

Der Landrat teilte mit, man sei von Meldungen überrascht worden, wonach bei der Sanierung der Bonner Nordbrücke in den Sommerferien diesen Jahres entgegen der ursprünglich möglich erscheinenden Planung, zwei Fahrstreifen in jede Richtung zu erhalten, nun aufgrund von Einwänden der Autobahnpolizei nur noch ein Fahrstreifen in jede Richtung eingerichtet werden solle.

Abg. Schuster dankte, dass dieser Antrag aufgrund der Aktualität noch auf die Tagesordnung genommen werden konnte. Er denke, dies diene auch dem Interesse der Information der Öffentlichkeit.

Ltd. KVD Sieberg führte aus, am vergangenen Freitag sei die Entscheidung verkündet worden, dass anstatt der erhofften 4:0-Verkehrsführung eine sogenannte 2:0-Verkehrsführung - also nur eine Fahrspur je Fahrtrichtung - durch den Landesbetrieb Straßenbau und die Autobahnpolizei befürwortet und somit auch von der Bezirksregierung angeordnet worden sei. Der Pressekonferenz am vergangenen Freitag habe als Begründung entnommen werden können, dass die Autobahnpolizei nicht in der Lage sei, das Durchfahrtsverbot, was mit der 4:0-Verkehrsführung unabdingbar verbunden wäre, rund um die Uhr zu kontrollieren. Die Polizei habe die Standsicherheit der Brücke nicht garantieren können, da es sich hier nicht nur um Schweißarbeiten, wie bei der Leverkusener Brücke, handele. Hierdurch werde es in der Region zu erheblichen Staus kommen. So wird sich der Verkehr von täglich 106.000 Fahrzeugen von der Nordbrücke ins nach geordnete Straßennetz verlagern und zu erheblichen Rückstaus führen. Nach vorliegenden Berechnungen einer Ingenieurgesellschaft für das Stadtgebiet Bonn werde sich die Kapazität der A 565 bei der 2:0-Verkehrsführung von 9.100 Fahrzeugen stündlich in beiden Fahrtrichtungen um 5.000 Fahrzeuge minimieren. Davon werden 2.800 Fahrzeuge auf die A 562, also die Südbrücke, und 2.200 Fahrzeuge auf die Kennedybrücke ausweichen. Die Kapazitätsgrenze aller Straßen im Rhein-Sieg-Kreis und im Stadtgebiet Bonn sei nach den Berechnungen damit überschritten. Hinzu komme hier noch ein erheblicher Anteil an Schwerlastverkehr, der sich auch seine Fahrtrichtung suchen werde. Das Ingenieurbüro habe zur Kapazitätsgrenze (Tagesganglinie) auf der A 565 bei einer einspurigen Verkehrsführung ausgerechnet, dass über eine Fahrspur, wenn alles optimal laufe, rund 1.800 Fahrzeuge pro Stunde abgewickelt werden könnten. Hier habe man aber wesentlich mehr Fahrzeuge, nämlich in der Spitze 5.000 bis 6.000 Fahrzeuge pro Stunde. Somit werde man an Sonn- und Feiertagen in der Zeit von 10.30/11.00 Uhr bis 21.00 Uhr, an Urlaubssamstagen in der Zeit von 09.00 bis 21.00 Uhr und an Urlaubswerktagen in der Zeit von 05.00/06.00 Uhr bis abends 21.00/22.00 Uhr im Stau stehen. Es werde also in der Zeit zu erheblichen Problemen im Straßenverkehrsnetz kommen.

Nach seinen Berechnungen werden sich vormittags bis zu 3.800 Fahrzeuge aufstellen, was bei einer durchschnittlichen Aufstellfläche je Fahrzeug von 7 m insgesamt 26.000 m ergebe, ausgerechnet auf 2 Fahrspuren immer noch 13.000 m. Also habe man einen Rückstau von 13 km von der Nordbrücke bis weit auf die A 59. Viel Verkehr werde sich zudem auf das nach geordnete Straßennetz verlagern, also auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Es werde aber nicht möglich sein, den kompletten Verkehr hierüber abzuwickeln, weil dies entweder am „Nadelöhr Kennedybrücke“ oder am „Nadelöhr Südbrücke/Reuterstraße“ dann zu großen Rückstaus führen werde. Dieses Problem sei nicht in den Griff zu bekommen.

