

**Vorlagennummer:** FB 68/0072/WP19  
**Öffentlichkeitsstatus:** öffentlich  
**Datum:** 18.03.2026

## **B 264 Lütticher Straße - 2. Bauabschnitt zwischen Limburger Straße und Amsterdamer Ring**

### **Hier: Sachstandsbericht**

---

**Vorlageart:** Entscheidungsvorlage  
**Federführende Dienststelle:** FB 68 - Mobilität und Verkehr  
**Beteiligte Dienststellen:**  
**Verfasst von:** DEZ III FB 68/300

#### **Beratungsfolge:**

<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
15.04.2026	Bezirksvertretung Aachen-Mitte	Anhörung/Empfehlung
30.04.2026	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

#### **Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte empfiehlt dem Mobilitätsausschuss, die Verwaltung mit der Erstellung von Lageplänen für die Varianten 2 und 5 zu beauftragen.

Der Mobilitätsausschuss beauftragt die Verwaltung mit der Erstellung von Lageplänen für die Varianten 2 und 5.

**Finanzielle Auswirkungen:**

	JA	NEIN	
		X	

<b>Investive Auswirkungen</b>	Ansatz 2026	Fortgeschrieben er Ansatz 2026	Ansatz 2027 ff.	Fortgeschrieben er Ansatz 2027 ff.	Gesamtbedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

<b>konsumtive Auswirkungen</b>	Ansatz 2026	Fortgeschrieben er Ansatz 2026	Ansatz 2027 ff.	Fortgeschrieben er Ansatz 2027 ff.	Folgekosten (alt)	Folgekosten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

**Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):**

Keine

**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>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Der Effekt auf die CO2-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Größenordnung der Effekte**

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

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

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

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

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

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

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

Die Maßnahme wirkt sich langfristig positiv auf den Klimaschutz aus. Zwar müssen aufgrund der geringen Vitalität Bäume gefällt werden, es soll aber durch umfangreiche Nachpflanzungen eine zukunftsfähige Begrünung der Straße entstehen. Mit dem Einfassen der Baumfelder sollen die Bäume geschützt und die Wurzelbereiche nicht länger überfahren werden.

Zudem wird durch das Anlegen einer breiteren, regelkonformen Radverkehrsanlage die Verkehrssicherheit der Radfahrer\*innen erhöht. Damit soll der Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel erleichtert werden.

Weitere, detailliertere Aussagen können erst mit Erstellung der Lagepläne getroffen werden.

## **Erläuterungen:**

### **1. Anlass**

Am 22.04.2021 hat der Mobilitätsausschuss die Verwaltung mit der Erstellung von Lageplänen zur Umgestaltung der Lütticher Straße auf Grundlage der Querschnittsvarianten 2 und 5 beauftragt und um eine zusätzliche Variante gebeten, die die Bewegungsräume aller Verkehrsarten und eine optimale Baumbilanz im Sinne einer zukunftsfähigen Gestaltung beachtet (vgl. Vorlage FB 61/0086/WP18).

Um die Auswirkungen der Planung auf die Parksituation bewerten zu können, sollte die Einrichtung der Bewohnerparkzone „U“ (Körnerstraße) sowie deren Nacherhebung abgewartet werden.

Diese Vorlage dient nun der Zusammenstellung des Sachstands, um in die vertiefende Planung der Lagepläne einsteigen zu können.

### **2. Historie der Planung**

Im September 2013 wurde schon einmal ein Baubeschluss für den 2. Bauabschnitt (BA) der Lütticher Straße im Abschnitt zwischen Limburger Straße und Amsterdamer Ring gefasst (vgl. Vorlage FB 61/0951/WP16). Der Entwurf sah u.a. die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen vor. Für die Maßnahme wurden im Jahr 2018 Fördermittel bewilligt.

2019 wurde der Radentscheid Aachen beschlossen, weswegen geprüft wurde, welche Hauptverkehrsstraßen (u.a. Lütticher Straße) entsprechend des Ziels 3, also mit 2,30 m breiten Einrichtungsradwegen, umgebaut werden können. Da die beschlossene Entwurfsplanung zum 2. BA der Lütticher Straße weder den Anforderungen des Radentscheids, noch den geänderten Anforderungen des Baumschutzes und den mittlerweile gültigen Planungswerken entsprochen hat, wurde die Planung zur Lütticher Straße überarbeitet.

