



Bonn, 07.11.2020

Radentscheid Bonn, % Tobias Mandt, Hausdorffstraße 9, 53129 Bonn
www.radentscheid-bonn.de; E-Mail: kontakt@radentscheid-bonn.de

Bezirksregierung Köln
Dezernat 25
Zeughausstraße 2-10
50667 Köln

über
Bundestadt Bonn
Berliner Platz 2
53103 Bonn

Einwendungen zum Planfeststellungsantrag für den 6-streifigen Ausbau der A 565 zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord in Bonn

Sehr geehrte Damen und Herren,

als betroffene Initiative Radentscheid Bonn und als Teil der Öffentlichkeit, die von dem geplanten Ausbau der A565 negativ betroffen ist, möchten wir unsere Einwendungen im Planfeststellungsverfahren vortragen und uns an der weiteren Erörterung der Radverkehrsbetroffenheit bezüglich der Planung beteiligen.

Ziele und Belange der Initiative Radentscheid Bonn:

Die Initiative Radentscheid Bonn ist ein Bürgerbegehren, das sieben verkehrspolitische Forderungen zur Verbesserung von Rad- und Fußverkehr an die Stadt Bonn richtet. Der Radentscheid hat mit 28 074 Unterschriften breite Unterstützung von den Bonner Bürgerinnen und Bürgern erfahren. Aufgrund der aktuellen Mehrheiten im Stadtrat ist davon auszugehen, dass das Bürgerbegehren angenommen und in den kommenden fünf Jahren umgesetzt wird. Die erfolgreiche Umsetzung des Bürgerbegehrens wird durch den geplanten Ausbau der A565 akut gefährdet.

Wesentliche Ziele dieses Bürgerbegehrens/Bürgerentscheids nach § 26 Gemeindeordnung NRW sind:

"Wir wollen eine lebenswerte, kinderfreundliche und klimagerechte Stadt, in der sich alle sicher bewegen können.

Bessere Geh- und Radwege sind dafür wichtig, weil:

- sie mehr Sicherheit für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen aller Altersstufen garantieren.
- dadurch Gesundheit und Lebensqualität in unserer Stadt steigen.
- so der Verkehrsfluss für alle gefördert wird.
- eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs den lokalen Handel belebt"

Diese Ziele würden durch den 6-streifigen Ausbau der Autobahn sowohl während der Bauzeit als mit der Fertigstellung der Baumaßnahme erheblich gefährdet.

Speziell berücksichtigt die Planung nicht die beiden Kernforderungen nach einem sicheren und durchgängigen Radwegenetz (Kernforderung 1 des Radentscheids) und die Forderung Geh- und Radwege nutzbar zu halten (Kernforderung 6 des Radentscheids).

Darüber hinaus sollte im Rahmen des Vorhabens planerisch berücksichtigt werden, dass neue Rad- und Gehwege ermöglicht werden und im Zusammenhang mit der Baumaßnahme neue Rad- und Gehwege gebaut werden (Kernforderung 2 des Radentscheids).

Zudem sind die Initiatoren des Bürgerbegehrens Radentscheid Bonn der Auffassung, dass eine Stärkung des Fuß- und Radverkehrs einen unverzichtbaren Beitrag zum Erreichen der Klimaziele im Verkehrssektor darstellt. Wir sind zudem der Auffassung, dass die bisherige Verkehrsbelastung auf den Stadtstraßen der Stadt Bonn durch den motorisierten Individualverkehr sowohl im Hinblick auf die Sicherheit des Radverkehrs und Fußgängerverkehrs als auch auf die Belastung durch Flächeninanspruchnahme sowie im Hinblick auf einen lebenswerten Stadtraum an vielen Stellen an ihre Grenzen stößt. Vorhaben, die eine erhöhte und schnellere Zuführung von Kraftfahrzeugverkehrsmengen in städtische Straßen ermöglichen, steht die Initiative ablehnend gegenüber. Aktuelle Erwägungen zur öffentlichen Diskussion zur klimagerechten Verkehrsplanung in der Region Bonn / Rhein-Sieg und zu Planungsgrundlagen sind in Anlage 1 dargestellt.

