

Besprechung mit den von den Rheinbrückensanierungen betroffenen Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises am 18.06.2013 im Kreishaus

Die anwesenden Personen sind der beiliegenden Teilnehmerliste zu entnehmen.

Herr Sieberg begrüßte die Anwesenden und gab einen kurzen Überblick über die bevorstehenden Herausforderungen im Zusammenhang mit den Brückensanierungen. Er hob hierbei die Bedeutung von der Internetplattform „mobil im Rheinland“ (m-i-r) hervor, auf der die Anordnungsbehörden Behinderungen durch Baustellen einstellen.

Herr Pütz informierte die Anwesenden dann über die Konferenz zur Koordinierung des Baustellenmanagements unter Leitung von Frau Regierungspräsidentin Walsken und die daraus gebildeten Arbeitsgruppen Köln/Leverkusen und Bonn/Rhein-Sieg-Kreis.

Mitglieder, Ziel und Zweck sowie die bisherigen Arbeitsergebnisse sind der beigefügten Anlage zu entnehmen.

Im Anschluss daran wurden folgende Informationen mitgeteilt:
m-i-r soll mit einem ähnlichen Portal namens „Ruhrpilot“ zu einem NRW-weiten Portal zusammengeschlossen werden. Im Rhein-Sieg-Kreis sollen aus den Städten Hennef und Siegburg die Parkhauskapazitäten in Echtzeit in m-i-r eingespeist werden. Mit P+R-Plätzen lässt sich dies aus Kostengründen nicht realisieren, da es meist zu viele Ein- und Ausfahrten gibt, die eine Zählung zu aufwändig machen.

Zum Ablauf der Bauphasen auf den Brücken ist bisher bekannt, dass die Fahrbahnen lediglich verengt werden sollen. Eine Einziehung von Fahrspuren soll nur in den Ferien und nachts erfolgen.

Auch Rheinland-Pfalz wird auf die Brückensanierungen reagieren. Dem Verkehr Richtung Norden A 3 / A 61 wird ab Koblenz, Richtung Süden ab Düsseldorf mitgeteilt, dass es bei der Nutzung der A 565 zu erheblichen Zeitverzögerungen kommen kann. Der Pendlerverkehr aus den Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises nach Bonn beläuft sich auf ca. 58.000 Fahrzeuge täglich (s. beiliegende Info).

Folgende Straßenkategorien wurden bei der Bezirksregierung bereits erfasst:

Straßen (im Rhein-Sieg-Kreis) mit einem dtv-Wert von > 12.000 Fahrzeugen (Bonn > 25.000 Fahrzeuge); *Anmerkung: Stadt- und Gemeindestraßen dürften diese Werte nicht erfüllen; klassifizierte Straßen wurden bereits gemeldet*

Diese Grenzwerte sind nicht statisch zu betrachten. Auch Straßen von geringerer Belastung können von wesentlicher Bedeutung sein, wenn von den Baumaßnahmen erhebliche Beeinträchtigungen ausgehen (etwa bei den Zufahrten zur Fähre – z.B. Provinzialstraße in Mondorf – Nutzung als Ausweichstrecke).

Baustellen mit folgenden Kriterien auf dem o.a. Straßennetz müssen künftig über den Rhein-Sieg-Kreis der Bezirksregierung gemeldet werden:

- Baumaßnahmen mit verkehrlichen Auswirkungen
- Baustellendauer länger als 2 Monate; bei besonderer Verkehrsführung bzw. Verkehrsrelevanz auch kürzere Zeitdauer
- BAB-Baustellen ab 8 Tage mit Fahrstreifenreduktion
- Großbaustellen Dritter (Telekom, RWE...) mit verkehrlicher Auswirkung auf das o.g. relevante Straßennetz
- Schienenrelevante Baustellen an Werktagen Mo. – Fr.

Auch bei Baustellenanordnungen durch den Landesbetrieb ist die Benachrichtigung durch die Kommunen unerlässlich. Die Einstellung in m-i-r hingegen ist immer von der Anordnungsbehörde vorzunehmen.

Es gibt derzeit keine Überlegungen, den Fährbetrieb in Niederkassel-Mondorf durch eine zusätzliche Fähre zu verstärken. Der Betreiber müsste eine weitere Fähre mieten oder kaufen und Personal einstellen. Dies würde er nicht ohne entsprechende Sicherheiten durch den Verursacher machen. Da die Kapazitäten der Fähren bei 15 – 18 Fahrzeugen (alle 15 min.) liegt, trägt dies nicht zu einer wesentlichen Entlastung der Brücken bei. In diesem Zusammenhang wurde bekannt, dass die Provinzialstraße noch im Jahr 2013 in einem Ferienzeitraum saniert werden soll.

Die Stadt Niederkassel legt großen Wert darauf, dass mit dem Fährbetreiber gesprochen wird. (Kümmerer: Rhein-Sieg-Kreis)

Im linksrheinischen Bereich ist mit einer Verkehrsverdichtung auf der K 12n und der noch fertig zu stellenden (voraussichtlich im Herbst 2014) Ortsumgehung L 183n zu rechnen. Für weitere Prognosen muss die Verkehrsbewertung abgewartet werden, die das Land NRW hat erstellen lassen.

