

Juli 2012

VERKEHRSFLÄCHENKONZEPT * VERSCHIEBUNG DER SÜDRINGHALTE- STELLEN *

DIE ALDI- VERKEHRSANBINDUNG AUF DER AACHENER STRAÙE 121:

SFS-WIDERSPRUCH UND BEZUGNEHMENDE ERLÄUTERUNGEN AUF DIE ZURÜCKWEISUNG DER PLÄNE A/B/C/D DURCH DAS AMT FÜR VERKEHRSMANAGEMENT AM 03. JULI 2 012

Am 15. Mai 2012 beauftragten die Mitglieder der BV03 das Amt für Verkehrsmanagement mit Durchführbarkeitsprüfungen der Pläne A/B/C/D, die von der Kooperationsgemeinschaft STAUFREIER SÜDRING (SFS) unter der Begleitung von BV-, Rats- und LT-Politikern entwickelt wurden.

Am 03.07.2012 trug die Verwaltung die Prüfungsergebnisse vor. Die Ablehnungsbegründungen bezogen sich ausschließlich nur auf die vier Haltestellenstandortvarianten und nicht auf das SFS- Verkehrsflächenkonzept.

Zum Besseren Verständnis stellen wir das SFS-Verkehrsflächenkonzept kurz vor, auf das die SFS-Planvarianten A/B/C/D basieren :

1. Südl. der Straße Am Dahlacker wird der Parkstreifen auf der Aachener Str. 113 in Fahrtrichtung Aachener Platz bis einige Meter hinter der südl. Kante der ALDI-Zufahrt, Höhe Aachener Str. 153, in einen Fahrstreifen umgewidmet (ein neues Parkraumkonzept liegt vor - s. Anhang, planbegleitende Erläuterungen .

2 . Die Gleisführung ist in Fahrtrichtung Aachener Platz auf den neugeschaffenen Randfahrstreifen vorgesehen. Somit kann der Linksabbiegeverkehr von der Aachener Str. nördl. des Südrings in Fahrtrichtung Aachener Platz, auch bei Ampelzyklen mit Bahneteiligung, ungehindert auf die B326 in Fahrtrichtung Innenstadt abfließen.

Im südl. Teilstück der Aachener Str. verhindert der neugeschaffene Randfahrstreifen die absehbaren Straßenverstopfungen und Rückstaubildungen, weil der ÖV und IV nicht mehr von den linksabbiegenden Kundenfahrzeugen aufgehalten wird.

3. Ein neuer Rechtsabbiegerfahrstreifen von der B326 (parallel zur nördl. Seite des Kronenhaus) auf die südl. Aachener Str., entlastet den Südringverkehr in östl. Fahrtrichtung.

Die Haltestellenstandortvarianten A/B/C/D setzen, wie zuvor erwähnt, das SFS-Verkehrsflächenkonzept voraus.

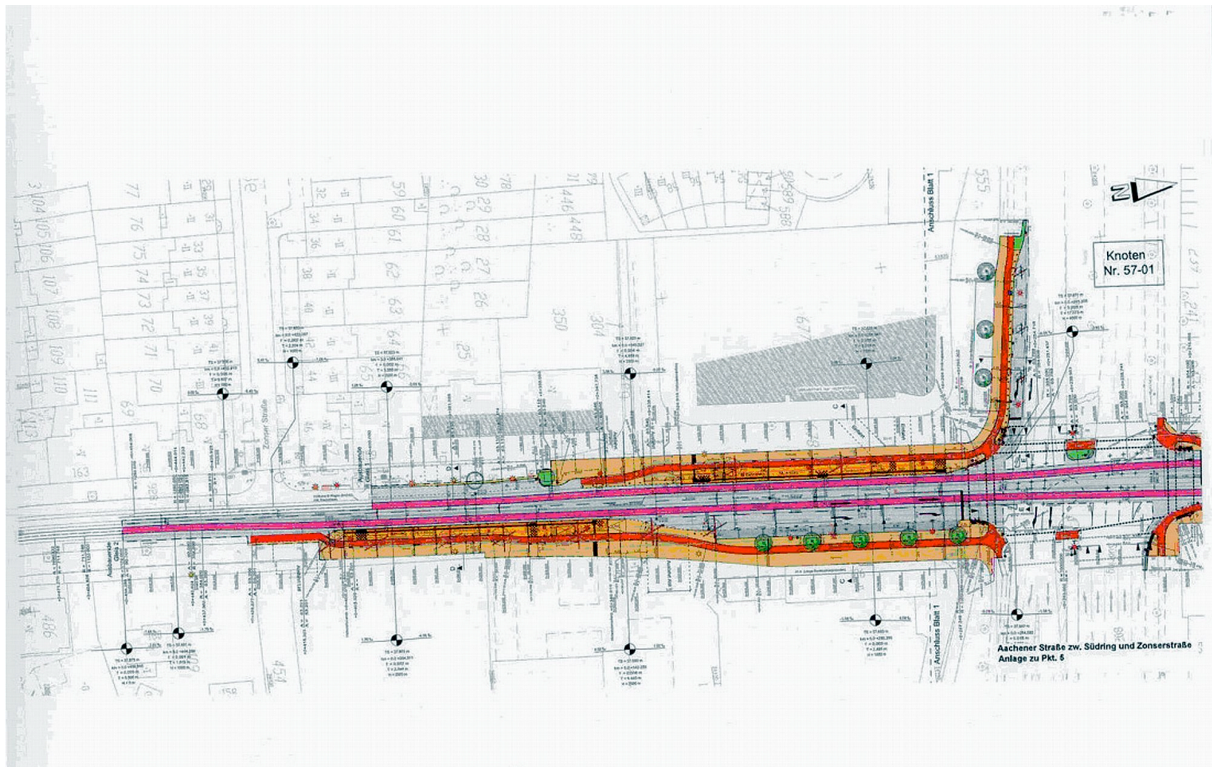
Die Realisierung der Verwaltungsplanung erfolgt erst frühestens zum Herbst 2015.

