

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0671/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Beteiligte Dienststelle/n:		Status: öffentlich
		Datum: 20.04.2023
		Verfasser/in: Dez. III FB61/300
Rombachstraße – Ertüchtigung von Radverkehrsanlagen im Zuge der Rad-Vorrang-Route Brand Planungsbeschluss		
Ziele: Klimarelevanz positiv		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
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>	<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 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 CO₂-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 CO₂-Emissionen erfolgt:

- vollständig
 überwiegend (50% - 99%)
 teilweise (1% - 49 %)
 nicht
 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 CO₂ 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 Beidrichtungsradweg 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 Druckzwiesel 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



**Bericht zur
Bürger*innenbeteiligung**

Umgestaltung der Rombachstraße

Mai 2023

stadt aachen



Inhalt

1. Allgemeines.....	3
2. Zahlen und Fakten	3
3. Meinungsbild (Slido).....	3
4. Themenblöcke anhand der schriftlichen Eingaben	6
1. Allgemeines (Handlungsbedarf, Kosten,...)	6
2. Rad- und Fußverkehr	8
3. Ruhender Verkehr/Parken	9
4. ÖPNV/Haltestelle Gesamtschule	10
5. Knoten Wolferskaul.....	11
6. Rückmeldungen zur Bürger*innenbeteiligung	12

1. Allgemeines

Die Umgestaltung der Rombachstraße war bereits Gegenstand der politischen Diskussion:

- 08.09.2021: Varianten in der Bezirksvertretung Aachen-Brand vorgestellt
 - Vorzugsvariante der Verwaltung: Vorplanung gemäß Variante 1 (Ausbau der Nebenanlagen)
 - Beschluss der Bezirksvertretung: Planungsauftrag für Variante 1
 - Aufträge für die Verwaltung: in Anlehnung an den Vorschlag der Projektwerkstatt soll die Rad-Vorrang-Route unterbrechungsfrei und durchgängig mit Vorfahrtsrecht gestaltet werden; kurzfristig sollen temporäre Hinweisschilder zu den in den Rad-Vorrang-Routen geltenden Verkehrsregeln an wesentlichen Kreuzungspunkten aufgestellt werden
- 30.09.2022: Beratung in der Sitzung des Mobilitätsausschusses
 - Beschluss des Mobilitätsausschusses: Planungsauftrag für Variante 1
 - Aufträge für die Verwaltung: in Anlehnung an den Vorschlag der Projektwerkstatt soll die Rad-Vorrang-Route unterbrechungsfrei und durchgängig mit Vorfahrtsrecht gestaltet werden; kurzfristig sollen temporäre Hinweisschilder zu den in den Rad-Vorrang-Routen geltenden Verkehrsregeln an wesentlichen Kreuzungspunkten aufgestellt werden

Am 28.03.2022 fand eine digitale Bürger*innenbeteiligung zur Umplanung der Rombachstraße statt. Es wurde sowohl eine digitale live-Veranstaltung via YouTube angeboten, als auch eine dauerhafte Einsichtnahme und Möglichkeit zur Stellungnahme bis zum 17.04.2022 per Mail, Slido oder per Post (Briefkasten im Foyer des Bezirksamt Brand). Interessierte hatten die Möglichkeit sich zur live-Veranstaltung per Zoom zuzuschalten und aktiv während der Veranstaltung zu diskutieren. Gleichzeitig konnten während und nach der Veranstaltung über das Umfragetool Slido Fragen gestellt und eine Umfrage der Verwaltung beantwortet werden.

Im Vorfeld sind alle Hauseigentümer*innen der Rombachstraße sowie alle Anwohner*innen der Rombachstraße mittels Flyer über die Bürger*innenbeteiligung informiert worden. Auch wurde über die Zeitung und die Sozialen Medien zur Beteiligung aufgerufen. Die Unterlagen wurden im Bezirksamt in Brand zur Einsicht ausgestellt. Die Präsentation, die am 28.03.2022 gezeigt wurde, der Videoschnitt der Veranstaltung sowie weitere Unterlagen und Pläne stehen unter www.aachen.de/rombachstrasse zur Verfügung.

2. Zahlen und Fakten

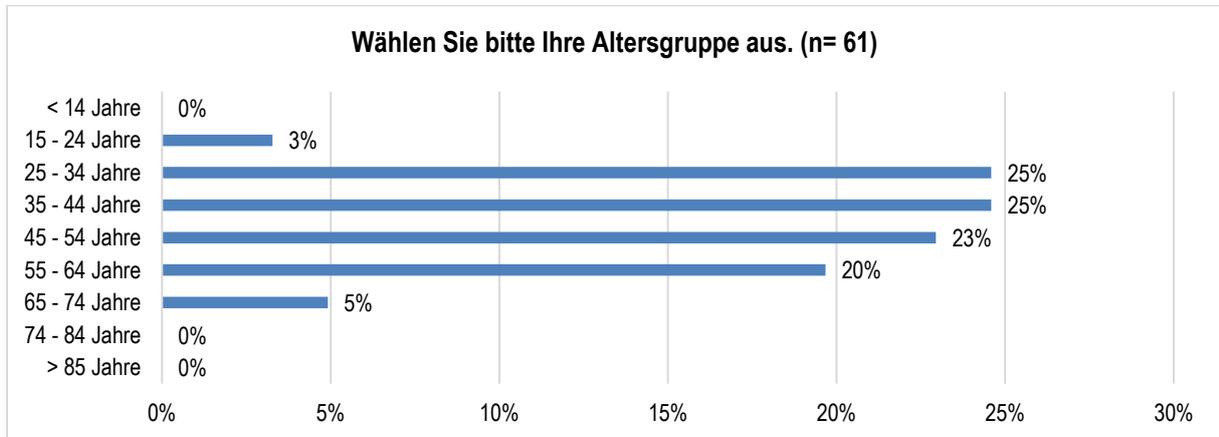
- Teilnehmer*innen: 747 Aufrufe des Videos bei YouTube (Stand: 11.04.2023), 104 Teilnehmer*innen via Slido, ca. 40 via Zoom
- 30 Eingaben von Bürger*innen: per Mail (28) oder Post/Briefkasten (2). Dabei zum Teil auch mehrfache Eingaben von einzelnen Bürger*innen sowie Eingaben von verschiedenen Vereinen/Verbänden (u.a. Bürgerverein Brand, Sportvereine, Schützen, Fahrradverbände)
- 83 Eingaben bei Slido live oder im Nachgang. Dabei zum Teil auch mehrfache Eingaben von einzelnen Bürger*innen.
- 61 Personen haben bei Slido live oder im Nachgang abgestimmt.

3. Meinungsbild (Slido)

Die über slido an das Publikum gerichteten Umfragen wurden während der Live-Veranstaltung von 14 bis 47 Personen beantwortet. 14 weitere Bürger*innen nutzten die Möglichkeit, sich noch im Nachgang (bis zu zwei Wochen nach der Live-Veranstaltung) zu beteiligen. Insgesamt haben auf diese Weise bis zu 61 Personen die Umfragen beantwortet. Die Umfrage gibt lediglich ein Stimmungsbild ab und ist nicht repräsentativ. Die Ergebnisse werden nachfolgend zusammengefasst.

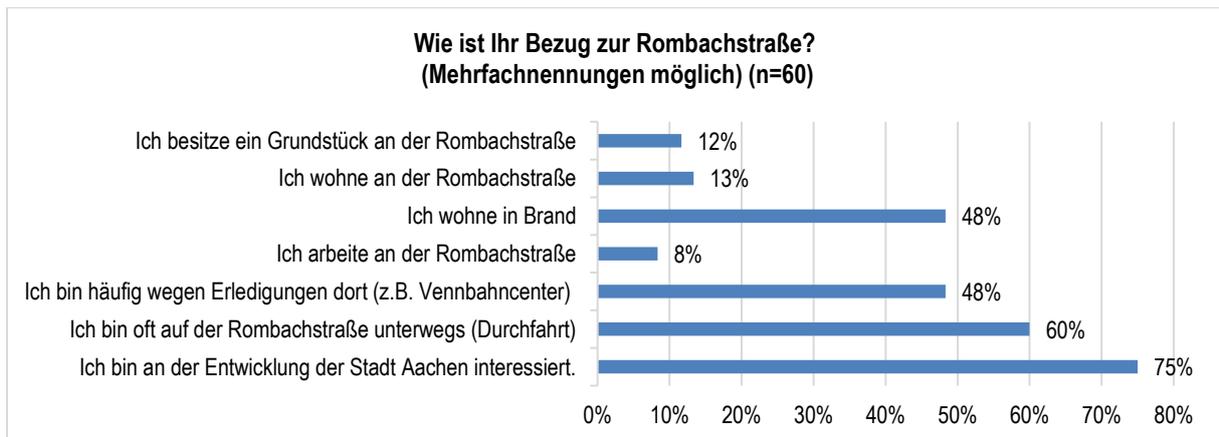
Geschlecht und Altersstruktur

Es haben überwiegend männliche Personen die Umfrage über slido beantwortet (74 %). 25 % der Teilnehmenden waren weiblich, 2 % haben sich als divers ausgewiesen.



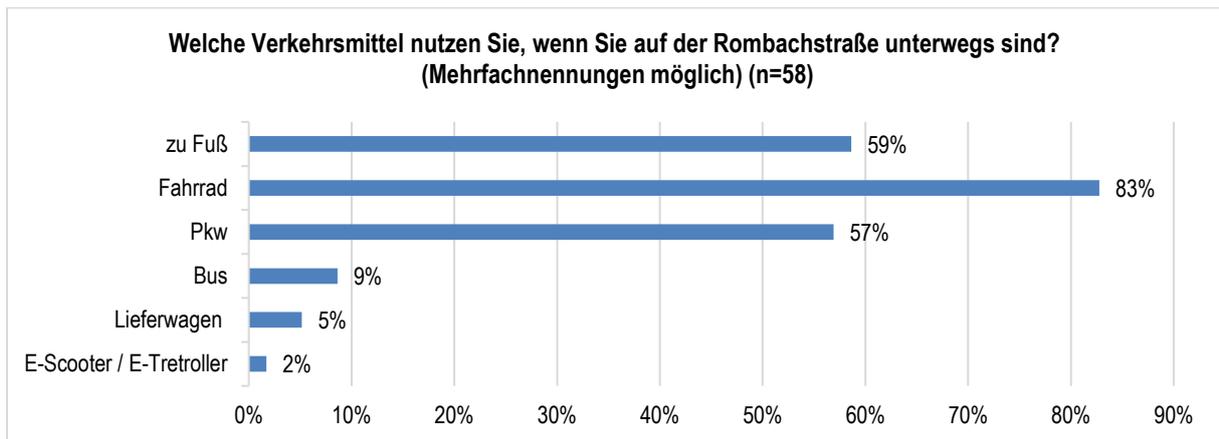
Die Altersstruktur der Teilnehmenden war ausgewogen. Die Altersgruppe der 25- bis 34-jährigen war mit der Gruppe der 35- bis 44-jährigen am stärksten vertreten, gefolgt von der Gruppe der 45- bis 54-jährigen. Weder die „jüngere“ noch die „ältere“ Generation war also deutlich überrepräsentiert.

Persönlicher Bezug zum Planungsgebiet



Die Mehrheit der Teilnehmenden hatte keinen direkten Bezug (Wohnen oder Arbeiten) zur Rombachstraße. Dagegen gab rund die Hälfte aller Befragten an in Brand zu wohnen (48 %) und/oder regelmäßig auf der Rombachstraße unterwegs zu sein (60 %) bzw. dort Erledigungen zu tätigen (48 %). Drei Viertel der Teilnehmer*innen sind an der Entwicklung der Stadt Aachen im Allgemeinen interessiert.

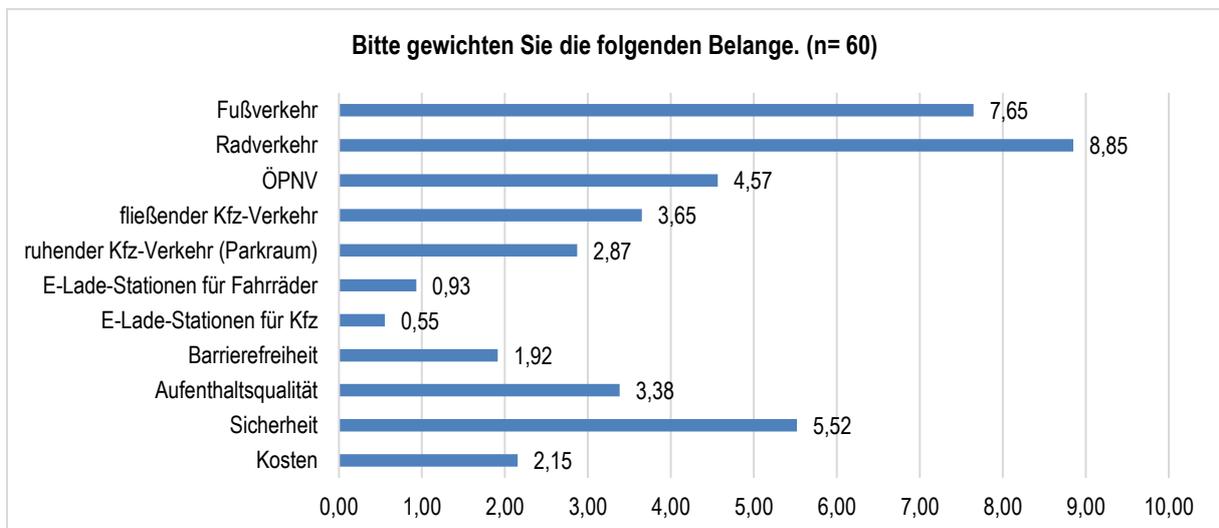
Verkehrsmittelnutzung



Der überwiegende Anteil der Teilnehmenden an der slido-Umfrage ist mit dem Fahrrad auf der Rombachstraße unterwegs (83 %). Rund die Hälfte gab außerdem an sich dort als Fußgänger*in oder mit dem Pkw zu bewegen. Deutlich unterrepräsentiert waren Teilnehmer*innen, die den ÖPNV, Lieferwagen oder E-Scooter/E-Tretroller nutzen.

Zusätzlich wurde abgefragt welches Verkehrsmittel die Teilnehmer*innen hauptsächlich nutzen, wenn Sie auf der Rombachstraße unterwegs sind. Hier gaben 54 % der Befragten an hauptsächlich das Fahrrad zu nutzen. 32 % nutzen an der Rombachstraße hauptsächlich den Pkw. Fußverkehr und Lieferwagen erreichen 8 bzw. 5 %.

Relevante Themenbereiche



Die slido-Nutzer*innen hatten bei dieser Umfrage die Gelegenheit, verschiedene Belange zur Umgestaltung der Rombachstraße nach ihrer Wichtigkeit zu ordnen. Wenn ein Belang an die oberste Stelle gesetzt wurde (= sehr wichtig), dann interpretiert slido dies als die Vergabe von elf Punkten. Belange, die an die unterste Stelle sortiert wurden, erhalten einen Punkt. Im Diagramm sind die Durchschnittswerte der Belange abgebildet. Es zeigt sich, dass Fuß- und Radverkehr für die slido-Nutzer*innen die wichtigsten Belange darstellen. Auch das Thema Sicherheit hat für sie eine hohe Relevanz, gefolgt von den Themen ÖPNV, fließender Kfz-Verkehr und Aufenthaltsqualität. Als unwichtig werden E-Lade-Stationen für Räder und Kfz eingestuft.

Darüber hinaus wurde genannt, dass den Teilnehmer*innen ein durchgängiger Verlauf mit Vorfahrt für die Ra-Vorrang-Route wichtig ist. Das Thema ruhender Kfz-Verkehr (Parkraum) ist besonders den Anwohner*innen sowie den Vereinen bzw. Nutzer*innen der Sportstätten an der Rombachstraße wichtig. Dies lässt sich den Freitextantworten sowie den Eingaben per Mail/Brief entnehmen.

Feedback der Slido-Nutzer*innen

Im Anschluss an die Veranstaltung wurden die slido-Nutzer*innen um ein kurzes Feedback gebeten: Von den Teilnehmenden vergaben 40 % die Höchstpunktzahl von 5 Punkten für die Veranstaltung. 37 % vergaben 4 Punkte. Die Veranstaltung wurde demnach von der überwiegenden Mehrheit sehr positiv wahrgenommen. Über die Freitextantworten in slido wurde zum Teil bemängelt, dass Fragen, die über slido gestellt wurden, bei der Diskussion nicht ausreichenden berücksichtigt wurden.

Zusammenfassung und Bewertung

Hauptsächlich haben sich Radfahrende, die nicht direkt an der Rombachstraße wohnen bzw. Sport treiben, diese aber regelmäßig durchfahren, sowie Einwohner*innen von Brand über slido beteiligt. Direkte Anwohner*innen und Mitglieder*innen der Sportvereine waren mit geringer Anzahl vertreten. Vor diesem Hintergrund überrascht es nicht, dass sich die Teilnehmenden vor allem für die sichere und durchgängige Führung des Radverkehrs interessierten und die Belange des Radverkehrs hoch gewichtet wurden. Auch die vergleichsweise niedrige Bewertung des ruhenden Verkehrs erscheint daher plausibel. Anhand der eingegangenen Fragen und Anregungen/Hinweise (über slido, per Mail und per Post) zeigt sich jedoch, dass sich aus der Stichprobe der slido-Umfrage ein einseitiges Stimmungsbild ergibt.

4. Themenblöcke anhand der schriftlichen Eingaben

Bei der Durchsicht der Eingaben lassen sich häufig angeführte Aspekte zu folgenden Themenbereichen zusammenfassen (Mehrfachnennungen möglich):

1. Allgemeines (Handlungsbedarf, Kosten,...)
2. Rad- und Fußverkehr
3. Ruhender Verkehr/Parken
4. ÖPNV/Haltestelle Gesamtschule
5. Knoten Wolferskaul
6. Rückmeldungen zur Bürger*innenbeteiligung

Im Folgenden werden die wesentlichen Aspekte der Eingaben zu den einzelnen oben genannten Themenbereichen sowie die entsprechenden Antworten / Stellungnahmen der Verwaltung zusammengefasst.

1. Allgemeines (Handlungsbedarf, Kosten,...)

- Teilnehmer*innen hinterfragen die Notwendigkeit der Maßnahme.
- Teilnehmer*innen hinterfragen die Kosten/Nutzen, wenn es weiterhin ein nichtbenutzungspflichtiger Radweg bleibt.
- Es wird gewünscht, dass die Belange aller Nutzergruppen berücksichtigt werden.
- Anwohner*innen fragen, ob Kosten für die Eigentümer*innen entstehen und wie hoch diese sind.
- Teilnehmer*innen fragen wie die Maßnahme finanziert wird und wann die Umsetzung geplant ist.
- Es wird gefragt welche Geschwindigkeit für den Kfz-Verkehr erlaubt wird?
- Teilnehmer*innen kritisieren/hinterfragen die Verkehrsmessungen und Parkraumerhebungen.
- Es wird auf das Problem bzgl. der Entwässerung des Oberflächenwassers am Vennbahnweg hingewiesen.
- Die Schleppkurven für den Kfz-Verkehr sollen auch für Betriebe und große Fahrzeuge geprüft werden.
- Die Sicherheit der schwachen Verkehrsteilnehmer*innen ist vielen Interessierten wichtig.
- Es wird angeregt die Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs mittels baulichen Maßnahmen zu reduzieren.
- Der Knotenbereich An der Schmit sollte ebenfalls umgestaltet werden. Hier kommt es heute zu Stau und Problemen wegen parkenden Fahrzeugen.
- Zur Erhöhung der Sicherheit werden Durchfahrtsverbote angeregt.
- Wichtig ist den Teilnehmer*innen eine gute Sicht auf die verschiedenen Verkehrsarten.
- Teilnehmer*innen befürworten die Vorfahrt der RVR. Andere fordern mehr Sicherheit auf der Route.

Antwort/Stellungnahme der Verwaltung:

Bereits der Luftreinhalteplan 2015 für die Stadt Aachen beinhaltet in Maßnahme MR3 den Auftrag an die Verwaltung, im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung einen Vorschlag für ein Rad-Vorrang-Netz vorzulegen. Dazu hat der Mobilitätsausschuss am 12.09.2019 das von der Verwaltung entwickelte Konzept eines Rad-Vorrang-Netzes beschlossen. Mit der Annahme der Forderungen des Radentscheids Aachen durch den Rat der Stadt Aachen am 06.11.2019 wurden zudem weitere Qualitäts- und Quantitätsziele bezüglich der radverkehrlichen Infrastruktur formuliert.

Die Rombachstraße ist Teil der in ihrem Verlauf beratenen und beschlossenen Rad-Vorrang-Route (RVR) Aachen - Brand. Diese verbindet die Innenstadt über das Frankenberger Viertel, Forst und Driescher Hof mit dem Brander Zentrum. Diverse Teilabschnitte der Route wurden zu Fahrradstraßen gestaltet. Der Krautmühlenweg sowie der Brander Wall wurden verbreitert.

Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur an der Rombachstraße ist notwendig, um eine durchgehende Routenführung zwischen der Innenstadt und Brand zu ermöglichen. Nach Möglichkeit sollen die Ziele des Radentscheids umgesetzt werden.

Die Route war Bestandteil des Förderprojektes #AachenMooVe! im Landeswettbewerb Emissionsfreie Innenstadt im Rahmen der Landesprogramms „Kommunaler.Klimaschutz.NRW, welches von Juli 2019 bis Dezember 2022 lief. Es standen damit Fördermittel für die Umgestaltung der RVR Brand zur Verfügung. Eine Umsetzung der Rombachstraße im Förderzeitraum war nicht mehr möglich. Die Einplanung der notwendigen Mittel zur Umsetzung der Maßnahme erfolgt daher haushaltsneutral mit der zukünftigen Haushaltsplanung. Außerdem sollen neue Fördermittel akquiriert werden.

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.

Die Rombachstraße ist eine Wohnsammelstraße, die im Separationsprinzip (bauliche Trennung der Verkehrsarten) ausgebaut ist. Sie erfüllt eine Verbindungsfunktion zur Trierer Straße. Wichtige Ziele an der Rombachstraße sind die Gesamtschule, der Sportplatz, die Schwimmhalle Brand und das Vennbahncenter.

Die Verkehrsstärke beträgt in der Spitzenstunde der Kfz 719 Fahrzeuge und 114 Radfahrer*innen am Knoten Vennbahnweg im Juni 2021. Im Vergleich dazu führen im Mai 2022 während eines Verkehrsversuchs mit Engstelle an der Querung des Vennbahnwegs 525 Kfz in der Spitzenstunde, sowie 197 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 bis zu 11.000 Radfahrer*innen/Monat in 2022. Der stärkste Monat war hierbei in 2022 der September mit bis zu 600 Radfahrer*innen/Tag.

Die Parkraumerhebung wurde zu unterschiedlichen Uhrzeiten und an verschiedenen Tagen durchgeführt. Entlang der Rombachstraße stehen (ohne Parkplatz an der Schwimmhalle und am Tennisplatz) zwischen 7 und 19 Uhr ca. 106 Parkplätze zur Verfügung. Von diesen waren maximal 82 Parkplätze belegt (Sonntag, 22.05.2022; 15 Uhr). Dabei war der Abschnitt zwischen Wolferskaul und Schagenstraße am 22.05. aufgrund der Sportplatznutzung voll belegt.

Aufgrund der RVR wird ein Handlungsbedarf in Bezug auf den Rad- und Fußverkehr deutlich. Gleichwohl gibt es gegenteilige Meinungen. Anwohner*innen und Vereine berichten von einem hohen Parkdruck und kritisieren den Verlust der Fahrbahnrandparkplätze. Während und nach der Bürger*innenbeteiligung am 28. 03.2022 hatten dazu alle Interessierten Gelegenheit Ihre Anregungen zu äußern.

Für den Vorschlag der Verwaltung (Variante 1) wurden die Kosten auf ca. 2,6 Mio. € geschätzt. Die Kosten für eine Fahrradstraßengestaltung wurden nicht ermittelt, da diese Planung nicht realisiert werden kann. Vorgesehen ist der Ausbau der südlichen Nebenanlagen auf eine Breite von ca. 6,00 m. Hierbei entsteht ein ca. 2,50 m breiter Gehweg neben einer ca. 3,00 m breiten nicht-benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage. Zwischen Radverkehr und Fahrbahn wird es einen ca. 0,50 m breiten baulichen Sicherheitsstreifen geben. Die Fahrbahn

wird in der Breite mind. 6,00 m, in der Kurvenlage entsprechen mehr, messen. Um den Begegnungsverkehr zwischen Bussen/Lkw zu ermöglichen, entfällt das Fahrbahnrandparken auf der südlichen Straßenseite. Es kann keine Benutzungspflicht für den Radweg ausgewiesen werden, weil die Rombachstraße Teil der Zone-30 ist und dort nach Straßenverkehrsordnung (StVO) keine Benutzungspflicht für den Radverkehr ausgewiesen werden darf. Radfahrende dürfen demnach auch weiterhin die Fahrbahn nutzen und es entsteht ein nicht benutzungspflichtiger Radweg, ein sogenannter „anderer Radweg“, im Seitenraum. Eine qualitativ hochwertige Radverkehrsanlage in der Nebenanlage soll dazu beitragen, dass Radfahrer*innen vermehrt den anderen Radweg nutzen.

Die objektiv messbare und subjektiv wahrgenommene Verkehrssicherheit zu verbessern ist ein zentraler Aspekt der Umgestaltungsbestrebungen.

An den Knotenpunkten sollen die Sichtachsen verbessert werden. Außerdem ist gemäß Variante 1 ein Plateau an der Schagenstraße und am Knoten Wolferskaul vorgesehen, um die Geschwindigkeiten des fließenden Verkehrs zu reduzieren.

2. Rad- und Fußverkehr

- Radfahrende wünschen eine durchgängige Route mit Vorfahrt für den Radverkehr, um die Ziele der RVR zu erfüllen.
- Teilnehmer*innen fragen wieso der Radweg nicht benutzungspflichtig ist bzw. werden kann.
- Teilnehmende wünschen Umgestaltung zur Fahrradstraße, da eine Verbreiterung des Radwegs für die RVR nicht ausreicht.
- Ein separat geführter Radweg wird für vor allem für Kinder begrüßt.
- Interessierte fragen nach dem geplanten Belag des Radweges.
- Die Roteinfärbung großer Flächen wird teils kritisch betrachtet.
- Gewünscht werden Absenkungen des Radwegs gegenüber den Straßen An der Schmit und Wolferskaulwinkel.
- Teilnehmer*innen wünschen eine sichere und komfortable Querung am Vennbahnweg.
- Eine Einengung der Fahrbahn wird aufgrund der Aufstellfläche für den Querverkehr begrüßt. Jedoch wird sie aufgrund des erwartenden Rückstaus auch kritisch betrachtet.
- Teilnehmer*innen wünschen Vorfahrt für den Vennbahnweg, andere wünschen Vorfahrt für die RVR
- Es wird kritisch betrachtet, dass nur die Fußgänger*innen Vorrang erhalten sollen.
- Teilnehmende regen an, gemäß AGFS neben dem FGÜ auch einen Radweg zur Querung der Rombachstraße zu markieren.
- Die geplante Rampe wird begrüßt.
- Für die Fußgänger*innen wird ein durchgängiges taktiles Leitsystem gewünscht, dass die eingeschränkten Personen bis zum Vennbahncenter führt.
- Rad- und Fußverkehr sollen baulich bzw. durch Trennsteine voneinander getrennt werden.
- Eigene Flächen für den Fußverkehr werden begrüßt.

