

Mitteilung

öffentlicher Teil

| Gremium | Datum |
|----------------------------------|------------|
| Bezirksvertretung 3 (Lindenthal) | 09.12.2019 |

Aufhebung des Radweges Aachener Straße an Melaten

Hier: Dringlichkeitsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen in der Sitzung am 04.11.2019, TOP 8.1.25, AN/1492/2019

Beschluss der Bezirksvertretung Lindenthal:

Die Bezirksvertretung spricht sich gegen die Aufhebung des Radweges an der Aachener Straße stadtauswärts Höhe Melaten aus und fordert die Verwaltung auf, die Bushaltestelle an einer breiteren Stelle des Geh-/Radweges und der Aachener Straße zu verlegen.

Weiterhin sollen bei allen Haltestellen die Belange des Rad- und Fußverkehrs ausreichend berücksichtigt werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Grundsätzlich wurden die Haltestellen der Expressbuslinien möglichst nah an den Haltestellen der Stadtbahn vorgesehen. Nur so können möglichst viele Fahrgäste von der Nutzung des Busses überzeugt und die vom Rat gewünschte Entlastungswirkung für die Stadtbahn erreicht werden.

Die Bushaltestelle Melaten soll vor allem für die Schüler aus den südlich gelegenen Schulstandorten gut erreichbar sein. Ein Großteil der Schüler geht über die Brucknerstraße zur Aachener Straße, ein kleinerer Teil kommt aus der Max-Regner-Straße. Die Lage der Haltestelle zwischen diesen beiden Straßen in Verbindung mit den vorhandenen signalisierten Überwegen der Stadtbahnhaltestelle ist für die Schüler optimal.

Zudem befindet sich die vorgesehene Lage der Haltestelle etwa mittig zwischen den beiden nächsten Expressbushaltestellen in jeweils ca. 450 m westlicher und östlicher Entfernung und direkt vor dem Haupteingang zum Friedhof Melaten.

Die Art der Haltestelle kann mit der eines Buskaps gleichgesetzt werden, bei dem der Bus im fließenden Verkehr anhält und die Fahrzeuge auf dem rechten Fahrstreifen ggf. den Fahrgastwechseln hinter dem Bus abwarten müssen. Diese Form der Haltestelle beschleunigt den Busbetrieb, da der Bus nach dem Haltevorgang (im Schnitt 20 Sekunden) direkt wieder anfahren kann, ohne sich in den fließenden Verkehr einfädeln zu müssen.

Abgesehen davon wäre eine vergleichsweise breitere Fahrbahn (~8,50 m) nur in den Bereichen der Nebeneingänge Ost/West zum Friedhof gegeben. Aber auch dort reicht die Fahrbahnbreite nicht aus, um zwei Fahrstreifen mit ausreichendem Abstand an dem haltenden Bus vorbeizuführen. Außerdem wäre die Haltestelle dort soweit von o.g. einmündenden Straßen entfernt, dass sie im Vergleich zur Stadtbahnhaltestelle unattraktiv ist. Die angestrebte zumindest teilweise Verlagerung des Schülerverkehrs auf den Bus würde sich nicht einstellen.

Die Lage der Haltestelle wurde so gewählt, dass sie an der Stelle liegt, wo die Friedhofsmauer einen

kleinen Versprung nach hinten macht, also westlich der schmalsten Stelle. Für die Lage der Haltestelle an dieser Stelle spricht zudem, dass dort bereits eine kleine Sitzgelegenheit vorhanden ist, die von den Fahrgästen genutzt werden kann.

Hinsichtlich der Umwandlung des vorhandenen separaten Radwegs (VZ 237) in einen gemeinsamen Geh-/Radweg (VZ 240) im Bereich der Haltestelle stellt sich die Situation wie folgt dar: im Bereich Melaten ist an keiner Stelle eine so große Breite (Breite für Aufstellfläche für einsteigende/aussteigende Fahrgäste + Breite für Radweg + Breite für Gehweg) vorhanden, dass der separate Radweg im Bereich der Haltestelle erhalten bleiben könnte. Gemäß Richtlinien (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA 2010) ist bei geringer Flächenverfügbarkeit nur die Einrichtung eines gemeinsamen Geh-/Radwegs möglich.

Die Belange des Fuß- und Radverkehrs wurden somit bestmöglich berücksichtigt.