Der Bezirksvertretung Aachen-Mitte wurden daraufhin am 11.11.2020 vier Querschnittsvarianten für den Abschnitt zwischen Limburger Straße und Amsterdamer Ring vorgestellt (vgl. Vorlage FB 61/1474/WP17). Anschließend wurde die Verwaltung am 02.12.2020 beauftragt, die geplante Bürger\*inneninformation zum Umbau der Lütticher Straße vorzuziehen und zeitnah durchzuführen (vgl. BA 0/0008/WP18). Der digitale Bürger\*innendialog fand daraufhin am 19.01.2021 als Live-Stream über den YouTube-Kanal der Stadt Aachen statt.

Die Ergebnisse der Bürger\*innenbeteiligung wurden im April 2021 in den politischen Gremien vorgestellt. Auf Grundlage verschiedenster Eingaben der Bürger\*innen wurden die bestehenden Varianten zu einer neuen Variante 5 weiterentwickelt. Diese zeichnet sich durch breite Radverkehrsanlagen in den Nebenanlagen, ein durchgängiges Parkraumangebot stadtauswärts (längs) und teilweise stadteinwärts (senkrecht) sowie durch beidseitigen, teils dreireihigen, Baumbestand aus. Die Verwaltung empfahl die Erstellung von Lageplänen gemäß dieser Querschnittsvariante 5. Der Mobilitätsausschuss beauftragte die Verwaltung jedoch am 22.04.2021 mit der Erstellung von Lageplänen auf Grundlage von Variante 2 und 5. Außerdem bat er um eine zusätzliche Variante, die die Bewegungsräume aller Verkehrsarten und eine optimale Baumbilanz im Sinne einer zukunftsfähigen Gestaltung beachtet (vgl. Vorlage FB 61/0086/WP18).

Um die Auswirkungen der Planung auf die Parksituation bewerten zu können, sollte die Einrichtung der Bewohnerparkzone „U“ (Körnerstraße) sowie deren Nacherhebung abgewartet werden. Die Zone wurde am 15.07.2024 eingerichtet. Eine Nacherhebung wurde im 2025 vorgenommen und der zugehörige Bericht am 18.12.2025 im Mobilitätsausschuss zur Kenntnis genommen (vgl. Vorlage FB 68/0280/WP18).

### 3. Heutige Situation und verworfene Planungsvarianten

Ausführliche Informationen zur Bestandssituation, zur Netzbedeutung und zu den bisherigen Planungsvarianten der Lütticher Straße sind den Vorlagen FB 61/0951/WP16, FB 61/1474/WP17 und FB 61/0086/WP18 zu entnehmen. Weitere Informationen (auch zur Bürger\*innenbeteiligung) stehen unter <https://www.aachen.de/in-aachen-leben/mobilitaet-verkehr/strassenplanungs-und-bauvorhaben/luetticher-strasse-2-ba/> zur Verfügung.

#### Zusammenfassung:

Die Lütticher Straße ist mit Ausnahme des Außenringversatzes zwischen Brüsseler Ring und Amsterdamer Ring eine eher gering belastete Radiale (Stand 27.11.2025: ca. 5.500 Kfz/7-19 Uhr am Knoten Amsterdamer Ring/Hohenstauffenallee/Lütticher Straße). In dem hier behandelten Abschnitt zwischen dem Amsterdamer Ring und der Limburger Straße erschließt sie u.a. das Couvengymnasium und das Franziskuskrankenhaus. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt in der Regel 50 km/h (im Bereich des Couvengymnasiums zeitlich begrenzt auf 30 km/h).