Die geplanten Haltestellenstandorte und das Verkehrsflächenkonzept stellen wir bereits heute vor:

1. Auf der südl. Aachener Str. wird der Parkstreifen Höhe Kronenhaus bis zur Hausnummer 153 in einen Randfahrstreifen umgewidmet, auf den die Gleisführung vorgesehen ist.

2. Die Haltestelle in Fahrtrichtung Aachener Platz wird an den Fahrbahnrand vor das Pflegeheim verschoben.

Während des Fahrgastwechsel blockieren die 60 Meter langen Bahnen die nördl. Feuerwehr- und Rettungsdienstzufahrt. - s. Zeichnung der Verwaltungsplanung.



3. Die Haltestelle für die 60 Meter lange Bahn in Fahrtrichtung Innenstadt, ist im 60 Meter langen Teilstück zwischen der ALDI- und LIDL-ZUFAHRT als Randhaltestelle geplant.

Während des Fahrgastwechsel blockieren die hinter der Bahn wartenden Fahrzeuge die LIDL-An- und Abfahrt.

4. Auf der B326 wird in östl. Fahrtrichtung ein Rechtsabbiegerfahrstreifen auf die südl. Aachener Str. eingerichtet.

Wenn die Südringhaltestelle in Fahrtrichtung Aachener Platz bedient wird, erhält der neugeschaffene Fahrstreifen während der Südringgrünphase rot.

Die Planvariante der Verwaltung und die SFS-Pläne A/B/C/D mit den dazugehörigen Texterläuterungen, befinden sich im Anhang.

Bis zur ALDI-Markteröffnung beabsichtigt die Verwaltung, die Abbiegerfahrstreifen auf den Südring in Fahrtrichtung südl. Aachener Str. zu verlängern.

Diese Maßnahme verbessert die Leistungsstärke der B326, eine Entlastung der südl. Aachener Str. bleibt jedoch aus, was die RHEINISCHE POST in der Ausgabe vom 12/07/12 am Südring-Streckenabschnitt Höhe Völklinger Str. aufzeigen konnte:

"Für die zahlreichen Abbieger vom Südring auf die Völklinger Straße, wurden bereits längere Spuren eingerichtet. Die erhöhen den Druck auf der Völklinger Straße, ohne das an deren anderen Ende entsprechender Platz für noch mehr Fahrzeuge vorhanden wäre" - Zitat Ende.

Wenn die im viergeschossigen ALDI-Gebäude vorgesehenen verkehrsverursachenden Gewerbe ihren Betrieb voraussichtlich im Frühjahr 2013 aufnehmen werden, kommt es zwangsläufig zu zusätzlichen Verkehrsflussbeeinträchtigungen, die nicht nur in den Spitzenzeiten Rückstaubildungen verursachen, die auch den Südring erfassen.

Uns liegen bisher keine gesicherten Kenntnisse vor, warum die politische Ratsmehrheit und die Verwaltung, den Anwohnern und Verkehrsteilnehmern diese katastrophalen

Planungsfolgen aufbürden wollen und sich nicht, der seit Feb. 2009 geforderten, Plannachbesserungen annehmen.

Um so begrüßenswerter ist die parteiübergreifende Themenarbeit der BV03-Mitglieder, was uns zum 03/07/12 führ:

An diesen Dienstag stellte Herr Winfried Hein vom Amt für Verkehrsmanagement die vier Planentwürfe der Kooperationsgemeinschaft STAUFREIER SÜDRING (SFS) knapp vor und begründete, warum das Amt die Umsetzung der SFS-Pläne A/B/C/D ablehnt, womit wir uns nun eingehend befassen werden, Procedere:

"A/I" = SFS-Plan A mit der 1. Zurückweisungs begründung vom Amt für Verkehrsmanagement, "SFS zu A/I" = SFS-Widerspruch auf die 1. Zurückweisungs begründung der Verwaltung zum Plan A.

