

<b>Vorlage</b>		<b>Vorlage-Nr:</b> FB 61/0671/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum: 20.04.2023
		Verfasser/in: Dez. III FB61/300
<b>Rombachstraße – Ertüchtigung von Radverkehrsanlagen im Zuge der Rad-Vorrang-Route Brand Planungsbeschluss</b>		
<b>Ziele:</b> Klimarelevanz positiv		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Datum</b>	<b>Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>
14.06.2023	Bezirksvertretung Aachen-Brand	Anhörung/Empfehlung
24.08.2023	Mobilitätsausschuss	Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Die Bezirksvertretung Aachen-Brand nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis. Sie empfiehlt dem Mobilitätsausschuss den Planungsbeschluss für die Umgestaltung der Rombachstraße gemäß Variante 1 zu fassen.

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und fasst den Planungsbeschluss für die Umgestaltung der Rombachstraße gemäß Variante 1.

## 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>	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
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	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 CO<sub>2</sub>-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 **CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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

Eines der wichtigsten übergeordneten Ziele der Stadt Aachen ist die Erreichung der beschlossenen Klimaziele und die Klimaneutralität 2030. Um dieses ambitionierte Ziel erreichen zu können, müssen auch und vor allem im Verkehrs- und Mobilitätsbereich Reduzierungen beim Ausstoß von klimaschädlichen Emissionen erreicht werden. Dazu ist eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und ein Umstieg auf die Verkehrsarten des Umweltverbundes erforderlich. Um die Mobilität nachhaltiger zu gestalten, bedarf es klimaschonender, sozial verträglicher und ökonomisch tragfähiger Lösungen. Die dafür erforderliche Stärkung der Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fuß, Rad und ÖPNV) wird in allen anstehenden Planungen angestrebt.

Die Maßnahme zum Umbau der Rombachstraße wirkt sich positiv auf den Klimaschutz aus, weil die Verkehrssicherheit der Radfahrer\*innen durch das Anlegen der breiten Radverkehrsanlage 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 CO<sub>2</sub> einsparen.

## **Erläuterungen:**

### **Anlass**

Die Rad-Vorrang-Route Brand ist die dritte Route des geplanten Rad-Vorrang-Netzes, die umgesetzt wird. Die Rombachstraße ist im Abschnitt zwischen Brander Wall und Wolferskaul Teil der Rad-Vorrang-Route Brand und soll entsprechend umgestaltet werden.

Einen entsprechenden Planungsauftrag zum Ausbau der Nebenanlagen hat die Politik im September 2021 gefasst. Anschließend fand am 28.03.2022 eine digitale Bürger\*innenbeteiligung zur Umplanung der Rombachstraße statt. Die Eingaben der Interessierten sind, soweit möglich und sinnvoll, in die Planungen eingeflossen.

### **1. Heutige Situation**

Entlang der Rad-Vorrang-Route Brand verbindet die Rombachstraße die Straße Wolferskaul (Fahrradstraße eingerichtet) mit dem Brander Wall (Geh- und Radweg; bereits ausgebaut) und schafft damit die Verbindung zwischen den Stadtteilen Brand und Mitte. Sie befindet sich innerhalb einer Tempo-30-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 (vgl. Anlage 4 und 5). Damit erfüllen die Gehwege nicht die Raumansprüche für den Begegnungsfall zweier Fußgänger\*innen nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). In den Richtlinien sind mindestens 2,00 m – besser 2,50 m – vorgesehen. Auch der Radweg entspricht nicht den Richtlinien, Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) sollen einseitige Beidrichtungsradswege im Regelfall 3,00 m messen. Hinzu kommen 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn.

Entlang der Rombachstraße stehen (ohne Parkplatz an der Schwimmhalle und am Tennisplatz) ca. 106 Parkplätze zwischen 7 und 19 Uhr zur Verfügung. An der Schwimmhalle befinden sich 38, am Tennisplatz 48 Parkplätze.

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

Entlang der Rombachstraße fahren 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.