Man könne nur versuchen, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, den Hauptverkehr zu minimieren. Hier seien aber nur Appelle möglich. So könne man nur dafür werben, Fahrgemeinschaften zu bilden und unnütze Fahrten einzustellen, wo möglich aufs Fahrrad umzusteigen, Videokonferenzen durchzuführen, Telearbeitsplätze anzubieten und sich schon im Vorhinein über Alternativen Gedanken zu machen. Man werde demnächst beim Straßenverkehrsamt mit

ca. 130.000 Besuchern im Jahr eine Werbeaktion starten und Info-Flyer über Alternativen zur Verkehrsführung verteilen. Dies alles sei aber nur ein „Tropfen auf den heißen Stein.“ Die Region werde im Sommer dieses Jahres zu leiden haben.

Abg. Schuster kritisierte, dass seitens des Landes nun so getan werde, als käme dies alles ganz überraschend. Diese Entwicklung und die auftretenden Probleme seien bereits seit Monaten, wenn nicht Jahren, bekannt. Und nun damit zu argumentieren, die Polizei sehe sich plötzlich außer Stande, dies zu kontrollieren, oder man könne einem Fahrzeug nicht ansehen, ob es 3,5 oder mehr Tonnen habe und die LKW-Fahrer hielten sich nicht an Vorgaben, das halte er schon für sehr fragwürdig. Das Land habe zudem mit der Leverkusener Brücke bereits einschlägige Erfahrungen sammeln können, wie man mit dem Schwerlastverkehr umgehen und das kontrollieren müsse. Deshalb halte man dies für eine schwache und nicht sonderlich überzeugende Argumentation. Seine Fraktion schlage daher gemeinsam mit ihrem Partner vor, den Landrat zu bitten und zu beauftragen, noch einmal beim Landesverkehrsminister vorstellig zu werden und zu versuchen, diese Situation vom Landesverkehrsministerium her zu verbessern und uns zu unterstützen.

Abg. Steiner schloss sich den Ausführungen seines Vorredners an und unterstützte einen solchen Antrag. Als Vorsitzender des Planungsausschusses habe man sich bereits vor drei Jahren mit dem Bonner Kollegen Rolf Beu die Mühe gemacht, dies intensiv zu beraten und vorzubereiten, weil man genau diese Problematik habe sehen können. Man habe zahlreiche Bitten und Forderungen an den Landesbetrieb gestellt. Es sei aber schockierend, wenn man morgens im Radio vom Bonner Oberbürgermeister höre, dass man sich frühzeitig darum gekümmert habe. Zwei Planungsausschüsse und eine Verwaltung hätten intensiv an einem Strang gezogen. Die Bonner Verwaltung sei aber meistens die gewesen, die alles ausgebremst habe. Dies müsse hier auch mal gesagt werden. Am meisten störe ihn aber die Tatsache, dass das Verkehrsministerium es bis heute nicht für erforderlich halte, eine Simulation der Verkehrssituation auf der Nordbrücke bei einer 4:0- bzw. 2:0-Lösung durchzuführen, mit der Begründung, dies bringe keine weiteren Erkenntnisse. Diese Erkenntnisse fehlten nun und ihn schockiere, dass man dies lieber live an den Menschen ausprobieren wolle. Er sei durchaus der Ansicht, dass man den Lkw-Verkehr großräumig schon ab Köln umleiten könne. Beim Pkw-Verkehr werde das schwierig, weil er aus der Region komme. Außerdem störe ihn massiv, wenn die Polizei laut der Presse öffentlich sage, man könne das nicht machen, weil man die LKW-Fahrer nicht kontrollieren könne. Er frage sich, was das für ein Signal an die Bürger sei, dass man sich an Verbote nicht halten müsse. Hier müsse man Lösungen für die Region finden und vor allen Dingen akzeptieren, dass man für diese Zeit auch mehr Kräfte brauche. Das Land müsse bereit sein, Personal bei der Polizei zur Verfügung zu stellen. Es könne nicht sein, dass man hier einfach kapituliere, weil sich Lkw-Fahrer nicht an Recht und Gesetz halten. Die Diskussion nach dem Motto „Wir können nicht unterscheiden, ob ein Lkw 3,5 oder 4,5 Tonnen hat,“ halte er im Übrigen für vorgeschoben. Darum gehe es gar nicht. Es sei vielmehr die Frage, ob es sich um einen kleinen oder großen Lkw handle: 7,5-, 16- oder 32 Tonnen könne jedes Kind unterscheiden von einem kleinen Lkw. Und dies könne man durchaus auch kontrollieren, wenn man es denn möchte. Er glaube, Tatsache sei, dass man es einfach nicht wolle, weil man den einfachen Weg gehen wolle. Man müsse nun alle Möglichkeiten ergreifen, dies zu verhindern. Das Verkehrsministerium müsse hier unbedingt den Landesbetrieb Straßenbau anweisen, eine Verkehrssimulation durchzuführen, so wie in Düren bei einer kleinen Maßnahme erfolgt. Dies führe mit Sicherheit zu Erkenntnissen, die man verwerten könne.

