

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0214/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 19.08.2021
		Verfasser/in: Dez. III / FB 61/300
Rombachstraße - Ertüchtigung von Radverkehrsanlagen im Zuge der Rad-Vorrang-Route Brand		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
08.09.2021	Bezirksvertretung Aachen-Brand	Kenntnisnahme
30.09.2021	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Aachen-Brand nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Nach Kenntnisnahme des Mobilitätsausschusses wird die Vorplanung gemäß Variante 1 (Ausbau der Nebenanlagen) ausgearbeitet.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Hiernach wird die Vorplanung gemäß Variante 1 (Ausbau der Nebenanlagen) ausgearbeitet.

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
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	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
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	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 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 checked="" 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 Maßnahme wirkt sich positiv auf den Klimaschutz aus, weil die Verkehrssicherheit der Radfahrer*innen durch das Anlegen der Radverkehrsanlagen erhöht wird, mehr Verkehrsteilnehmer*innen zum Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad bewegt werden können und durch die Rad-Vorrang-Route Brand ca. 1.000 Pendler*innen zum Umstieg auf das Rad gewonnen werden können. Damit lassen sich ab dem Umsetzungszeitpunkt jährlich ca. 800 Tonnen CO₂ einsparen.

Erläuterungen:

1. Anlass

Die Rad-Vorrang-Route Brand ist die dritte Route des geplanten Rad-Vorrang-Netzes, die umgesetzt werden soll.

Im Juni 2020 wurden die Planungen für die Fahrradstraßen entlang der Route vorgelegt und durch die zuständigen politischen Gremien beschlossen (vgl. Vorlage-Nr. FB 61/1439/WP17). Während die Ertüchtigung von Radverkehrsanlagen entlang der Lintertstraße zwischen Adenauerallee und Schönforststraße weiterhin diskutiert wird, ist auch die Umgestaltung der Rombachstraße vorgesehen. Sie ist im Abschnitt zwischen Brander Wall und Wolferskaul Teil der Rad-Vorrang-Route Brand und soll entsprechend umgestaltet werden.

Auf Basis der vorliegenden Vorlage soll der Auftrag zur Erstellung einer Vorplanung für eine der Varianten erteilt werden.

2. Heutige Situation

Entlang der Rad-Vorrang-Route Brand verbindet die Rombachstraße die Straße Wolferskaul (Fahrradstraße eingerichtet) mit dem Brander Wall (Ausbau des Geh- und Radwegs beschlossen) und schafft damit die Verbindung zwischen den Stadtteilen Brand Mitte (vgl. Anlage 1). Sie befindet sich innerhalb einer 30er-Zone und ist im betrachteten Abschnitt zwischen Brander Wall und Wolferskaul im Separationsprinzip (bauliche Trennung der Verkehrsarten) ausgebaut.

Die Breite der Fahrbahn beträgt etwa 5,50 m bis 9,50 m. Der nördliche Gehweg ist ca. 2,00 m breit. Auf der südlichen Straßenseite befindet sich ein baulich angelegter nicht benutzungspflichtiger Radweg mit ca. 2,00 m breitem Pflaster neben einem ca. 1,30 m breiten Gehweg. Damit erfüllen die Gehwege nicht die Raumansprüche für den Begegnungsfall zweier Fußgänger*innen nach RAST 06. Der betrachtete Abschnitt der Rombachstraße lässt sich hinsichtlich Fahrbahnbreite und Parkflächen in zwei Teilabschnitte einteilen. Neben baulich angelegten Parkplätzen stehen entlang der Rombachstraße außerdem Fahrbahnrandparkplätze zur Verfügung.

Abschnitt		Fahrbahnbreite	Anzahl Parkplätze	
			Baulich angelegt	am Fahrbahnrand
1.	zwischen Tennisclub und Heusstraße	ca. 5,50 m	Südseite: ca. 20	Nordseite: ca. 16
2.	zwischen Heusstraße und Wolferskaul	ca. 7,50-9,50 m	Nordseite: ca. 20	Südseite: ca. 54 Schrägparker: 11

Das Fahrbahnrandparken wird heute vorwiegend im 2. Abschnitt gegenüber der Bebauung auf Höhe der Häuser 20-16 genutzt.

