104. 52 24.06.2021 / 563 4800

001.12 Frau Füsgen

über
GB 1 Herrn Beig. Meyer z.K.

über
104 Frau RL Reichl z.K.

über
104.5 Frau AL Dr. Betz z.K.

über
104.52 Frau TL Stüben-Lierzer z.K.

Haltestelleneinrichtung Linienwegänderung Rott

Nach dem Runden Tisch zum Thema Linienwegänderung Rott, der zwischen der WSW mobil GmbH und der Bezirksvertretung Barmen stattgefunden hat, wurden die Anregungen auf Verlegung der Haltestellenstandorte durch die WSW und Vertreter der Stadtverwaltung (104.11 und 104.52) geprüft.

Haltestelle Einmündung Bogenstraße

Bei dem Knotenpunkt Rödiger Straße/Bogenstraße/Carnaper Straße handelt es sich um einen Knotenpunkt mit versetzten Einmündungen. Das hat zur Folge, dass die Querungswege für Fahrzeuge länger sind und die Situation für einfahrende Fahrzeuge unübersichtlicher ist als an Knotenpunkten mit gegenüberliegenden Einmündungen. Die gewünschte Verlegung der Haltestelle in den Knotenpunktbereich hinein, hat zur Folge, dass die ohnehin schwierige Situation durch die Sichtbehinderung des haltenden Busses verschärft wird. Es wird hierdurch eine akute Verkehrsgefährdung gesehen. Insbesondere Fahrzeuge, die aus der Carnaper Straße ausbiegen wollen können weder den Verkehr aus der Rödiger Straße, vom Steinweg kommend, noch aus der Bogenstraße sehen und einschätzen. Aus den oben genannten Gründen, kann dem Vorschlag auf Verlegung nicht nachgekommen werden.

Haltestelle Einmündung Kiefernstraße

Um die Parksituation im Bereich des Zentrums Rott nicht unnötig zu belasten, wurde von der Bezirksvertretung Barmen vorgeschlagen, die Haltestelle nicht in den Parkstreifen zu legen, sondern als Haltestelle am Fahrbahnrand in den Einmündungsbereich vor der Kiefernstraße. Bei

diesem Standort ergeben sich folgende Konfliktpunkte. Die Rödiger Straße wird zwar in diesem Bereich als Einbahnstraße geführt, um die Zufahrt der Sparkasse erreichen zu können, findet jedoch im Einmündungsbereich Zweirichtungsverkehr statt. Das Durchfahrtsverbot beginnt erst nach der Zufahrt. Diese wird häufig genutzt, so dass von einem Begegnungsverkehr im Einmündungsbereich ausgegangen werden muss. Der haltende Bus schränkt den Querschnitt soweit ein, dass die Restfahrbahnbreite unterhalb von vier Metern liegt. Begegnungsverkehr ist so nicht mehr möglich. Dazu kommt, dass durch die Kurvenlage eine barrierefreie Anfahrt nicht mehr möglich ist. Eine Begradigung des Teilstücks ist auf Grund von vorhandenen Schachtbauwerken nicht möglich.

Die Problematik des Parkraumverlustes ist jedoch in diesem Bereich gut nachvollziehbar, daher wurde eine Alternativlösung entwickelt. Der Bus wird als Halt am Fahrbahnrand so nah wie möglich an die Einmündung herangeführt. Das ausschlaggebende Kriterium ist hier, dass die Bordsteinführung gerade ist. Die Haltestelle würde somit 4 m vor dem vorhandenen Parkstreifen beginnen. Weitere 8 m werden im Bereich des Parkstreifens baulich hergestellt. Das entspricht einem Parkraumverlust von 1 ½ Parkplätzen (Parkplatzlänge 6 m) bzw. zwei Kleinwagen. Der Kompromiss bei dieser Lösung ist eine Wartezeit für den Fahrzeugverkehr. Wenn kein weiterer Parkraum entfallen soll, müssen die Fahrzeuge hinter dem Bus während des Halteprozesses warten. Dieser dauert durchschnittlich 20 Sekunden. Ein Lageplan liegt der Stellungnahme bei.

Die bauliche Herstellung ist bis zum Fahrplanwechsel am 18.08.2021 nicht leistbar. Somit müsste zunächst die temporäre Lösung über die Halteposition auf dem Parkstreifen umgesetzt werden, bis die Planung umgesetzt werden kann. Die Verbreiterung des Gehweges macht aus entwässerungstechnischen Gründen eine Vermessung erforderlich. Eine detaillierte Planung ist daraufhin zu erstellen, auf dessen Grundlage die Kosten ermittelt werden können. Die Finanzierung ist zu klären. Die Haltestelle soll dann auch barrierefrei ausgebaut werden.

Pütz