen wir Verbesserungspotential in diesen Punkten:

- Die Belange der Radfahrenden werden scheinbar strikt über die Belange der übrigen Verkehrsteilnehmer*innen und Anwohner*innen gestellt. Das führt zu einer Polarisierung unterschiedlicher Interessen und Meinungen,
- eine nicht am wirklichen Bedarf orientierte Planung,
- unnötige Versiegelung von Flächen,
- Verschlechterung der Lebenssituation z.B. durch Parkplatzverknappung für Anwohner*innen, soziale Dienste, Gewerbetreibende,
- Verlust des historischen Alleincharakters der Lütticher Straße durch Baumfällungen.

Wir als kundige Anwohner*innen und Anlieger*innen möchten daher gemeinsam mit der Stadt Aachen konstruktiv und kompromissbereit die Planung der Lütticher Straße unter Einbeziehung der Ziele des Radentscheids angehen.

Dies soll am Ende eine zeitgemäße, aber den Gegebenheiten vor Ort angemessene und angepasste Lösung sein, die ein Gewinn für die Lebensqualität aller Bürger*innen in und auf der Lütticher Straße und hoffentlich auch für andere von Planungen in Aachen Betroffene bedeutet. Die Lütticher Straße soll somit zu einem gelungenen Projekt für die anstehende Transformation in der Stadt Aachen werden.

Aachen, 27.01.2021



Die Umsetzung des Radentscheids wurde im November 2019 vom Rat der Stadt Aachen entschieden und nimmt Fahrt auf. Als Anwohner*innen der Lütticher Straße erleben wir, wie die allgemeinen Ziele aus dem Radentscheid mit der Realität in Einklang gebracht werden sollen.

Wir begrüßen die Weiterentwicklung der Stadt Aachen und die Verbesserung der Radwege. Genauso wünschen wir uns, dass die Wohnqualität für Anwohner*innen und die Interessen von anderen Betroffenen bei der Neuplanung berücksichtigt werden.

Wir wollen die Stadt Aachen dabei mit Ideen und Erfahrungen aus unserer konkreten Wohn- und Lebenssituation positiv und kreativ unterstützen.

Wir freuen uns, wenn auch Sie uns unterstützen: info@bi-luetticher-strasse.de.
Unterschriftenlisten liegen in zahlreichen Geschäften und Praxen aus. Bisher haben wir schon über 1.300 Unterschriften gesammelt.
Wenn Sie uns schreiben oder Sie sich eintragen, können wir Sie über die Entwicklung informieren.

Bürgerinitiative Lütticher Straße

info@bi-luetticher-strasse.de

V.i.S.d.P.:

05.02.2021

Hallo Herr Rohbock,

Ihr Kollege Uwe Müller hat mir Ihre Kontaktdaten gegeben.

Ich möchte Sie bitten, erneut die Möglichkeiten einer Zufahrt zu meinem Grundstück zu prüfen.

Von der letzten Bürgerinformation und aus verschiedenen anderen Quellen weiss ich, dass die ehemalige Planung von 2013 hinfällig ist und erneut geplant wird.

Ggf. gibt es nun die Möglichkeit - auch zur Verbesserung der Sicherheit der Schüler des Couvengymnasiums - die Bushaltestelle doch in Richtung des Couven zu verlegen.

Dies könnte auch die Umgestaltung der Radwege vereinfachen, zusätzlich (damals ein KO-Kriterium) haben sich die Eigentumsverhältnisse des Krankenhauses geändert.

Gerne sende ich Ihnen den damaligen abschlägigen Bescheid noch einmal zu.

Vielen Dank für eine Rückmeldung dazu.

Beste Grüße

03.03.2021

Sehr geehrter Herr Müller, sehr geehrter Herr Dr. Langweg,

Frau Strehle nannte Sie beide als unsere Ansprechpartner hinsichtlich unseres Wunsches auf Dialog und Beteiligung um die Neugestaltung der Lütticher Straße, Bauabschnitt II.

Wir, die Bürgerinitiative mit dem unten genannten Leitungsteam haben nun in den letzten Wochen sehr viel Zeit investiert und möchten Ihnen gerne mit dieser Nachricht die von uns zusammengetragenen Punkte und daraus resultierend eine neue Planungsvariante vorstellen. Wir möchten Sie bitten, diese Punkte und die Variante in Ihre Planungen einzubeziehen.

Diese Mail beinhaltet zum einen eine Analyse der für die Straße bedeutenden Eckpunkte. Wir als Anwohner*innen kennen unsere Straße sehr gut und möchten Ihnen dieses Wissen mit dem anhängenden Papier als Planer und später den entscheidenden Politiker*innen als eine Handreichung anbieten, um die Erfordernisse und Gegebenheiten hier in der Lütticher Straße auch aus Bürgersicht besser beurteilen zu können. Denn darum geht es ja, wenn städtebauliche Konzepte von Ihnen erarbeitet und nach der Beratungsarbeit von der Lokalpolitik umgesetzt werden sollen.

Zum anderen finden Sie in Anlage drei Skizzen, die analog zu Ihren Planungen zwei Querschnitte der Lütticher Straße abbilden.

Wir nennen diesen Vorschlag Kompromissvariante, da die Planung auf Kompromisse aller Interessengruppen aufbaut. Der Anwohner, den Benutzern der Straße (Fahrradfahrende, Fußgänger*innen, ÖPNV und Autofahrer*innen) und den Umweltschützer*innen.

Die eingegebenen Kompromisse sind im Einzelnen:

- Teilweiser Verzicht der Anwohner*innen und Benutzer*innen der Straße auf (noch) nötige Stellplätze im öffentlichen Raum trotz fehlender Alternativplanung (Quartiersgarage, ausgedehnteres Anwohnerparken),
- Teilweiser Verzicht der Anwohner*innen auf (Bestands-) Erhaltung der inneren Baumreihe zugunsten einer nachwachsenden Ersatz-/Ergänzungspflanzung von geeigneten Bäumen,
- Teilweiser Verzicht der Fahrradlobby auf Maximalbreiten (lt. Radentscheid) lediglich im zweiten Querschnitt hinsichtlich Geh- und Radwege für eine Länge von ca. 300m,
- Teilweiser Verzicht des Umweltamtes auf maximalen Abstand der Verkehrsanlagen zum alten Baumbestand im zweiten Querschnitt,
- Anwendung von differenziert ausgeführter Bautechnik (Wurzelbrücken, etc.) zur Realisierung der Breiten von Rad- und Gehweg und Längsparkstreifen stadtauswärts, .

Der Querschnitt 1 ist im Wesentlichen deckungsgleich mit der Variante 2 Q 1 Ihrer Planung.

Zum Querschnitt 2 gibt es zwei Skizzen. Die Skizze Querschnitt 2 Variante 2 bildet die Geh- und Radwege mit einer Breite von 2m ab, um von der Vegetationsfläche des Baumbestandes einen größeren Abstand halten zu können. Dieser beträgt hier 2m vom Baumscheitel. Wir denken, dass die geringfügige Reduzierung der Geh- und Radwegbreiten in dem nur 300m langen Abschnitt nicht nur den derzeitigen, sondern auch den zukünftigen Anforderungen der Lütticher Straße gerecht wird.

Trotzdem haben wir eine Skizze Querschnitt 2 Variante 1 gezeichnet, die die Radwege auf radentscheid-konforme Breite von 2,3m darstellt. Hier ist der Abstand zu den Bäumen entsprechend kleiner und der Konflikt zur Vegetationsfläche größer.


Grundsätzlich bitten wir bei der Beurteilung des Mindestabstandes zu den Bäumen um „Fingerspitzengefühl“, da uns hier ein besonderes Augenmerk zu liegen scheint. So können wir uns auch durchaus vorstellen, die Geh- und Radwegbreiten in diesem kurzen Teilstück des Q2 noch weiter zu reduzieren, um weniger Konfliktpotential zur Vegetationsfläche zu haben. So muss es beispielsweise nicht auf dem 300m langen Stück die Überholmöglichkeit von Lastenfahrrädern geben. Im Straßenverkehr gibt es für Autos sehr viele Stellen, an denen Überholen unmöglich oder wegen den Gegebenheiten verboten ist.

Diese Punkte sind es, die nach unseren Überlegungen nötig sind, um eine Kompromissplanung herbeizuführen. Sie setzt eine Kompromissbereitschaft aller Beteiligten voraus, um eine Neugestaltung der Straße realisieren zu können. Sie soll zukunftsfähig sein, weil den Anforderungen einer modernen Mobilität mehr Raum gebend. Gleichzeitig muss sie die Anwohner*innen und Bürger*innen in Ihren jetzigen Interessen mitnehmen, damit zukünftig in solchen Prozessen das übergeordnete Projekt der Verkehrswende nicht durch Verweigerung gefährdet wird.

Wir bedanken uns für Ihre Aufmerksamkeit und freuen uns auf Ihre Rückmeldung,

mit freundlichen Grüßen,

stellv. 

Bürgerinitiative Lütticher Straße


Anhang:

Eckpunkte Lütticher Straße

Querschnitt 1

Querschnitt 2 Variante 1

Querschnitt 2 Variante 2

Situation 2. Bauabschnitt Lütticher Straße

Vorstellung Bürgerinitiative

Die Bürgerinitiative Lütticher Straße begrüßt die Weiterentwicklung der Stadt Aachen und eine Verbesserung der Radwege.

Genauso wünschen wir uns, dass die Wohnqualität für Anwohner*innen und die Interessen von anderen Betroffenen bei der Neuplanung berücksichtigt wird.

Lage der Profil Lütticher Straße (LS)

Die LS ist als Bundesstraße 264 eine wichtige Route von der Schanz nach Kelmis (B).

Sie hat eine historische Vergangenheit mit gründerzeitlicher Bebauung und alleinartigem Baumbestand. Sie war als „Pavei“ die erste befestigte Straße zur belgischen Grenze.

Topografisch hat diese Route stadtauswärts Gefälle.

Der 2. Bauabschnitt

Der 2. Bauabschnitt schließt sich im Bereich LS an Abschnitt 1 aus dem Jahr 2017 an und ist 700m lang. Er endet kurz vor dem Ringversatz zum Amsterdamer Ring. Der Abschnitt ist eine Hauptverkehrsstraße dritter Kategorie mit einem mittleren Verkehrsaufkommen.

Die Planungen zur LS waren von 2008-2013. Aus dieser (lange zurückliegenden) Zeit stammen auch die Erhebungen, die nun Grundlage der vorliegenden Varianten der Verwaltung sind.

Der 700m kurze Abschnitt mit zwei ca. gleichlangen Unterabschnitten/Querschnitten Q1 und Q2, hat 56 Ein- und Ausfahrten, vier Bushaltestellen, eine Tankstelle, eine Bäckerei, zwei Arztpraxen, eine Physiotherapie-Praxis, eine Logopädie-Praxis, ein Gymnasium und ist Zufahrt (über die schmale Sanatoriumstraße) zu einer großen und wachsenden Praxisklinik und dem Franziskushospital.

Perspektivisch plant die RWTH die Verlegung des Haupteingangs des Franziskushospitals und eine weitere Praxisklinik mit Zugang über die LS hier im 2. BA. Schon jetzt baut sie aktuell mit Einfahrt von der LS einen Parkplatz mit lediglich 15 Stellplätzen, am Morillengang einen mit 49 Stellplätzen für Patient*innen und Besucher*innen. Es handelt sich nicht um ein Parkhaus, welches ggfs. für Anwohner abends nutzbar sein könnte.

Baubestand Wohnungen, Garagen, Stellplätze auf privaten Grundstücken

Der Baubestand besteht aus zwei- bis viergeschossigen Mehrfamilienhäusern überwiegend ca. 70- 120 Jahre alt, mit insgesamt über 290 Haushalten. Nur 1 Mehrfamilienhaus, das ca. 15 Jahre alt ist, hat eine kleine Tiefgarage.

Ein Appartementhaus, dass mit 63 Wohnungen gerade gebaut wird, bekommt eine Tiefgarage für lediglich 30 Stellplätze, und befindet sich am Ende des BA. Der Bauträger wirbt mit einer Vielzahl von freien Parkplätzen vor dem Objekt.

Im Untergeschoss von einigen Gebäuden befinden sich nur schwer zugängliche, kaum nutzbare Garagen, die als Kohlenlager o.ä. geplant waren. Andere Garagen sind teils über Grundstückseinfahrten erreichbar.

Insgesamt beträgt die vorhandene Anzahl von privaten Garagen und Stellplätzen weniger als ein Drittel des Bedarfes für die 291 Haushalte.

Bestand an PKWs pro 1.000 Einwohner*innen

In der Stadt Aachen liegt der Schlüssel für zugelassene PKWs pro 1.000 Einwohner*innen bei 509, in der gesamten LS sind es dagegen nur 406 PKWs pro 1.000 Einwohner*innen. Daher gibt es in der LS nicht überdurchschnittlich viele PKWs.

Stellplätze im öffentlichen Bereich

Zuzüglich zum Stellplatzbedarf der 2 Drittel Haushalte, die weder Garagen noch Stellplätze auf dem Grundstück haben, kommt ein besonderer Bedarf durch die vorhandenen großen Praxiskliniken und das Franziskuskrankenhaus, jetzt RWTH Aachen, in der Sanatoriumstraße hinzu.

Nach unserer Berechnung nach der Stellplatzsatzung der Stadt Aachen, errechnet sich der theoretische Bedarf wie folgt: 279 Plätze mit möglichem Abzug von 35 Plätzen (über zusätzliche Radstation und Car-Sharing Station) = 244 Plätze. Der Bestand sind 179 Plätze und bedeutet also schon eine Unterdeckung von 65 Plätzen.

Berücksichtigt sind in der Rechnung auch mehrere Arztpraxen, ein Bäcker und ein Gymnasium, dessen Stellplatzbedarf nach der Stellplatzsatzung der Stadt Aachen allein für die zurzeit 1123 Schüler ca. zusätzlich 50 beträgt. Das Lehrerkollegium der Schule hat keinen eigenen Parkplatz zur Verfügung. Hier muss dringend eine gerechte Lösung erarbeitet werden. Als Verrechnungsfaktor pro Wohneinheit wurde mit 0,8 (bis 62 qm) sehr tief abgeschätzt, wahrscheinlich liegt dieser Faktor höher.

Die Realisierung der Neugestaltung der LS muss sicher mit der Einführung des Anwohnerparkens begleitet werden. Eine erweiterte Zone U begrüßen wir. Das Anwohnerparken löst jedoch bei weitem nicht die Stellplatzprobleme der Anwohner*innen der LS. Zählungen an Abenden am Wochenende ergeben im Durchschnitt immer mehr als 220 parkende Fahrzeuge.

Die Lütticher Straße wird aufgrund unserer Erfahrung gerne auch von Pendlern genutzt, die ihre Fahrzeuge in der Lütticher Straße abstellen und dann weiter in die Stadt pendeln. Aus Belgien kommend finden Pendler keine P&R Möglichkeit. Die Behelfslösung am Hangeweiher wird nicht angenommen.

Fahrradfahrende

Begründet durch die topografische Situation der Lütticher Straße wird diese nur verstärkt an Wochenenden bei gutem Wetter durch trainierte und junge Fahrradfahrende genutzt (Mountainbike-Club Aachen), selten jedoch von Familien mit Kindern und älteren Anwohnern. Eine wissenschaftlich unterstützte Zählung ergab 1-5 Radfahrende/Stunde.

Darüber hinaus ist eine moderate Fahrradnutzung stadteinwärts morgens und deutlich weniger Fahrradfahrer im späten Nachmittag stadtauswärts zu beobachten.

Sicher wird perspektivisch mehr Radverkehr erwartet, die von uns vorgelegten Querschnitte berücksichtigen bereits eine zukunftsfähige Bedarfsplanung.

Unfallstatistik

Von 2018-2020 gab es in der gesamten LS 10 Unfälle mit Fahrradbeteiligung. Im Abschnitt 2 gab es in den drei Jahren nur 5 Unfälle. Es gab einen Leichtverletzten, zumeist waren es Abbiegeunfälle.

Bäume

Von den zurzeit bestehenden 86 städtischen Bäumen weisen laut Gutachten von 2017 insgesamt 62 eine beeinträchtigte Vitalität bzw. geringe Lebenserwartung auf.

Nach unseren Informationen sind einige Versorgungsleitungen in direkter Nähe des Wurzelwerks, was teilweise zur Beschädigung der Versorgungsleitungen führt. Welche und wie viele Bäume erhalten werden können/sollen hat einen wesentlichen Einfluss auf die Planung. Da uns keine Informationen dazu vorliegen, sind wir in unseren Varianten im Querschnitt 2 davon ausgegangen, dass die den Wohnhäusern zugeneigte Baumreihe erhalten bleibt. Wenn diese Reihe perspektivisch ebenfalls ersetzt werden muss, ergeben sich weitere Möglichkeiten für die Raumaufteilung und Anpassung der jetzt durch Rücksichtnahme auf die Vegetationsflächen reduzierten Geh- und Radwegbreiten. Auch hierdurch erreicht man eine Zukunftsoption für die Planung.

Im Weiteren halten wir eine Neubepflanzung mit geeigneten* Bäumen für sinnvoll und wünschenswert.

* Züchtungen, die dem Klimawandel und der Situation in der Stadt besser standhalten

Unser Kompromissvorschlag

Wir begrüßen eine zukunftsfähige Planung, bei der nicht die genauen Zentimeterangaben für die Radwegbreite und Fußwegbreite entscheidend ist, sondern ein gutes Gesamtkonzept, das Sicherheit und Komfort für alle Benutzer und Anlieger der Lütticher Straße berücksichtigt und realisiert.

Wir nennen diesen Vorschlag Kompromissvariante, da die Planung auf Kompromisse aller Interessengruppen aufbaut. Der Anwohner, den Benutzern der Straße (Fahrradfahrende, Fußgänger*innen, ÖPNV und Autofahrer*innen) und den Umweltschützer*innen.

Die eingegebenen Kompromisse sind im Einzelnen:

- Teilweiser Verzicht der Anwohner*innen und Benutzer*innen der Straße auf (noch) nötige Stellplätze im öffentlichen Raum trotz fehlender Alternativplanung (Quartiersgarage, ausgedehnteres Anwohnerparken),
- Teilweiser Verzicht der Anwohner*innen auf (Bestands-) Erhaltung der inneren Baumreihe zugunsten einer nachwachsenden Ersatz-/Ergänzungspflanzung von geeigneten Bäumen,
- Teilweiser Verzicht der Fahrradlobby auf Maximalbreiten (lt. Radentscheid) lediglich im zweiten Querschnitt hinsichtlich Geh- und Radwege für eine Länge von ca. 300m,
- Teilweiser Verzicht des Umweltamtes auf maximalen Abstand der Verkehrsanlagen zum alten Baumbestand im zweiten Querschnitt,
- Anwendung von differenziert ausgeführter Bautechnik (Wurzelbrücken, ect.) zur Realisierung der Breiten von Rad- und Gehweg und Längsparkstreifen stadtauswärts.

Ausdrücklich sprechen wir uns für ein rücksichtsvolles Miteinander im sicher knapp werdenden Straßenraum aus. Dieses sollte geprägt sein von Rücksicht, Respekt und Verständnis für die jeweiligen Interessen. Als falsch sehen wir eine ideologisierte Diskussion um die (tatsächlich nötige) Mobilitätswende. Machen wir nicht den gleichen Fehler wie damals hinsichtlich der Überbewertung des Autos.

Wir wünschen uns gute Fahrrad- und Gehwege, mehr Bäume und Stellplätze, die angemessen sind!