Entlang der Rombachstraße verkehren die Buslinien 5 und 45 im 15-Minuten-Takt, die Linie 55 im 30-Minuten-Takt sowie die Linien 50 und 173 mit einzelnen Fahrten. Hinzu kommen Verstärkerfahrten für den Schülerverkehr.

Eine Verkehrserhebung am Knoten Rombachstraße/Vennbahnweg ergab im Juni 2021 für den gesamten Zählzeitraum (7:00 Uhr bis 19:00 Uhr) eine Belastung der Rombachstraße von 4.885 Kfz. In der Morgenspitze (7:45 Uhr bis 8:45 Uhr) wurden 421 Fahrzeuge und in der Nachmittagspitze (16:45 Uhr bis 17:45 Uhr) 719 Fahrzeuge gezählt.

3. Planung

Bei der Planung werden die Prinzipien der aktuellen Regelwerke beachtet. Für die Abwägung der Planungselemente gilt grundsätzlich, dass die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen über den Komfort zu stellen ist (VwV-StVO, Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung, Abschnitt A, zu § 39-43)

Für die Planung der Rombachstraße ergeben sich 2 Varianten, die im Folgenden erläutert werden.

Variante 1 – Ausbau der Nebenanlage

Variante 1 sieht den Ausbau der südlichen Nebenanlagen im Abschnitt Brander Wall bis Wolferskaul vor. Hierbei wird die Nebenanlage auf ca. 6,00 m verbreitert. Der Gehweg soll aufgrund des Schülerverkehrs in der Breite 2,50 m messen. Für den nicht benutzungspflichtigen Beidrichtungsradweg ist eine Breite von ca. 3,50 m (inkl. baulich angelegtem Sicherheitstrennstreifen) vorgesehen. Zwischen Brander Wall und Schagenstraße entfällt der Sicherheitstrennstreifen, da der Radweg durch das Fahrbahnbegleitgrün geschützt wird.

Zu Gunsten der breiten Nebenanlagen wird die Fahrbahn zwischen Schagenstraße und Wolferskaul auf 6,00 m verschmälert, um den Begegnungsverkehr zwischen ÖPNV- und Kfz-Verkehr weiterhin zu ermöglichen. In diesem Abschnitt entfällt das Fahrbahnrandparken auf der südlichen Seite (vgl. Anlage 2). Die nördliche Straßenseite bleibt unverändert.

Vorplanung:

Haltestelle Gesamtschule Brand

Der Bereich der Busbucht an der Rombachstraße soll zu Gunsten der Rad-Vorrang-Route überplant werden, um sowohl den Radverkehr als auch die Schüler*innen im Bereich der Haltestelle zu schützen. Heute halten in der Busbucht montags bis freitags 7 bis 8 Busse/Tag, teilweise mit Standzeit, sodass es zu Konflikten zwischen Radverkehr und Fußverkehr kommt.

Wünschenswert wäre es, die Haltestelle zu entfernen und die Busbucht zur Verbreiterung der Nebenanlagen zu nutzen. Um den Schülerverkehr für über 1.000 Schüler*innen zu gewährleisten, ist es aus betrieblichen Gründen nicht möglich die Haltestelle an dieser Stelle ersatzlos zu entfernen, da auch die Wendeschleife bereits ausgelastet ist. Auch kann die Haltestelle nicht zu einer Fahrbahnrandhaltestelle umgebaut werden, da Standzeiten von 10 min. an dieser Haltestelle und an der gegenüber liegenden zu berücksichtigen sind. Eine Fahrbahnrandhaltestelle würde den Begegnungsverkehr auf der Rombachstraße behindern. Daher wurden alternative Standorte geprüft. Alternativen zu der heutigen Haltestelle können nur über einen erheblichen baulichen Eingriff in das Schulgelände sowie in die Grünstruktur erfolgen. Denkbar ist die Vergrößerung der Wendeschleife. Hierzu ist ein längerer Planungs- und Abstimmungsprozess mit verschiedenen Fachbereichen der Verwaltung notwendig. Dies ist im Rahmen der Umsetzung der Rad-Vorrang-Route nicht möglich und wird im Rahmen der ÖPNV-Planungen für den Schulverkehr vorgenommen.