Die Verkehrsstärke beträgt in der Spitzenstunde der Kraftfahrzeuge (Kfz) 719 Fahrzeuge und 114 Radfahrer\*innen am Knoten Vennbahnweg im Juni 2021. Im Vergleich dazu fuhren im Mai 2022 während eines Verkehrsversuchs mit Engstelle an der Querung des Vennbahnwegs 525 Kfz in der Spitzenstunde, sowie 155 Radfahrer\*innen. Der Schwerverkehrsanteil/Tag beträgt ca. 2,6 % in 2021 und 2,4 % in 2022. Da es sich um eine Rad-Vorrang-Route handelt, wurde die Zählung in den Sommermonaten vorgenommen. Seit August 2022 verwendet die Stadt Aachen sogenannte

Wärmebildsensoren, um (datenschutzkonform) die Radverkehrsmengen dauerhaft zu erfassen. Die Dauerzählstelle an der Rombachstraße erfasste im Jahr 2022 bis zu 11.000 Radfahrer\*innen/Monat. Der stärkste Monat war hierbei der September mit bis zu 600 Radfahrer\*innen/Tag.

Eine Parkraumerhebung wurde zu unterschiedlichen Uhrzeiten und an verschiedenen Tagen im März und Mai 2022 durchgeführt. Werktags wurde keine Vollausslastung erfasst. So waren max. 51 Parkplätze belegt (auch Wohnwagen, Anhänger und Wohnmobile). Sonntags, zu Hauptspielzeiten der Vereine, wurde eine sehr hohe Parkraumausslastung festgestellt. Außerdem wurde vermehrt regelwidrig auf Gehwegen oder in Zufahrten geparkt. Gleichzeitig standen jedoch ca. 40 nicht genutzte Parkplätze am Tennisplatz und zwischen Heussstraße und Tennisheim zur Verfügung.

## **2. 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).

Weitergehende Erläuterungen sind dem Bericht zur Bürger\*innenbeteiligung (vgl. Anlage 1) zu entnehmen.

### Regelquerschnitt

Die Bezirksvertretung Aachen-Brand und der Mobilitätsausschuss haben im September 2021 den Ausbau der südlichen Nebenanlagen für den Abschnitt Brander Wall bis Wolferskaul beschlossen. Zusätzlich wurde entschieden, dass die RVR unterbrechungsfrei und durchgängig mit Vorfahrtsrecht gestaltet werden soll.

Vorgesehen ist daher die Verbreiterung der Nebenanlage auf ca. 6,00 m. Der Gehweg soll - nicht zuletzt aufgrund des Schülerverkehrs - in der Regel 2,50 m (inkl. einer 0,30 m breiten Kugelplatte/Trennsteinen zum Radweg) breit sein. In Tempo-30-Zonen sind keine Straßen mit benutzungspflichtigen Radwegen erlaubt. Daher muss ein breiter, qualitativ hochwertiger aber nicht benutzungspflichtiger Beidrichtungsweg, ein sogenannter „anderer Radweg“, vorgesehen werden. Eine hohe Qualität der Radverkehrsanlage soll die Nutzung steigern. Für den nicht benutzungspflichtigen Beidrichtungsweg ist eine Regelbreite von ca. 3,50 m (inkl. 0,50 m baulich angelegtem Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn) vorgesehen. Zwischen Brander Wall und Schagenstraße entfällt der Sicherheitstrennstreifen, da der Radweg durch das Fahrbahnbegleitgrün vom fließenden Verkehr getrennt wird. Es ist vorgesehen den Radweg in Asphalt anzulegen und mit roter Epoxidbeschichtung (vgl. Brander Wall) zu beschichten.

Zu Gunsten der breiten Nebenanlagen wird die Fahrbahn zwischen Schagenstraße und Wolferskaul auf mind. 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 6-9). Für den Umbau der Rombachstraße entfallen für Variante 1 ca. 48 der 106 Parkplätze entlang der Rombachstraße, wobei das Parkplatzangebot zwischen Brander Wall und Heussstraße nicht verändert wird. Die nördliche Straßenseite bleibt weitgehend unverändert.