Antwort/Stellungnahme der Verwaltung:

Für das Rad-Vorrang-Netz sollen im Wesentlichen langjährig ausgeschilderte Radverbindungen für den Radverkehr aufgewertet werden. Dabei stehen u.a. im Vordergrund: möglichst direkt geführt, wo möglich Vorfahrt für die Vorrang-Route, gute Erkennbarkeit für Rad- und Autoverkehr, guter Zustand (Oberfläche, Belag, Pflege).

Zur Ertüchtigung der Rad-Vorrang-Route an der Rombachstraße ist die Verbreiterung der Nebenanlage und damit des Radwegs vorgesehen. Dies soll zwischen Wolferskaul und Brander Wall durchgängig geschehen. Rad-Vorrang-Routen sollen durch den Radverkehr vorrangig genutzt werden. Dies bedeutet nicht, dass der Radverkehr an allen Knoten und Einmündungen zwingend Vorrang erhalten muss. Nach Möglichkeit wird eine Vorfahrtsituation für den Radverkehr eingerichtet. Dies ist aber nicht an allen Stellen der Routen möglich oder sinnvoll.

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

Die in den Richtlinien empfohlene maximale Belastung von 400 Kfz/h für die Einrichtung einer Fahrradstraße wird an der Rombachstraße deutlich überschritten. Zudem liegen wichtige Ziele wie die Gesamtschule Aachen-Brand,

der Sportplatz, die Schwimmhalle Brand und das Vennbahncenter an der Rombachstraße. 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.

Es ist vorgesehen den Radweg in rot gefärbten Asphalt anzulegen.

Zusätzliche Absenkungen gegenüber den Einmündungen Heussstraße, An der Schmit und Wolferskaulwinkel sind in den Planungen ebenfalls vorgesehen.

Vom 09. bis 23.05.2022 fand ein Verkehrsversuch an der Querung des Vennbahnweges statt. Hierbei wurde die Fahrbahn auf 3,50 m eingeengt. Zu den positiven Effekten zählt z.B., dass der Kfz-Verkehr langsamer gefahren ist und der Fuß- und Radverkehr schnell bzw. auf kurzem Weg die Rombachstraße queren konnte. Es wurden jedoch auch negative Effekte beobachtet: so fuhren Radfahrer*innen teils ungebremst über den Gehweg in die Engstelle und bremsten erst vor den Leitschwellen ab. Damit gefährdeten sie Fußgänger*innen, die entlang der Rombachstraße gingen. Zudem kam es vor allem morgens im Schülerverkehr zu längerem Rückstau der Kfz in beide Richtungen auf der Rombachstraße. Hiervon ist auch der ÖPNV betroffen. Einige Kfz-Fahrer*innen verhielten sich zudem ungeduldig sobald die Engstelle zur Durchfahrt nutzbar war.

Daher empfiehlt die Verwaltung keine Engstelle einzurichten, sondern die Fahrbahn bei gleichbleibender Breite zu führen (vgl. Lagepläne der Vorlage). Um auf der südlichen Straßenseite eine Aufstellfläche zum Queren der Rombachstraße zu schaffen ohne den Radweg zu verschmälern, wird die gesamte Fahrbahn nach Norden, in den heutigen Parkstreifen, verschwenkt. Es ist nicht zu erwarten, dass der Bringverkehr zur Schule perspektivisch stark abnehmen wird. Auch wird das Vennbahncenter weiterhin viel Verkehr anziehen, sodass eine Engstelle am Vennbahnweg, zusätzlich zu jener geplanten vor der Gesamtschule (wenn dort gleichzeitig zwei Busse warten), keine positiven Effekte bringen wird.

Beim Vollausbau der südlichen Nebenanlagen ist ein durchgängiges taktiles Leitsystem für Blinde und Sehbehinderte sowie Querungsstellen mit geteilten Bordsteinabsenkungen vorgesehen. Auch der Knotenbereich Rombachstraße/An der Schmit wird nach Beendigung der Wohnbauvorhaben umgestaltet. Dabei wird auch das taktile Leitsystem fortgeführt.

Fußgänger*innen und Radfahrende sollen mittels Kugelplatten/Trennsteinen in der Nebenanlage auf der südlichen Seite der Rombachstraße voneinander getrennt werden.

3. Ruhender Verkehr/Parken

- Anwohner*innen kritisieren den Verlust der Parkplätze. Der Parkdruck sei hoch und er wächst durch neuen Wohnungsbau entlang der Rombachstraße.
- Sport- und Schützenvereine kritisieren den Verlust der Parkplätze ebenfalls. Am Wochenende bzw. bei (Sport-)Veranstaltungen und bei Trainingsbetrieb sei hoher Bedarf für Parkplätze. Viele überregionale Vereine kommen zu Spielen/Wettkämpfen und können nicht mit dem Rad oder ÖPNV anreisen.
- Andere Interessierte hinterfragen die Notwendigkeit der Fahrbahnrandparkplätze. Es käme nur an wenigen Tagen im Jahr zu Parkplatznot. Alternativ könnten die Parkplätze an Schwimmhalle, Gesamtschule und ggf. Vennbahncenter genutzt werden.
- Es wird angeregt das Parken an der Schwimmhalle sowie an der Rombachstraße zu bewirtschaften. So könnten Dauerparker vermieden werden.
- Interessierte fragen nach dem Antrag der Politik zur Schaffung eines Ersatzparkplatzes nördlich des Sportplatzes auf Flurstück 973.
- Radfahrende kritisieren den Ersatzparkplatz aufgrund möglicher Konflikte zwischen dem Rad- und Kfz-Verkehr im Zufahrtsbereich.
- Einige Teilnehmer*innen kritisieren den Verlust bzw. die Befestigung einer Grünfläche zu Gunsten parkender Fahrzeuge.
- Die Idee eines Parkdecks inkl. Car- und Bike-Sharing wird begrüßt.

Antwort/Stellungnahme der Verwaltung:

Die Rombachstraße wird weiterhin mit Kfz befahrbar bleiben und auch das Parken im öffentlichen Straßenraum bleibt grundsätzlich möglich. Das Abstellen eines privaten Fahrzeuges ist einer von zahlreichen

Nutzungsansprüchen, die Menschen an den Straßenraum stellen. Vor dem Hintergrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit und dem Anspruch, die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) zu stärken, steigt deren Abwägungsbelang. An vielen Stellen im Stadtgebiet kann eine Verbesserung der Rad- und Fußwegeninfrastruktur aufgrund der Platzverhältnisse nur auf Kosten des ruhenden oder fließenden Kfz-Verkehrs erfolgen. Gleichzeitig wird die Aufenthaltsqualität mit der Umgestaltung des Straßenraums gesteigert.

Für die Verbreiterung der südlichen Nebenanlagen auf ca. 6,00 m zur Ertüchtigung einer breiten Radverkehrsanlage, wird die Fahrbahnbreite auf 6,00 m reduziert. Damit sich weiterhin zwei Busse/Lkw entlang der Rombachstraße begegnen können, müssen Veränderungen am Parkraumangebot vorgenommen werden. Das Fahrbandrandparken auf der südlichen Seite zwischen Schagenstraße und Wolferskaul muss entfallen. Das betrifft auch die Schrägparkplätze am Sportplatz zu Gunsten des Umbaus des Knotens Wolferskaul. Im Rahmen des Knotenumbaus sollen, soweit möglich, Parkplätze angelegt werden.

Der Einbezug der Rombachstraße sowie weiterer angrenzenden Straßen in eine Bewohnerparkzone ist aktuell nicht vorgesehen, zumal Bewohnerparkzonen in Aachen in der Regel innerhalb des Alleenringes eingerichtet werden. Die Ausweitung des Bewohnerparkens ist eine städtische Daueraufgabe. Über die derzeit vorhandenen oder in Umsetzung befindlichen Bewohnerparkzonen hinaus gibt es eine Prioritätenliste zur Einrichtung weiterer Bewohnerparkzonen. Von Seiten der Verwaltung ist vorgesehen, pro Jahr zwei Bewohnerparkzonen neu einzurichten. Zuletzt haben die Bezirksvertretung Aachen-Mitte und der Mobilitätsausschuss im April 2023 eine Prioritätenliste zur Umsetzung beschlossen.

Um einen Teil der Parkplätze 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 Rad-Vorrang-Route Brand an der Rombachstraße“). Die planungsrechtliche Prüfung hat zunächst ergeben, dass im Bebauungsplan eine Fläche für Stellplätze festgesetzt wurde, dies jedoch ausschließlich für Zwecke möglich ist, die in direktem Zusammenhang mit der Sportnutzung stehen. Nach Abschluss der Prüfung wurden die Ergebnisse am 07.12.2022 zur politischen Beratung vorgelegt. Es wurde die Herstellung von kurzfristigen Parkplätzen sowie die Prüfung eines Mobility Hubs mit verschiedenen Nutzungsarten (Bike- und Car-Sharing, E-Laden, Fahrradparken) beschlossen.

Sollte ein Parkplatz/Parkdeck angelegt werden können, ist vorgesehen die Zufahrt so schmal wie möglich zu gestalten. Auch ist nur eine Zu- bzw. Ausfahrt vorgesehen, um die Fußgänger*innen und Radfahrer*innen entlang der Rombachstraße nicht zu gefährden.

Mit der Prüfung des Ersatzparkplatzes wird auch die Möglichkeit der Bewirtschaftung, der zeitlich befristeten Nutzung (bspw. mit Parkscheibe) und der Stellplatznachweis für die Sportstätten geprüft.

Zusätzlich wurde die Nutzung des Schulparkplatzes der Gesamtschule beleuchtet. 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 bereits vor der Umsetzung des Mobility Hubs zur Entschärfung der Parkplatzsituation bei.

4. ÖPNV/Haltestelle Gesamtschule

- Vor allem für die Busse aber auch für den Lieferverkehr ist eine ausreichend breite Fahrbahn für Begegnungsverkehr nötig. Die Fahrbahn sollte im Vergleich zu heute nicht weiter eingeschränkt werden.
- Statt eines Ersatzparkplatzes wird der Wunsch der ÖPNV-Förderung geäußert.
- Einige Interessierte begrüßen die Planung an der Haltestelle Schulzentrum mit Ausblick auf den Ausbau der Wendeschleife.
- Es wird eine getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr über die Schagenstraße vorgeschlagen.

- Teilnehmer*innen regen an auf die Wartefläche im Bereich der Haltestelle zu verzichten und stattdessen sowohl den Rad- als auch den Gehweg zu verbreitern.
- ein gemeinsamer Geh- und Radweg in der Haltestelle wird teils kritisch betrachtet.
- Zur Trennung der wartenden Schüler*innen und des Radverkehrs werden Drängelgitter angeregt.

Antwort/Stellungnahme der Verwaltung:

Die Fahrbahn der Rombachstraße wird in der Breite ca. 6,00 m messen, um den Begegnungsverkehr zwischen Bussen/Lkw sowie Bus/Bus zu ermöglichen. Dem zur Folge entfällt das Fahrbahnrandparken auf der südlichen Straßenseite.

Der Ausbau des ÖPNV ist eine städtische Daueraufgabe. So gibt es seit Anfang 2022 es eine weitere Tangentiallinie von Brand über Forst nach Burtscheid via Schagenstraße und Hochstraße, die den ÖPNV Richtung Siegel verstärkt.

Zum Ausbau des ÖPNV zählt auch die Haltestellen entsprechend barrierefrei umzugestalten. Bei der Planung von Bushaltestellen sind die Belange der Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und Fahrgäste zu betrachten und eine möglichst verträgliche Lösung zu finden. Diese sieht je nach Örtlichkeit unterschiedlich aus. Es gilt das Grundprinzip die schwächsten Verkehrsteilnehmer schützen, da Verkehrssicherheit vor geht.

Auch der Bereich der Busbucht an der Gesamtschule 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 Verbeiterung 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. 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. Die Nebenanlage wird auf 6,50 bis ca. 10,00 m verbreitert, wobei eine ausreichend breite Restfahrbahn zwischen zwei haltenden Bussen für Begegnungsverkehr erhalten bleibt. Die Wartefläche und der nicht benutzungspflichtige Rad-/Gehweg werden durch Materialien optisch voneinander getrennt. Angesichts dessen, dass max. 9 Busse für insg. ca. 25 Min./Tag (Mo-Fr) in der heutigen Bucht halten, handelt es sich bei der vorgeschlagenen Variante um die bestmögliche.

Die vorgeschlagenen Drängelgitter werden durch die Verwaltung aufgrund des kurzen Zeitfensters/Tag, in denen die Konflikte zwischen Schüler*innen und Radfahrer*innen auftreten, nicht empfohlen.

5. Knoten Wolferskaul

- Die Teilnehmenden fordern Vorfahrt für die RVR am Knoten Wolferskaul, so wie von der Bezirksvertretung Brand beschlossen. Daher wird Variante 1 stark kritisiert.
- Eine Rampe zur Reduzierung der Geschwindigkeiten am Knoten wird begrüßt.
- Teilnehmer*innen regen einen größeren Radius des Radwegs an damit Radfahrende rechtwinkliger auf die Kreuzung treffen.
- Es wird befürchtet, dass der Radweg nicht genutzt wird, wenn die RVR am Knoten keine Vorfahrt erhält.
- Alternativ werden eine Lichtsignalanlage oder ein Kreisverkehr vorgeschlagen.
- Die Rampe sollte für Fahrgäste der Busse möglichst komfortabel sein.
- Die Fahrbahn soll so weit wie möglich eingengt und ggf. verschwenkt werden.

Antwort/Stellungnahme der Verwaltung:

Die Bezirksvertretung Brand hatte im September 2021 beschlossen, dass die RVR in Brand unterbrechungsfrei und durchgängig mit Vorfahrtsrecht gestaltet werden soll. Zudem hatten sich die politischen Vertreter*innen sowie

die Interessierten im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung erneut mehrheitlich für die Vorfahrt der Rad-Vorrang-Route am Knoten Rombachstraße/Wolferskaul ausgesprochen.

Neben den Ansprüchen des Radverkehrs sind weitere Aspekte bei der Überplanung zu beachten: Der Fußverkehr soll möglichst sicher über den Knoten geführt werden. Besonders wichtig für den Schülerverkehr ist dabei die Querungsstelle am heutigen Fußgängerüberweg. Außerdem muss der Knoten für den ÖPNV weiterhin komfortabel nutzbar sein. Zwei Busse sollen sich immer begegnen können, ohne sich beim Abbiegen zu behindern. Gleichzeitig wird die Schwimmhalle regelmäßig durch Schulbusse aus Richtung Gesamtschule angefahren. Über die gleiche Zufahrt wird auch der Sportplatz erschlossen. Daher muss die Zufahrt weiterhin für Busse und Lieferfahrzeuge zum Sportplatz nutzbar sein. Entsprechende Schleppkurven werden berücksichtigt. Darüber hinaus wäre es wünschenswert möglichst viele Parkplätze im Knotenbereich zu schaffen bzw. zu erhalten. Zusätzliche Begrünung soll ebenfalls bedacht werden.

Bei den Planungen sind Polizei und ASEAG miteinbezogen worden. Vor allem die Polizei hatte sich kritisch bezüglich der Änderungen der Vorfahrt geäußert. Daher ergeben sich zwei Varianten: Variante 1 (mit Vorrang der RVR) und Variante 2 (ohne Vorrang). Um den Vorrang für die RVR wie politisch beschlossen anbieten zu können, empfiehlt die Verwaltung Variante 1. Hierbei soll der Radverkehr in der Nebenanlage bei möglichst weit verschwenkt werden damit er rechtwinklig auf den fließenden Verkehr trifft. Dadurch rückt er früher ins Sichtfeld der Kfz. 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 Spitzhorn mehrere Kappschnitte, einen visuell instabil wirkenden Druckzwiesel sowie keinen baumarttypischen Habitus besitzt. Die Fahrradstraße wird aus dem Wolferskaul mit Vorfahrtsberechtigung in die Nebenanlage der Rombachstraße geführt. 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. Die gegenüberliegende Haltestelle wird zu einer barrierefreien Fahrbahnrandhaltestelle umgebaut. Der Knoten wird so eng wie möglich gestaltet. Durch Anheben der Fahrbahn auf wird die Geschwindigkeit reduziert und die Aufmerksamkeit erhöht. Im Knotenbereich entstehen ca. acht Parkplätze.

Ein Kreisverkehr wurde ebenfalls geprüft. Diese Variante ist wegen der verschiedenen Ansprüche (Vorfahrt Radverkehr, Sicherheit, Zufahrt zur Schwimmhalle, Busverkehr im Knoten, Bushaltestelle im Knoten, Erhalt der Parkplätze) nicht realisierbar.

6. Rückmeldungen zur Bürger*innenbeteiligung

- Viele Teilnehmer*innen danken für eine gelungene Veranstaltung
- Es gab konstruktive Kritik zur technischen Umsetzung mit Hilfe des Tools Slido; z.B. mehr Fragen aus slido ansprechen und diese zu strukturieren
- Hinweise/Anregungen zur graphischen Darstellung

Antwort/Stellungnahme der Verwaltung:

Die Verwaltung hat auch während der Corona-Pandemie Möglichkeiten für einen umfangreichen Austausch zu erarbeiteten Planungen angeboten. Die Veranstaltung am 28.03.2022 war eine der Beteiligungen, die online und live inkl. Abstimmungstool durchgeführt wurde. Gleichzeitig wurde der Stream bei YouTube übertragen. Bürger*innen konnten sich via Zoom für die Diskussion und Wortbeiträge zuschalten und über Slido abstimmen. Die Veranstaltung war sehr interaktiv und durch die Verwaltung gut vorbereitet. Mehrere Expert*innen aus verschiedenen Fachbereichen bzw. Abteilungen konnten auf die Bürger*inneneingaben reagieren.

Zusätzlich konnten die Unterlagen im Bezirksamts in Brand eingesehen werden. Anmerkungen waren zusätzlich zum Eingabetool Slido über einen Briefkasten im Verwaltungsgebäude, postalisch per Brief oder E-Mail an die Stadtverwaltung möglich.

Die Verwaltung dankt allen Interessierten für die Rückmeldungen und wird die angemerkten Kritikpunkte bei zukünftigen Veranstaltungen berücksichtigen.

Anlage 2 - Schriftliche Eingaben in aus Slido - Bürger*innenbeteiligung 28.03.2022

Aufgeführt sind alle Eingaben (vor, während und nach der Veranstaltung), die nicht vom Moderator abgelehnt oder vom Teilnehmer selbst zurückgezogen wurden

Eingaben	Upvotes/ Anzahl positiver Bewertungen	Datum	Uhrzeit
Müssen Anwohner der Rombachstraße für den Umbau bezahlen? Wie hoch sind die geplanten Kosten?	11	03/28/2022	18:00:56
Werden Parkmöglichkeiten wegfallen? Wenn ja: wie kompensiert man dies?	6	03/28/2022	18:06:19
Was für eine erwartete Auslastung wird für die Radvorrangroute erwartet?	1	03/28/2022	18:06:43
Ist die sichere Durchgängigkeit für Radfahrer gewährleistet ?	12	03/28/2022	18:07:57
Ist auf der Radvorrangroute eine 50er Zone?	2	03/28/2022	18:08:17
Wohin fahren die Radfahrer denn? Richtung City oder dort auf den Vennbahnweg?	1	03/28/2022	18:08:26
Auf welcher Grundlage bleibt der Radweg nicht benutzungspflichtig? Dann könnte man das Geld auch sparen 😊	3	03/28/2022	18:09:31
Wie ist der Vorrang für Radfahrer am Übergang zur Marktstrasse gewährleistet ? Abknickende Vorfahrt ??	10	03/28/2022	18:09:41
Wieso werden die Radverkehrsanlagen nicht benutzungspflichtig? Das würde ein Unfallrisiko vermindern, oder?	4	03/28/2022	18:09:42
Ist die Auto-Spitzenzeit zum Ende der Schule gemessen? Werden Schüler nicht künftig mehr Radfahren, weil der Radverkehr sicherer wird?	18	03/28/2022	18:11:14
Wird der „Radweg“ benutzungspflichtig? Wenn nicht: wieso nicht? Wieso dann umbauen, wenn man es nicht benutzen muss?	7	03/28/2022	18:12:58
Sind Parkplätze dort überhaupt noch zeitgemäss ? Könnte nicht der Parkplatz am Schwimmbad abends als Ausweichfläche frei gegeben werden ?	13	03/28/2022	18:15:26
Entlang der Rombachstr. wurden und werden viele neue Wohnungen gebaut. Wurde dies bzgl. Verkehr und Parkplätze bei der Verkehrszählung 2021 berücksichtigt?	10	03/28/2022	18:18:58
Welche zusätzlichen Maßnahmen sind geplant um den Autoverkehr zu verringern und die Geschwindigkeit auf tatsächlich Tempo 30 zu begrenzen?	17	03/28/2022	18:20:05
Schön, dass die Verwaltung eine durchgängige Lösung an der Haltestelle Gesamtschule ausarbeiten konnte.	0	03/28/2022	18:20:07
Wichtig ist, dass von der RVR die Radabstellplätze der Schwimmhalle gut erreicht werden können.	12	03/28/2022	18:21:19
Schön, dass die Verwaltung eine durchgängige Lösung an der Haltestelle Gesamtschule ausarbeiten konnte.	5	03/28/2022	18:21:25
Wie wird sich der Verkehrsfluss an der Rombachstrasse entwickeln? Bei Antwort berücksichtigen: erschl. freies Grundstück an der Südseite, neue Einwohner im Tuchmacherviertel	3	03/28/2022	18:23:23
Warum sollen auf dem Vennbahnweg nur Fußgänger Vorrang erhalten? Die AGFS zeigt, wie Radwege entlang von Zebrastreifen gestaltet werden können.	10	03/28/2022	18:24:16
Bei Fußballspielen oder Sportveranstaltungen eskaliert regelrecht die Parkplatzsituation. Bei entfallen der bestehenden Parkplätze wäre das ein Problem.	6	03/28/2022	18:25:17
Warum muss der Radverkehr an der Schwimmhalle Vorfahrt gewähren? Die Bezirksvertretung Brand hat doch beschlossen, dass er durchgehend Vorrang erhalten soll.	13	03/28/2022	18:25:43
Warum soll keine Fahrradstraße entstehen? Verbreiterung des Fahrradwegs reicht meiner Meinung nach nicht.	6	03/28/2022	18:26:29
Warum zählt man die Verkehrsbelastung nur im Sommer? Im Winter gibt das glaube ich ein anderes Bild...	2	03/28/2022	18:29:00
Wieso ist in der Parksituation noch nichts für die neu errichteten Gebäude (neben Vennbahncenter) berücksichtigt?	3	03/28/2022	18:29:26
Wird der Fahrbahnbelag auf der Rombachstraße im Rahmen des Umbaus erneuert?	0	03/28/2022	18:31:45
Wird die Fahrbahn für PKWs noch schmaler, wird das ein Chaos, insb. mit den Bussen!!!	3	03/28/2022	18:39:23
Gut, dass es ein separat geführter Radweg wird. Dann können ihn auch die Kinder der Grundschulen und Kindergärten nutzen.	10	03/28/2022	18:40:25
Wie sollen sich Kinder zurecht finden, wenn die Radvorrangroute auf einmal aufhört?	11	03/28/2022	18:44:32
Die Rombachstr. müsste beim Wolferskaul Vorfahrtstr. werden!!! Wenn vorher Verengung muss der Verkehr dann fließen können.	2	03/28/2022	18:46:36
Dass Autofahrende nicht mit Radverkehr auf einem rot markierten Teil der Fahrbahn rechnen würden, klingt für mich unplausibel.	15	03/28/2022	18:46:53
Es gehen 35 Parkplätze verloren, aber es werden weitere Wohneinheiten angelegt - wie passt das zusammen?	4	03/28/2022	18:47:37
Steht das "Vorrang" bei Radvorrangroute wirklich für den Vorrang der Radroute? Viele Planungen machen einen anderen Eindruck ...	14	03/28/2022	18:48:15
Var 1 am Vennbahnweg schon deshalb, damit es einen Aufstellbereich gibt und wartende Radfahrer*innen des Vennbahnwegs nicht im Weg von denen auf der RVR sind.	5	03/28/2022	18:48:52
"Komforteinbussen für den ÖPNV" von Frau Pauls zur Wolferskaul Variante 2. Die Sicherheit vor schnellen Autos wird durch eine Rampe verbessert. Für Variante 2!	11	03/28/2022	18:48:54
Keine Grünflächen für geparktes Blech opfern	16	03/28/2022	18:50:51
Genügend Parkplätze müssen her, ja, aber muss denn noch die letzte Grünfläche weichen? Bald wohnen wir wirklich in Beton-City. ☹️	12	03/28/2022	18:51:48
Wenn ich immer sehe das am Dienstag um 18:00 Uhr ein Auto für ein Kind an der Schwimmhalle vorfährt und dann kann die Stadt nie genug Parkplätze haben.	9	03/28/2022	18:52:36
Ist an eine mehrgeschossige Parkanlage gedacht?	0	03/28/2022	18:52:52
Eine Verknappung der Gratis-Parkplätze kann ja auch ein Anreiz sein, weniger Auto zu fahren. Wir bringen unsere Kinder mit dem Rad zum Schwimmen.	24	03/28/2022	18:52:58
Warum soll durch noch mehr Parkplätze der Individualverkehr noch weiter befördert werden? Die Grünfläche sollte bleiben. Beförderung des ÖPNV fördern.	20	03/28/2022	18:53:21
Knoten Wolferskaul: Ich finde Variante 2 sehr gut. Durch Anrampung und Einfärbung ist klar erkennbar, dass dort auf den Radverkehr geachtet werden muss.	17	03/28/2022	18:55:51
Durch Zufahrt Edeka und Kreuzung Schagenstr. kommt es heute schon häufiger zu Rückstau und Gefährdung. Engstelle würde dies verschlimmern. Variante 2 besser.	5	03/28/2022	18:55:54
Die Anwohner:innen und Vereine müssen weiterhin erreichbar sein - beispielsweise auch Gäste und Gast-Vereine müssen parken können!	3	03/28/2022	18:58:06
Gibt es Daten zur Parkplatznutzung während der Sportveranstaltungen?	7	03/28/2022	18:59:00
Wer finanziert denn die Ersatzparkplätze? Ich hoffe doch sehr, dass dieser Parkplatz von den NutzerInnen über Gebühren finanziert wird.	4	03/28/2022	18:59:25
Wäre ein Parkhausbau inkl. CarSharing & Velocity nicht der bessere Weg? Man könnte den Rad- und Fußweg noch weiter ausbauen & Randparken vermeiden	1	03/28/2022	19:01:02
Wieso sollen Nutzer:innen Parkplätze durch Gebühren finanzieren? Finanzieren Radfahrer Radwege? Nicht wirklich. KFZ aber via KFZ-Steuer	0	03/28/2022	19:01:46
Gibt es Vorfahrt für den Radverkehr an der Schagenstraße? Heute kommt man stadteinwärts von rechts ohne Vorfahrt. Viele Autofahrer winken einen da dann durch.	1	03/28/2022	19:04:20
Es gibt deutschlandweit zahlreiche Beispiele, wo Fuß- und Radverkehr Vorfahrt bei der Querung einer Tempo 30 Straße erhält. Siehe auch AGFS-Broschüre.	9	03/28/2022	19:07:15
Herr Havertz. Die Planung der Vennbahnkreuzung ist für die Nutzer/Kinder nicht als geteilt erkennbar. Herr Sanders liegt richtig. Mischnutzung Vennweg ist real.	4	03/28/2022	19:08:06
Die in einer anderen Frage erwähnten Kfz-Steuer wird nicht an die Stadt Aachen gezahlt, somit kann der Radweg davon nicht finanziert werden.	5	03/28/2022	19:08:40
Wieso wird sich über den Vorrang zwischen Radverkehr auf der RVR und dem Vennbahnweg gestritten? Ganz klar die RVR! Alles andere ist viel zu gefährlich	0	03/28/2022	19:09:30
Vennbahnquerung: Einengung hat den großen Vorteil, dass man besser auf querenden Geh-/Radweg achten kann (dank der längeren Aufstellfläche).	6	03/28/2022	19:10:40
Die Einmündung Wolferskaul kann man besser gestalten! Es sollte mehr die Kurve Richtung Wolferskaul baulich betont werden, damit die Führung eindeutig wird	3	03/28/2022	19:11:35
Wolferskaul V1 hieß, Radfahrer müssten besser warten, bis keine Autos von links, rechts oder entgegenkommen. Zur Rush Hour müsste man dann ewig warten!	9	03/28/2022	19:15:37
Warum soll die Anrampung Wolferskaul so ein Problem für den ÖPNV sein, aber an der Viktoriaallee soll trotz ÖPNV angerampelt werden, zu Lasten des Radverkehrs?	8	03/28/2022	19:16:44
Wieso sollten die Schüler:innen nicht mehr via Wolferskaulwinkel abkürzen? Das wird nicht besser werden. Kurze Wege = mehr Zeit. Ist heutzutage mehr wert...	1	03/28/2022	19:17:18
Kreuzung Wolferskaul soll einfach mit 15 km für den Straßenverkehr begrenzt werden. Und baulich beschränkt werden	5	03/28/2022	19:19:04
Es gilt auch für den Kastenwagen ein Sichtfahrgebot. Wenn ein Vorfahrtstafel-Schild nicht reicht, dann muss ein Stoppschild aufgestellt werden.	14	03/28/2022	19:19:48
Wenn die Autos an der Kreuzung so gefährlich sind, warum werden die nicht verboten?	3	03/28/2022	19:20:00
Ein linksabbiegender Radfahrer aus der Rombachstraße hätte bei rechts-vor-links Vorfahrt vor Linksabbiegern aus der Wolferskaul. Ich finde das sehr verwirrend.	4	03/28/2022	19:20:20
Erfahrene Radfahrer würden bei V1 den nicht benutzungspflichtigen Radweg komplett ignorieren, um einfach und zügig in den Wolferskaul einbiegen zu können.	7	03/28/2022	19:20:39
Kreuzung Wolferskaul Rombachstraße, wäre da eine Ampel sinnvoll?	2	03/28/2022	19:21:07
Zum Thema Parkplätze: Die Planer mögen bitte die Problematik "Oberflächenwasser" nicht vergessen oder unterschätzen.	3	03/28/2022	19:23:03
Auch Busse müssen - wie LKW - nach der neuen StVO mit Schrittgeschwindigkeit abbiegen. Die Knotenpunktgestaltung ändert daran nichts.	10	03/28/2022	19:23:57
Ich habe immer mehr den Eindruck, dass das Konzept der Radvorrangrouten NICHT FUNKTIONIERT.	1	03/28/2022	19:24:38
Würde es hinsichtlich der Sicherheit helfen, den zweiten Arm Wolferskaul (Richtung Niederforstbacher Str.) komplett zuzumachen?	2	03/28/2022	19:25:38
Weder Autos abschaffen noch Stop-Schild sinnvoll. Wieso muss immer „Vorfahrt“ vorgehen? Wieso nicht Sicherheit?	1	03/28/2022	19:26:58
Was ist mit einer Bedarfsampel an der Kreuzung Wolferskaul-Rombachstr? Wäre das eine Verbesserung?	2	03/28/2022	19:28:05
Warum ist Variante 2 nicht veröffentlicht?	0	03/28/2022	19:34:53
Wäre nicht ein Vororttermin mit den Fahrradfreunden und Vereinen sinnvoll?	1	03/28/2022	19:34:58
Bitte nur nicht die Straße rot malen!	2	03/28/2022	19:36:28
Stopp Schilder für den Strassenverkehr an der Kreuzung Rombachstr. / Wolferskaul könnten das Problem an dieser Kreuzung auch lösen.	2	03/28/2022	19:39:07
Was ist mit eventuellen Parkkosten bei der Ersatzfläche? Würde Vereine, Schwimmhalle & Besuche bei Anwohner:innen unattraktiver machen, falls Radreise schwer	2	03/28/2022	19:46:35
Wird der baulich getrennte Radweg eigentlich asphaltiert oder gepflastert? Dies ist für den Radverkehr ein erheblicher Komfortunterschied.	0	03/28/2022	19:48:12
Asphalt ja, aber warum rot??? Es reichen Fahrradzeichen.	0	03/28/2022	19:49:13
Danke für die gut gestaltete Veranstaltung. Ein gutes Format zur Beteiligung. Hoffe jetzt, dass es Wirkung hat.	2	03/28/2022	20:01:50
Zur Kreuzung Rombachstraße/Wolferskaul: ist eigentlich ein Kreisverkehr in Betracht gezogen worden?	0	03/29/2022	13:38:47
Idee für Variante 2x: Wenn man die Anrampung deutlich früher vor dem Gefahrenbereich beginnt, wäre die Geschwindigkeit für Auto und Bus raus.	0	03/29/2022	13:40:47
Idee zur Kreuzung: wie wäre es den Radstreifen ganz nach rechts (von der Schule aus gesehen) zu legen und so in die Wolferskaul ein-/ausmünden zu lassen?	0	03/29/2022	13:42:06
Die Verkehrsströme sollten, nein müssen nochmal zu Zeiten starker Nutzung der Sportstätten erhoben werden. Die bisherigen Zählungen sind nicht aussagekräftig.	0	03/30/2022	09:10:00
Das nächste Versagen der Stadtverwaltung zum Thema Radvorrangroute rollt heran.	0	03/30/2022	10:39:01
Alle Problematiken mit Vorrang/Rampen würden aufgehoben, wenn die Rombachstraße eine Fahrradstraße wäre. "Plötzlich" abbiegende Fahrradfahrer ebenso.	0	03/30/2022	10:45:32
Wo sind die Fahrradstellplätze am Vennbahncenter für den zunehmenden Radverkehr?	0	05/06/2022	07:26:21
Wo sind die Radfahrer auf der Rombachstr. dass der PKW Verkehr so beschränkt wird? Die Räder nutzen den Vennbahnweg. Die Rombachstrasse ist Zubringer zur A44!	0	05/06/2022	07:29:17