#### *Fußverkehr*

Die Lütticher Straße zeichnet sich durch ihren Alleincharakter, hohe Wohnnutzung und kaum Gewerbe aus. Sie hat aufgrund zahlreicher Ziele für den Fußverkehr eine hohe Bedeutung. Fußgänger\*innen erreichen über die Querverbindung Limburger Straße die beiden Premiumfußwegziele „Im Johannisbachtal“ und „Hangeweier“. Neben dem Couvengymnasium werden auch mehrere Kindergärten im Bereich der Lütticher Straße erreicht.

#### *Radverkehr*

Im Radhauptnetz ist die Lütticher Straße als Hauptroute, und damit als wichtige Achse für den Radverkehr, ausgewiesen.

#### *ÖPNV*

Die Lütticher Straße erfüllt außerdem eine wichtige Funktion zur Abwicklung des ÖPNV. Der betroffene Abschnitt wird von den Bussen der Linien 4 und 24 befahren. Werktags fahren in der Regel 6 Busse/Stunde.

#### *Kfz-Verkehr*

Die Lütticher Straße ist nach der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) Teil des Hauptverkehrsstraßennetzes und als angebaute Hauptverkehrsstraße (HS III) klassifiziert (vgl. Vorlage FB61/0778/WP17).

Im zurückliegenden Planungsprozess wurden fünf Varianten erarbeitet und öffentlich sowie politisch diskutiert:

- Variante 1: Gehwege 2,50 m; 1,50 m Schutzstreifen; Kernfahrbahn 5,50 m; Parken beidseitig
- Variante 2: Gehwege 2,50 m; 2,30 m Radweg in den Nebenanlagen bzw. Protected Bike Lane (PBL); Fahrbahn 6,50 m; Parken einseitig
- Variante 3: Gehwege 2,00-2,50 m; 1,85 m Radfahrstreifen stadtauswärts, 1,90-2,00 m Radweg stadteinwärts Fahrbahn 6,50 m; Parken teils einseitig, teils beidseitig
- Variante 4: Gehwege 2,00-2,50 m; PBL (2,30 m) und Radfahrstreifen (1,85 m) stadtauswärts, baulicher Radweg (ca. 2,00 m) stadteinwärts; Fahrbahn 6,50 m; Parken einseitig
- Variante 5: Gehwege 2,00-2,50 m; beidseitig 2,00-2,30 m Radweg in den Nebenanlagen; Fahrbahn 6,50 m; Parken teils einseitig, teils beidseitig

Mit bestehender Beschlusslage sollen die Varianten 2 und 5 weiter ausgearbeitet werden.

#### 4. Nacherhebung Bewohnerparken

Die Bewohnerparkzone „U“ (Körnerstraße) wurde am 15.07.2024 eingerichtet. Der Bericht zur Nacherhebung wurde am 18.12.2025 im Mobilitätsausschuss zur Kenntnis genommen (vgl. Vorlage FB 68/0280/WP18). Dem Gutachten zur Nacherhebung der Bewohnerparkzone „U“ ist zu entnehmen, dass in dem Abschnitt der Lütticher Straße zwischen Limburger Straße und Amsterdamer Ring 421 Personen mit Haupt- oder Nebenwohnsitz und 237 Fahrzeuge gemeldet sind. Die Anzahl der Bewohnerparkausweise beträgt 150. Die Lütticher Straße zählt in dem betrachteten Abschnitt 187 öffentliche Parkplätze (vgl. Gutachten Nacherhebung Bewohnerparkzone „U“, mobildenk 2025). Darüber hinaus verfügen viele der angrenzenden Grundstücke über größere Zufahrtsbereiche und Garagen.

Mit der Einführung des Bewohnerparkens ist die Verfügbarkeit freier Parkplätze deutlich gestiegen. Dadurch haben sich die Chancen der Bewohner\*innen und Besucher\*innen, in der Nähe zum Zielpunkt einen Parkplatz zu finden, erhöht. Dies zeigt sich auch in der Lütticher Straße. Zu allen betrachteten Zeitbereichen konnten freie Parkstände in dem Straßenabschnitt festgestellt werden. So ist der mittlere Auslastungsgrad im Abschnitt zwischen Limburger Straße und Amsterdamer Ring von 104 % (2021) auf 73 % (2025) gesunken.

