



**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

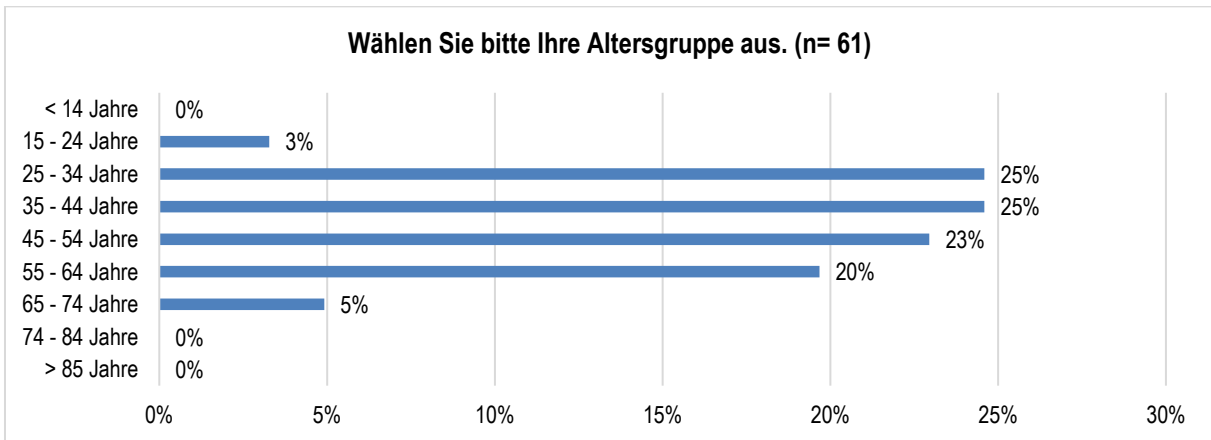
- Teilnehmer*innen: 747 Aufrufe des Videos bei YouTube (Stand: 11.04.2023), 104 Teilnehmer*innen via Slido, ca. 40 via Zoom
- 30 Eingaben von Bürger*innen: per Mail (28) oder Post/Briefkasten (2). Dabei zum Teil auch mehrfache Eingaben von einzelnen Bürger*innen sowie Eingaben von verschiedenen Vereinen/Verbänden (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.

