

Zunächst begrüßten die Vorsitzenden der beiden Ausschüsse, Herr Abg. **Steiner** –GRÜNE- und Herr Stv. **Beu** –GRÜNE-, die Vertreter des Landesbetriebs Straßen NRW, Herrn Bernd **Löchter**, Herrn Helmut **Frings**, Herrn Hans-Werner **Seul** und Herrn Jochen **van Bebber**.

Sodann stellte Herr **Löchter** (zentrale Kommunikation des Landesbetriebs Straßen NRW) ausführlich die Herausforderung großer Baumaßnahmen als Kommunikationsprojekte am Beispiel Kreuz Leverkusen und weiteren Maßnahmen dar. Hierbei ging er auf die Rolle der Presse ein, mittels derer die Akteure der Region angesprochen, Informationen weitergegeben und Verständnis der Betroffenen erreicht werden sollte.

Bonn verfüge als ehemalige Bundeshauptstadt über sehr rege Medien, mit denen er im ständigen Kontakt stehe. Dadurch, dass es in Bonn keinen geschlossenen Straßenbau ring gäbe, bestünden hier auch besondere verkehrliche Herausforderungen. Der sechsstreifige Ausbau, die Brückenverstärkung und der Brückenneubau machten es nun notwendig, dass über Printmedien und die klassische Pressearbeit hinaus eine erweiterte Kommunikation erfolge, so z.B. auch durch soziale Medien wie twitter und facebook.

Herr **Löchter** räumte ein Kommunikationsdefizit in der vorausgegangenen Woche bei einer Maßnahme auf der A565 Nordbrücke ein. Er bedauerte, dass zum Einzug einer Fahrspur keine Pressemitteilung herausgegangen sei und sich in der Folge ein Stau bis auf die A59 zurück gebildet hätte. Er hinterfragte allerdings, ob ein Stau an einem Montag nach den Herbstferien durch verbesserte Kommunikation hätte vermieden werden können.

Informationen zu den zahlreichen anstehenden Maßnahmen und das Erzeugen von Verständnis seien derzeit die größten Anliegen von Straßen NRW. Belastungen für die Autofahrer seien jedoch bei den Maßnahmen nicht auszuschließen, es werde Staus, Lärm und Staub geben. Weiterhin gäbe es starke Bemühungen, möglichst wenig Menschen zu beeinträchtigen.

Er unterstrich den langfristigen Vorteil für alle Beteiligten, wenn in einigen Jahren die anstehenden Maßnahmen abgeschlossen sein werden. Es sei ein möglichst großer Ausgleich der Interessen aller herbeizuführen. Die Kommunikation könne und solle nach Beratung durch eine externe Beratungsfirma in den nächsten Jahren nachfolgend verlaufen:

Zunächst sei ein Koordinator mit einem zentralen Ansprechpartner, einem Projektkoordinator, festzulegen. Noch im November 2016 solle eine „Dialoggruppe Bonner Maßnahmen“ von ca. dreißig Mitgliedern aus Verwaltung, Politik, Unternehmen, Rettungsdiensten etc. gebildet werden. Diese Gruppe werde über alle Planungen informiert und solle zweimal im Jahr tagen. Die DB, die ÖPNV-Vertreter sowie die Anlieger seien in die Kommunikation einzubeziehen. Ggf. würden auch kleine Arbeitsgruppen gebildet, um den direkten Kontakt zu den Leuten, die es angehe, zu suchen (Stakeholder).

In Planung seien hierzu auch ein Logo bzw. ein Slogan für die Wiedererkennung zusammenhängender Maßnahmen, ein aktueller und gut gepflegter Internetauftritt, schnelle (und aus Erfahrung auch kostengünstige) Newsletter, Grundsatzflyer, Erklärvideos, Simulationen, eine „Bonn App“ mit pushmails bei Staus, anlassbezogene Bürgerveranstaltungen, Infostände in der Fußgängerzone, Internettagebücher betroffener Autofahrer etc.

Herr **Löchter** äußerte abschließend hinsichtlich der Dialoggruppe seine große Zuversicht für die kommende Kommunikation und warb noch einmal um Verständnis. Für die Zukunft sagte er die bestmögliche Information bzw. Kommunikation zu.

Herr Abg. **Steiner** –GRÜNE- äußerte sich sehr kritisch über den vorausgegangenen Informationsfluss. Er wies darauf hin, dass die unangekündigte Baustelle auf der Nordbrücke in der vorausgegangenen Woche den Verkehr für zwei Tage still gelegt habe. Er wies auf andere Maßnahmen der Vergangenheit hin, bei denen die Kommunikation ebenfalls versagt habe (Impekoven). Bei der zurückliegenden Nordbrückensanierung hingegen sei auf massiven Druck aus der Politik hin eine deutlich bessere Kommunikation erreicht worden. Er forderte ausdrücklich ein, dass nicht in ausführlicher Breite über das gesprochen werde, was hätte gemacht werden können, sondern über das, was nun unternommen werden würde.