Die Bewohnerparkzone erfüllt somit ihren Zweck, den Bewohner\*innen ein besseres Angebot beim Parken zu machen.

Die Umgestaltung des 2. BA der Lütticher Straße entsprechend der Varianten 2 und 5 wird den Entfall von Parkplätzen im unterschiedlichen Ausmaß bedingen. Durch die Einführung der Bewohnerparkzone haben sich hierfür die Rahmenbedingungen verbessert.

#### 5. Planung ab 2026

Nach vorliegender Evaluation der Parkraumsituation wird die Planung der Lütticher Straße in 2026 wieder aufgenommen. Die Planung muss dazu im Vorlauf einer geplanten Regionetz-Maßnahme geschehen, um eine optimale Umsetzung nach Fertigstellung dieser Tiefbautätigkeiten zu erzielen.

Die zu vertiefenden Varianten 2 und 5 werden hier nochmal kurz erläutert.

Die Querschnitte zu diesen Varianten sind in Anlage 1 dargestellt. In Anlage 2 wird der Vergleich der Varianten 2 und 5 hinsichtlich der Dimensionierung der Straßenraums sowie der Anzahl der Parkplätze und Bäume in Tabellenform dargelegt.

Variante 2 sieht baulich getrennte Radwege in der Nebenanlage bzw. stadtauswärts als Protected Bike Lane (PBL) vor, wobei die PBL auch als Radweg auf Gehwegniveau angelegt werden kann. Parken wäre nur noch stadteinwärts (teils senkrecht, teils längs) zwischen den Bäumen möglich. Die Begrünung soll doppelreihig stadteinwärts, teils zwischen den Parkflächen, angelegt werden.

Variante 5 zeichnet sich durch baulich getrennte Radverkehrsanlagen in den Nebenanlagen, ein durchgängiges Parkraumangebot stadtauswärts (längs) und teilweise stadteinwärts (senkrecht) sowie durch beidseitige, teils dreireihige, Bäume aus.

Beide Varianten berücksichtigen die Vorgaben des FB 36 (Klima und Umwelt). Von den 86 städtischen Bäumen stehen 67 unter Baumschutz (Stand 2021). Eine Vielzahl der Bäume weist eine beeinträchtigte Vitalität auf und sollte durch zukunftsorientierte, einheitliche und langlebige Neuanpflanzungen ersetzt werden. 20 der insgesamt 86 Bestandsbäume sind zu erhalten (vgl. Vorlage FB 61/1474/WP17).

Gemäß Beschluss vom 21.04.2021 wurde eine weitere Straßenraumaufteilung geprüft. Diese Variante betrachtet den Straßenraum gemäß der aktuell gültigen Regelwerke für alle Verkehrsarten, ohne Berücksichtigung des Baumbestands sowie der Lage der Ver- und Entsorgungsleitungen. In Anlage 3 ist - hinsichtlich der Bewegungsräume aller Verkehrsarten - ein Idealquerschnitt unter Berücksichtigung der verfügbaren Straßenraumbreiten dargestellt. Für die Umsetzung dieser Variante müssten vrs. alle bestehenden Bäume gefällt werden, um stadtein- und auswärts, teils doppelreihig, neue Bäume für den Alleencharakter pflanzen und beidseitig längs ausgerichteter Parkflächen anlegen zu können (vgl. Querschnitt, Anlage 3).

Alle Varianten sehen baulich eingefasste, nicht mehr befahrbare und möglichst große, unterirdisch vernetzte Baumfelder vor. Außerdem sollen die Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden. Ein durchgängiges taktiles Leitsystem für Blinde und Sehbehinderte sowie Querungsstellen mit geteilten Bordsteinabsenkungen sind vorgesehen.

