Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- begrüßt den Projektleiter des Landesbetriebs Straße NRW für die Brückensanierung, Herrn Mario **Korte,** und bittet ihn um einen aktuellen Sachstand zu den geplanten Brücken-sanierungen.

Herr **Korte** informiert im Rahmen einer Power Point Präsentation über die Generalsanierung der Friedrich-Ebert-Brücke im Allgemeinen und den Austausch der Fahrbahnübergänge im Speziellen sowie die damit einhergehenden verkehrstechnischen Auswirkungen.

Die Folien seines Vortrages sind der Niederschrift als Anlage 1 beigefügt.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- dankt Herrn **Korte** für seinen Vortrag.

Im Anschluss an die Ausführungen von Herrn **Korte** findet ein reger Austausch statt, an dem sich neben dem Ausschussvorsitzenden Herrn Stv. **Beu** –GRÜNE- auch Herr StBR **Wingenfeld** – Dezernat VI-, Herr **Esch** –Tiefbauamt Bundesstadt Bonn-, Herr **Siegberg** -Vertreter der Verwaltung des Rhein-Sieg-Kreises-, Herr **Burgsmüller** –CDU-, Herr Abg. **Metz** –GRÜNE-, Herr Abg. **Kitz** –CDU-, Herr Abg. **Bausch** –CDU-, Frau Abg. **Krupp** –SPD-, Herr Abg. **Dr. Kuhlmann** –FDP-, Herr Stv. **Limbach** –CDU-, Herr Stv. **Wimmer** –BBB-, Herr Stv. **Reischl** –CDU-, Herr AL **Dr. Sarikaya** –Planungsamt Rhein-Sieg-Kreis- sowie Herr Abg. **Steiner** –GRÜNE- beteiligen.

Herr StBR **Wingenfeld** -Dezernat VI- bedankt sich für die verbesserte Kommunikation mit Straßen.NRW und das Bestreben, eine optimale Lösung zu erarbeiten, die seiner Ansicht nach bisher jedoch noch nicht erreicht worden ist. Er sieht dies darin begründet, dass Straßen.NRW die möglichen Lösungsvarianten auf der Hypothese aufbaut, dass eine Seite der Brücke komplett freigeräumt werden müsste. Dies sei verkehrstechnisch nicht verkraftbar und könne nur die „Ultima Ratio“ sein. Er bittet um gemeinsame Klärung, ob eine stückweise Erneuerung der Fahrbahnübergänge nicht doch eine Alternative darstelle. Das Argument, möglichst schnell fertig zu werden, sei nicht allein maßbeblich. Er erinnert hierbei an den Tausendfüßler, dessen Baustellen wohl länger andauerten, jedoch unter dem Gesichtspunkt eines relativ gut aufrechterhaltenen Verkehrsflusses hinnehmbar waren.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- gibt zu bedenken, dass die Sanierung im nächsten Jahr beginnen solle und folglich nicht fortwährend zusätzliche Untersuchungen durchgeführt werden könnten, zumal der Landesbetrieb Herr des Verfahrens sei und folglich nur eine konsensuale Lösung in Frage käme. Hierbei sei jedoch auch zu klären, zu welchem Zeitpunkt überhaupt Entscheidungen getroffen werden müssten.

Herr AL **Esch** –Tiefbauamt- stimmt dem Ausschuss-vorsitzende Herrn Stv. **Beu** –GRÜNE- hinsichtlich der Notwendigkeit einer zeitnahen Entscheidung zu. Er gibt zu bedenken, dass eine einstreifige Verkehrsführung einen Verkehrskollaps zur Folge hätte. Diese Überzeugung stütze er auf Erfahrungen aus der Vergangenheit: Bereits vor zwei Jahren sei durch Bauarbeiten auf der Brücke der Verkehr während der Sommerferien im Rhein-Sieg-Kreis und der Stadt Bonn flächenhaft zum Erliegen gekommen.