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Für die Bürgerinitiative:

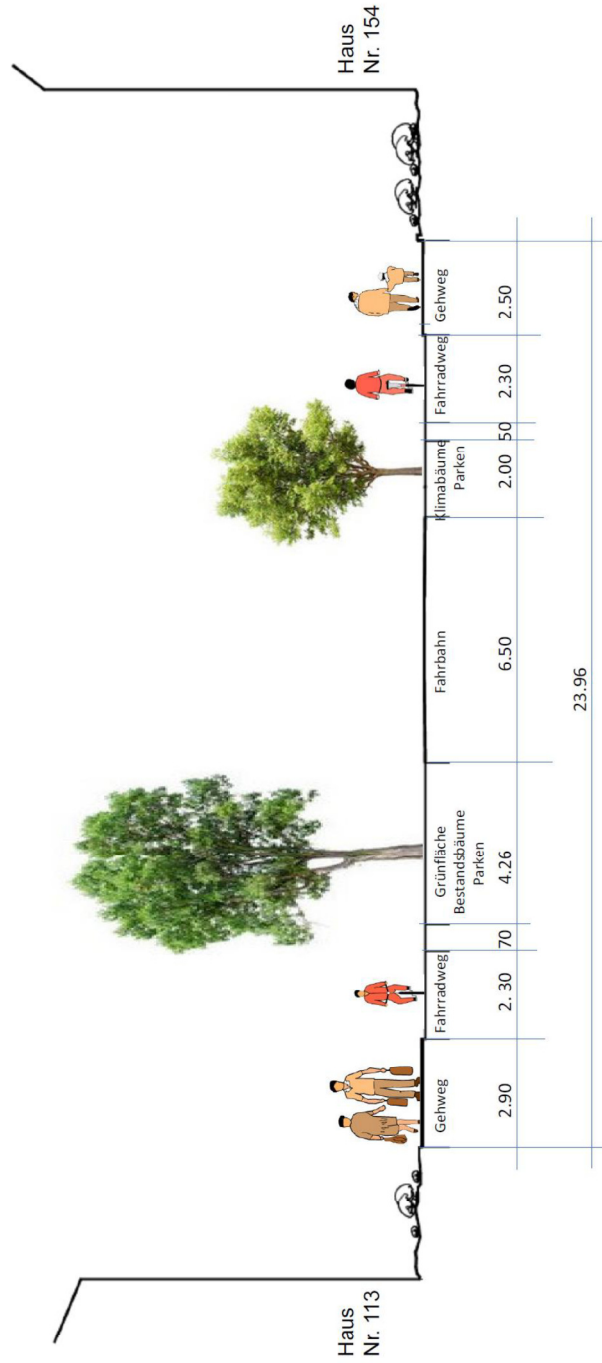


Aachen, 02.03.2021

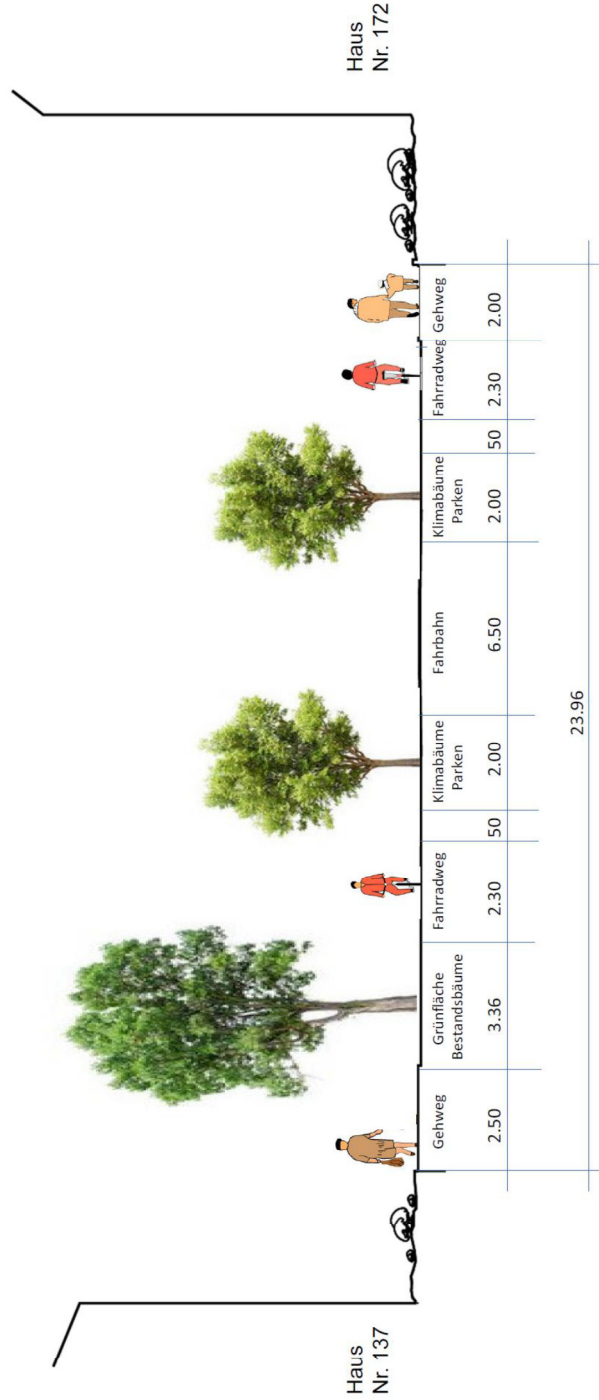
Lütticher Straße – 2. Bauabschnitt
 Querschnitt 1 Limburger Straße bis Klemensstraße

02.03.2021

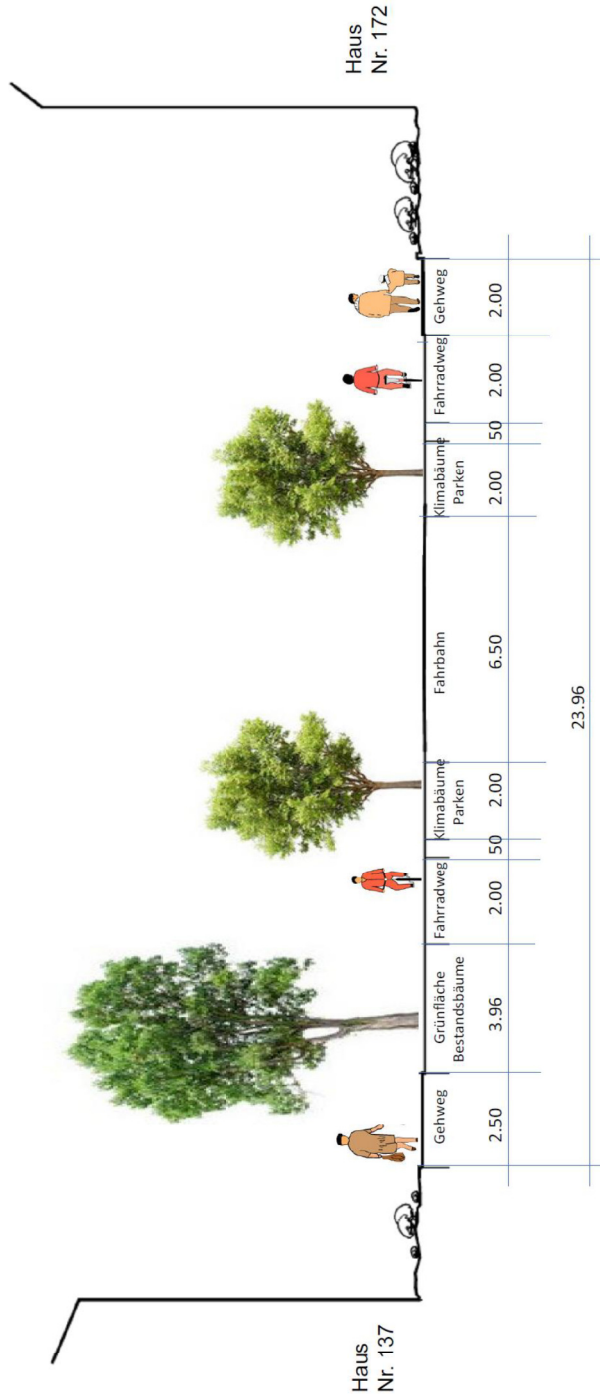
Bürgerinitiative Lütticher Straße



Lütticher Straße – 2. Bauabschnitt
 Querschnitt 2 Klemensstraße bis Hohenstaufenallee Variante 1
 Bürgerinitiative Lütticher Straße
 02.03.2021



Lütticher Straße – 2. Bauabschnitt
 Querschnitt 2 Klemensstraße bis Hohenstaufenallee Variante 2
 Bürgerinitiative Lütticher Straße
 02.03.2021



07.03.2021

Sehr geehrte Frau Strehle,
die digitale Infoveranstaltung zur Umbauplanung der Lütticher Strasse habe ich als Anwohnerin mit großem Interesse verfolgt.

Seit 2 Jahren Anwohnerin der Lütticher Strasse fand ich bei meinem Umzug hierher die hier vorhandene Kombination von beidseitigen Fußgänger- und Fahrradwegen, verbunden mit Baumreihen auf unversiegeltem Randstreifen sehr attraktiv.

So versorgte auch ich in der Trockenheit des letzten Sommers diese Bäume gerne mit Wasser.

Ein weitere Qualität dieser Strasse ist die fußläufige Nähe der eigentümer-betriebenen Bäckerei Mannebach. Treffpunkt der meisten AnwohnerInnen und ein Garant für Lebensqualität von alt und jung, die niemand hier missen möchte.

Seit mehr als 40 Jahren bin ich in dieser Stadt zu mehr als 90 % zu Fuß und per Rad unterwegs.

Das Radwege-Netz lässt sicherlich an vielen Stellen zu wünschen übrig, zumal der Autoverkehr im Laufe dieser Zeit ständig zugenommen hat - und diese Stadt lange Zeit vom Auto her gedacht und verkehrsmäßig geplant wurde.

Daher unterschrieb auch ich überzeugt den Radentscheid und bin für eine Verbesserung des Radwegenetzes. Ich wünsche mir allerdings, dass die im Radentscheid festgesetzte Breite von 2,30 m für Radwege sich auch an den jeweiligen örtlichen Notwendigkeiten und Gegebenheiten orientiert.

Die Lütticher Straße bietet bereits viele Qualitäten:

Neben den versiegelten Flächen auch unversiegelte Bereiche

einen gewachsenen 30 - 50 jährigen Baumbestand

beidseitige Fuß- und Radwege

eine sehr wertvolle verkehrsberuhigende Tempo 30 Zone im Bereich des Couven-Gymnasiums

für uns AnwohnerInnen den wertvollen Blick auf Bäume und in Baumkronen

Sprich: den Charme einer lebendigen Strasse - vielleicht unperfekt - doch genau darum liebenswert und auf gegenseitige Rücksichtnahme ausgerichtet.

Verbesserungswürdig aus meiner Sicht:

der vernachlässigte Teilabschnitt des "Fahrradweges zwischen Klemensstr.

und Hohenstufenallee (stadtauswärts linksseitig)

eine deutlichere Kennzeichnung der Radwege (stadtauswärts rechtsseitig)

Schutz des vorhandenen Baumbestandes durch Abstandhalter/Poller zu den Parkplätzen

Erneuerung der Asphaltdecke im ersten Teilabschnitt ca. 100 m ab Abzweig Limburger Strasse

Schutz der Fußwege vor querstehenden, herumliegenden, auf dem Fußweg mittig abgestellten E-Scootern

und als langjährige Carsharing-Nutzerin wünsche ich mir eine städtische Unterstützungskampagne für Cambio im Rahmen der Klimazielaktivitäten.

Ein entsprechendes Carsharingkonzept der Städteregion-Aachen gehört meines Erachtens unbedingt dazu.

Frau Keupen hat das Erreichen der Klimaziele für diese Stadt als eines Ihrer zentralen Anliegen als OB benannt und ich denke, dass eine Klimaschutz-Orientierung von Politik und Wirtschaft überlebensnotwendig für die Menschheit ist.

Aber dazu gehört auch das rechte Augenmaß bei Umbau-Entscheidungen in Bezug auf Notwendigkeit, Ressourcennutzung und Umfang.

So wünschen wir AnwohnerInnen uns auch, dass bei den Planungen auch Berücksichtigung findet, dass die Beteiligung der anliegenden EigentümerInnen an den Umbaukosten absehbar zu höheren Mieten für uns führen wird.

Mit freundlichem Gruß

12.03.2021

Sehr geehrter Herr Geulen,
sehr geehrter Herr Rohbock,

nachdem wir in der Körnerstraße 15 leider keine Benachrichtigung zur aktuellen Bürgerbeteiligung bzgl. der Lütticher Straße erhalten haben, würden wir uns gerne bei der Ausgestaltung der Hohenstauffen-Allee beteiligen! Vielleicht könnte man aber in den Verteiler zur Lütticher Straße noch aufgenommen werden?

Seit meinem Studium in den 1990-igern lebe ich in Aachen und nun schon seit über 20 Jahren mit meiner Lebensgefährtin und unserem mittlerweile 12-jährigen Sohn in der Körnerstraße.

Unsere Wünsche und Hoffnungen an die überfällige klimaneutrale Verkehrswende bzgl. der Raumplanung für die Hohenstauffen-Allee (und auch Lütticher Straße) werden zur Zeit hauptsächlich von Städten und Ländern in der europäischen Nachbarschaft erfüllt, während in Deutschland versucht wird am Status Quo weiter festzuhalten! Gerade jetzt nach einem starken Votum durch Radentscheid und Kommunalwahlen, sowie einer Corona-Politik zu Lasten der jungen Generationen und ihrer Eltern, sollte eine ökologisch zukunftsfähige Politik ausbaufähige Grundlagen schaffen. Viele Eckpunkte sind dabei schon länger faktisch alternativlos:

- die Neugestaltung muß einem Verkehrsverhalten in mind. 20-30 Jahren entsprechen
- in 10-15 Jahren wird städtischer Verkehr (lokal) emissionsfrei sein
- die Aachener Innenstadt wird autofrei sein (s. Maastrichter)
- Begrünung und Entsiegelung wird für Abkühlung und Aufenthaltsqualität sorgen
- die Zahl der (Lasten)Fahrräder wird dank Elektromotoren weiter stark steigen
- Anwohnerparken und Parkraumbewirtschaftung lenken Verkehrsarten (s.u.)
- Autosharing wird private PKWs ersetzen
- P&R ersetzt die Pendlerströme
- eine Stadtbahn fehlt bereits jetzt

Gerade der Schlüsselfaktor Fahrradverkehr erfordert für Kleinstädte Vorrangtrassen und Strecken auf denen gegenseitiges Überholen der unterschiedlich schnellen Radfahrer möglich sein muss. „Jeder durchschnittliche Alltagsradler“ erreicht auf ebenen Strecken auch ohne Elektromotor dauerhaft Geschwindigkeiten von 30-40 km/h. Gleiches gilt für Gefällestrecken wie die Hohenstauffen-Allee und Lütticher Straße für Gelegenheitsradler. Das ist auf der Straße für Rad-Pendler möglich, auf benutzungspflichtigen Radwegen ohne Überholmöglichkeiten aber ein Ausschlusskriterium fürs Fahrrad!

Als Beobachtung in „unserer Straße“ möchte ich anmerken, dass die Anzahl der PKWs in der Körnerstraße in den letzten 20 Jahren kontinuierlich zugenommen hat:

Ursache ist zum einen ein ständig steigender Parkdruck durch Berufspendler des Luisenhospitals und seiner Pflegedienste samt Autoflotte, für die das Parkhaus nicht vorbehalten oder erschwinglich scheint, langzeit und tageweise parkende Studenten der FH Goethestraße, der Aachener und Münchener, sowie Freizeitverkehr rund um den Hangeweiher usw.

Zum anderen ist dies die wachsende Zahl der immer länger werden Anwohnerautos, so dass diese nicht mehr in die Garagen passen, die stattdessen (ordnungswidrig?) fast ausnahmslos als Abstellräume genutzt werden.

Zudem geht der Trend zum Dritt- bzw. Viertwagen (Oldtimer), der so weit neben der Garage geparkt wird, dass der Platz vor der Garage immer fürs eigene Fahrzeug freigehalten werden kann.

Dies führt dazu, dass nicht nur die Gehwege, Kreuzungen und alle Baumscheiben (Limburger Straße) rücksichtslos zugeparkt werden, so dass dank der neuen Beschilderung die relativ jungen Nussbäume wie viele andere auch bald durch unscheinbare Neupflanzungen ersetzt werden. Zudem können Schulkinder ihren Fahrbahnübertritt nicht einsehen (Barbarossaplatz), Kinderwagen und minderjährige Gehwegradler sind z.T. nicht passierbar und sogar die Zebrastreifen an der FH und Goethestraße – Schillerstraße dauerhaft zugeparkt sind. Ein gefährliches Ärgernis ist die Tatsache, dass die Fußgängerampel am Barbarossaplatz (genauso wie an der Reumontstrasse) häufig von Autofahrern (mit belgischem Kennzeichen) und Radfahrern ignoriert wird, so dass

ich meinen Sohn jahrelang von und zum Kindergarten und der Grundschule begleiten musste (Als Eltern ist man solchen Mehraufwand leider gewohnt, da unsere Appelle an die Stadt AC und Polizei in der Vergangenheit vergeblich waren.

Eine Parkraumbewirtschaftung samt Anwohnerparken würde die Interessen der motorisierten Anwohner am sinnvollsten fördern, und zudem Pendler und Firmen verstärkt zu ökologischen Alternativen (räumliche Nähe von Wohnen & Arbeiten, Jobticket, kostenfreier ÖPNV usw.) bewegen (Züricher Modell).

Durch Parkmarkierungen auf der Straße könnten auch Garagenzufahrten nicht mehr als Privatparkplatz freigehalten werden. Leider herrscht hier der Grundsatz, dass Hauseigentümern Parkraum vor der Haustür zusteht, was tägliche Elterntaxis und Kurzstreckenfahrten zum Bäcker erst möglich macht. Gerade auf diesen kurzen Fahrten entstehen wegen fehlender Abgasreinigung die meisten schädlichen Abgase!

Nachdem ich mich in meiner Studienzeit mal mit einer Fahrrad-AG, der Einführung des Semestertickets in NRW und Aachen und der Radwegeplanung beschäftigt habe, werde ich Ihr Kompromissfindung interessiert verfolgen und würde daher gerne in Ihren Verteiler aufgenommen werden:

[Redacted]

Freundliche Grüße

[Redacted]

2. Schriftliche Eingaben

An die
Oberbürgermeisterin
- Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im Januar 2021

- Umgestaltung der Lütticher Straße, 2.BA -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

- A - ALS ANWOHNER WÄRE MIR LEB WENN DIE GRÖßERE,
BESTEHENDE BÄUME WEITESTGHEHEND ERHALTEN BLIBEN KÖNNTEN
(FÜR SOWEIT DIESE NOCH LEBENS FÄHIG SIND).
- B - OBWOHL ICH EIN AUTO BESITZE, IST ES MIR NICHT WICHTIG DIREKT
VOR DER TÜR PARKEN ZU KÖNNEN, ABER ES SOLL MÖGLICH SEIN
IN DER NÄHE DER WOHNUNG ZU KOMMEN (MIT DEM AUTO)
IM FALLE EINES UMZUGS.
- C - ALS FAHRRADFÄHRER WÄRE ICH SCHON FROH MIT EINEM
DURCHGANGSWEG, NICHT VON AUTOS VERSPERTEN, RADWEG. -
EIN PBL ~~BRATT~~ BRAUCHT ES FÜR MICH NICHT ZU SEIN.
BORDSTREIFENABSENKUNGEN (0-GEFÄLLE) SIND MIR WICHTIG!

Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 31.01.2021 auch unter:
o.g. Anschrift oder per E-Mail:
verkehrsmanagement@mail.aachen.de

An die
Oberbürgermeisterin
- Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur -
Postfach
52058 Aachen

Aachen, im Januar 2021

- Umgestaltung der Lütticher Straße, 2.BA -

Zu der Planung möchte ich folgendes bemerken:

Wir sind ausdrücklich dafür, daß der
auf dem Abschnitt Clemensstr./Föhren-
stufenallee vorhandene aber
nicht genutzte, weil zu schmal und
ungepflegt, reaktiviert wird.
Die Bäume würden erhalten bleiben.
Die Parkplätze für die Autos bleiben
erhalten, brauchen etwas mehr Platz
den von der Straße abziehen kann.

Limburgerstr./Clemensstr.
Der vorhandene Radweg ist gut und wäre
die Verlängerung des oben beschriebenen.

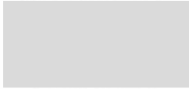
Name:

Straße:

Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 31.01.2021 auch unter:
o.g. Anschrift oder per E-Mail:
verkehrsmanagement@mail.aachen.de



den 11. 1. 2021

Sehr geehrter Herr Rohbock,

ich möchte mich zuerst für Ihren Brief vom 5. 1. bedanken und Ihnen auch mitteilen, dass ich leider – technisch bedingt – an der avisierten Veranstaltung am 19. 1. nicht teilnehmen kann...

Ich lege Ihnen aber für Ihre Unterlagen in Kopie den Brief bei, den ich an das OB-Amt geschickt habe und eine Kopie – bitte entschuldigen Sie die Qualität deren - des Leserbriefs einer Nachbarin, die das Prozedere gut zusammengefasst hat.
Nach Fertigstellung des Abschnitts an der Schanz wurde hier der Fahrbahnbelag erneuert.

In einem Leserbrief hieß es dieser Tage, man habe kein Recht auf einen Parkplatz vor der Haustür – so schlau bin ich auch – ABER: das haben andere auch nicht, und sie wohnen nicht in der Nähe von zwei Krankenhäusern, zweier Praxiskliniken, zweier Alten- bzw. Pflegeheime und eines Gymnasiums.

Nach Ende der Pandemie könne Sie gern mal hier vorbeikommen und sich das Verkehrschaos vor unserer Haustür bzw. unseren Garageneinfahrten ansehen.
Das wollte ich doch noch ergänzen, gell!

Mit freundlichen Grüßen



2 Anlagen

Oberbürgermeisteramt

Betreff: Oberbürgermeisteramt

Von: [REDACTED]

Datum: 15.11.2020 16:16

An: stadt.aachen@mail.aachen.de

- [REDACTED]
- Gestaltung des weiteren Abschnitts der Lütticher Straße
 - Artikel in der Lokalpresse

Sehr geehrte Frau Keupen,
sehr geehrte Damen und Herren,

wenn man bei uns auf den Bürgersteig tritt und nach links schaut, sieht man genau den möglichen Verlauf eines gescheiterten Radwegs, nämlich unter der doppelten Baumreihe. Er mündet - wenn auch seit Jahren in jeder Hinsicht vernachlässigt - in einen gepflasterten "Platz" und setzt sich als "Fahrradautobahn" hinter der Einmündung Klemensstraße am Couven vorbei fort bis zur Einmündung der Limburger Straße; dort nutzen die Räder die Fußgängerampel (der Bürgersteig endet vorher) und fahren weiter über den Schutzstreifen oder den Bürgersteig am jüdischen Friedhof.
Es gibt also bereits einen breiten Radweg.

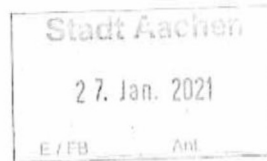
Bevor der vordere Bereich der Lütticher ab der Schanz neugestaltet wurde, gab es mehrere (3?) Info-Veranstaltungen mit Frau Poth und anderen, vielbesucht... Dort wurde uns zu unserem Erstaunen erläutert, dass man die Radwege nun an den Fahrbahnrand verlege.
Vor etwa 25, vielleicht auch knapp 30 Jahren hatte man die Radwege auf den Bürgersteig gepflastert, rot abgesetzt, selbst vor den Geschäften und gegen deren "Widerstand" - kurz drauf wurde er dort auf die Straße gepinselt. Wir wohnten seinerzeit hier gegenüber, genau neben der heutigen Bäckerei. Ich will Sie nicht damit aufhalten, wie es war mit den Rädern auf dem Gehweg, wenn man das Haus verließ, aber ich musste mir erläutern lassen, dass man sie anlegen müsse, weil auf der anderen Seite einer sei - und das ist eben der jetzt strittige.
Und will man den Radweg vorn bis zur Schanz dann so lassen? Haben wir zuviel Geld? Darf man auf einer Bundesstraße planen wie man will?