## **6. Zeitplan**

Die vertiefende Planung des 2. BA der Lütticher Straße wird aktuell wieder aufgenommen. Der Zeitpunkt der Umsetzung ist derzeit nicht genau abschätzbar. Zunächst müssen die notwendigen politischen Beschlüsse zur Umsetzung des 2. BA der Lütticher Straße gefasst und für die Beantragung von Fördermitteln angepasst werden. Bevor mit dem Straßenumbau begonnen werden kann, sind außerdem umfangreiche Arbeiten an den Leitungen durch die Regionetz vorgesehen. Die zeitliche Einplanung erfolgt unter Berücksichtigung weiterer Großbaumaßnahmen in Aachen. Ein Umbau der Lütticher Straße könnte demnach ab dem Jahr 2028, nach Abschluss der Regionetz-Maßnahme erfolgen.

Erst nach Abschluss der Umbaumaßnahmen in der Lütticher Straße ist es möglich die Hohenstaufenallee umzubauen damit ein angemessener Verkehrsfluss auf dem Umleitungsstrecken ermöglicht werden kann. Daher ist eine zeitnahe Umsetzung der Lütticher Straße anzustreben.

## **7. Finanzierung**

Konkrete Kosten können erst auf Basis eines Lageplans ermittelt werden. Dies setzt eine Entscheidung zur Vorzugsvariante voraus.

Für den 2. BA der Lütticher Straße stehen für das Jahr 2026 Planungsmittel zur Verfügung. Für den Umbau ist die Einplanung finanzieller Mittel in den zukünftigen Haushalt erforderlich.

## **8. Fazit**

Die Verwaltung vertieft die Planung hinsichtlich der Varianten 2 und 5. Die ausgearbeiteten Lagepläne sowie das fachliche Abwägungsergebnis werden den politischen Gremien zur Beratung im Rahmen des Planungsbeschlusses vorgelegt. Die zusätzlich betrachtete Variante der Straßenraumaufteilung mit optimalen Bewegungsräumen aller Verkehrsarten, wird aufgrund des dann erforderlichen Entfalls des kompletten Baumbestands nicht weiterverfolgt.

### **Anlage/n:**

- 1 - Anlage 1 - Querschnitte der Varianten 2 und 5 (öffentlich)
- 2 - Anlage 2 - Vergleich der Varianten 2 und 5 (öffentlich)
- 3 - Anlage 3 - Querschnitt der geprüften Variante (öffentlich)





## Variantenvergleich Lütticher Straße

	Bestand	Variante 2	Variante 5
Fahrbahn >= 6,50 m	ja	ja	ja
Gehweg mind. ca. 2,50 m (stadteinw./ausw.)	ja/nein	ja/ja	ja/teilw.
Straßenrandparkplätze	ca. 187* stadteinw. senkrecht stadtausw. längs	ca. 100 stadteinw. teils senkrecht, teils längs	ca. 150 stadteinw. teils senkrecht stadtausw. längs
städtische Bäume (Anzahl/Standort)	ca. 86/ stadteinw. zwischen den Parkflächen; Baumfelder nicht abzugrenzen	ca. 86/ stadteinw. doppelreihig; teils zwischen den Parkflächen, teils allein; Baumfelder abgegrenzt	ca. 86/ stadteinw. teils doppelreihig; teils zwischen den Parkflächen, teils allein; Baumfelder abgegrenzt stadtausw. abgegrenzt zw. den Parkflächen
baulich getrennte RVA (stadteinw./ausw.)	(ja)/ja	ja/ja	ja/ja
Breite der RVA (m) (ohne STS) (stadteinw./ausw.)	(3,00)/1,50	2,30/2,30	2,00-2,30/ 2,00