### 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 Rad-, Fußverkehr und den ÖPNV-Nutzenden kommt. Zur Optimierung des Rad- und Fußverkehrs wäre es wünschenswert, die Haltestelle zu entfernen und die Busbucht zur Verbreiterung der Nebenanlagen zu nutzen. Um einen sicheren und leistungsfähigen 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 Minuten an dieser und an der gegenüber liegenden Haltestelle 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 Haltestelle zu einer halben Busbucht umzugestalten. Sie wird mit einem Bushochbord in Höhe von 16 cm auf einer Länge von 22 m barrierefrei ausgebaut. Die Haltestelle auf der stadteinwärtigen Seite wurde bereits in 2018 zur Verbesserung der verkehrlichen Situation vor der Schule verlegt und barrierefrei ausgebaut.

Die südliche Nebenanlage wird auf 6,50 m bis ca. 10,00 m verbreitert, wobei eine ca. 4,80 m breite Restfahrbahn zwischen zwei haltenden Bussen für Begegnungsverkehr erhalten bleibt. Die Wartefläche (Gehweg) und der nicht benutzungspflichtige Rad-/Gehweg werden durch Materialien optisch voneinander getrennt.

### Kreuzung Vennbahnweg

Mit der Verbreiterung der Vennbahn soll auch die Kreuzungssituation an der Rombachstraße verändert werden.

Aufgrund der Ergebnisse des Verkehrsversuchs an der Querung des Vennbahnwegs (vgl. Bericht zur Bürger\*innenbeteiligung, Anlage 1) kann die Verwaltung eine Engstelle nicht empfehlen. Langer Rückstau und gefährliche Situationen in der Nebenanlage wären die Folge. Derzeit ist nicht zu erwarten, dass der Hol- und Bringverkehr zur Schule perspektivisch stark abnehmen wird, ebenso wird das Vennbahncenter weiterhin viel Verkehr anziehen. Außerdem bedingt ein Rückstau auch Verspätungen für den ÖPNV, die unbedingt zu vermeiden sind.

Um auf der südlichen Straßenseite eine Aufstellfläche zum Queren der Rombachstraße zu schaffen, ohne den Radweg der RVR zu schmälern, wird die gesamte Fahrbahn nach Norden, in den heutigen Parkstreifen, verschwenkt. Ca. vier bauliche Parkplätze entfallen in dem Bereich der Querung auf der nördlichen Seite. Die RVR wird - entsprechend der Beschlusslage - gegenüber dem Vennbahnweg bevorrechtigt. Gleiches gilt für die Rombachstraße, die weiterhin bevorrechtigt ist.

### Ersatzparkplätze

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 der 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“) und wurde am 07.12.2022 in der Bezirksvertretung Aachen-Brand behandelt. Beschlossen wurde die Herstellung von kurzfristigen Parkplätzen sowie die Prüfung eines Mobility Hubs mit verschiedenen Nutzungsarten (Bike- und Car-Sharing, E-Laden, Fahrradparken). In den Lageplänen ist daher eine Zufahrt auf das Flurstück 973 vorgesehen.

Zusätzlich wurde die Nutzung des Schulparkplatzes der Gesamtschule thematisiert und durch die Verwaltung untersucht. Derzeit ist das Betreten des Parkplatzes gemäß Beschilderung für Unbefugte verboten. In der Praxis wird die Fläche außerhalb der Schulzeiten bereits von den anliegenden Vereinen genutzt. Nach Rücksprache mit der Schulleitung der Gesamtschule sowie mit verschiedenen Fachabteilungen wurde vereinbart, dass der Parkplatz der Gesamtschule offiziell zur Nutzung für Schule und Sportvereine an der Rombachstraße freigegeben werden soll. Eine entsprechende Beschilderung wird erarbeitet. Auf dem Parkplatz stehen ca. 85 Parkplätze zur Verfügung. Dies trägt zeitnah zur Entlastung der Parkplatzsituation bei.