Daher ist zunächst vorgesehen die Rad-Vorrang-Route im Bereich der Busbucht über einen für den Radverkehr freigegebenen Gehweg zu führen. Die Breite des Gehwegs bleibt unverändert. Ggfs. kann die Wartefläche für die einsteigenden Schüler*innen markiert werden, um die Verkehrsarten zu trennen.

Da es sich auch zukünftig um einen nicht benutzungspflichtigen Radweg handelt, erhält der Radverkehr auf Höhe der Heussstraße eine Nullabsenkung, um im Bereich der Haltestelle in der Fahrbahn fahren zu können.

Kreuzung Rad-Vorrang-Route und Vennbahnweg

Mit der Verbreiterung der Vennbahn soll auch die Kreuzungssituation an der Rombachstraße verändert werden. Hier stehen die internen Beratungen der Verwaltung noch aus, da die Führung des Vennbahnwegs vor und hinter dem Knoten noch nicht abschließend geplant wurde. Vorgesehen sind u.a. Maßnahmen zur Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeiten. Des Weiteren soll der Vorrang des Vennbahnwegs oder der Rad-Vorrang-Route am Knoten geprüft werden. Auch ist die Sicherheit der Fußgänger*innen auf dem Vennbahnweg und entlang der Rombachstraße zu berücksichtigen.

Knoten Wolferskaul

Der heute maßgeblich für den Kfz-Verkehr sehr breit gestaltete Knoten Rombachstraße/Wolferskaul soll ebenfalls verändert werden.

Vorgesehen ist der Rückbau der Rechtsabbiegespur aus dem Wolferskaul in Richtung Gesamtschule Brand, um die gewonnene Fläche für die Nebenanlage zu nutzen. Die Haltestelle soll von einer Busbucht in eine barrierefreie Fahrbahnrandhaltestelle verändert werden. Damit werden Komfort und Sicherheit für die Fußgänger*innen deutlich erhöht. Im Wolferskaul soll die vorhandene schmale Mittelinsel durch eine barrierefreie 3,50 m breite Insel ersetzt werden. Wie heute werden linksabbiegende Fahrzeuge in den Wolferskaul durch wartende Fahrzeuge auf der Rombachstraße unter Umständen blockiert. Um dies zu verhindern, müsste die Mittelinsel entfallen. Aus Gründen des Fußgängerschutzes sieht die Verwaltung jedoch weiterhin die Mittelinsel vor.

Antrag Ersatzparkplatz

Um einen Teil der Parkplätze, die an der Rombachstraße entfallen, zu ersetzen, wird die Einrichtung eines Parkplatzes auf dem Flurstück 973 geprüft. Ein entsprechender Antrag von den Fraktionen CDU und SPD vom 14.04.2021 liegt vor (vgl. Antrag Nr. 017/WP18 „Errichtung von Ersatzparkplätzen für den Wegfall von Parkplätzen durch geplante Radvorrangroute Brand an der Rombachstraße“). Bisher konnten noch nicht alle relevanten Aspekte geprüft werden. Die planungsrechtliche Prüfung hat jedoch ergeben, dass die Fläche nördlich des Sportplatzes nicht für die Verlagerung der wegfallenden Parkplätze im Straßenraum genutzt werden kann. Zwar ist im Bebauungsplan eine Fläche für Stellplätze festgesetzt, diese sind jedoch ausschließlich für Zwecke möglich, die in direktem Zusammenhang mit der Sportnutzung stehen. Nach Abschluss der Prüfung werden die Ergebnisse zur politischen Beratung vorgelegt.

Die Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“ hatte im März 2020 im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung zur Rad-Vorrang-Route Brand ebenfalls den Ausbau der Nebenanlagen vorgeschlagen (vgl. Anlage 3). Die beiliegenden Pläne bilden einen groben Vorentwurf der Verwaltung

ab (vgl. Anlage 4 und 5). Details zu den oben genannten Punkten sowie die Schleppkurven werden mit der weiteren Planung geprüft. Die Vorentwurfsplanung soll mit der Projektgruppe im Herbst 2021 abgestimmt werden.

