

Landtag Nordrhein-Westfalen
z. Hd. Herr Thomas Nüchel MdL
Vorsitzender des Verkehrsausschusses

Per Email an:
anhoerung@landtag.nrw.de



Landesgeschäftsstelle

Thomas Semmelmann
Vorsitzender ADFC NRW

Karlstr. 88
40210 Düsseldorf

Tel. 0211 | 68 70 8-0
Fax 0211 | 68 70 8-20
t.semmelmann@adfc-nrw.de
sekretariat@adfc-nrw.de
www.adfc-nrw.de

Unser Zeichen

Datum
26.02.2020

Radschnellweg entlang der Autobahn 565 in Bonn – jetzt zügig umsetzen!

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drucksache 17/8095

Schriftliche Anhörung des ADFC NRW e.V., Thomas Semmelmann - Vorsitzender

Der ADFC NRW nimmt zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Seit einer Änderung des Straßen- und Wegegesetzes NRW im Oktober 2016 ist in NRW das Land für Radschnellverbindungen zuständig und verantwortlich. In der Landesregierung liegt die Zuständigkeit beim Verkehrsminister mit „seiner“ Straßenverwaltung Straßen.NRW. Straßen.NRW plant im Auftrag des Bundes seit einigen Jahren den Neubau der Autobahn 565 von der Anschlussstelle Eendenich bis über den Rhein nach Beuel. Ein Neubau ist notwendig, weil man feststellte, dass die jetzige Autobahn – wiewohl sie noch ertüchtigt wird – nicht mehr lange halten wird. Der Neubau soll auf jeder Seite drei Fahrspuren plus Standspur haben und insgesamt 26 Meter breit werden, deutlich breiter als heute. Auf die Idee, einen Radschnellweg entlang der Autobahn mit zu planen, kam das Land nach der Gesetzesänderung 2016 nicht.

Als Straßen.NRW seine Planungsüberlegungen und –alternativen 2017 im Rat der Stadt Bonn vorstellte, forderte dieser, einen Radweg entlang der Autobahn mit zu planen. Das Land lehnte dies 2018 ab mit dem Hinweis, für einen Radweg sei die Stadt Bonn zuständig. Eine eigene Verantwortung für einen Radschnellwegabschnitt entlang der Autobahn sah das Land nicht.

Die Stadt Bonn und der Rhein-Sieg-Kreis fanden sich damit nicht ab, sondern forderten explizit, beim Neubau einen Radschnellweg entlang der Autobahn mit zu planen und gaben 2018 eine Wirtschaftlichkeitsberechnung und Potenzialnachweis bei einem Fachbüro in Auftrag. Das Ergebnis war: Es besteht ein ausreichender Bedarf für einen Radschnellweg in der Region Bonn/Rhein-Sieg von Witterschlick im linksrheinischen Kreisgebiet durch

Bonn über den Rhein ins rechtsrheinische Kreisgebiet und die Wirtschaftlichkeit ist gegeben. Auf der Basis dieses Ergebnisses „beantragten“ Stadt und Kreis im Frühjahr 2019 bei Verkehrsminister Wüst, den Bedarf für einen solchen Radschnellweg, der von Eendenich bis Beuel entlang der Autobahn verlaufen soll, anzuerkennen. Was zur Folge haben sollte, dass der Minister Straßen.NRW damit beauftragt, einen solchen Radschnellweg zu planen und zu bauen.

An sich sollte es eines solchen „Antrags“ gar nicht bedürfen, denn nach der Gesetzesänderung 2016 wäre eine Bedarfsplanung des Landes für Radschnellwege wie bei Landesstraßen geboten gewesen. Eine solche hätte dann sicherlich wie bei der kommunal beauftragten Machbarkeitsstudie zu der Erkenntnis geführt, dass es in der Region Bonn/Rhein-Sieg einen Bedarf für einen solchen Radschnellweg gibt und es sich anbietet, nach Auffassung des ADFC NRW geradezu aufdrängt, einen Abschnitt des Radschnellwegs entlang der Autobahn zu führen, deren Neubau gerade geplant wird.

Im Oktober 2019 stellte Straßen.NRW den Stand der Planung der Erneuerung der BAB 565 zwischen Eendenich und Bonn-Nord öffentlich vor. Ergebnis: Ein Radschnellweg wird bisher nicht mit geplant. Auf Nachfrage erläuterte Straßen.NRW, dass sich Straßen.NRW mit einem Radschnellweg erst konkret befasst, wenn der Bedarf für einen Radschnellweg vom Minister festgestellt wird.