Ich will jetzt auch nicht grundsätzlich werden, obwohl es schon komisch ist, dass sich ständig die Direktiven ändern; eigentlich hätte man einen Fall für die Satiresendung extra 3 oder den Steuerbund - nein, ich möchte Sie nur darum bitten, sich vor Ort ein Bild zu machen.
Für uns ist das Bewohnerparken auch keine Lösung: die Elterntaxen stellen uns weiterhin die Garageneinfahrten zu, aber die Patienten und die Pendler, die von hier mit dem Bus weiterfahren, täten mir leid.
Und sollen wir uns demnächst mit unserem Besuch in der Stadt treffen, am Ausgang vom Parkhaus?

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

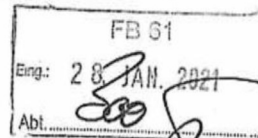
1



Stadt Aachen
Fachbereich Stadtentwicklung, -plan und Verkehrsinfrastruktur
Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität
Verwaltungsgebäudes „Marschierort“

Lagerhausstraße 20
52064 Aachen

Aachen 25.01.2021



Anregungen und Bedenken zur Ausbauplanung der Lütticher Straße, Zweiter Bauabschnitt

Meine sehr verehrten Damen und Herren

Ich hatte die Möglichkeit an ihrer sehr guten Online-Bürgerbeteiligung am 19.1.2021 teilzunehmen und habe mir im Nachgang einige Gedanken, auch aus meiner fachlichen Sicht als Stadtplanerin, zu den vorgeschlagenen Lösungen und insbesondere zu der in der öffentlichen Debatte besonders kritisierten Lösung auf der Grundlage der Empfehlungen des Radentscheids gemacht.

Ich bin Anwohnerin und wohne seit vielen Jahrzehnten im Hasselholzer Weg. Vorweg möchte ich betonen, dass ich eine Mobilitätswende in der Stadt Aachen sehr begrüße und damit an einer Attraktivierung des öffentlichen Raumes für alle Verkehrsteilnehmer interessiert bin. Das von Frau Strehle genannte Ziel, den öffentlichen Raum als Lebensraum zurückzugewinnen und damit auch die Qualität für alle Stadtbewohner*innen zu verbessern, kann ich nur unterstreichen. Alleine die Frage der Anzahl der Stellplätze und die Anforderung des Autoverkehrs können hier in der Debatte nicht leitend sein. Die vorgeschlagenen Ideen zu weiteren Maßnahmen wie Überlegungen zu Carsharing, Anwohnerparken, Quartiersgaragen oder vermehrten Tempo-30-Zonen etc. sind aus meiner Sicht unbedingt in den Überlegungen im Rahmen eines Gesamtkonzeptes einzubeziehen.

Ich selber benutze die Lütticher Straße sehr häufig vor allen Dingen als Fußgängerin zum Einkaufen in Richtung Innenstadt und als Radfahlerin, jedoch auch als Autofahlerin - und manchmal auch als Busfahlerin. Daher kenne ich die Situation als Verkehrsteilnehmerin in den verschiedenen Facetten.

Bezogen auf die heute vorherrschende Situation sehe ich folgende Probleme:

- Die Kombination von Rad- und Fußweg stadtauswärts ist sehr schmal und erfordert eine sehr große Rücksichtnahme sowohl der Fußgänger*innen als auch der Radfahrer*innen, wengleich der Ausbauzustand des Radweges hier besser ist als an manch anderen Stellen

2

der Stadt. Dies ist keine optimale Lösung; funktioniert aber im Wesentlichen durch eine - wie ich feststelle - beiderseitige Rücksichtnahme. Für zügiges und schnelles Radfahren ist dieser Zustand allerdings nicht geeignet.

- Die mögliche Überfahrbarkeit des Fußweges mit dem Fahrrad stadteinwärts stellt ebenso keine optimale Lösung dar. Stadteinwärts kann ich feststellen, dass auf diesem Straßenabschnitt von den Radfahrern*innen zumeist die Straße genutzt wird. Erst ab der Klemensstraße ist der Radweg stadteinwärts deutlicher erkennbar, wenngleich auch hier keine Benutzungsverpflichtung besteht. Zudem tritt am Couven-Gymnasium ein großes Problem während der Schulzeiten auf, da hier der Radweg quasi von den Schülern zugestellt wird. Dies möchte ich auch als Argument gegen die Führung des Radweges direkt entlang des Bürgersteiges auf dieser Seite anführen. Dies gilt sowohl für einen Zweirichtungsradweg als auch für die anderen vorgeschlagenen Varianten, die den Radweg hier neben dem Bürgersteig planen.
- Auf der Lütticher Straße besteht ein hoher Parkdruck und unter den Bäumen wird teilweise sehr eng und dicht geparkt. In der Ausfahrt aus dem Hasselholzer Weg auf die Lütticher Straße war die Sicht durch parkende oder kurz anhaltende Autos zur Bäckerei immer sehr versperrt, und man musste sich Stück für Stück mit dem Auto in die Lütticher Straße hinein bewegen. Die gefährliche Situation mit einigen Unfällen konnte jetzt etwas durch das Halteverbot entschärft werden, wenngleich das Halteverbot nicht immer beachtet wird.

Bevor ich zum Schluss als Resultat der meiner Beschäftigung mit den verschiedenen Varianten eine von mir priorisierte Lösung erläutere, möchte ich zuvor auf die Problempunkte der Lösung nach den Empfehlungen des Radentscheids Stellung beziehen:

Erstens: Der vorgesehene Ausbau eines 2,30 m breiten bzw. unter Einbezug der Schutzstreifen und der baulichen Abgrenzung zur Fahrbahn 2,80 m breiten Radweges beginnt erst ab dem 1. Bauabschnitt, an dessen baulicher Situation nichts verändert werden soll. Genau in diesem 1. Bauabschnitt besteht nach den Berechnungen der Verwaltung eine größere Verkehrsdichte durch Kfz-Fahrten als in dem geplanten 2. Bauabschnitt. Hier wird laut Verwaltung die Verkehrsbelastung als „eher gering belastete Radiale“ (Vorlage Verwaltung 13.10.2020) eingestuft.

Wenn ich die Ziele des Radentscheids richtig deute, dann soll vor allem das schnelle und sichere Fahren auf den Hauptstraßen in der Stadt gefördert werden. Solche kurzen Ausbauflächen, wie derzeit im 2. Bauabschnitt geplant, ohne zeitliche Abfolge in einem Gesamtentwicklungskontext der Verkehrsplanung halte ich für problematisch und wenig vermittelbar.

Insbesondere die Weiterführung des Radweges in Richtung Kelmis und zur Siedlung Preuswald, von wo aus sich eventuell die Situation für das Radfahren verbessern sollte, wird sich nicht erreichen lassen. Auch eine große, breite Radverkehrslösung (Protected Bike Lane) auf dem Außenring wird prioritär sicherlich nicht bald zu realisieren sein. Auf diesen Strecken (Außenring und Richtung Grenze) sollte eher ein verstärktes Augenmerk auf eine Verbreiterung der bestehenden Radwege (wo möglich) und vor allem auf einen guten Ausbaustandard Wert gelegt werden.

3

Für mich stellt sich die derzeit priorisierte Lösung nach dem Radentscheid mit den beiden stark zum Autoverkehr abgegrenzten Fahrradstrecken als ein Torso dar, welches über eine lange Zeitspanne auch ein Torso bleiben wird. Zudem ist derzeit noch unklar, wie dann im 3. Bauabschnitt der Radweg in dieser Form weitergeführt werden kann/soll.

Zweitens: Diese Lösung wird auch eine vermeintliche Sicherheit für die Radfahrer*innen vortäuschen, da sowohl die eingebundenen Straßen als auch die zahlreichen Garagen sowie die vier Bushaltestellen jeweils die durchgehenden und abgegrenzten Radstreifen mit ihrer baulichen Abmarkierung unterbrechen würden; sowohl stadtein- als auch stadtauswärts. Damit vermittelt auch die vorgestellte Skizze ein falsches Bild.

Ich habe einmal alle Garagen und Stellplätze, die auch jetzt schon mit abgesenkten Bordstein markiert sind, kartiert. Im Bereich Q2 sind auf der stadtauswärtigen Seite demnach ca. ein Drittel der Gesamtlänge zwischen Hasselholzer Weg und Amsterdamer Ring notwendige Einfahrten bzw. in der Summe 26. Der Zugang muss hier sichergestellt und die entlang des Radweges verlaufende bauliche Markierung an vielen Stellen unterbrochen werden – unter Berücksichtigung der verkehrstechnisch notwendigen Radien für Zufahrten. Vor diesem Hintergrund würde eine sehr stark „zerstückelte“ Randbefestigung entstehen; auch gestalterisch höchst fragwürdig. Bereits heute wirkt sich die Situation der Einfahrten dergestalt aus, dass die Anzahl der Längsstellplätze hier sehr stark eingeschränkt ist. Auf der Seite stadteinwärts sind - auf die Gesamtlänge betrachtet - geringfügig weniger Flächen für die Ein- und Ausfahrten (ca. 15) zu berücksichtigen. Die Lütticher Straße hat in dem geplanten 2. Bauabschnitt zwar auch Bedeutung als Verkehrsradiale, aber ein mit starken, „aktiven“ Rändern durch Wohnen, Gewerbe/ Versorgung und öffentlichen Nutzungen.

Aus den hier vorgestellten Gründen scheint mir die Führung von geschützten Fahrradstreifen längs der Fahrbahnen in der Fortsetzung des ersten Bauabschnittes angebracht.

Nach der intensiven Auseinandersetzung mit den von Ihnen vorgelegten Varianten in den Querschnitten 1 und 2 möchte ich aus der Kombination von mehreren Varianten eine weitere Variante ins Gespräch bringen:

Bereich Q 2: Die Breite des Gehweges stadtauswärts sollte 2 m und - wo dies möglich ist - auch 2,50 m betragen. Im Anschluss sollte ein Fahrradschutzstreifen in der von ihnen auch teilweise vorgeschlagenen Breite von 1,85 m erfolgen. Daran anschließend würde der Straßenbereich mit einer Breite von 6,50 m folgen und somit für den öffentlichen Verkehr oder LKWs auch genügend Raum bieten. Im Anschluss würde wieder ein Fahrradschutzstreifen entlang der Fahrbahn mit einer Breite von 1,50 m sowie einem Sicherheitsabstand von 0,75 m zu den sich anschließenden Stellplätzen erfolgen. Diese Stellplätze können in Senkrechtaufstellung erfolgen (sie sind von beiden Seiten aus anfahrbar). Zwischen den Senkrechstellplätzen würden die neuen Baumpflanzungen mit entsprechenden geschützten Baumschutzfelder ausgebaut. Daran anschließend würde sich die heutige Grünfläche in einer Breite von ca. 4 m erstrecken. Hier sollen die vorhandenen Bäume erhalten, und die weniger vitalen Bäume in Zukunft Stück für Stück ersetzt und somit die

4

städtebaulich dominante Lösung der durchgängigen Baumreihe von Beginn an erhalten werden. Für die neuen Pflanzungen zwischen den Stellplätzen könnten nach Möglichkeit auch direkt größere Bäume vorgesehen werden. Entlang der stadteinwärts liegenden Häuserzeile des Querschnitts Q 2 zwischen Klemensstraße und Habsburger Allee würde der Bürgersteig auf 2,50 m bestehen bleiben (ggf. auf 2 m Basisbreite reduziert).

Im Rahmen der neuangelegten Senkrechtstellplätze könnte eine Fläche für Cambio Fahrzeuge vorgesehen und auch eine Ladestation für Elektroautos untergebracht werden. Stellplätze zum Be- und Entladen und für Kunden der Bäckerei könnten im Rahmen vom Bewohnerparken als öffentliche Stellplätze ausgewiesen werden.

Diese Lösung würde keine Baumpflanzungen mit entsprechendem Grünstreifen an der stadtauswärtigen Seite (bis auf die bestehenden raumbildenden Bäume im Einmündungsbereich zum Amsterdamer Ring) zugunsten einer Neuanpflanzung der doppelten Baumallee vorsehen. Die zahlreichen Ein- und Ausfahrten, die ab dem Hasselholzer Weg in Richtung Amsterdamer Ring vorhanden sind, würden sowohl einen durchgehend geplanten Grünstreifen stark zerschneiden und eher nur rudimentäre Baumpflanzscheiben möglich machen als auch im Falle der Kombination von Baumpflanzungen mit dazwischen liegenden Längsstellplätzen aufgrund der Einfahrtsituationen nur eine geringere Anzahl an Längsstellplätzen aufweisen. Die Aufgabe der Längsstellplätze an der Seite stadtauswärts wurde in allen Einmündungsbereichen die Verkehrssituation entschärfen. Die klare Führung eines Bürgersteiges mit einem daneben verlaufenden geschützten Fahrradstreifen würde eine stärkere grünräumliche Aufwertung im Bereich der doppelten Allee ermöglichen.

Im Querschnittsbereich Q 1 würde eine Verkehrsführung generell wie im Querschnittsbereich Q 2 fortgeführt, d. h. geschützter Fahrradstreifen neben der Fahrbahn. Aufgrund der Gesamtbreite und dem hier nicht vorhandenen breiten Grünstreifen ließe sich sogar der stadteinwärts verlaufende Fahrradstreifen etwas verbreitern. Ebenso könnte hier Senkrechtparken vorgesehen werden und die weitere Anpflanzung einer Baumreihe erfolgen.

Die Führung des Radweges mit einem Schwenk vom Querschnitt Q 2 zum Querschnitt Q 1 (entlang des Bürgersteiges) im Kreuzungsbereich der Klemenstraße und hinsichtlich einer Kollision mit dem Eingangsbereich zum Couven Gymnasiums sehe ich als schwierig an und plädiere daher für einen durchgängigen Verlauf des geschützten Fahrradstreifens neben der Fahrbahn.

Zu diesem Vorschlag der Aufteilung des Straßenquerschnitts von 23,96 m möchte ich noch folgende weitere Argumente anführen:

Zum geschützten Fahrradstreifen: Die Führung eines sicheren, geschützten Fahrradstreifens in der Fahrbahn wäre für alle Radfahrer*innen eine große Verbesserung. Sehr schnell fahrende Radler könnten langsam fahrende durch Nutzung der Fahrbahn überholen - mit entsprechender Beachtung des Autoverkehrs -, wie dies ja auch jetzt schon im ersten Bauabschnitt zu beobachten und in Anbetracht der Verkehrsbelastung in diesem Abschnitt auch möglich ist. Der Argumentation, dass ängstliche Radfahrer*innen diesen Schutzstreifen nicht in dem Maße nutzen werden und damit nicht auf das Fahrrad umsteigen, kann ich ebenfalls nicht folgen. Ein Radweg von 2,30 m zwischen

5

Bürgersteig/ Bordsteinkante und baulicher Abmarkierung zur Fahrbahn, auf dem man von anderen Radfahrern überholt werden kann, würde aus meiner Sicht nicht die Sicherheitssituation verbessern. Hierzu müssten wahrscheinlich die Breiten noch viel größer sein.

Zu den Gehwegbreiten: Die Fußgängerfrequenz lässt ab dem 1. Bauabschnitt stadtaus- und stadteinwärts nach meinen Beobachtungen deutlich nach. Nach den Empfehlungen der Anlage von Erschließungsstraßen sollte eine Mindestbreite von 2 m Fußweg eingehalten werden und nach Fuss e.V. eine Breite von 2,50 m bei einem Begegnungsverkehr von zwei Fußgängern*innen incl. Schutzabständen zu den Hauswänden und zum Straßenraum. Die Einhaltung von 2,50 m ist sicherlich vor allem im Bereich Q 1 gut möglich. Bei der Verlängerung im Querschnitt Q 2 könnte aufgrund der geringeren Fußgängerfrequenz bei fehlendem Platzbedarf für die weitere Aufteilung der Straße auch eine Breite von 2 m ausreichend sein. Hier sollte der tatsächliche Bedarf eines 2,50 m breiten Fußweges anhand der Fußgängerströme und der täglichen Nutzung geprüft werden.

Zu den Bäumen und Grünstreifen: Bezüglich der Ahornbäume wurde in der Bürgerinformation ausgeführt, dass die noch vitalen Bäume sich vor allem in Richtung der Hausseite stadteinwärts befinden und diese auch erhalten werden sollen. Der Bürgersteig ist an dieser Stelle derzeit mit 3,10 m recht breit und für den dort vorhandenen Fußgängerverkehr zu üppig. Bei einer Versmälnerung des Bürgersteiges könnte der Grünstreifen verbreitert und die vorhandenen Bäume ein größeres Umfeld von entsiegelten Flächen erhalten, deren Überlebenschancen verbessert sowie insgesamt die Entsiegelung verstärkt werden.

Die neu angeordneten Senkrechtstellplätze würden nicht zu einer Beeinträchtigung der Baumkronen führen, da die neuen Bäume hier entsprechend von Anfang an geschützt würden. Allerdings darf nicht vergessen werden, dass auch hier zahlreiche Querungen der Grünfläche durch die Garagen- und Stellplatzanlagen der Häuser bestehen bleiben. Diese müssten mit entsprechenden Materialien hergestellt werden, die eine Versickerung erlauben und in der Zufahrtsbreite minimiert werden.

Doch nicht nur als Gestaltungselement für den Straßenraum, sondern auch zur Verbesserung der klimatischen Situation ist die Bepflanzung und Entsiegelung von Bedeutung, wie dies auch durch den Vertreter des Umweltamtes in der Bürgerinformation herausgestellt wurde. Die Bäume und der Grünstreifen dienen auch als Maßnahmen zur Hitzeanpassung in der Stadt und können als „coole“ Orte gelten.

Stellplätze: Bei der von mir aus ihren Varianten zusammengestellten Lösung würde sich zwar die Stellplatzanzahl gegenüber heute reduzieren, allerdings nicht in dem Maße wie bei der Lösung entsprechend den Vorgaben des Radentscheids. Durch einen Wegfall der Längsstellplätze auf der Seite stadtauswärts wären nach meiner Zählung ca. 28 zwischen Hasselholzer Weg und Amsterdamer Ring und 8 zwischen Hasselholzer Weg und Moreller Weg betroffen.

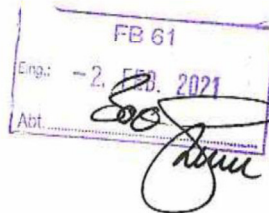


Rechtsanwalt

Stadtverwaltung Aachen

- FB 61 -

52058 Aachen



Aachen, 28.01.2021

Umgestaltung der Lütticher Straße – 2. Bauabschnitt zwischen Limburger Straße und Amsterdamer Ring

Sehr geehrte Damen und Herren,

von dem vorbezeichneten Bauvorhaben bin ich als Anlieger betroffen.

Ich bin Eigentümer des mit einem Mehrfamilienhaus bebauten Grundstücks Lütticher Str. [redacted]. Das Grundstück liegt damit in dem Abschnitt zwischen Clemensstraße und Amsterdamer Ring und zwar auf der linken Seite stadtauswärts gesehen.

Das Haus verfügt über vier Wohneinheiten. Ich wohne selbst nicht in dem Haus. Im Hause wohnen zwei Studenten, eine Rentnerin, eine berufstätige Dame mit Sohn und ein Arzt für Inneres und Allgemein Medizin mit seiner dreiköpfigen Familie.

Das Haus ist seit 1907 in Familienbesitz, es wurde bei dem Luftangriff 1944 zerstört und ist im Jahre 1954 unter Bewahrung der alten Kubatur wieder aufgebaut worden.

Das Anwesen verfügt zur Straßenseite über einen vier Meter tiefen Vorgarten, der mit einer Buchenhecke gegen den Bürgersteig abgeschirmt ist, sowie über einen ca 6 m breiten Bauwisch, der gärtnerisch gestaltet ist.


Die geplante Baumaßnahme folgt bekanntlich dem Radentscheid, den der Stadtrat entschieden hat.

So sehr ich den Radentscheid begrüße – ich fahre mit 89 Jahren immer noch gerne Fahrrad – halte ich die Umsetzung für den Straßenabschnitt Clemensstraße bis Amsterdamer Ring nicht für angebracht.

Der Straßenabschnitt kann in seinem gegenwärtigem Zustand nicht idealer gestaltet sein.

Neben der Fahrbahn, die dem Verkehrsaufkommen vollkommen gerecht wird, findet sich linksseitig ein nahezu ebenso breiter mit einer Doppelreihe von Chausseebäumen bepflanzter Grünstreifen. Es folgt dann Beidseitig ein ca 3,5 m breiter gepflasterter Bürgersteig und sodann beidseitig die bis zu 4 m tiefen Vorgärten. In diesem Zustand erfüllt die Straße alle Anforderungen an eine Landschaftsästhetik.

Die Doppelreihe Chausseebäume nebst den meist bepflanzten Vorgärten gewährleisten ein hervorragendes gesundes, örtliches Kleinklima.


Rechtsanwalt

Ich kann auch nicht feststellen, dass die Chausseebäume krank sind. Das mag allenfalls einzelne fahrbahnseitige Exemplare betreffen.

Man erkennt dies daran, dass ein Großteil der Bäume in ihren Baumkronen Misteln tragen.

Misteln sind keine Schmarotzer, wie häufig angenommen wird, sondern gehen mit dem Wirtsbaum eine Symbiose ein.

Sie helfen dem Wirtsbaum die Lebens- und Nahrungssäfte bis in die Baumkronen zu befördern. Kranke Bäume werden von Misteln nicht befallen.

Ich nehme an, dass die Befürworter der Baumaßnahme Anstoß daran nehmen, dass die Anlieger und Mieter der anliegenden Häuser ihre Fahrzeuge zwischen den fahrbahnseitigen Bäumen parken.

