

Herr Korte vom Landesbetrieb Straßen.NRW informierte über den aktuellen Stand der geplanten Bau- und Sanierungsmaßnahmen:

- A 560: AS Siegburg – AD Sankt Augustin-West
Deckensanierung, voraussichtlich in den Sommerferien 2015; der genaue Zeitplan wird noch mit den Verwaltungen abgestimmt.
Möglich ist eine Sperrung an den Wochenenden über einen längeren Zeitraum oder eine zweiwöchige Vollsperrung.
- A 59/A562: Umbau AK Bonn-Ost
Zurzeit läuft der Bau einer halbdirekten Rampe zur Verbesserung des Verkehrsflusses, d.h. die Verkehrsspur von der A 562/Südbrücke in Richtung B 42 bzw. A 59 soll baulich getrennt werden.
- B 42: Sanierung/Nachrüstung der Tunnelkette
Das langwierige Genehmigungsverfahren ist fast abgeschlossen. Es wird davon ausgegangen, dass mit der Sanierung nach der Baumaßnahme im AK Bonn-Ost begonnen werden kann.
- A 562: Instandsetzung und Verstärkung der Südbrücke
Beginn der Maßnahme nicht vor 2020; Nordbrücke hat Vorrang
- A 562: Sanierung von kleineren Bauwerken
Bauwerk Lindenstraße – Verstärkung im Stützbereich, Kreuzungsbauwerke der DB
- A 565: AD Bonn-Beuel – AK Meckenheim
Bau einer Streckenbeeinflussungsanlage
Die notwendigen Rodungsarbeiten sind bereits durchgeführt worden. Die Errichtung der telematischen Anlagen sollte in diesem Jahr stattfinden. Der Beginn der Bauarbeiten wird sich aber voraussichtlich verzögern.
- A 565: AK Bonn-Nord
Austausch der Fahrbahnübergänge,
Bauzeit: Beginn 2016 unter Einschluss der Osterferien und Wochenenden
- A 565: Sanierung der Nordbrücke
Das Genehmigungsverfahren ist noch nicht abgeschlossen. Das Sanierungskonzept wird immer wieder aktualisiert. Der zunächst für Anfang 2016 geplante Maßnahmenbeginn wird sich weiter nach hinten verschieben.
- L 269: Niederkassel-Mondorf – Bonner Nordbrücke
Erneuerung der Fahrbahndecke
Beginn: in den Sommerferien, Dauer: 6 Wochen

SkB Nöthen erkundigte sich nach der geplanten Lärmsanierung auf der A 61 zwischen Swisttal und Miel und im Bereich Wormersdorf.

Herr Korte antwortete, der aktuelle Sachstand zur Lärmsanierung sei ihm nicht bekannt, er könne ihn aber gerne zu Protokoll nachliefern.

Anmerkung der Schriftführerin:

Die Verwaltung wird den aktuellen Sachstand zur Lärmsanierung bei der zuständigen Regional-Niederlassung von Straßen.NRW einholen. Sobald der Verwaltung die entsprechenden Informationen vorliegen, werden sie an den Ausschuss weitergeleitet.

Abg. Metz fragte nach, ob mit dem Bau der Streckenbeeinflussungsanlage auf der A 565 auch die schon einmal angedachte Regelung der Zufahrten über eine Ampelschaltung verbunden sei. Darüber hinaus interessierte ihn, ob im Zusammenhang mit der Anordnung der stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage auf der A 59 auch die Errichtung einer solchen Anlage auf der A 565 geprüft worden sei. Nach seiner Einschätzung gebe es auf der A 565 einige neuralgische Punkte, an denen auf Grund der vielen Auffahrten mit kurzen Beschleunigungsspuren eine erhöhte Geschwindigkeit ursächlich für viele Unfälle sein könne. Abschließend bat er um Auskunft, ob es in dem Genehmigungsverfahren zur Sanierung der Nordbrücke „nur“ um eine Instandsetzung in der bisherigen Form gehe oder ob auch noch über Kapazitätsfragen, wie z.B. Anzahl der Spuren nachgedacht werde.

