

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 2 (Rodenkirchen)	07.12.2015

**Heinrich-Erpenbach-Straße in Sürth: anstehender Endausbau
hier: Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen in der Bezirksvertretung Rodenkirchen vom
31.08.2015, TOP 7.2.1**

Frage 1:

„Ist weiterhin vorgesehen, das Sürther Feld über die Linie 130 mit der Endhaltestelle „Bahnhof Sürth“ anzubinden? Falls ja, wann soll dies erfolgen?“

Antwort der Verwaltung:

Die Durchbindung der Buslinie 130 bis zum Bahnhof Sürth ist weiterhin vorgesehen. Der hierzu erforderliche Umsetzungsbeschluss wird eingeholt, sobald der weiter nördlich geplante Linienweg durch das Neubaugebiet „Sürther Feld“ von Eygelshovener Straße bis zur Am Feldrain für Busse befahrbar ist. Die Umsetzung der Baustraße des dritten Bauabschnitts (Sürther Feldallee) soll in I. Quartal 2017 umgesetzt sein.

Frage 2:

„In den Ausbauplänen zur Heinrich-Erpenbach-Straße fehlt diese Endhaltestelle. Soll sie nun nicht mehr am Ende dieser Straße platziert werden? Falls ja, welcher neue Standort ist geplant und warum wurde die BV2 über diese Veränderung nicht informiert?“

Antwort der Verwaltung:

Die Endhaltestelle befindet sich zurzeit in der Verlängerung der Bergstraße unmittelbar am Bahnhof Sürth. Dieser Standort wird beibehalten, ist jedoch nicht Bestandteil der Heinrich-Erpenbach-Straße. Der Ausbaubereich der Heinrich-Erpenbach-Straße endet am Knotenpunkt Heinrich-Erpenbach-Straße / Bahnhofstraße. Somit ist die Haltestelle „Bahnhof Sürth“ außerhalb des Ausbaubereiches und aus diesem Grund nicht in den Ausbauplänen dargestellt.

Frage 3-5:

„Wie sieht die Schleppkurve für aus der Kölnstraße in die Heinrich-Erpenbach-Straße einbiegende (Gelenk-)Busse aus?“

„Wie wird der Bus-Begegnungsverkehr im Kurvenbereich der Straße gelöst?“

„Wie werden sich die geplanten Aufpflasterungen auf den Busverkehr auswirken?“

Antwort der Verwaltung:

Die Einmündung und die Haltestelle in Richtung Sürth Bahnhof wurden nach einer Überprüfung angepasst. Dies ermöglicht eine Begegnung von Bus und Pkw. Hierdurch musste die Gehwegbreite in diesem Bereich reduziert werden.

Für die gesamte Planung liegt die Zustimmung der KVB vor. Diese beinhaltet die Schleppekurven im Einmündungs- und Kurvenbereich sowie die Einpflasterungen.

Bei den Einpflasterungen handelt es sich um niveaugleiche Pflasterflächen, die keine Auswirkungen auf den Busverkehr haben.

Im Kurvenbereich fahren die Fahrzeugführer der Busse auf Sicht.