SFS-PLAN A:

Eine Haltestelleninsel für beide Fahrrichtungen auf der Aachener Str. Höhe Pflegeheim/ALDI

A/I

Herr Hein: Wenn wir eine solche Haltestelle in Mittellage bringen, sollte nicht nur am Nordkopf ein signalisierter Überweg vorhanden sein, sondern es sollte auch am Südkopf ein signalisierter Zugang sein.

SSF zu A/I:

Der SFS untersuchte die in Düsseldorf anzutreffenden Haltestellenvarianten, bevor die Planungsarbeiten aufgenommen wurden. Wir gehen davon aus, dass die Haltestellen in der Landeshauptstadt Düsseldorf über keine unzulässigen Merkmale verfügen .

Die Verwaltung gab am 03/07 keine Erläuterungen ab, warum die Mittelhaltestellen in den SFS-Plänen A/B/C Auflagen erfüllen müssen, die ganz offensichtlich für städtische Planungen nicht gelten.

Beispielsweise die erst kürzlich fertig gestellte Mittellagehaltestellenanlage am Aachener Platz wurde, trotz des größeren Fahrgastaufkommens, dass an den Trödelmarktveranstaltungstagen stark zulegt, nur mit einen signalisierten Übergang ausgestattet. Weder Medien, noch Politik, erreichten mit Blick auf die neu eingerichtete Haltestellenanlage am Aachener Platz jene Verwaltungsbedenken, die zur Ablehnung der Mittellagehaltestelle am Südring unter A/I führten.

Das die Sicherheit der Fahrgäste auch mit einen LSA-Zugang an noch deutlich stärker frequentierten Haltestellen gewährleistet ist, beweist folgendes Fallbeispiel:

Die Haltestelleninsel "Graf-Adolf-Platz" in Fahrtrichtung Benrather Str. bietet trotz der sehr stark befahrenen Friedrichstr. und des hohen Fahrgastaufkommens, nur einen signalisierten Zugang.

Im Gegensatz zur südl. Aachener Str., bieten sogar beide Straßenseiten der Friedrichstr. und die nähere Umgebung mit den zahlreichen Geschäften, med. Einrichtungen, etc., ein Angebot, dass mit einen deutlich höheren Zuspruch angenommen wird.

Gleiches gilt auch für die Umsteigemöglichkeiten in westl. und östl. Fahrtrichtung, die auf der Graf-Adolf-Straße bestehen.

A/2

Herr Hein: Unsere Einschätzung: Wenn wir eine Haltestelle in Mittellage mit 2 LSA-Zugängen bringen, fällt die Insel um sechs Meter länger aus. Diese Verlängerung liegt vor der Versorgungszufahrt des Kronenhaus, so dass die abfahrenden Fahrzeuge den Südring nicht direkt ansteuern können.

SFS zu A/2:

Kosten und Raumgreifung von zusätzlichen sechs Metern werden im SFS-Plan A vermieden, ohne die Sicherheit der Fahrgäste einzuschränken, geschweidenn zu gefährden.

A/3

Herr Hein: Die im Plan A angegebene Inselbreite von 3,80 Meter ist aufgrund der Trödelmarktveranstaltungen nicht ausreichend und müsste daher fünf Meter betragen.

SFS zu A/3:

Auf die Frage, warum die Verwaltung ihre Berechnungen und Schätzungen über das zusätzliche Verkehrsaufkommen nur für Werkstage, jedoch nicht für die Trödelmarktveranstaltungssamstage vorgenommen hat, antwortete Dr. Keller gegenüber einer SFS-Delegation am 24.11.2011:

Wir sind nicht verpflichtet, Samstage zu beurteilen. Darüber hinaus würde in Düsseldorf nichts mehr passieren, wenn Härtefälle für Beurteilungen herangezogen würden.

Auch unter den Eindruck der gefühlten Ungleichbehandlung stellen wir fest, dass die ÖPNV-Nutzer, die den Trödelmarkt aufsuchen oder verlassen, die Haltestelle Aachener Platz aufgrund der kürzeren Wegstrecke bevorzugt nutzen.

Dennoch ist es nicht von der Hand zu weisen, dass sich die ansonsten publikumsarme Südringhaltestelle, Samstags im Zeitraum von ca. 10.30 bis 13.30 Uhr eines größeren Zuspruchs erfreut.

Für diesen "Härtefall" bietet die SFS-Planvariante A zwei Regelungsmöglichkeiten :

1. Die Straßenbreitenerweiterung kann auf der östl. Seite der Aachener Str. zu Gunsten der Haltestelleninselbreite auf Flächenreserven zurückgreifen, worüber die vorgelegte SFS-Plantextbegleitung unter Hinweis auf die erforderlichen Gespräche mit ALDI informiert.
2. Die Bahnhaltestelle "Luegallee" wird zehn Tage während der größten Kirmes am Rhein in den Spitzenzeiten im Minutentakt angefahren, so dass sich alle 60 Sek. hunderte Fahrgäste auf den Haltestelleninseln ergießen, obwohl diese für ein dermaßen hohes Personenaufkommen nicht annähernd vorgesehen sind.