Seitdem fordert der ADFC NRW ausdrücklich, dass Minister Wüst – auch auf Basis des „Antrags“ der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises – endlich aufgrund seiner seit 2016 bestehenden Verantwortlichkeit den Bedarf für einen Radschnellweg in der Region feststellt, der im Abschnitt zwischen Eendenicher Ei und Bonn-Beuel entlang der Autobahn 565 verläuft. Und Straßen.NRW dann nicht nur den Neubau der Autobahn in diesem Abschnitt plant, sondern auch einen Radschnellweg, der sinnvollerweise teilweise entlang der Autobahn verläuft.

Ein Radschnellweg wird vom Verkehrsministerium bisher abgelehnt, weil eine integrierte Planung (Radschnellweg und Autobahn) zu deutlichen Verzögerungen beim Baubeginn der dringend erneuerungsbedürftigen Brücke des sogenannten „Tausendfüßlers“ führen würde. Eine Verzögerung des Ersatzneubaus des „Tausendfüßlers“ durch eine gemeinsame Planung müsse mit Blick auf den Zustand des Brückenbauwerks unter allen Umständen vermieden werden (s. Antwort vom 09.01.2019 der Landesregierung - LT-Drs 17/8385 - auf die Kleine Anfrage 3186 vom 22. November 2019 des Abgeordneten Andreas Kossiski).

Eine gemeinsame Planung bedeutet nicht zwingend, dass sie integriert erfolgen muss. Eine Behörde wie Straßen.NRW kann auch zwei Planungen parallel betreiben, die Planung zweier Projekte in einer Behörde gewährleistet aber (hoffentlich), dass die Planungen dann bestmöglich aufeinander abgestimmt werden.

Weiterhin wird gegen den von der Stadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis „beantragten“ Radschnellweg vorgebracht, die mit dem „Antrag“ vorgelegte Machbarkeitsstudie entspreche nicht den geltenden Standards für Radschnellwege. Gemeint ist damit wohl der 145seitige Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen in NRW, der im August 2019 vom Land herausgegeben wurde. In ihm ist erstmalig festgeschrieben, dass jeder Radschnellweg einen 2,50 Meter breiten Fußweg haben soll. Dies sieht der Radschnellweg in der Region Bonn/Rhein-Sieg, für den die Machbarkeitsstudie erstellt wurde, nicht vor, da diese Anforderung erst nach Erstellung der Machbarkeitsstudie in die Welt gesetzt wurde. Zudem ist der generelle Bedarf für einen 2,50 Meter breiten Fußweg

entlang der Autobahn v.a. in Brückenlage über festem Boden nicht erkennbar. Die fehlende Berücksichtigung eines Fußweges wird nun jedoch seitens des Landes kritisiert. Man wirft also Stadt und Kreis vor, einen Leitfaden nicht beachtet zu haben, den es zum Zeitpunkt der Erstellung der Studie noch gar nicht gab.

Dies wirft grundsätzlich die Frage auf, wie die gesetzliche Zuständigkeit des Landes für Radschnellwege verfahrensmäßig in die Praxis umgesetzt wird. Der Leitfaden sieht für die Planung von Radschnellwegen ein Verfahren vor, das – anders als bei Landesstraßen – für einen Radschnellweg zunächst eine von den Kommunen zu erstellende Machbarkeitsstudie vorsieht. Mit dieser Vorgabe, dass die Kommunen zunächst Machbarkeitsstudien vorzulegen haben, werden sie zu „Bittstellern“ des Landes gemacht und es wird bereits im ersten Schritt die Verantwortung für Radschnellwege auf die Kommunen übergewälzt. Das entspricht nicht der gesetzlichen Zuständigkeitsregelung des Straßen- und Wegegesetz NRW.

Der ADFC NRW fordert, dass wie bei Landesstraßen die Landesstraßenverwaltung generell den Bedarf für Radschnellwege in NRW ermittelt und – soweit erforderlich – Machbarkeitsstudien dann selbst erstellt oder per Auftragsvergabe erstellen lässt. Natürlich in Zusammenarbeit mit den Kommunen, aber in eigener Verantwortung des Landes.