### Varianten

Für den Umbau der Rombachstraße ergeben sich zwei Varianten, die sich an den markanten Punkten Einmündung Schagenstraße und Knoten Wolferskaul unterscheiden.

#### **Variante 1:**

Die Bezirksvertretung Brand hatte im September 2021 beschlossen, dass die RVR in Brand unterbrechungsfrei und durchgängig mit Vorfahrtsrecht gestaltet werden soll. Diesem Beschluss ist der Mobilitätsausschuss gefolgt. An dieser Beschlusslage orientiert sich daher die Planung zur Variante 1.

### Einmündung Schagenstraße

Um den Vorrang für die RVR an der Einmündung herzustellen, muss die Vorfahrtsituation geändert werden. Zusammen mit der RVR erhält auch die Fahrbahn der Rombachstraße Vorfahrt gegenüber der Schagenstraße.

Zusätzlich empfiehlt die Verwaltung die Anhebung des gesamten Kreuzungsbereichs mittels Anhebungen, um die Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs zu reduzieren und die Sicherheit für den Radverkehr auf dem nichtbenutzungspflichtigen Beidrichtungsweg zu erhöhen. Die Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“ hatte vorgeschlagen, nur die Schagenstraße sowie die Zufahrt zur Buswendeschleife anzuheben. Dies würde für den ÖPNV hohe Komforteinbußen bedeuten, da Busse aus der Schagenstraße in die Buswendeschleife (U-Turn) abbiegen. Zudem soll der Verkehr auf der Rombachstraße durch die Anhebung ebenfalls entschleunigt werden. Die Rampe soll in Asphalt angelegt werden. Durch Markierung oder einen Materialwechsel soll sie sich von der restlichen Fahrbahn unterscheiden und die Anrampungen gut erkennbar werden.

## Knoten Wolferskaul

Der heute maßgeblich für den motorisierten Fahrzeugverkehr sehr breit gestaltete Knoten Rombachstraße/Wolferskaul soll ebenfalls verändert werden. Viele Interessierte hatten im Rahmen der Bürger\*innenbeteiligung 2022 den Vorrang für die RVR am Knoten Wolferskaul gefordert. Bei der Planung des Knotens ist eine Zufahrt für Busse zur Schwimmhalle und für Lieferfahrzeuge zum Sportplatz zu berücksichtigen.

Variante 1 sieht vor, dass die Fahrradstraße aus dem Wolferskaul mit Vorfahrtberechtigung in die Rombachstraße geführt wird. Dies wird durch Roteinfärbung und Markierung verdeutlicht. Um den Vorrang aus der Nebenanlage in die Fahrradstraße Wolferskaul sicherer und übersichtlicher zu gestalten, wird der Radverkehr bei Variante 1 in der Nebenanlage möglichst weit verschwenkt, damit er rechtwinklig auf den fließenden Verkehr trifft (vgl. Lageplan zu Variante 1, Anlage 7). Dadurch rückt er früher ins Sichtfeld des MIV und die gewünschte Fahrtrichtung des Radverkehrs wird für den Kfz-Lenkenden besser erkennbar. Außerdem wird die Geschwindigkeit des Radverkehrs verringert. Der Verschwenk bedingt, dass der Baum im Knotenbereich entfernt werden muss. Dies ist durch den Fachbereich Klima und Umwelt in Aussicht gestellt worden, da der Spitzahorn „mehrere Kappschnitte, einen visuell instabil wirkenden Druckwiesel und keinen baumartypischen Habitus“ besitzt.