Die Maßnahmen, die im Linksrheinischen für die Fahrgastsicherheit an den Kirmestagen ergriffen werden, ließen sich sicherlich auch am Südring, falls sie tatsächlich erforderlich sein sollten, realisieren, zumal die Anforderungen ungleich geringer und nur für rund 3 Std. pro Woche ergriffen werden müssten.

A/4

Herr Hein: Sie haben ja sicherlich noch die Variante der Verwaltung im Kopf, wonach Fahrbahnrandhaltestellen vorgesehen sind.

Das hat den Vorteil, dass die Fahrgäste zumindest für eine Fahrtrichtung die Fahrbahn nicht queren müssen, um in die Bahn einzusteigen.

Das ist ein Vorteil für diejenigen, die bei ALDI eingekauft haben oder im Ärztehaus waren und in die Innenstadt fahren möchten.

Bei einer Mittelinsel müssen sie immer zwangsläufig über die Fahrbahn marschieren.

SFS zu A/4:

Diese scheinbaren Vorteile wirken sich bei näherer Betrachtung zu Lasten des Verkehrsfluss und der Verkehrssicherheit aus:

Die Randhaltestelle in Fahrtrichtung Innenstadt, verschob die Verwaltung Richtung Aachener Platz zwischen der ALDI-Zufahrt, die 90 Meter südl. vom Südring geplant ist und der 60 Meter südl. entfernten LIDL-Zufahrt..

Wenn die Fahrgäste diese Haltestelle erreichen oder verlassen wollen, stellen die Discounterverkehrsverbindungen Gefahrenstellen für beide Gehwegrichtungen dar.



Die Mittellagehaltestelle verfügt über einen signalisierten Zugang, so dass die Verkehrssicherheit gewährleistet ist.

Da die Verwaltung aus Sicherheitsgründen auch am südlichen Haltestellenkopf sechs Meter für einen signalisierten Übergang fordert und die Mittelhaltestelle mit der Begründung zurückweist, dass die Fahrzeuge, die die Betriebszufahrt des Kronenhaus verlassen, aufgrund der Haltestellenverlängerung dann einen kleinen Umweg fahren müssten, wenn sie auf die B326 wollen, ist für uns nicht nachvollziehbar.

Kleinste Abweichungen bei der Haltestelleneinfahrt der 60 Meter langen Bahn, beeinträchtigen die Kundenzu- und Abfahrten.

Wenn der Fahrgastwechsel erfolgt, stellen die hinter der Bahn wartenden Fahrzeuge die LIDL-Zufahrt zu.

In der Gegenfahrtrichtung können die LIDL-Besucher die Filiale nicht anfahren und blockieren die Fahrbahn und den Gleiskörper, was zu Rückstaubildungen führen kann.

Wer schwer bepackt von ALDI oder vom Ärztehaus kommend die Haltestelle in Fahrtrichtung Volmerswerth erreichen möchte, genießt nicht den von Herrn Hein angesprochenen Vorteil einer Randhaltestelle gegenüber der Mittelhaltestelle, der sich laut Verwaltung in Fahrtrichtung Innenstadt ergibt, Zitat:

"Das hat den Vorteil, dass die Fahrgäste zumindest für eine Fahrtrichtung die Fahrbahn nicht queren müssen, um in die Bahn einzusteigen" - Zitat Ende.

Aus dem Vorteil für die einen, wird ein ungleich größerer Nachteil für die anderen, weil die Fahrgäste zum Erreichen der Haltestelle in Fahrtrichtung Volmerswerth, die gesamte Fahrbahn queren müssen.

Das Unfallrisiko für die Fahrgäste, die den Weg zum signalisierten Übergang nicht wählen, wird übrigens nur von der Haltestelle in Mittellage halbiert.

Darüber hinaus kann die randhaltstellenbedingte Gleisannäherung an den Bürgersteig, Gefahren für den Radverkehr mit erhöhten Unfallrisiken mit möglichen schwersten Folgen mit sich bringen, wenn diese nicht auf einer Straßenquerung mit Ausweichmöglichkeiten vorgenommen wird.

Die von der Verwaltung vor das Kronenhaus geschobene Haltestelle in Fahrtrichtung Aachener Platz, blockiert, die nördl. Feuerwehr- und Rettungsdienstzufahrt, was gemäß der uns vorliegenden Informationen unzulässig ist.

Außerdem erhalten die Südringrechtsabbieger in die südl. Aachener Str. während der Südringgrünphasen immer dann rot, wenn die Kronenhaushaltestelle bedient wird.

