

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, wies darauf hin, dass an dieser Stelle normaler Weise Herr Sieberg umfassend über den neuen Sachstand zur Brückensanierung berichte, er aber heute leider erkrankt sei. Er bitte die Verwaltung, Herrn Sieberg die besten Genesungswünsche der Ausschuss-Mitglieder zu übermitteln.

Er begrüßte Herrn Korte von Straßen.NRW und bat um seinen Bericht zu den Brückenarbeiten in den Sommerferien 2014 (Austausch der Fahrbahnübergangskonstruktionen).

Herr Korte informierte über den Bauablauf, die notwendigen Sperrungen sowie die vom Landesbetrieb vorgesehenen flankierenden Maßnahmen.

Die Präsentation ist als **Anlage 4** der Niederschrift beigefügt.

Abg. Tendler wollte von Herrn Korte wissen, **wie sicher die Einhaltung des Zeitplans sei?** Verlässlichkeit sei in diesem Punkt vor dem Hintergrund der notwendigen Reduzierung des Verkehrsaufkommens und des deshalb gewählten Sommerferien-Zeitraums besonders wichtig.

Herr Korte antwortete, die Vorbereitungen laufen auf Hochtouren. Der Zeitraum sei vertraglich fest vereinbart und die Arbeiten technisch so weit vorbereitet, dass er davon ausgehe, dass der Zeitplan eingehalten werde. Die Endabnahme sei auf den 19.08. festgelegt, andernfalls drohen Vertragsstrafen. Die beauftragte Firma habe sich in der bisherigen Zusammenarbeit als sehr zuverlässig erwiesen und habe bereits Erfahrungen mit der Sanierung von Autobahnbrücken.

Abg. Krauß wies darauf hin, dass es neben der von Herrn Korte als zwingend notwendig dargestellten 2+0-Verkehrsführung sehr wohl auch andere Lösungsvorschläge - ohne Schwerlastverkehr - gegeben habe. Diese seien letztendlich nur an den fehlenden Überwachungsmöglichkeiten durch die Polizeibehörden gescheitert. Darüber hinaus sei er sehr gespannt, wie das mit der videoüberwachten Rettungsspur funktioniere. Bezogen auf die im Mai vorgesehene Herstellung der Mittelstreifenüberfahrten bitte er um konkretere Angaben. Müsse in dieser Zeit auch mit einstreifiger Verkehrsführung gerechnet werden? Zusätzlich bitte er um Erläuterung der öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen. Bisher seien nur Flyer des Straßenverkehrsamtes verteilt worden. Das reiche bei weitem nicht aus. Im Rahmen der von Straßen.NRW angekündigten weiträumigen Beschilderung müsse frühzeitig auch bereits auf der A 59 darauf hingewiesen werden, wann die Abfahrt Bonn-Beuel gesperrt sei.

Herr Korte erläuterte, die Mittelstreifenüberfahrten sollen möglichst an einem Wochenende im Mai hergestellt werden. Eine genaue verkehrsgünstige Zeit sei aber mit der Firma noch nicht abgesprochen. Je nachdem, ob die Arbeiten an einem Wochenende oder in der Woche durchgeführt werden müssen, werde die Verkehrsführung einspurig oder zweispurig sein. Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit werde sich Straßen.NRW auch noch einmal mit einem Informations-Brief direkt an die Unternehmen und Institutionen in der Region vor Ort wenden, die Bauabläufe darstellen und flexible Arbeitszeiten anregen. Zur einspurigen Rettungsgasse äußerte er, Straßen.NRW werde mit der Installation der Videokameras die technischen Voraussetzungen für die Überwachung schaffen. Die genaue Nutzbarkeit und die Organisation obliege dann den Einsatz-Leitstellen. Die weiträumigen Hinweistafeln weisen auf den Baustellenbereich insgesamt hin und werden über den gesamten Zeitraum aufgestellt bleiben. Über die Sperrung der Anschlussstellen werde dann zusätzlich je nach Baufortschritt auf besonderen Hinweistafeln informiert. Diese werden flexibel eingesetzt.