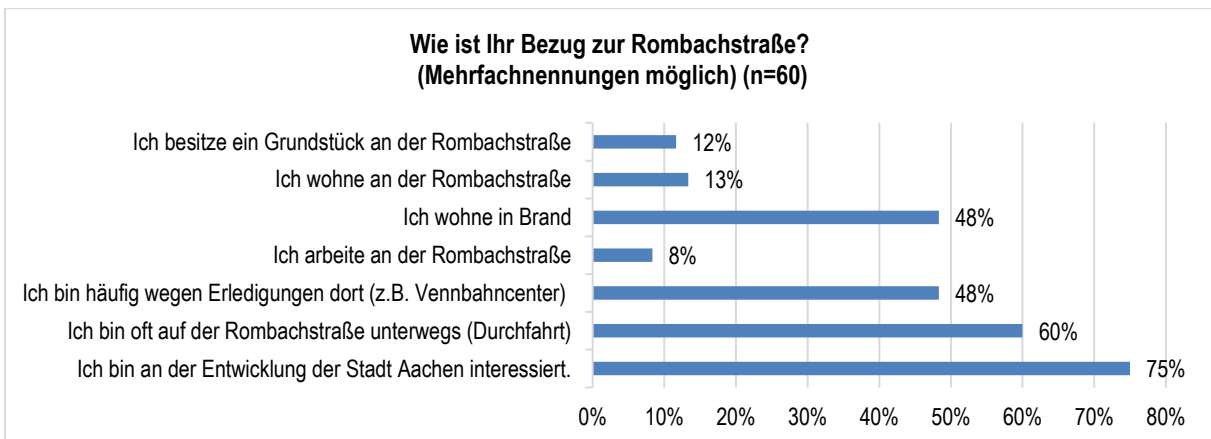
Geschlecht und Altersstruktur

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



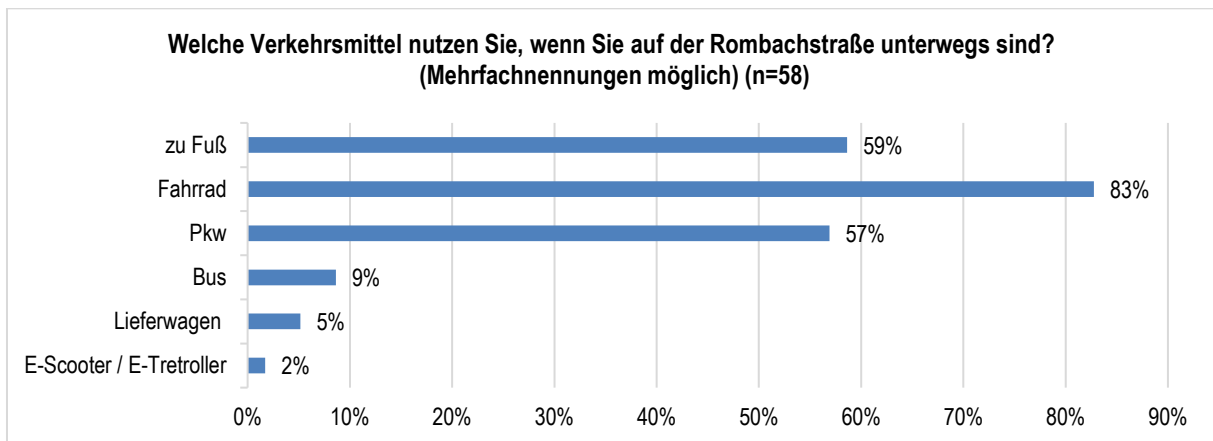
Die Altersstruktur der Teilnehmenden war ausgewogen. Die Altersgruppe der 25- bis 34-jährigen war mit der Gruppe der 35- bis 44-jährigen am stärksten vertreten, gefolgt von der Gruppe der 45- bis 54-jährigen. Weder die „jüngere“ noch die „ältere“ Generation war also deutlich überrepräsentiert.

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.

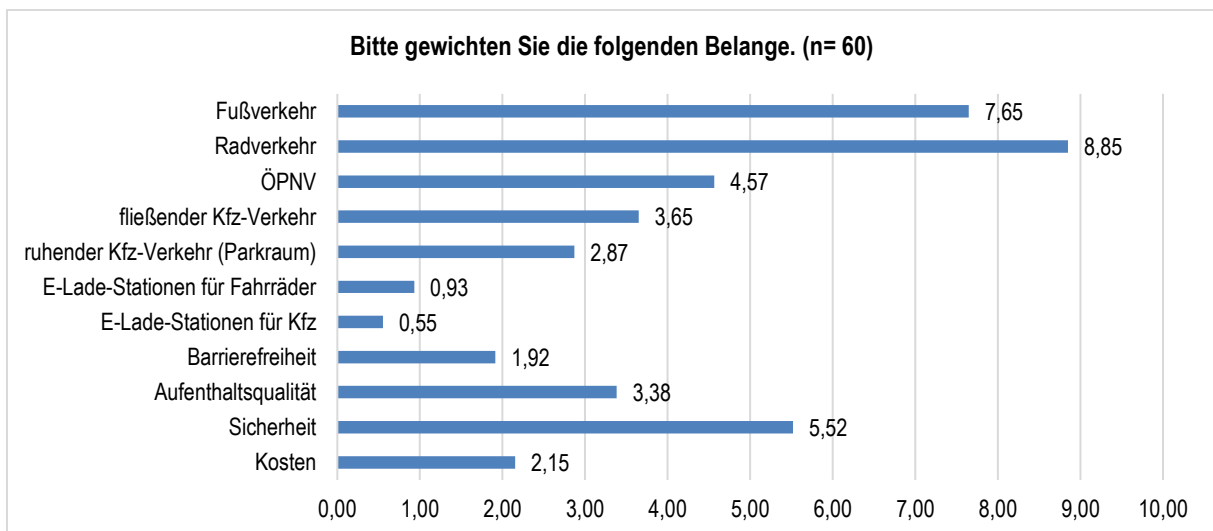
Verkehrsmittelnutzung



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 Abwägungsbetrag. 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 nachurtscheid 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 Druckwiesel 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.