rombachstrasse Stadt Aachen - Rombachstrasse Eingabe

Von: [redacted]
An: <rombachstrasse@mail.aachen.de>
Datum: 06.04.2022 16:37
Betreff: Rombachstrasse Eingabe
Anlagen: 2022-04-04 Eingabe Rombachstr_ [redacted]

Sehr geehrte Damen und Herren,

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Am 06.04.22, 16:32 schrieb [redacted]

Hallo [redacted] und Team!

Danke für diesen informativen Abend in einem wirklich sehr gelungenen Format. Ich denke das Feedback haben sie schon öfter gehört.

Als Anwohner und Nutzer, zu Fuss, mit dem Rad oder KfZ bin ich täglich auf der Rombachstrasse unterwegs.

Zur Vennradquerung und zum Wolferskaul habe ich meine Eingaben für sie vorbereitet und hoffe dass sie diese aufnehmen und in einem professionellen Entwurf prüfen können.

Zum Bereich des Bushofs Gesamtschule sehe ich das täglich sehr grosse Aufkommen an Fussgängern (Anwohner, Busnutzer, Vennbahncenter-Kunden und Schüler, die zu Fuss aus der Schagenstrasse Südseite kommend quer über die Rombachstrasse gehen, als kürzesten Weg zum Vennbahncenter. Der Zebrastreifen am Eingang der Gesamtschule, sowie ein anstehender Zebrastreifen am Vennradweg, wird diesen Fussverkehr nicht beeinflussen.

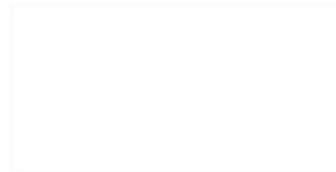
Liegen Ihnen Erkenntnisse vor, dass meine Wahrnehmung einer Gefahrenstelle für Fussgänger auch durch die Unfallstatistik gedeckt wird?

Gibt es Pläne über eine Schrittgeschwindigkeitszone in dem Kreuzungsbereich Rombachstrasse/Schagenstrasse?

[redacted]

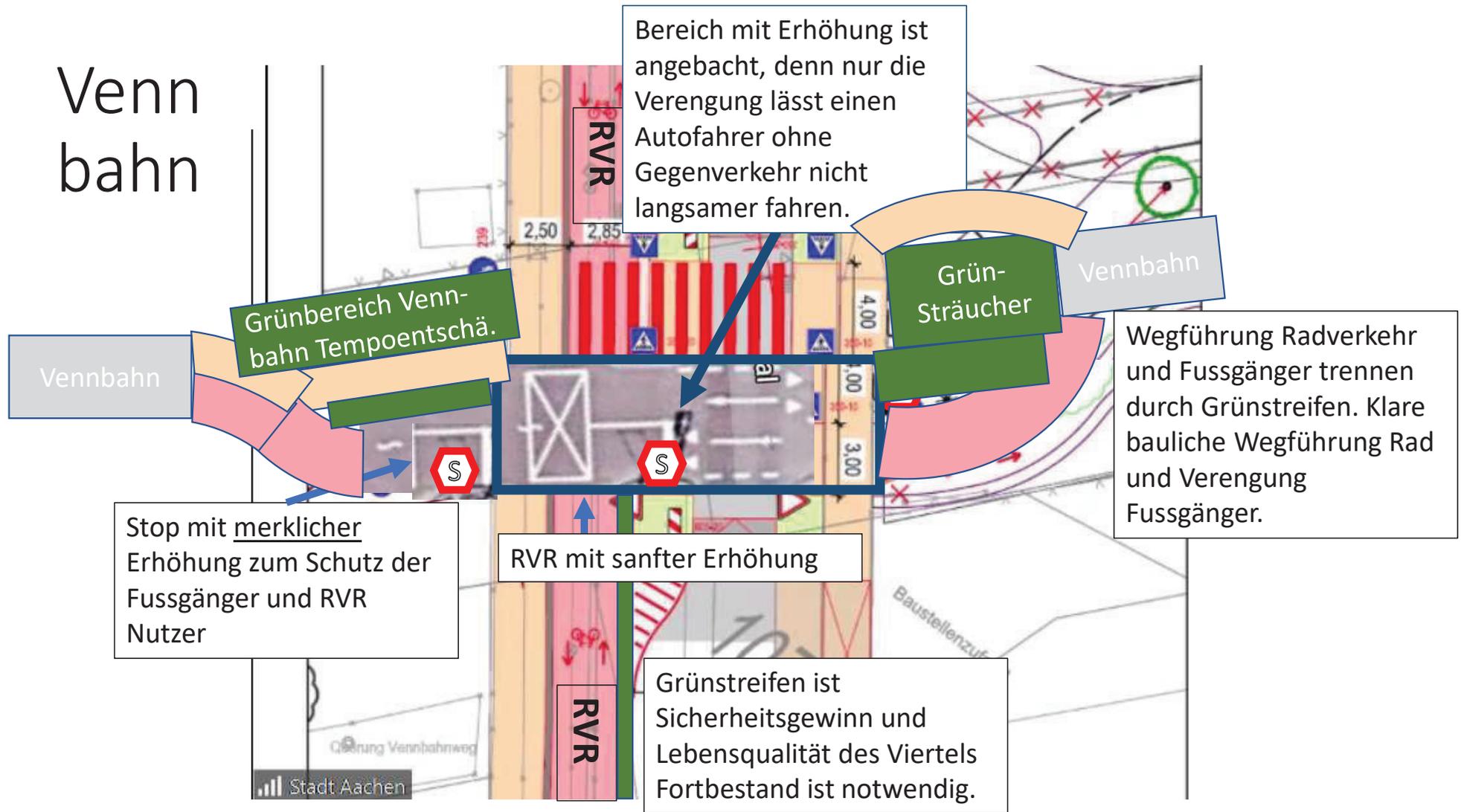
RVR AC-Brand

Eingabe 04.04.22

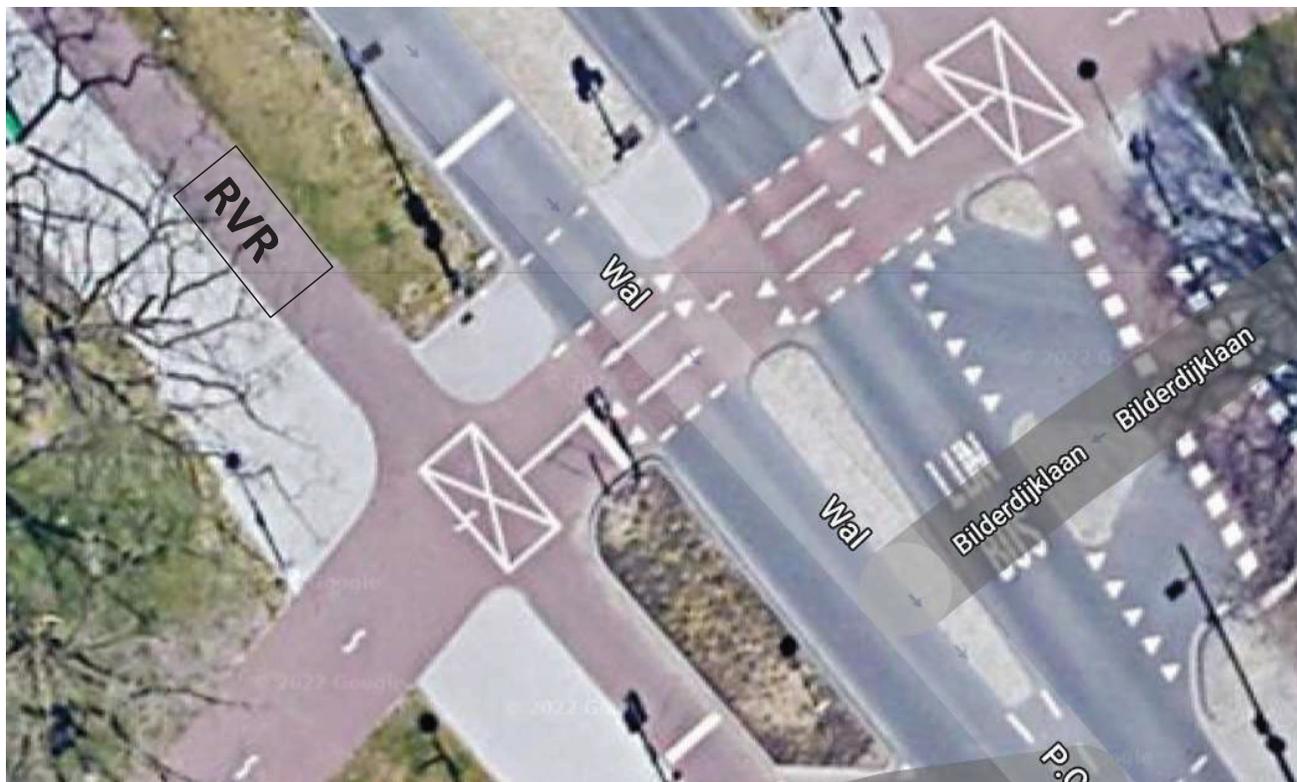


Vennbahnquerung

Vennbahn



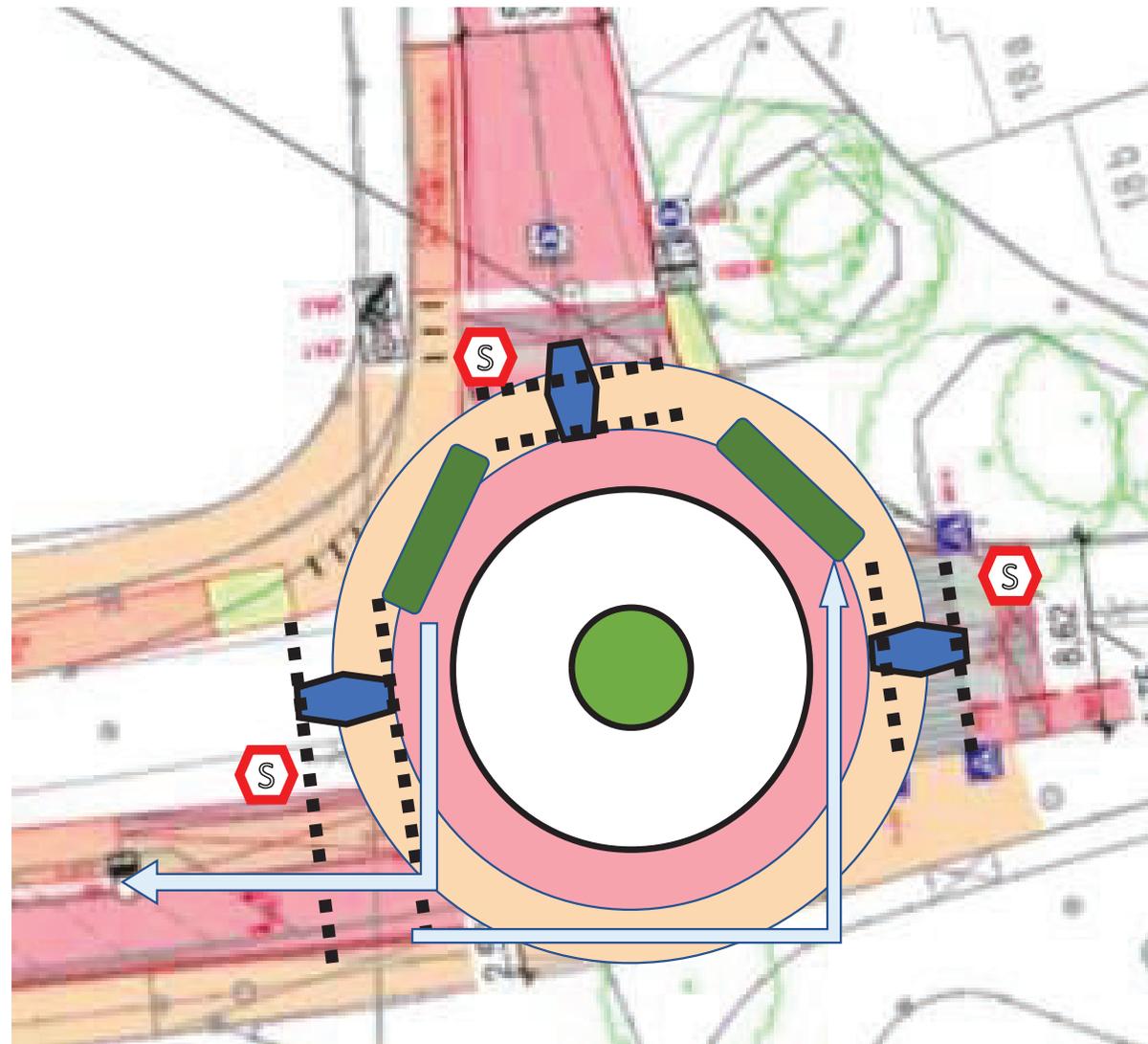
Vorbild Eindhoven Querung zusätzlich Rampe für Vennbahn und KfZ



Wolferkskaulkreuzung

Wolferskaul

- Radfahrer im Kreisverkehr haben Vorrang vor FZ die aus dem KV herausfahren
- Genau wie in den Niederlanden
- Hier nur schematische Darstellung. Radwege geschwungener ausführen



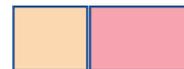
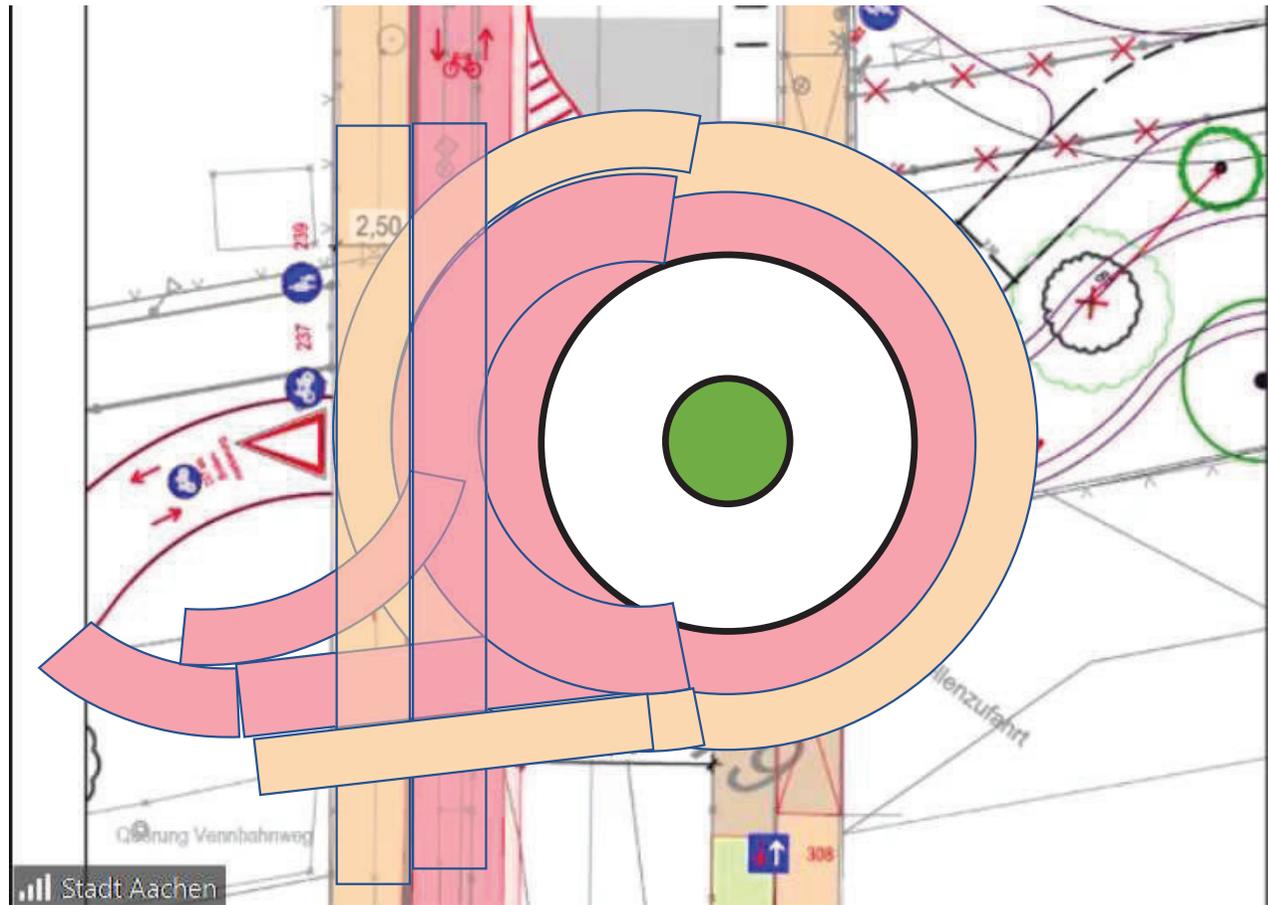
Vorbild Weert Kreisverkehr



Anhang

Vennbahn

- Kreisverkehrlösung nicht gelungen



Von:
An: <rombachstrasse@mail.aachen.de>
Datum: 05.04.2022 12:26
Betreff: Bewertung der Lösungen Kreuzung Wolferskaul/Rombachstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Bürger möchte ich hier meine Bewertung beitragen, aus meiner Sicht ist für diese Kreuzung der Vorschlag von "Fahrradfreundliches Brand" immernoch deutlich besser als der Verwaltungsvorschlag zu V1 - aus folgenden Gründen:

- vom straßenbegleitenden Radweg Rombachstraße zur Marktstraße (und in Gegenrichtung) hat ffb einen großzügigen 5 m Radius für den Radverkehr, so sind auch gute Sichtbeziehungen zum Kfz-Verkehr gewährleistet -> mehr Sicherheit!
- der ffb-Entwurf hat eine leichte Einengung und Verschwenkung der Achse "Rombachstraße zum Wolferskaul von/nach Niederforstbach", damit der KFZ-Verkehr abgebremst wird -> mehr Sicherheit!
- der ffbentwurf hat Anrampungen und Stoppschilder auf dieser Achse für den KFZ-Verkehr -> mehr Sicherheit!
- die Fahrbahnquerschnitte werden im ffb-Entwurf im Kreuzungsbereich nicht aufgeweitet und die Kurvenradien so weit wie möglich reduziert, damit LKW und Busse nur mit Schrittgeschwindigkeit abbiegen können -> mehr Sicherheit!

Auch der ÖPNV muss sich hier unterordnen, nur so wird die Situation sicher.
Einziger Ausweg wäre eine Lösung mit Ampeln, welche nur bei Anforderung durch den ÖPNV oder anders flexibel auf die verkehrlichen Anforderungen reagieren (z.B. in den Rad-Spitzenzeiten deutlich größere Zeitfenster für den Radverkehr).

Viele Grüße

An die
Oberbürgermeisterin
- Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur -
Postfach
52058 Aachen



Aachen, März 2022



Rombachstraße Rad-Vorrang-Route Brand

300
11.9.

Zu der Planung möchte ich Folgendes anmerken:

Siehe per Karte Namen und Adressen,
meine Name ist _____ und ich
bin _____

grundsätzlich bin ich
zwar des Meinung, dass sowohl der Radweg,
als auch der Fußweg in absolut aus-
reichender Breite vorhanden ist, kann aber
trotzdem der Wunsch eines Rad-Vorrang-
Korps nachvollzogen werden. Wohllich Sorge be-
zieht mich allerdings die Parkplatz-
situation, die auch durch die Bauan-
projekte, sehr negativ verstärkt wird. Ich
habe dem Bau-Projekt also nur Zustimmung,
wenn tatsächlich das Projekt "Ersatzparkplatz"

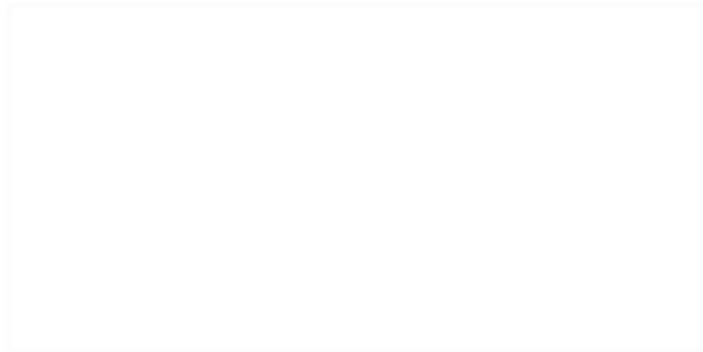
Datum:
Name:
Straße:
Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
Eingaben bis 17.04.2022 auch unter:
o.g. Anschrift oder per E-Mail:
rombachstrasse@mail.aachen.de

Flussbuch 973" volltollend geprüft und
geprüft wird. Eine weitere Überprüfung
der Parkplatzsituation würde zu sehr
viel Aufwand in der Nachbarschaft führen,
da auch wir von Echa ein "Park-Control"-
System einfüren werden.

