



Kernelemente eines zukunftsfähigen Verkehrskonzeptes im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes (IHK)

Ein Positionspapier des Stadtmarketingvereins „Wir in Linnich“

Seit seiner Gründung im Jahre 2009 setzt sich der Stadtmarketingverein "Wir in Linnich" (WiL) mit vielen kleineren und größeren Projekten für eine positive Entwicklung von Linnich und seinen Ortschaften ein. 2013 sind erste Ideen für eine flächendeckende Sanierung der Kernstadt entstanden und 2014 hat die neu gegründete Arbeitsgruppe (AG) *Linnich.2030* ihre Arbeit aufgenommen. Verschiedenste Aktionen (Bürgerbeteiligung, Kontaktaufnahme zur Bezirksregierung, Vortrag unserer Ideen im Stadtrat) führten schließlich zur Beauftragung der *Planungsgruppe MWM* seitens der Stadtverwaltung und damit zur Begründung des Integrierten Handlungskonzeptes (IHK). Dieses wird seit einigen Monaten im „Arbeitskreis Innenstadtentwicklung“, eingerichtet durch den Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt, zusammen mit MWM bis zur Antragsreife beim Fördergeber entwickelt. "Wir in Linnich" hat hier von Beginn an Ideen aus der AG *Linnich.2030* eingebracht.

Ein zentraler Aspekt des IHK ist die Entwicklung eines Verkehrskonzeptes, mit dem die Ziele des IHK im Hinblick auf eine Verkehrsberuhigung der Innenstadt erreicht werden können. Im Zentrum der Betrachtungen steht hier insbesondere die Rurstraße, der Altstadttring und der Place de Lesquin, die Planungen erstrecken sich jedoch nahezu auf das gesamte Stadtgebiet. Bisher wurden, basierend auf Erhebungen und Simulationen des Büros für Verkehrs- und Stadtplanung *Rödel & Pachan*, in Zusammenarbeit mit MWM erste Verkehrsvarianten diskutiert. Derzeit sind noch acht Varianten in der näheren Betrachtung. Allen Varianten liegen verschiedene „Module“ zu Grunde, welche für die einzelnen Stadtgebiete prinzipiell in Frage kommen und durch deren Kombination sich die besagten Varianten ergeben.

Im Folgenden möchten wir ein Verkehrskonzept vorstellen, welches innerhalb der Arbeitsgruppe *Linnich.2030* in zahlreichen Diskussionen entwickelt und vom Vorstand nahezu einstimmig verabschiedet wurde. Es enthält viele Ideen von Bürgerinnen und Bürgern, welche sich intensiv mit der Problematik beschäftigt haben und begründet die Vision einer nachhaltigen Stadtentwicklung Linnichs, welche die Lebensqualität ihrer Bewohner und Besucher in den Mittelpunkt stellt. Es geht uns hierbei um weit mehr als nur um das Thema Verkehr. Unser Hauptanliegen ist es, die Stadt Linnich insgesamt, insbesondere jedoch die Altstadt, die historischen Gebäude und Plätze, besser erlebbar zu machen, sowohl für die Linnicher

als auch für Touristen. Als ein Beispiel seien die zwei Marktplätze innerhalb der alten Stadtmauern genannt, welche ein Alleinstellungsmerkmal Linnichs sind, das es, außer in Köln, sonst nirgendwo in weitestem Umkreis gibt. Ein zukünftiges Verkehrskonzept sollte die Gestaltung dieser Plätze, als Begegnungsflächen in der alten Kernstadt, nachhaltig unterstützen. Frühere Planungen dagegen ordneten vor allem dem Thema Auto alles andere unter, nach dem Motto: Wie kann ich Linnich schnellstens mit dem PKW durchfahren. Das Ergebnis dieser Maxime – mit über 10.000 Fahrzeugen pro Tag auf der Rurstraße – sehen wir heute mehr als deutlich. Aktuelle Entwicklungen, wie die zunehmende Digitalisierung und das Thema nachhaltige Mobilität werden unsere Städte massiv verändern. Nur Städte, welche diese Entwicklungen aktiv aufnehmen und für sich positiv gestalten, werden in Zukunft für Bürger, Gewerbetreibende und Touristen attraktiv sein. Wir wollen, dass Linnich im Jahre 2030 eine solche Stadt ist. Daher werben wir für einen mutigen Ansatz in der aktuellen Diskussion um ein zukunftsfähiges Verkehrskonzept.

