



Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“

Stellungnahme zur Vorlage: Rombachstraße - Ertüchtigung von Radverkehrsanlagen im Zuge der RVR Brand

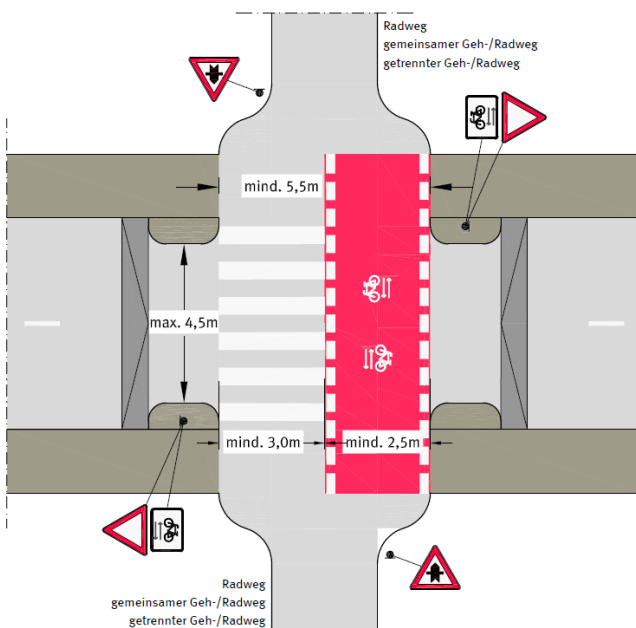
Vor zwei Jahren hat die Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“ einen Vorentwurf zur Gestaltung der Rad-Vorrang-Route (RVR) im Verlauf der Rombachstraße der Verwaltung vorgelegt und im März 2020 im Rahmen der Bürgerinformation Interessierten und der Politik in der Bezirksvertretung Brand vorgestellt (s. Anlage 3 der Vorlage). Wir begrüßen es, dass nun endlich eine Planung der Verwaltung vorliegt und diese dann hoffentlich baldmöglichst über das vom Land geförderte Vorhaben „RVR Brand“ umgesetzt werden kann. Folgende Anregungen möchten wir bereits jetzt in die politische Diskussion und für den weiteren Planungsprozess einbringen:

Variante 1:

- die Planung der RVR muss den aktuellen Stand der Technik berücksichtigen und sich z. B. an einer entsprechenden Veröffentlichung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - Arbeitsgruppe Straßentwurf orientieren: „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H-RSV Ausgabe 2021)“
- die grundlegenden Standards für RVR sind gemäß Tabelle 1 der H-RSV einzuhalten; dies gilt insbesondere für die Entwurfsgeschwindigkeit für eine sichere Befahrung und die hieraus resultierenden Breiten und Kurvenradien
- die Mindestbreite von 3 m für einen einseitigen Zweirichtungsradweg bei einer RVR ist gemäß Kapitel 4.5.3 der H-RSV durchgängig einzuhalten; FFBrand empfiehlt 3,5 m Regelbreite aufgrund von Stoßzeiten im Schülerverkehr; sollte dies aufgrund fehlender Querschnittsbreite bei 6 m Fahrbahn für KFZ nicht möglich sein, so ist die Überlappungsfläche zwischen dem geplanten 2,5 m breiten Gehweg (Bestand 1,3 m) und dem geplanten ≥ 3 m breiten Radweg zu gleichen Teilen zwischen Fuß- und Radweg aufzuteilen und nicht einseitig zu Lasten des Radverkehrs
- die Kurvenradien in Höhe der Verschwenkungen am Brander Wall (Einfahrt Parkplatz Turnhalle) wie auch in Höhe der Heusstraße erscheinen zu gering
- Gehwege mit zugelassenem Radverkehr kommen für die Führung einer RVR nicht in Betracht (s. H-RSV, Seite 18); der Eingangsbereich der Gesamtschule ist daher zu überplanen indem der vorhandene Fahrbahnquerschnitt von 8,5 m auf 6 m reduziert wird; die südliche Busbucht ist entsprechend nach Norden zu verschieben und dann ist ausreichend Platz für einen mindestens 2,75 m breiten Radweg und einen mindestens 2,25 m breiten Gehweg; sobald ein Bus an der nördlichen Haltestelle steht und Schüler aussteigen lässt, ist eine Durchfahrt für KFZ nicht möglich, da Schülergruppen über den Zebrastreifen gehen; von daher sind hier keine erheblichen zusätzlichen Beeinträchtigungen des KFZ-Verkehrs zu erwarten
- der Umbau des überdimensionierten Knotens Rombachstraße / Wolferskaul ist nicht ausreichend, die RVR hat hier keine Vorfahrt; hier ist die Planung entsprechend der Vorschläge von FFBrand anzupassen; die Mittelinsel kann entfallen und der Fahrbahnquerschnitt ist so weit zu reduzieren; bis ein Abbiegen der Busse mit Schrittgeschwindigkeit möglich ist (Vorgabe StVO); durch die Einrichtung eines zusätzlichen Zebrastreifens für Fußgänger ist die Fußgängersicherheit weiterhin gewährleistet (30 km/h max.)
- zur Erhöhung der Sicherheit des Schüler- und Radverkehrs ist der Knoten Rombach- / Schagenstraße mit Verschwenkungen für den KFZ-Verkehr und Anrampungen umzubauen, damit

zukünftig keine KFZ die Querungsstelle blockieren und der Vorrang der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Schulweg) verdeutlicht wird

- wir bitten die Politik bereits jetzt zu beschließen, dass der Radweg mit asphaltierter rot eingefärbter Oberfläche ausgeführt wird, da ein komfortables Radfahren auf Pflaster generell nicht möglich ist (negatives Beispiel neuer Radweg in Forst zwischen Schönforst- und Neuhausstraße)
- die Rodung des Waldes nördlich des Sportplatzes auf dem Flurstück 973 zur Schaffung zusätzlicher Parkplätze wird entschieden abgelehnt (Erhalt Stadtgrün, Nachteile durch zusätzliche Querung der RVR durch KFZ insbesondere bei linksseitiger Führung des Radverkehrs, Nachteile für Stadtklima, Flächen für Niederschlagswasserversickerung gehen verloren,...)
- aus Sicht von FFBrand sollte der Umbau des Knotens Rombachstraße / Vennbahnradweg mit Vorfahrt für die Vennbahn gegenüber der RVR entsprechend des Vorschlages QS 04A aus der Veröffentlichung „Querungsstellen für die Nahmobilität“ der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. (AGFS) durchgeführt werden



Variante 2

- FFBrand kann die Einschätzung der Verwaltung bestätigen, dass die Umsetzung einer Fahrradstraße in der Rombachstraße aufgrund der KFZ-Verkehrsmengen – insbesondere in den morgendlichen und abendlichen Stoßzeiten des Pendelverkehrs – im Umfeld von Schulen, einem Schwimmbad und eines Sportplatzes mit vielen Kindern und Jugendlichen nicht geeignet ist für eine sichere und komfortable Führung des Radverkehrs für alle Altersgruppen
- zukünftig wird der KFZ-Verkehr noch deutlich zunehmen, da durch die politisch beschlossenen und im Bau befindlichen Wohnungsvorhaben weitere Verkehrsströme entstehen (Tuchmacher-viertel, Bartholomäushöfe, Bauvorhaben „An der Schmitt“)

Mit freundlichen Grüßen

Gereon Hermens

Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“