Mit freundlichen Grüßen,



Aachen, den 08.04.2022

Stellungnahme zu den vorgestellten Plänen bei der Bürgerbeteiligung Radvorrangroute Rombachstraße online am 28.03.2022

Sehr geehrte |
sehr geehrter
sehr geehrter
sehr geehrte Mitarbeiter des Fachbereichs Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur,
gerne möchten wir als verantwortliche | zu den
geplanten Umbaumaßnahmen im Bereich Rombachstraße Stellung nehmen.

Die | **1.400 Mitgliedern**, der
gegründet wurde. Sie ist seit Errichtung der Sportanlage Wolferskaul im Jahr 1967 verantwortlicher
Hauptnutzer. Die Anlage besteht aus zwei Sportplätzen (Kunstrasen und Tenne) sowie einer
Gymnastikhalle. Dort finden Training und Wettkämpfe unserer Abteilungen Fußball, Leichtathletik und
Gymnastik statt.

Zunächst einmal möchten wir unsere Verwunderung darüber äußern, dass die Vereinsverantwortlichen
anlässlich der Eruiierung **weder zu der Situation vor Ort befragt noch zu der der am 28.3.2022 online
stattgefundenen Bürgerbeteiligung eingeladen** wurden. Wir hätten im Vorfeld der Planung wichtige
Informationen zu Nutzungsaufkommen und -zeiten und entsprechendem Parkverhalten im Bereich der
Anlage beisteuern können. Zwei kurze Verkehrsmessungen des fließenden Verkehrs und eine Parkraum-
erhebung an zwei Wochentagen im Nachmittagsbereich können die bereits jetzt bestehende
Parkproblematik in diesem Bereich jedenfalls nicht qualifiziert abbilden. Auch die Teilnahme einiger
Vereinsvertreter an der Bürgerbeteiligung musste sehr kurzfristig organisiert werden, da man
anscheinend keinen der vielen betroffenen Vereine, die die Sportstätten an der Rombachstraße nutzen,
eingeladen hatte. Lediglich durch Zufall wurden wir auf die Veranstaltung aufmerksam. Als einer der
größten ehrenamtlich geführten Sportvereine in Aachen, der auch für den Sozialraum Brand von
außerordentlich großer Bedeutung für ein gut funktionierendes Gemeinwesen ist, hätten wir uns als
Anlieger der Sportanlage Rombachstraße und direkt Betroffene eine berücksichtigende und frühzeitige
Information über die Vorstellung der Planungen und diese Bürgerinformation/-beteiligung gewünscht. Die
Nichteinbeziehung enttäuscht uns sehr. Denn die vorgesehenen zukünftigen Einschränkungen sind ja
nicht nur planerischer Natur, sondern werden, falls sie tatsächlich so umgesetzt werden sollten, große
Auswirkungen für den gesamten Sportbetrieb in diesem Bereich und damit auf den gesamten
Sozialbereich in der Stadt Aachen haben! Unter einer gut kommunizierten Bürgerbeteiligung der
Verwaltung stellen wir uns tatsächlich mehr vor. Deshalb werden wir alles versuchen, um die Interessen
unserer Mitglieder und aller anderen Sporttreibenden auf der Anlage Wolferskaul angesichts solch
gravierender Einschnitte in die bereits heute angespannte Parksituation zu vertreten.

Nun zu der angesprochenen Problematik:

Mit 4 Fußballseniorenmannschaften (davon 2 im Meisterschaftsbetrieb) und 20 Fußballjuniorenmannschaften (davon 18 im Meisterschaftsbetrieb sowie 2 Bambinimannschaften im Wettkampfbetrieb) sowie 7 Leichtathletikgruppen werden die beiden Plätze auf der Sportanlage Wolferskaul täglich intensiv durch unseren Verein genutzt.

Bei **22 Mannschaften, die am Spielbetrieb teilnehmen**, bedeutet dies neben der fußläufigen Erreichbarkeit und trotz zahlreicher Radfahrer und häufig genutzter Fahrgemeinschaften ein enormes Aufkommen an PKWs, die im Bereich der Sportanlage eine Parkmöglichkeit benötigen. Denn die Anreise mit dem Fahrrad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln ist für überregionale Mannschaften in der Regel nicht zu bewältigen. Hinzu kommen noch viele Zuschauer, auch von außerhalb, die ebenfalls Parkplätze belegen.

Hinzu kommen die **Gymnastikgruppen** unseres und anderer Vereine in der Gymnastikhalle, viele der TeilnehmerInnen sind Senioren, die gerade in den dunklen Wintermonaten auf eine Anreise per Auto angewiesen sind.

Aber auch die Mitglieder des **Brander Schwimmvereins, des Behindertensportvereins, der Betriebsportgruppen, der St. Donatus-Schützengesellschaft Brand und viele weitere Vereine** nutzen die Schwimmhalle und die Sportanlage Wolferskaul – und das oft zu ähnlichen Zeiten.

Nicht vergessen sollte man die vielen **Hobbysportler**, auch von außerhalb, die den Tennenplatz inkl. der Rundlaufbahn nutzen. Denn neben dem Waldstadion ist diese Leichtathletikanlage die einzige im Südraum Aachen. Auch für den **Stadtsportbund Aachen** ist die Anlage ein wichtiger Stützpunkt zur Abnahme des Sportabzeichens. Die Anwärter kommen hierbei in der Regel nicht aus Brand.

Sie sehen, die Sportanlage zieht viele **Menschen von außerhalb** an, die im Gegensatz zu den Brandern in der Regel nicht mit dem Fahrrad oder zu Fuß anreisen können. Entsprechend katastrophal gestaltet sich bereits seit Jahren die Parksituation rund um die Anlage.

Nicht außer Acht lassen darf man bei der zukünftigen Entwicklung die **zunehmende Wohnbebauung der Rombachstraße**: Der gerade fertiggestellte Wohnkomplex Bartholomäushof weist insgesamt 62 Wohneinheiten auf, das Bauprojekt „An der Schmit“ schafft weitere ca. 48 Wohneinheiten. Nicht alle Bewohner werden über einen Tiefgaragenplatz verfügen und ihre Besucher werden auch nicht immer mit alternativen Verkehrsmitteln anreisen können. Der zunehmende Wohnungsbau wird definitiv auch den Individualverkehr erhöhen und damit den Bedarf an Parkraum.

Vor diesem Hintergrund fehlt uns das Verständnis für eine städtische Planung, die mit einem Handstreich und anscheinend ohne jegliche Bedenken 35 oder sogar mehr Parkplätze an der Rombachstraße (je nach Art des Ausbaus) dieser Umbaumaßnahme opfern möchte. Durch den Umbau der Marktstraße in eine Fahrradstraße sind im Übrigen auch schon Parkplätze weggefallen, die uns nun fehlen.

Wir haben als Sportverein selbstverständlich Verständnis für den Schutz von Radfahrern und die Förderung dieses Verkehrsmittels und werben bei unseren Mitgliedern für die alternativen Anreisemöglichkeiten, wo immer es machbar ist. Allerdings erschließt sich uns nicht die Notwendigkeit, den vorhandenen von der Fahrbahn abgetrennten Fahrradweg **zu einer asphaltierten „Fahrradautobahn“ umzubauen, inkl. Entfernung des bisher vorhandenen Grünstreifens und der Strauchbepflanzung**. Zumal dieser Radweg auch nach dem Umbau lediglich ein Angebot für Radfahrer darstellt und nicht benutzungspflichtig ist. Der vorhandene Radweg ist durchaus in der Lage, das aktuelle und zukünftige Aufkommen an Radfahrern in diesem Bereich zu bewältigen.

Wir finden es bedauerlich, dass die Errichtung eines **Parkplatzes auf dem Flurstück 973** (entsprechend dem Antrag der Fraktionen CDU und SPD vom 14.04.2021) nicht in die Planung einbezogen wurde. Da herrschte zumindest zum Zeitpunkt der Bürgerbeteiligung bei den Planern leider völlige Unkenntnis über die Möglichkeiten, die dieses Grundstück zur Entlastung des Individualverkehrs bieten könnte.

Sehr pessimistisch stimmt uns das abschließende Fazit zur Bürgerbeteiligung von Herrn Müller, Abteilungsleiter Verkehrsplanung und Mobilität, der erklärte, dass er die Bedenken zur Verschlechterung der Parksituation zwar „mitgenommen und gehört“ habe, aber im gleichen Atemzug direkt auf den politischen Auftrag zur Förderung des Radverkehrs und die Notwendigkeit zur Erreichung der Klimaschutzziele der Stadt Aachen verwies, die mit der Maßnahme Rombachstraße umgesetzt werden sollen. Deshalb möchten wir mit diesem Beitrag zumindest nachträglich die Situation vor Ort aus unserer Sicht schildern und das ausführlicher, als es uns im Rahmen der digitalen Bürgerbeteiligung möglich war, in der Hoffnung, dass **unsere Bedenken ernst genug genommen werden**. Sonst hätte es für uns zumindest den Anschein, dass hier ein Prestigeprojekt mit erheblichen öffentlichen finanziellen Mitteln ohne Rücksicht auf alle wichtigen Belange des Stadtbezirks vernunftwidrig zugunsten nur einer Zielgruppe (Radfahrer) durchgesetzt werden soll.

Fazit:

Der Verein [redacted] protestiert im Namen seiner Mitglieder und aller Sporttreibenden auf der Sportanlage Wolferskaul aus den genannten Gründen vehement gegen die gravierende Verschlechterung der ohnehin katastrophalen Parksituation an der Sportstätte durch den ersatzlosen Wegfall von mindestens 35 Parkplätzen durch den vorgestellten Plan zum Umbau der Rombachstraße zur Rad-Vorrang-Route Brand.

Mit sportlichen Grüßen



Es stellt sich allerdings die konkrete Frage, wer denn überhaupt (bis auf die politischen Gremien oder städtischen Fachbereiche) über die Veranstaltung informiert wurde und wie?

Wie ernst, bzw. wertschätzend der Begriff „Bürger“ ausgelegt wird?

Wie erfolgte die Kommunikation/Information?

Letztlich die Frage, wer durfte an dieser Online Veranstaltung überhaupt teilnehmen, bzw. wer wurde dazu eingeladen? Gehören nicht auch tausende Nutzer der Sportstätten, die von dem geplanten Umbau direkt betroffen sein werden, zu dem Kreis, der entsprechend informiert werden müsste und Gelegenheit erhält wichtige Argumente zur Berücksichtigung bei der Planung vorzutragen? Und zwar, bevor die Planungen beschlossen sind?

Es ist der Eindruck entstanden, dass ausgerechnet die Vereine, die Argumente gegen die Pläne der Radvorrangroute in der Rombachstraße vorbringen, nicht beteiligt (ausgeschlossen) werden. Außerdem ist es sehr verwunderlich, dass Herr Müller, Abteilungsleiter Verkehrsplanung und Mobilität, nicht verwandt oder verschwägert mit dem Vorsitzenden des Bürgerverein Brand e.V., den politischen Auftrag zur Förderung des Radverkehrs an erster Stelle sieht, ohne die Belange und Interessen der Brander Vereine zu berücksichtigen. Außerdem ist Herr Müller der Meinung nach eigener Aussage, dass die 600 Meter der Rombachstraße als Radvorrangroute zur Erreichung der Klimaschutzziele der Stadt Aachen dienen sollen. Wenn einem die Argumente ausgehen wird gerne auf die Klimaschutzziele verwiesen.

Auch die Verkehrszählung des fließenden Verkehrs an zwei Wochentagen im Nachmittag sind so gelegt worden, dass die Ergebnisse für sie positiv ausfallen müssen.

Diese Verkehrsmessungen machen nur Sinn, wenn auf den Sportanlagen und in der Schwimmhalle Hochbetrieb herrscht und das ist besonders am Wochenende und am Abend der Fall.

Außerdem stellt sich die Frage, warum ein vorhandener breiter Fahrradweg, abgetrennt durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn, mit hohen Kosten umgebaut werden soll, und das Ergebnis nach dem Umbau lediglich ein Angebot für Radfahrer sein soll und nicht benutzungspflichtig ist.

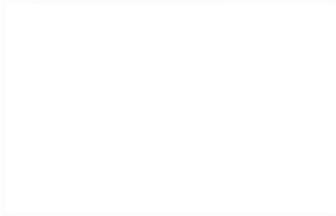
Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin,

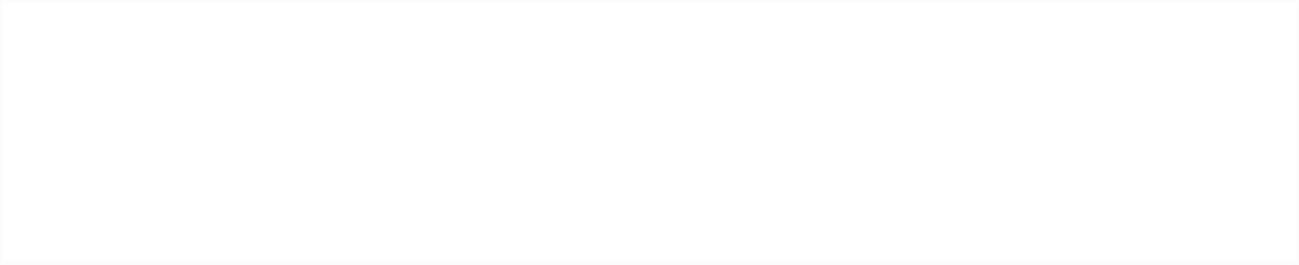
hier besteht für Sie die Möglichkeit aufzuzeigen, dass die Belange der Stadtbezirke den gleichen Stellenwert einnehmen, wie die der Innenstadt. Natürlich können wir dies nur für Brand beurteilen aber es besteht schon länger der Eindruck, dass die Maßnahmen, die die Innenstadt durchsetzen will, hier nur der Form halber durchgezogen werden – ohne die wichtige wertschätzende Abwägung aller Betroffenen und die sachliche Abwägung aller Argumente im Bezirk entsprechend zu berücksichtigen.

Nach unserer Information waren z.B. die Befürworter von Radvorrangrouten und Fahrradstraßen bei der Veranstaltung zur RVR Rombachstraße überproportional vertreten. Auch das befremdet.

Da die Veröffentlichung bei aachen.de darauf hinweist, dass „die Hinweise (aus der Bürgerbeteiligung) in die anschließende politische Beratung einfließen“ sollen, bitten wir um Auskunft inwieweit die **Bürgerbeteiligung** in diesem Fall ausgewogen dargestellt werden wird/kann oder ob es eine weitere Informationsveranstaltung dazu geben wird?

Mit freundlichen Grüßen





Per mail: rombachstrasse@mail.aachen.de

Stadt Aachen

Fachbereichs Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur

Sehr geehrte Damen und Herren,

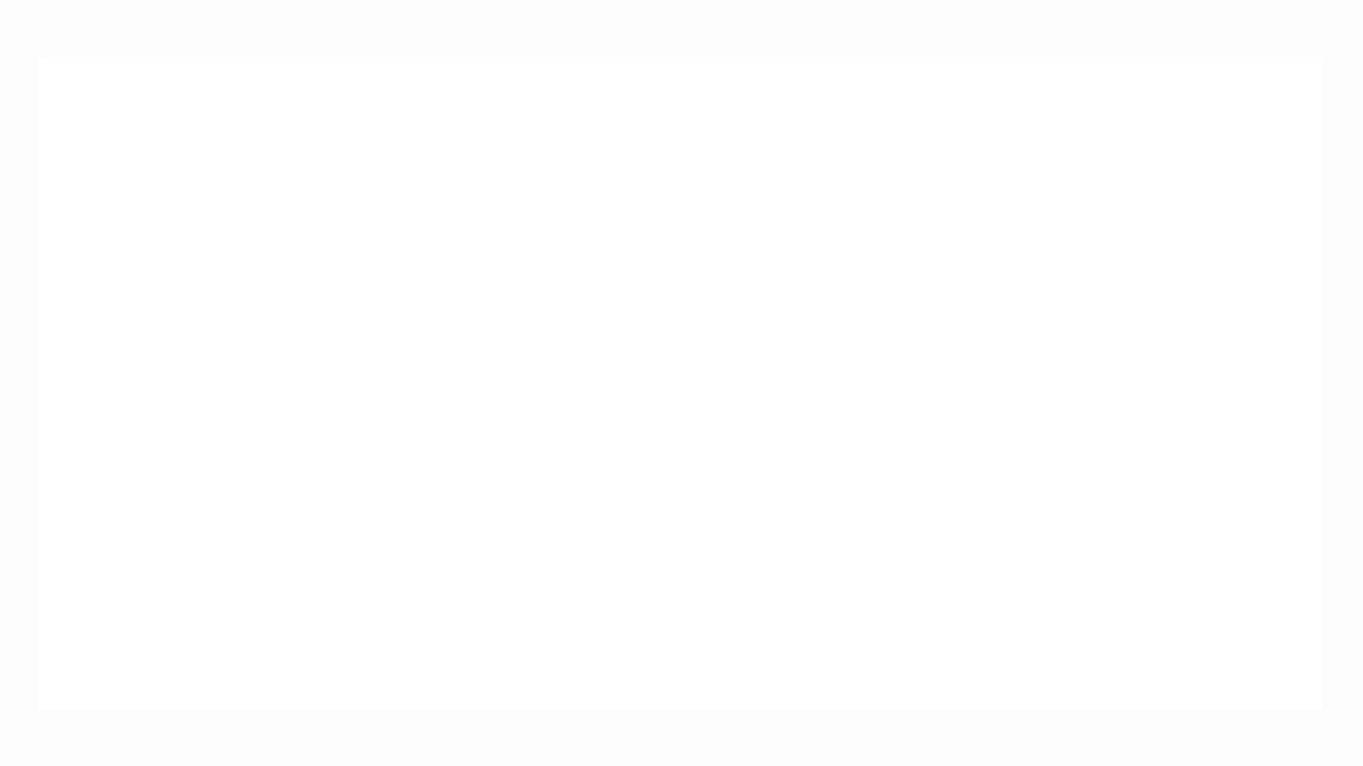
wir schließen uns der Stellungnahme der und sehen die Parkplatznot als vordringliches Problem bei der Ausübung unsere sportlichen Aktivitäten mit Gastmannschaften aus der gesamten Städteregion.

Der Parkdruck ist zum jetzigen Zeitpunkt schon viel zu hoch!

Und da dies Anwohner, regelmäßige Nutzer und auch Gäste betrifft sollte das bei der Parkraumplanung unbedingt Berücksichtigung finden.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Interessen.

Mit freundlichen Grüßen



Von: 
An: <rombachstrasse@mail.aachen.de>
Datum: 13.04.2022 18:48
Betreff: Umbau Rombachstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich möchte gerne zu zwei Stellen an der Rombachstraße etwas schreiben:

die Stelle, wo der Vennbahnweg quert:

In der Bürgerinfo haben Sie vorgeschlagen, dort für den PKW Verkehr eine Engstelle zu machen. Das halte ich überhaupt nicht für sinnvoll. Wir haben hier in Brand an mehreren Stellen diese Engstellen und ich finde diese Engstellen furchtbar (nicht nur als Autofahrer, sondern auch als Radfahrer). Hier in der Münsterstraße ist eine und es kommt immer wieder zu chaotischen Verkehrssituationen. Ich bin auch dafür, dass an der Stelle, wo die Vennbahn quert, die Autos langsamer fahren sollen, aber bitte über eine andere Maßnahme (Schilder, Rampe...) und nicht mit einer Engstelle.

Vor der Schwimmhalle:

Ich finde Ihre erste Variante nicht sicher genug. Es sollen ja viele Kinder diesen Weg nutzen und ich finde es für Kinder nicht sicher genug. Ich finde es gut, wenn die Radfahrer Vorrang haben so wie in Variante 2, aber vielleicht kann man diese ja noch ein bisschen verändern. Vielleicht lässt man hier dann die Rampe weg, wenn das für die Busse zu problematisch ist und arbeitet mit Geschwindigkeitsbegrenzungen (bis auf 10 km) oder mit Spiegeln um die Radfahrer besser zu sehen...



Sehr geehrte
sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erhalten Sie die Stellungnahme der [redacted] zu der im Rahmen der Bürgerinformation am 28. März 2022 vorgestellten Planung der Rad-Vorrang-Route Brand im Abschnitt Rombachstraße. Wir begrüßen es, dass diverse Anregungen – basierend auf der von uns im August 2019 vorgestellten Planung ^[1] – aufgegriffen wurden. Andererseits sehen wir auch wesentliche Planungsziele bei der jetzt vorgelegten Planung der Stadt weiterhin nicht erfüllt. Es ist notwendig eine sichere, komfortable und zügige Führung des Radverkehrs im Verlauf der RVR Brand für alle Radfahrende zu ermöglichen. Nur ein attraktiver Radweg überzeugt, unsichere RadfahrerInnen überhaupt Rad zu fahren und geübte RadfahrerInnen statt der Kfz-Fahrbahn den Radweg zu nutzen.

Im Folgenden listen wir unsere Anmerkungen ausgehend von der Straße Wolferskaul in Richtung Gesamtschule auf:

1. **Knoten Wolferskaul/Rombachstraße** (siehe Seite 4 - Vergleich der Planungen FFBrand/Stadt)
 - a. V1 wird abgelehnt, da hier der RVR keine Vorfahrt gewährt wird (entgegen RVR-Konzept und politisch beschlossenen Planungsauftrag); zudem verschlechtert sich die Situation im Vergleich zum Status quo („Rechts-vor-Links-Regelung“). Die komplexe Kreuzungssituation mit vorfahrtsberechtigten Fahrzeugen aus bis zu drei Achsen überfordert Kinder, Jugendliche und ältere Menschen.
 - b. V2 gewährt die notwendige Vorfahrt der RVR, sollte aber noch optimiert werden:
 - Stoppschild in der Achse Rombachstraße.
 - Keine steile Anrampung im Verlauf der RVR, da hier Vorfahrt gilt.
 - Straßenquerschnitte stärker einengen, damit Lkw und Busse mit Schrittgeschwindigkeit abbiegen, so wie es in der StVO § 9 Absatz 6 gefordert ist.
 - Die RVR in einem größeren Bogen zur Rombachstraße führen, damit die Blickbeziehungen zur Achse Rombachstraße verbessert werden und der Radverkehr auf längerer Strecke im 90°-Winkel auf die Rombachstraße trifft.
 - Da die Roteinfärbung der Fahrradstraße bis zum Radweg durchgezogen wird, sollte diese auch dem „Aachener Gestaltungsstandard für Fahrradstraßen“ entsprechen (4,50 m Breite).
 - Radfahrende, die entlang Wolferskaul aus Richtung Niederforstbacher Straße kommen, müssen vor dem Zebrastreifen auf den linksseitigen Zweirichtungsradweg geführt werden oder können den Zebrastreifen für den Wechsel der Fahrbahnseite nutzen.
 - c. Eine Ampel an der Kreuzung, wie in der Bürgerinfo gefordert, würde nur in der Spitzenzeit/Rushhour geringe Vorteile bringen. In der übrigen Zeit würde sie den Radverkehr nur unnötig behindern (Eine Ampel ist nicht zulässig in Tempo-30-Zonen und Fahrradstraßen).

2. Baulich getrennter Radweg

- a. Um Konflikte zu vermeiden, sollte der einseitige Zweirichtungsradweg durchgehend vom Gehweg baulich getrennt sein.
- b. Nur eine glatte, asphaltierte und rot markierte Oberfläche erzielt den gewünschten Komfort und Vorrang der Radvorrangroute.
- c. Sollten die Regelmaße für den Gehweg von 2,50 m gemäß RAST06 ^[ii] und für die RVR als Zweirichtungsradweg von 3,00 m gemäß H RSV ^[iii] ausnahmsweise nicht verfügbar sein, sollte die Aufteilung gleichmäßig und gerecht für alle Verkehrsarten erfolgen und nicht einseitig eine Verkehrsart belasten.

3. Parkplätze für Sportvereine und Schwimmhalle

- a. Der von der Verwaltung vorgetragene vermeintliche Verlust von 35 Parkplätzen am Fahrbahnrand in der Rombachstraße ist aus unserer Sicht unseriös, da hierfür im Alltag kein Bedarf besteht und somit diese auch aktuell nicht von Kfz genutzt werden.
- b. Leider werden die vor einigen Jahren neu markierten Schrägparkplätze an der Schwimmhalle Brand von Wohnmobilen, Firmenfahrzeugen und anderen Dauerparkern blockiert und stehen so den Sportvereinen nicht zur Verfügung. Wir regen daher an, auf mehr Parkplätzen die Parkzeit durch eine Parkscheibenregelung zu beschränken, ähnlich der Regel, wie sie schon auf dem Schwimmhallen-Parkplatz gilt (maximale Parkzeit 3 Stunden).
- c. Alleinig bei einzelnen Großveranstaltungen und Turnieren der Sportvereine am Wochenende besteht an wenigen Tagen im Jahr ein erhöhter Parkplatzbedarf, welcher problemlos vom Lehrerparkplatz der Gesamtschule, dem Parkplatz am Ende der Rombachstraße bei der Tennishalle, dem Parkplatz an der Marktschule oder im umliegenden Straßennetz abgedeckt werden kann.
- d. Vielleicht wäre der Betreiber des Vennbahncenters bereit, bei Veranstaltungen an Sonntagen seine Parkplätze zusätzlich zur Verfügung zu stellen.
- e. Ein zusätzlicher Parkplatz auf dem Flurstück 973 ist nicht erforderlich. Außerdem würde er nicht nur den Zielen der Verkehrswende zur Bekämpfung des Klimawandels entgegenstehen, sondern die Zufahrt auch eine zusätzliche Gefahrenstelle für die RVR sein. Somit ist der Bau eines Parkplatzes unverhältnismäßig und sollte von Politik und Verwaltung nicht weiterverfolgt werden.

4. Querung Vennbahn *(siehe Seite 5 - Vergleich der Planungen AGFS/Stadt)*

- a. Grundsätzlich sollten alle Nutzer der Vennbahn Vorrang vor dem querenden Kfz-Verkehr haben. Eine unterschiedliche Regelung verwirrt nur. In der AGFS-Broschüre ^[iv] wird die Querungsstelle QSR 04A beschrieben. Durch Fahrbahnverengung, Anrampung, Beschilderung und Bodenmarkierung wird hier dem Kfz-Verkehr ausreichend verdeutlicht, dass Fuß- und Radverkehr quert, Vorfahrt hat und eine besondere Sorgfaltspflicht für Kfz-Fahrer besteht.
- b. V1 wird bevorzugt, da diese Planung sich an den gut funktionierenden Kreuzungssituationen an der Münsterstraße/Vennbahn bzw. Friedensstraße/Radweg „Aachen – Jülich“ orientiert. Durch die Einengung entsteht eine zusätzliche Fläche, die das Abbiegen von der RVR auf die Vennbahn deutlich sicherer macht.
- c. V2 wird nachteilig eingeschätzt, da die Vorrangsituation von FußgängerInnen durch den nicht eingeeengten Straßenquerschnitt nicht deutlich genug wird. Das Abbiegen von der RVR auf die Vennbahn ist gefährlich, da keine ausreichenden Kurvenradien vorhanden sind.
- d. Die zukünftige Aufteilung der Vennbahn in getrennte Geh- und Radwege wird begrüßt. Die

Verschwenkung des Radwegs erhöht die Aufmerksamkeit auf den Kreuzungsbereich. Dennoch sollten die Kurvenradien gemäß den Vorgaben der ERA ^[v] mindestens 20 m betragen.