Abg. Krupp wies darauf hin, dass man im Planungs- und Verkehrsausschuss bereits seit Jahren über dieses Thema diskutiere. Man sei sich einig, dass diese Kehrtwende in so kurzer Zeit niemanden erfreuen könne. Sie gehe davon aus, dass die Verwaltung hier gemeinsam mit den Bonnern vorstellig werde, um zu versuchen, hier „auf breiter Front“ noch etwas zu ändern.

Niemandem könne daran gelegen sein, dass es hier in der Region zu diesem Kollaps komme. Sie hoffe, dass noch Bewegung möglich sei.

Abg. Bausch verwies auf die Ausführungen von Herrn Korte vom Landesbetrieb Straßenbau im Zuge einer gemeinsamen Sitzung der Planungs- und Verkehrsausschüsse der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreis, wonach hier durchaus unterschiedliche Möglichkeiten aus der Sicht des Landesbetriebs in Betracht kämen. Es könne aber nicht sein, dass sich hier praktisch „über Nacht“ etwas Wesentliches an der Fach- und Sachlage des letzten Jahres geändert habe. Danach sei das Land bei entsprechender polizeilicher Präsenz in der Lage gewesen, diese Kontrollen durchzuführen und die 4:0-Regelung zu realisieren, es sei denn, man habe nicht genügend Polizeibeamte für diesen Zeitraum von wenigen Wochen zur Verfügung. Offensichtlich wolle man also diese Lösung nicht, was man in der Region so nicht hinnehmen könne. Deshalb müsse möglichst im regionalen Einvernehmen die große Enttäuschung darüber zum Ausdruck gebracht werden, dass man so mit der Region verfare. Es sei hier versäumt worden, eine Verkehrssimulation durchzuführen, wofür man kein Verständnis habe. Im Falle Düren habe man eine solche durchgeführt, obwohl es hier um einen weitaus geringeren finanziellen Aufwand gegangen sei. Mit einer Verkehrssimulation käme man hier wahrscheinlich zu einem anderen Ergebnis. Er habe die Sorge, dass es ab dem 01.01.2015 - wenn die umfassende Sanierung der Nordbrücke für einen Zeitraum von vier Jahren anstehe – genauso laufen solle. Deshalb müsse man hier möglichst gemeinsam mit der Stadt Bonn in aller Deutlichkeit seinen Unmut äußern.

Ltd. KVD Siegburg verwies zudem auf den nunmehr vorliegenden, aktuellen Plan des Landesbetriebes Straßenbau zu den geplanten und erforderlichen Maßnahmen im Straßenverkehrsnetz in den nächsten Jahren, den er sodann auch näher erläuterte. Der aktuelle Plan des Landesbetriebs Straßenbau werde der Niederschrift beigelegt.

**Anmerkung des Schriftführers:** Der aktuelle Plan des Landesbetriebes Straßenbau über die in den nächsten Jahren im Straßenverkehrsnetz anstehenden Maßnahmen ist der Niederschrift **als Anlage 1** beigelegt.