ÖPNV:

Herr Dr. Berbuir gab einen Überblick zum Sachstand hinsichtlich der Überlegungen, wie der ÖPNV zu einer Entlastung beitragen kann:

Stadtbahnlinie 66 Siegburg - Bonn: Die Linie 66 verkehrt im 10-Minuten-Takt zwischen Siegburg und Bonn und wird morgens in der Hauptverkehrszeit durch zwei zusätzliche Fahrten der Linie 67 verstärkt.

Bereits heute sind die Fahrzeuge morgens sehr voll und ab Villich-Mülldorf an der Kapazitätsgrenze. Eine Verdichtung auf einen 5-Minuten-Takt in der HVZ zwischen Siegburg und Bonn würde auf dieser Achse eine Alternative für wechselwillige Pkw-Fahrer darstellen. Hier könnten dann auch verhältnismäßig viele Menschen befördert werden. Die Taktverdichtung in dem Zeitraum zwischen ca. 7:00 und 9:00 Uhr und zwischen ca. 15:30 und 18:30 Uhr würde alleine für den Rhein-Sieg-Kreis zu Mehrkosten von ca. 600.000 € führen. Hinzu kommt das große Problem, dass kein zusätzliches Fahrzeug zur Verfügung steht. Ein denkbarer Abzug von einer anderen Strecke aus dem Stadtgebiet Bonn wird von der Stadt Bonn nicht befürwortet. Herr Sieberg gibt zu bedenken, dass es hier auch negative Einflüsse (Schrankenschließungen) auf den Individualverkehr geben werde, insbesondere auf der B 56 zwischen Siegburg und Bonn (Beispiel Knoten B 56/Arnold-Janssen-Straße in Sankt Augustin, der jetzt schon hoch belastet ist und an dem es dann zu weiteren Einschränkungen/Wartezeiten für den mIV kommen würde).

Stadtbahnlinie 66 Bonn -Königswinter: Auf dieser Achse ist der Takt nicht so dicht wie zwischen Siegburg und Bonn, somit bestehen hier noch Reserven im bestehenden Angebot.

Buslinien 550 und SB 55 zwischen Niederkassel und Bonn: Auf der Linie 550 können nur Standardbusse eingesetzt werden, da an der Klostermauer in Schwarz-Rheindorf keine Gelenkbusse passieren können. Ob eine Taktverdichtung auf der SB 55 möglich ist und welche zusätzlichen Kosten damit verbunden sind, wird zurzeit ermittelt. Das Planungsamt wird hierüber in der Sondersitzung des PVA am 10.07.2013 berichten. Um eine entsprechende Taktverdichtung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 umsetzen zu können, sind die erforderlichen Beschlüsse möglichst vor der Sommerpause zu treffen.

Bereits heute wird die Busspur zwischen Mondorf und dem Autobahnanschluss widerrechtlich von Pkws benutzt. Es steht zu befürchten, dass bei stärkeren Stauerscheinungen die Busspur häufiger durch Pkws benutzt werden wird. Um die Nutzung durch Pkws zu unterbinden, muss zusammen mit dem Landesbetrieb und/oder der Polizei eine Lösung gefunden werden. (Kümmerer: Rhein-Sieg-Kreis mit der Polizei)

SPNV-Linie RB 23 Bonn-Euskirchen: Bis Ende 2014 werden vier neue Haltestellen gebaut. In den Sommerferien 2014 wird die Strecke zwischen BN-Duisdorf und Alfter-Witterschlick nicht bedient. Hier wird ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Während der gesamten Bauphase wird es zeitweise zu Behinderungen kommen.

Stadtbahnlinie 18 Köln - Bornheim – Alfter - Bonn: Die Linie 18 wird in der HVZ bereits heute durch die Linie 68 von Bornheim nach Bonn verstärkt. Besonders in der Morgenspitze sind die Bahnen schon heute sehr stark ausgelastet. Eine weitere Verdichtung der Linie 18 ist zurzeit nicht

möglich, da es auf dieser Strecke fünf einspurige Abschnitte gibt. Die hieraus bedingten Kreuzungspunkte lassen den zusätzlichen Einsatz von weiteren Bahnen nicht zu.

Stadtbahnlinie 16 Köln - Wesseling - Bornheim - Bonn: Eine Taktverdichtung wäre durchaus möglich, indem die heute in Wesseling endenden Bahnen (von Köln kommend) bis nach Bonn weitergeführt würden. Hierzu hat es Gespräche zwischen der KVB, der SWB, der Stadt Wesseling, der Stadt Bornheim, der Stadt Bonn und dem Planungsamt gegeben. Eine Kostenschätzung für 8 zusätzliche Fahrtenpaare liegt in einem mittleren 6-stelligen Bereich. Diese Kosten wären auf die betroffenen Kommunen umzulegen. Hierzu sieht sich keine der betroffenen Kommunen in der Lage.