Die Baumaßnahme wird in diesem Straßenabschnitt den Verlust von ca 80 Parkplätzen erbringen.

Dies wird fatale und ökologisch unerwünschte Folgen haben.

Denn die Parkplätze sind für die Anlieger und die ordnungsgemäße Bewirtschaftung der durchweg Mehrfamilienhäuser unentbehrlich.

Der Wegfall dieser Parkplätze wird zur Folge haben, dass die Anlieger die Vorgärten und Bauwische opfern müssen, um dort Stellplätze zu schaffen. Dies wird nicht einmal genügen. Die Anlieger werden darüber hinaus die der Erholung- und Freizeitgestaltung dienenden hinter liegenden Gärten opfern müssen, um dort Garagen, Carports und Stellplätze zu schaffen.

Einige Anlieger haben bereits solche Baumaßnahmen auf ihren Grundstücken geschaffen. Da die hinter liegenden Gärten ca 2,80 bis 3 m unter Straßenniveau liegen, müssen in den Bauwischen entsprechende Abfahrrampen geschaffen werden.

Insgesamt wird dies zu einer trostlosen Landschafts- und Umweltzerstörung und Bodenversiegelung führen.

Das kann ökologisch nicht gewünscht sein.

Die Maßnahme wäre im Sinne des Radentscheids auch völlig überflüssig, denn es besteht bereits zwischen den Baumreihen ein Fahrradweg, der lediglich vernachlässigt worden ist.

Es dürfte für das Stadtgartenamt ein Leichtes sein, diesen Fahrradweg wieder herzustellen und mit einem verrieselungsfähigen Belag zu versehen. Verkehrssicherer für die Benutzer kann ein Fahrradweg gar nicht angelegt sein.

Man wolle auch bedenken, dass ein asphaltierter Fahrradweg, wie er angedacht ist, erhebliche Folgekosten haben wird. Denn die Stadt wird für solchen Fahrradweg den Winterdienst mit dem Einsatz des umweltschädlichen Streusalzes übernehmen müssen, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.


Rechtsanwalt


Ich befürworte daher, von dem Bauvorhaben Abstand zu nehmen und sich darauf zu beschränken, den vorhandenen zwischen den Bäumen verlaufenden Radelweg wieder in Stand zu setzen.

Man wolle auch bedenken, dass Straßen auch dazu dienen müssen, die anliegenden Grundstücke ordnungsgemäß zu bewirtschaften.

In den Mehrfamilienhäusern fallen ständig Reparatur- und Wartungsarbeiten an. Es muss den beauftragten Handwerkern möglich sein, ihre meist nur Kombifahrzeug-großen Werkstattfahrzeuge abzustellen, um ihre Reparatur- und Dienstleistungen zu erbringen.

In der Anlage überreiche ich den Ausgefüllten Fragebogen zur Umgestaltung der Lütticher Straße

Mit freundlichen Grüßen


Rechtsanwalt

Bürgerbeteiligung zur Lütticher Straße

Ergebnis der Online-Beteiligung und Empfehlungen für die weitere Planung

396 Personen haben zwischen dem 11. 01. und 31.01.2021 den Online-Fragebogen zur Lütticher Straße ausgefüllt. 205 Anlieger (davon 25 % als Eigentümer) und 191 „andere“ am Verfahren interessierte Personen.

Umgang mit den Bäumen

Das Thema wurde im Fragenbogen wie folgt erläutert: „Der Großteil der Bäume in der Lütticher Straße hat keine hohe Lebenserwartung mehr. Nur die hauszugewandte Baumreihe in der Doppelreihe zwischen Limburger Straße und Hohenstaufenallee ist so gesund, dass sie aus fachlicher Sicht erhalten bleiben sollte. Für die anderen Bäume wird vom Fachbereich Umwelt in der Gesamtabwägung eine komplette Fällung und Neupflanzung junger Bäume mit hoher Lebenserwartung empfohlen.“

Bei den Anlieger*innen dominiert der Wunsch nach Erhaltung gefolgt von der Position, Bäume auf keinen Fall zu fällen. Nur 20 % stimmen dem Verwaltungsvorschlag zu.

Bei den „anderen“ stimmen rd. 50 % dem Vorschlag der Verwaltung zu gefolgt vom Wunsch, möglichst viele Bestandsbäume zu erhalten.

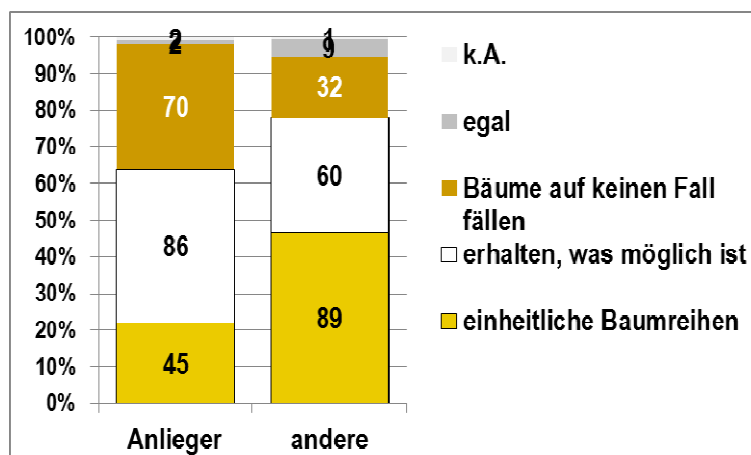


Abbildung 1: „Wie bewerten Sie die Empfehlung der Verwaltung zum Umgang mit den Bäumen?“

Bewertung des Bestandes und verkehrliche Randbedingungen der Anlieger*innen

Die Anlieger*innen wurden u.a. zum Pkw-Besitz und zur Nutzung befragt:

- 90 % geben an, einen Pkw zu besitzen aber nur 44 %, dass sie auch einen Stellplatz besitzen. 33 % haben Interesse an einem Dauerstellplatz, aber nur 9 % sind bereit, dafür 40 Euro oder mehr im Monat zu zahlen.
- Rd. 50 % geben an, täglich einen Pkw zu nutzen und weitere rd. 25 %, dass sie das mehrmals pro Woche machen.
- 21 % haben Interesse an einem CarSharing-Pilotversuch und 10 % können sich sogar vorstellen, bei einer CarSharing-Station einen Pkw abzuschaffen.

Die derzeitige Situation des Fuß- und Radverkehrs in der Lütticher Straße wird von den Anlieger*innen deutlich positiver eingeschätzt, als von den anderen. Umgekehrt verhält es sich bei der Einschätzung der Parksituation.

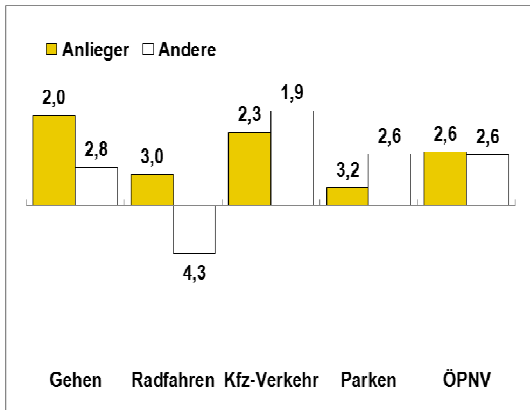


Abbildung 2: „Wie bewerten Sie die Situation im Bestand?“ 1 = sehr gut, 6 = ungenügend

Als Bezug zu den übergeordneten Zielen stimmen 60 % der Anlieger*innen den Zielen der Mobilitätsstrategie zu; 30 % lehnen dies ab („Für den Verkehr in Aachen wurden in der Mobilitätsstrategie 2030 Ziele festgelegt. Danach sollen u.a. die Alternativen zum Autoverkehr ausgebaut, der Anteil des Autoverkehrs reduziert werden und der Verkehr soll sicherer und komfortabler gestaltet werden.“) Die anderen Teilnehmer*innen an der Online-Befragung stehen mit 80 % hinter den Zielen der M Mobilitätsstrategie 2030. Die Zustimmung zum integrierten Klimaschutzkonzept ist ähnlich positiv.

Bewertung der vorgelegten Querschnittsvarianten

Schaut man sich vor diesem Hintergrund die Bewertung der vier vorgestellten Varianten an, so ergibt sich folgendes Bild:

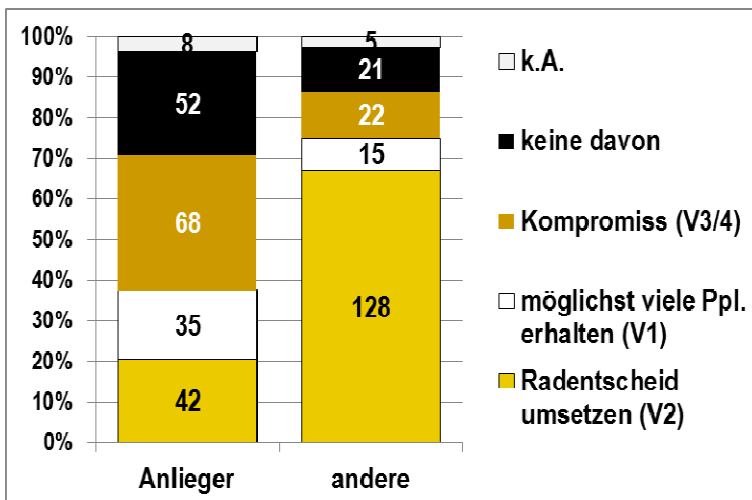


Abbildung 3: "Wie bewerten Sie die Empfehlung der Verwaltung zur Aufteilung des Straßenraumes?"

Bei den Anlieger*innen ist das Bild sehr inhomogen: 25 % halten keine der vorliegenden Varianten für gut. 30 % der Anlieger*innen sprechen sich für eine der „Kompromissvarianten“ 3 oder 4 aus. Nur 17 % halten die Führung auf der Fahrbahn mit Schutzstreifen für die beste Lösung. Nur jede/r fünfte Anlieger*in stimmt der Vorzugsvariante 2 zu.

Von den „anderen“ Teilnehmenden an der Online-Befragung sprechen sich 67 % für die Radentscheid-konforme Variante 2 aus.

Viele Kommentare und Anmerkungen der Online-Erhebung sind in der Bürgerinformationsveranstaltung dargestellt worden, wie auf den Folien und dem Livestream zu dem Termin zu sehen ist (s. www.aachen.de/luetticherstrasse). Alle genannten Aspekte sind in das Dokument zur Abwägung aller Belange eingeflossen.

Bürger*inneneingaben zur Planung Lütticher Straße

Ergebnisse des digitalen Bürger*innendialogs am 19.01.2021 zur Planung Lütticher Straße, 2. Bauabschnitt zwischen Limburger Straße und Amsterdamer Ring, mit Anregungen und Bedenken (schriftliche Eingaben sowie Eingaben per E-Mail bis einschließlich 15.03.2021)

Allgemeines

- Insgesamt sind 448 Eingaben von Bürger*innen zur Planung Lütticher Straße eingegangen.
 - Dabei gibt es zum Teil auch mehrfache Eingaben von einzelnen Bürger*innen, z.B. per E-Mail und über einen von der Verwaltung zur Verfügung gestellten Onlinefragebogen.
 - Nach der Veranstaltung bis einschließlich 12.03.2021 sind Eingaben eingegangen.
 - Bei der Durchsicht der Eingaben lassen sich häufig angeführte Aspekte zu folgenden Themenbereichen zusammenfassen (Mehrfachnennungen möglich):
1. Ruhender Verkehr
 - 1a. Parken Allgemein (v.a. Parkraumverlust, Liefern und Laden)
 - 1b. Bewohnerparken
 2. Baumbestand und Straßenraumbegrünung
 3. Radverkehr
 - 3a. Radverkehr Allgemein
 - 3b. Radverkehrsnetz und Radverkehrsbelastung im Allgemeinen
 - 3c. Baulich geschützter Radfahrstreifen (PBL), v.a. im Zusammenhang mit Grundstückszufahrten
 - 3d. Beidrichtungsweg
 - 3e. Reaktivierung der bestehenden, stark verfallenen Radverkehrsanlagen
 4. Querschnitt bzw. Straßenraumaufteilung
 - 4a. Straßenraumaufteilung Allgemein
 - 4b. Querschnittsvorschläge der Bürger*innen
 5. Umliegende Nutzungen und aktuelle Bauvorhaben
 6. Anliegerbeiträge nach KAG
 7. Zeitplanung und Handlungsbedarf
 8. Organisation des Bürger*innendialogs
 9. Weitere Einzelaspekte

Im Folgenden werden die wesentlichen Aspekte der Eingaben zu den einzelnen oben genannten Themenbereichen sowie die entsprechenden Antworten / Stellungnahmen der Verwaltung zusammengefasst:

1. Ruhender Verkehr

1a. Parken Allgemein

- Wird für einen Stellplatz im Vorgarten eine Baugenehmigung benötigt? Und bekommt man dafür eine zusätzliche Grundstückszufahrt?
- Wenn Parkplätze wegfallen, sind die Anwohner*innen gezwungen, ihre Vorgärten in Parkplätze umzuwandeln.
- Einzelne Hausbesitzer*innen haben zusätzliche Stellplätze in ihren Vorgärten eingerichtet, obwohl nicht klar ist, ob die Zufahrt genehmigt wurde.

- Viele Anwohner*innen der Lütticher Straße sind ältere Menschen oder junge Familien mit kleinen Kindern. Sie und auch manche Berufstätige sind auf ein Auto angewiesen.
- Der Wegfall von 80 Parkplätzen im 2. Bauabschnitt wird einen höheren Parkdruck in den umliegenden Straßen erzeugen.
- An Feiertagen sind immer noch freie Parkplätze vorhanden.
- Stellplätze und Kundenparkplätze sollten auf dem eigenen Grundstück geschaffen werden.
- Gewohnheitsmäßig und zum Teil auch verbotswidrig ein Auto zu parken darf kein Grund sein, die jetzige Situation beizubehalten.
- Die vorhandenen Behindertenparkplätze müssen bei der weiteren Planung bedacht werden.
- Wer vermietet, muss neben Wohnraum auch die erwartete Infrastruktur für Parken, Liefern / Laden und Handwerker*innen bieten können.
- Durch Parkraumverlust werden wirtschaftliche Existenzen gefährdet.
- Für den Betrieb der Bäckerei Mannebach muss der stadtauswärts fahrende Verkehr dort anhalten können.
- Viele Therapeut*innen und Pflegedienste finden bereits heute keinen Parkplatz im Umfeld der Lütticher Straße.
- Der Parkplatz am Hangeweier könnte für Anwohner*innen der Lütticher Straße und für Park + Ride attraktiver gemacht werden.
- Am Hangeweier könnten freie Parkhäuser für Bewohner*innen errichtet werden. Es könnte abgefragt werden, ob alle Einwohner*innen Aachens diese über eine geringe Umlage mitfinanzieren.
- Statt Senkrechtparken sollte Schrägparken vorgesehen werden. Dadurch verbessern sich die Sichtverhältnisse auf und für ausparkende Fahrzeuge.
- Senkrechtparken ist für alle Verkehrsteilnehmende zu gefährlich.
- Die Tankstelle an der Lütticher Straße steht auf dem Gelände des Krankenhauses. Der Standort oder die Fläche an der Ecke Limburger Straße eignen sich, um eine Quartiersgarage anzubieten.
- Im städtischen Haushalt ist keine Kostenstelle für Quartiersgaragen ausfindig zu machen.
- Für Besucher*innen des Krankenhauses, Teilnehmer*innen von Abendveranstaltungen an der Schule und Nutzer*innen der Sporthallen außerhalb der Schulzeiten müssen Parkmöglichkeiten erhalten bleiben.
- Vielleicht lassen sich eigene Parkplätze für Beschäftigte des Franziskushospitals nachts für Bewohner*innen nutzbar machen.
- Zur Lösung der Parkplatzprobleme sollten in einem ganzheitlichen Konzept begleitende Maßnahmen vorgesehen werden.
- Der Wegfall nahezu der Hälfte aller Parkplätze steht in keiner Relation zur minimal besseren Situation für Radfahrer*innen.
- Parkplätze am Fahrbahnrand sollten markiert werden um das Parken zu ordnen.
- Es sollten Ladestationen für E-Autos geschaffen werden.
- Die Stadt könnte anbieten, Garagen zu entrümpeln, damit sie nicht zweckentfremdet werden.
- Kfz-Parkplätze sollten durch Radabstellanlagen ersetzt werden.
- Wo sollen die ganzen Fahrräder zukünftig abgestellt werden?
- Alle Parkplätze sollten für 15 Minuten kostenlos sein (z.B. für den Bäcker, Paketdienste und zum Be- und Entladen). Alle anderen sollten in Quartiersgaragen parken.
- Die vorhandene Anzahl von privaten Garagen und Stellplätzen beträgt weniger als ein Drittel des Bedarfs für die Haushalte.

1b. Bewohnerparken

- Der Parkdruck im Viertel ist sehr hoch, da viele Auswärtige den Bereich nutzen um das Auto kostenlos zu parken und mit dem Bus in die Stadt zu fahren.
- Eine Bewohnerparkzone würde den Anwohner*innen helfen.
- Die Einrichtung von Bewohnerparkzonen hat zu erhöhtem Parkdruck in den umgebenden Vierteln geführt. Das ist ein selbst erzeugter und absehbarer Dominoeffekt.
- Die Körnerstraße ist ein von fremden Fahrzeugen überlastetes Gebiet. Wenn im Bereich Schillerstraße und in der Lütticher Straße Bewohnerparkzonen eingerichtet werden, befindet sich die Körnerstraße in einer „Sandwichposition“. Sie und andere Seitenstraßen sollten einbezogen werden.
- Bewohnerparken ist keine Lösung. Die „Elterntaxis“ würden weiterhin zu Grundstückszufahrten zustellen, aber Patient*innen des Krankenhauses, P+R -Nutzer*innen und Besucherverkehre hätten Nachteile.
- Für Bewohnerparkausweise sollte die maximal mögliche Gebühr angesetzt werden.
- Der Umbau sollte zeitgleich mit der Einführung des Bewohnerparkens erfolgen.

Antwort / Stellungnahme der Verwaltung

Grundsätzliches

Zum Thema Parken/ruhender Verkehr gab es zahlreiche Eingaben, die sich mit unterschiedlichen Teilthemen beschäftigten. Die Verwaltung beschäftigt sich hierzu nicht nur mit der Lütticher Straße sondern in der parallelen Bearbeitung der Bewohnerparkzone „U“ auch auf Quartiersebene. Deren Planung steht nun an. Um einen Überblick über das aktuelle Parkraumangebot und die Parkraumauslastung zu erhalten, wurde ein Parkraumgutachten für den gesamten Bereich in Auftrag gegeben. Die Erhebung wird belastbare und aktuelle Aussagen zum Status Quo der Parkraumnutzung und -auslastung auch in der Lütticher Straße treffen. Dabei werden auch die im Viertel vorhandenen Einrichtungen berücksichtigt.

Aus Bewohnerparkzonenprojekten in Aachen und deren Evaluation in den vergangenen Jahren kann nachgewiesen werden, dass die Einrichtung einer Bewohnerparkzone zur Entlastung der Parkplatzsituation in einem definierten Bereich beiträgt und der hohen Auslastung der Parkplätze im öffentlichen Raum entgegenwirkt. Dabei wird die Parkraumnachfrage durch gebietsfremde Personen deutlich reduziert. Entsprechend erhöhen sich die Chancen für Bewohner*innen, im unmittelbaren Wohnumfeld einen Parkplatz zu finden.

Alle öffentlichen Parkplätze einer Bewohnerparkzone werden in der Regel bewirtschaftet und können sowohl von Bewohner*innen als auch von Besucher*innen genutzt werden. Dabei müssen Besucher*innen einen Parkschein am Automaten während der Bedienpflichtzeit ziehen. Bewohner*innen parken kostenfrei mit einem Bewohnerparkausweis.

Grundsätzlich besteht in angrenzenden Straßen, auch in denen, die einer Bewohnerparkzone angehören, immer die Möglichkeit in freien Lücken zum Liefern und Laden bzw. zum Ein- und Aussteigen zu halten. Sind in diesen Straßen überwiegend alle Parkplätze belegt, können separate Liefer- und Ladezonen eingerichtet werden.

Für Handwerker*innen und soziale Dienste besteht schon heute die Möglichkeit, einen Handwerkerparkausweis zu beantragen. Dies wird rege genutzt! Die Ausweise berechtigen zum Parken im eingeschränkten Haltverbot und in Haltverbotszonen, auf öffentlichen Parkplätzen mit Parkscheibenpflicht, Parkscheinautomaten usw. oder zum Parken auf Bewohnerparkplätzen. Für den Berechtigtenkreis verbessern sich bei Einführung einer Bewohnerparkzone die Chancen auf einen Parkplatz deutlich. Darüber hinaus kann für z.B. Umzüge, Möbelleieferungen und ähnliche Gegebenheiten durch die Verwaltung eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden.

Taxen haben bereits per Gesetz Sonderrechte. So dürfen diese in zweiter Reihe halten, um Fahrgäst*innen ein- oder aussteigen zu lassen, wenn es die Verkehrslage zulässt.

Bewohnerparkzone „U“

Seit der Einrichtung der ersten Bewohnerparkzonen haben sich die Ansprüche und Rahmenbedingungen an eine Parkzone geändert. Wurden die Zonen früher eher klein und auf die Innenstadt begrenzt eingerichtet, werden heute große Zonen geplant und auch außerhalb der Innenstadt an Zielpunkten mit erheblichem allgemeinen Parkdruck, wo die Bewohner*innen des Quartiers regelmäßig keine ausreichende Möglichkeit haben, in ortsüblicher fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung einen Parkplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden, angelegt. Bei der Einrichtung von Bewohnerparkzonen können Verlagerungseffekte in die angrenzenden nicht bewirtschafteten Randbereiche entstehen.