AM Prinz fragte nach, warum Straßen.NRW bei einer Breite des Brückenstreifens von 12,50 m nicht die Geschwindigkeit reduziere und zwei Fahrspuren mit 6 m Breite einrichte. Darüber hinaus erkundigte er sich nach dem Einsatz von Gegengewichtsteilen im Baustellenbereich.

Herr Korte stellte klar, dass zwar die Rheinbrücke selber auf einer Seite 12,50 m breit sei, die dazugehörige Vorlandbrücke aber nur 11,25 m. Im Übrigen sei nicht die Geschwindigkeit, sondern die Leistungs- und Tragfähigkeit der Brücke insgesamt das Problem. Die Brücke habe auf Grund von Berechnungen jetzt schon Tragfähigkeitsdefizite. Durch die Herausnahme der Fahrbahnübergänge und die damit verbundene Öffnung der „Kappenbereiche“ werde die Brücke noch instabiler, so dass auch der Einsatz von Gegengewichtsteilen nicht hilfreich sei. Die Bestandsstatik sei ein wesentlicher Punkt bei der Variantenprüfung gewesen.

Stv. Beu erkundigte sich, ob im Baustellenbereich eine Temporeduzierung geplant sei.

Herr Korte antwortete, die zulässige Höchstgeschwindigkeit werde schon allein auf Grund der Überleitungen 80 km/h betragen.

Stv. Schaper wollte wissen, in welchem Ausmaß das Verkehrsaufkommen in den Sommerferien zurückgehe und ob untersucht worden sei, wie viele Fahrzeuge durch die Sperrung der Auf- und Abfahrten durch das Zentrum von Bonn, den Beueler Stadtbezirk und über die Kennedybrücke gelenkt werden. Außerdem regte er an, den während der Sanierungsarbeiten nur noch auf einer Seite vorhandenen Rad- und Fußweg auf der Nordbrücke in den Hauptverkehrszeiten für die Fußgänger zu sperren, um den Radfahrern auch bei Gegenverkehr freie Fahrt zu ermöglichen.

Abg. Metz interessierte sich für die von Straßen.NRW geplanten Begleitmaßnahmen. Werde insbesondere auf den Umleitungsstrecken im nachgeordneten Netz (auch z.B. an der AS Beuel-Nord) die Verkehrsführung überprüft und ggf. geändert (Änderung der Ampelschaltung, Neumarkierung von Abbiegespuren)? Seien auf der A 565 flankierende Maßnahmen, wie z.B. die Freigabe von Standstreifen vorgesehen? Werde auch die Öffnung der stillgelegten Anschlussstelle Bonn-Endenich geprüft? Die Infrastruktur sei dort noch vorhanden. Weiter wies er darauf hin, dass Straßen.NRW im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit nicht nur auf die Tageszeitungen, sondern insbesondere auch auf das Radio zugehen sollte.

Herr Korte erklärte, die Sperrung des kombinierten Rad- und Fußweges für die Fußgänger sei nicht geprüft worden, wohl aber eine bauliche Trennung des Gegenverkehrs. Im Ergebnis sei dies aber nicht möglich, da der Radweg hierfür nicht breit genug sei. Die Verkehrszahlen seien im Vorfeld an verschiedenen Messstellen geprüft worden. Der Verkehr sei in den Sommerferien tatsächlich rückläufig, allerdings nicht in dem erhofften Ausmaß. Im April 2013 sei deshalb auch noch einmal ein Gutachter mit der Zählung und Bewertung des Verkehrsaufkommens beauftragt worden. Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit finde sowohl mit dem General-Anzeiger, als auch mit Radio Bonn/Rhein-Sieg ein intensiver Austausch statt. Bezogen auf die vom Abg. Metz angesprochenen Begleitmaßnahmen erläuterte er, Straßen.NRW müsse für die gesperrten Fahrbeziehungen Umleitungsmöglichkeiten anbieten. Gesperrt werden die Auf- und Abfahrten der A 565. Hierfür werden auch entsprechende Umleitungsstrecken mit roten Punkt gekennzeichnet. Andere Umfahrungsmöglichkeiten („Schleichwege“) können von Straßen.NRW nicht betrachtet werden. Da, wo es möglich sei, den Standstreifen auf den Autobahnen zu nutzen, werde es auch angeboten. Ummarkierungen werden ebenfalls berücksichtigt, sofern dies hilfreich sei. Die Lichtsignalsteuerung falle allerdings in die Zuständigkeit der Stadt Bonn. Das von ihm vorgestellte Umleitungskonzept sei aber bereits mit den Verwaltungen vorbesprochen worden. Wie die tatsächliche Nutzung aussehe, werde sich dann aber erst in den Sommerferien zeigen. Der Landesbetrieb werde so aufgestellt sein, dass im Bedarfsfall noch Optimierungen kurzfristig vorgenommen werden können. Den Hinweis auf die mögliche Öffnung der Anschlussstelle Bonn-Endenich nehme er gerne auf und werde dies prüfen.