Herr Stv. **Moll** –CDU- forderte für die Zukunft ausführliche und zeitnahe Informationen. Die Herren Stv. **Dr. Redeker** –SPD-, Herr Abg. **Krauß** –CDU-, Herr SkB. **Schult** –CDU- und Herr Abg. **Krauß** –CDU- („unterirdische Kommunikation“) schlossen sich den vorausgegangenen negativen Bewertungen der Kommunikation durch den Landesbetrieb Straßen NRW und den Forderungen nach deutlich verbesserter Information aller Beteiligten entschieden und sehr nachdrücklich an.

Herr **van Bebber** umriss den aktuellen Planungsstand von zehn Baustellen. Hierbei ging er auf mehrere zu sanierende Brückenbauwerke der A 565 sowie den langfristig sechsspurig auszubauenden Autobahnring ein.

Er erläuterte weitere Bauarbeiten auf der A 555 in Richtung Bonn für das zweite und dritte Quartal 2017. Nach Sanierung der Seitenstreifen folge die der Fahrbahn, bis Ende 2017 würde eine Analyse für die Nordbrücke vorliegen, welche auf Bonner Seite kurzfristig verstärkt werden müsse, noch bevor die Grundsanierung beginne.

Für 2018 sei außerdem die Brücke der Autobahn 565 über der Villemombler Straße durch eine neue Brücke zu ersetzen. Diese müsse dem vom Bund geforderten sechsspurigen Ausbau des Bonner Autobahnringes entsprechen.

Der Landesbetrieb plane, dem Bund noch im November 2016 drei Planungsvarianten für den Tausendfüßler in Hoch - und Tieflage vorzustellen. Für diesen Abschnitt laufe 2022 die Restnutzungsdauer ab, danach drohe eine Sperrung.

Herr **Frings** -Landesbetriebs Straßen NRW- erläuterte zwei Maßnahmen im Zuge des achtstreifigen Ausbaus der A59. Anschließend wurden mit ihm und Herrn van Bebber fachliche Fragen und Anregungen von Frau Abg. **Krupp** –SPD-, Herrn Stv. **Schmitt** –BBB-, Herrn SkB. **Schoerlücke** –GRÜNE- und Herrn AM **Prinz** –CDU- beantwortet bzw. diskutiert.

Der Ausschussvorsitzende Herr Stv. **Beu** –GRÜNE- erkundigte sich nach der Zukunft der Auffahrt Tannenbusch, die nach Auskunft von Herrn **Frings** erhalten bleiben solle, auch wenn es im Rahmen der Baumaßnahmen zu temporären Vollsperrungen kommen werde.

Herr Stadtbaurat **Wiesner** –Dezernat III- hinterfragte den Begriff „Zufuhr Regelungsanlagen“. Die Verdrängung des Verkehrs auf untergeordnete Straßen, also Verlegung des Staus von der Autobahn in die Stadt und somit in das kommunale Netz, werfe neben den Auswirkungen auf den Verkehrsfluss auch mit Blick auf NO<sub>2</sub>-Werte erhebliche Fragen auf.

Herr **van Bebber** wies auf die Priorität des Verkehrsflusses auf den Bundesautobahnen hin, in der Konsequenz müsse der Verkehr teil- und zeitweise in das untergeordnete Netz abgegeben werden, Kompromisse seien erforderlich. Die Anlage würde ausgeschaltet, sobald

Stauerscheinungen im untergeordneten Netz anfielen.

Herr Stadtbaurat **Wiesner** –Dezernat III- betonte, dass –europaweit- auch andere Prioritäten bestünden und verwies beispielhaft auf das Thema Luftreinheit. Er forderte die bislang noch ausstehenden Abstimmungen mit den Kommunen und aussagekräftige Prognosen und Einschätzungen ein.

Herr **Dr. Sarikaya** -Stellvertretender Wirtschaftsförderer- bat um Auskunft, ob sich der Landesbetrieb Straßen NRW mit seinen Niederlassungen auch personell auf die zahlreichen Aufgaben, die vom Bund beschlossen wurden, eingestellt habe. Herr **van Bebber** gab hierzu an, dass Kapazitäten vorhanden und die Aufgaben entsprechend ihrer Priorisierung bearbeitet würden. Darüber hinaus würden ggf. auch externe Ingenieurbüros in Anspruch genommen.