Die in der ursprünglichen Idee geplante Parkzone „U“ umfasste die Lütticher Straße zwischen Schanz und Sanatoriumstraße, die Körnerstraße sowie Teile der Hohenstufenallee, Limburger Straße, Weberstraße und des Morillenhangs. In dieser Zone befinden sich das Franziskushospital und das Ärzt*innenhaus an der Sanatoriumstraße, dessen Angebot in den letzten Jahren weiter ausgebaut wurde. Das städtische Couven-Gymnasium an der Lütticher Straße liegt direkt an der Grenze des beplanten Bereichs. Da in der Folge mit einer erhöhten Parkplatzauslastung des öffentlichen Parkplatzangebotes zwischen Sanatoriumstraße und Außenring zu rechnen ist, strebt die Verwaltung eine Erweiterung der bisher geplanten Bewohnerparkzone bis zum Amsterdamer Ring an. Dies geht auf eine Bürgeranregung zurück. Die Ergebnisse einer geänderten Begrenzung der Zone „U“ und des Parkraumgutachtens werden anschließend der Politik zur Beratung vorgelegt.

Die Stadt Aachen ist bei der Gebührenerhebung für Bewohnerparkausweise an die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) gebunden. Der Gebührenrahmen für die Ausstellung eines Bewohnerparkausweise lag bisher zwischen 10,20 bis 30,70 €/Jahr. Mit der Änderung des Bundesfernstraßengesetzes vom 14.05.2020 können die Länder nun eigene Rechtsverordnungen für die Gebührensätze verabschieden, in denen neben den reinen Verwaltungskosten auch die Bedeutung der Parkmöglichkeiten, deren wirtschaftlicher Wert oder der sonstige Nutzen von Parkmöglichkeiten für Bewohner*innen eingehen. Die Länder können dies auch direkt an die Kommunen übertragen, sodass vor Ort eigene Gebührenordnungen erlassen werden können. Damit folgt der Gesetzgeber den langjährigen Initiativen von Kommunen und kommunalen Verbänden wie dem deutschen Städtetag, die sich für eine Erhöhung des kommunalen Gestaltungsspielraums bezüglich der Bewertung des öffentlichen Raumes eingesetzt haben. In verschiedenen Papieren wurde ein Gebührenrahmen bis zu einer Höhe von 200€/Jahr gefordert.

Die zuletzt am 25.06.2020 politisch beschlossene Prioritätenliste für Bewohnerparken listet die Bewohnerparkzone „U“ an vierter Stelle auf. Die Vorerhebung dazu soll im 2.Quartal des Jahres durchgeführt werden. Mit der voraussichtlichen Einrichtung der Zone kann – bei positiver Beschlusslage - demnach in 2022 und damit vor Abschluss der Bauarbeiten in der Lütticher Straße gerechnet werden.

Parken auf privatem Grund

Das Parken auf privaten Grundstücken ist in der Landesbauordnung NRW geregelt. Baugenehmigungen sind für Stellplätze auf privatem Grund in der Regel erst erforderlich, wenn sie überdacht sind oder die Fläche insgesamt 100 m² übersteigt. Weitere Vorgaben können sich jedoch zum Beispiel auch aus einem Bebauungsplan ergeben. In Aachen wird zudem grundsätzlich so verfahren, dass ein Grundstück aus Gründen des Fußgängerschutzes und zur Erhaltung des öffentlichen Parkraums nur über eine Zufahrt /Absenkung mit max. 5,00 m Breite der Rampensteine erschlossen werden soll. Durch den Aachener Stadtbetrieb wird vor Ort entschieden, ob anstelle von Rampensteinen ansonsten Tiefbordsteine mit Flügelsteinen verlegt werden. Dann darf die Zufahrt eine Breite von 6,00 m nicht überschreiten. Vor Beginn möglicher Arbeiten im öffentlichen Raum muss rechtzeitig ein entsprechender Antrag zur Sondernutzung bei der Straßenverkehrsbehörde gestellt werden. Das Vorgehen

beruht auf § 18 in Verbindung mit § 14 und 14a des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) in der zurzeit gültigen Fassung.

Der Stellplatz- und Fahrradstellplatzbedarf von Wohngebäuden und gewerblichen Nutzungen (inklusive der Stellplatznachfrage für Kundenverkehre) wird in der Stellplatzsatzung der Stadt Aachen geregelt. Die letztlich herzustellenden Stellplätze sind grundsätzlich auf dem eigenen Grundstück oder in der näheren Umgebung auf einem geeigneten Grundstück (und nicht im öffentlichen Raum) zu errichten. Die Zweckentfremdung von derart notwendigen Stellplätzen und Garagen ist nicht zulässig und kann durch den Fachbereich Bauaufsicht überprüft und ggfs. geahndet werden.

Parken im öffentlichen Raum

Für den öffentlichen Raum wurden verschiedene Hinweise und Anregungen formuliert:

Die Idee eines Um- bzw. Ausbaus des Parkplatzes am Hangeweiher (der im letzten Jahr bereits als P+R-Platz ausgeschildert wurde) wird von der Verwaltung aufgenommen und geprüft. Der Hinweis auf den anstehenden Verkauf des Tankstellengrundstücks wird ebenfalls durch die Stadtverwaltung aufgenommen und geprüft. Die weitere Nutzung von Parkplätzen des Franziskushospitals wird mit dem Bewirtschafter APAG verhandelt. Die Schaffung von Parkraum in Quartiersparkhäusern in Aachen ist eine Aufgabe der Verwaltung, die im Rahmen des Integrierten Klimaschutzkonzeptes (IKSK) der Stadt Aachen an Bedeutung gewonnen hat. Im Haushaltsplanentwurf sind 8,63 Mio. € Mittel in 2021 und den Folgejahren dafür eingeplant (u.a. als Mobility-Hubs im Rahmen des Integrierten Klimaschutzkonzeptes).

Gemäß Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) ist die Unterbringung des ruhenden Verkehrs in Parkbuchten der Anlage von Parkstreifen auf der Fahrbahn in der Regel vorzuziehen, weil dadurch die Sichtverhältnisse für Kraftfahrer an Knotenpunkten verbessert werden können, bei hoher Parkdichte die Parkreihe für Fußgängerquerungen unterbrochen werden kann und Begrünungsflächen entstehen können. Parkbuchten mit Senkrechtaufstellung ermöglichen bei entsprechender Straßenraumbreite die höchste Parkstanddichte je Meter Straßenfrontlänge und können im Zweirichtungsverkehr angefahren werden. Beim Rückwärtsausparken ist der Verkehr aber schlecht einsehbar und hinsichtlich der Verkehrssicherheit schlechter zu bewerten. Breite Sicherheitstrennstreifen oder sehr tiefe Parkstände können den Raum schaffen um diesen Mangel zu reduzieren.

Die Markierung einzelner Parkstände ist aus verkehrstechnischen Gründen entbehrlich. Es fallen höhere Kosten an, gleichzeitig reduziert sich die - durch zum Teil sehr unterschiedliche Fahrzeuglängen bedingte - Effizienz in der Auslastung der Fläche. Ggfs. kann die Markierung aus straßenverkehrsrechtlichen Gründen erforderlich werden (z.B. Ausweisung eines Behindertenparkplatzes), was in der Detailplanung geprüft wird.

Die vorhandenen Behindertenparkplätze werden in jedem Fall bei der weiteren Planung berücksichtigt. Ebenfalls wird ein Angebot von öffentlich nutzbaren Fahrradparkplätzen eingeplant. Neu geplante Radabstellanlagen müssen dabei gut zugänglich sein und sollen keine Barrieren - etwa für den Fußverkehr - darstellen.

An einem Konzept für Ladestationen im öffentlichen Straßenraum arbeitet die Stadtverwaltung derzeit in Zusammenarbeit mit STAWAG und APAG.

Das Aufstellen von Fahrradabstellanlagen in der Nähe von Bushaltestellen und an anderen Stellen in der Lütticher Straße wird bei der Planung geprüft und berücksichtigt.

2. Baumbestand und Straßenraumbegrünung

- Bäume sollen nicht für Radwege, die ohnehin vorhanden sind, geopfert werden.
- Durch Baumfällungen verliert die Lütticher Straße ihren historischen Alleecharakter.
- Es ist zu befürchten, dass aus den Forderungen des Radentscheids und des Kfz-Verkehrs ein Baumfällungsentscheid hervorgeht.
- Vor wenigen Wochen wurden Bäume und Sträucher für neue Parkplätze des Franziskushospitals beseitigt. Im weitem Umfeld der Lütticher Straße gab es zusätzlich Baumfällungen.
- Das Stadtgrün ist der einzig positiv auf Ökologie und Klima wirkender Faktor im Straßenraum und sollte deshalb am wenigsten unter dem Streit der Verkehrsteilnehmer leiden.
- Die Bäume sollen zur Verbesserung der Luftqualität und im Sinne des Klimaschutzes erhalten bleiben. Vorhandene Schutzeinrichtungen werden trotz Eingaben über das Bürgerportal nicht instand gesetzt.
- Bestandsbäume sollen im gesamten Stadtgebiet vor dem schädlichen Beparken der Baumscheiben verschont bleiben, z.B. mit (Holz-)Pollern.
- Es wäre denkbar, zum Schutz und der Pflege von Bäumen Patenschaften anzubieten.
- Junge Neupflanzungen sind über Jahre kein ökologischer Ersatz für große Bäume. Um die Habitatfunktion zu erhalten wäre ein schrittweiser Ersatz sinnvoller als die Fällung in einem Zug.
- Warum wurde der fach- und sachgerechte Umgang mit den Bäumen in der Lütticher Straße nicht schon früher angegangen?
- Es macht mehr Sinn, die Allee komplett neu zu gestalten. Damit sollte eine deutliche Verbesserung der Lebensqualität möglich sein.
- Durch eine Verschmälerung des Gehwegs im Bereich des zu erhaltenden Baumbestandes könnte die Grünfläche vergrößert werden.
- Grundstückszufahrten im Bereich der Bäume müssen eine Versickerung erlauben.
- Welche Baumarten sollen gepflanzt werden?
- Es sollten Bäume gepflanzt werden, die dem Klimawandel und der Situation in der Stadt besser standhalten.

Antwort / Stellungnahme der Verwaltung

Im 2. Bauabschnitt der Lütticher Straße befinden sich nach jetzigem Kenntnisstand 86 Bäume im öffentlichen Straßenraum, von denen 67 unter die Baumschutzsatzung fallen und 62 eine beeinträchtigte Vitalität haben, die eine geringe restliche Lebenserwartung erwarten lässt. Die eingeschränkte Vitalität resultiert zum großen Teil aus massiver Verdichtung der Baumstandräume durch Befahren und Beparken sowie Anfahrschäden im Stammbereich und an den Wurzelanläufen.

Es ist auch Ziel der Verwaltung mit neuen Baumpflanzungen zu einem attraktiveren Erscheinungsbild beizutragen. Die Vorteile einer Neuanpflanzung im 2. Bauabschnitt sind eine weitgehend einheitliche Bepflanzung mit geringem Pflege- und Unterhaltungsaufwand und hoher Lebenserwartung, Kostenersparnisse im Straßenbau sowie die optimale Gestaltung der gesamten Straße (Fahrbahn, Parkplätze, Geh- und Radwege) unter Berücksichtigung alter und neuer Leitungen. In der Abwägung wurde daher entschieden, die 20 noch vitalen Bäume im Abschnitt Klemensstraße - Hohenstauenallee als Ensemble zu erhalten und die 4 vitalen Bäume im Abschnitt Limburger Straße - Klemensstraße zugunsten einer einheitlichen Baumkulisse zu fällen.

Um eine ausgeglichene Baumbilanz zu erreichen, sollen mindestens 66 Bäume neu gepflanzt werden. Innerhalb von ca. 10 Jahren sollen sie die Funktion des bisherigen Bestandes wiederherstellen. Dafür werden z.B. zu Stammumfang, Gesamthöhe und Kronenbreite Qualitätsanforderungen formuliert. Die Baumart wurde noch nicht festgelegt. Durch die Neuplanung soll ein Befahren und Beparken der Baumbeete nachhaltig vermieden werden.

Der Hinweis zu den nicht instand gesetzten Schutzeinrichtungen wird aufgenommen. Grundsätzlich sollte allen gemeldeten Schadensfällen nachgegangen werden.

Der Umbau des 2. Bauabschnitts der Lütticher Straße inklusive der Neuordnung der Straßenraumbegrünung wurde bereits 2013 beschlossen. Durch Verzögerungen in der Straßenbauförderung wurde er aber mehrfach zurückgestellt.

Für Gehwege wird in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) eine Regelbreite von 2,50 m angegeben - unabhängig von der Fußgängerfrequenz. Dieses Regelmaß setzt sich aus dem tatsächlichen Verkehrsraum (1,80 m) und den erforderlichen Sicherheitsräumen zur Fahrbahn (0,50 m) und zu Gebäuden bzw. Einbauten (0,20 m) zusammen. Die Verwaltung strebt das Maß nach Möglichkeit - auch wegen der Belange der mobilitätseingeschränkten Bürger*innen - im Stadtgebiet überall an. Eine Verschmälerung des geplanten Gehwegs unter dieses Maß muss im Einzelfall abhängig von der jeweiligen Situation geprüft werden.

Die Bodenstandraumbedingungen der zu erhaltenden Bäume, in deren Kronentraufbereiche Grundstückszufahrten liegen, sollen im Zuge der weiteren Planung möglichst verbessert werden. Dazu soll auch die Vergrößerung des Abstandes der weiteren Verkehrsflächen zu den Bäumen beitragen. Für die neu zu pflanzenden Bäume werden fach- und sachgerechte Bodenstandräume hergestellt und Standorte gewählt, die nicht mit der Lage der Zufahrten kollidieren.

3. Radverkehr

3a. Radverkehr Allgemein

- Wieso ändern sich ständig die Direktiven, wo im Straßenraum Radverkehrsanlagen anzulegen sind? In der Lütticher Straße wurden sie zuerst in den Nebenanlagen hergestellt und sollten dann auf die Fahrbahn verlegt werden.
- Die Lütticher Straße sollte entweder eine Fahrradstraße werden oder ein Überholverbot von Fahrrädern eingerichtet werden. So müsste nichts umgebaut werden.
- Der Radentscheid nimmt der Stadt Aachen jeglichen Handlungsspielraum.
- Die Ziele des Radentscheids wurden vom Stadtrat beschlossen und sollten nicht zur Disposition stehen.
- Radwege sollten immer asphaltiert und nicht gepflastert werden.
- Die im Radentscheid festgesetzte Breite der Radwege soll sich an den die jeweiligen örtlichen Notwendigkeiten und Gegebenheiten orientieren.

Antwort / Stellungnahme der Verwaltung

Seit vielen Jahren wird versucht, im Straßenraum mehr Platz für den Radverkehr zu gewinnen. Nach der Maxime „Radverkehr ist Fahrverkehr“ wurden seit den 1990er Jahren bevorzugt Radverkehrsanlagen für den Alltagsradverkehr auf der Fahrbahn eingerichtet. Die Nutzungsgruppe der eher unsicheren Radfahrer fühlt sich durch diese Radverkehrsführung nicht angesprochen. Der Bedeutung der subjektiven Sicherheit im Radverkehr wurde in Aachen unter anderem durch den Radentscheid besondere Aufmerksamkeit zuteil und ist Bestandteil der aktuellen gesellschaftlichen Diskussion zur Veränderung des Mobilitätssystems geworden.

Nach Allgemeiner Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) kommen Fahrradstraßen dann in Betracht, „wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist“. Nach § 45 StVO Abs. 9 dürfen Verkehrsbeschränkungen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der

besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt“.

3b. Radverkehrsnetz und Radverkehrsbelastung

- Der erste Bauabschnitt der Lütticher Straße wird stärker befahren, entspricht aber nicht den Vorgaben des Radentscheids. Die Schanz ist nicht vernünftig an die Innenstadt angebunden. Im Radentscheid ist nicht formuliert, dass alle Umbauten an Hauptverkehrsstraßen radentscheid-konform sein müssen. Die Sinnhaftigkeit eines kurzen Stücks radentscheid-konformer Radverkehrsanlage ohne sinnvolle Anschlussplanung wird deswegen hinterfragt.
- Es fehlt bisher ein Gesamtkonzept unter Einbeziehung der weiteren Teilabschnitte der Lütticher Straße. Das widerspricht dem Ziel des Radentscheids, ein durchgängiges Radverkehrsnetz zu schaffen.
- Gibt es Planungen, den ersten Bauabschnitt zu überarbeiten? Wie wird eine Anbindung an der Schanz gesichert?
- Der Schutzstreifen im 1. Bauabschnitt stadteinwärts macht selbst geübten Radfahrer*innen Angst.
- Der weitere Verlauf der Lütticher Straße in Richtung Belgien ist nicht radentscheid-konform ausgebaut und auch nicht möglich. Sollte das Augenmerk daher nicht auf anderen Strecken liegen?
- Im weiteren Verlauf in Richtung Belgien sollte auf eine Verbreiterung der bestehenden Radwege und auf einen guten Ausbaustandard Wert gelegt werden.
- Der Ausbau der Hauptverkehrsstraßen gemäß Ziel 3 des Radentscheids ist innerhalb des Außenrings fast nirgendwo ohne massive Einschränkungen möglich.
- Die Hohenstaufenallee eignet sich eher für radentscheid-konforme Radverkehrsanlagen. Sie erschließt das Couven-Gymnasium, die Fachhochschule und den Hauptbahnhof. An der Hohenstaufenallee gibt es zudem weniger Bebauung und damit weniger Zufahrten, die den Radweg kreuzen würden.
- Die als Sackgasse zur Lütticher Straße hin ausgestaltete Körnerstraße eignet sich als Fahrradstraße.
- Wie hoch ist die Radverkehrsbelastung auf der Lütticher Straße?
- Die Lütticher Straße ist aufgrund der Topographie / Steigung nicht gut geeignet für stadtauswärts fahrende Radfahrer*innen.
- An der Limburger Straße fehlen die Anschlüsse der Radverkehrsanlagen zwischen dem 1. Bauabschnitt und dem Bestand. Da der 2. Bauabschnitt erst in 2024 fertiggestellt werden soll, sollten diese unbedingt vorher hergestellt werden. Gleiches gilt für die untere Hohenstaufenallee.
- Kritisch ist die Situation auf der Lütticher Straße stadteinwärts an der Einmündung Brüsseler Ring. Der Radweg endet dort und die weitere Radverkehrsführung ist unsicher und unübersichtlich.
- Diejenigen, die mit dem Rad als Freizeitverkehr in den Wald fahren, können besser über Alternativwege im Johannistal fahren.
- Generell sollen Nebenstraßen für den Radverkehr und Hauptstraßen für den Kfz-Verkehr ausgelegt werden.
- Der Wechsel zwischen verschiedenen Radverkehrsführungen führt zu gefährlichen Situationen.
- Das Argument „Senior*innen und Familien seien auf das Auto angewiesen“ wird z.B. in den Niederlanden widerlegt, da diese beiden Gruppen dort stark von dem hervorragenden Radverkehrsnetz profitieren.

Antwort / Stellungnahme der Verwaltung

Die Bundesstraße (B57) Lütticher Straße ist als Hauptstraße klassifiziert an der grundsätzlich sichere und gut nutzbare Radverkehrsanlagen vorhanden sein sollen. Sie ist Bestandteil des städtischen Radverkehrsnetzes, der Handlungsbedarf ist u.a. im Maßnahmenplan 2007 definiert. Die Lütticher Straße wurde darin als Maßnahme erster Priorität beschrieben, gehörte aber nicht zu den 4 Realisierungsstufen, die in der AG Radverkehr festgelegt

und 2009 im Verkehrsausschuss beschlossen wurden. Im Jahr 2019 wurde das städtische Rad-Vorrang-Netz beschlossen, das im betreffenden Abschnitt keine Rad-Vorrang-Route über die Lütticher Straße führt. Zur Differenzierung des Radnetzes in der Stadt Aachen wird aktuell ein Gutachten vergeben.

Für den Abschnitt liegen Zählraten aus 2006 und 2008 vor. Die Erhebungen wurden zwischen September und November durchgeführt und zeigen Radverkehrsstärken je nach Zählstandort zwischen 149 Fahrrädern/7-19 Uhr (Höhe Amsterdamer Ring) und 381 Fahrrädern/7-19 Uhr (Einmündung Sanatoriumstraße). Für den ersten Bauabschnitt liegen aktuellere Zählraten aus 2019 vor, die eine Nutzung von 786 Fahrrädern/7-19 Uhr darstellen. Unfallhäufungsstellen sind nicht bekannt.

Der innerstädtische Abschnitt der Lütticher Straße soll insgesamt in 3 Bauabschnitten umgestaltet werden. Der 1. Bauabschnitt wurde in 2015 fertiggestellt. Der dort hergestellte Straßenraum mit den für den Radverkehr angebotenen Schutzstreifen entspricht dem gängigen Regelwerk. Rad- und Fußverkehr wurden in dem durch Einzelhandel geprägten Bereich deutlich voneinander getrennt und gelten objektiv als sicher; die Unfallzahlen ergeben keine Hinweise. Der weitere Anschluss an die Schanz ist durch die direkte geradlinige Führung des Radverkehrs bei Ausschluss des Kfz-Verkehrs in stadteinwärtiger Richtung gewährleistet. Dort wird der Radverkehr im Mischverkehr in die Tempo-30-Zone Jakobstraße geführt. Bei vorliegenden Voraussetzungen wäre hier die Einrichtung einer Fahrradstraße denkbar. Der erste Bauabschnitt wird aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Kapazität nicht in nächster Zeit überarbeitet.