Beide Fahrbahnrandhaltstellen stellen Sicherheitsrisiken dar und sorgen für völlig unnötige Verkehrsflussbeeinträchtigungen, die nicht nur zur Hauptverkehrszeit Rückstauabildungen auslösen können.

Diese inakzeptablen Begleiterscheinungen, werden von den SFS-Planvarianten mit den Haltestellen in Mittellage und von der Plan-D-Variante vermieden.

Angesichts dieser klaren Faktenlage ist das Festhalten der Stadt an der Verwaltungsvariante weder aus fachlichen, noch aus Sicherheitsgründen nachvollziehbar.

A/5

Herr Hein: Wenn sie eine Mittelhaltestelle haben macht das sehr viel Sinn, wenn dort Umsteigebeziehungen sind.

Dieser große Vorteil einer Mittelinsel ist hier nicht gegeben.

SFS zu A/5:

Die Linie 712 verfügt zwischen den Haltestellen Schlüterstraße und Ratingen-Mitte über einen längeren Streckenabschnitt mit einem bahneigenen Gleiskörper für beide Fahrtrichtungen in der Fahrbahnmitte inkl. Haltestellen in Mittellage, jedoch exkl. Umsteigebeziehung, wie z.B. auch am Aachener Platz.

Diese Maßnahmen dienen mit und oder ohne Umsteigebeziehung der ÖPNV-Beschleunigung.

A/6

Herr Hein: Hinzu kommt, dass sie bei dieser Plan-A-Variante eine sehr große Verkehrsfläche haben mit einer Breite von 15 Meter.

Die Verwaltungsvariante beansprucht nur drei Fahrstreifen, also nur neun Meter.

SFS zu A/6:

Herr Hein nahm bei der Präsentation der Durchführbarkeitsprüfungsergebnisse die Beurteilung lediglich zu den Haltestellenvarianten A/B/C/D vor, eine Beurteilung über das SFS-Verkehrsflächenkonzept blieb jedoch aus.

Welches Verkehrsflächenkonzept den von der Verwaltung prognostizierten Belastungen Stand hält, wenn die im viergeschossigen ALDI-Gebäude vorgesehenen verkehrsverursachenden Gewerbe ihren Betrieb aufnehmen, lässt sich schon heute mühelos vorhersagen:

Nach Vorgabe der Verwaltungsvariante blockieren die Kundenfahrzeuge solange den einzigen Fahrstreifen inkl. Gleiskörper in Fahrtrichtung Aachener Platz, bis das der Gegenverkehr und die Fußgänger-, Rad und Fahrzeugbewegungen im Parkplatzmündungsareal, die Weiterfahrt ermöglichen.

Sollte die von der Verwaltung für den Herbst 2015 geplante Haltestelle vor dem Pflegeheim realisiert werden, wofür der Parkstreifen in einen Randfahrstreifen umgewidmet wird, kann der Gesamtverkehr den Linksabbiegern bei Ampelzyklen mit Bahnbeteiligung, während des Fahrgastwechsel und der Haltestellenausfahrt nicht ausweichen.

Das SFS-Verkehrsflächenkonzept mit der Straßenkapazitätserweiterung um einen Fahrstreifen und die vier Haltestellenstandortvarianten, vermeiden nicht nur diese Verkehrsflussunterbrechungen, sondern grundsätzlich zusätzliche Verkehrsflussbeeinträchtigungen .

Selbst für den Fall, dass die Haltestelle am Kronenhaus keine negativen Auswirkungen auf die Gesamtsituation hätte, wendet sich der SFS mit Nachdruck gegen die Vorgehensweise, dass bis zum Zeitpunkt dieser Niederschrift die politische Ratsmehrheit und die Verwaltung wider besseren Wissens, den Anwohnern und Verkehrsteilnehmern vom Frühjahr 2013 bis zum Herbst 2015 diese katastrophalen Planungsfolgen aufbürden wollen!

Wenn die mehrheitliche Ratspolitik und die Verwaltung im Jahr 2011 die SFS-Einbringung unterstützt hätten, wonach nur noch die Kundenabfahrt auf der Aachener Str. und die Kundenzufahrt ausschließlich nur auf einer Zubringerspur von der B326 abgewickelt wird, wäre der Randfahrstreifen auf der südl. Aachener Str. und die Debatte über die zusätzlichen Verkehrsprobleme nicht erforderlich.

Die Auswertung der Verkehrszählung auf der Aachener Str. vom 22.05.2012 offenbarte, dass die Verkehrsteilnehmerzahl gegenüber den bisher zugrunde gelegten Zahlen vom 25/08/09 um 14% anstieg.