Der Knoten wird entsprechend der benötigten Schleppkurven für den ÖPNV so eng wie möglich gestaltet. Die südliche Nebenanlage wird in eine ca. 3,50 m breite Fläche für den Radverkehr und einen ca. 2,50 m breiten Gehweg zzgl. 0,30 m Sicherheitsstreifen unterteilt. Daneben wird ein 2,00 m breiter Längsparkstreifen zzgl. eines 1,00 m breiten Sicherheitsstreifens zum Radverkehr angelegt. Durch Anheben der Fahrbahn wird die Geschwindigkeit reduziert und die Aufmerksamkeit erhöht. Die Rampe soll ebenfalls in Asphalt angelegt werden. Auf der nord-östlichen Seite des Knotens wird der Gehweg vorgezogen und die Haltestelle zu einer barrierefreien Fahrbahnrandhaltestelle umgebaut. Im Knotenbereich entstehen ca. acht Parkplätze. Heute stehen im Knotenbereich ca. 12 Parkplätze zur Verfügung.

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts Brands ist eine verbesserte Wegebeziehung vom Fußgängerüberweg über den Parkplatz der Schwimmhalle angeregt worden. Dies soll nach Möglichkeit mit dem Umbau der Rombachstraße geschehen. Dazu soll die Hecke an anderer Stelle als bisher geöffnet werden.

Ein Kreisverkehr wurde ebenfalls geprüft. Diese Variante ist wegen der verschiedenen Ansprüche (Vorfahrt Radverkehr, Sicherheit, Zufahrt für Busse zur Schwimmhalle und Lieferfahrzeuge zum Sportplatz, Busverkehr im Knoten, Bushaltestelle im Knoten, Erhalt der Parkplätze) nicht zielführend.

## Stellungnahmen

Die Polizei und auch die Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG (ASEAG) sind bei den Planungen durch die Verwaltung beteiligt worden.

Beide äußerten sich zu der Änderung der Vorfahrtssituation kritisch. Die Polizei befürchtet hohe Geschwindigkeiten des Rad- und Individualverkehrs am Knoten Schagenstraße, welche dann die Schüler\*innen gefährden. Deswegen spricht sie sich gegen die Vorfahrt der Rombachstraße und der RVR an der Einmündung aus. Auch äußert die Polizei Bedenken zu der Gestaltung des Knotens

Wolferskaul. Der Knoten sei für die Verkehrsteilnehmer\*innen nicht mehr begreifbar und werde ein Unfallrisiko darstellen. Die Polizei befürchtet, dass Radfahrer\*innen, aufgrund der gegebenen Vorfahrt, nicht mehr auf den Kfz-Verkehr achten werden.

Auch die ASEAG spricht sich gegen die Vorfahrtsänderung an der Schagenstraße und am Wolferskaul aus. Sicherheitsbedenken bestehen vor allem aufgrund der Wendefahrten (U-Turns) an der Schagenstraße. Wenn Anrampungen vorgesehen werden, sollen sie über den gesamten Knoten angelegt werden. Die Steigungen aller Rampen sollte ÖPNV-verträglich mit weniger als 4%-Steigung vorgesehen werden.

#### **Variante 2:**

Aufgrund der Stellungnahmen von Polizei und ASEAG wurde eine zweite Variante entwickelt, die der RVR keinen Vorrang an der Schagenstraße und am Knoten Wolferskaul einräumt.

#### Einmündung Schagenstraße

Aufgrund der Sicherheitsbedenken der Polizei bleibt die Vorfahrtsregelung wie heute mit „rechts vor links“ bestehen. In Folge dessen ist weder die Rombachstraße noch die RVR vorfahrtberechtigt. Die Mittelinsel zwischen Schagenstraße und Wendeschleife bleibt erhalten. Rad- und Fußverkehr queren die Schagenstraße auf einer gemeinsamen Fläche.

#### Knoten Wolferskaul

Variante 2 sieht die Neugestaltung des Knotens in den Nebenanlagen wie Variante 1 vor. Auch wird die Fahrbahn angehoben. Jedoch wird auch hier aufgrund der Stellungnahme der Polizei auf die Vorfahrt der RVR zwischen Nebenanlage Rombachstraße und der Fahrradstraße Marktstraße verzichtet. Die heutige „rechts vor links“-Regelung für Kfz bleibt bestehen. Der Radverkehr ist gegenüber dem Kfz-Verkehr wartepflichtig. Es wird keine Roteinfärbung im Knoten eingeplant. Dadurch wird der Radverkehr optisch nicht auf die Nebenanlage bzw. in die Marktstraße geführt. Es entstehen ebenfalls ca. acht Parkplätze.

