

Routenvorschläge des Aachener Baumschutzbündnisses für den Radschnellweg Aachen – Herzogenrath/Heerlen/Kerkrade, Teilstück Aachen – Richterich (A1 + 2), als Alternative zur beworbenen Trassenführung aus dem Wettbewerbszuschlag für das Förderprojekt des Radschnellwegeprogramms für NRW.

Grundsätzliches Ziel muß sein, daß ein umweltverträglicheres Verkehrskonzept auch umweltverträglich umgesetzt wird. Daher ist alles zu vermeiden, was zur Realisierung gemeinter ökologischer Maßnahmen ökologischen Schaden anrichtet.

Wenn die Bauvorschriften für Radschnellwege so unflexibel sind, daß ökologische Schäden unvermeidlich werden, wenn man sie stur umsetzt, dann müssen verträglichere Varianten hinsichtlich Bau und Routenführung ausgewählt werden.

Der Planungsvorschlag aus der Wettbewerbseingabe beinhaltet ein Trassenstück über die Rütcher Str. durch die Kleingartenkolonie Rütch, sucht die Anbindung an den alten Bahndamm Laurensberg bis Tittartsfeld, um dort auf die Roermonder Str. zu treffen.

Erstens werden hierbei Grünflächen in und um die Kleingärten zerstört, teils riesige Brückenbauwerke nötig, welche schon für sich genommen, großflächig renaturierte Grünflächen vernichten, und zweitens wird der für Laurensberg wichtige Grünzug als Naherholungsspazierweg über den inzwischen längst parkähnlich begrünten Bahndamm ebenfalls zerstört.

In der Option (Wettbewerbsvorschlag Variante 2a) soll darüberhinaus durch einen idyllisch begrünten Privatgarten hindurch und die daran anschließende begrünte Hangseite an der Bahnlinie überbaut werden.

Bei dieser Planung würde eine massive Grünvernichtung resultieren, die dem Ansinnen umweltverträglichen Handelns diametral entgegensteht.

Und das nur, um das Kriterium steigungsarme, kürzeste Verbindung zu erfüllen, bei der der Eindruck entsteht, daß man ohne Ortskenntnis vom Schreibtisch aus plant und dabei eine Gasse freischießt, ohne Rücksicht auf die Kriterien, die eigentlich der höheren Zielsetzung Umwelt- und Naturschutz unterliegen.

Unter Maßgabe ökologischer Orientierung darf man solch üble Baupraktiken, die dem brutalen Niederwalzen örtlicher Gegebenheiten wie sie üblicherweise erfolgen, nicht weiterbetreiben.

In Anbetracht schonenderen Umgangs mit der Umwelt und um in diesem Punkt Glaubwürdigkeit nicht zu verlieren, müssen also ökologisch verträglichere Varianten her, die sich nicht allein Bequemlichkeitskriterien einer ausgewählten Nutzergruppe bedienen.

Alle Varianten haben im Streckenverlauf mehr oder weniger starke Steigungen. Diese sind allerdings nicht von herausragend hinderlicher Bedeutung. Sie gehören eben zur topografischen Situation und zählen auch zu den natürlichen Gegebenheiten einer Landschaft.

Daß Landschaftsmodulationen für Bautechniker nur zu beseitigende Störungen sind, darf nicht dazu führen, die Lösung solchen Technikern zu überlassen. Die Umweltproblematik, vor der wir heutzutage stehen, ist ja gerade das Resultat praktizierter technikorientierter Denkweisen. Geradliniges Zuasphaltieren entspricht nicht einem neu zu begründenden ökologischen Bauen und daher bedarf es in dieser Hinsicht dringend einer Neuorientierung.

Aus diesen vorgenannten Gründen schlagen wir als Aachener Baumschutzbündnis vor, gerade den Grünkorridor des alten Bahndamms durch Laurensberg zu schonen und damit auch die Überplanung und Zerstörung von großen Teilen der Kleingartenkolonie Rütch zu vermeiden. Als Alternativen stehen gleich mehrere Varianten zur Wahl:

1) Das Problem Querung des verkehrsintensiven Alleenrings könnte sehr einfach umgangen werden, wenn man über die Schinkelstraße kommend, die Unterführung nutzt, über die

Geschw.Scholl-Str. an die Süsterfeldstr. anbindet, dieser bis Schurzelter Str. folgt, wo sie mit der künftigen Trasse von Melaten her zusammentrifft. Von da aus führt der Weg über die Roermonder Str. nach Richterich.

2) Von der Wüllner Str. kommend, quert man den Alleenring in die Intzestr., trifft auf die Claßenstr. und folgt dann der Süsterfeldstr. In der Folge wie 1)

3) Von der Wüllner Str. kommend, quert man den Alleenring in Turm-, dann Kruppstr. und am Bendplatz vorbei in die Henricistr., die dann am Ende in die Roermonder Str. übergeht. Die Variante Henricistr. wurde auch auf der Radtour Herzogenrath - Aachen von den Grünen am 10.5.15 als Simulation der Radschnellwegführung demonstriert und hat sich als tauglich erwiesen.

4) Natürlich ist die direkte Verbindung vom Ponttor, die Roermonder Str. entlang die einfachste Lösung.

Ab Abzweig Kohlscheider Str. existieren bereits beidseitig Radwege, die nur für zügigeres Fahren ausgebaut werden müßten.

Wenn dann noch die Signalschaltungen fahrradtauglicher geschaltet wären, könnte man zugleich einen zweiten Vorteil erzielen, nämlich Autofahren zu entschleunigen und damit dem Radfahren anzunähern.