5. Kreuzung Schagenstraße (siehe Seite 6 - Vergleich der Planungen FFBrand/Stadt)

- a. Wir lehnen einen gemeinsamen Geh-/Radweg im Kreuzungsbereich ab. Wie im sonstigen Verlauf sollten auch hier die Wege baulich getrennt sein.
- b. Es ist nicht klar, wo ein Kfz, das aus der Schagenstraße kommt, den Querverkehr der Rombachstraße abwarten soll. Vor dem Geh-/Radweg oder gar auf dem Radweg? In den Niederlanden wird an diesen Stellen häufig der querende Radweg tiefer in die Seitenstraße verlegt, sodass zwischen Radweg und Querstraße eine Aufstellfläche für Pkws entsteht.
- c. Die Vorfahrtssituation ist nicht eindeutig geregelt. Wir verweisen auf unsere Planungen in der wir die wichtigen Elemente wie Anrampungen, Stoppschild, Zebrastreifen, getrennter Geh-/Radweg, Verschwenkung vor der Kreuzung schon eingebracht hatten.

6. Eingangsbereich Gesamtschule

- a. Wir lehnen einen gemeinsamen Geh-/Radweg in diesem stark frequentierten Bereich – insbesondere zu Schulbeginn und Ende – ab. Wie im sonstigen Verlauf sollten auch hier die Wege baulich getrennt sein.
- b. Aufgrund der beengten Situation durch die Bushaltestelle schlagen wir vor, in diesem Abschnitt die nördliche 3 m breite Wartefläche als Gehweg und die südliche 3,5 m breite rote Fläche als Radweg zu definieren (Flächentausch). Östlich der Bushaltestelle am Eingangsbereich der Gesamtschule würde der Radweg wieder auf die nördliche Seite verschwenken und der Gehweg mittels eines Zebrastreifens den Radweg queren. Westlich der Bushaltestelle gäbe es ebenfalls wieder eine Überkreuzung der beiden Wege, die mit Hilfe eines Zebrastreifens strukturiert werden.
- c. Der Ein-/Ausstiegsbereich an der Bushaltestelle sollte mit einem Geländer zum Radweg bis zu den Querungsstelle abgetrennt werden (wie z. B. wie an Bushaltestelle in Mittellage des Adalbertsteinwegs). Somit könnten größere Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr beim Ein- und Ausstieg aus den Bussen vermieden werden, da der Radweg nur an zwei definierten Stellen und nicht ungeordnet auf der ganzen Länge der Bushaltestelle überquert werden kann.

7. Weiterer Verlauf bis Anschluss Brander Wall

- a. Die Kurvenradien in Höhe der Bäume in der Achse Heussstraße und auch am Anschluss zum bereits umgebauten Weg am Brander Wall sollten gemäß den Vorgaben der ERA ^[vi] mindestens 20 m betragen.

ⁱ Vorschlag FFBrand, August 2019: https://kryger.de/ffBrand/_media/ffbrand-rvr-brand-planung-190830.pdf

ⁱⁱ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06, Ausgabe 2008, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

ⁱⁱⁱ Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten, Ausgabe 2021, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

^{iv} Querungsstellen für die Nahmobilität, Hinweise für den Rad- und Fußverkehr, Ausgabe Oktober 2021, Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.

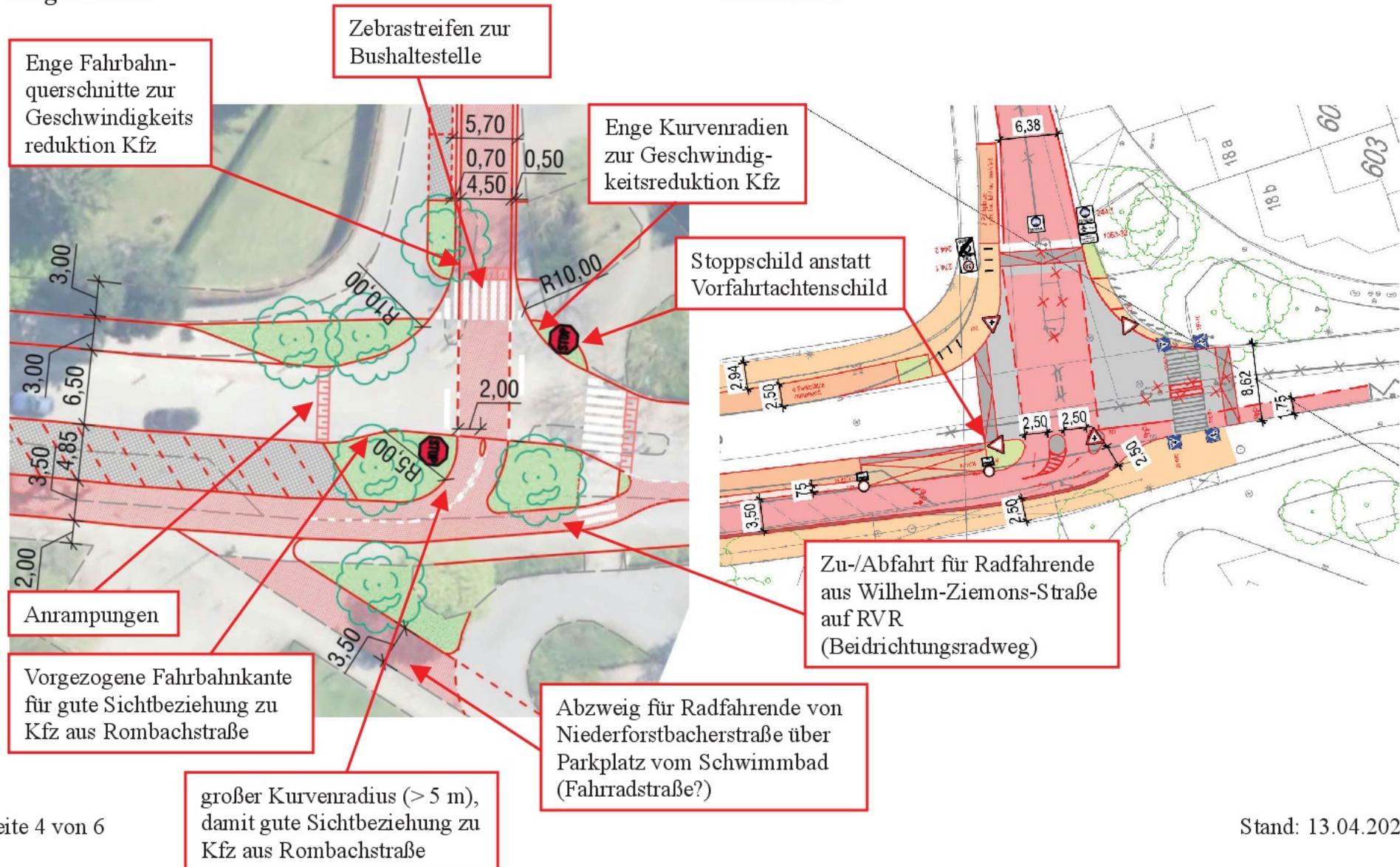
^v Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

^{vi} Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Kreuzung Rombachstraße/Wolferskaul an der Schwimmhalle Brand

Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“
August 2019

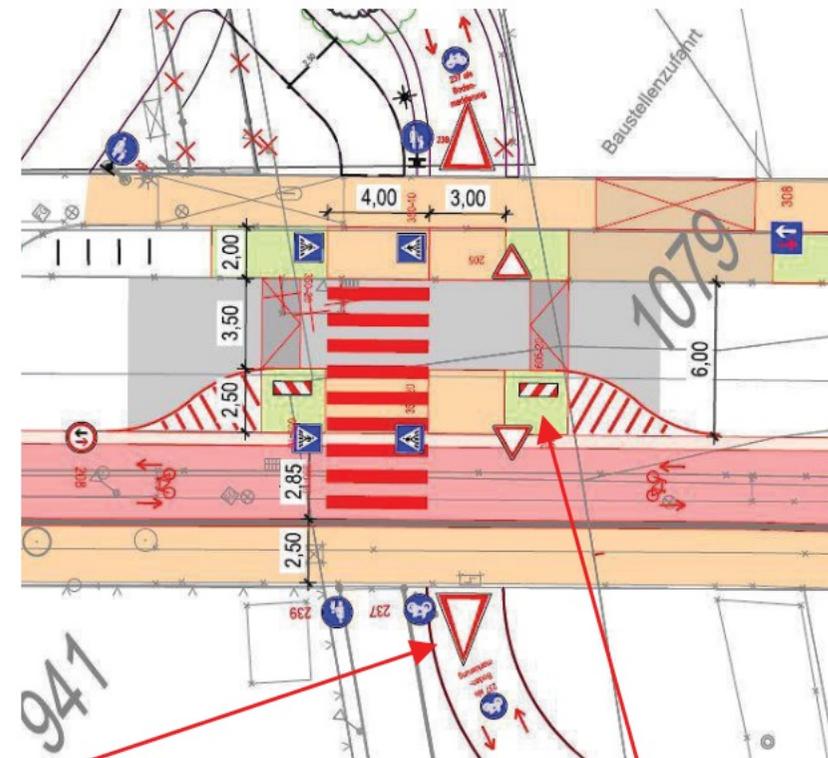
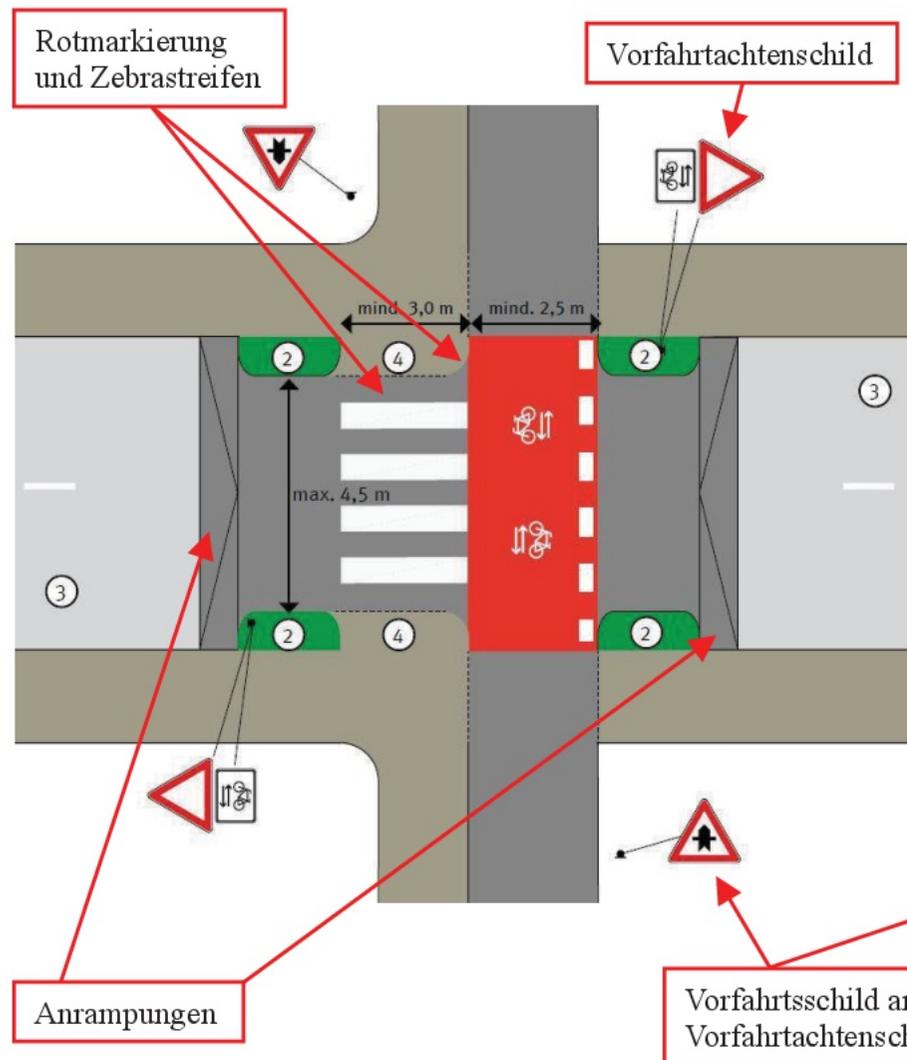
Stadt Aachen – Variante V2
März 2022



Kreuzung Rombachstraße/Vennbahn

Querungsstelle QSR 04A aus AGFS-Broschüre
Mai 2021 (Prinzipskizze nicht an Örtlichkeit angepasst)

Stadt Aachen – Variante V1
März 2022

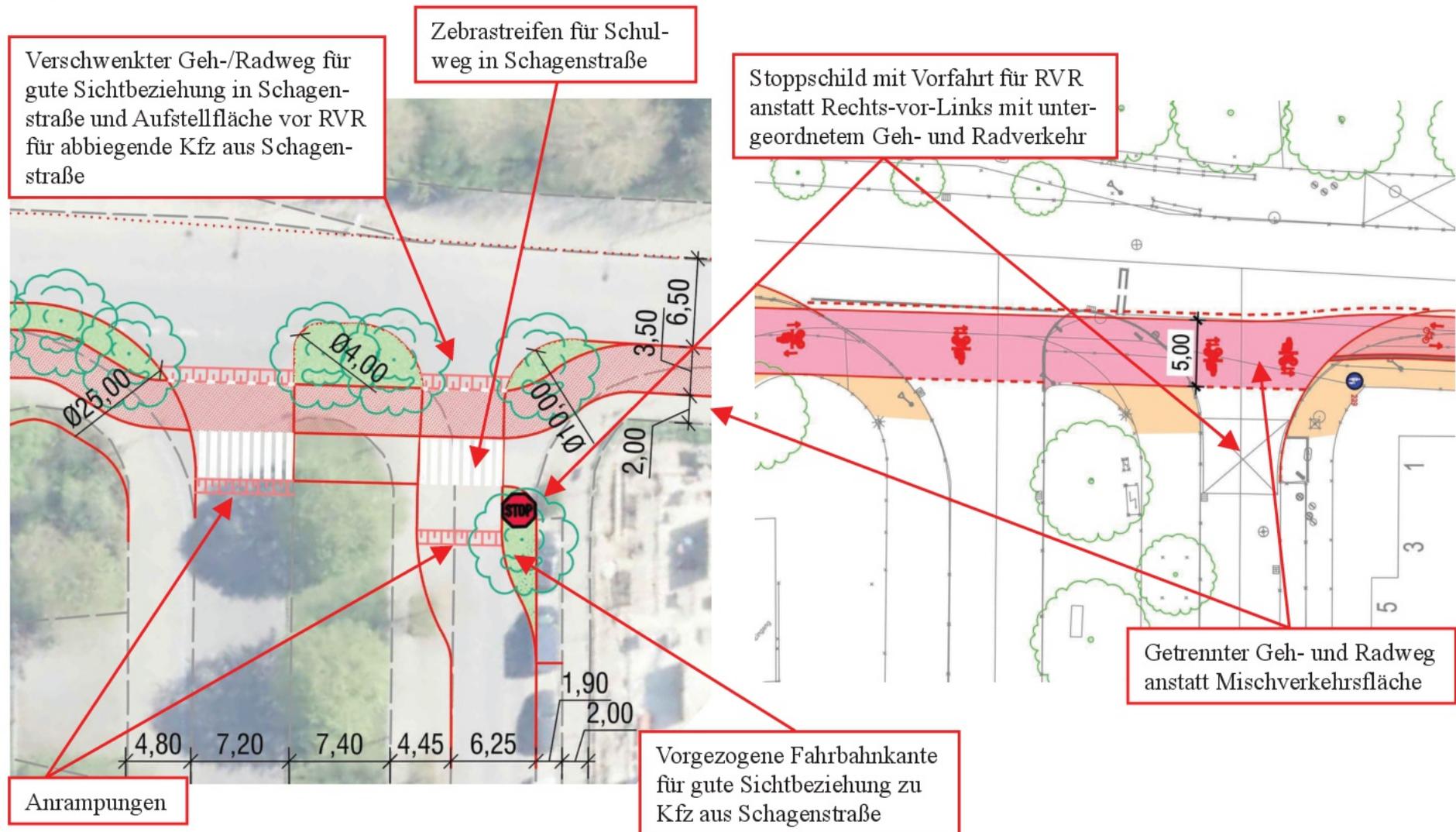


Positiv:
Fahrbahnverengung wie gut
funktionierende Kreuzung
Münsterstraße/ Vennbahn

Kreuzung Rombachstraße/Schagenstraße an der Gesamtschule Brand

Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“
August 2019

Stadt Aachen
März 2022



rombachstrasse Stadt Aachen - Bürger*innenbeteiligung Rombachstraße: Neuer Radweg

Von: [REDACTED]

An: <rombachstrasse@mail.aachen.de>

Datum: 13.04.2022 22:37

Betreff: Bürger*innenbeteiligung Rombachstraße: Neuer Radweg

Anlagen: Parken_Rombachstr_20220413_110029.jpg; Rombachstr Variante Kreisverkehr.jpg

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich freue mich, dass es uns Bürger*innen ermöglicht wird, im Planungsprozess mitzuwirken - insbesondere deshalb, weil auf vorherige Eingaben sinnvoll reagiert und z. B. die Planung auf Höhe der Gesamtschule verbessert wurde.

Bzgl. Vennbahn-Querung:

- Die Flächenaufteilung in Variante 2 ist gut gelungen
 - Wirkt verkehrsberuhigend
 - Die ähnlich aufgebaute Fahrbahneinengung Münsterstraße-Vennbahnweg funktioniert gut
- Vennbahnweg sollte vorfahrtsberechtigt sein
 - Vorrang für zu Fuß Gehende, Nachrang für parallel querende Radlerfahrende ist unintuitiv
 - Parallel zum Zebrastreifen sollte eine Radfurt über die Rombachstraße markiert werden
 - Siehe AGFS-Broschüre "Querungsstellen für die Nahmobilität"
 - Geringes Konfliktpotential
 - Radfahrende sind durch die vorgeschlagene Verschwenkung des Vennbahnwegs ohnehin eher langsam unterwegs
 - Weil der Vennbahn-Radweg von dem Gartenhaus weg gelegt wird, sind sie besser sichtbar
 - bei auf den Vennbahnweg abbiegenden Radfahrende ist durch die Einengung rechtzeitig erkennbar, dass sie die Rombachstraße queren werden

Bzgl. Kfz-Parkplätzen:

- Entfall des Fahrbahnrandparkens ist vertretbar
- Die heutigen Parkmöglichkeiten werden nur selten ausgelastet
 - Fahrbahnrandparken eigentlich nur bei großen Sportereignissen, sonst wenig Bedarf (vgl. Foto im Anhang)
 - Parkstände Wilhelm-Ziemons-Str. vor dem Bolzplatz kaum ausgelastet
 - am nördlichen Ende der Rombachstraße stehen immer Parkplätze leer
- Ich bin gegen eine Versiegelung der Wiese als Parkplatz
 - Parkplatzzufahrt wäre eine neue Konfliktstelle auf der Rad-Vorrang-Route
 - Der Parkplatz würde die meiste Zeit leer stehen
 - Würde dazu einladen, mehr Auto zu fahren
- Stattdessen: Parkscheibenregelung für die Parkplätze nahe der Sportanlage
 - Kann vom Ordnungsamt zusammen mit dem Schwimmbadparkplatz kontrolliert werden

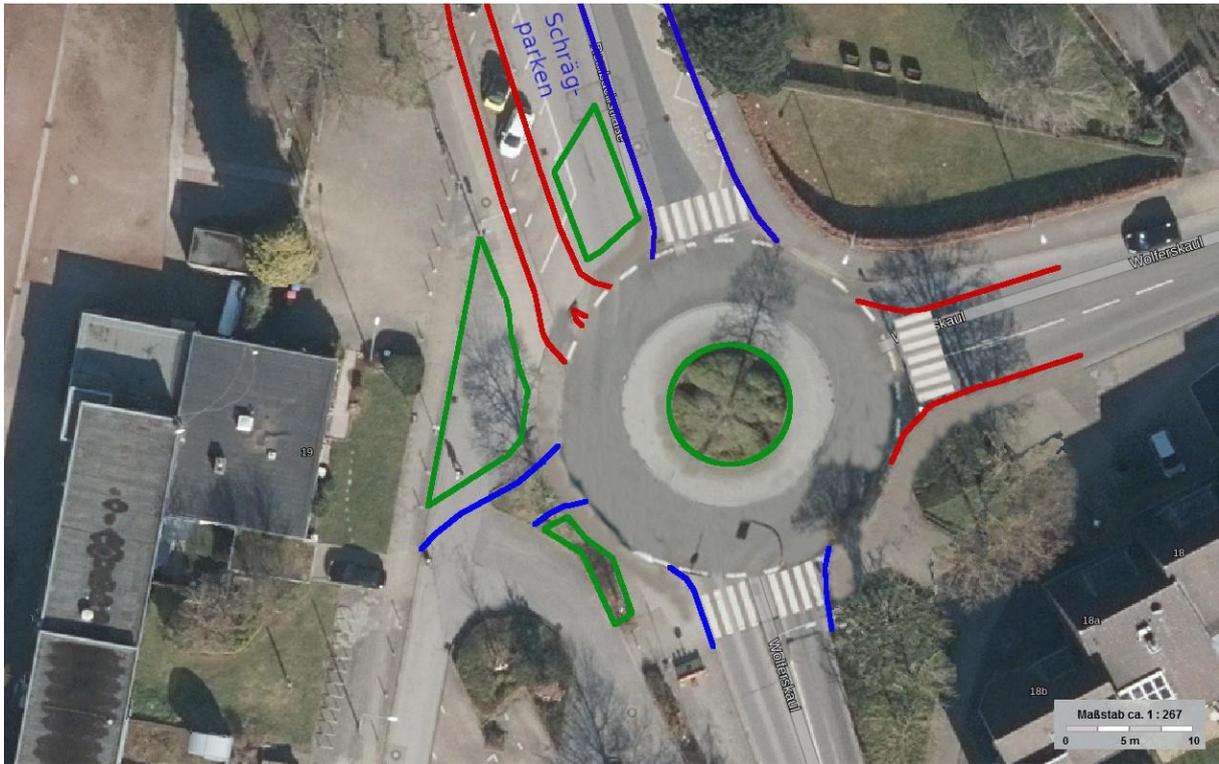
- Heute werden Parkplätze von privaten und gewerblichen Dauerparkern genutzt
 - zukünftig sollten sie primär Besuchern der Sportanlage dienen

Bzgl. Knoten Wolferskaul - Rombachstraße - Schwimmhallenparkplatz:

- Eine intuitive, sichere, komfortable, zügig befahrbare Radverkehrsführung an diesem Knotenpunkt ist unglaublich wichtig für das Gelingen der Rad-Vorrang-Route
 - Eine schlechte Lösung hier führt dazu, dass der Radweg Rombachstraße von vielen nicht angenommen wird und sie stattdessen weiter auf der Fahrbahn radeln
 - Ziel sollte sein, dass sich ein Wechsel auf den linksseitigen Radweg für alle lohnt, selbst für Teilstrecken wie z. B.
 - von der Wilhelm-Ziemons-Straße kommend zum Vennbahncenter
 - von Im Kollenbruch/Wolferskaul kommend zum Vennbahnweg Richtung Eilendorf
 - Variante 1 erfüllt die Anforderungen nicht
 - Führung entlang der RVR ist nicht intuitiv erkennbar
 - Vom Brander Markt kommend, müssen rechtsabbiegende Radfahrende Vorfahrt gewähren, um den Radweg zu erreichen, nicht aber, um die Fahrbahn zu nutzen
 - Von der Gesamtschule kommend, muss man Vorfahrt gegenüber Fahrzeugen aus drei verschiedenen Richtungen gewähren
 - Dies wäre insbes. für radfahrende Schulkinder schwer zu überblicken
 - Während der Hauptverkehrszeit müsste man lange auf eine Lücke im Verkehr warten
 - Variante 2 ist besser, aber nicht perfekt
 - RVR klar erkennbar und vorfahrtsberechtigt
 - Nachteilhaft ist, dass der Radweg von der Anbindung des Schwimmhallen-Parkplatzes gequert wird
 - Gut ist, dass es eine Überführung an den Wolferskaul Richtung Süden gibt
 - Es fehlt aber eine sinnvolle Führung in Gegenrichtung
 - Radfahrende, die von Süden (z. B. aus Niederforstbach oder Kornelimünster) kommen, müssen gegenüber Fahrzeugen aus drei Richtungen Vorfahrt gewähren, um den Radweg Rombachstraße zu erreichen
 - Zudem müssen sie einen rechtwinkligen Links-Rechts-Schlenker fahren, wodurch sie ihren Schwung verlieren
 - Diese Führung ist unintuitiv und insbesondere für Schulkinder nicht geeignet
 - Für aus Süden kommende Radfahrende stellt V2 ebenso wie V1 eine Verschlechterung gegenüber der Ist-Situation dar
 - Auch auf der West-Ost-Achse (Brander Feld - Brander Markt) fehlt eine klare Führung in beide Richtungen
 - Es sollte deshalb geprüft werden, ob die Einbahnstraße vor der Schwimmhalle für Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden kann
 - Insgesamt ist es sehr herausfordernd, für diesen Knoten eine Planung zu schaffen, die allen Anforderungen gerecht wird
 - Das liegt auch daran, dass an diesem Knoten fünf Wege zusammenlaufen
 - Es sollte versucht werden, auf Grundlage von Variante 2 eine Lösung zu entwickeln, die nicht nur für das Fahren entlang der RVR, sondern auch für andere Fahrbeziehungen akzeptabel ist

- Sollte dies nicht gelingen, schlage ich vor, die Machbarkeit einer Kreisverkehr-Lösung zu untersuchen. Hierzu im Folgenden einige Vorüberlegungen.
- Kreisverkehr-Variante
 - Ich habe eine Skizze erstellt, siehe Anhang
 - Legende: rot Radweg/Fahrradstraße, blau weitere Straßen, grün Grünflächen
 - Das Luftbild des Knotenpunkts (Quelle: TIM-online) habe ich mit dem Kreisverkehr Wilhelm-Ziemons-Straße/Münsterstraße im gleichen Maßstab überlagert
 - Dieser Kreisverkehr hat 25 m Fahrbahndurchmesser und wird von der ASEAG befahren
 - Auf dem gleich große Kreisverkehr Niederforstbacher Straße/Münsterstraße fahren auch Gelenkbusse
 - Dies wird durch die teils überfahrbare Mittelinisell ermöglicht
 - Ob dies auch mit fünf Armen möglich wäre, sollte verwaltungsseitig geprüft werden
- Nachteile Kreisverkehr:
 - Radverkehr entlang der RVR gleichrangig, nicht wie in V2 vorrangig
 - Weniger geradlinige Führung entlang der RVR als bei V2
 - Aufwändiger zu planen, weil größerer Eingriff in angrenzende Flächen
 - Teurer umzusetzen
 - Ein Baum vor der Schwimmhalle muss ggf. entfallen (2-3 Ersatzpflanzungen möglich)
 - Es können evtl. weniger Gehwege verbreitert werden als bei V1/V2
 - In Knotennähe können weniger Parkplätze markiert werden
- Vorteile Kreisverkehr:
 - Eindeutige Vorfahrtsregelung, mit der alle Verkehrsteilnehmenden vertraut sind
 - Insgesamt besserer Verkehrsfluss (gegenüber dem heutigen Stand, aber auch gegenüber V1 und V2)
 - Fahrmanöver der Radfahrenden für Kfz-Fahrende vorhersehbar (vgl. Bedenken der Verwaltung zu V2)
 - Radverkehr entlang der RVR gleichrangig, nicht wie in V1 untergeordnet
 - Radverkehrsführung von Süden kommend auf die RVR intuitiv
 - Radverkehrsführung Marktstraße - Schwimmbad-Parkplatz - Wilhelm-Ziemons-Straße intuitiv
 - Entflechtung: Buszufahrt Schwimmbad-Parkplatz kreuzt nicht mehr den Radweg
 - Zebrastreifen über die Rombachstraße möglich, das hilft
 - zu Fuß Gehenden
 - radfahrenden kleinen Kindern (z. B. vom nördlichen Gehweg Wolferskaul via Radweg Rombachstraße zur Kita/Grundschule Schagenstraße)
 - Kreisfahrbahn wirkt verkehrsberuhigend
 - Keine Auframpung nötig (vgl. Bedenken ASEAG/Verwaltung V2)
 - Bus-Wendefahrten möglich
 - Unterm Strich mehr Grünflächen; städtebauliche Aufwertung

Mit freundlichen Grüßen



rombachstrasse Stadt Aachen - Bürger*innenbeteiligung Rombachstraße

Von:**An:** "rombachstrasse@mail.aachen.de" <rombachstrasse@mail.aachen.de>**Datum:** 14.03.2022 12:59**Betreff:** Bürger*innenbeteiligung Rombachstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

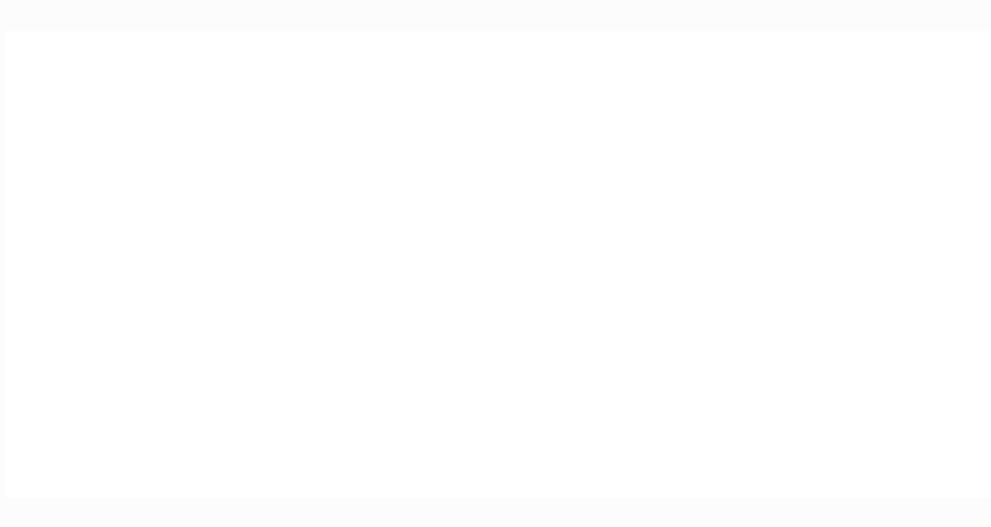
zunächst mal vielen Dank für Ihr Schreiben zum Umbau der Rombachstraße.