Abschließend wies Herr Dr. Berbuir noch darauf hin, dass eine Fahrgaststeigerung um 10 % beim bestehenden Angebot in der Hauptverkehrszeit nicht verkraftbar wäre, da es dann zu nicht mehr zumutbaren Überlastungserscheinungen kommen würde.

Bei den großen Arbeitgebern, die rheinüberquerenden Verkehr verursachen, muss, um die Verkehrsströme zu entzerren, für Verkehrsvermeidung, -verringering oder -verlagerung (flexible Arbeitszeiten) geworben werden.

Die Situation der P+R-Plätze sieht wie folgt aus:

Alfter: 30 – 40 weitere Stellplätze sind am neuen Haltepunkt der RB 23 in Alfter-Impekoven vorgesehen.

Bad Honnef: die vorhandenen Kapazitäten an der Endhaltestelle der Linie 66, am Bahnhof und in Rhöndorf sind ausgelastet. Weitere Plätze können nicht zur Verfügung gestellt werden.

Bornheim: die vorhandenen Kapazitäten sind teilweise überlastet, sodass die Fahrzeugführer sogar in die angrenzenden Wohngebiete ausweichen. Höchstens in Sechtem könnten wenige weitere Stellplätze eingerichtet werden.

Königswinter: Es gibt überall freie Kapazitäten und evtl. kann unter der B 42 noch weiterer Parkraum geschaffen werden, wenn mit dem Besitzer des Geländes verhandelt wird.

Meckenheim: Am Bahnhof wurden 170 Stellplätze geschaffen, die – auch durch die Zulassungsstelle des RSK – schon wieder ausgelastet seien. Weitere Plätze stehen nicht zur Verfügung.

Niederkassel: An der SB 55 in Rheidt an der Südstraße/ L 269 könnten 20 Stellplätze an der neuen Ortsumgehung eingerichtet werden. Am Friedhof

gibt es ca. 40 Stellplätze. Ob dieser Parkplatz jedoch hinsichtlich seiner Beschaffenheit (nicht asphaltiert) und seiner Entfernung (ca. 100 m bis zu den Haltestellen) angenommen wird, ist fraglich.

Sankt Augustin: In Hangelar Ost bestehen 67 Stellplätze. Diese werden zurzeit auf insgesamt 119 Stellplätze erweitert (Fertigstellung Ende Oktober 2013). In Menden ist der Parkraum nicht erweiterbar und am Huma-Zentrum werden sogar Stellplätze wegfallen, da der Umbau des Zentrums auch die Errichtung eines kostenpflichtigen Parkhauses beinhaltet.

Siegburg: Weitere Stellplätze können nicht zur Verfügung gestellt werden. Ab Juli wird aber das dynamische Parkleitsystem einsetzbar sein. Hiermit kann der Parksuchverkehr optimiert werden. Zudem werden die Daten auch an m-i-r weitergeleitet.

Troisdorf: Die Laderampe der ehemaligen Autozüge steht zur Verfügung. Außerdem ist das recht kostengünstige Parkhaus am Bahnhof nur zur Hälfte ausgelastet (2 EUR / Tag, 40 EUR / Monat). Optimal wäre dies dann, wenn die S 13 ans Netz ginge.

Radwegenetz:

Alfter: Alfter ist Modellkommune eines VRS-Projektes, in dem das Radwegenetz umfassend neu geplant wird.

Bad Honnef: Entlang der Rheinschiene ist der Ausbau gut, der übrige Verkehr kann dorthin gesteuert werden.

Bornheim: Im Allgemeinen ist das Netz gut, nur entlang der klassifizierten Straßen nicht.

Königswinter: Entlang der Rheinschiene ist der Ausbau gut, der übrige Verkehr kann dorthin gesteuert werden.

Meckenheim: Im Allgemeinen ist das Netz gut, nur der Zustand der Wege, für die der Landesbetrieb zuständig ist, ist schlechter.

Niederkassel: Das Netz ist gut. Es gibt eine Engstelle am Johannishof und der Zustand des Weges nach Bonn ist schlecht (Landesbetrieb). (Kümmerer: Rhein-Sieg-Kreis mit Landesbetrieb)

Sankt Augustin und Siegburg: Es wird auf den Zuschlag des Planungswettbewerbes des Landes NRW (Radschnellweg) gehofft

Troisdorf: Troisdorf verfügt über ein gutes Radwegenetz auch Richtung Rhein.

Lichtsignalanlagen:

Bornheim: An der L 118 gibt es Rückstaus durch die BüStra-Anlage.

Meckenheim: Der Knotenpunkt L 113 / K 53 in der Achse Rheinbach – BN ist problematisch und ließe sich nur durch eine bauliche Änderung entlasten.

Sankt Augustin: Die Planung, die B 56 auf eine grüne Welle umzustellen, kostet einen sechsstelligen Betrag. Darüber hinaus würde diese grüne Welle durch die BüStra-Anlagen regelmäßig beeinträchtigt werden.