

29.09.2020

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 4226 vom 20. August 2020
der Abgeordneten Arndt Klocke und Horst Becker BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/10692

Anwendung des achten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes in Nordrhein-Westfalen beim Projekt „Tausendfüßler“ (Autobahn 565) in Bonn

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Mit der Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt am 3. Juli 2020 ist der geänderte § 3 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes in Kraft getreten. Darin heißt es jetzt: „Betriebswege auf Brücken im Zuge von Bundesautobahnen und Betriebswege auf Brücken im Zuge von Bundesstraßen, die als Kraftfahrstraßen ausgewiesen sind, sind bedarfsabhängig durch den Träger der Straßenbaulast so zu bauen und zu unterhalten, dass auf ihnen auch öffentlicher Radverkehr abgewickelt werden kann.“

Der Minister für Verkehr hat die Kleine Anfrage 4226 mit Schreiben vom 29. September 2020 namens der Landesregierung beantwortet.

Vorbemerkung der Landesregierung

Am 12. Dezember 2019 haben Herr Oberbürgermeister Ashok Sridharan, Bonns Stadtbaurat Helmut Wiesner und der Wirtschaftsförderer des Rhein-Sieg-Kreises, Dr. Hermann Tengler, mit Herrn Minister Wüst in Düsseldorf über einen möglichen Radschnellweg entlang der A 565 gesprochen.

Im Gespräch bestand Einigkeit darüber, dass ein Radschnellweg aus Richtung Meckenheim/Rheinbach über Enderich nach Bonn und weiter über die Nordbrücke nach Troisdorf bzw. Niederkassel geführt werden soll.

Eine nähere Betrachtung des städtischen Abschnittes mit Parallelführung zur Autobahn hat allerdings ergeben, dass sich die Umsetzung eines Radschnellweges schon aufgrund des hohen finanziellen Aufwandes für Rampen, Brücken- oder Tunnelbauwerke vor allem auch im Autobahnkreuz Bonn Nord mit großer Wahrscheinlichkeit nicht wirtschaftlich darstellen lässt. Darüber hinaus ist deutlich geworden, welcher großer planerischer Aufwand für diese Radschnellverbindung durch Bonn noch zu leisten ist. Eine integrierte Planung (Radschnellweg und Autobahn) wie in § 3 Absatz 1 neue Fassung des

Datum des Originals: 29.09.2020/Ausgegeben: 05.10.2020

Bundesfernstraßengesetzes würde zu deutlichen Verzögerungen beim Baubeginn des dringend erneuerungsbedürftigen Tausendfüßlers führen.

Sobald die Suche nach einer Alternativroute innerhalb der Stadt Bonn erfolgreich abgeschlossen ist und die gewünschte Radwegeverbindung als Radschnellweg des Landes anerkannt werden kann, könnte eine Planungsvereinbarung abgeschlossen werden, über die die Stadt in die Lage versetzt wird, die vor allem innerhalb Bonns anspruchsvolle Planung in eigener Zuständigkeit durchführen zu können.

1. ***Gibt es für einen Radweg bzw. einen Radschnellweg als Ost-West-Verbindung zwischen Alfter (Bahnhof Witterschlick) über Bonn-Endenich (Uni-Campus) – Nordbrücke – St. Augustin (Fachhochschule) weiter bis zum ICE-Bahnhof Siegburg bzw. nach Niederkassel und Troisdorf einen Bedarf?***
2. ***Wurde in der im November 2018 von der Stadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis vorgelegten Untersuchung mit dem Titel "Wirtschaftlichkeitsberechnung und Potenzialnachweis für den geplanten Radschnellweg (RSW) Bonn/Rhein-Sieg" der Bedarf für einen Radschnellweg nachgewiesen?***

Die Fragen 1 und 2 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es gibt einen grundsätzlichen Bedarf einer Radschnellverbindung zwischen Meckenheim/Rheinbach über Endenich nach Bonn und weiter über die Nordbrücke nach Troisdorf bzw. Niederkassel. Die Frage der Wirtschaftlichkeit und Umsetzbarkeit ist noch zu klären (vgl. Vorbemerkung).

3. ***Werden der Neubau des sogenannten Tausendfüßlers im Zuge der Bundesautobahn 565 im Stadtgebiet Bonn oder die ebenfalls in absehbarer Zeit neu zu bauende Rheinbrücke (Friedrich-Ebert-Brücke) in Bonn mit Betriebswegen ausgestattet?***
4. ***Wird das Land beim Erlangen des Baurechts für den Um- und Ausbau der A565 im Falle des Tausendfüßlers oder der Rheinbrücke in Bonn den neuen § 3 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes anwenden?***

Die Fragen 3 und 4 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Beim Brückenbauwerk Tausendfüßler ist kein besonders ausgestalteter Betriebsweg erforderlich.

Die Planungen für die zukünftig zu ersetzende Rheinbrücke haben hingegen noch nicht begonnen. Da hier eine Radwegeverbindung existiert, wird diese wiederherzustellen sein. Gegebenenfalls wird hier § 3 Absatz 1 neue Fassung des Bundesfernstraßengesetzes anzuwenden sein wird, um größere Breiten für den Radschnellweg zu ermöglichen.

- 5. Welchen Querschnitt wird die Autobahn 565 im Bereich des sogenannten Tausendfüßlers in Bonn haben? (Bitte getrennte Angaben je Fahrtrichtung für Standstreifen, Fahrtstreifen zum Einfädeln bzw. Ausfädeln an Ein- bzw. Ausfahrten, erste Fahrspur, zweite Fahrspur, dritte Fahrspur und ggf. begleitenden Radweg.).**

Der vorgesehene Querschnitt der A565 im aktuellen Ausbauabschnitt wird als „modifizierter RQ 36“ bezeichnet. Das bedeutet, dass der Flächenbedarf, soweit wie es die sicherheitstechnischen Anforderungen erlauben, reduziert wurde. So beträgt die Gesamtbreite zwischen den äußeren Fahrbahnrändern der Seitenstreifen bzw. der Ein- und Ausfahrten (dort wird kein Seiten- oder auch Standstreifen angelegt) ca. 35,30 m.

Die jeweilige Breite der Seitenstreifen, der Beschleunigungsstreifen und Verzögerungsstreifen beträgt in der Regel jeweils 3,75 m.

Die Breite der äußeren Fahrtstreifen wird für den Schwerverkehr mit 3,75 m hergestellt. Die mittleren und inneren Fahrtstreifen werden mit je 3,50 m Breite hergestellt.