Herr Hein erläuterte am 27/03/12 unter BV03-TOP 5, dass in den Spitzenzeiten das Gegenverkehrsaufkommen auf der südl. Aachener Str. für die vom Südring kommenden Kundenfahrzeuge genügend Lücken für die Anfahrt auf den Kundenparkplatz bietet,

Die neuen Zahlen besagen jedoch, dass die Linksabbieger noch mehr Zeit benötigen werden, bis das sie den Kundenstellplatz anfahren können, was zusätzliche Standzeiten und Rückstaubildungen zur Folge haben wird.

Die sich täglich an der Kreuzung Aachener Str./Südring ereignenden Verkehrsprobleme machen deutlich, dass Die vorhandene Verkehrswegekazität mit der zusätzlichen Verkehrsbelastung eindeutig überfordert wird.

Wenn die Verwaltung an ihr Verkehrsflächenkonzept festhält, kommt es zu einer erheblichen Verschlimmerung der Gesamtsituation, die sich im Herbst 2015 mit Beginn der Inbetriebnahme der Wehrhahnlinie ausdehnen wird, weil dann die Bahnhaltstelle in Fahrtrichtung Aachener Platz, nach Willen der Verwaltung vor das Kronenhaus verschoben wird:

Wenn die Haltestelle vor dem Pflegeheim bedient wird, erhalten die Rechtsabbieger, die von der B326 auf die südl. Aachener Str. wollen, bei der nächsten Südringrhythmusphase rot.

Demnach werden den Rechtsabbiegern drei direkt aufeinanderfolgende Rotphasen zugemutet (ein Ampelzyklus dauert an der Kreuzung Aachener Str./Südring 70 Sek.).

Weil Herr Hein die im Plan A ausgewiesene Verkehrsflächengröße auf der südl. Aachener Str. anspricht, sei der Vollständigkeit halber erwähnt, dass die SFS-Planvarianten B und C auf der südl. Aachener Str. weniger Verkehrsflächen, als im Plan A beanspruchen, weil die Mittelhaltestelle nur noch für die Fahrtrichtung Innenstadt vorgesehen ist.

Die Planflächennutzung verringert sich im Plan D erneut, weil die Haltestelle in Fahrtrichtung Innenstadt dann südl. der Kopernikusstr./Ecke Aachener Str. angeordnet ist.

B/1:

Herr Hein: Soweit unsere Anmerkungen zu Plan A. Jetzt kommen wir zu Plan B:

Diese Variante beinhaltet die Haltestelle in Mittellage, allerdings nur noch für die Fahrtrichtung Innenstadt.

Die Richtungshaltestelle in Fahrtrichtung Aachener Platz ist nach Norden gewandert, wo sie quasi heute ist, jedoch nun als Fahrbahnrandhaltestelle.

Wir haben gemerkt, dass wir eine behinderungsfreie Anfahrt, hier durch wartende Fahrzeuge, geradeaus oder in Richtung Südbrücke, nicht gewährleisten können. Das widerspricht der ÖPNV-Beförderung, die Bahn kann ja nicht in die Haltestelle einfahren, widerspricht also der ÖPNV-Beförderung, letzt endlich fließt der Individualverkehr dann ebenfalls dann verzögert nur ab.

SFS zu B/1:

Den zitierten Beurteilungspunkten lassen sich keine Hinweise auf Planungsfehler entnehmen, die Nachbesserungen oder eine Verwerfung einfordern, weil die angesprochenen Szenarien weder einen Bezug zur Plan B-Variante, noch zum SFS-Verkehrsflächenkonzept erkennen lassen.

Die Aussage von Herrn Hein, Zitat: "Wir haben gemerkt, dass wir eine behinderungsfreie Anfahrt, hier durch wartende Fahrzeuge, geradeaus oder in Richtung Südbrücke, nicht gewährleisten können" - Zitat Ende, trifft im Plan B bei Südringampelzyklen mit und ohne Bahnbeteiligung nicht zu:

1. Der Verkehr fließt in Fahrtrichtung Südbrücke, Aachener Platz und der Innenstadt durch die Hinzunahme des neugeschaffenen Randfahrstreifens schneller ab, als bisher.
2. Der Linksabbiegerverkehr auf die B326 in Fahrtrichtung Innenstadt kann, im Gegensatz zu der seit Jahrzehnten bestehenden Regelung, nun auch bei Ampelzyklen mit Bahnbeteiligung ungehindert abfließen.
3. Die Fahrzeuge in Fahrtrichtung Südbrücke und Aachener Platz werden während des Fahrgastwechsels hinter der Bahn stehen und verursachen dabei keine Beeinträchtigungen.

Herr Hein weiter, Zitat: "die Bahn kann ja nicht in die Haltestelle einfahren, widerspricht also der ÖPNV-Beförderung, letzt endlich fließt der Individualverkehr dann ebenfalls dann verzögert nur ab" - Zitat Ende.

