



## Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“

### Stellungnahme RVR Brand – Rombachstraße

Sehr geehrte Frau Pauls,  
sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erhalten Sie die Stellungnahme der Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“ 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 <sup>[i]</sup> – 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 <sup>[ii]</sup> und für die RVR als Zweirichtungsradweg von 3,00 m gemäß H RSV <sup>[iii]</sup> 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 <sup>[iv]</sup> 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 <sup>[v]</sup> 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 <sup>[vi]</sup> mindestens 20 m betragen.

---

<sup>i</sup> Vorschlag FFBrand, August 2019: [https://kryger.de/ffBrand/\\_media/ffbrand-rvr-brand-planung-190830.pdf](https://kryger.de/ffBrand/_media/ffbrand-rvr-brand-planung-190830.pdf)

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

<sup>iii</sup> Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten, Ausgabe 2021, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

<sup>iv</sup> 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.

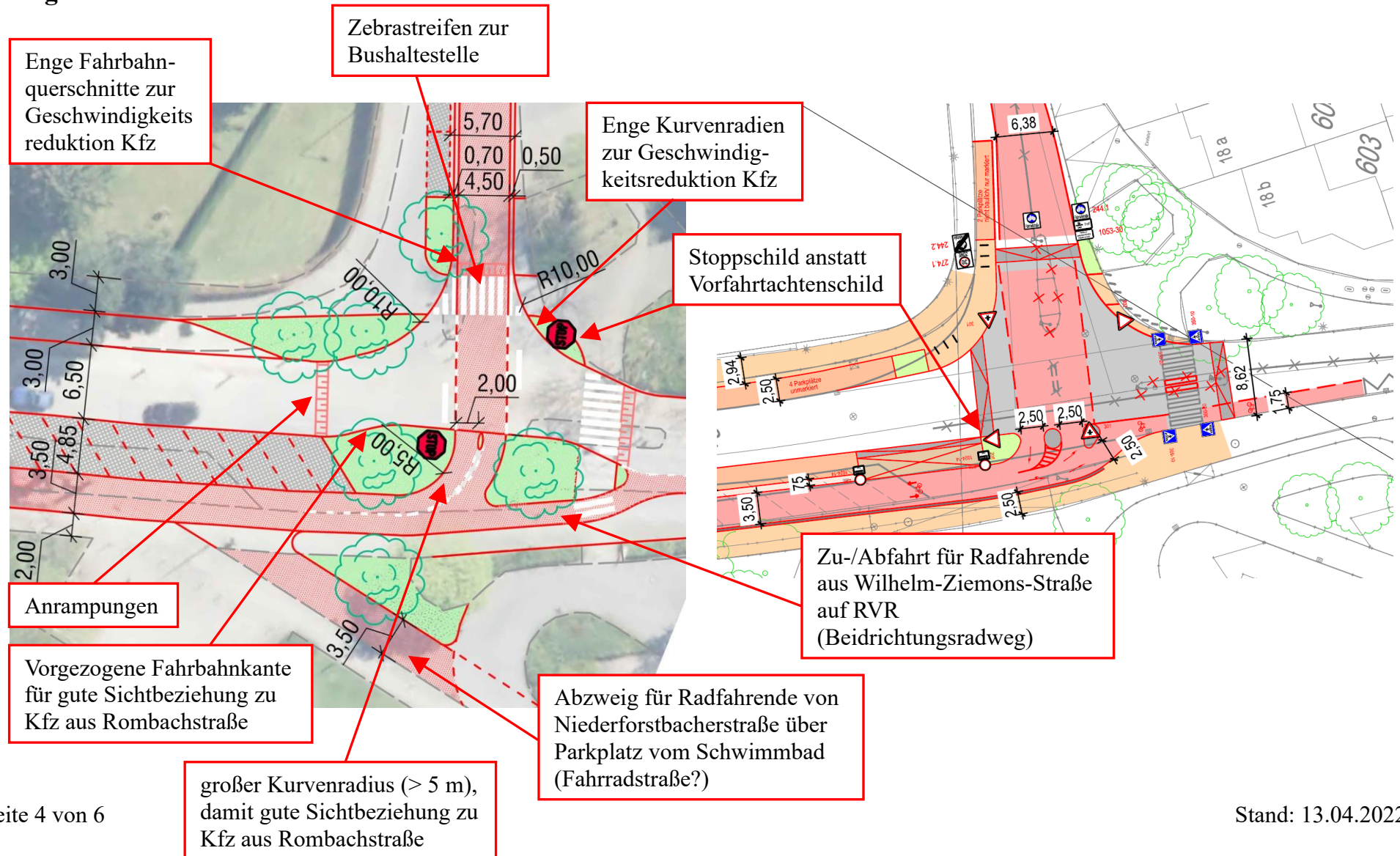
<sup>v</sup> Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