Hierzu zwei Fragen:

- 1) Besteht die Möglichkeit, dass bei Konzept 1 oder Konzept 2 die Anwohner der Rombachstraße zumindest teilweise Kosten für den Umbau übernehmen müssen?
- 2) Mit welchen Bauzeiten wird für Konzept 1 bzw. Konzept 2 gerechnet? Und wann beginnt die Umsetzung?

Mir gefällt die Idee der Fahrradstraße (Konzept 2) sehr gut. Die gemessenen Verkehrsspitzen sind wahrscheinlich durch Autofahrten zu den Schulen gegeben. Ein sichere Radzuwegung würde daher die Schüler und Eltern motivieren auf das Auto zu verzichten und stattdessen Fahrräder zu nutzen. Dies würde in Folge dann auch die Verkehrsspitzen reduzieren. Es wäre hierzu interessant, ob die Stadt bei der Verkehrszählung zu ähnlichen Überlegungen gekommen ist.

Mit freundlichen Grüßen



Brand, 14. April 2022

Sehr geehrte
Sehr geehrte Damen und Herren,

mit großem Interesse haben wir an der Bürgerinfo teilgenommen. Wir danken Ihnen für die Präsentation der Pläne und das Diskussionsforum.

Einige für die weitere Planung sehr wichtige Aspekte von „24/7“ Beobachtern sollten aber unbedingt Beachtung finden. Die Fahrradstraße beginnend an der Eschenallee über die Marktstraße und der Straße Wolferskaul bis zur Schwimmhalle wird gut angenommen. Es sind aber nicht nur Fahrradfahrer oder E-Bike Nutzer, sondern ergänzend zum motorisierten Individualverkehr gesellt sich auch der Schwerverkehr mit bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 40 to hinzu: diese Verkehrsachse wird gerne von dem Zulieferverkehr vom Discounter Lidl (Spedition Pape), den Sattelzügen für die Blumenanlieferung lokaler Geschäfte, den Baufahrzeugen mit Aufbauten usw. genutzt. Diese Fahrzeuge setzen ihre Fahrt dann über die Rombachstr. fort. Ein Gartenbauer hat mir erklärt, dass er nun viel lieber die breite geradlinige Fahrradstraße nutzt, da diese im Vergleich zur parallel laufenden Achse Hochstr./Niederforstbacherstr. nach der Einführung der dortigen rechts vor links Regel viel komfortabler zu befahren sei.

Ergänzend nutzt der für Aachen unheimlich wichtige und auch von unserer Familie aktiv genutzte ÖPNV diesen Bereich. Im Plan enthalten findet man auf dieser Achse die Linien 55 und 173. Die Achse oberer Teil der Wolferskaul von der Niederforstbacher Str. aus kommend Richtung Rombachstr. wird von den Linien 5 und 45 genutzt. Weitere Fahrzeuge wie Schulbusse usw. runden die wichtige Versorgung der Schulen ab. Alle Fahrzeuge haben eines gemeinsam: Sie müssen über den Knoten Wolferskaul/ Rombachstr. an der Schwimmhalle. Was aber in keiner Präsentation enthalten ist, sind die vielen Einsatzbusse der ASEAG, die von der Trierer Str. aus kommend zum Parkplatz Schwimmhalle fahren, dort wenden und wieder retour zur Trierer Str. fahren. Wir reden da von einigen Busse pro Stunde. Zu Stoßzeiten kommen diese im Minutentakt. Gelegentlich mit den Aufschriften 27, 37, 47, dem Pausen- oder Einsatzzeichen, der Aufschrift 999 usw. Neu entstandene Risse auf der Fahrradstraße können gerne besichtigt werden. Und diese stammen nicht von 2-Rädern! Dabei drängt sich die Frage auf, ob dieser Zustand bekannt, gewollt und gefördert wird? Und ob das Anhalten dieses Zustands auf einer Fahrradstraße mit einer schwierigen Kreuzung nicht geändert werden sollte, ist eine weitere Frage.

Und nun wurde ein Vorschlag präsentiert, der weder von der Politik noch von den Initiatoren der RVR ins Gespräch gebracht wurde: ein Ende der RVR vor der Kreuzung und eine Wiederaufnahme der RVR auf der ggü. liegenden Straßenseite vor dem Sportplatz. Argumente für diese Variante lauten, es sei für Kastenwagen wie z.B. dem Paketboten oder Handwerkern zu gefährlich, dem ÖPNV müsse auch Rechnung getragen werden usw.

Alle Argumente sind richtig und wichtig. Aber gerade, weil durch die Brille des motorisierten Fahrers geschaut wird, muss doch eine Verbesserung der Situation das Ziel sein und nicht eine Kumulation von falschen Kompromissen, damit keiner Partei weh getan wird. Diese harten Fakten müssen Beachtung finden, sonst sollte man den Status RVR und Fahrradstraße

schnellstmöglich zu einer weiteren Förderung des motorisierten Verkehrs zurückziehen. Wir sprechen doch über die RVR, also nicht **ob** diese geschaffen werden soll, sondern **wie** diese umgesetzt werden soll.

Aufgrund der Zunahme des motorisierten Verkehrs auf der Achse Marktstr. – Wolferskaul werden Fahrradfahrer zunehmend wieder auf den Bürgersteigen gesichtet. Begegnungsverkehr – und hier sind alle Verkehrsteilnehmer gemeint – nutzen nicht die Ausweichvorkehrungen wie an der Kreuzung Ringstr./ Wolferskaul oder in der Wolferskaul zwischen den Nummern 5 und 8 oder gegenüber der einmündenden Straße Im Wiesengrund, sondern setzen ihre Fahrt aufgeschultert auf dem nicht durch parkende Auto geschützten Bürgersteig fort. Wenn hier plötzlich Kinder auf den Bürgersteig laufen würden, niemand will sich die Konsequenzen ausmalen. Außerdem wird dieser Bürgersteig stark von den Grundschulen zum Erreichen der Schwimmhalle oder des Sportplatzes genutzt. Eine Lehrerin hat mir vor Kurzem erzählt, sie ginge nun lieber auf der von der Marktschule aus kommend rechten Bürgersteigseite, weil dies ungefährlicher sei!

Und dass die motorisierten Kraftfahrer auf diesem geraden Stück mit wichtigeren Dingen wie Eintauchen in die Weiten der Kommunikation als mit der Beobachtung des laufenden Straßenverkehrs beschäftigt ist, sei nur eine Randinformation. Dazu hat mir bei einem Gespräch mal ein Mitarbeiter der Verwaltung gesagt, da könne man eben nur an die persönliche Verantwortung der Verkehrsteilnehmer appellieren und sonst könne man nichts machen.

Zum aufgebrachten Thema Parkdruck im Zusammenhang mit mehrfach im Jahr stattfindenden Großveranstaltungen auf dem Gelände Sportplatz Raspo fällt auf, dass auch hier nur die Auswirkungen aber nicht die Ursachen erörtert werden. Auswirkung: wenn eine Großveranstaltung bei Raspo stattfindet, es wird alles zugeparkt. Aber warum ist das so? Zum einen wird wertvoller öffentlicher Parkraum von Dauerparkern missbraucht. Wohnmobile bzw. deren Platzhalter bei längerer Abwesenheit, andere Dauerparker. Warum kann man hier nicht eine zeitliche Begrenzung für Parker einführen? Besondere Veranstaltungen erfordern besondere Massnahmen: zugestellte bzw. asphaltierte Flächen im fussläufigen Bereich der Raspo gibt es mehr als ausreichend: Parkplatz am Ende der Rombachstr. Ca. 5 min Fussweg zum Sportplatz, da werden die von der längeren Autofahrt schon müden Knochen nochmal mobilisiert und man ist fit, die jeweilige favorisierte Mannschaft anzufeuern. Aber auch hier wird öffentlicher Parkraum missbraucht.

Idee: was wäre, wenn für diesen Zweck der Parkplatz Vennbahncenter geöffnet werden könnte? Kein wildes Parken, sichere Markierung des Parkraums, kurze Wege zum Gelände.

Das bringt uns überhaupt auf die Idee, mit welchem Verständnis private PKW, Erst-PKW, da die Garage ordnungswidrig zugestellt ist, Zwei- und Dritt PKW bzw. dauerparkende Fahrzeuge wie Wohnmobile und Anhänger auf Parkstreifen abgestellt werden dürfen. Auch im Sportplatz nahegelegenen Bereich Wilhelm-Ziemons-Str. gäbe es genug Parkraum. Und was ist mit dem Bolzplatz an der Schwimmhalle mit Blick auf dem Sportpark, könnte dieser nicht für die wenigen VA p.a. zu einem Parkplatz genutzt werden? Da engagiert man dann ein paar Verkehrskadetten und allen ist Rechnung getragen.

Etwas befremdend finden wir nun den Vorschlag der Verwaltung, eben nicht die Beschlüsse von 2019 und Auftrag der Politik umzusetzen.

Die Frage ist doch: wo will man hin und was will man erreichen? Und welche Instrumente benötigt man hierzu?

Wenn man das Thema Intensivierung und Unterstützung des Fahrradverkehrs weiter voranbringen möchte, so sollte man hier auch Zeichen setzen. Da wo es keine Konflikte gibt, ein wenig rote Farbe aufzutragen ist ein wichtiges Zeichen. Aber diese Zeichen müssen auch mal da gesetzt werden, wo man nicht „everybody's darling“ sein kann. Und dazu eignet sich dieser Knotenpunkt in einer außerordentlichen Masse.

Bitte denken Sie an die 3 Grundschulen, deren Kinder eben nicht von Kfz bis an das Schulhoftor gebracht werden sollen, sondern deren Kinder selbstständig per pedes oder mit dem Fahrrad die Einrichtung aufsuchen sollen.

Die Gesamtschule, deren Kinder mit dem Rad anreisen. Aktuell fahren diese Kinder bis kurz vor Ende der Fahrradstraße, biegen dann in den Wolferskaulwinkel ab, finden sich dann auf dem Bürgersteig Rombachstr. wieder und streiten sich mit den anderen Nutzern des Bürgersteigs bis zur Querung Vennbahn.

Die vielen jungen Fussballer, die den Sportplatz der Raspo mit dem Fahrrad aufsuchen, um sich dem Training zu widmen und wichtigen Nachwuchs für zukünftige leistungsstarke Mannschaften zu bilden.

Die vielen Nutzer der Schwimmhalle, die eben nicht mit dem Auto vor die Eingangstüre der Schwimmhalle fahren, um sich dann im Wasser auszupowern, um anschliessend wieder motorisiert gen Heimat zu fahren.

Das Potential an bisherigen Nichtfahrradfahrern, die nur auf eine sichere Möglichkeit warten, auch beruflich auf das Kfz verzichten zu können um von Brand nach Aachen Rothe Erde zum Bahnhof oder in die Innenstadt mit dem Rad fahren zu können.

Unsere Meinung ist, dass der motorisierte Verkehr nicht verdammt werden soll, aber jede Massnahme zur Unterstützung der Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer, um die es hier ja gerade geht, Berücksichtigung finden sollte. Dazu zählen neben Massnahmen wie

- Verkehrskontrollen zu Geschwindigkeit und Nutzung elektronischer Medien
- Korrektes Verhalten auf einer Fahrradstraße
- ein eindeutig definierter Knotenpunkt mit durchgehender roter Linie und eindeutigem Vorrang für Radfahrer.

Alle diese Zielgruppen können nur mit einer Variante geschützt und gewonnen werden, die einen sicheren Weg beruhend auf einer Vorrangvariante vorfinden. Daher **lehnen wir die Variante 1** als

- Nicht zielführend
- Viel zu gefährlich und
- Einzig und allein dem motorisierten Verkehr Rechnung tragend

ab! Und **favorisieren** hiermit auch nach Rücksprache mit unseren Nachbarn **eindeutig** die

Variante 2

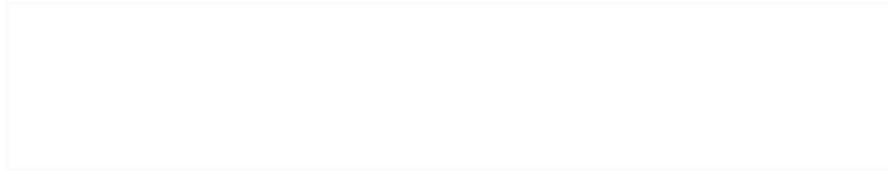
aus. Eine Optimierung dieser Variante durch einen größeren Bogen des Fahrradweges in die Kreuzung Wolferskaul wäre vor allem aus Sicherheitsaspekten für den motorisierten Verkehr wichtig. Ebenso sollte der motorisierte Verkehr unabhängig von der Gewichtsklasse eindeutig auf das Befahren der RVR durch geeignete Hilfsmittel wie Stoppschild hingewiesen werden. Diese Maßnahme würde dann auch eine Rampe ersparen, die nicht nur beim ÖPNV nicht auf Gegenliebe stoßen würde. Insgesamt muss der Kreuzungsbereich in der Fläche reduziert

werden, Wichtig ist das problemlose Passieren der Gelenkbusse des ÖPNV, der jedoch wie jeder andere Verkehrsteilnehmer auch, diese Stelle nur mit Schrittgeschwindigkeit passieren sollte.

Sollten Sie weitere Informationen zur aktuellen Nutzung dieses Verkehrsbereichs haben, so stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

In der Hoffnung, dass diese Argumente Gehör finden und an der Ursprungsidee einer RVR im positiven Sinne weiter gearbeitet wird verbleiben wir

Mit freundlichen Grüßen



rombachstrasse Stadt Aachen - Bürger*innenbeteiligung Rombachstraße

Von:
An: <rombachstrasse@mail.aachen.de>
Datum: 14.04.2022 00:00
Betreff: Bürger*innenbeteiligung Rombachstraße

Guten Tag

anbei meine Fragen und Anmerkungen zur Rombachstraße.

1. Knoten Wolferskaul

Die Vorzugsvariante V1 der Verwaltung lehne ich ab. Ich spreche mich klar für V2 aus, da nur diese Variante überhaupt eine Radverkehrsführung über den Knoten Wolferskaul bietet. Die Verwaltung kritisiert eine uneindeutige Führung in V2 und sieht eine eindeutige Führung bei V1. Aus meiner Sicht bietet die V2, unterstützt durch die klare Rotmarkierung sowie die Aufpflasterung, eine eindeutigeren Führung. Eine bevorrechtigte Weiterführung eines Zweirichtungsradwegs in eine Fahrradstraße gibt es bereits in anderen Städten:



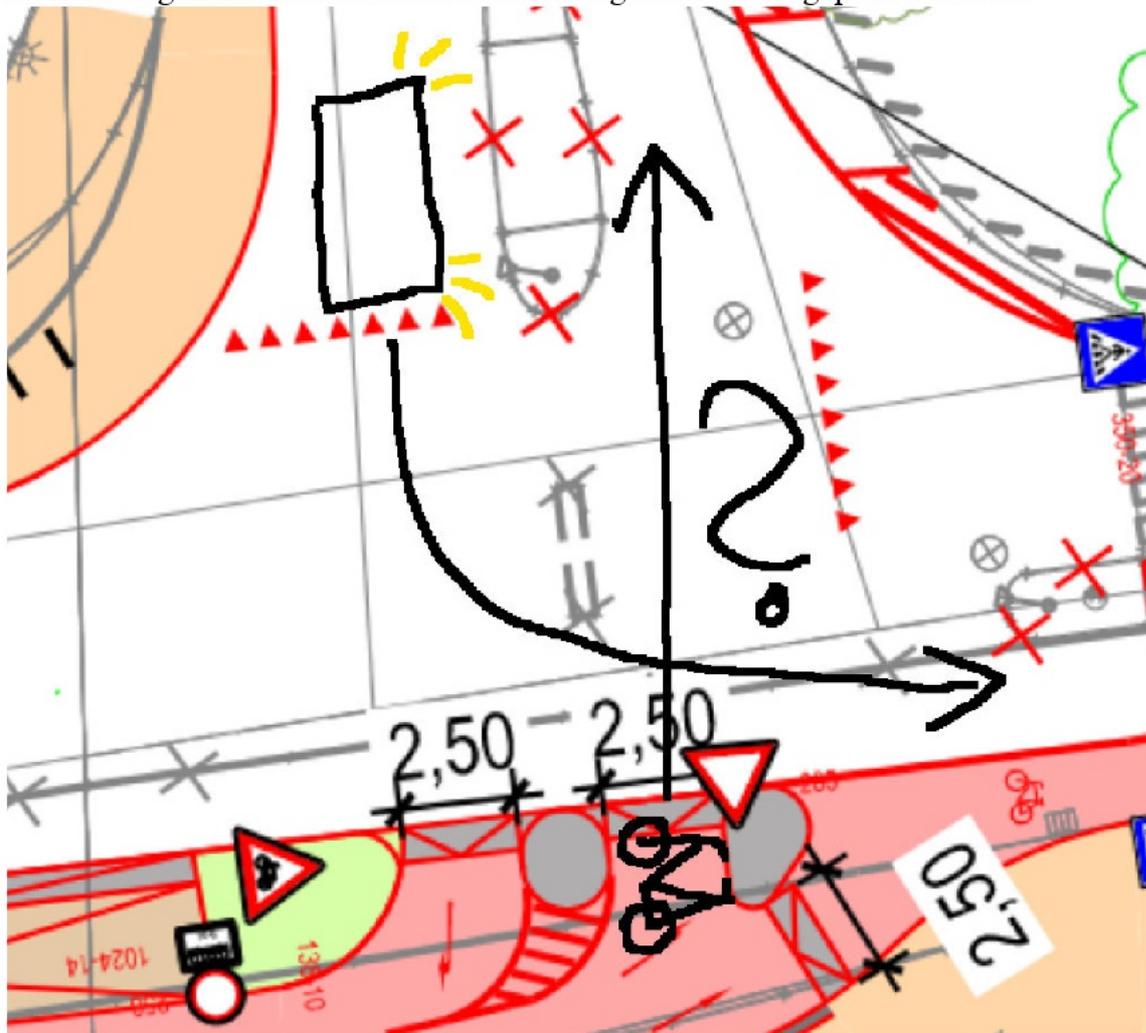
Abbildung 32: Beginn der Fahrradstraße Zeitblomstraße in Ulm im Anschluss an einen Zwei-Richtungs-Radweg. Der Radverkehr wird bevorrechtigt geführt durch Zeichen 301.

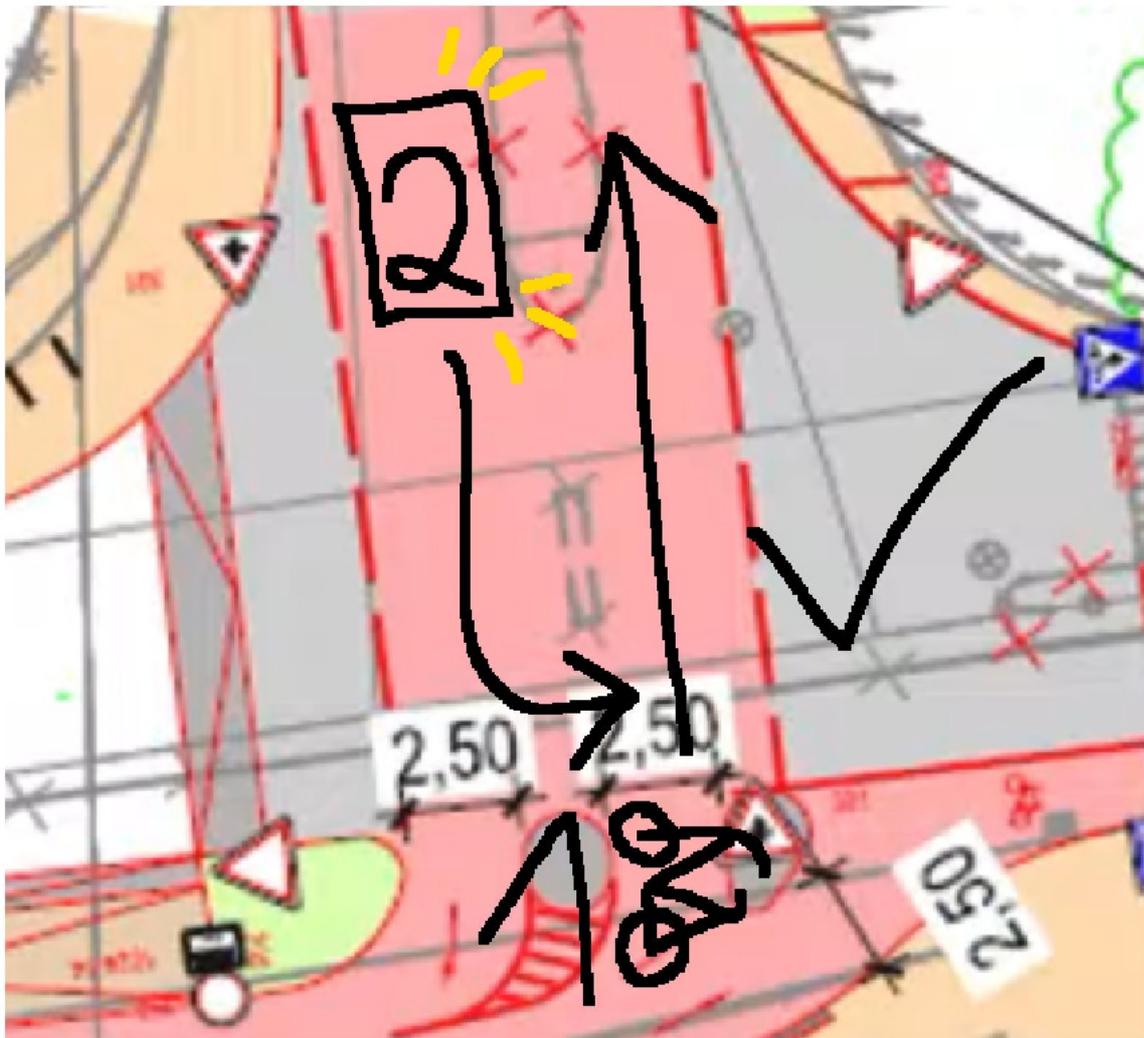
(Foto:

https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/Leitfaden_Fahrradstrassen_02_07_2021.pdf?__blob=publicationFile&v=1)

Fragen:

- a) Ist aus Ihrer Sicht ein Radfahrer, der am Ende des Zweirichtungsradwegs Rombachstraße am Vorfahrt-gewähren-Schild den Knoten Wolferskaul in Richtung Markt kreuzen möchte, vorfahrtsberechtigt gegenüber einem Autofahrer, der vom Wolferskaul aus Richtung Markt kommt und nach links abbiegend dem Wolferskaul folgen möchte (siehe Bild unten)? Aus meiner Sicht ist die Vorfahrtslage überhaupt nicht erkennbar und damit unklar für die meisten Verkehrsteilnehmer. Für eine Vorfahrt des Radfahrers spricht, dass Geradeausverkehr grundsätzlich Vorfahrt vor kreuzenden Linksabbiegern hat. Gegen die Vorfahrt des Radfahrers spricht, dass man beim Überfahren eines abgesenkten Bordsteins stets Vorfahrt gewähren muss.
- b) Finden Sie, die Vorfahrtslage in der geschilderten Situation ist in V1 für jeden Verkehrsteilnehmer eindeutig erkennbar? Ist die Situation aus Ihrer Sicht in V2 genauso uneindeutig gelöst?
- c) Die Ausfahrt des Parkplatzes des Schwimmbads führt direkt am Kreuzungsbereich des Radverkehrs vorbei. Bei der Ausfahrt aus dem Parkplatz werden Autos auf dem Zweirichtungsradweg warten müssen. Ist diese Ausfahrt zwingend notwendig oder kann die Ausfahrt zugunsten der Radverkehrssicherheit geschlossen/abgepollert werden?





2. Querung Vennbahn

Die Variante inkl. der Fahrbahneinengung V1 halte ich für eine gelungene Lösung.

Fragen:

- Können die beiden $3\text{m} \times 2\text{m}$ bzw. $3\text{m} \times 2,50\text{m}$ großen Warteflächen für Radfahrer direkt neben dem FGÜ rot eingefärbt werden und mit einem Fahrrad-Piktogramm markiert werden?
- Kann die Auffahrt zur Querungsstelle entlang der Rombachstraße mit einem Rampenstein/Sinusstein gebaut werden und nicht wie etwa die Querung des BTW Aachen-Jülich in der Friedensstraße, um tatsächlich eine Geschwindigkeitsreduzierung zu erzwingen?