Hier liegt offenbar eine Verwechslung vor: Das, was Herr Hein anspricht, kann sich nur gegenwärtig ereignen, jedoch nicht nach den Vorgaben, die der SFS-Plan B vorsieht:

Wenn die Bahn die Haltestelle Suitbertusstraße, wo im Zuge der EDEKA-Markterweiterung eine LSA-Vorrangschaltung eingerichtet wird, in Fahrtrichtung Südring verlässt, befindet sich vor ihr kein Fahrzeug.

Die nachstehenden Maßnahmen sorgen dafür, dass sich daran bis zur Haltestelleneinfahrt am Südring nichts ändern wird:

Nach der Haltestellenausfahrt erhält die LSA Am Dahlacker/Ecke Aachener Str. ein Signal, damit die Bahn dort grün erhält und die Kreuzung ohne Fahrzeitverlust queren kann.

Rechtsabbieger, die von der Straße Im Dahlacker in Fahrtrichtung Südring wollen, erhalten rot.

Somit ist eine behinderungsfreie Haltestelleneinfahrt am Südring gewährleistet.

B/2

Herr Hein: Der Nachteil mit der eingeschränkten Ausfahrt aus der Betriebszufahrt am Kronenhaus, ist hier auch nach wie vor gegeben, denn die Haltestelle ist ja ebenfalls dort noch verblieben, in Mittellage.

SFS zu B/2:

Die Südringhaltestelle in Mittellage in Fahrtrichtung Innenstadt, wird nach Vorbild der erst vor wenigen Monaten fertig gestellten Mittelhaltestellen am Aachener Platz, ebenfalls mit einer LSA-Weganbindung eingerichtet.

Die von der Verwaltung bereits unter A/1 angesprochene Haltestellenverlängerung für einen zweiten LSA-Übergang und die damit verbundenen Kosten und Verkehrsbeeinträchtigungen entfallen, so dass die übrigens äußerst selten genutzte

Betriebszufahrt unbeeinträchtigt bleibt (wir berichteten hierüber ausführlich unter "SFS zu A/I").

C/I

Herr Hein: Die Haltestelle in Fahrtrichtung Innenstadt verbleibt, wie in den Plänen A und B, südl. des Südrings als Mittelhaltestelle, aber die Haltestelle in Fahrtrichtung Aachener Platz rutscht nach Norden und zwar direkt südl. der Querung der Straße Kopernikus und Am Dahlacker.

Wenn man diese Richtungshaltestellen soweit auseinanderzieht, dass sind ungefähr 200 Meter auseinandergezogen, gibt es keinen Bezug mehr unter diesen Haltestellenanlagen.

Wir haben mal kess die Rheinbahn befragt und die haben uns gesagt, so etwas würden sie allein aufgrund der Begreifbarkeit nicht akzeptieren.

SFS zu C/I:

Der SFS gelangte bei der Entwicklung des Plan C zur festen Überzeugung, dass es den Menschen, die auf der Aachener Str. nördl. des Südrings, Kopernikusstr. und in der Straße Am Dahlacker wohnen, nicht an der zuvor angesprochenen "Begreifbarkeit" gebricht:

1.

Die Anwohner kennen sich im Umfeld ihres Wohnsitz hervorragend aus und nehmen örtliche Veränderungen, wie z.B. Haltestellenstandortwechsel wahr.

2 .

Wer in der Lage ist, sich im Wabentarifdschungle oder mit Fahrkartenautomaten zurechtzufinden, wird sicherlich nicht an der Plan-C-Variante scheitern.

3 .

Die Rheinbahnkunden, die die Haltestelle Graf-Adolf-Platz auf der Friedrichstr. nutzen, finden doch auch die Haltestelle in die Gegenfahrtrichtung, obwohl diese sich, übrigens ein gutes Stück entfernt, auf der Elisabeth Straße befindet.

D/1

Herr Hein: Im Plan D sieht man, dass die Haltestelle stadteinwärts nun auch nach Norden, quasi südl. der Kopernikusstr. gegenüber der Stadtauswärtigen, die südl. Am Dahlacker liegt, angeordnet wird.

Die Autoren sagen, dass hier eine bessere Erschließung für die wohnende Bevölkerung auf der Kopernikusstr. und Am Dahlacker erreicht werden kann.

Wir sind aber der Meinung, dass die Haltestellen so, wie sie sich heute darstellen oder wie sie sich künftig darstellen würden, südl. vom Südring, die Einrichtungen Ärztehaus, Apotheke und auch das Kronenhaus, besser erreichbar sind.

Wenn die Haltestellen von dort weggeschoben würden, sagen wir: Das ist ein Nachteil.

SFS zu D/1:

Jetzt sind wir bei der Güterabwägung angekommen:

A. Die Verwaltung verschiebt beide Richtungshaltestellen am Südring zu den Haltestellenanlagen am Aachener Platz, die ihrerseits Richtung Südring verschoben wurden, Begründung:

ALDI, das Ärztehaus, Apotheke, Kronenhaus und andere Einrichtungen sind dann besser erreichbar, als es im SFS-Plan D der Fall ist.