<sup>vi</sup> Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

## Kreuzung Rombachstraße/Wolferskaul an der Schwimmhalle Brand

Projektwerkstatt „Fahrradfreundliches Brand“  
August 2019

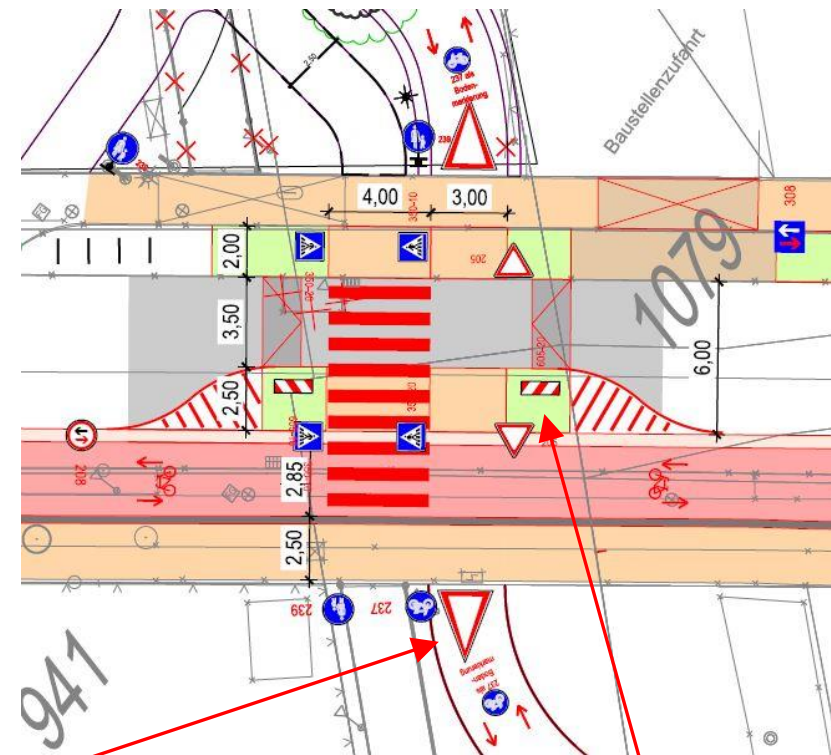
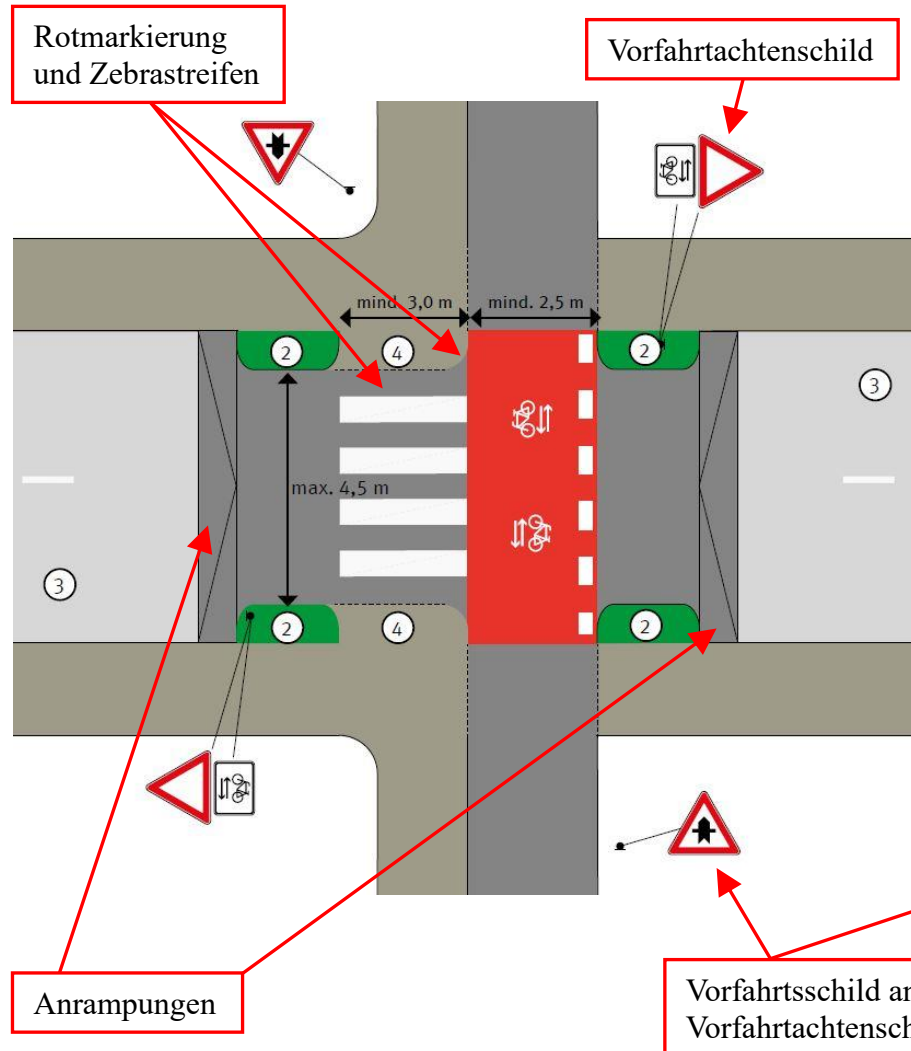
Stadt Aachen – Variante V2  
März 2022



## 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