Abg. Metz bekräftigte noch einmal seinen Appell, sich auch die Situation großräumiger

anzuschauen und ggf. Hinweistafeln aufzustellen oder Umleitungsstrecken auszuschildern, um eine Beeinträchtigung der Pendler aus der Region in Richtung Köln zu vermeiden.

Planungsdezernent Jaeger fragte nach, ob in dem Bauzeitenplan Nacht- und Wochenendarbeiten berücksichtigt seien.

Herr Korte antwortete, auf der Baustelle werde im 24-Stunden-Betrieb an 7 Tagen/Woche gearbeitet. Zur Einhaltung der Umweltschutzaufgaben werde der Baustellenbereich mit einer Lärmschutzeinhausung versehen.

Abg. Krupp wünschte im Interesse aller, dass die Verkehrssituation in den Sommerferien nicht so schlimm werde, wie befürchtet. Geärgert habe sie, dass es zunächst eine Ankündigung für die vierspurige Verkehrsführung gegeben habe, die dann relativ schnell wieder überholt wurde. Nach ihrer Auffassung hätte die Ankündigung der 4+0-Verkehrsführung gar nicht erst in die Öffentlichkeit kommen dürfen, weil dies auch falsche Hoffnungen geweckt habe. Darüber hinaus hatte sie noch zwei Nachfragen: Können auf der Nordbrücke nicht Radwege in beide Richtungen eingerichtet werden? Sei eine Verlängerung der Abbiegespur von der A 565 aus Richtung Meckenheim, Abfahrt Hardtberg, möglich? Sie habe in einer der letzten Sitzungen eine Prüfung angeregt. Liege hier schon ein Ergebnis vor?

Herr Korte erklärte, die Aufrechterhaltung des Radweges in beide Richtungen sei schon deshalb nicht möglich, weil sich die Fahrbahnübergänge auch über den Radweg erstrecken. Die temporäre Herrichtung von zusätzlichen Spuren an Anschluss-Stellen sei generell sehr schwierig, weil in der Regel die dazugehörigen Brückenbauwerke nicht dafür ausgelegt seien.

Abg. Dr. Bieber erkundigte sich, warum die Bauarbeiten auf der Südbrücke nicht durch einen 24-Stunden-Betrieb verkürzt worden seien. Bezogen auf einen verstärkten Radverkehr auf der Kennedy-Brücke befürchtete er für die Autofahrer in Richtung Bonn Probleme, falls sie unmittelbar nach der Brücke rechts zum Hilton-Hotel abbiegen wollen und hier den Radweg kreuzen müssen. Dies könne zu weiteren Rückstaus auf der Brücke führen.

AM Hanfland schlug vor, auf dem von Fuß- und Radfahrern gemeinsam zu nutzenden Weg auf der Nordbrücke ein Schild „Radfahrer, bitte absteigen!“ anzubringen.

Herr Korte erläuterte, auch auf der Südbrücke werde in einem Zwei-Schicht-Betrieb gearbeitet. Nur sehr lärmintensive Arbeiten seien nachts ausgeschlossen. Es werde im Rahmen des Bauablaufs auch oft unterhalb der Brücke gearbeitet, so dass dies nicht immer für die Autofahrer erkennbar sei.

