

09.12.2019

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 3069 vom 29. Oktober 2019
der Abgeordneten Horst Becker und Johannes Remmel BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/7713

Warum will die Landesregierung trotz Potentialnachweis und Wirtschaftlichkeitsberechnung für den von Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis geforderten Radschnellweg bis heute den Bedarf nicht feststellen und gefährdet so auch das Ziel, zeitgleich mit dem Neubau des „Tausendfüßlers“ an oder unter dieser Brücke einen Radweg zu realisieren?

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Auf unsere Kleine Anfrage ‚Tausendfüßler‘ in Bonn – Neubau von acht statt vier Spuren an der BAB 565 ohne einen begleitenden Radschnellweg? Wie ernst meint die Landesregierung die Förderung der nicht motorisierten Nahmobilität eigentlich noch?“ vom 20.04.2019 antwortete die Landesregierung u.a. wie folgt:

„Die Planung für den Ersatz des Tausendfüßlers und den 6-streifigen Ausbau der A 565 wird vom Landesbetrieb Straßenbau NRW im Rahmen der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen betrieben. In Anbetracht der geringen Restnutzungsdauer des Bauwerks ist hier ein verzögerungsfreier Bau erforderlich. Verantwortlicher Baulastträger für den Radweg ist die Stadt. Der Landesbetrieb hat der Stadt Unterstützung zugesagt und mögliche Synergien aufgezeigt. Selbstverständlich wird bei gleichzeitig vorliegendem Baurecht ein gemeinsamer Bau von Radweg und Autobahn angestrebt.“

Weiter wurde auf die Frage „Was wären die Voraussetzungen für eine Förderung eines Radschnellwegs bei Neubau des ‚Tausendfüßlers‘ an der BAB 565 in Bonn in Baulastträgerschaft der Stadt?“ ausgeführt: „Bei Vorliegen eines entsprechenden Förderantrags durch die Stadt Bonn kann nach Priorisierung durch den Regionalrat ein kommunaler Radschnellweg gefördert werden. Voraussetzung ist, dass die Kriterien des Landes für Radschnellwege eingehalten werden. Dazu gehören insbesondere eine Mindestlänge von fünf Kilometern und der Nachweis eines Potentials von mindestens 2.000 Radfahrenden pro Tag. Eine regionale Verbindungsfunktion ist davon abweichend nicht nachzuweisen.“

Datum des Originals: 09.12.2019/Ausgegeben: 13.12.2019

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

Der Bedarf für einen Radschnellweg von Alfter im linksrheinischen Teil des Rhein-Sieg-Kreises durch Bonn über den Rhein bis in den rechtsrheinischen Teil des Rhein-Sieg-Kreises nach Troisdorf und Niederkassel, der in Bonn vom sogenannten Endericher Ei an der Anschlussstelle Bonn-Endenich bis über den Rhein auf die rechte Rheinseite entlang der Autobahn 565 verlaufen soll, wurde durch eine Wirtschaftlichkeitsberechnung und einen Potenzialnachweis dokumentiert. Auf dieser Grundlage haben die Stadt Bonn und der Rhein-Sieg-Kreis im März dieses Jahres beim Verkehrsminister gemeinsam beantragt, den Bedarf für diesen Radschnellweg festzustellen. Als Folge wäre dann Straßen.NRW vom Verkehrsministerium zu beauftragen, den Radschnellweg zu planen und zu bauen.

Politik und Verwaltung der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreis haben sich mehrfach für den Radschnellweg ausgesprochen, der auch entlang der BAB 565 von der Anschlussstelle Bonn-Endenich über den Rhein bis zum Autobahndreieck Bonn-Nordost führen soll und zusammen mit der geplanten Erneuerung der Autobahn in diesem Abschnitt realisiert werden sollte. Eine Entscheidung des Landes zu diesem gewünschten Radschnellweg in der Region Bonn ist überfällig und dringlich. Weil die Planfeststellung für den Neubau des ersten Teils des Autobahnabschnitts in Kürze eingeleitet wird, muss sehr kurzfristig eine Entscheidung jetzt fallen, ob der Radschnellweg dort mit gebaut wird und dafür vom Verkehrsmister der Bedarf für diesen Radschnellweg festgestellt werden.

Die Frage, ob ein fahrbahnbegleitender Radweg an der Brücke der A565 oder ein Radweg unter der Brücke geplant wird, ist zunächst nicht erheblich für eine Bedarfsfeststellung durch das Ministerium. Es wäre für eine klimafreundliche Mobilität fatal, wenn der zeitgleiche Bau eines solchen Radschnellweges in dieser hoch verkehrsbelasteten Region unterbliebe und sich die immer wieder vorgetragene Behauptung, das Ministerium wolle den Radverkehr fördern, an einer solchen Stelle als reine Sonntagsrede erwiese.