Herr AL **Esch** –Tiefbauamt- unterstützt anschließend die Aussage von Herrn StBR **Wingenfeld** –Dezernat VI-**,** dass eine längere Bauphase bei zweistreifiger Verkehrsführung absolut verkraftbar sei. Weiterhin weist er darauf hin, dass für die Sperrung einer kompletten Brückenseite, wie sie für den Einbau von Fahrbahnübergangselemente <u>in einem Stück</u> erforderlich wäre, zwar deren längere Haltbarkeit spräche.

Allerdings habe man einen deutschen Hersteller ausfindig gemacht, der damit werbe, die Übergänge kleinteilig einbauen zu können, ohne dass dies zu drastischen Qualitätseinbußen führe. Zwar sei auch dies keine hundertprozentige Sicherheit, dass eine zweispurige Verkehrsführung garantiert werden könne, jedoch sei man als Technische Verwaltung nicht bereit, einer einspurigen Verkehrsführung zuzustimmen, solange man nicht davon überzeugt sei, dass keine andere Möglichkeit bestehe.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- wünscht hierzu eine Information, ob ein Einvernehmen als gesetzliche Notwenigkeit erforderlich sei oder aber ob der Landesbetrieb als Herr des Bundesfernstraßenwesens hier selbst entscheiden könne.

Herr AL **Esch** –Tiefbauamt- gibt hierzu an, dass der Landesbetrieb schlussendlich die Entscheidungshoheit besitze. Er sei jedoch zuversichtlich, dass man eine konsensuale Lösung finden werde.

Herr **Siegberg** –Vertreter der Verwaltung Rhein-Sieg-Kreis- macht deutlich, dass der Verkehr im Interesse der Wirtschaft und des Handels, aber auch im Interesse der Menschen aufrechterhalten werden müsse. Nicht alles könne durch den ÖPNV aufgefangen werden, da dieser ohnehin von einer Sperrung entsprechend betroffen sei. Er appelliert noch einmal an Herrn **Korte,** alle Möglichkeiten zur Sicherstellung eines zweispurigen Verkehrs zu überdenken. Oberste Priorität habe die Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses sowie der ungehinderte Einsatz von Polizei, Feuerwehr und Rettungskräften.

Herr AL **Esch** –Tiefbauamt- fügt zum Thema Rettungs-fahrzeuge hinzu, dass seiner Meinung nach die mit einem Rettungsstreifen auf der Brücke propagierte Lösung funktionieren möge, die Rettungsfahrzeuge hierzu jedoch zunächst auch die Brücke erreichen müssten. Dies könne bei einem Stau, der sich eventuell schon vor der Brücke bildet, ein Problem darstellen.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- schließt sich den Ausführungen von Herrn AL **Esch** –Tiefbauamt- an und bittet Herrn **Korte** um Auskunft, wie er sich die Lösung dieser Problematik vorstelle.

Herr **Korte** führt aus, dass sich das Rettungskonzept noch in Abstimmung befinde. Es sei jedoch angedacht, die Rettungsspur bis zu den Anschlussstellen weiterzuführen, so dass von dort eine Zufahrt für Einsatzfahrzeuge garantiert sei. Gespräche mit Einsatzkräften hätten ergeben, dass sich die Einsatzfahrzeuge in der Regel auch in einem Stau problemlos ihren Weg bahnen könnten.

Er bekundet der Verwaltung gegenüber weiterhin seine Gesprächsbereitschaft und versichert ausdrücklich sein Interesse, den Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten. Nur auf diese Weise könne die erforderliche Akzeptanz in der Öffentlichkeit erreicht werden.

Er bietet an, nach einem abschließenden Gespräch mit den Gutachtern in der anschließenden Woche ein weiteres Gespräch zu führen, um dann unter den Gesichtspunkten der aktuellen technischen Expertise zu einer gemeinsamen finalen Lösung zu gelangen.