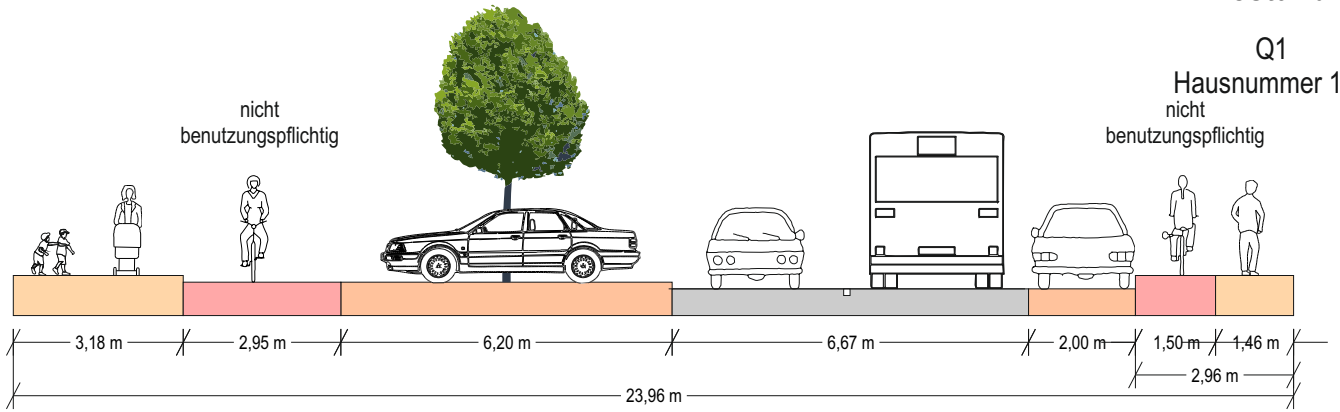
RVA= Radverkehrsanlage

STS= Sicherheitstrennstreifen

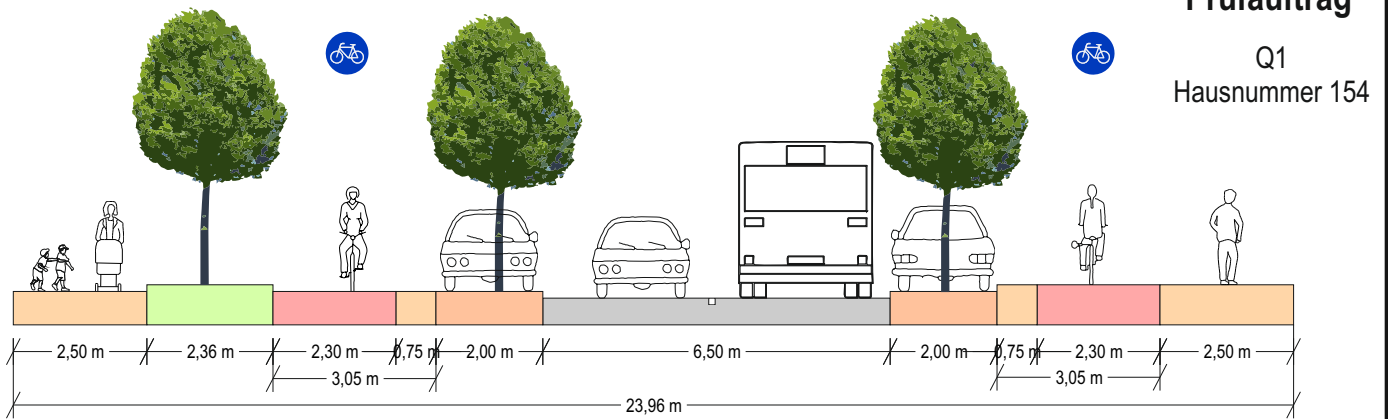
\*Zahl gemäß Gutachten Nacherhebung Bewohnerparkzone „U“, mobildenker 2025