Die Rurstraße – Hauptgeschäftsstraße mit Aufenthaltsqualität

Am Beginn unserer Überlegungen steht die Rurstraße. Diese ist derzeit mit über 10.000 Fahrzeugen pro Tag sogar stärker belastet als die Umgehungsstraße B57. Um hier eine Aufenthaltsqualität zu generieren, muss nach den Erfahrungen der Fachplaner die Verkehrsbelastung auf unter 6.000 Fahrzeuge pro Tag reduziert werden. Hinter dieser Reduktion von 40% verstecken sich derzeit ausschließlich Durchgangs- und unnötige Binnenverkehre. Nur so „trennen“ die anhaltenden Bewegungen der Fahrzeuge nicht die beiden Straßenseiten und dominieren somit nicht mehr das Straßenbild. Es gilt Fahrradfahrer und Fußgänger neben dem PKW zu einem gleichberechtigten Verkehrs-teilnehmer zu machen. Prinzipiell kommen hier drei verschiedene Ansätze in Frage:

1. Verkehrsberuhigende Maßnahmen (so genannte „weiche Faktoren“)
2. Eine Einbahnstraßenregelung in die eine oder andere Richtung
3. Eine völlige Unterbrechung für PKW (so genannte „Netztrennung“)

Untersuchungen der Verkehrsexperten und die Diskussionen in der Bürgerwerkstatt haben ergeben, dass weiche Faktoren alleine nicht ausreichen werden, um die Ziele des IHK zu erreichen. Die Wahl dieser Variante würde sogar die finanzielle Förderung des Projektes gefährden und wird daher als alleiniger Ansatz verworfen. Somit bleiben die Ansätze 2 und 3. Variante 3 (Netztrennung) hat natürlich den größten Effekt hinsichtlich einer Verkehrsberuhigung. Bei dieser Lösung würde die Rurstraße beispielsweise auf der Höhe des Glasmalereimuseums für alle PKW (außer ÖPNV) in beiden Richtungen gesperrt. Radfahrer und Fußgänger hingegen könnten passieren. Eine solche Maßnahme würde jedoch die Ober- und Unterstadt PKW-technisch völlig separieren, also die gewünschten Quell- und Zielverkehre behindern und stellt insbesondere für die umliegenden Ortschaften eine besondere Härte dar. Daher wird diese Variante nicht weiterverfolgt. Es bleibt Modul 2, wobei sich die Frage

stellt, in welche Richtung die Einbahnstraße verlaufen soll. Hierbei ließen wir uns von dem Gedanken leiten, dass die „neue Mitte“ von Linnich von allen Ortschaften Linnichs angefahren werden können sollte. Daher sind wir der Meinung, dass eine Einbahnstraße Richtung Rurbrücke die beste Lösung darstellt. Durch eine geeignete Wahl des genauen Beginns der Einbahnstraße lässt sich gewährleisten, dass die neue Mitte von beiden Richtungen aus per PKW erreichbar ist, der unerwünschte Transitverkehr Richtung Altwyk jedoch blockiert wird. Zusammen mit weichen Faktoren (z.B. „Rechts-vor-Links“-Regelung, Tempo 20/30) könnte die Verkehrsbelastung auf der Rurstraße so laut den Verkehrsexperten auf unter 5.500 Fahrzeuge pro Tag reduziert werden.