Herr Abg. **Bausch** –CDU- erwartet mit Interesse die Fachexpertise hinsichtlich der Lösung 2+0 bzw. 4+0 ohne LKW. Es stelle sich ihm jedoch die Frage, was „ohne LKW“ bedeute, welche Tonnage gemeint sei und wie viele LKW davon betroffen wären. Weiterhin bittet er um konkrete Informationen zur Dauer der beiden Varianten. Er möchte insbesondere wissen, wie realistisch die veranschlagten 6 Wochen im Rahmen der 2+0-Lösung, beziehungsweise die angesetzten 18 Wochen bei der 4+0 ohne LKW –Variante seien.

Herr Stv. **Burgsmüller** –CDU- nimmt Bezug auf die Baumaßnahmen auf der Südbrücke, die zwei Jahre zurückliegen. Damals sei eine ähnliche Sanierungsmaßnahme durchgeführt worden und schon die Bauarbeiten auf der deutlich weniger frequentierten Südbrücke hätten katastrophale Auswirkungen auf den Verkehr gehabt. Ihm stelle sich daher die Frage, ob auch damals schon Untersuchungen zum Verkehrsfluss durchgeführt worden seien, die man nun heranziehen könne, anstatt neue Verkehrsuntersuchungen durchzuführen.

Herr Abg. **Metz** –GRÜNE- lobt zunächst die Herangehens-weise und die Kommunikationsbereitschaft seitens des Landesbetriebes. Er schließt sich der Frage an, welche Konsequenzen die Alternative 2+0 bzw. 4+0 ohne LKW konkret für die RTW, KTW für ÖPNV bedeute. Außerdem schließt er sich dem allgemeinen Appell an, dass eine Einstreifigkeit in diesem Bereich definitiv zum Kollaps des Verkehrs -auch in den Sommerferien- führen würde, was bedeute, dass die Brücke prinzipiell auch komplett gesperrt werden könnte. Er gibt zu bedenken, dass der einspurige Betrieb einer Brücke, die auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens im Berufsverkehr sogar im dreispurigen Zustand ein erhöhtes Stauaufkommen verzeichne, undenkbar ist. Deshalb muss seiner Ansicht nach alles Erdenkliche getan werden, um zumindest eine Zweispurigkeit aufrecht zu erhalten.

Herr Abg. **Kitz** –CDU- wirft dir Frage auf, inwiefern die Nutzbarkeit der Zu- und Abfahrten während der Bauphase beeinträchtigt werden.

Herr **Korte** erklärt, dass bei der Lösung 4+0 ohne LKW die Beschränkung ab einer Tonnage von 3,5 einsetze. Allerdings sei das abschließende Urteil der Gutachter abzuwarten.

Herr StBR **Wingenfeld** –Dezernat VI- hinterfragt die Lösung, die die Sperrung einer kompletten Brückenhälfte vorsieht. Er gibt zu bedenken, dass im Fall einer Umsetzung ohne Sperrung der kompletten Brückenhälfte auch keine Beschränkungen hinsichtlich der Fahrbahnbreite bestehen würden, so dass ein Ausschluss der LKWs von der Brückennutzung ggf. nicht notwendig wäre.

Herr **Korte** führt hierzu aus, dass auch bei der Alternative mit Einbau der Fahrbahnübergänge in vor Ort zusammenzuschweißenden Teilstücken Bauphasen auftreten würden, in denen eine Brückenhälfte komplett verkehrsfrei gehalten werden müsse. Tatsächlich würden diese Phasen bei dieser Form der Sanierung voraussichtlich deutlich kürzer ausfallen als bei der vom Straßen.NRW präferierten 2+0 Modell. Allerdings käme hier noch die eingeschränkte zweispurige Verkehrsführung über einen Zeitraum von 18 Wochen hinzu, so dass die verkehrliche Beeinträchtigung letztendlich nicht wesentlich geringer ausfallen würde.

Darüber hinaus sei es auch technisch nicht unproble-matisch, die alte Konstruktion teilweise zu entfernen, da diese eine starke Korrosion aufweise und nicht fest stehe, ob die verbleibende Konstruktion ausreichend tragfähig sei. Der Zustand der alten Konstruktion sowie die Dauer der Schweißarbeiten lassen weiterhin keine klare Aussage über die endgültige Dauer der Baumaß-nahmen bei dieser Alternative der Sanierung zu.