Bei Radwegen gibt es außer der seit 2016 bestehenden Zuständigkeit des Landes für Radschnellverbindungen keine regionale, über Kreisgrenzen hinausreichende Zuständigkeit. Wenn sich das Land erst auf der Basis von interkommunalen Machbarkeitsstudien mit Radschnellwegen befasst, wird die einzige gesetzliche Zuständigkeit, die kreisübergreifend ist, ausgehebelt.

Der Bau von vielen Kilometern Radschnellwegen, der mit der erfolgreichen Volksinitiative Aufbruch Fahrrad gefordert wird und der mit dem in Erarbeitung befindlichen Fahrradgesetz bewirkt werden soll, ließe sich so nicht erreichen, wie das Beispiel zeigt, das Anlass für den Antrag der Fraktion der Grünen ist.

Im konkreten Fall in Bonn ist der Neubau der Autobahn so geplant, dass erst eine neue Brücke für die eine Fahrtrichtung gebaut wird und Jahre später eine neue Brücke für die andere Fahrtrichtung. Am Ende – ca. im Jahr 2027 - werden dann beide neuen Brücken zu einer zusammengeschoben. Bei dieser Vorgehensweise sollte es doch möglich sein, jetzt durch das Land zu prüfen, ob nicht beim Neubau der zweiten neuen Brücke, mit dem erst in einigen Jahren begonnen wird, ein paralleler Radschnellweg mit gebaut werden kann. Zumal der Radschnellweg nach Vorstellung von Stadt Bonn und dem Kreis auf der Seite der Autobahn verlaufen soll, die erst später gebaut wird.

Aus diesen Gründen befürwortet der ADFC NRW die Zielsetzung des Antrags der Grünen, dass Minister Wüst Straßen.NRW mit der Planung und dem Bau eines Radschnellwegs beauftragt, der vom linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis durch Bonn über den Rhein bis in den rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis reicht. Ob ein solcher Radschnellweg teilweise neben der Autobahn 565 verlaufen sollte, oder in Brückenbereichen unter ihr oder sogar ein Teil des geplanten, insgesamt rund 26 Meter breiten Autobahnneubaus in Bonn umgewidmet werden soll, sollte Gegenstand der Prüfung durch Straßen.NRW sein.

Eine Integration der Planung des Radschnellwegs in die Planung des Autobahnneubaus, die im Auftrag des Bundes durch Straßen.NRW erfolgt, hält der ADFC NRW nicht für zwingend erforderlich. Eine zunächst parallele Planung eines Radschnellwegs kann in die

Planung für den Neubau der Autobahn integriert werden, wenn sich das als möglich und sinnvoll erweist. Vorstellbar sind jedoch auch zwei getrennte Planungen, die gut aufeinander abgestimmt werden, wofür die Durchführung beider Planungen in einer Behörde die besten Voraussetzungen bietet.

Die im Antrag der Grünen vorgesehenen Feststellungen des Landtags werden vom ADFC NRW aus den genannten Gründen geteilt. Eine ausführliche Darstellung der Vorteile und Nutzen des untersuchten Radschnellwegs enthält die Machbarkeitsstudie und werden hier nicht wiederholt.

Die Planung einer intrakommunalen Radpendlerroute durch die Stadt Bonn, die im Gespräch von Minister Wüst mit dem Bonner Oberbürgermeister und einem Beigeordneten des Rhein-Sieg-Kreises besprochen wurde, kann unabhängig von einem Radschnellweg das kommunale Wegenetz für den Radverkehr und Radschnellwege miteinander verbinden und sie gut ergänzen. Die Stadt Bonn hat bereits erklärt, dass eine neue Radpendlerroute nicht den Standard und die Qualität eines Radschnellweges haben kann, der entlang der Autobahn verläuft, wenn der Bedarf für einen Radschnellweg gedeckt werden soll, sind also Planung und Bau eines eigenständigen Radschnellwegs in der Baulast und Verantwortung des Landes notwendig. Der Verkehrsminister sollte den Bedarf für einen Radschnellweg in der Region Bonn/Rhein-Sieg anerkennen und die Straßenverwaltung Straßen.NRW wie bei Landesstraßen mit der Planung und dem Bau eines Radschnellweges in der Region beauftragen.

Mit freundlichen Grüßen,



Thomas Semmelmann
Vorsitzender ADFC NRW