Der Minister für Verkehr hat die Kleine Anfrage 3069 mit Schreiben vom 9. Dezember 2019 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit der Ministerin für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz beantwortet.

Vorbemerkung der Landesregierung

Der Tausendfüßler ist ein Bauwerk im Zuge der A 565, der wichtigsten Ost-West-Autobahn in Bonn und im Rhein-Sieg-Kreis. Das Ende der Nutzungsdauer ist absehbar, er muss dringend ersetzt werden. Der schnellstmögliche Ersatz des Bauwerks hat für den Verkehr der Stadt Bonn und der Region höchste Priorität, um mögliche Sperrungen infolge des schlechten Bauwerkszustandes, die unausweichlich werden könnten, zu vermeiden.

Am 19. Juni 2019 haben die Stadt Bonn und der Rhein-Sieg-Kreis eine Machbarkeitsstudie und eine entsprechende Wirtschaftlichkeitsberechnung für den Radschnellweg im Ministerium für Verkehr vorgestellt. Beides sind Voraussetzungen für die Realisierung als Radschnellweg und den damit verbundenen Planungsauftrag des Landes. Aus Sicht des Landes besteht noch Klärungsbedarf.

Zum einen entspricht die vorgelegte Planung der Stadt Bonn mit einer Fahrbahnbreite von vier Metern (ohne Fußweg) nicht den verbindlichen Kriterien eines Radschnellweges. Die Einhaltung der Standards führt zu einer höheren Breite. Diese hätte jedoch noch stärkere Eingriffe in die bestehende Gebäudesubstanz zur Folge.

Zum anderen sind auch bei der Kostenermittlung – die Nutzen-Kosten-Untersuchung liegt teilweise knapp über 1 – noch nicht alle Detailfragen hinreichend betrachtet worden. Die Beachtung der Standards kann auch Auswirkung auf die Wirtschaftlichkeit haben.

Hinsichtlich der noch offenen Fragestellung sind das Ministerium für Verkehr und der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen mit der Stadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis im Austausch.

Neben einer Umsetzung als Radschnellweg, kann z.B. auch geprüft werden, ob die Realisierung einer förderfähigen Veloroute (geringerer Ausbaustandard) eine Alternative sein kann, die unterschiedlichen Belange in Einklang zu bringen.

Vor der Aufnahme der endgültigen Planung sind alle in Betracht kommenden Varianten zu untersuchen. Dies ist wichtig, um gerichts fest den Nachweis führen zu können, dass die gewählte Variante die einzig Sinnvolle ist.

1. Was hat die Landesregierung seit Ende Mai 2018 (der Beantwortung der letzten Kleinen Anfrage zum Thema) unternommen, um den von Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis geforderten Radschnellweg zu ermöglichen?

Nach dem Stand der Antwort auf die Kleine Anfrage 993 (LT-Drs. 17/2700) war die Stadt Bonn am Zuge, entsprechende Förderanträge zu stellen. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Landesregierung verwiesen.

2. Was hindert die Landesregierung bisher daran, den nachgewiesenen Bedarf für den o.g. Radweg festzustellen?

Ein entsprechender Nachweis liegt nicht vor. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Landesregierung und die Antwort auf die Frage 1 verwiesen.

3. Kann die Landesregierung dem Landtag NRW zusagen, dass eine Bedarfsfeststellung für den o.g. Radweg vor Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens des 1. Teilabschnittes für die Baumaßnahme an der A565 erfolgt?

Vor einer Bedarfsfeststellung für einen Radschnellweg des Landes sind noch umfassende Untersuchungen einschließlich Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen durchzuführen. Diese sind zwingend erforderlich, um abzuschätzen, ob ein Baurechtsverfahren erfolgreich abgeschlossen werden kann. Es ist nachzuweisen, dass der Radweg in der dann vorgesehenen Trasse über diesen 1. Teilabschnitt hinaus sinnvoll und rechtskonform geführt werden kann. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Landesregierung verwiesen.

4. Was wird die Landesregierung unternehmen, um beim anstehenden Neubau des „Tausendfüßlers“ einen Radweg fahrbahnbegleitend oder unter der Brücke zeitgleich umzusetzen?

Sollte anhand der Machbarkeitsstudie nachgewiesen werden, dass ein Radschnellweg realisierbar und wirtschaftlich darstellbar ist, wird sich das Land dafür einsetzen, dass die entsprechenden Vorkehrungen für den Radweg beim Bau der A 565 berücksichtigt werden. Die Grundlagen hierfür sind allerdings bisher nicht bekannt. Es wird auf die Vorbemerkung der Landesregierung verwiesen.