Diese Aspekte würden dazu führen, dass Straßen.NRW sich gezwungen sehe, den Verkehr auf eine Seite umzuleiten und den Austausch der Fahrbahnübergangselemente im Ganzen vorzunehmen. Die Einschätzung der Bauzeit bei diesem Modell sei durch Rückfragen bei mehreren renommierten Firmen als realistisch eingeschätzt worden. Aus diesem Grund solle bauvertraglich mit hohen Vertragsstrafen dafür gesorgt werden, dass diese Bauzeit auch eingehalten werde.

Herr Abg. **Steiner** –GRÜNE- gibt zu bedenken, dass die Bauzeiten häufig trotz Vertragsstrafen

nicht einge-halten würden und dass in einem solchen Fall die Bauphase auf die Zeit nach den Sommerferien ausgedehnt werden müsse. Dies bedeute, dass ein noch höheres Verkehrsaufkommen mit einer einseitig gesperrten Brücke bewältig werden müsste. Weiterhin stellt sich ihm anhand der Tatsache, dass 24 Stunden an sieben Tagen gearbeitet werden solle die Frage, ob dies grundsätzlich oder nur für die Zeit der Sommerferien 2014 gelte.

Frau Abg. **Krupp** –SPD- erinnert an die Zeit der Sanierung des Tausendfüßlers, bei der die Verkehrsführung mit zweispurigem Verkehrsfluss relativ reibungslos funktioniert habe. Sobald jedoch die Fahrbahn auf eine Spur verengt worden sei, wäre der Verkehr zum Erliegen gekommen. Dies lasse für sie nur den Schluss zu, dass ein einigermaßen reibungsloser Verkehrsfluss im Rahmen der Brückensanierungen nur durch eine zweispurige Verkehrsführung gewährleistet werden könne. Auch der ÖPNV stelle keine Alternative dar.

Herr Abg. **Dr. Kuhlmann** –FDP- erkundigt sich, welche Kosten eine zweispurige Variante, die eine deutlich längere Bauzeit bedeute, nach sich ziehe und ob die Bauzeit der einspurigen Alternative durch Nacht- und Wochenendarbeit verkürzt werden könne.

Herr Stv. **Limbach** –CDU- wünscht eine Information, ob sich Straßen.NRW in der Verantwortung sehe, eventuell Ausweichmöglichkeiten für Autofahrer zu schaffen, beispielsweise durch die Freigabe von Straßenbahnspuren auf der Kennedybrücke für den KFZ- und Busverkehr.

Herrn Stv. **Burgsmüller** –CDU- wiederholt seine Frage, ob die Erfahrungen aus den Baumaßnahmen im Bereich der Südbrücke in die Überlegungen der anstehenden Brücken-sanierung einbezogen worden seien bzw. würden.

Herr Stv. **Wimmer** –BBB- erkundigt sich, ob eventuell technische Möglichkeiten bestünden, um mit der Fly-Over-Lösung die Baustelle zu überbrücken oder, wenn diese Möglichkeit noch nicht bestünde, ob es sich mit Blick auf die zahlreichen zukünftig noch anstehenden Sanierungen nicht lohnen würde, eine solche zu entwickeln.

Herr Stv. **Reischl** –CDU- bittet Herrn **Korte** um Auskunft, ob die Genehmigung für die Bauarbeiten während der Sommerferien 2014 an 24 Stunden/7 Tagen in der Woche unter dem Gesichtspunkten des Lärmschutzes problemlos erhalten blieben.

Herr StBR **Wingenfeld** –Dezernat VI- gibt zu Bedenken, dass die Freigabe der Straßenbahnspuren das Problem nicht lösen würde, da die Kapazitätsbegrenzung nicht auf der Brücke, sondern an den Kreuzungen begründet sei.