B. Der SFS verschiebt im Plan D die Haltestellen Richtung der Haltestellen Suitbertsstr. , die nicht zum Südring verschoben werden, Begründung:

Die Stadt unternimmt enorme Anstrengungen, die Attraktivität des ÖPNV zur Entlastung der Straßen zu verbessern. Konsequenter Weise müssen dann die Streckenabschnitte mit hoher Bevölkerungsdichte mit Haltestellen erschlossen werden.

Mit der gebotenen Pietät weisen wir darauf hin, dass es sich beim Kronenhaus um ein Pflegeheim handelt.

Pflegeheimbewohner stehen beklagenswerter Weise grundsätzlich nicht im Ruf über eine Mobilität zu verfügen, die sie für die ÖPNV-Nutzung befähigt.

Sollte es erfreulicher Weise Pflegeheimbewohnern möglich sein, sich beispielsweise im Rollstuhl ein Stück Unabhängigkeit zurückzuerobieren, können sie alle Haltestellenstandorte, die in den vier SFS-Plänen vorgeschlagen werden, barrierefrei erreichen, was gleichermaßen auch für ALDI oder das Ärztehaus gilt.

Gleichwohl spricht sich auch der SFS für eine optimale Haltestellenerreichbarkeit aus.

Im Gegensatz zur Verwaltung, die die Planung den Bedürfnissen des Kronenhaus, ALDI, etc. angepasst hat, lehnen wir die von der Verwaltung in Kauf genommenen negativen Auswirkungen für die verkehrliche Gesamtsituation entschieden ab!

Das SFS-Verkehrsflächenkonzept mit den Varianten A/B/C/D dokumentiert, dass die für das Frühjahr 2013 erwartete zusätzliche Verkehrsbelastung auch ohne zusätzliche Verkehrsprobleme auf der südl. Aachener Str. und der B326 planbar ist, was gleichermaßen auch für die Haltestellenverschiebungen und die Erreichbarkeit gilt.

DIE ABSCHLUSSBEURTEILUNG DER VERWALTUNG

Herr Hein: Unter den Strich würde die Verwaltung die Pläne 'D und C nicht empfehlen. Zu den Varianten A und B: Da sehen wir deutliche Vorteile im Hinblick auf die Vorteile und Nachteile für sämtliche Verkehrsteilnehmer, so dass wir hier letzt endlich bei der Verwaltungsmeinung bleiben, weil wir hier die Vorteile summa summarum sehen.

Das wäre quasi die Kurzfassung der Einschätzung der Verwaltung.

DIE SFS-ABSCHLUSSBEURTEILUNG

Die am 03/07 vorgetragenen Kritikpunkte sind nicht rechtsrelevant und stellen alles das in Abrede, was andernorts gängige Praxis ist (Haltestellen in Mittellage nur mit Umsteigebeziehung, Anzahl der signalisierten Übergänge, etc.).

Aus unserer Sicht liefern die Durchführbarkeitsprüfungen keine Hinweise auf Unzulässigkeiten, die zur Zurückweisung der Pläne A/B/C/D berechtigen.

Das SFS-Verkehrsflächenkonzept wurde bei den Ergebnismitteilungen der Durchführbarkeitsprüfungen nicht berücksichtigt.

Fazit:

Das SFS-Verkehrsflächenkonzept und die vier Planvarianten verursachen, im Gegensatz zur Verwaltungsvariante, keine zusätzlichen Verkehrsprobleme auf der B326 und der Aachener Str. wovon auch der ALDI-Gebäudestandort profitiert.

Abschließend erinnern wir an die Aussage von Amtsleiterin Andrea Blome vom 19.08.2011:

Wir werden an der Planung nur dann Änderungen vornehmen, wenn es hierfür einen politischen Auftrag gibt.

Der SFS wendet sich daher an die politische Ratsmehrheit mit der dringenden Bitte, den Weg für einen politischen Auftrag an die Verwaltung zur Überplanung freizugeben.

Wir würden uns sehr über eine einvernehmliche Lösungsfindung freuen und stehen nach wie vor für eine Zusammenarbeit mit der Verwaltung und Politik sehr gerne zur Verfügung!

Die SFS-Planvarianten A/B/C/D mit den dazugehörigen Erläuterungstexten.

Die Ansicht der Kreuzung Aachener Str./B326 bleibt vom Frühjahr 2013 bis frühestens zum Herbst 2015 unverändert.

Die Verwaltungsvariante, die frühestens zum Herbst 2015 realisiert werden soll.

Für den Fall, dass zum Jahresende die Frist für die Beantragung der Haltestellenumgestaltungsfördermittel ausläuft und die Gründlichkeit Gefahr läuft, unter der Geschwindigkeit leiden zu müssen, erinnern wir daran, dass die Presse bereits seit Feb. 2009 über die Überplanungsforderungen der BV03- Mitglieder berichtete.