#### **4. Kosten und weiteres Vorgehen**

Eine Umsetzung war im Rahmen des Förderprogramms #AachenMooVe! aufgrund der zeitlichen Befristung nicht mehr möglich.

Die Kosten werden zum jetzigen Zeitpunkt über die Fläche ermittelt und auf 3,0 Mio. € (Variante 1) bzw. 2,5 Mio. € (Variante 2) geschätzt. Für die nächsten Jahre muss mit einer deutlichen Steigerung der Baukosten gerechnet werden. Daher werden die Kosten für Variante 1 auf 4,4 Mio. € und für Variante 2 auf 3,8 Mio. € geschätzt.

Entscheidungen zur Umsetzung von Maßnahmen mit Kosten und Finanzierung bleiben dem Ausführungsbeschluss vorbehalten.

Die Umsetzung der Maßnahmen ist nur möglich, sofern die Bereitstellung der erforderlichen Mittel durch einen zukünftigen, rechtskräftigen Haushalt gesichert ist.

Die Verwaltung ist bemüht, den Umbau mittels Fördergelder der FöRi-Nah (Förderrichtlinien Nahmobilität) zu finanzieren. Ein entsprechender Antrag wird zum 31.05.2023 eingereicht werden. Gelder für den Umbau könnten dann ab 2024/25 zur Verfügung stehen.

Ein Umbau ist ab 2025 vorgesehen.

Die Rombachstraße ist nach den Vorschriften der §§ 127 ff BauGB noch nicht endgültig hergestellt, da sie in ihrem Ausbau hinter den Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 648 zurückbleibt. Daher können für den geplanten Ausbau keine Ausbaubeiträge nach dem Kommunalabgabengesetz NRW (KAG) erhoben werden. Es ist davon auszugehen, dass die zukünftigen Ausbaukosten bei einer Abrechnung der Erschließungsbeiträge nicht als beitragsfähiger Aufwand berücksichtigt werden können.

## **5. Fazit und Empfehlung**

Variante 1 berücksichtigt den politischen Beschluss, die RVR durchgehend mit Vorrang zu führen.

Während bei beiden Varianten eine qualitativ hochwertige Radverkehrsanlage entsteht, lädt die Gestaltung gemäß Variante 1 aufgrund der Vorfahrtberechtigung sowie der Roteinfärbung und Markierung an den beiden Knoten Schagenstraße und Wolferskaul zum Wechsel von der Fahrradstraße auf den nicht benutzungspflichtigen Radweg in der Nebenanlage der Rombachstraße ein. Die Gestaltung gemäß Variante 2 - ohne optische Führung auf die Nebenanlage und ohne Vorrang - könnte dagegen begünstigen, dass Radfahrende weiterhin auf der Fahrbahn fahren werden.

Daher empfiehlt die Verwaltung den Planungsbeschluss für die Umgestaltung der Rombachstraße gemäß Variante 1 (Vorrang an den Knoten Schagenstraße und Wolferskaul) zu fassen.

### **Anlage/n:**

Anlage 1 - Bericht zur Bürger\*innenbeteiligung

Anlage 2 - Schriftliche Eingaben in Slido

Anlage 3 - Schriftliche Eingaben per Mail und Brief

Anlage 4 - Rombachstraße, Bestandsplan L1

Anlage 5 - Rombachstraße, Bestandsplan L2

Anlage 6 - Rombachstraße, Planung Variante 1, L1

Anlage 7 - Rombachstraße, Planung Variante 1, L2

Anlage 8 - Rombachstraße, Planung Variante 2, L1

Anlage 9 - Rombachstraße, Planung Variante 2, L2