

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, schlug vor, TOP 4.1 und 4.2 zusammen zu beraten. Hierüber bestand Einvernehmen.

Straßenverkehrsamtsleiter Siegberg berichtete, letzte Woche haben sich in einem Gespräch beim Landesbetrieb Straßen NRW, Niederlassung Krefeld, alle beteiligten Behörden für eine „4 : 0“-Verkehrsregelung ausgesprochen, d.h. es gebe auf einer Seite der Nordbrücke zwei Fahrspuren in jede Richtung. Diese Verkehrsführung sei aber aus Sicherheitsgründen (Statik!) nur möglich, wenn die Nordbrücke für Fahrzeuge über 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht gesperrt werde. Erforderlich für die entsprechende Anordnung der Bezirksregierung sei deshalb, dass die Einhaltung des Durchfahrverbotes von der Polizei intensiv überwacht werde. Die Baustelle werde ca. eine Woche vor Beginn der Sommerferien eingerichtet. In den Ferien werde dann in einem Zwei-Schichtbetrieb an 7 Tagen die Woche der Austausch der Fahrbahnübergänge vorgenommen. Die Woche nach den Sommerferien (Maximum) werde dann dazu genutzt, die Baustelle wieder abzubauen.

Einzelheiten zu den Sperrungen, den von der Ingenieurgesellschaft Brilon, Bondzio und Weiser in einem sog. „Verkehrsumlagemodell“ berechneten Verdrängungsverkehr sowie die Auswirkungen auf die L 269/L 16 und das linksrheinische Kreisgebiet können den beigefügten **Anlagen 3 und 4** entnommen werden.

Abg. Tendler dankte Herrn Siegberg für die Informationen und insbesondere für die in den Verhandlungen geleistete Überzeugungsarbeit zur beabsichtigten Umsetzung der „4 : 0“-Verkehrsführung. Es sei nicht absehbar, wie sich der Verkehr entwickeln werde und wie das Pendlerverhalten sein werde. Es bleibe eine spannende Frage, inwieweit der Pkw-Nutzer bereit sein werde, auf den ÖPNV umzusteigen. Bezogen auf die Linie 66 machte er noch einmal deutlich, dass alles versucht werden müsse, um die Stadtbahnlinie möglichst störungsfrei zu halten. Da es in einem kleinen Bereich in Beuel Mischverkehr gebe, erkundigte er sich, ob es hier durch Sperrmarkierungen oder Ähnliches Möglichkeiten gebe, die Linie 66 während der Bauzeit aus dem Individualverkehr herauszuhalten.

Herr Siegberg antwortete, das Problem sei der Stadt Bonn mitgeteilt worden. Dort werde zurzeit in einem hausinternen Abstimmungsprozess geklärt, ob es für die Sommerferien eine Lösung gebe. Das hänge u.a. auch von dem Straßenquerschnitt ab. Eine Markierung sei nicht ausreichend, es müssten mindestens Absperrvorrichtungen aufgestellt werden. Er hoffe, dass bis zur Gemeinschaftssitzung am 04.04.2014 Ergebnisse vorliegen.

Abg. Bausch wies darauf hin, dass in der letzten Gemeinschaftssitzung im Oktober 2013 der Projektleiter von Straßen.NRW, Herr Korte, erläutert habe, dass sich bei der jetzt angestrebten 4-spurigen Verkehrsführung die Bauzeit verlängere. Er bat hierzu um Klarstellung. Darüber hinaus fragte er nach, bis wann mit einer endgültigen Entscheidung zur Verkehrsführung zu rechnen sei.

Herr Siegberg äußerte die Hoffnung, dass es kurzfristig eine Entscheidung geben werde. Sobald diese vorliege, werde er den Ausschuss über die Schriftführung informieren. Hinsichtlich der Bauzeit bei einer „4 : 0“-Verkehrsführung führte er aus, diese werde - wie heute dargestellt - 6 Wochen zuzüglich jeweils ca. eine Woche Auf- und Abbau betragen. Die in der Gemeinschaftssitzung angesprochene „18-Wochen-Lösung“ habe sich auf eine „3 : 1“-Verkehrsführung bezogen, die aber allein schon aus statischen Gründen nicht umsetzbar sei.