Variante 2 – Fahrradstraße

Da es sich bei der Rombachstraße um eine Nebenstraße innerhalb einer Tempo-30-Zone handelt, wurde geprüft, ob die Rombachstraße als Fahrradstraße ausgewiesen werden kann.

Hierzu seien zunächst die Vorgaben zur Einrichtung einer Fahrradstraße erläutert:

Um eine Fahrradstraße einzurichten, gibt es nach Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Verwaltungsvorschrift zu den VZ 244.1 und VZ 244.2 (VwV StVO) folgende Vorgaben:

- *Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.*
- *Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).*
- *Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.*
- *Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.*
- *Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.*

In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) werden für den Einsatzbereich von Fahrradstraßen Erschließungsstraßen mit Belastungen bis etwa 400 Kfz/h, die im Kontext des Radverkehrsnetzes Hauptverbindungen für den Radverkehr darstellen, benannt. Sie sollen der Bündelung des vorhandenen oder zu erwartenden Radverkehrs abseits von Kfz-Hauptverkehrsstraßen dienen. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr (z. B. Anliegerverkehr) ist dort zulässig soweit dies durch Zusatzzeichen angezeigt wird. Deshalb ist dafür zu sorgen, dass die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs z.B. durch parallele und akzeptable Verkehrsführungen berücksichtigt werden. In Einzelfällen können auch Stadtbuslinien über Fahrradstraßen geführt werden. An Knotenpunkten sollten Fahrradstraßen nach Möglichkeit Vorfahrt gegenüber anderen Erschließungsstraßen erhalten, um eine hohe Reisegeschwindigkeit für den Radverkehr zu ermöglichen.

Die Rombachstraße weist eine Belastung von 719 Kfz in der Spitzenstunde auf. Damit wird die in den Richtlinien empfohlene maximale Belastung von 400 Kfz/h für die Einrichtung einer Fahrradstraße deutlich überschritten.

Wichtige Ziele an der Rombachstraße sind die Gesamtschule Aachen-Brand, der Sportplatz, die Schwimmhalle Brand und das Vennbahncenter. Letzteres wird über die Straße An der Schmid erschlossen. Damit hat die Rombachstraße eine besondere Bedeutung für den Schülerverkehr und den ÖPNV. Eine ausreichende Entlastung der Rombachstraße hinsichtlich Kfz-Verkehr ist mittelfristig nicht zu erwarten.

Daher kann die Einrichtung einer Fahrradstraße seitens der Verwaltung nicht empfohlen werden.

4. Kosten und weiteres Vorgehen

Im jetzigen Planungsstand werden keine Kosten für die Maßnahme ermittelt. Eine Kostenschätzung erfolgt mit der weiteren Planung und je nach politischem Planungsauftrag.

Eine Umsetzung der Vorzugsvariante 1 der Verwaltung ist im Rahmen des Förderprogramms #AachenMooVe! voraussichtlich aufgrund der zeitlichen Befristung nicht mehr möglich. Der Ausbau der Nebenanlagen gemäß Variante 1 wird jedoch trotzdem angestrebt. Die Einplanung der notwendigen Mittel zur Umsetzung der Maßnahme erfolgt dann haushaltsneutral mit der zukünftigen Haushaltsplanung.

Im weiteren Planungsverlauf ist die Abstimmung mit der Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“ vorgesehen. Außerdem soll zeitnah ein Bürger*innendialog (Format wird noch festgelegt) stattfinden.

5. Fazit und Empfehlung

Da die Einrichtung einer Fahrradstraße seitens der Verwaltung nicht empfohlen werden kann, wird die vorgeschlagene Querschnittsaufteilung für Variante 1 (Ausbau der Nebenanlagen) weiter verfolgt und die Vorplanung ausgearbeitet. Dabei wird insbesondere die Situation im Bereich der Gesamtschule großflächig betrachtet und Vorschläge zur Entschärfung der Konfliktsituation an der Bushaltestelle erarbeitet.

Anlage/n:

Anlage 1 - Rad-Vorrang-Route Brand, Übersichtsplan

Anlage 2 - Variante 1, Querschnitte

Anlage 3 - Vorschlag Projektwerkstatt "Fahrradfreundliches Brand"

Anlage 4 - Vorentwurf zu Variante 1, L1

Anlage 5 - Vorentwurf zu Variante 1, L2