5) Auch über die Rütcher Str. sind Varianten denkbar. Wenn man dieser bis zum letzten Studententurm folgt und von da auf die Überführung über die Kohlscheider Str. anschließt, kann man der Roermonder Str. mit dem beiderseits vorhandenen Radweg folgen. Bautechnisch wesentlich einfacher als die erwogene Riesenbrücke über die Schnellstraßen.

6) Man kann auch die Rütcher Str. bis Schloßparkstr. nutzen, dann dieser bis zur Schloßweiherstr., um von da über Tittardsfeld an die Roermonder Str. anzubinden.

7) Weil 6) mit einem Schlenker verbunden ist, wäre mit größerem baulichen Aufwand auch die Weiterführung mit der Kohlscheider Str. über die A 44 denkbar, wo man in Ürsfeld wieder mit der Roermonder Str. zusammentrifft.

Vorteile:

+ Bei all den genannten Varianten, wären keine teuren Brückenbauwerke notwendig.

+ Man nutzt bereits versiegelte Verkehrsflächen, ohne weiteren Flurschaden anzurichten.

+ Schonung der Kleingärten, der Gehölze auf der Sukzessionsfläche am Toledoring, der begrünten Dammkrone und der Hangbegrünung als wichtige Puffer zur Luftreinhaltung gerade entlang der Hauptverkehrsachsen Roermonder Str./ Schnellstraße Toledoring.

+ Erhalt des Naherholungsgebietes für Kleingärtner, zusätzlich der Spazierwege für die Anwohner, insbesondere der Senioren der Seniorenresidenz "Rosenpark".

+ Konzentration von Verkehrsflächen statt Ausweitung und vermehrter Flächenversiegelung.

+ Vermeidung des Problems Niederschlagswasserableitung wegen großflächiger Asphaltierung auf der Dammkrone.

+ Keine teuren Brückenbauwerke nötig, sodaß auf der Strecke allein im Teilstück A1 +2 schon fast die Hälfte der geplanten Gesamtstreckenbaukosten erspart bleiben.

+ Keine neuen Rampen für Fußgänger als Quereinsteiger auf den Bahndamm (z.B. Schloßparkstr.)
Übrigens ein im Kostenplan vernachlässigter Punkt: wie kommen die Spaziergänger die bisher von der Schloßparkstr. auf den Bahndamm gelangen, dorthin, wenn das neue Brückenbauwerk steht?

+ Keine zusätzliche Umweltbelastung durch Beleuchtungen auf dem Bahndamm.

+ Durch die Konzentration von Verkehrswegen Nutzung von Synergien bei Betriebskosten (Winterwartung, Pflege, etc.)

+ Das mit anderen Steuergeldern sicher nicht eben billig gebaute Picknickgelände am Ende des Bahndamms müßte für das Vorhaben beseitigt werden. So ergänzen sich Steuergeldnutzungen nicht, sondern beeinträchtigen sich gegenseitig, was faktisch Verschwendung ist.

+ Eine Entschädigung für Kleingärtner für den Verlust ihrer Gärten fällt weg. Das wurde im Kostenplan gänzlich ignoriert (Im Text heißt es lapidar bei den Besitzverhältnissen der Grundstücke zur KG Rütch: "gehört der Stadt", was prinzipiell stimmt, da die Kleingärtner Pächter sind, aber der Bebauungswert, i. d. R. im Mittel mit 3000,- EU je Garten taxiert, wird nicht berücksichtigt).

Das Argument vermehrten Naturgenusses erscheint ziemlich heuchlerisch, wenn man bedenkt, daß erstens, um in diesen vermeintlichen Genuss zu kommen, großzügig Grün zerstört und begleitend faunistischer Lebensraum vernichtet wird, und zweitens die anvisierte Hauptnutzergruppe Berufspendler sind, die beschleunigt ihr Ziel erreichen sollen, weshalb weniger das Fahrradvergnügen und der Landschaftsgenuß im Vordergrund stehen (Ebenso findet man diesen Hinweis in der Beschreibung von Radschnellwegen).

Die Kritik an Alternativrouten, daß sie mit stellenweisen Steigungen einhergehen (was dem Radfahren früher keinen Abbruch tat und als Berufspendler sind die Strecken bekannt und wurden dennoch genutzt) ist auch nicht ganz schlüssig, denn wenn modernes Radfahren mit Hilfsmotoren unterstützt wird, dann machen wenige Steigungen noch weniger Probleme. Das kann es wohl nicht sein.

Wahrscheinlicher scheint, daß die Fördergelder nicht fließen, wenn es auch nur minimale Abweichungen von den unflexiblen Radschnellwegkriterien gibt, sodaß es am Ende nicht eine Frage ökologisch verträglicheren Verkehrs ist, sondern eine Frage, wie man an Fördertöpfe herankommt.

Demzufolge besteht die Gefahr einer Bürgerbeteiligung mit nur Alibicharakter und die noch rasch in kürzester Zeit vor den Ferien anberaumt wurde, weil die dabei eingehenden Vorschläge, die ja sicherlich längst erwogen worden waren, aufgrund der bereits streng vorschriebenen Radschnellwegkriterien ausgemustert werden, sodaß am Schluß nur eine Variante alternativlos verbleibt, welche dann - wen wundert es - dem Wettbewerbsvorschlag entspricht.

Sollte es darauf hinauslaufen, dann lehnen wir hiermit lieber das Gesamtprojekt komplett ab, als daß Flurschäden entstehen, als Folge starrsinniger Umsetzung.

Mit freundlichen Grüßen, Aachen, der 29.6.2015



Hans Falk
(Vertreter des Aachener Baumschutzbündnisses)
c/o Evers, Meerssener Str. 11, 52074 Aachen

StädteRegion Aachen			
A 61 • Immobilienmanagement und Verkehr			
Eing.		29. Juni 2015	
0	1	2	3
A	+	Dez.	

falk-hans@web.de