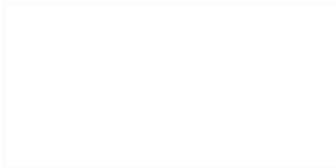
3. Einmündung Schagenstraße

Fragen:

- Einmündungen an Zweirichtungsradwegen sind nicht ganz ungefährlich, da mit von rechts kommenden Radfahrern häufig aus Gewohnheit nicht gerechnet wird. Kann zur Erhöhung der Aufmerksamkeit der bevorrechtigte Radweg auf Gehwegniveau aufgepflastert werden?
- Gemeinsame Flächen für Fußgänger und Radfahrer sind aus meiner Sicht zum klaren Nachteil beider, da niemand klar zugewiesene Flächen hat. Können an der Einmündung Schagenstraße getrennte Flächen für Fußgänger und Radfahrer angelegt werden?
- Die vollflächige rote Einfärbung erweckt klar den Eindruck, querende Fußgänger hätten hier Vorrang vor Autofahrern aus der Schagenstraße. Sind querende Fußgänger hier im straßenverkehrsrechtlichen Sinne ohne FGÜ tatsächlich bevorrechtigt? Kann stattdessen ein FGÜ neben einem Radweg angelegt werden, um eine eindeutige Situation zu schaffen?

4. Verschwenkung vor Bushaltestelle

Aus Gründen des Schutzes zweier Bäume ist vor der Bushaltestelle "Schulzentrum" ein Beibehalten der Bestandkante vorgesehen, was zu einem starken Verschwenken des Geh- und Radweges führt. Ich bin der Meinung, die Bäume sollten entfernt und stattdessen neue Bäume nebenan gepflanzt werden, um eine geradlinige Führung zu ermöglichen. Zum einen werden viele Radfahrer diese Verschwenkung wohl nicht mitfahren, sondern stattdessen einen geradlinigen Fahrtweg über den Gehweg wählen. Zum anderen sind für eine zukunftsfähige, attraktive Radinfrastruktur der Schutz zweier einzelnen Bestandsbäume als klar nachrangig abzuwägen. Für den Schutz zweier Bäume unbekannter Vitalität die Radwegführung auf Jahrzehnte derart zu "verschandeln", ist es nicht wert.



rombachstrasse Stadt Aachen - Planung RVR Brand entlang der Rombachstrasse

Von: [REDACTED]

An: "rombachstrasse@mail.aachen.de" <rombachstrasse@mail.aachen.de>

Datum: 14.04.2022 15:48

Betreff: Planung RVR Brand entlang der Rombachstrasse

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Vorstellung der Planung am 28.3.

Ich schliesse mich den Ausführungen der Fahrradwerkstatt Brand sowie dem Beschluss der Bezirksvertretung an und fordere eine durchgängige Vorfahrt für die Radvorrangroute. Für den KFZ-Verkehr sollte es ein Stoppschild und eine Anrampung geben, um auf die Vorfahrt der Radfahrer aufmerksam zu machen.



- Stellungnahme Bürgerinfo Rombachstraße

Von: [redacted]
An: <rombachstrasse@mail.aachen.de>
Datum: 14.04.2022 08:17
Betreff: Stellungnahme Bürgerinfo Rombachstraße

Sehr geehrte
 sehr geehrter
 sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit möchte ich mich bei Ihnen für die informative und professionell durchgeführte digitale Bürgerinfo zur Rombachstraße bedanken.

Ich bitte bei der weiteren Planung das ursprüngliche Konzept nicht aus den Augen zu verlieren, welches im Jahre 2017 von der Politik beschlossen wurde. Hier ein Zitat aus einer Präsentation von Herrn Dr. Langweg für den Mobilitätsausschuss
https://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/verkehr_strasse/Verkehrskonzepte/Radverkehr/Rad-Vorrang-Routen/170427_Rad-Vorrang-Netz_MoA_V3.pdf:

- *Durchgängig geführt und erkennbar*
- *Vorfahrt an Knoten gut erkennbar geregelt*
- *wo möglich Vorfahrt für die Vorrangroute zur Vermeidung von Wartezeiten*
- *auch nebeneinander Radeln ist gut möglich*
- *Komfortabler Belag*

Da wir uns in der Rombachstraße nur in Tempo 30 Zonen bewegen, ist klar, dass nur eine optimierte Variante V2 an der Kreuzung Rombachstraße/Wolferskaul und die Variante V1 mit Vorfahrt für die Vennbahn an der Kreuzung Rombachstraße/Vennbahn ausgewählt werden kann, um die zuvor genannten Punkte zu erfüllen. Weiterhin bitte ich darum die Kreuzung Rombach-/Schagenstraße entsprechend dieser Vorgaben mit Vorfahrt für den Fuß- und Radverkehr umzuplanen. Im Zugangsbereich zur Gesamtschule besteht ebenfalls Optimierungsbedarf, welchen die Projektwerkstatt "Fahrradfreundliches Brand" Ihnen hat zukommen lassen. Falls diese Anregungen nicht aufgegriffen werden sollten, werde ich und viele weitere erfahrene RadfahrerInnen weiterhin die Fahrbahn der Rombachstraße nutzen, da der geplante Radweg aufgrund nicht vorhandenem Vorrang nur geringe Vorteile bietet.

Falls es bei Ihnen im Haus Bedenken bzgl. der "unklaren" Vorfahrtsregelung zwischen dem Radverkehr auf der Vennbahn und der RVR bei der V1 gibt, kann ich diese aus eigener Erfahrung in den Niederlanden bzw. in Kopenhagen ausräumen. Durch Augenkontakt, Handzeichen angepasste Geschwindigkeit und gegenseitige Rücksichtnahme funktioniert dies beim Radverkehr eigentlich immer problemlos. Die Probleme ergeben sich erst, wenn Autoverkehr mit ins Spiel kommt. Dieses Video veranschaulicht es eigentlich ganz gut:
<https://www.youtube.com/watch?v=pqQSwQLDIK8>

Ich fand es schade, dass einzelne MandatsträgerInnen aus der Politik bei der Bürgerinfo das Wort ergreifen mussten und ihre Meinung kundgetan haben. Hierfür gibt es in ausreichender Anzahl politische Gremien und solche Wortbeiträge sollten zukünftig von der Leitung der Veranstaltung nicht aufgegriffen werden. Die Bürgerinfo sollte den BürgerInnen vorbehalten werden und die Politik darf hier ausnahmsweise nur zuhören, um die Stimmung aufzunehmen.

**rombachstrasse Stadt Aachen - Rückmeldung nach Bürgerbeteiligung RVR
Rombachstraße**

Von:**An:** <rombachstrasse@mail.aachen.de>**Datum:** 16.04.2022 20:45**Betreff:** Rückmeldung nach Bürgerbeteiligung RVR Rombachstraße

Sehr geehrte

ich war bei der digitalen Bürgerbeteiligung am 28.3.2022 zur Vollendung der Radvorrangroute auf der Rombachstraße und in die Wolferskaul hinein dabei.

Ich bin Mitglied der Bezirksvertretung Brand und erwarte von der Verwaltung, dass sie den Beschluß der Bezirksvertretung, nach dem Radfahrende Vorrang vor dem Auto und Busverkehr haben, als bindend betrachtet und eine Ausführung vorlegt, die sich an den Rahmen dieser Beschlußfassung hält. Dies ist nicht geschehen.

Sie haben einen Vorschlag gemacht, der dem PKW-Verkehr an der Ecke Rombachstraße/ Wolferskaul den Vorrang einräumt. Dies widerspricht dem gefaßten Beschluß und dem Charakter der Radvorrangroute.

Ich erwarte einen Vorschlag, der allen Teilnehmenden eine sichere Überquerung ermöglicht und gleichzeitig den Vorrang der Radfahrenden gewährleistet.

Darüber hinaus möchte ich anmerken, dass ich die Lösung für Radfahrende und Fußgänger bzw. aus- und einsteigende SchülerInnen an der halben Buswarteschleife nahe der Einmündung Heusstraße für umsetzbar halte, zudem es zukünftig möglicherweise noch bessere Lösungen geben kann.

Mit freundlichen Grüßen

rombachstrasse Stadt Aachen - Anmerkungen und Ideen

Von:
An: <rombachstrasse@mail.aachen.de>
Datum: 16.04.2022 14:17
Betreff: Anmerkungen und Ideen
Anlagen: Verschwenkte Straße.jpg; Kreisverkehr.jpg

Hallo Planungsteam,

vielen Dank für die Informationsveranstaltung.

Der größte Teil der Planungen gefällt mir sehr gut.

Einige Anmerkungen möchte ich jedoch machen.

1. Die Ausfahrt des Parkplatzes an der Gesamtschule sollte angerammt werden um hier die kreuzenden Radfahrenden zu verdeutlichen. Zuletzt wäre ich hier beinah angefahren worden.
2. Könnten an der Bushaltestelle der Gesamtschule nicht stellenweise Trennelemente (z.B. Glasgeländer) eingebaut werden?
3. Wie sieht die Planung in der Querung der Schagenstraße aus?
4. Für die Querung der Vennbahntrasse favorisiere ich die Variante 2 mit der Verengung der Farbahn. Zum einen um die Geschwindigkeit der Kfz zu reduzieren und zum anderen um eine Möglichkeit zum Aufstellen zu haben, wenn die Rombachstraße gequert wird. Ansonsten geraten hier die Radfahrenden auf der Rombachstraße in Konflikt mit denen auf dem Vennbahnweg. Wenn diese Radfahrenden Kfz passieren lassen, können sie im Aufstellbereich warten.
5. Gegen die Einrichtung eines Parkplatzes neben dem Vennbahnweg/Sportplatz spreche ich mich schon deshalb aus, weil hier eine weitere Fläche versiegelt würde und noch mehr Kfz anziehen würde. Außerdem sorgt hier eine Ein- und Ausfahrt für ein hohes Unfallrisiko mit kreuzenden Zufußgehenden und Radfahrenden.
6. Für die Kreuzung Romachstraße/Wolferskaul schwebt mir entweder ein Kreiseverkehr mit gleichberechtigten Ein- und Ausfahrten vor (inklusive Radweg) oder eine verschwenkte Farbahn mit neuer Vorfahrtsregel. Bei dieser sind die Sichtbeziehungen so, dass Radfahrende von allen Verkehrsteilnehmern gesehen werden können. Hierzu habe ich zwei Skizzen angehängt, welche meine Idee verdeutlichen. Die vorgestellte Variante lehne ich mit den gleichen Gründen ab, welche in der Präsentation schon angebracht wurden.

Bei Rückfragen stehe ich selbstverständlich zur Verfügung.

Freundliche Grüße

Von: 
An: <rombachstrasse@mail.aachen.de>
CC: 
Datum: 17.04.2022 22:20
Betreff: Bürger*innenbeteiligung zum neuen Radweg an der Rombachstraße im Zuge der Radvorrangroute nach Brand

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend nehmen wir zu den Planungen der Radvorrangroute Brand Stellung, die bei der digitalen Bürger*innenbeteiligung am 28.03.2022 für die Rombachstraße vorgestellt wurden.

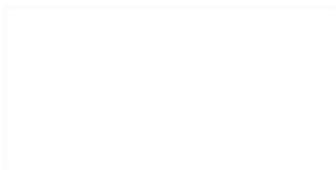
Wir begrüßen die vorgelegten Planungen und bedanken uns für die fundierten Lösungen, die dort vorgesehen sind. Verschiedene Teilaspekte wurden in der Bürger*innenbeteiligung von mehreren Seiten bereits angesprochen. Wir beschränken uns daher auf die Variantenuntersuchungen zur Einmündung Rombachstraße/Marktstraße/Wolferskaul.

Bei Variante 1 haben wir Bedenken, dass die Vorfahrtsituation für manche Verkehrsteilnehmer, die für den Umstieg aufs Fahrrad erst gewonnen werden sollen, komplex ist und daher ein Hindernis darstellt. Radfahrende in Fahrtrichtung Markt müssen gleichzeitig die Vorfahrt der Kfz aus den drei Richtungen Rombachstraße, Marktstraße und Wolferskaul beachten und können damit zu den Verkehrsspitzenzeiten überfordert sein. Dies gilt z.B. für die Schüler*innen, die von der Gesamtschule kommen.

Dies stellt sich bei Variante 2 anders da, weil Radfahrende im Zuge der Radvorrangroute in beiden Fahrtrichtungen Vorfahrt haben. Die vorgelegte Gestaltung des Knotenpunkts sehen wir jedoch ebenfalls kritisch, weil Radfahrende in Fahrtrichtung Markt zum ächst eng parallel zur Rombachstraße fahren, um dann aus Sicht der daneben Kfz-Fahrenden ziemlich abrupt nach links und schlecht vorhersehbar in die Kreuzung vorfahrtberechtigt einzuschwenken. Hier befürworten wir eine Optimierung der Verkehrsführung insofern, dass der Radweg vorher weiter abgesetzt geführt wird, um dann senkrecht auf die Einmündung geführt zu werden. So entsteht eine echte Kreuzungssituation, bei der auch für Kfz-Fahrende die Vorfahrt der Achse Radvorrangroute – Marktstraße eindeutig erkennbar ist. Wichtig ist hier die Freihaltung eines ausreichenden Sichtdreiecks von der Rombachstraße auf die Anbindung des Radwegs.

Bei dieser Lösung können Radfahrende aus der Straße Wolferskaul den Radweg nur durch Linksabbiegen erreichen. Um auch diese Situation noch zu verbessern, können wir uns alternativ auch eine Kreisverkehrslösung vorstellen. Dabei entstehen ggf. etwas längere Wartezeiten für Radfahrende von der Rombachstraße in Fahrtrichtung Markt, jedoch können Radfahrende aus allen Richtungen ohne Linksabbiegen in alle anderen Richtungen fahren. Wir bevorzugen einen Kreisverkehr mit möglichst geringem Flächenverbrauch, also möglichst einen Mini-Kreisverkehr. Wir bitten Sie, eine solche Lösung mit ihren Vor- und Nachteilen ebenfalls zu prüfen und in die Abwägung bei der Variantenentscheidung einzubeziehen.

Mit freundlichen Grüßen,



Von: 
An: <rombachstrasse@mail.aachen.de>
Datum: 17.04.2022 00:34
Betreff: Rombachstraße ‚Bürger*innenbeteiligung

Sehr geehrte Damen und Herren,

zuerst ein Dankeschön, dass es die Bürger*innenbeteiligung gibt und sie von Ihnen so engagiert durchgeführt wird.

Die RVR ist eine besondere Verkehrsverbindung: Sie soll komfortabel, sicher und eine Einladung zum Radfahren sein. Dieses muss auch in jedem Detail spürbar sein.

1. Ein langsamer Radfahrer ist 2 bis 3 Mal schneller als ein schneller Fußgänger, also sollten Rad- und Gehwege immer getrennt sein. Querungen müssen gut gekennzeichnet werden.
2. Wir haben hier einen einseitigen Zweirichtungsradweg. Das Regemaß beträgt 3 Meter. Eine RVR ist mehr als ein einfacher Radweg, daher sollten 3 Meter die Mindestbreite sein.
3. Werden an der Bushaltestelle "Schulzentrum Brand" Rad- und Gehweg überkreuzt, stehen, statt eines schmalen gemeinsamen Geh-/Radwegs und eines selten genutzten Wartebereichs, ein Gehweg und ein Radweg mit je 3,5 Meter Breite zur Verfügung.
4. Bei der Einmündung "Schagenstraße" stellt sich die Frage: wo die Autos, die aus der Schagenstraße kommen den Verkehr auf der Rombachstraße abwarten sollen: vor oder etwa auf dem Radweg?
5. Mir gefällt, dass der Vennbahnweg in getrennte Geh- und Radwege aufgeteilt wurde und dass durch das Verschwenken des Radwegs die Aufmerksamkeit der Nutzer erhöht wird. Aber sowohl Fußgänger wie auch Radfahrende sollten Vorrang vor dem Kfz-Verkehr der Rombachstraße haben.
Die Fläche zwischen RVR und Kfz-Fahrbahn macht das Abbiegen sicherer, eine gute Idee.
6. Ein Parkplatz auf Flurstück 973 wäre eine Gefahrenquelle für die RVR-Nutzer, Radfahrer wie Fußgänger. Könnten nicht durch Kooperation mit Vennbahncenter und den Schulen oder durch Einrichtung von mehr Kurzzeitparkplätzen die benötigten Stellplätze für die Vereine geschaffen werden?
7. Auch am Knoten Wolferskaul MUSS die RVR Vorfahrt erhalten!
Um die Sicherheit zu erhöhen, sollte der Radweg im größeren Bogen auf die Kreuzung treffen, ggf. müsste der Fußweg Richtung Schwimmhalle verlegt werden. Ferner sollte auf der RVR keine Anrampung sein und die Roteinfärbung nicht extra breit sein. Eine Mittellinie (Wolferskaul/Markt) und andere Markierungen könnten die Verkehrsteilnehmer durch den Knoten leiten.
Radfahrer, die aus Richtung Wolferskaul/Niederforstbacher Straße kommen, sollten schon vor dem Knoten auf den linksseitigen Radweg geführt werden.

Ich wünsche Ihnen den Mut, auch innovative und unkonventionelle Ideen in die Planung einzubringen.

Mit freundlichen Grüßen



nd Mobilitätsinfrastruktur -

A4

FB 61/300

rombachstraße
Vorrang-Route Brand

Zu der Planung möchte ich Folgendes anmerken:

Woan und in welchem Umfang
 erwarten sie KFB-Zückstau an der
 Fahrhaloverengung zum Vorkühweg?

FB 61
 Eing.: 12. APR. 2022
 Ab: *[Signature]*

Datum:
 Name:
 Straße:
 Wohnort:

Bitte vollständig und in Druckbuchstaben ausfüllen!

15.10.4.

Bitte die Eingabe in bereitstehenden Briefkasten werfen.
 Eingaben bis 17.04.2022 auch unter:
 o.g. Anschrift oder per E-Mail:
 rombachstrasse@mail.aachen.de

Stadt Aachen
Die Oberbürgermeisterin
Sibylle Keupen
Markt
52058 Aachen

Datum
10.4.22

Stellungnahme zu den vorgestellten Plänen bei der Bürgerbeteiligung Radvorrangroute Rombachstraße online am 28.03.2022

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin Sibylle Keupen,

mit diesem Schreiben möchte wir als geschäftsführender Vorstand des
Stellung zu den geplanten Umbaumaßnahmen der Rombachstraße nehmen.

Der (kurz nach dem Bau der Schwimmhalle Brand gegründet und zählt aktuell mehr als 450 Mitglieder, zu diesen kommen dann im Jahr etwa 250 Kursteilnehmer (Nichtschwimmer-Ausbildung) hinzu. Der ist ein Breitensportverein, bei dem jedes Alter die Möglichkeit hat, schwimmen zu können, damit leisten wir einen großen gesellschaftlichen Beitrag für Brand, wenn nicht sogar für die ganze Städte Region.

Wir möchten unsere Verwunderung darüber zum Ausdruck bringen, dass wir als Vorstand weder zu der Situation vor Ort befragt noch zur Onlineveranstaltung der Bürgerbeteiligung eingeladen wurden. Gerne hätten wir uns mit Ihnen im Vorfeld ausgetauscht, Ihnen unsere Bedenken und Ideen mitgegeben und Sie über das Parkverhalten in den Abendstunden und an Wettkampftagen unterrichtet.

Die am 28.3.22 genannten Verkehrsmessungen und Beobachtungen der Parksituation im Nachmittag spiegeln bei weitem nicht die Situation der Abendstunden wider, in denen die Anwohner in der Regel zu Hause sind, dementsprechend ihre PKW auch an der Straße geparkt sind und dazu die Schwimmhalle und der Sportplatz stark frequentiert sind.

Schon jetzt ist es nicht immer einfach hier einen Parkplatz zu finden, was dann in der Zukunft noch weiter eingeschränkt wird. Wir würden daher gerne im Folgenden versuchen, Ihnen unsere Aspekte in dieser Angelegenheit darzulegen.

Wir erfreuen uns daran, dass wir jedes Jahr immer eine Vielzahl an neuen Mitgliedern verzeichnen dürfen, somit ist unsere Mitgliederzahl in den letzten Jahren, trotz Corona, leicht angestiegen. Auch über die Grenzen des Stadtteilgebiets Brand hinaus erfreuen wir uns an einer großen Anzahl an Vereinsmitgliedern und Kursteilnehmern.

Unser sportliches Angebot ist sehr breit gefächert, welches das Interesse stets hochhält. Hier eine kurze Auflistung zum besseren Überblick:

- Babyschwimmen, Wassergewöhnung, Anfängerschulung (im Jahr ca. 150 Kinder),
- Nachwuchstraining (10 Gruppen á 12 – 15 Kinder) zur Vertiefung der Schwimmtechniken und erste Teilnahmen an Wettkämpfen,
- 2 Wettkampfmansschaften (50 Kinder) mit dem Ziel der Teilnahme an Meisterschaften,
- 7 Freizeitschwimmgruppen verschiedenen Alters, Mastersschwimmer mit Wettkampfniveau,
- Triathlonabteilung mit über 100 Mitgliedern, Aquagymnastik.

Dazu tragen wir 2-3 Schwimmwettkämpfe im Jahr aus, welche i. d. R. das ganze Wochenende in Anspruch nehmen und mit ca. 250 Personen besucht werden.

Dies alles bedeutet immer ein großes Verkehrsaufkommen rund um die Sportanlage Wolferskaul. Viele Mitglieder kommen selbstverständlich mit dem Fahrrad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln, doch gerade den kleinsten und ältesten Mitgliedern ist es nicht immer möglich, in den dunklen winterlichen Monaten so anzureisen.

Da nicht jedes Dorf eine Schwimmhalle mit einem Schwimmverein hat (im Gegensatz zu Sportplätzen), ist unser Einzugsgebiet entsprechend groß (Roetgen, Herzogenrath, Eschweiler, Stolberg), wodurch i.d.R. nur eine Anreise mit dem PKW möglich ist.

Bei unseren Wettkampfveranstaltungen liegt das Einzugsgebiet oft noch viel weiter, so dass wir Vereine aus Belgien, den Niederlanden und aus Köln begrüßen. Für diese Teilnehmer ist eine Anreise mit dem Fahrrad gar nicht zu bewältigen.

Gerade an unserem Haupttrainingstag, den Dienstag sind ca. 60 Kinder im Alter von 5 – 7 Jahren und nochmal 130 Kinder zwischen 8 und 12 Jahren zwischen 18.00 und 19.30 Uhr in der Schwimmhalle. Diese Kinder werden in der Regel von den Eltern gebracht und abgeholt, die allermeisten mit dem PKW. Dadurch ist die Parksituation schon jetzt extrem angespannt, Ordnungsamt und Aseag kennen den Dienstag Abend an der Schwimmhalle Brand zur Genüge...

Von: 
An: <rombachstrasse@mail.aachen.de>
Datum: 20.03.2022 15:47
Betreff: Bürgerbeteiligung Rombachstraße
Anlagen: Vorentwurf-Lageplan-L2 2.pdf; Vorentwurf-Lageplan-L1.pdf; Vorentwurf-Lageplan-2-3.pdf; IMG_2293.jpeg; IMG_2294.jpeg

Sehr geehrte Damen und Herren,
als Anwohner der Straße Wolferskaulwinkel würden wir uns wünschen einen Zugang zum neuen Radweg durch eine abgesenkte Bordsteinkante zu erhalten. Dadurch könnten wir sowohl bei der Ausfahrt aus dem Wolferskaulwinkel mit dem Fahrrad direkt auf den neuen Radweg fahren und umgekehrt. Das selbe Problem ergibt sich wenn man von der Zu/Ausfahrt zum Vennbahncenter auf den Radweg möchte.

Wir hätten noch ein weiteres Anliegen: an der Ausfahrt Wolferskaulwinkel auf die Rombachstraße hat man einen sehr schlechten Blick nach rechts und links wenn dort Autos parken. Besonders von der Ausfahrt nach rechts zur Bauminsel hin ist ein parkendes Auto ein großes Hindernis. Siehe Foto.

Wäre es möglich dort ein Parkverbot einzurichten?

Mit freundlichen Grüßen



rombachstrasse Stadt Aachen - Fwd: Oberflächenwasser vom Vennbahnweg -> Bürger*innenbeteiligung Rombachstraße

Von:**An:** <rombachstrasse@mail.aachen.de>**Datum:** 23.03.2022 21:35**Betreff:** Fwd: Oberflächenwasser vom Vennbahnweg -> Bürger*innenbeteiligung Rombachstraße**CC:****Anlagen:** Anschreiben StadtAachen wegen Gartenüberflutungen 2021-08-02.pdf

Sehr geehrte Damen und und Herren

Im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung Rombachstraße möchten wir gerne auch unser Anliegen für die Gestaltung der Kreuzung des Vennbahnweges mit der Rombachstraße einbringen.

Als Anwohner an dem Vennbahnweg und an der Rombachstraße sind wir in den vergangenen Jahren immer wieder von Überschwemmungen durch Oberflächenwasser vom Vennbahnweg geplagt worden. Um die Zustände zu verdeutlichen füge ich Ihnen noch den Schriftwechsel mit Herrn Köhler, Mitarbeiter der Stadt Aachen, und die ergänzenden Erläuterungen von unserem Nachbarn Herrn Dr.-Ing. Christoph Thiemig als PDF bei.

Wir bitten Sie das Thema bei der Planung für die Kreuzung des Vennbahnweges mit der Rombachstraße mit aufzunehmen. Bitte suchen Sie nach einer Möglichkeit, das Oberflächenwasser vom Vennbahnweg abzuleiten und zu verhindern, dass weiterhin regelmäßig unsere Gärten regelrecht geflutet werden und schlimmere Schäden in Zukunft vermieden werden.

Wir hoffen auf Ihr Verständnis und Ihre Unterstützung.

ich nehme Bezug auf Ihre Korrespondenz mit meinem Nachbarn Herrn Ruhm vom Januar diesen Jahres.

Nicht nur wegen der dramatischen Überschwemmungen des letzten Monats an Wurm, Inde und Co. sehen wir noch immer Handlungsbedarf um unser Problem mit dem Oberflächenwasser. Das Wasser stieg bereits in diesem Jahr schon zwei Mal bis auf unsere Terrassen und droht bei noch intensiveren Ereignissen, letztendlich ins Haus einzudringen. Beigefügt ein Anschreiben, in dem die Situation mit ein paar Bildern dokumentiert ist.

Nach meiner Ansicht ist eine Lösung des Problems nicht allzu aufwändig zu bewerkstelligen. Auf der Rombachstraße befindet sich direkt an der Einmündung zum Vennbahnweg ein Straßenablauf. An den könnte oberflächennah eine Grundleitung angebunden werden, die eine Aco-Drain Rinne am Rande des Vennbahnweges angrenzend an die Grundstücke 941, 942 und 943 (z.B. im vorhandenen unbefestigten Bankett zwischen Vennbahnweg und den Grundstücken) entwässert. Die Maßnahme sollte kostengünstig umzusetzen sein.

Ich hoffe, wir konnten Sie von der Dringlichkeit unseres Anliegens überzeugen. Natürlich stehe ich gerne zur Verfügung, um die Situation weiter zu erläutern und Lösungsmöglichkeiten zu besprechen.

Mit freundlichen Grüßen,

Vielen Dank für das freundliche Telefonat.

Anbei wie besprochen ein paar Bilder von der Situation vor Ort. Bei starkem Regen läuft das Wasser bei uns in den Garten, wobei auch die Nachbargärten betroffen sind.

Unser Haus liegt Vennbahnweg Ecke Rombachstraße.

Auf den Bildern ist zu erkennen, daß das Wasser auf dem Vennbahnweg wie ein Bach entlang läuft, sich an unserem Zaun staut und in den Garten läuft.

Bitte prüfen Sie inwieweit Möglichkeiten zur Abhilfe seitens der Stadt bestehen.