Herr **Korte** stellt fest, dass einerseits alternative Umfahrungen großräumig eingesetzt werden sollten, andererseits der 24-Stundenbetrieb vorgesehen sei. Ob dafür eine Genehmigung erteilt würde, könne er erst nach den nötigen Vorabstimmungen sagen. Lärmintensive Arbeiten sollten jedoch auch im Falle einer Genehmigung nach Möglichkeit nicht in der Nacht durchgeführt werden. Bei der Komplexität dieses Bauvorhabens könne dies jedoch nicht komplett ausgeschlossen werden. Zu der Frage der Nutzbarkeit der Zu- und Abfahrten gibt er zu bedenken, dass diese für den Zeitraum, während dessen die Fahrbahnübergänge auf der jeweiligen Seiten entfernt würden, die Zu- und Abfahrten nicht aufrecht erhalten werden können. Er bekundet abschließend sein Interesse an einer verkehrsverträglichen Lösung, auch wenn diese mit Sicherheit nicht einfach zu erreichen sein werde.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- merkt an, dass sowohl die Stadtbahn 66 als

auch die RB 23 keine nennenswerten zusätzlichen Kapazitäten aufweisen.

Herr AL **Dr. Sarikaya** -Planungsamt Rhein-Sieg-Kreis- erkundigt sich bei Herrn **Korte,** auf welche LKW sich der angeführte 5% LKW-Anteil auf der A 565 beziehe. Herr **Korte** teilt hieraufhin mit, dass es sich hierbei um LKW mit einer Tonnage von 12,5 Tonnen handele.

Herr AL **Dr. Sarikaya** -Planungsamt Rhein-Sieg-Kreis- stellt daraufhin fest, dass der LKW-Anteil deutlich über 5 % liegen müsste, wenn davon ausgegangen werde, dass die Brücke während der Sanierung auch für LKW ab 3,5 Tonnen gesperrt würde. Herr **Korte** stimmt dem zu und verdeutlicht das Bestreben, bei Einschränkungen des LKW-Verkehrs nach Möglichkeit eine Freigabe für LKW bis 7,5 Tonnen zu erreichen. Dazu müsse jedoch die abschließende Beurteilung abgewartet werden.

Herr **Dr. Kuhlmann** –FDP- kommt erneut zurück auf seine Frage nach den zusätzlichen Kosten für eine zweispurige Lösung und richtet die Frage an die Verwaltung, wer für die Genehmigung der Wochenend- und Nachtarbeit zuständig ist.

Herr Stv. **Wimmer** –BBB- erkundigt sich noch einmal nach der Möglichkeit einer Fly-Over-Lösung.

Herr **Korte** teilt mit, dass es aus derzeitiger Sicht kein in Deutschland zugelassenes System existiere, welches einen Arbeitsbereich von 10 Metern überbrücke.
Eventuelle Zusatzkosten bei einer zweispurigen Lösung sind nach seiner Aussage minimal.

Herr StBR **Wingenfeld** –Dezernat VI- führt aus, dass die Genehmigung einer eventuellen Nachtarbeit von der Begründetheit des Antrages abhänge und letztlich auch der Abgleich von öffentlichen und privaten Belangen erforderlich sei. Er gibt zu bedenken, dass es auch zu Mehrkosten führen könne, wenn Anwohner ausquartiert werden müssten. Als Genehmigungsbehörde für Nachtarbeit benennt er das Umweltamt der Stadt Bonn. Für die Genehmigung von Sonntagsarbeit liegt die Zuständigkeit bei der Bezirksregierung.

Herr Abg. **Steiner** –GRÜNE- schlägt Herrn **Korte** für den Bericht über die abschließenden Abstimmungsgespräche den nächsten Planungsausschuss des Rhein Sieg-Kreises am 26.11.2013 vor. Eine Sondersitzung hält er hierfür nicht für erforderlich. Für einen Termin zur Information des Planungsausschusses der Stadt Bonn verweist er Herrn **Korte** an den Ausschussvorsitzenden des Planungsausschusses der Stadt Bonn, Herrn Stv. **Beu** –GRÜNE-.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –Grüne- dankt Herrn **Korte** erneut und bezeichnet damit die Punkte 2.1 und 2.2 der Tagesordnung als erledigt.