

Straßenverkehrsamtsleiter Pütz (Rhein-Sieg-Kreis) erläuterte die aktuellen Maßnahmen:

- Sanierung an der B 8 zwischen Hossenberg (Ende A 560) und Uckerath
Die Sanierungsarbeiten werden in den nächsten 3 Wochen fortgeführt.
- Lärmschutzmaßnahmen an der A 61 in Swisttal-Miel
Entgegen den Ausführungen in der letzten Sitzung seien die vorbereitenden Rodungsarbeiten bereits nach der letzten Vegetationsperiode (2015) abgeschlossen worden. Die Lärmschutzmaßnahme werde dagegen erst Ende 2016 fertiggestellt. Das habe zu Unmutsäußerungen in der Bevölkerung geführt. Es habe bereits eine Bürgerversammlung stattgefunden.
- Baumaßnahme an der B 56 zwischen Alfter-Witterschlick und Alma-Brücke
Am 06.04.2016 finde eine erste Baubesprechung des Landesbetriebs statt, an der auch ein Vertreter des Straßenverkehrsamtes teilnehmen werde. Vorgesehen sei ein Einrichtungsverkehr, weil bei der dort vorherrschenden Verkehrsbelastung eine zusätzliche Baustellenampel nicht verkraftbar wäre. Die Umleitungstrecke werde nach heutigem Stand über den Ahrweg in Alfter geführt.
- Umbau des Autobahnkreuzes Bonn-Nord
Die Umleitungstrecke über die Abfahrt Bonn-Hardtberg und die K 12n bis nach Bornheim werde angenommen und der Verkehr laufe auch in einem vertretbaren Rahmen. Um das erhöhte Verkehrsaufkommen abzuwickeln, sei in Absprache mit der Bundesstadt Bonn die Ampelschaltung entsprechend angepasst worden.

Dipl.-Ing. Paßgang (Verkehringenieur, Abteilungsleiter Verkehrssicherung Rhein-Sieg-Kreis) erläuterte anschließend die Grundzüge der Lichtsignaltechnik und die Ampelschaltung am Knoten B 56/L113/Konrad-Adenauer-Damm in Alfter.

Seine Präsentation ist der Niederschrift als **Anlage 3** beigelegt.

Stv. Moll dankte für den detaillierten Vortrag. Das Thema sei auch Gegenstand der politischen Beratungen im Stadtbezirk Hardtberg. Unabhängig von den verkehrstechnischen Gegebenheiten vertrat er die Ansicht, dass bei den Zufahrten zu diesem Kreuzungsbereich noch einiges optimiert werden könnte (Zufahrt zum Europaring, René-Schickedde-Straße, Induktionsschleifen). Darüber hinaus fragte er nach, ob nicht sogar eine Kreisverkehrslösung an dieser Stelle denkbar sei.

Dipl.-Ing. Paßgang antwortete, Nachteil eines Kreisverkehrs sei, dass es keine Möglichkeit der Steuerung gebe. Bei Höchstverkehrsbelastungen wie bei diesem Knoten (über 30.000 Fahrzeuge/Tag) sollte die Möglichkeit des koordinierten Eingriffs erhalten bleiben.

AM Lemm (GRÜNE, Bundesstadt Bonn) sprach das Thema Fuß- und Radverkehr an. Herr Paßgang habe die zwischenzeitliche Räumzeit von 18 Sekunden als Leistungsverlust in Höhe von 20 % bezeichnet, die dauerhaft für den Kraftverkehr auf der Straße nicht zumutbar sei. Er erkundigte sich, ob es eine rechtliche Grundlage für die Gewichtung der Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer gebe.

Dipl.-Ing. Paßgang äußerte, die Zwischenzeit sei eine berechnete Größe. Eine Korrektur (Reduzierung unterhalb des berechneten Werts) sei grundsätzlich nicht erlaubt. Man könne

allenfalls im Rahmen des Inklusionsgedankens die Geschwindigkeit eines Fußgängers nach unten korrigieren und damit die Zwischenzeit weiter erhöhen.