Mit der bereits dargestellten Änderung der Gestaltungsstandards durch die Übernahme der Zielsetzungen des Radentscheids wird seitdem ein weitergehender Standard in den Planungen der Stadt verfolgt. Dies gilt sowohl für den jetzt in Planung befindlichen 2. Bauabschnitt als auch für den 3. Bauabschnitt der Lütticher Straße zwischen Amsterdamer Ring und Brüsseler Ring, der sich zeitlich anschließen wird. Darüber hinaus befindet sich die Lütticher Straße im stadtauswärtigen Abschnitt in der Baulast des Landesbetrieb Straßen NRW.

Ziel 3 des Radentscheids wurde grundsätzlich als Standard für Hauptverkehrsstraßen formuliert, unabhängig von der aktuellen Nutzung und radverkehrlichen Bedeutung. Entsprechend prüft die Verwaltung auch bei jeder Hauptverkehrsstraße im Sinne der bereits oben beschriebenen Planungsgrundsätze.

Unabhängig zur Umgestaltung der Lütticher Straße erfolgt derzeit eine Überplanung der Hohenstaufenallee, die Gegenstand eines eigenen Planverfahrens ist. Für beide Hauptverkehrsstraßen gilt, dass Menschen mit dem Rad sicher die eigenen Wohnungen und andere Ziele erreichen können sollen. Hierfür müssen dem Stand der Technik entsprechende Radverkehrsanlagen vorgesehen werden.

Die Hinweise zur aktuellen Gefährdungssituation für Radahrende im Übergang zwischen BA 1 und BA 2 sowie im Übergang an der Brüsseler Straße werden durch die Verwaltung unabhängig vom Planverfahren aufgenommen.

3c. Baulich geschützter Radfahrstreifen (PBL)

- Der PBL verfolgt dogmatisch die Ziele des Radentscheids, berücksichtigt aber nicht die Bedürfnisse der Anwohner*innen, die eine Umgestaltung mit finanzieren.
- Zahlreiche Grundstückszufahrten und Bushaltestellen machen einen PBL gefährlich bzw. täuschen eine vermeintliche Sicherheit vor. Das ist ein Ausschlusskriterium.
- Welche Maßnahmen sind längs des geplanten PBL für den kreuzenden Verkehr von Grundstückszufahrten vorgesehen? Gibt es Erhebungen zu Anzahl, Lage und Nutzung der Grundstückszufahrten?

- Radfahrer fühlen sich auf einem PBL nicht sicherer als auf einem Schutzstreifen, da die Breite für Überholvorgänge zu schmal ist und dabei nicht auf die Fahrbahn ausgewichen werden kann.
- Ein PBL mit Trennelementen zur Fahrbahn erschwert die mobile Versorgung für ältere Menschen (Taxis, Lieferdienste, Umzüge usw.).
- Die Trennelemente erschweren es Fußgänger*innen, die Fahrbahn zu queren und werden zu mehr Unfällen führen, da bei Gefahr kein Ausweichen möglich ist.
- Die Planung mit PBL orientiert sich in der Lütticher Straße nicht am tatsächlichen Bedarf.
- Wie sind die Begriffe PBL und geschützter Radweg verkehrsrechtlich zu bewerten?
- Es muss nicht auf der gesamten Ausbaulänge eine Überholmöglichkeit von Lastenfahrrädern geben. Für den Kfz-Verkehr gibt es auch Stellen, an denen nicht überholt werden kann.
- Insbesondere bei Gefällestrrecken wie auf der Lütticher Straße muss für die unterschiedlich schnellen Radfahrer ein Überholen möglich sein.

Antwort / Stellungnahme der Verwaltung

Der Begriff PBL bezeichnet einen (baulich) geschützten Radfahrstreifen. Für den Schutz können vertikale Trennelemente unterschiedlicher Art verwendet werden. Im Gegensatz zu Schutzstreifen sind Radfahrstreifen nicht Teil der Fahrbahn, sondern durch Zeichen 295 StVO (Breitstrich) abgetrennte Sonderfahrstreifen auf Fahrbahnniveau. Sie sind für den Radverkehr immer benutzungspflichtig und dürfen vom Kfz-Verkehr nicht im Längsverkehr befahren werden. Radwege sind hingegen baulich angelegt, befinden sich im Seitenraum und sind durch Borde-, Park- oder Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt. Der Schutz zur Fahrbahn ergibt sich beim Radweg durch die bereits vorhandene bauliche Trennung. Eine Benutzungspflicht ergibt sich durch Zeichen 237 StVO (Radweg) oder Zeichen 241 StVO (getrennter Rad- und Gehweg). Ohne diese Kennzeichnung sind Radwege nicht benutzungspflichtig.

Die Breite der geplanten PBL ist nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) auf das Nebeneinanderfahren - also auch Überholen - von Fahrrädern bemessen.

Die Anlage einer PBL wird in den Eingaben fast durchweg negativ bewertet. Um das Ziel des Radentscheids zu erreichen, kann die Radverkehrsanlage stadtauswärts alternativ auch auf Gehwegniveau mit einem Bordstein als baulicher Trennung zur Fahrbahn und einem geeigneten Trennelement zur Unterscheidung der Flächen für den Fuß- und Radverkehr hergestellt werden. Die Situation an Grundstückszufahrten würde damit noch verkehrssicherer. Im 2. Bauabschnitt wurden an der westlichen Seite der Lütticher Straße (stadtauswärts rechts) 28 Grundstückszufahrten festgestellt. An der östlichen Straßenseite (stadteinwärts rechts) sind es 27 Grundstückszufahrten. Die Grundstückszufahrten erschließen fast ausschließlich Wohnbebauung (Ein- Zwei- und Mehrfamilienhäuser). Dementsprechend werden die Zufahrten nicht stark frequentiert.

Beim Bau eines baulich getrennten Radwegs ist allerdings mit höheren Kosten zu rechnen.

3d. Beidrichtungsradweg

- Der Radverkehr auf der Lütticher Straße bewegt sich morgens überwiegend stadteinwärts und nachmittags überwiegend stadtauswärts. Daher ist ein Radweg mit Zweirichtungsverkehr sinnvoll und für Radfahrer*innen am sichersten.
- Zweirichtungsradverkehr erfolgt an vielen Stellen in Aachen und ist inzwischen für viele ein genommenes Gewohnheitsrecht. Das sollte bei der weiteren Planung der Lütticher Straße bedacht werden.

- Ein Beidrichtungsradweg benötigt weniger Platz, erlaubt leichteres Überholen für Radfahrer*innen und wird nicht von ein- und ausparkenden Fahrzeugen befahren werden (außer an Grundstückszufahrten).
- Der Zeitverlust für Radfahrer*innen durch den Straßenseitenwechsel an der Einmündung Limburger Straße ist aufgrund der vielen Vorteile eines Beidrichtungsradweges als marginal zu betrachten.
- An den signalisierten Kreuzungen Limburger Straße und Hohenstaufenallee kann der Radverkehr zum Queren der Straße in einer eigenen Phase freigegeben werden. Zwischen den Kreuzungen muss auf der stadteinwärtigen Seite nur eine Einmündung gequert werden (Klemensstraße).
- Wie wird eine Variante bewertet, einen Beidrichtungsradweg an den Häusern und den im Vergleich schmaleren Fußweg zwischen den doppelreihigen Bäumen zu führen? Damit gibt es seltenere Störungen durch querende Fußgänger.
- Durch einen Beidrichtungsradweg ist eine Erschließung des Couven-Gymnasiums aus beiden Richtungen ohne Queren der Fahrbahn möglich.
- Vor dem Couven-Gymnasium stehen häufig Gruppen von Schüler*innen. Deshalb ist es unpassend, dort einen Beidrichtungsradweg zu bauen.
- Ein Querschnitt mit Beidrichtungsradweg kann bis zur Einmündung Brüsseler Ring weitergeführt werden.
- Wegen der vielen Ein- und Ausfahrten könnte stadteinwärts ein Beidrichtungsradweg zur Straße hin verlegt und der Parkraum auf den bisherigen Radweg verlagert werden.

Antwort / Stellungnahme der Verwaltung

Die Nutzung der Radwege auf der linken Straßenseite ist innerorts eine häufige Unfallursache. Nach ERA 2010 dürfen baulich angelegte Radwege nur nach sorgfältiger Prüfung und nach Sicherung der Konfliktpunkte (insbesondere an Einmündungen und Grundstückszufahrten) in Gegenrichtung freigegeben werden. Daher sollte zunächst überprüft werden, ob durch verbesserte Querungsmöglichkeiten die Benutzung der falschen Straßenseite vermieden werden kann. Ansonsten sollen nur wenige verkehrsreiche Grundstückszufahrten zu passieren sein und dort zwischen dem in Gegenrichtung fahrenden Radverkehr und dem Kfz-Verkehr ausreichende Sicht bestehen.

Die Anlage eines Beidrichtungsradweges ist aufgrund der Anforderungen des Baumschutzes für die Bäume vor den Häuserfronten nicht machbar. Die benötigten Mindestabstände können nicht eingehalten werden. Dies betrifft sowohl eine Führung unter den bestehenden Bäumen als auch die Führung direkt vor den Grundstücken. Ein Beidrichtungsradweg mit 3,0 m Breite (Regelmaß) hätte bei mittiger Führung zwischen den Baumreihen im Abschnitt Klemensstraße - Hohenstaufenallee an beiden Seiten jeweils ca. 1,10 m Abstand zum Baumbestand. Im Baumschutzgutachten des Fachbereichs Klima und Umwelt werden zum Schutz des Baumbestandes 4,00 m Abstand zu allen geplanten Verkehrsflächen zu den Bäumen verlangt. Bei einem Radweg vor den Grundstücken würde ein Gehweg zwischen den doppelreihigen Bäumen ebenfalls im Kronentraufbereich der Bäume liegen. Bei dieser Variante gilt außerdem, dass die für wartepflichtige Kfz an Radwegüberfahrten notwendigen Mindestsichtfelder von ständigen Sichthindernissen und sichtbehinderndem Bewuchs freigehalten werden müssen. Durch eine Wartepflicht auf dem eigenen Grundstück und nur eingeschränkte Sichtverhältnisse dort, z.B. durch Bebauung oder Bewuchs, können diese Bedingungen in der Regel nicht erfüllt werden.

Im Gegensatz zu Varianten mit beidseitigen Einrichtungsradverkehrsanlagen müssten bei einem Beidrichtungsradweg Radfahrer*innen einer Fahrtrichtung zusätzlich an den signalisierten Knoten Limburger Straße und Hohenstaufenallee jeweils die Straßenseite wechseln. Der Wechsel der Straßenseite an den signalisierten Knoten ist mit hohen Komforteinbußen für Radfahrer*innen verbunden. Eine grobe Schätzung hat gegenüber den anderen Varianten eine zusätzliche Wartezeit von bis zu 110 Sekunden ergeben und stellt damit im betroffenen Abschnitt fast eine Verdoppelung der Reisezeit dar. Eine eigene Phase für den Radverkehr hätte

weitere Wartezeiten für die anderen Verkehre (Fuß und Kfz) zur Folge. Insbesondere am Knotenpunkt des Außenringversatzes (Amsterdamer Ring) würde das einen deutlichen Rückstau verursachen.

3e. Reaktivierung der bestehenden Radverkehrsanlagen

- Der vorhandene Radweg zwischen dem Baumbestand bietet sich zum Ausbau als Zweirichtungsradweg an. Dieser sollte unter den Bäumen nicht versiegelt werden.
- Der Radweg zwischen den Bäumen ist bei Regen und Schnee nicht nutzbar.
- Zwischen Klemensstraße und Limburger Straße ist der bestehende Radweg bereits für einen PBL oder Beidrichtungsradweg geeignet.
- Die Nutzung der vorhandenen Radverkehrsanlagen ermöglicht den Erhalt der Bäume und beidseitige Parkplätze.
- Der vorhandene Radweg kann vergleichsweise günstig wieder reaktiviert werden.
- Die Verwilderung des vorhandenen Radweges stadteinwärts zeigt, dass kein Bedarf an einer größeren Radverkehrsanlage existiert.
- Im Abschnitt Klemensstraße - Limburger Straße ist der stadteinwärtige Radweg gut erhalten und breit genug.
- Die Kombination von Fuß- und Radweg stadtauswärts ist sehr schmal, erfordert große Rücksichtnahme und ist für zügiges Radfahren nicht geeignet.
- Durch einen asphaltierten Radweg anstelle des vorhandenen zwischen den Bäumen hätte die Stadt Aachen erhebliche Folgekosten durch den Winterdienst und Einsatz des umweltschädlichen Streusalzes.
- Der Radweg stadtauswärts soll deutlicher gekennzeichnet werden.

Antwort / Stellungnahme der Verwaltung

Im Bestand des 2. Bauabschnitts der Lütticher Straße existiert stadtauswärts ein etwa 1,50 m breiter Radweg, der direkt an Fahrbahnrandparken und an einen ca. 1,50 m breiten Gehweg angrenzt. Die Breitenmaße für Rad- und Fußverkehr unterschreiten die Vorgaben der gängigen Richtlinien, in denen für Gehwege 2,50 m und für Einrichtungsradwege 2,00 m (1,60 m bei geringer Radverkehrsstärke) als Regemaß formuliert wird. Zusätzlich soll ein 0,75 m breiter Sicherheitstrennstreifen zwischen Radweg und Längsparken vorgesehen werden. Abweichungen bzw. Unterschreitungen sind nur aus triftigem Grund zulässig.

Zum Abschnitt zwischen Hohenstaufenallee und Klemensstraße siehe auch vorheriges Kapitel. Von der Hohenstaufenallee kommend stadteinwärts ist der 3,10 m breite Gehweg für Radfahrer freigegeben. Nach den Richtlinien ist die erforderliche Breite abhängig von der vorhandenen Fußgänger- und Radverkehrsstärke, beträgt jedoch mindestens 2,50 m. Radverkehr im Gehwegbereich kann Fußgänger jedoch verunsichern oder gefährden. Auch den Ansprüchen des Radverkehrs wird mit der gemeinsamen Führung nur unzureichend Rechnung getragen. Der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist daher nur dort vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist. Der ehemalige Radweg zwischen den dort vorhandenen Baumreihen unterschreitet in hohem Maße die Regelbreiten und ist als solcher auch nicht mehr ausgeschildert. Der Radweg ist hier in wassergebundenem Material hergestellt, das sich für einen komfortablen Alltagsradverkehr nur bedingt eignet. Die Nähe zu den anliegenden Bäumen hat z.B. Wurzelhebungen zur Folge. Wassergebundene Decken können zudem einen vergleichsweise höheren Rollwiderstand haben und/oder auch anfällig für Erosionen sein, so dass in deren Folge Rinnen und Schlaglöcher entstehen. Die Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO) enthalten

empfohlene Bauweisen für Radwege mit Asphalt-, Beton, oder Pflasterdecke. Damit ist ein Befahren der Radverkehrsanlage mit Fahrzeugen des Straßenunterhaltungsdienstes möglich.

Im weiteren stadteinwärtigen Verlauf gibt es ab der Einmündung Klemensstraße einen separaten baulichen Radweg, der ca. 3,0 m breit ist. In etwa der gleichen Lage ist auch in 3 der 4 von der Verwaltung vorgeschlagenen Varianten ein Radweg geplant. Die in der Planung gewählte Breite wurde aber zugunsten der gegenläufigen Radverkehrsanlage und Grünflächen reduziert.

4. Querschnitt bzw. Straßenraumaufteilung

4a. Straßenraumaufteilung Allgemein

- 2,30 m breite Radverkehrsanlagen sind zu breit.
- Parkraum und Radverkehrsanlagen sollen auf beiden Straßenseiten vorhanden sein.
- Schutzstreifen bieten keinen hinreichenden Schutz. Radverkehr sollte generell nicht auf die Fahrbahn.
- Fahrräder gehören auf „echten“ Radwegen auf die Straße, ins Sichtfeld des motorisierten Verkehrs. Hinter parkenden Fahrzeugen und bei Einfahrten und Kreuzungen können schwierige Situationen ansonsten nicht eingesehen werden.
- Stadteinwärts sind Radfahrer*innen zu schnell und sollten deshalb auf der Fahrbahn fahren.
- Es sollen möglichst viele Parkplätze und Bäume erhalten bleiben.
- Richtungsgetrennte und breitere Radverkehrsanlagen sowie der höhere Anteil an E-Bikes führen zu höheren Geschwindigkeiten und damit Unfallgefahren.
- Öffentlicher Raum wurde in der Vergangenheit zugunsten des Autos enteignet. Es ist an der Zeit, ihn wieder allen Verkehrsteilnehmer*innen zurückzuführen.
- Umwelt- und Klimaschutz sind wichtig. Deshalb soll die Lütticher Straße für den motorisierten Individualverkehr weniger attraktiv und für den Umweltverbund (Fuß, Rad und ÖPNV) attraktiver gemacht werden.
- Gehwege sollen nicht für den Radverkehr freigegeben werden.
- Die Lütticher Straße ist breit genug, um allen Verkehrsteilnehmer*innen angemessen gerecht zu werden.
- Die Bestandssituation ist nicht optimal, da man als Radfahrer*in ständig durch ein- und ausparkende Fahrzeuge gefährdet ist.
- Es sollte vermieden werden, dass Baumwurzeln den Radweg aufbrechen.
- Wie soll stadteinwärts die Ausfahrt aus einer Zufahrt über Gehweg, Grünstreifen und Radweg verkehrssicher umgesetzt werden ohne den Geh- und Radweg zu blockieren?
- Das Beparken der Radverkehrsanlagen sollte baulich verhindert werden.
- Eine Planung soll auf Kompromisse aller Interessengruppen aufbauen. Das sind im Einzelnen teilweiser Verzicht der Anwohner*innen auf Parkplätze und Bestandsbäume, Verzicht der Radfahrer*innen auf Maximalbreiten und Verzicht des Fachbereich Klima und Umwelt auf maximalen Abstand der Verkehrsanlagen zum zu erhaltenden Baumbestand.

Antwort / Stellungnahme der Verwaltung

Die Verwaltung hat in ihrer Vorlage verschiedene Querschnittsvarianten vorgestellt, die sich aus den geltenden Richtlinien ableiten lassen. Dabei sind u.a. die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) und die Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zu beachten. Die geplanten Breiten der Radverkehrsanlagen in der

„Radentscheidvariante“ ergeben sich daraus, dass der Verkehrsraum für Begegnen und Nebeneinanderfahren eines Fahrrads mit einem Lastenrad bzw. Fahrrad mit Anhänger mit 2,30 m Breite bemessen wird. Diese Breite entspricht der Zielvorgabe des Radentscheids für ein komfortables und sicheres Radfahren. Hinzu addieren sich Sicherheitsräume zu anliegenden Nutzungen, die als Teil der Planung zu beachten sind.

Zur Führung des Radverkehrs im Straßenraum bestehen unterschiedliche Meinungen. Die Regelwerke erlauben verschiedene Lösungsmöglichkeiten und geben letztendlich Empfehlungen für bestimmte Entwurfsituationen wieder.

Die Verwaltung hat in der Wahrnehmung ihres planerischen Auftrages alle Belange bei der Neugestaltung eines Straßenraums im Blick. Deshalb wurden die verschiedenen Varianten als mögliche Gestaltungsvorschläge für die Lütticher Straße eingebracht und vorgestellt. Zusätzliche Varianten wurden im Vorfeld erdacht, aber aus Gründen der Übersichtlichkeit und nach interner fachlicher Abwägung nicht in die Beratung eingebracht. Die zu erwartenden Auswirkungen auf das Parken und die Baubilanz wurden zum Zweck der Abwägung in allen Varianten dargestellt.

Die von der Verwaltung in der Lütticher Straße als Vorzugsvariante eingebrachte Lösung mit geschützten Radfahrstreifen basiert auf der Annahme des Radentscheids. Die Übernahme der Ziele durch den Rat der Stadt ist als deutliche Handlungsanweisung für die Verwaltung zu verstehen. Weitere Maxime der städtischen Planungen ist der angestrebte Beitrag zur Mobilitätswende, die insbesondere den Zielen des vom Rat der Stadt im Jahr 2020 verabschiedeten Integrierten Klimaschutzkonzeptes dienen soll. Aufgrund der hohen CO₂-Beiträge des motorisierten Verkehrs sind alle Straßenplanungen darauf ausgerichtet, den Beitrag des sog. Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fußverkehr) zu erhöhen. Dieser soll in Aachen im Jahr 2030 64% aller Wege übernehmen.

Neben den bisher genannten Verkehrsträgern sind insbesondere auch sichere, regelkonforme und damit barrierefreie Gehwege anzustreben, die nicht für den Radverkehr freigegeben werden sollen.

Konfliktpunkte zwischen Grundstückszufahrten und kreuzenden Geh- und Radwegen sind generell nicht zu vermeiden. Durch ausreichende Breiten der Nebenanlagen und Einhaltung von Sichtdreiecken können negative Effekte minimiert werden.

4b. Querschnittsvorschläge der Bürger*innen

- Die jetzige Situation ist besser als Variante 2 (PBL). Variante 1 (Schutzstreifen) ist auch eine akzeptable Lösung. Alle Interessen müssen vernünftig abgewogen werden.
- Variante 2 (PBL) soll mit Bewohnerparken und Liefer- und Ladezonen umgesetzt werden.
- Variante 3 (Radfahrstreifen) ist der beste Kompromissvorschlag. Variante 2 (PBL) ist nur für Radfahrer*innen gut, aber schlecht für Anwohner*innen und Gewerbetreibende.
- In Variante 3 (Radfahrstreifen) sollte stadtauswärts die Lage der Radverkehrsanlage mit der des Grün- bzw. Parkstreifens getauscht werden. Das würde einen Abstand zwischen Fahrbahn und Radweg schaffen und ein Ein- und Ausparken über den Radweg hinweg vermeiden.
- Ein weiterer Alternativvorschlag sieht einen Radfahrstreifen stadtauswärts und einen Schutzstreifen sowie Senkrechtparken stadteinwärts vor.
- Da der Straßenraum nicht allen Nutzungsansprüchen gleichermaßen gerecht werden kann, wird vorgeschlagen, stadtauswärts eine Einbahnstraßenregelung anzulegen (ggfs. mit einem gemeinsamen Fahrstreifen für Bus und Rad stadteinwärts).
- Senkrechtparken könnte an der stadtauswärtigen Seite in Betracht gezogen werden.