Herr SkB. **Schoerlücke** –GRÜNE- bat um Erklärungen dazu, dass –auf der Grundlage der Unterlagen des Landesbetriebs Straßen NRW- nur für einen Nutzungszeitraum von rund zwei Jahren eine Grundsanierung der Fahrbahn bis 2019 vorgenommen werde, obwohl bis 2026 eine vollständige Erneuerung des Tausendfüßlers mit zwei neuen Brückenabschnitte erfolgen solle. Hier sei eine vermeidbare Baustelle, mit der unnötiger Stau produziert werde. Auch mit Blick auf die erwartbare Umweltbelastung durch Stau in der Baustelle sei wenigstens zu prüfen, ob die Maßnahme auch in einem viel geringerem Maße durchführbar sei.

Herr **van Bebber** führte zu den geplanten Verkehrsbeeinflussungsanlagen aus, dass dabei von einer Zentrale aus Geschwindigkeiten geschaltet würden, um den Verkehr flüssig zu halten. Diese Streckenbeeinflussungsanlage würden grundsätzlich positiv bewertet.

Nach weiteren Ausführungen seitens Herrn **Frings** –Landesbetrieb Straßen NRW- äußerte der Ausschussvorsitzende Herr Abg. **Steiner** –GRÜNE- seine Erwartung, dass der Bund in der Sache nicht allein beschließen, sondern auch eine Beratung in den Kommunen und Ausschüssen vorangehen lassen werde.

Herr Stv. **Moll** –CDU- richtete an die Vertreter des Landesbetriebs Straßen NRW weitere Fragen hinsichtlich der Projekte, die im weiteren Bedarf mit Planungsrecht lägen. Er sprach den Autobahnnetzschluß im Bonner Süden, ein Projekt, das nicht im vordringlichen Bedarf liege, an. Er wünschte Auskunft, ob für ein solches Projekt Kapazitäten frei gemacht werden und eine Umsetzung in Angriff genommen werden könne.

Er wünschte eine Auskunft, wie lange die Planung für die Maßnahme zur geplanten Bundesstraße zwischen der B56, der A3 und der 565 dauern würde.

Frau Stv. **Reinsberg** –CDU- wünschte Auskunft zum vormals bereits angeregten Anschluss Schlesienstraße an das Kreuz Bonn Nord. Sie äußerte darüber hinaus ihre Sorge, dass der für die Baumaßnahmen angegebene Zeitrahmen nicht eingehalten werden könne und sich die aus den Baumaßnahmen resultierenden Probleme noch viel größer als erwartet darstellen würden. Sie bat den Landesbetrieb Straßen NRW nachdrücklich, zumindest die Zusage der frühzeitigen Information aller Beteiligten einzuhalten.

Herr **van Bebber**- Landesbetrieb Straßen NRW- stellte in Beantwortung der Frage von Herrn Moll –CDU- fest, dass Maßnahmen aus dem Bundesverkehrswegeplan, die im weiteren Bedarf stünden, und für die seitens der Bundesregierung ein Planungsauftrag an die Straßen NRW existiere, bearbeitet würden. Für alles weitere würde erst ein weiterer Auftrag durch die Bundesregierung notwendig.

Herr **Frings** -Landesbetrieb Straßen NRW- äußerte zur B56, dass diese zur Zeit für den

weiteren Bedarf mit Planungsmöglichkeit bzw. Planungsrecht vorgesehen sei, dennoch müsse hier erst vom Bund oder Land ein Planungsauftrag an den Landesbetrieb erteilt werden, damit dieser auch planerisch tätig werden könne.

Zur Schlesienstraße verwies Herr **Frings** auf die Verkehrsuntersuchung, die vorab durchgeführt worden sei. Dabei sei durch den Anschluss Schlesienstraße keine nennenswerte Problemlösung oder Verkehrsentslastung in diesem Bereich festgestellt worden. Sollte diese Anschlussstelle gewünscht werden, müsste die Stadt Bonn dies deutlich mit dem Bund kommunizieren, der darüber zu entscheiden habe.

Der Ausschussvorsitzende Herr Abg. **Steiner** –GRÜNE- betonte abschließend die Sorgen der beiden Ausschüsse, die sich beim Blick auf die kommenden Baumaßnahmen auch nach dieser Aussprache eher verstärkt hätten. Er bedankte sich im Namen der Beteiligten bei den anwesenden Vertretern des Landesbetrieb Straßen NRW für deren Erscheinen und Beiträge.

Anmerkung der Schriftführung:

*Die im Ausschuss gezeigten Grafiken zu den anstehenden Baumaßnahmen sind der Niederschrift als Anlage hinzugefügt.*