Tiefbauamtsleiter Esch (Stadt Bonn) nahm Bezug auf die angesprochene Wiederöffnung der Anschlussstelle Bonn-Endenich. Diese sei vor Jahren stillgelegt worden, weil es sich um eine Unfallhäufungsstelle gehandelt habe. Er werde den Vorschlag der vorübergehenden Öffnung aber gerne noch einmal bei der hierfür zuständigen Bezirksregierung vortragen. Die Prüfung der Lichtsignalanlagen falle dagegen in die Zuständigkeit der Stadt Bonn, auch wenn z.B. Straßen.NRW Baulastträger sei. Die Stadt Bonn untersuche zurzeit alle Lichtsignalanlagen auf Hauptverkehrsstraßen im Hinblick auf Optimierungsmöglichkeiten für den Verkehrsfluss. Das gehe an einigen Stellen, indem man auf Verkehrsbeziehungen (Fußgängerquerungen, Abbiegungen) verzichte, aber das könne auch zu anderen Problemen führen. Die Lichtsignalanlagen befinden sich heute schon an der Belastungsgrenze und mitunter auch schon mal darüber. Da, wo es keine Grünphasen mehr zu verteilen gebe, könne auch durch eine Änderung der Schaltung keine Verbesserung erreicht werden. Der von Herrn Abg. Dr. Bieber angesprochene Bereich „Kennedybrücke/Rechtsabbieger in die Doetschstraße am

Hilton-Hotel“ sei tatsächlich ein Bereich, in dem sich die Probleme potenzieren: Einerseits die jetzt schon gestiegene Verkehrsbelastung aufgrund der Maßnahmen auf der Südbrücke und andererseits die Zunahme des Rad- und Fußverkehrs auf der Kennedybrücke. Wenn man hier eine Änderung herbeiführen wollte, müsste man drastische Einschränkungen vornehmen: Entweder müsste der Fuß- und Radverkehr auf der nördlichen Seite der Kennedybrücke unterbunden werden, was aber nicht praktikabel sei oder es müsste das Rechtsabbiegen verboten werden, was wiederum den Individualverkehr in Richtung Süden sehr komplizieren würde. Die Stadt Bonn habe aber einige grundsätzliche Maßnahmen ergriffen, um die zu erwartenden Verkehrsprobleme abzumildern: Großbaumaßnahmen werden auf außerhalb der Ferienzeit verlegt. Andere, nicht vermeidbare Maßnahmen, sind so getaktet worden, dass sie den Verkehr auf den innerstädtischen Straßen nicht zusätzlich belasten. Das operative Geschäft wurde so angepasst, dass z.B. keine Kanalinspektionen in dieser Zeit durchgeführt werden, Pflegeschnitte nicht oder nur in verkehrsschwachen Zeiten vorgenommen werden und die Müllabfuhr die Situation in den Hauptverkehrszeiten so weit als möglich berücksichtigt. Weiterhin werde zurzeit geprüft, ob mit Sonderlichtsignalanlagen (Baustellen-Ampeln) eine Verbesserung des Verkehrsflusses erreicht werden könne. Sobald nähere Ergebnisse vorliegen, werde darüber berichtet.

Abg. Kitz erkundigte sich bei Herrn Esch, ob die Stadt Bonn geprüft habe, die auf der L 16 zwischen der Anschlussstelle Beuel-Nord und der Stiftsstraße vorhandene separate Busspur in Süd-Nord-Richtung zumindest in der morgendlichen Hauptverkehrszeit auf die Fahrtrichtung Bonn zu legen bzw. entsprechend umzumarkieren oder morgens und nachmittags in jeweils wechselnden Richtungen zu befahren.

Herr Esch antwortete, wenn die Breite es hergebe, könne man sicherlich über die Lage der Busspur nachdenken. Eine wechselweise Befahrung werde aber sicherlich nicht zum Tragen kommen, da sich dies nicht vermitteln lasse.

Abg. Kitz wies noch einmal darauf hin, dass bereits drei Spuren vorhanden seien und es insofern nur um eine Ummarkierung gehe.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, stellte fest, die Verwaltung der Stadt Bonn werde das Ergebnis der Prüfung den jeweiligen Ausschüssen mitteilen.

Hinweis der Verwaltung/Ergebnis der Prüfung durch die Stadt Bonn

Eine Neuaufteilung des Querschnitts auf einem Teilabschnitt der L16 ist grundsätzlich realisierbar. Die Fahrbahnbreite gestattet dies auf einem kurzen Stück zwischen der Anschlussstelle Bonn-Beuel-Nord und der Stiftsstraße.