- Sicherheitsabstände zwischen Radwegen und Parkplätzen wären nicht mehr erforderlich, wenn stadteinwärts ein Grünstreifen zwischen Radweg und Längsparkstreifen geplant wird.
- Der breite Gehweg im Querschnitt Q1 stadteinwärts sollte beibehalten werden, da dort viele Eltern mit Kindern unterwegs sind.
- Im Querschnitt 2 ist auch eine geringfügige Reduzierung der Geh- und Radwegbreiten denkbar.

Antwort / Stellungnahme der Verwaltung

Durch die Bürgerschaft wurden zahlreiche Varianten und Anpassungen vorgeschlagen. Diese spiegeln teilweise die unterschiedlichen Varianten der Verwaltung wider oder stellen Kombinationen aus diesen dar.

Zu Varianten mit Zweirichtungsradwegen hat die Verwaltung eingehend Stellung bezogen.

Eine Radverkehrsanlage stadtauswärts kann entweder auf der Fahrbahn oder alternativ auch als Radweg baulich auf Gehwegniveau hergestellt werden.

Im ersten Querschnitt zwischen Limburger Straße und Klemensstraße ist auch ein zusätzlicher Längsparkstreifen möglich. Bezüglich der Radverkehrsanlagen wäre dieser Planungsvorschlag dann zwar richtlinien- aber nicht radentscheid-konform. Das ist zum Beispiel bei der von der Verwaltung vorgestellten Variante 3 mit Radfahrstreifen und Radweg der Fall. Ein Radweg stadtauswärts (statt Radfahrstreifen) könnte in 2,00 m Breite Regelmaß statt 1,85 m Breite ausgeführt werden und hätte z.B. zur Folge, dass der Grünstreifen vor dem Senkrechtparken (auf der gegenüberliegenden Straßenseite) schmaler ausfallen müsste.

Durch einen Seitentausch des Senkrechtparkstreifens entstünde ein großer Versatz der Fahrbahn auf Höhe der Klemensstraße, da sich Senkrechtparken im zweiten Abschnitt nur sehr eingeschränkt mit dem Baumschutz vereinbaren lässt. Die Varianten der Verwaltung stellen bezüglich dem gewünschten 4,00 m Abstand zu den Bäumen bereits Kompromisslösungen dar. Weitere Zwangspunkte ergeben sich aus der Lage der Versorgungsleitungen.

Nach §45 Abs.9 StVO dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht. Diese ist in der Lütticher Straße nicht gegeben und die Einrichtung einer Einbahnstraße z.B. zugunsten des Parkraums straßenverkehrsrechtlich nicht zulässig. Darüber hinaus können durch die Beschränkung lange Umwege für den Kfz-Verkehr entstehen und insbesondere an den Knotenpunkten der Alternativstrecken verkehrliche Überlastungen auftreten.

Den Beschluss über die weiter zu verfolgende Variante - in Kenntnis aller Hinweise und Anregungen aus der Beteiligung- wird letztlich die Politik fällen.

5. Umliegende Nutzungen und aktuelle Bauvorhaben

- Im Bereich des Franziskushospitals herrschen durch den Parkdruck chaotische Zustände. Die Straße sollte erst umgebaut werden, wenn die Planungen für die Umbauten und den Parkhausbau abgeschlossen sind.
- Der Parkdruck in der Lütticher Straße wird sich erhöhen, wenn des Eckhaus Lütticher Straße / Hohenstaufenallee mit 63 Wohneinheiten und 31 Stellplätzen fertiggestellt wird. Der in der Tiefgarage geplante und im Straßenraum vorhandene Parkraum ist für das Vorhaben nicht ausreichend.

- Der Haupteingang des Couven-Gymnasiums sollte von der Lütticher Straße zur Hohenstaufenallee verlegt werden, um den Kfz-Hol- und Bringverkehr zu verlagern. Fuß- und Radverkehr würden dadurch gefördert.
- Mit einem radfahrerfreundlichen Umbau werden Kunden viel unkomplizierter die Bäckerei besuchen können. Dort gibt es auch kein attraktives Fahrradparken.
- Die Anzahl lokaler Einzelhändler*innen für die Versorgung ist auf der Lütticher Straße stark zurückgegangen. Diese zu erhalten würde viel Verkehr vermeiden.
- Dem Couven-Gymnasium käme eine vernünftige Radwegeplanung entgegen. Radverkehrssicherheit für die Schüler*innen sollte höchste Priorität genießen.
- Die Ampel an der Sanatoriumstraße muss für die Schüler des Couven-Gymnasiums erhalten bleiben.

Antwort / Stellungnahme der Verwaltung

Jeder Bauantrag wird nach dem aktuell geltenden Baurecht zum Zeitpunkt der Antragstellung bewertet. Regelungen zu den "notwendigen Stellplätzen" werden in der Landesbauordnung NRW getroffen. Mit der Novellierung der Landesbauordnung im Jahr 2018 wurde den Kommunen eine Satzungskompetenz für die "Zahl, Größe und Beschaffenheit der Stellplätze sowie der Fahrradstellplätze..." eingeräumt, die seitens der Stadt Aachen aufgegriffen wurde. Mit Datum vom 14.12.2018, zuletzt geändert am 27.01.2020, hat die Stadt Aachen eine Stellplatzsatzung beschlossen, deren Regelungen mit Inkrafttreten durch die Bauherr*innen zu beachten ist. Darin sind differenzierte Angaben zur Berechnung des Stellplatzbedarfs (z.B. nach Gebietszonen und Nutzungen) sowie mögliche Reduktionsfaktoren z.B. durch Schaffung zusätzlicher Fahrradstellplätze oder öffentlich zugänglicher Car-Sharing- und/oder Pedelec-Verleihstationen formuliert. Damit wird ein Anreiz geschaffen bereits frühzeitig beim Entstehen von Verkehrsquellen und -zielen auf die Art und Weise der Mobilität Einfluss zu nehmen und Strukturen für einen umweltfreundlicheren Verkehr im Sinne einer Mobilitätswende zu verbessern.

Grundsätzlich gibt es keine baurechtliche Möglichkeit, bei öffentlichem Parkdruck Einfluss auf bestandskräftige Baugenehmigungen zu nehmen. Der öffentliche Parkraum ist darüber hinaus grundsätzlich nicht für Anlieger- sondern für Besucherverkehre vorgesehen. Stellplätze für den eigenen Bedarf sind in der Regel auf dem eigenen Baugrundstück oder in der näheren Umgebung auf einem geeigneten Grundstück herzustellen.

Für das Franziskuskrankenhaus wurde im Laufe der Zeit eine Vielzahl von Baugenehmigungen erteilt. Die baurechtlich notwendigen Stellplätze wurden entsprechend der zum jeweiligen Zeitpunkt der Entscheidung geltenden nordrhein-westfälischen baurechtlichen Regelungen geplant. Dies gilt in gleichem Maße für den Umbau und die Aufstockung des Wirtschaftsgebäudes mit Arztpraxen 2003/2004 und die ambulanten OPs einschließlich einer Parkpalette. Der Parkplatz des Krankenhauses wird derzeit umgebaut und erhält eine Zufahrt von der Lütticher Straße und eine Ausfahrt zum Morillengang.

Das Couven Gymnasium ist mit den ausgelösten Schüler*innen- sowie Hol- und Bringverkehren und weiteren Veranstaltungsverkehren ein besonderer Verkehrserzeuger. In der Vergangenheit wurde daher bereits in Kooperation mit der Stadtverwaltung ein umfassendes Programm zur schulischen Mobilität durchgeführt, das einen speziellen Focus auf die Nutzung von Bus- und Radverkehr hatte. Die anstehende Umgestaltung der Lütticher Straße ist ein willkommener Anlass dieses Programm aufzufrischen. Die Verwaltung wird in der Folge diesbezüglich mit dem Couven-Gymnasium in den Austausch treten und die formulierten Eingaben beraten.

Standorte für zukünftige Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum werden im Zuge der weiteren Planung geprüft.

In den Planungen gibt es keine Überlegungen, die Ampel an der Sanatoriumstraße zurückzubauen.

6. Anliegerbeiträge nach KAG

- Welche Kosten kommen auf die Eigentümer*innen konkret zu?
- Wann werden die Beiträge voraussichtlich in Rechnung gestellt?
- Bei einer reinen Regionetz-Maßnahme in der Lütticher Straße fallen keine Anliegerbeiträge an.
- Bei einem (sinnvolleren) Umbau der Hohenstaufenallee anstelle der Lütticher Straße wäre die Stadt Aachen zum großen Teil Anliegerin (durch die Kleingartenanlagen) und könnte keine fremden Beiträge einfordern.
- Die Baukosten für die Varianten sollten genannt und Kosten für die Anlieger*innen möglichst niedrig gehalten werden.
- Die Anliegerbeiträge führen in absehbarer Zeit zu höheren Mieten.

Antwort / Stellungnahme der Verwaltung

Die Erneuerung der Verkehrsfläche der Lütticher Straße löst eine Beitragspflicht nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG) aus. Rechtsgrundlage für die Erhebung der Beiträge ist § 8 KAG für das Land Nordrhein-Westfalen vom 21.10.1969 in der derzeit geltenden Fassung in Verbindung mit der Satzung über die Erhebung von Beiträgen nach § 8 des KAG für das Land Nordrhein-Westfalen für straßenbauliche Maßnahmen der Stadt Aachen vom 11.12.2015 in der Fassung der 1. Änderungssatzung vom 18.12.2019 (SBS). Aufgrund der o. a. Bestimmungen ist die Stadt Aachen verpflichtet, für Verbesserung von Anlagen im Bereich von öffentlichen Straßen einen Beitrag zu erheben.

Die städtische Satzung enthält u.a. die Anteile der Stadt und der Beitragspflichtigen am Aufwand je nach Straßenart und deren Verteilung auf die Flächen der durch die Anlage erschlossenen Grundstücke unter Berücksichtigung ihrer Größe und Ausnutzbarkeit.

Die Einstufung der Lütticher Straße erfolgt gemäß der städtischen Satzung als Hauptverkehrsstraße. Der auf die Beitragspflichtigen entfallende Anteil an den beitragsfähigen Aufwendungen beträgt 40 % für Fahrbahn und Radweg sowie 70 % für Parkstreifen, Gehweg und Oberflächenentwässerung.

Bei der Lütticher Straße handelt es sich um eine Bundesstraße mit erheblichem Verkehrsaufkommen. Die Kosten für den Ausbau der Fahrbahn von Bundesstraßen sind gemäß der städtischen Satzung nur insoweit abrechenbar, als die innerörtliche Fahrbahn im Ausbauabschnitt breiter ist als die Fahrbahnbreite am Ortsausgang. Konkret bedeutet dies, dass bei der Beitragsermittlung die Fahrbahnbreite am Ortsausgang, die hier 8,00 m beträgt, abgezogen wird.

Derzeit können für beitragspflichtige Straßenbaumaßnahmen, die bis zum 31.12.2024 technisch abgenommen worden sind, durch die Kommunen Landesfördermittel beantragt werden. Hiernach würde sich derzeit eine 50%ige Entlastung der Beitragspflichtigen bei Genehmigung des Antrags ergeben. Ein rechtlicher Anspruch auf Förderung besteht nicht. Ob die derzeitig befristet geltende Förderregelung durch das Land verlängert wird, steht noch aus.

Die Ermittlung der zu zahlenden Beiträge erfolgt erst nach Abschluss und Abnahme aller Baumaßnahmen. Die Erhebung der Beiträge durch entsprechende Beitragsbescheide erfolgt aufgrund von Verjährungsfristen innerhalb von 4 Jahren nach Abnahme der Baumaßnahme.

Die Kalkulation der zu erwartenden Gesamtkosten für den jetzt formulierten Ausbau liegt bei ca. 3.600.000 €. Dabei sind die Kostenunterschiede zwischen den von der Verwaltung vorgestellten Varianten relativ gering. Die

sich voraussichtlich daraus ergebenden Straßenbaubeiträge können erst bei Vorliegen einer konkreten Ausführungsplanung ermittelt werden.

Hinzu kommen im Bedarfsfall Kosten für die Erneuerung der Kanalgrundstücksanschlüsse, welche vom jeweiligen Eigentümer nach § 10 KAG als Kostenersatz erhoben werden.

Die Aufwendungen der privaten Netzbetreiber für die Erneuerung der Versorgungseinrichtungen (Gas, Strom, Wasser) im öffentlichen Raum stellen keinen beitragsfähigen Aufwand dar.

7. Zeitplanung und Handlungsbedarf

- Wann soll die Baumaßnahme starten und wie lange ist mit den Bauarbeiten zu rechnen?
- In Zeiten der Corona-Pandemie sollte kein Geld für Prestige- und Ideologie-Projekte ausgegeben werden. Es besteht kein Druck, dieses in 2021 oder 2022 umzusetzen.
- Es ist im Moment nicht vorherzusehen, wie sich die Verkehrssituation in der Stadt Aachen entwickeln wird.
- Warum soll ausgerechnet die Lütticher Straße umgebaut werden? Die Fahrbahn ist weitgehend in einem einwandfreien Zustand.
- Der heutige Straßenraumquerschnitt ist ideal. Öffentliche Gelder werden an anderer Stelle dringender benötigt.
- In der Innenstadt besteht ein höherer Handlungsbedarf zur Entschärfung der Lage des Radverkehrs bzw. zur Umsetzung des Radentscheids.
- Die weitere Planung sollte etwas ruhiger angegangen werden, um allen Belangen gerecht zu werden und die Akzeptanz zu erhöhen.
- Wie wirkt sich die gegenüber dem Baubeschluss 2013 geänderte Planung auf bewilligte Fördermittel aus?

Antwort / Stellungnahme der Verwaltung

In 2007 wurde für die gesamte Lütticher Straße von Schanz bis zum Brüsseler Ring ein baulicher Erneuerungsbedarf festgestellt. Die Gesamtwerte der Zustandserfassung gingen teilweise bis Note 5 (wie Schulbenotung). Mehr als 50% der Streckenabschnitte überschritten den Warnwert mit Noten schlechter als 3,5. Ursächlich für festgestellte Straßenschäden sind eine Überschreitung der Lebensdauer, ein nach RStO nicht mehr richtlinienkonformer Aufbau, eine zunehmende Verkehrsbelastung und die Störung des Lastabtragungsvermögens durch z.B. Aufbrüche & Wurzelhebungen.

Im 2. Bauabschnitt wurde im Juli 2012 im Abschnitt zwischen Limburger Straße und Hausnr. 192 die Fahrbahndecke erneuert. Dies war als Notmaßnahme erforderlich, weil die Verkehrssicherheit nicht mehr gegeben war. Hergestellt wurde lediglich die obere Fahrbahndecke nicht jedoch der Straßenaufbau. Im September 2013 wurde auf Basis des damaligen Baubeschlusses ein Finanzierungsantrag zur Erlangung von Zuwendungen nach GVFG gestellt. Im Rahmen der Priorisierung verschiedener Fördermaßnahmen wurde die Lütticher Straße seitens des Fördergebers in den Folgejahren zurückgestellt. Über das Nachfolgeförderprogramm wurden der Stadt Aachen schließlich 2018 die Fördermittel auf Basis der Pläne von 2013 bewilligt.

Bereits vor dem Radentscheid wurden seitens des damaligen Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen zusammen mit dem damaligen Fachbereich Umwelt Überlegungen zur Überarbeitung der beschlossenen Straßenraumaufteilung und des Grünkonzepts angestellt.

Die jetzt stattfindende Diskussion soll in eine Vorzugsvariante münden, die in 2022 als ausgearbeitete und beschlossene Straßenplanung der Bezirksregierung zur Änderung des vorliegenden Bewilligungsbescheids vorgelegt werden soll. Anfang 2023 sollen die Straßenbauarbeiten ausgeschrieben werden. Der Beginn des Straßenbaus ist zurzeit für Herbst 2023 angedacht. Die Hauptbauphase und Fertigstellung erfolgt dann voraussichtlich in 2024. Die Regionetz wird parallel zur städtischen Planung ihre Planung konkretisieren und voraussichtlich ab 4. Quartal 2022 mit ihrer Maßnahme starten.

8. Organisation des Bürger*innendialogs

- Viele ältere Bewohner*innen der Lütticher Straße sind nicht in der Lage, einen Fragebogen herunterzuladen, dem Live-Stream zu folgen und eine Meinung dazu zu formulieren. Jüngere, die vergleichsweise eher Fahrrad fahren, erhalten dadurch einen Vorteil.
- Durch das Vorgehen einer studentischen Organisation, eine Aushilfe für den Fragebogen anzubieten, wird das Ergebnis der Umfrage nicht repräsentativ.
- Mit dem Fragebogen kann man sich anonym äußern, auch wenn man als Anwohner*in nicht betroffen ist.
- Eine „echte“ Beteiligung und ein lösungsorientierter Dialog mit den Anwohner*innen werden erwünscht.
- Die Bedürfnisse der Anwohner*innen sollen ernst genommen werden und ein konstruktiver / kompromissbereiter Umgang gezeigt werden.
- Es ist unangemessen, dass Mitarbeiter*innen der Stadtverwaltung in der Veranstaltung Werbung für private Unternehmen (Cambio) Werbung machen.
- Die Netzgeschwindigkeit ging am späten Abend durch weitere Nutzer stark zurück. Dadurch wurde die Beteiligung unmöglich.
- Es wurde positiv aufgenommen, dass die Information auch später noch online angesehen werden konnte.
- Um Einsicht bei den Anlieger*innen zu erzielen sollte eine kleine Infoveranstaltung vor Ort gemacht werden.
- Wieso findet eine Bürger*innendiskussion noch statt, wenn Variante 2 (PBL) dem Rat als Beschlussvariante vorgelegt wird?
- Ein friedliches Miteinander und Rücksichtnahme wäre besser als eine Polarisierung.
- Das gelungene Online-Format sollte auch nach der Corona-Pandemie beibehalten werden.
- Wieso hat man die Informationsveranstaltung nicht mit Zoom o.ä. umgesetzt? Es gab keine Möglichkeit für Bürger*innen, mit der Verwaltung in Kontakt zu treten.

Antwort / Stellungnahme der Verwaltung

Die Verwaltung sucht auch während der Corona-Pandemie Möglichkeiten und Wege einen umfangreichen Austausch zu erarbeiteten Planungen anzubieten. Im Zuge des Bürger*innendialogs zur Lütticher Straße wurden vier schriftliche Wege angeboten, sich zur Planung zu äußern: die Planauslage im Foyer des Verwaltungsgebäudes Marschieritor mit Informationen, Anmerkungen und einem Briefkasten für schriftliche Anmerkungen, postalisch per Brief oder E-Mail an die Stadtverwaltung und über den Online-Fragebogen, der auf der Internet-Seite der Stadt Aachen publiziert wurde. Dazu wurde ein Livestream über YouTube ausgestrahlt, in dem durch Beiträge aus der Fachverwaltung auf unterschiedliche Fragestellungen eingegangen wurde. Der Livestream steht weiterhin auf dem YouTube-Kanal der Stadt Aachen zur Verfügung.

Grundsätzlich besteht ein großes Interesse auf Seiten der Verwaltung einen direkten Austausch mit der interessierten Bürgerschaft zu führen, der hoffentlich bald wieder in physischen Informationsveranstaltungen geschehen kann.

Seitens der Politik war in der Vergangenheit eine Vorgehensweise gewünscht, die zunächst eine Beteiligung und Beschlussfassung in den entsprechenden Ausschüssen vorsah und erst dann in eine Information der Bürger*innen münden sollte. Für die Planung des 2. BA der Lütticher Straße wurde von verschiedenen Parteien der Wunsch eingebracht, anders zu verfahren und vorzeitig die Meinung der Bürgerschaft einzuholen. Entsprechend wurde bisher auch kein neuer Planungsbeschluss gefasst. Die jetzt eingeholten Eingaben von Bürger*innen werden den politischen Entscheidungsträgern vor der Beschlussfassung kommuniziert und - soweit möglich - bei der weiteren Planung berücksichtigt.

Die Auswertung des Online-Fragebogens erlaubt eine Differenzierung nach Anlieger*innen und sonstigen Nutzer*innen der Lütticher Straße. Sie ist dabei nur ein Element, welches einen Beitrag zum Meinungsbild leistet. Umfangreiche Hinweise resultieren aus den zahlreichen schriftlichen und zum Teil sehr differenzierten Eingaben, die ein großes Interesse an der Planung und in vielen Fällen auch eine tiefgehende Auseinandersetzung mit der Gestaltung des öffentlichen Raumes erkennen lassen.