# Lütticher Straße - Limburger Straße bis Klemensstraße

## Bestand



## Prüfauftrag



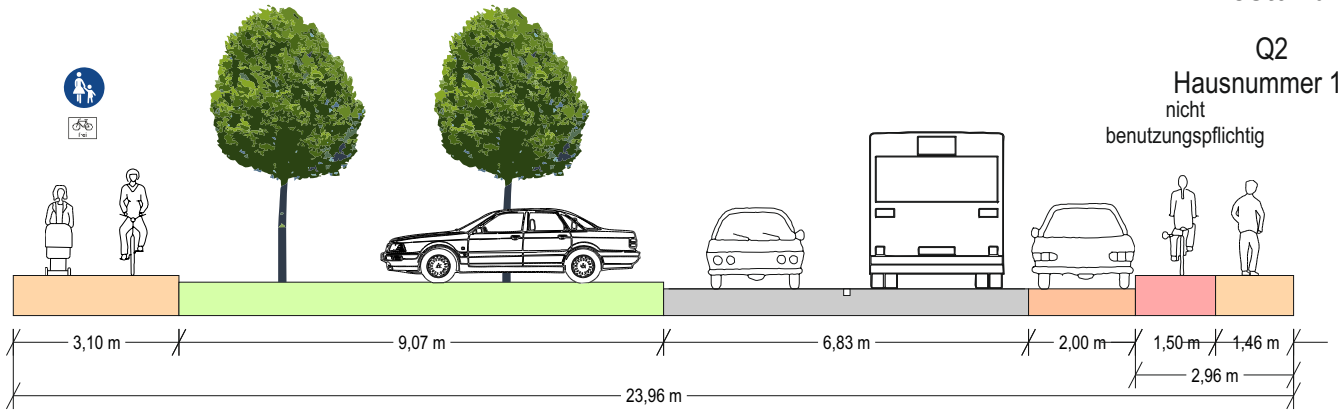
### Legende:

- Radweg bzw. Radverkehrsanlage
- Gehweg
- kombinierter Geh-/Radweg
- Fahrbahn
- Grünfläche
- Verkehrsinsel bzw. Sicherheitstrennstreifen
- Parken
- Busspur
- verkehrsberuhigter Bereich
- Entwässerungsrinne

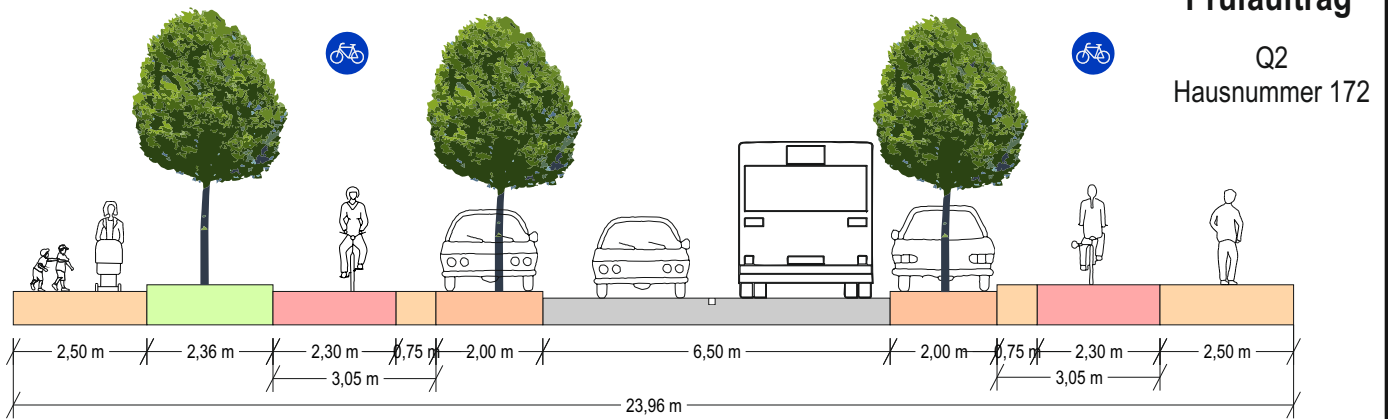
**stadt aachen**  
 Mobilität und Verkehr  
 FB 68 / 200  
 Heinrichsallee  
 Neuer Querschnitt nach Asphalt-  
 maßnahme  
 M 1:100  
 Januar 2026

# Lütticher Straße - Klemensstraße bis Amsterdamer Ring

## Bestand



## Prüfauftrag



### Legende:

- Radweg bzw. Radverkehrsanlage
- Gehweg
- kombinierter Geh-/Radweg
- Fahrbahn
- Grünfläche
- Verkehrsinsel bzw. Sicherheitstrennstreifen
- Parken
- Busspur
- verkehrsberuhigter Bereich
- Entwässerungsrinne

**stadt aachen**  
 Mobilität und Verkehr  
 FB 68 / 200  
 Heinrichsallee  
 Neuer Querschnitt nach Asphalt-  
 maßnahme  
 M 1:100  
 Januar 2026