Abg. Kitz sprach den ÖPNV und die L 16 als Verbindungsstück zwischen der A 565 und der B 56 an. Wenn die Nordbrücke für den Schwerverkehr über 3,5 t gesperrt werde, bedeute dies

auch, dass die Buslinie 551 von Troisdorf kommend nicht mehr über die Nordbrücke fahren dürfe. Während auf der L 269 eine separate Busspur vorhanden sei, stehe der Bus auf der L 16 Richtung B 56 im gleichen Stau wie der Individualverkehr. Er erkundigte sich, ob darüber nachgedacht worden sei, die L 16 werktags zumindest in Teilbereichen zur Einbahnstraße zu machen, um den Verkehr zu entzerren und vor allem, um eine separate Busspur zu haben. Bezogen auf das Busangebot SB 55 und 550 wies er darauf hin, dass die SB 55 - wie beschlossen - als Zusatzangebot auch während der Ferienzeiten verstärkt gefahren werden solle, während die bei der Linie 550 an Schultagen ab Rheidt zusätzlich angebotenen 5 Fahrten an Ferientagen nicht vorgesehen seien. Er bitte um Überprüfung und Abstimmung mit Bonn, ob diese Zusatzfahrten nicht auch in den Sommerferien 2014 durchgeführt werden können. Darüber hinaus regte er an, mit den Verkehrsunternehmen SWB und RSVG Gespräche dahingehend zu führen, den Busfahrern während der Bauphase auf der Nordbrücke eine flexible Linienwegauswahl zu ermöglichen. Statt viel Zeit im Stau auf der L 16 zu verbringen, könnten die Busse über Schwarzerheindorf bis zum Konrad-Adenauer-Platz fahren. Außer dem jetzt von den Linien 550 und 640 befahrenen Linienweg über den Stiftsweg gebe es noch eine zweite Fahrstrecke in Schwarzerheindorf, die auch von Gelenkbussen nutzbar sei.

Herr Siegberg betonte nochmals, dass aufgrund des zu geringen Straßenquerschnitts eine separate Busspur auf der L 16 nicht eingerichtet werden könne. Sobald feststehe, dass die „4 : 0“-Verkehrsführung angeordnet werde, müssen mit der Stadt Bonn Gespräche geführt werden, um den ÖPNV sicherzustellen und die Verkehrseinschränkungen zu minimieren. Der Rhein-Sieg-Kreis werde dann auch das Thema „Einbahnstraße auf der L 16“ ansprechen.

Planungsamtsleiter Dr. Sarikaya äußerte, die Frage der alternativen Linienführung und die Ausdehnung der fünf Zusatzfahrten ab Rheidt auf die Sommerferien 2014 seien bisher nicht Gegenstand der Diskussionen gewesen. Auch hierfür gelte, dass zunächst die Verkehrsführung auf der Nordbrücke eindeutig feststehen müsse. Anschließend müssten sowohl mit den Verkehrsunternehmen, als auch mit den Kommunen Alternativen für den ÖPNV besprochen werden. Insbesondere müsse dann auch über die Sicherstellung des Schülerverkehrs nachgedacht werden.

Abg. Metz äußerte Verständnis für das Erfordernis der intensiven Überwachung des Durchfahrverbotes. Das Beispiel Leverkusen habe gezeigt, wie wichtig es sei, hier rigoros mit entsprechenden Strafen durchzugreifen. Dies sei im Falle der Nordbrücke aufgrund der Statik unbedingt notwendig, um wirklich ernsthafte Gefahren auszuschließen. Wenn zwischen dem Autobahndreieck Bonn-Beuel und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord eine 4-spurige Verkehrsführung ohne die Auf- und Abfahrten und ohne LKW-Verkehr eingerichtet werde, dann könne es durchaus sein, dass der Verkehr auf der Nordbrücke selber relativ gut laufe. Nach seiner Ansicht werden sich die wirklichen Probleme auf dem nachgeordneten Netz abspielen. Dort werde der Verkehr viel unkalkulierbarer sein. Deshalb werde es in diesem Zeitraum bei den Behörden besonders auf die Kommunikation und Koordination ankommen. Bei den zu erwartenden Schleichverkehren dürfe es nicht noch zusätzlich Kanalsanierungen o.ä. in den Ortschaften geben. Er hoffe, dass das Baustellenmanagement gut funktioniere. Auch müsse man in der Lage sein, flexibel zu reagieren, ggf. müssten an Kreuzungen Verkehrsregelungen vorgenommen oder Ampelschaltungen verändert werden. Hier sollten die Behörden in den Sommerferien ihren Schwerpunkt setzen. Ansonsten könne er nur hoffen, dass möglichst viele Autofahrer auf den ÖPNV umsteigen. In diesem Zusammenhang bitte er die Verwaltung auf Anregung der FDP Troisdorf um Prüfung, ob ein zusätzlicher Halt des Schnellbusses SB 55 an der Bergstraße in Troisdorf-Bergheim sinnvoll sei, da es hier einen größeren P & R-Platz gebe.

Abg. Albrecht machte darauf aufmerksam, dass ein gut fließender Busverkehr aus dem linksrheinischen Kreisgebiet in Richtung Hauptbahnhof auch deshalb besonders wichtig sei, weil

die RB 23 in den Sommerferien nicht fahre.