9. Weitere Einzelaspekte

- Auf der gesamten Lütticher Straße sollte die zulässige Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden, damit der Kfz-Verkehr Umwege über die Tangentialen in Anspruch nimmt.
- Kfz-Verkehr soll aufgrund der Mobilitätswende nicht verdrängt werden, sondern mit Elektromobilität umweltfreundlich stattfinden.
- Der ÖPNV und Taxen - als Alternative zum eigenen Auto - haben noch viel Ausbaupotenzial und sollten bezahlbar bleiben.
- Fahrradbügel sollten unter anderem in der Nähe von Bushaltestellen aufgestellt werden.
- Zur Verbesserung der Sicherheit gibt es gegebenenfalls die Möglichkeit, die Bushaltestelle Franziskushospital in Richtung des Couven-Gymnasiums zu verlegen.
- Elektrische Cargo-Roller, ein platzsparendes und umweltschonendes Verkehrsmittel, werden in Planungen nicht berücksichtigt. Auch für E-Scooter sollten Parkplätze im Bereich des Franziskushospitals und Couven-Gymnasiums geschaffen werden.
- Für Senior*innen und Familien mit kleinen Kindern besteht ein großer Informations- und Beratungsbedarf für die Nutzung von Lastenrädern, Kindertransporträdern und Einkaufstrolleys.
- Werden Geh- und Radwege an den 5 betroffenen Straßeneinmündungen gegenüber der Fahrbahn erhöht?
- Die Einmündung Limburger Straße sollte rechtwinklig in die Lütticher Straße münden. Die Vorteile sind weniger Flächenbedarf, kürzere Querungsdistanzen, geringere Abbiegegeschwindigkeiten und geringere Attraktivität für Durchgangsverkehr in der Limburger Straße.
- Der 2. Rettungsweg von Häusern kann stadteinwärts nicht von der Straße aus erreicht werden. Die Feuerwehr muss deshalb eine ungehinderte Zufahrt zur Rückseite eines Hauses haben. Gibt es bei der grundlegenden Erneuerung der Straße Überlegungen zur Verbesserung der rettungstechnischen Erschließung? Ist die Zugänglichkeit für die Feuerwehr bei den Planungen gewährleistet?
- Ein Lageplan wird erwünscht, der die Planung der Markierungen, zu fällenden und zu pflanzenden Bäume, Grundstückszufahrten, Parkplätzen, Grünstreifen, Bushaltestellen usw. enthält.
- Ein Gestaltungs- und Mobilitätskonzept wird für die Lütticher Straße vorgeschlagen, dass z.B. die Umgestaltung des Straßenraums als Teil eines stadtweiten Radwegenetzes, Möglichkeiten eines

verbesserten Busangebots ,alternative Parkmöglichkeiten und Mobilitätsangebote, Ladestationen und Ideen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität oder Entwicklung eines Wochenmarktes aufzeigt.

- An Querungsstellen sollten Bordsteine mit Nullabsenkung ausgeführt werden.
- Auf Höhe der Bäckerei Mannebach wäre ein Zebrastreifen sinnvoll. Ansonsten sollte als Querungshilfe regelmäßig der Seitenraum vorgezogen werden.
- Eine Velocity-Station und ein Verleih von Lastenrädern oder die Unterstützung beim Kauf wären wünschenswert.
- Die Sichtverhältnisse sollten an allen Einmündungen verbessert werden.
- Das Haltverbot an der Einmündung Hasselholzer Weg wird häufig missachtet.
- In der Klemensstraße gibt es viel Durchgangsverkehr, weil Autofahrer*innen die Ampel Lütticher Straße / Hohenstaufenallee vermeiden möchten.
- Die Lütticher Straße sollte nicht weiter eine Hauptverkehrsstraße sein und wird als solche auch nicht genutzt. Langfristig könnte sie verkehrsberuhigt werden.
- Es soll keine Kompromisslösung geben, die das Problem nur zeitlich verschieben. Die Verkehrswende muss jetzt stattfinden.
- Es sollte eine städtische Unterstützungskampagne und ein städteregionales Konzept für Carsharing geben.
- Die Gehwege sollen vor dort abgestellten E-Scootern geschützt werden.
- Die Neugestaltung von Straßenraum muss dem Verkehrsverhalten in mindestens 20 bis 30 Jahren entsprechen.

Antwort / Stellungnahme der Verwaltung

Die Lütticher Straße muss selbstverständlich im Kontext des gesamten Straßen- und Wegenetzes betrachtet werden. Eine gesamtheitliche Betrachtung zur Unterstützung der Mobilitätswende betrifft dabei nicht nur die Umgestaltung des Straßenraums an sich sondern auch die Perspektive für alle Verkehrsarten und Mobilitätsangebote.

Die Lütticher Straße ist 2017 aufgrund ihrer Funktion und Lage im Straßennetz bei einer Untersuchung auf Basis der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) als Hauptverkehrsstraße mit regionaler Verbindungsfunktionsstufe bestätigt worden. Sie ist als Bundesstraße B 57 Bestandteil des Verkehrsstraßennetzes der Stadt Aachen.

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) gibt die rechtlichen Rahmenbedingungen für die erlaubten Höchstgeschwindigkeiten vor, die im Verkehrsstraßennetz mit 50 km/h formuliert wird. Eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h ist straßenverkehrsrechtlich derzeit nur in Abschnitten vor schützenswerten Einrichtungen (wie z.B. dem Couven-Gymnasium) oder nach § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO) unter anderem zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zulässig. Ohne Gefahrenlage existiert derzeit keine rechtliche Handhabe für eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit.

Im Kontext des Umbaus wird die Etablierung weiterer Mobilitätsangebote geprüft. Dazu zählt der Ausbau von Sharing-Angeboten wie Car-Sharing, Bike-Sharing und E-Scooter-Sharing, die Etablierung von Ladeinfrastruktur wie auch eine Überprüfung des ÖPNV-Angebotes.

Den Hinweisen zur Anpassung des Straßenraums wird nachgegangen. Das betrifft die mögliche Lageänderung der Bushaltestelle „Frankziskushospital“ zum Vorteil des Schüler*innenverkehrs , die Umgestaltung der Einmündung der Limburger Straße oder die Anlage weiterer Fußgängerquerungen. Fußgängerüberwege

(Zebrastreifen) erfordern nach den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) einen ausreichend hohen Querungsbedarf in Kombination mit bestimmten Kfz-Verkehrsstärken.

Selbstverständlicher Bestandteil der weiteren Planung ist die Gestaltung barrierefreier Querungsstellen, mit einerseits Nullabsenkungen, die z.B. vorteilhaft für Rollstuhlfahrer*innen sind und andererseits einem tastbaren Bordsteinrand für Blinde und Sehbehinderte.

Die Straßeneinmündungen im 2. Bauabschnitt der Lütticher Straße werden nach den Vorgaben des Radentscheid so umgebaut, dass Geh- und Radwege im Bereich von Einmündungen von Nebenstraßen niveaugleich weitergeführt werden. Dabei werden auch die Sichtverhältnisse geprüft und die erforderlichen freizuhaltenen Sichtdreiecke nach Möglichkeit nachgewiesen.

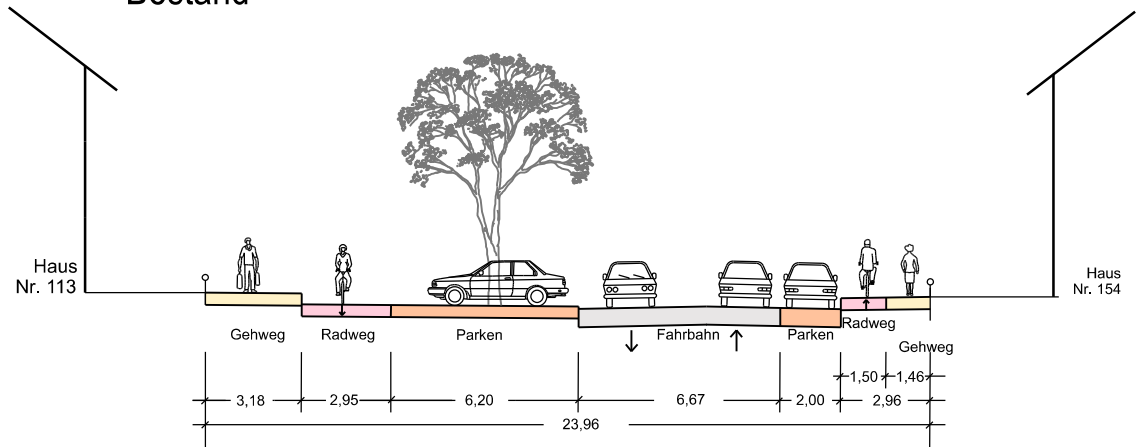
Der Hinweis zum verbotswidrigen Parken an der Einmündung Hasselholzer Weg wird an den Fachbereich Sicherheit und Ordnung weitergegeben.

Im Zuge der Ämterabstimmung wird auch die Feuerwehr an den Planungen beteiligt. Die rettungstechnische Erschließung der anliegenden Gebäude wird dadurch immer bei Planungen berücksichtigt.

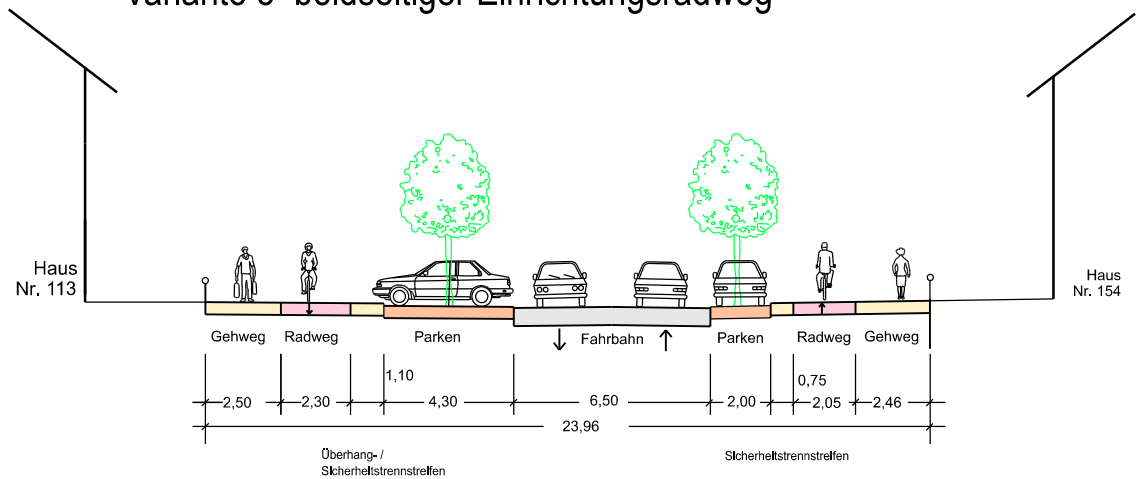
Lütticher Straße -2. Bauabschnitt

Querschnitt 1 Limburger Straße bis Klemensstraße

Bestand



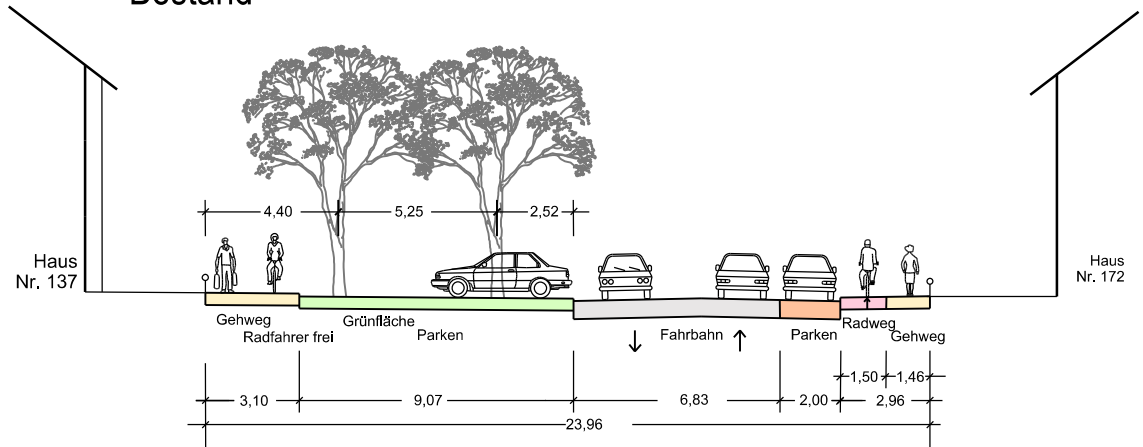
Variante 5 beidseitiger Einrichtungsradweg



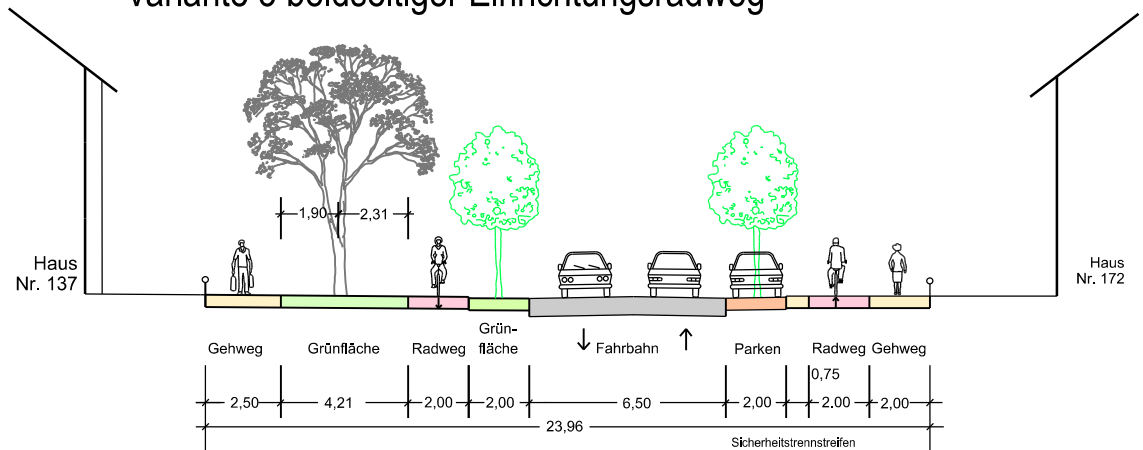
Lütticher Straße -2. Bauabschnitt

Querschnitt 2 Klemensstraße bis Hohenstauferallee

Bestand



Variante 5 beidseitiger Einrichtungradweg



An den Bezirksbürgermeister
Achim Ferrari
Verwaltungsgebäude Katschhof
Johannes-Paul-II. Straße 1
52062 Aachen

27. November 2020

Antrag an die Bezirksvertretung Aachen-Mitte zur Sitzung am 02.12.2020

Sehr geehrter Herr Ferrari,

die GRÜNE Fraktion beantragt, in oben genannter Sitzung der Bezirksvertretung Aachen-Mitte folgenden Beschluss zu fassen:

„Bürgerinformation Lütticher Straße vorziehen“

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte beauftragt die Verwaltung, die geplante Bürgerinformation zum Umbau der Lütticher Straße vorzuziehen und noch im Dezember dieses Jahres durchzuführen.

Begründung

Mit Blick auf die Umbaupläne zur Lütticher Straße (2. Bauabschnitt) gibt es einen hohen Bedarf von Anwohnenden und Geschäftsleuten nach mehr Informationen und Beteiligung. In der Öffentlichkeit entstehen aktuell große und kontroverse Diskussionen, die auf Basis eines gemeinsamen Kenntnisstandes zusammengeführt werden sollten. Daher soll der Verwaltung die Möglichkeit gegeben werden, die für das kommende Jahr geplante Bürger*innen-Information noch in diesem Jahr durchzuführen.

Mit freundlichen Grüßen



Melanie Penalosa
(Fraktionssprecherin)

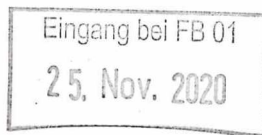
CDU-Fraktion im Rat der Stadt - 52062 Aachen



CDU

FRAKTION IM RAT
DER STADT AACHEN

Frau
Oberbürgermeisterin
Sybille Keupen
Rathaus
52058 Aachen



Nr. 022/18

Geschäftsstelle:
Verwaltungsgebäude Katschhof
Johannes-Paul-II.-Straße 1
52062 Aachen
Raum 111

Telefon 0241 / 432 -7211 und -7212
Fax 0241 / 432-7222
cdu.fraktion@mail.aachen.de
www.cdu-fraktion-aachen.de

CDU 20.028

Aachen, den 24. November 2020

RATSANTRAG

Bürgerdialog Lütticher Straße

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

die CDU-Fraktion im Rat der Stadt Aachen beantragt im Rat der Stadt Aachen folgenden Beschluss zu fassen:

Die Verwaltung wird beauftragt, hinsichtlich des zweiten Bauabschnitts der B 264 einen Bürgerdialog mit den Anwohnerinnen und Anwohnern, weiteren Betroffenen und allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern durchzuführen, bevor weitere Planungs- und Umsetzungsbeschlüsse von den zuständigen Gremien gefasst werden. Die Verwaltung wird ferner beauftragt, die im Rahmen des Bürgerdialogs aufgenommenen Anregungen den zuständigen Gremien zukommen zu lassen, bevor weitere Planungs- und Umsetzungsbeschlüsse gefasst werden.

Begründung

Die Diskussion im Rahmen der Sitzung der Bezirksvertretung Mitte am 11. November 2020, die mediale Berichterstattung sowie Meinungsäußerungen aus der Bevölkerung machen deutlich, dass die Ausführungen der Verwaltung zum zweiten Bauabschnitt der Lütticher Straße Anlass zur weiteren Diskussion bieten und das Interesse der Bürgerschaft, insbesondere der betroffenen Anwohner, an dieser Diskussion besonders groß ist. Daher er-

scheint eine frühzeitige Bürgerbeteiligung, die den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit gibt, ihre Anregungen und Fragen vor Beschlussfassung vorzubringen, sinnvoll.

Bereits im April 2019 schlugen die damaligen Fraktionen von CDU und SPD ein Konzept zur Bürgerbeteiligung bei Straßenausbau- und -sanierungsmaßnahmen vor. Dieses kann als Grundlage für einen Bürgerdialog bezüglich des zweiten Bauabschnitts der Lütticher Straße dienen. Der angesprochene Ratsantrag ist als Anlage beigefügt.

Folgende Aspekte erscheinen im Rahmen des Bürgerdialogs besonders diskussionswürdig und sollten daher von der Verwaltung vorbereitet werden: der aktuelle Zustand der Bäume, Alternativen zu möglicherweise wegfallenden Parkplätzen, die Relevanz des Radentscheidbeschlusses für diesen Abschnitt der Lütticher Straße, die Möglichkeiten zur Ertüchtigung der bestehenden Radwege, mögliche Konflikte zwischen Nutzerinnen und Nutzern der Grundstücksein- bzw. -ausfahrten und Radfahrerinnen und Radfahrern sowie die Sicherheitsaspekte aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

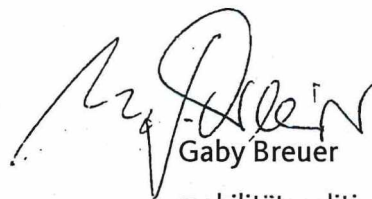
Auch sollte eine Darstellung der in Abhängigkeit von den Varianten anfallenden Kosten und den damit einhergehenden Anliegerbeiträgen vorgenommen werden.

Mit freundlichen Grüßen



Iris Lürken

Fraktionsvorsitzende



Gaby Breuer

mobilitätspolitische Sprecherin



CDU und SPD-Fraktionen im Rat der Stadt - 52062 Aachen

Herrn
Oberbürgermeister
Marcel Philipp
Rathaus
52058 Aachen

**Anlage zum Ratsantrag
"Bürgerdialog Lütticher Straße" der
CDU-Fraktion vom 24.11.2020**

Geschäftsstellen

Verwaltungsgebäude Katschhof
Johannes-Paul-II.-Straße 1
52062 Aachen

CDU

Telefon 0241 / 432 -7211 und -7212
cdu.fraktion@mail.aachen.de
www.cdu-fraktion-aachen.de

SPD

Telefon 0241 / 432 -7215
spd.fraktion@mail.aachen.de
www.spd-aachen.de

CDU 19.032 / SPD AT 116/19

Aachen, den 08. April 2019

RATSANTRAG

Bürgerbeteiligung bei Straßenausbau- und Sanierungsmaßnahmen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die Fraktionen von CDU und SPD im Rat der Stadt Aachen beantragen im Rat der Stadt folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt Aachen beauftragt die Verwaltung im Hinblick auf die Sanierung von Straßen folgende Verfahrensschritte vorzusehen:

1. In den Bezirksvertretungen wird regelmäßig über den Straßenzustand der Straßen berichtet, die in den nächsten fünf Jahren ertüchtigt werden sollen.
2. Bei anstehenden Umbaumaßnahmen soll zunächst eine Information der Bezirksvertretungen, des Mobilitätsausschusses sowie eine öffentliche Information insbesondere der Anwohner erfolgen. Im Rahmen der Information sollen Angaben über den Umfang, die benötigte Umbauzeit und die geschätzten Kosten, inkl. Kostenverteilung gegeben werden. Vorschläge und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger sind erwünscht.
3. Die Planung wird unter Berücksichtigung der Anregungen der Bürgerinnen und Bürger mit Alternativen und Abwägungsvorschlägen in der Bezirksvertretung und dem Mobilitätsausschuss vorgestellt. Anschließend wird die Maßnahme bis zum Baubeschluss fortgeführt.

4. Im Rahmen der Information der Bürgerinnen und Bürger soll die Verwaltung insbesondere die Betroffenen über etwaige Beitragspflichten informieren. Ferner soll über die Möglichkeit von Raten- oder Teilzahlungen aufgeklärt werden.

Begründung

Bei Straßenbaumaßnahmen werden in den laufenden Verfahren häufig erhebliche Kritikpunkte geäußert. Sei es in Bezug auf die entstehenden Kosten, sei es in Bezug auf die konkrete Ausgestaltung.

Bei den Ausbauten „Grauenhofer Weg“ und „Am Hasbach“ wurde massive Kritik der Anwohner am Verfahren geäußert. Die Betroffenen hatten das Gefühl, schlecht informiert worden zu sein oder, dass Änderungsvorschläge weder berücksichtigt noch abgewogen wurden.

Eine frühzeitige und laufende Information über Planungsvarianten sowie eine Abwägung der eingebrachten Vorschläge der Bürgerinnen und Bürger führen zu einer höheren Akzeptanz der Maßnahmen.

In der politischen Abwägung ist damit eine sachgerechtere Entscheidung möglich.

Mit freundlichen Grüßen

Harald Baal
Vorsitzender CDU-Fraktion

Michael Servos
Vorsitzender SPD-Fraktion