Herr Korte erklärte, mit der Errichtung der Streckenbeeinflussungsanlage seien neben den telematischen Anlagen punktuell auch Zufluss-Regelungen an Zufahrten vorgesehen. Von Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung auf der A 565 sei ihm nichts bekannt. In dem Genehmigungsverfahren zur Nordbrückensanierung gehe es nur um Fragen der Instandsetzung und nicht um Anzahl oder Breite der Fahrspuren.

Abg. Siegberg bat um kurze Darstellung der genauen Planungen zur Fahrbahndeckensanierung der L 269. Darüber hinaus erkundigte er sich, ob es im Rahmen der Planungen noch möglich sei, eine separate Busspur im Sanierungsbereich oder zumindest von Mondorf bis zur Oberstraße zu berücksichtigen, und ob als Lärmschutzmaßnahme über die Verwendung von „Flüster-Asphalt“ nachgedacht worden sei.

KVR Pütz (Amt 36, RSK) erläuterte, es gehe um den Bereich der L 269 zwischen Mondorf und Bonn-Beuel/Siegbrücke. Die Planungen seien vor vier Wochen vom Landesbetrieb Straßen.NRW, Niederlassung Rhein-Berg, vorgestellt worden. Für die Maßnahme seien die kompletten Sommerferien vorgesehen. Während der gesamten Bauarbeiten werde der Ein-Richtungs-Verkehr von Mondorf in Richtung Beuel auf einer Spur möglich sein. In der Gegenrichtung habe man sich darauf verständigt, dass der Landesbetrieb die Arbeiten in zwei Abschnitten durchführen werde. Im 1. Abschnitt werde die Strecke zwischen Oberstraße/Bergheim und Mondorf gesperrt, im 2. Abschnitt die Strecke zwischen Siegbrücke und Oberstraße. Als Umleitungsstrecke seien die A 565 und die A 59 bis Sieglar vorgesehen. Das Straßenverkehrsamt werde zusammen mit den betroffenen Städten Troisdorf, Niederkassel und Sankt Augustin prüfen, wann und in welcher Form die Öffentlichkeit zu informieren sei.

Herr Korte ergänzte, im Sanierungsbereich werde es keinen lärm mindernden „offenporigen Asphalt“ geben.

Stv. Beu (Vorsitzender des Ausschusses für Planung, Verkehr und Denkmalschutz der Bundesstadt Bonn) wies darauf hin, in Bonn gebe es einen Beschluss, dass die Verwaltung – unabhängig vom Baulastträger – bei jeder Deckensanierung neu feststellen müsse, ob sich die bisherige Aufteilung der Markierung bewährt habe. Er erwarte deshalb von der Bonner Verwaltung, dass die geplanten Markierungen vor dem Aufbringen in den entsprechenden Gremien vorgestellt werden. Bezogen auf die von Herrn Korte angesprochene Errichtung der Streckenbeeinflussungsanlage an der A 565 bitte er, eine Beschreibung des vollständigen Maßnahmenpaketes dem Protokoll beizufügen.

Anmerkung der Schriftführerin:

Die Verwaltung wird die im Rahmen der Errichtung der Streckenbeeinflussungsanlage an der A 565 geplanten Maßnahmen bei der zuständigen Regional-Niederlassung von Straßen.NRW erfragen. Sobald der Verwaltung die entsprechenden Informationen vorliegen, werden sie an den Ausschuss weitergeleitet.

KVR Pütz erklärte, die Frage nach der Aufrechterhaltung der separaten Busspur während der Sanierung sei auch in der Vorbesprechung gestellt worden. Dies sei auf Grund der Breite des Baufeldes aus Sicherheitsgründen nicht möglich. Eine Einbeziehung des Radweges komme ebenfalls nicht in Frage, da der Untergrund für eine Verkehrsbelastung über sechs Wochen nicht ausreiche. Zur Fahrbahnmarkierung äußerte er, nach dem letzten Stand der Informationen solle die Markierung einschließlich der separaten Busspur wieder so aufgebracht werden, wie sie vor der Sanierung vorhanden war.