Unter heutigen Verkehrsbedingungen bilden sich im abendlichen Berufsverkehr in Fahrtrichtung Norden mehr oder minder ausgeprägte Stauungen. Da dieser Stau durch Zielverkehre der weiterführenden L269 und insbesondere der BAB gebildet wird, ist dem in Richtung Geislar nach rechts abbiegenden Verkehr die Nutzung der Busspur bereits weit vor der Anschlussstelle gestattet. Diese Rechtsabbieger sind so von der Staubildung weit weniger betroffen. Bei einer Neuaufteilung des Querschnitts unter Verlagerung der Bussonderspur auf die Westseite der Fahrbahn und Verlagerung des MIV-Fahrestreifens in Richtung Norden auf die heutige Sonderspur wäre dies nicht mehr möglich, insbesondere aber führt dies für den Busverkehr in Richtung Norden zu ganz erheblichen Behinderung durch eben diesen Rückstau.

Die Bussonderspur in Fahrtrichtung Norden beginnt heute nördlich der Stiftsstraße. Bei einer Verlagerung auf die Westseite müsste die Sonderspur hier enden, da die

Querschnittsbreiten südlich des Knotenpunktes keine Sonderspur ermöglichen. Da andererseits aber zu erwarten ist, dass gerade der Bereich zwischen der Stiftsstraße und der B56 besonders starker Staubelastung ausgesetzt sein wird, ist der Effekt einer Neuaufteilung des Querschnitts nur gering.

Fazit:

Da sich die jetzige Querschnittsaufteilung bewährt hat und zudem bei einer Neuaufteilung nur geringe positive Effekte für den ÖPNV in Richtung Süden resultieren, die wiederum zu erheblichen Einbußen der Leistungsfähigkeit des ÖPNV in Richtung Norden führen, sollte die jetzige Lage der Busspur beibehalten werden.

Stv. Beu (Ausschuss-Vorsitzender Bonn) unterstützte den Hinweis des Abg. Metz zur Anschlussstelle Bonn-Enderich. Die Wiederöffnung sollte auf jeden Fall geprüft werden, weil sich die heutige Verkehrssituation etwas anders darstelle als seinerzeit bei der Schließung. Die Autobahn sei z.B. an dieser Stelle nicht mehr als Bundesfernstraße, sondern nur noch als Schnellstraße gekennzeichnet.

AM Groß wollte wissen, wie der Sachstand zum Einsatz der Mondorfer Fähre während der Sanierung der Nordbrücke sei.

Herr Esch führte aus, der Fährbetreiber in Niederdollendorf habe zwei Schiffe im Einsatz und wolle, sofern der Bedarf gegeben sei, eine Fähre nach Mondorf verlagern. Somit würden zwei Fähren südlich (Niederdollendorf und Königswinter) und zwei Fähren nördlich der Nordbrücke verkehren. Sowohl die Stadt Bonn als auch der Rhein-Sieg-Kreis werden flankierende Maßnahmen zur Erleichterung der Zu- und Abfahrten zu und von den Fähren durchführen.

Herr Pütz (Straßenverkehrsamt, Rhein-Sieg-Kreis) ergänzte, zwischen der Stadt Niederkassel, dem Fährbetreiber (der Lux-Werft) und der RSVG habe heute ein Gespräch stattgefunden, um die folgenden Fragen zu klären:

- Kann eine Fähre in Mondorf zur Verfügung gestellt werden?
- Können Busse (auch Gelenkbusse) über die Provinzialstraße den Fähranleger anfahren und dort auch wenden?
- Wer finanziert die zusätzlichen Kosten?

Sobald das Ergebnis vorliege, werde dies selbstverständlich berichtet.

Stv. Dr. Redeker fragte nach, ob es richtig sei, dass eine Fähre von Niederdollendorf zur Erneuerung der TÜV-Zulassung am 19.06. in die Werft müsse.

Stadtbaurat Wingenfeld bestätigte dies. Es werde aber geprüft, ob der Fährbetrieb bis nach den Sommerferien fortgeführt oder der TÜV-Termin vorgezogen werden könne.