Die Mäusgasse – eine verkehrsberuhigte Straße für Binnenverkehre

Unter Berücksichtigung der favorisierten Lösung für die Rurstraße kommt der Mäusgasse als potenzielle, ortsinterne Umgehungsstraße eine besondere Bedeutung zu. Derzeit befahren etwa 800 PKW pro Tag die Mäusgasse, darunter befindet sich schon heute ein nicht geringer Anteil an Transitverkehr, welcher aufgrund der aktuellen Regelung eigentlich nicht erlaubt ist (Durchfahrt verboten – Anlieger frei). Ohne weitere Maßnahmen auf der Mäusgasse würde sich laut den Gutachtern das Verkehrsaufkommen pro Tag auf etwa 4.000 Fahrzeuge vervielfachen. Dies ist für eine Straße durch ein Wohngebiet unserer Meinung nach nicht akzeptabel, zumal es sich um einen von Kindern stark frequentierten Schulweg handelt. Somit ist klar, dass auch hier Maßnahmen ergriffen werden müssen. Wiederum bieten sich hier drei verschiedene Lösungen an:

1. Eine deutliche Verkehrsberuhigung (z.B. durch Verschränkungen, Einengungen und eine niedrige Geschwindigkeitsbegrenzung) unter Beibehaltung des Zweirichtungsverkehrs
2. Eine Einbahnstraßenlösung entgegengesetzt zur Rurstraße („großer Kreisel“)
3. Eine völlige Netztrennung in Höhe der Brücke über den Mühlenteich

Eine Einbahnstraßenlösung (Variante 2) bietet eigentlich nur Nachteile. Zunächst einmal würde durch die natürliche Orientierung der Einbahnstraße vom Bendenweg in Richtung Brachelener Straße der Transitverkehr bevorzugt und die Situation für den Binnen- bzw. Anwohnerverkehr deutlich erschwert. Denn alle Anwohner der Mäusgasse könnten ausschließlich über die Rurstraße zu ihren Wohnungen gelangen. Dies würde eine zusätzliche, vermeidbare Verkehrsbelastung für die Rurstraße bedeuten, welche das IHK gerade zu vermeiden sucht. Des Weiteren verleitet eine Einbahnstraße zu einer höheren Geschwindigkeit, da nicht mit Gegenverkehr gerechnet werden muss. Das Argument, eine Einbahnstraße sei nötig, um den Verkehrsabfluss der Rurstraße Richtung Oberstadt in geordnete Bahnen zu lenken, zielt in die völlig falsche Richtung, da die Mäusgasse ja verkehrstechnisch beruhigt werden soll. Dazu sind jedoch nur solche Lösungen in der Lage, die dem Transitverkehr

die Durchfahrt verleiden und nicht im Gegenteil diese durch eine Einbahnstraße noch attraktiver machen. Es muss unserer Meinung nach das Ziel sein, den Durchgangsverkehr über die Erkelenzer Straße und die B57 zu leiten. Deshalb wird die Lösung einer Einbahnstraße in der Mäusgasse verworfen.

Stattdessen setzen wir uns für eine zweistufige Lösung aus Variante 1 und 3 ein. In der ersten Stufe könnte die Mäusgasse durch stark verkehrsberuhigende Maßnahmen im Zweirichtungsverkehr als innerstädtische Umgehungsstraße unattraktiv gemacht werden. Während einer Probephase sollten regelmäßige Überprüfungen der Verkehrsbelastung durchgeführt werden. Sollte ein Verkehrsstrom von regelmäßig über 1.000 Fahrzeugen pro Tag überschritten werden, so befürworten wir die dritte Lösung einer Netztrennung. Diese entspricht im Übrigen auch dem ausdrücklichen Wunsch der Anwohner.

Darüber hinaus halten wir die Installation eines Mini-Kreisverkehrs an der Kreuzung Mäusgasse und Brachelener Straße für sinnvoll, da abzusehen ist, dass dieser Knotenpunkt in Zukunft stärker frequentiert werden wird – sowohl von der Mäusgasse als auch von der Brachelener Straße aus. Des Weiteren hat ein Kreisverkehr an dieser Stelle auch einen verkehrsberuhigenden Effekt bei der Einfahrt nach Linnich aus Richtung der B57, indem er als „Eingangstor“ in die Stadt fungiert.