Mit freundlichen Grüßen,

Von: 
An: <rombachstrasse@mail.aachen.de>
Datum: 29.03.2022 10:23
Betreff: RVR Rombachstrasse

Hallo zusammen,

im Nachtrag zur Infoveranstaltung möchte ich auch nochmal auf den Beschluss der Bezirksverwaltung Brand verweisen eine durchgehende Radadvorrangroute an der Kreuzung Wolferskaul / Rombachstrasse vorzusehen.

Man könnte den Radweg auf der Rombachstrasse ein wenig in Richtung Schwimmbad verschwenken um dann in fast rechtem Winkel die Rombachstrasse in Richtung Wolferskaul zu queren. Die "Rampe" liesse sich moderat gestalten, sodass auch der Busverkehr gut passieren kann.

Hat man eigentlich auch mal an einen Kreisverkehr gedacht, (Platz genug ist vorhanden), der ja für alle Verkehrsteilnehmer ein problemloses Ein- und Ausfädeln ermöglicht ?

Freundliche Grüße



rombachstrasse Stadt Aachen - Radweg Rombachstraße Aachen Brand

Von:
An: <rombachstrasse@mail.aachen.de>
Datum: 29.03.2022 19:56
Betreff: Radweg Rombachstraße Aachen Brand

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für den Vortrag am Montag, den 28. März 2022 von 18:00 bis 20:00 Uhr.

Bezüglich des Vorhabens zum neuen Radweg in der Rombachstraße in Aachen-Brand habe ich folgende Fragen:

1. Laut Vorschlag der Stadt Aachen soll die Fahrbahnbreite für den Kraftverkehr auf 6 m reduziert werden und keine Benutzungspflicht für den Radweg eingeführt werden. Laut RAST 06 (Tabelle 07) ist für eine Straße wie die Rombachstraße eine Fahrbahnbreite von 6,50 m vorgesehen (Regelfall und Linienbusverkehr). Weiter sieht die RAST in solchen Fällen eine Benutzungspflicht für die Radverkehrsanlagen vor. Warum soll in der Rombachstr. bei einer schmaleren Fahrbahnbreite auf eine Benutzungspflicht verzichtet werden?
2. Leider ist in dem Vortrag untergangen, wie die Vorfahrt an der Kreuzung Schagenstr./ Rombachstr. aussehen soll. Wünschenswert wäre eine Vorfahrt der Rombachstr. inkl. Radweg in beide Richtungen.
3. Bezüglich der Querung Vennbahnweg wurde eine Fahrbahnverengung als eine Alternative vorgestellt. Von dieser Variante sollte abgesehen werden, da die Rombachstr. der Zubringer aller Anwohner aus dem Brander Feld und Tuchmacherviertel zur Autobahn bzw. Stadteinwärts ist und damit absehbar ist, dass es zu regelmäßigen Rückstaus und ggf. einem Unfallschwerpunkt kommen kann. Hier ist der Anrampung und eine entsprechende Visualisierung der Querung aus Anwohnersicht der Vorzug zu geben.
4. Weiter wurde sich sehr ausführlich über die Kreuzung Wolferskaul/ Rombachstr vor der Schwimmhalle unterhalten. Was ich nicht verstanden habe, ist warum es keine Variante Kreisverkehr gibt? Ggf. kann der Kreisverkehr sogar so ausgestaltet werden, dass durch entsprechende Fahrbahnmarkierungen die Radfahrer eindeutig und sicher zum Radweg auf der südlichen Seite geführt werden und zurück.
5. Bzgl. der Parkplatzsituation möchte ich folgendes zu Bedenken geben, dass bereits zu meiner Jugend vor mehr als 20 Jahren die Parkplätze zu den Trainingszeiten des Schwimmvereins "knapp" waren. Der Wegfall des Fahrbahnrandparkens auf der gesamten Rombachstr. wäre zu begrüßen, da dies den Verkehrsfluss erheblich und regelmäßig behindert. Vielleicht wäre es eine Möglichkeit den vorhandenen Parkplatz an der Schwimmhalle mobilitätsfreundlich und zukunftsorientiert umzugestalten anstatt weitere Grünflächen zu versiegeln. Ihre Kollegin, ich glaube Frau Pauls, hatte hierzu grds. schöne Ideen bezüglich einer Art "Parkhaus" gemacht.

Vielen Dank

--

Bleiben Sie gesund, freundliche Grüße

rombachstrasse Stadt Aachen - Radvorrangroute Rombachstraße => Unsere Eingaben

Von: [REDACTED]
An: <rombachstrasse@mail.aachen.de>
Datum: 29.03.2022 08:30
Betreff: Radvorrangroute Rombachstraße => Unsere Eingaben

Guten Tag,

ich hatte unsere Belange als betroffenes, ansässiges Handwerksunternehmen bereits im letzten Jahr (Okt. + Nov.) direkt an [REDACTED] gerichtet und gene davon aus, dass diese entsprechend berücksichtigt werden (Antrag auf Sicherung von Flächen im Bereich der Betriebszufahrt gegen Parken).

Hier ergänzende Eingaben:

- Querung Vennbahnweg: hier gebe ich zu bedenken, dass die Fahrbahnverengung auf 3,5 m (Detail Querung V2) zu erheblichen Rückstaus gerade zu den Stosszeiten (insbesondere morgens im Berufsverkehr im allgemeinen und der Schulverkehr im speziellen!) führen wird. Man kann das heute schon an der Marktschule beobachten - die Rombachstrasse hat sicherlich ein nochmals erhöhtes Verkehrsaufkommen gegenüber der Marktstrasse. Der gestern Abend angebrachte Vergleich mit der Münsterstrasse hinkt an der Stelle, da die Münsterstrasse ein sicherlich deutlich geringeres Verkehrsaufkommen verzeichnet.
- Querung Vennbahnweg: hier habe ich vernommen, dass der Verkehr über eine Rampe verlangsamt werden soll. Aus persönlichen Sicherheitsgründen befürworte ich das deutlich, aus Sicht unseres Handwerksunternehmens muss aber gewährleistet bleiben, dass unser Betriebsgrundstück auch weiterhin mit Tiefbett-LKW angefahren werden kann (entsprechende Angaben liegen [REDACTED] vor).

Bei Rückfragen stehe ich jederzeit gerne zur Verfügung.

Herzliche Grüße, [REDACTED] aus Aachen-Brand

Von: 
An: <rombachstrasse@mail.aachen.de>
Datum: 29.03.2022 11:00
Betreff: Bürger*innenbeteiligung Rombachstraße

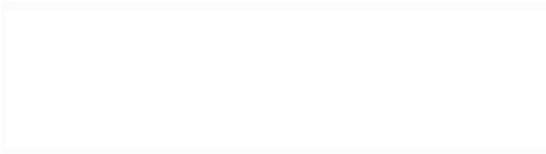
Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit möchte ich anregen, dass bei der Planung auch der Bereich der Ausfahrt des Vennbahncenters einbezogen wird:

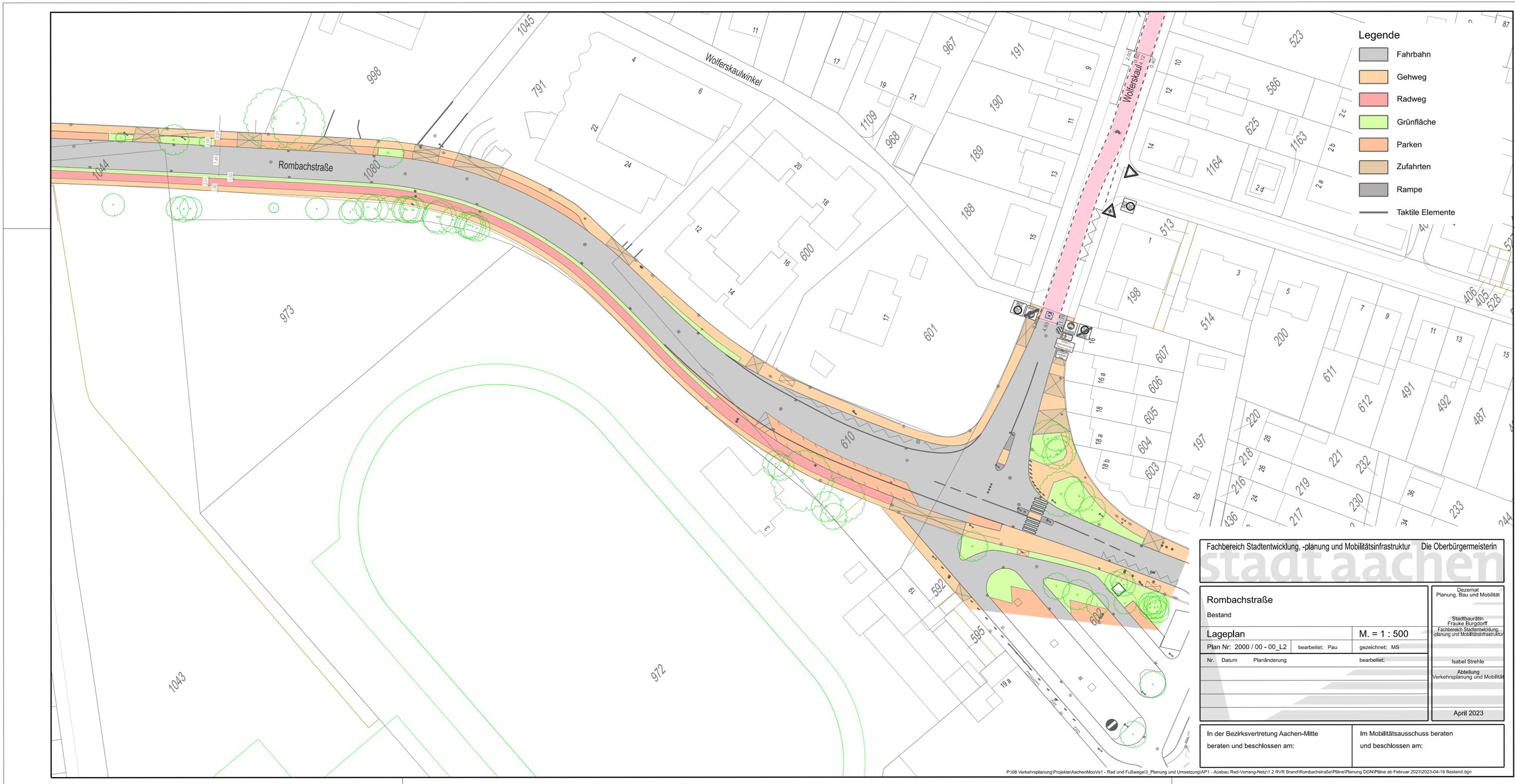
1. Der Gehweg der Rombachstraße wurde hier mit einer zusätzlichen Teerdecke überzogen, damit eine robuste Fahrbahn entsteht. Die Leitmarkierung für Sehbehinderte wurde dadurch unterbrochen. Hier sollte eine Lösung gefunden werden, die insgesamt nicht den Eindruck erweckt, dass Fußgänger Verkehrsteilnehmer zweiter Klasse sind.
2. Die Ausfahrt ist durch Beschilderung künstlich verengt. In der Ausfahrt parken häufig Fahrzeuge, so dass sie jeweils nur in einer Richtung passiert werden kann. Hierdurch wird eine potentiell gefährliche Situation noch unnötig verschärft: Enge Einfahrt, Beachtung der Vorfahrt bei Ausfahrt, Querung des Gehwegs, Begegnung von KFZ und Fußgängern, Sichtbehinderung durch die Hecke - sowohl für KFZ als auch für Fußgänger... Zudem wird die Einfahrt in Zukunft offenbar auch noch als Zufahrt durch Tiefgarage bei den neu gebauten Häusern verwendet werden. Die Einfahrt/Ausfahrt sollte deswegen übersichtlicher und maximal sicher gestaltet werden. Sie sollte meiner Meinung nach nicht unnötig verengt werden und es sollte ein absolutes Halteverbot gelten.
3. Ein etwas anderes Thema ist allgemein der Zugang für Fußgänger von der Rombachstraße aus zum Vennbahncenter, der intensiv genutzt wird, auch z. B. von Kindern der benachbarten Schule: Das Gelände lässt sich nicht sicher über einen Gehweg betreten, sondern nur über die Fahrbahn. Auch auf dem Gelände gibt es keinen praktisch nutzbaren Gehweg bis zum Eingang des Edeka. Ich verstehe nicht, wie so eine Regelung, die nur KFZ im Blick hat, irgendeinen Planungsprozess erfolgreich durchlaufen konnte.

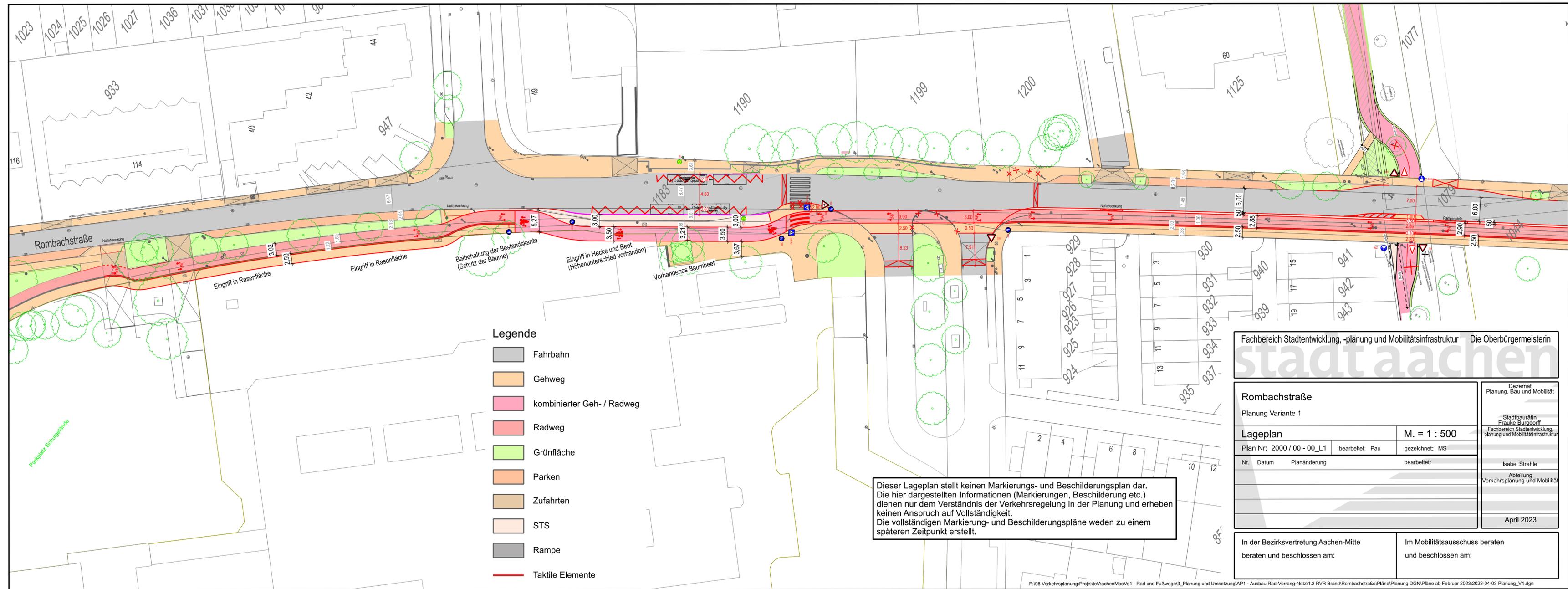
Ich bitte um Weiterleitung aller Hinweise an die jeweils zuständige Stelle.

Vielen Dank!









- Legende**
- Fahrbahn
 - Gehweg
 - kombinierter Geh- / Radweg
 - Radweg
 - Grünfläche
 - Parken
 - Zufahrten
 - STS
 - Rampe
 - Taktile Elemente

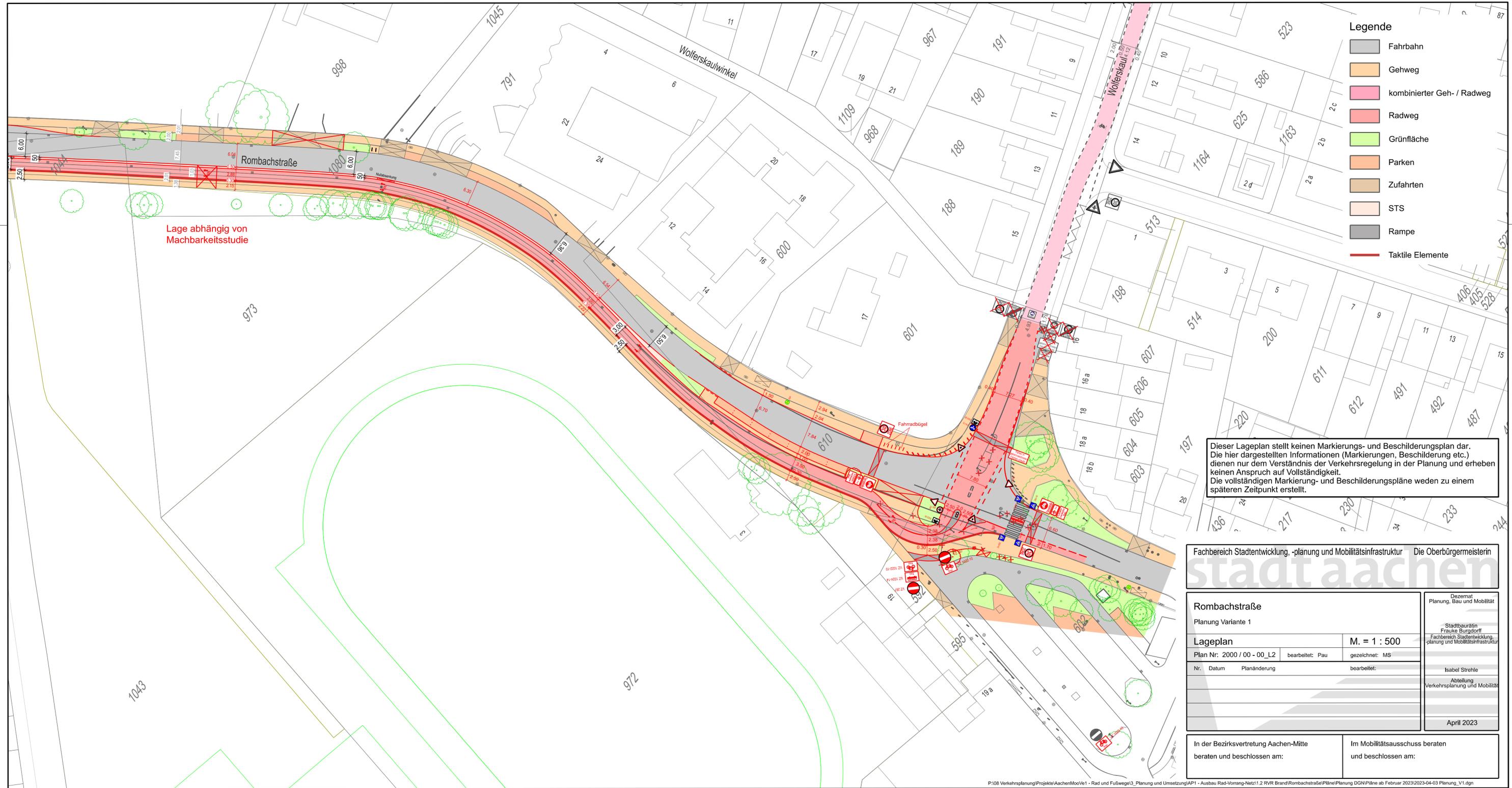
Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die vollständigen Markierungs- und Beschilderungspläne werden zu einem späteren Zeitpunkt erstellt.

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin
stadt aachen

Rombachstraße		Dezernat Planung, Bau und Mobilität	
Planung Variante 1		Stadtbaurätin Frauke Burgdorff Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur	
Lageplan		M. = 1 : 500	
Plan Nr.: 2000 / 00 - 00_L1	bearbeitet: Pau	gezeichnet: MS	
Nr.	Datum	Planänderung	bearbeitet:
			Isabel Strehle
			Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität
			April 2023

In der Bezirksvertretung Aachen-Mitte beraten und beschlossen am: Im Mobilitätsausschuss beraten und beschlossen am:

P:\08 Verkehrsplanung\Projekte\AachenMoo\ve1 - Rad und Fußwege\3_Planung und Umsetzung\AP1 - Ausbau Rad-Vorrang-Netz\1.2 RVR Brand\Rombachstraße\Pläne\Planung DGN\Pläne ab Februar 2023\2023-04-03 Planung_V1.dgn



Lage abhängig von Machbarkeitsstudie

- Legende**
- Fahrbahn
 - Gehweg
 - kombinierter Geh- / Radweg
 - Radweg
 - Grünfläche
 - Parken
 - Zufahrten
 - STS
 - Rampe
 - Taktile Elemente

Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die vollständigen Markierungs- und Beschilderungspläne werden zu einem späteren Zeitpunkt erstellt.

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin

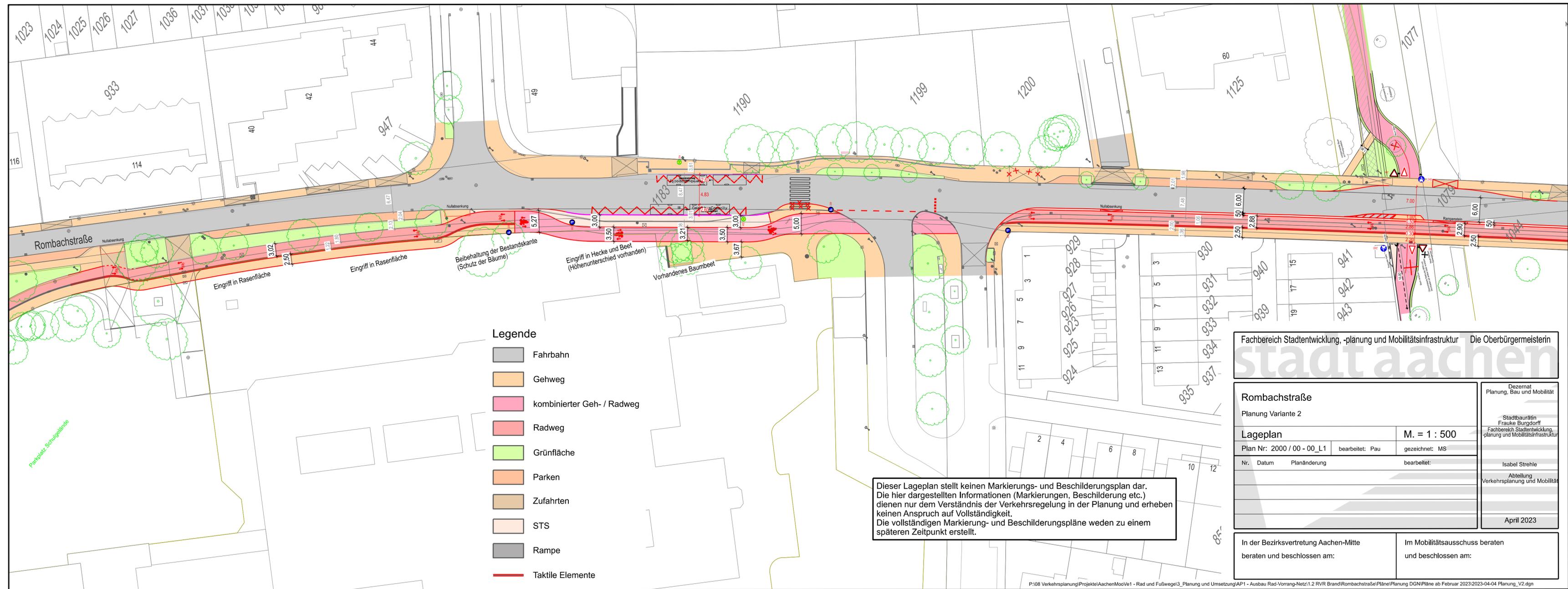
stadt aachen

Rombachstraße		Dezernat Planung, Bau und Mobilität
Planung Variante 1		Stadtbaurätin Frauke Burgdorf
Lageplan		Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur
Plan Nr. 2000 / 00 - 00_L2	bearbeitet: Pau	gezeichnet: MS
Nr.	Datum	Planänderung
		bearbeitet:
		Isabel Strohle
		Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität
		April 2023

In der Bezirksvertretung Aachen-Mitte beraten und beschlossen am:

Im Mobilitätsausschuss beraten und beschlossen am:

P:\08 Verkehrsplanung\Projekte\AachenMooV\1 - Rad und Fußwege\3_Planung und Umsetzung\AP1 - Ausbau Rad-Vorrang-Netz\1.2 RVR Brand\Rombachstraße\Pläne\Planung DGN\Pläne ab Februar 2023\2023-04-03_Planung_V1.dgn



- Legende**
- Fahrbahn
 - Gehweg
 - kombinierter Geh- / Radweg
 - Radweg
 - Grünfläche
 - Parken
 - Zufahrten
 - STS
 - Rampe
 - Taktile Elemente

Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die vollständigen Markierungs- und Beschilderungspläne werden zu einem späteren Zeitpunkt erstellt.

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin
stadt aachen

Rombachstraße			Dezernat Planung, Bau und Mobilität
Planung Variante 2			Stadtbaurätin Frauke Burgdorff
Lageplan		M. = 1 : 500	Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur
Plan Nr.: 2000 / 00 - 00_L1	bearbeitet: Pau	gezeichnet: MS	Isabel Strehle
Nr.	Datum	Planänderung	bearbeitet:
			Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität
			April 2023

In der Bezirksvertretung Aachen-Mitte beraten und beschlossen am: Im Mobilitätsausschuss beraten und beschlossen am:

P:\08 Verkehrsplanung\Projekte\AachenMoo\Ve1 - Rad und Fußwege\3_Planung und Umsetzung\AP1 - Ausbau Rad-Vorrang-Netz\1.2 RVR Brand\Rombachstraße\Pläne\Planung DGN\Pläne ab Februar 2023\2023-04-04 Planung_V2.dgn



Lage abhängig von Machbarkeitsstudie

- Legende**
- Fahrbahn
 - Gehweg
 - kombinierter Geh- / Radweg
 - Radweg
 - Grünfläche
 - Parken
 - Zufahrten
 - STS
 - Rampe
 - Taktile Elemente

Dieser Lageplan stellt keinen Markierungs- und Beschilderungsplan dar. Die hier dargestellten Informationen (Markierungen, Beschilderung etc.) dienen nur dem Verständnis der Verkehrsregelung in der Planung und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die vollständigen Markierungs- und Beschilderungspläne werden zu einem späteren Zeitpunkt erstellt.

Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur Die Oberbürgermeisterin

stadt aachen

Rombachstraße		Dezernat Planung, Bau und Mobilität	
Planung Variante 2		Stadtbaurätin Frauke Bungdorff	
Lageplan		M. = 1 : 500	
Plan Nr.: 2000 / 00 - 00_L2	bearbeitet: Pau	gezeichnet: MS	Fachbereich Stadtentwicklung -planung und Mobilitätsinfrastruktur
Nr.	Datum	Planänderung	bearbeitet:
			Isabel Strehle
			Abteilung Verkehrsplanung und Mobilität
			April 2023

In der Bezirksvertretung Aachen-Mitte beraten und beschlossen am: Im Mobilitätsausschuss beraten und beschlossen am:

P:\08 Verkehrsplanung\Projekte\Aachen\001 - Rad und Fußwege\3. Planung und Umsetzung\AP1 - Ausbau Rad-Vorrang-Netz\1.2 RVR Brand\Rombachstraße\Pilne\Planung DGN\Pilne ab Februar 2023\2023-04-04 Planung_V2.dgn