

Herr Oguz Can Cekin, Leiter des Amtes für Mobilität und Infrastruktur der Stadt Siegburg stellte sich kurz vor und informierte zum Sachstand des Projektes. Er teilte mit, dass die Durchführung der Maßnahme in der Sitzung des Mobilitätsausschusses der Stadt Siegburg am 20.02.2024 beraten und einer Fortführung der Planungen des Kreisverkehrs, wie in der Simulation dargestellt und gemäß der vorliegenden Verwaltungsvereinbarung mit dem Landesbetrieb, zugestimmt worden sei.

Herr Dipl. Ing. Axel Küßner, Abteilungsleitung Verkehrstechnik der BERNARD Gruppe ZT GmbH stellte die Simulationsergebnisse an Hand der als **Anlage 1** beigefügten Präsentation vor.

KTM Krauß dankte für die umfangreichen Informationen zur beabsichtigten Maßnahme und bat um Auskunft, ob

- mit der Umsetzung auch Grunderwerb verbunden sei,
- der Fußgängerverkehr bei der Simulation berücksichtigt worden sei,
- die Maßnahme die an der Kreuzung befindliche Tankstelle tangiere.

KTM Becker fragte nach, ob geprüft worden sei, den an der Bonner Straße befindlichen Kreisel mit in die Planungen aufzunehmen und durch den Bau einer Rechtsabbiegerspur auf die Konrad-Adenauer-Allee einen Rückstau von Fahrzeugen in die Wilhelmstraße abzumildern.

KTM Gasper erkundigte sich nach dem Durchmesser des geplanten Kreisels und fragte nach, ob alternativ geprüft wurde, die Verkehrsanlage mittels einer optimierten Ampelschaltung leistungsfähiger zu machen.

Herr Cekin teilte mit, dass für die Umsetzung der geplanten Maßnahme kein Grunderwerb erforderlich sei. Die Frage der Rechtsabbiegerspur von der Bonner Straße auf die Konrad-Adenauer-Allee sei bereits in vorangegangenen Untersuchungen beleuchtet worden und habe verkehrstechnisch keinen Mehrwert gezeigt, so dass man diese nunmehr nicht mehr in der Simulation berücksichtigt habe.

Herr Küßner antwortete, dass er zum Durchmesser der Verkehrsanlage ad hoc keine genauen Angaben machen könne. Der Fußgängerverkehr sei bei der Verkehrszählung betrachtet und bevorrechtigt zum Fahrzeugverkehr bei der Simulation berücksichtigt worden. Damit seien alle Verzögerungseffekte, die durch Fußgänger entstehen in die Auswertung mit eingeflossen. Hinsichtlich der Frage zur optimierten LSA-Steuerung sei festzustellen, dass ein grundsätzlich überlasteter Knotenpunkt in der Konstellation

mit zwei weiteren Knotenpunkten nicht durch eine LSA-Steuerung wesentlich leistungsfähiger werde.

KTM Beutel stellte fest, dass in der Simulation der Abfluss und Zufluss Richtung BAB nicht berücksichtigt worden sei und bei der Zusammenführung zweier Fahrspuren vor dem Kreisels die Frage nach dem Umgang mit der vorhandenen Fahrradspur zu klären sei.

Herr Hahlen dankte für die Vorstellung der Maßnahme im Ausschuss. Im Hinblick auf den ÖPNV bat er um Auskunft, ob nach dem Umbau des Kreisels in der geplanten Form bei Feststellung einer Verschlechterung der Verkehrssituation für den ÖPNV, die vorgestellte Nachrüstung einer LSA-Anlage kurzfristig möglich sei.

Herr Küßner erläuterte zum Zu- und Abfluss Richtung BAB und Sankt Augustin, dass man nach Abstimmung mit dem Landesbetrieb NRW und der Stadt von einer Aufnahme dieser Bereiche in die Simulation abgesehen habe. Die Überlastungssituation zu den Verkehrsspitzenzeiten und der hohe Verkehrsdruck sei in der Simulation berücksichtigt worden. Der Umgang mit der Fahrradspur sei Gegenstand der weiteren baulichen Planungen und werde im Hinblick auf die Verkehrssicherheit insbesondere schwächerer Verkehrsteilnehmer beleuchtet. Die Nachrüstung einer LSA-Anlage sei bei entsprechender tiefbautechnischer Vorbereitung (wie in der Handlungsoption zwei dargestellt und von der Stadt vorgesehen) in kurzer Zeit möglich.

Herr Cekin ergänzte die Ausführungen dahingehend, dass als Teil der Aufgabenstellung im Vorfeld zu prüfen gewesen sei, an welchen Stellen eine Teilsignalisierung sinnvoll sei. Das nunmehr vorgestellte Ergebnis zeige die optimierte Lösung.

Der Ausschuss nahm die Ausführungen zur Kenntnis.