Löffelstraße und Altwyk – Das attraktive Altstadtkaree

Der „Kreisel“ Kirschstraße, Löffelstraße und Altwyk wurde zu einer Zeit installiert, als es durch eine starke Verkehrsbelastung aus allen Richtungen immer wieder zum Rückstau und auch zu kleineren Unfällen kam. In dieser Funktion hat er sich viele Jahre bewährt. In der vorgeschlagenen Verkehrsvariante wird er unserer Meinung nach jedoch nicht mehr benötigt, da die Bedingungen, die zu seiner Erschaffung führten, im Verkehrskonzept so nicht mehr gegeben sind. Dies liegt insbesondere am Wegfall von ca. 5.000 PKW pro Tag aus Richtung Rurbrücke, die durch die Wahl der Einbahnstraße diesen Kreisel nicht mehr erreichen könnten. Gleichzeitig würde der Verkehr auf der Brachelener Straße und Kirschstraße etwas zunehmen, da diese Straßen den über die Erkelenzer Straße und die B57 umgeleiteten Verkehr zum Teil aufnehmen müssen.

Wichtiger ist jedoch noch die derzeit stark unterbewertete Funktion der Löffelstraße. Als Verbindungselement zwischen Rurstraße und Kirchplatz wirkt sie durch die verkehrstechnisch starke Beanspruchung derzeit wie ein trennendes Element. Man stelle sich einmal vor, man könnte ausgehend von der Rurstraße eine nahezu PKW-freie und von Bäumen gesäumte terrassenförmig angelegte Löffelstraße Richtung Kirchplatz hinaufschlendern! Möglich würde dies, indem die Einbahnstraße auf der Rurstraße bis zur Altwyk verlängert würde. Dies bedeutet, dass man die Rurbrücke über die Kirschstraße und eine Fahrt die Altwyk herunter erreichen könnte. Die Löffelstraße bliebe dann dem Anlieger- bzw. Zulieferverkehr sowie dem ÖPNV vorbehalten. Wir glauben, dass die Löffelstraße ein sehr großes Entwicklungspotenzial hat und man sie deshalb nicht einem so hohen Verkehrsstrom wie heute aussetzen sollte.

In der Konsequenz müsste die Kirschstraße natürlich im Zweirichtungsverkehr befahrbar sein. Nach derzeitigem Kenntnisstand stehen bauliche Gegebenheiten einer solchen Lösung nicht im Wege. Dieser Vorschlag bedeutet sicher eine große Veränderung im Verkehrsgeschehen, an die man sich erst gewöhnen muss. Sie öffnet jedoch völlig neue Entwicklungsperspektiven, an die der eine oder andere vielleicht noch gar nicht gedacht hat.

Eins ist sicher: Wir brauchen Mut zu Veränderungen und Ausdauer diese umzusetzen! Nur durch ein mutiges und entschlossenes Vorgehen können wir Linnich in eine positive Zukunft führen. Das anstehende IHK ist wahrscheinlich die letzte Chance, hier gegenüber den Nachbarkommunen ein Stück weit aufzuholen. Ein erster wichtiger Schritt wäre es, verkehrstechnisch neue Wege zu gehen. Hier wird die Stadt Linnich derzeit durch ausgewiesene Experten unterstützt – Experten, auf die wir hören sollten und die das von uns hier vorgeschlagene Verkehrskonzept als zielführend und visionär bezeichnen. Daher möchten wir dafür werben, sich näher mit unseren Vorschlägen zu beschäftigen.

Für Rückfragen, Hinweise oder konstruktive Kritik stehen wir jederzeit per Telefon, Email oder Facebook zur Verfügung!

Ihr Stadtmarketingverein „Wir in Linnich e.V.“
Der Vorstand & AG Linnich.2030

