

Straßenverkehrsamtsleiter Pütz berichtete, der Landesbetrieb Straßen.NRW habe letzte Woche im Arbeitskreis Baustellenkoordinierung bei der Bezirksregierung seine Maßnahmen vorgestellt. Leider korrespondierten die Maßnahmen nicht mit den vorherigen Informationen in den Baubesprechungen mit der Stadt Bonn. Deshalb habe er noch einmal aus unterschiedlichen Informationsquellen die laufenden bzw. anstehenden **Maßnahmen auf den Bundesautobahnen** zusammengetragen:

- A 555 zwischen AS Wesseling und AK Bonn-Nord
Standspureertüchtigung (Fahrtrichtung Bonn) im Februar 2016,
Fahrbahndeckensanierung (Fahrtrichtung Köln) verschoben auf 2017
- A 565/A 555 – AK Bonn-Nord
Der zunächst für Februar geplante Austausch der Fahrbahnübergänge hat sich auf Ostern 2016 verschoben.
- A 565 – AD Bonn-Nordost bis AS Bonn-Beuel
Standstreifenertüchtigung soll dauerhaft einen 3-spurigen Verkehr ermöglichen. Hierzu müssen auch die Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen an der Autobahnauffahrt Beuel erneuert werden: 03/17 bis 03/18.
- A 565 – Sanierung zwischen Bonn-Poppelsdorf und Bonn-Lengsdorf
Baubeginn: September 2016
- A 565 – Nordbrücke
Wie bekannt, muss aufgrund neuer Regelwerke die Planung erneuert werden. Der Maßnahmenbeginn steht immer noch nicht fest.

SkB Nöthen erkundigte sich nach dem Sachstand der geplanten Lärmschutzwände an der A 61 zwischen Meckenheimer Kreuz und Swisttal-Miel.

KVOR Pütz antwortete, hierzu sei ihm nichts bekannt. Er könne dies aber gerne beim Landesbetrieb nochmals nachfragen.

Abg. Krupp bemerkte, bei der Stadt Rheinbach sei im Zusammenhang mit den Lärmschutzwänden an der A 61 das Jahr 2017 genannt worden.

Hinweis der Verwaltung:

Das Straßenverkehrsamt hat am 01.02.2016 erneut den Sachstand zur geplanten Lärmsanierung an der A 61 zwischen Swisttal und Miel und im Bereich Wormersdorf beim Landesbetrieb nachgefragt. Eine Antwort lag bis zum Versand der Niederschrift noch nicht vor.

Im Zusammenhang mit der Verkehrsfreigabe der **L 183n** (Verbindung zwischen A 555 und A 565) und einer möglichen Verlagerung des Verkehrs wies KVOR Pütz darauf hin, dass Straßen.NRW noch keine belegbaren Zahlen vorgelegt habe. Mit Hilfe der stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage an der K 12n sei das Verkehrsaufkommen aus einer Fahrtrichtung überprüft und nur unwesentliche Änderungen festgestellt worden. Allerdings habe die Bundesstadt Bonn über die Kontaktschleifen am Konrad-Adenauer-Damm und an der Kreuzung B 56 ein leicht erhöhtes Fahrzeugaufkommen registriert. Bei einem gemeinsamen Ortstermin mit der Bundesstadt Bonn sei festgestellt worden, dass die zurzeit betriebene

Signalsteuerung am Knoten Konrad-Adenauer-Damm/B 56 fehlerfrei funktioniere und die maximale Umlaufzeit mit 120 Sekunden jetzt schon ausgeschöpft sei. Das Verkehrsaufkommen sei aus allen Fahrtrichtungen hoch. Eine weitere Optimierung der Signalsteuerung sei also aufgrund der bisherigen Verkehrsströme nicht möglich. Sollten alle Signalprogramme entlang dieses Streckenzuges erneuert werden, müsse mit externen Planungsleistungen in Höhe von 30.000 € gerechnet werden.

SkB Schroerlücke bemerkte, dass nach seinen Erfahrungen die Kreuzung selber gar nicht so problematisch sei. Das Hauptproblem seien vielmehr die Ampelschaltungen im weiteren Straßenverlauf nach Alfter/Bornheim (Medinghovener Straße). Dort müsse man fast vor jeder Ampel halten.

Abg. Dr. Kuhlmann bestätigte die Beobachtungen seines Vorredners. Unter Hinweis auf den neu zu errichtenden DM-Markt fragte er nach, ob man nicht statt Ampeln einen Kreisel errichten könne.

KVOR Pütz betonte, er werde die Situation weiter im Blick behalten. Es müsse aber zunächst die Erhebung des Landesbetriebs abgewartet werden. Er rechne bis zur Jahresmitte mit einer entsprechenden Äußerung.

Abg. Krauß wies darauf hin, dass Herr Pütz in der letzten Sitzung vorgetragen habe, dass die L 183n als Umleitungsstrecke ausgewiesen werden solle. Das mache ihn hellhörig, zumal solche umfangreichen Baumaßnahmen wie „Tausendfüßler“ und „Sanierung der Nordbrücke“ in naher Zukunft anstehen. Hierzu sei die Strecke zurzeit nicht geeignet. Schwer zu vermitteln sei immer, wenn die Grünphase einer Ampel deutlich länger sei, als der Fahrzeugfluss. Im Übrigen bitte er um Erläuterung, wie die genannten 30.000 € Planungskosten zustande kommen. Abschließend erkundigte er sich, ob der von Herrn Abg. Dr. Kuhlmann angesprochene Wunsch bei der Bevölkerung nach einem weiteren Kreisel bei der Straßenverkehrsbehörde bekannt sei.

KVOR Pütz antwortete, der Wunsch nach einem Kreisel sei zwar bekannt, aber nicht Gegenstand von konkreten Planungen. Die genannten 30.000 € bezögen sich auf die Überarbeitung aller Signalprogramme, sowohl am Knotenpunkt selber als auch an den Ampeln auf den unmittelbar anschließenden Straßenzügen.

Zum Schluss berichtete KVOR Pütz über die Verkehrsdatenerfassung mittels Bluetooth. Ende 2014 sei vor der beabsichtigten Nordbrückensanierung auf der L 269 vor der Auffahrt auf die A 565 ein entsprechendes Gerät installiert worden. Das habe sich als hilfreich erwiesen. Die Straßenverkehrsbehörde habe dadurch Zugriff auf die Anzahl der Fahrzeuge und die Durchflusssgeschwindigkeit erhalten. Dies sei in Zusammenarbeit mit der Bundesstadt Bonn auch auf die B 56, Autobahnauffahrt in Fahrtrichtung Hangelar, erweitert worden. Zurzeit überlege man, eine weitere Anlage auf der K 12n zu errichten. Die Kosten seien mit 2.000 € bis 5.000 € überschaubar.