Unsere Forderungen zur Überarbeitung der Planung im Einzelnen:

Unsere Einwände und Änderungsvorschläge zum Vorhaben leiten sich direkt aus unseren Forderungen als Initiative Radentscheid ab:

Radentscheid-Forderung 1: Sicheres und durchgängiges Radwegenetz:

- **Bau eines Radschnellwegs im Zuge der Baumaßnahme BAB A 565:**

Für die Realisierung eines durchgängigen qualitativ hochwertigen Radwegenetzes sind hochwertige Netzverbindungen mit Radschnellwegen im Kernnetz unverzichtbar. Im Planungsbereich wird von der Autobahn mit dem Tausendfüßler

ein Gebiet mit verschiedenen Straßen und Schienenwegen überbrückt, das auch im Radverkehr ohne eine Führung auf der Brücke kaum zügig zu durchfahren wäre. Deshalb bietet diese Führung eine Chance für hochwertige Radverkehrsverbindungen, die angesichts der aktuellen Fassung des § 3 Absatz 1 Satz 3 Bundesfernstraßengesetz auch bei Autobahnplanungen wahrzunehmen ist.

- Die Initiative Radentscheid Bonn fordert den Vorhabenträger auf, den Bau eines Radschnellwegs auf dem Brückenbauwerk "Tausendfüßler" und entlang des Ausbaivorhabens beginnend mit der Unterführung der B56- Herrmann-von Wandersleb-Ring am Endericher Ei bis zur Querung der A 555 im Zuge der Oppelner Straße/Am Josephinum bzw. Potsdamer Platz zu prüfen und in die Planungen für die Erneuerung/Ausbau des Streckenabschnitts zu integrieren.
- Die Initiative Radentscheid Bonn fordert die Stadt Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis auf, sich für den Bau eines Radschnellwegs auf dem Tausendfüßler einzusetzen und Planungen für eine durchgängige Führung eines Radschnellwegs von Bonn Poppelsdorf/Enderich in Richtung Nordbrücke und Siegburg vorzulegen. Die Planung soll mit weiteren durchgängigen Haupt-Radverkehrsrouten für den Pendlerverkehr geeignet vernetzt werden.
- Die Initiative Radentscheid Bonn fordert den Bund auf, ein entsprechendes Finanzierungspaket für einen Radschnellweg entlang der Autobahnen A 565 und A 59 bereit zu stellen, das den Klimazielen des Bundes in diesem Pendlerkorridor angemessen Rechnung trägt und Zerschneidungswirkungen der massiven Baukörper der Autobahn und der hoch belasteten Zubringerstraßen behebt bzw. kompensiert. Zur Wiederherstellung der durch den Autobahnverkehr und Autobahnzubringerverkehr unterbrochenen Radwegeverbindungen (auch bereits der bestehenden Autobahntrasse und verschärft durch den geplanten Ausbau) sollten spezielle Finanzhilfen nach § 5b Bundesfernstraßengesetz zur Verfügung gestellt werden, die eine durchgängige Radwegeführung im Hinblick auf den Fertigstellungstermin der Baumaßnahme ermöglichen.
- Die Initiative Radentscheid Bonn fordert die Stadt Bonn und den Rhein-Sieg-Kreis auf, die Planungen für vorrangige Lückenschlüsse des Haupt-Radwegenetzes und wichtiger Pendlerrouten als erste Baustufe für einen Radschnellweg bereits unabhängig von einer vollständigen Radschnellwegeplanung unverzüglich vorzulegen und zur Baureife zu bringen.
- Die Initiative Radentscheid Bonn fordert das Verkehrsministerium NRW auf, die notwendigen Radschnellwege in der Region Bonn/Rhein-Sieg in ihre Programmplanung aufzunehmen.

Die Begründung für den Bau eines Radschnellwegs im Bauabschnitt und Ideen für eine erste Ausbaustufe eines Radschnellwegs mit weiterer Führung in Richtung Nordbrücke und Siegburg werden in Anlage 2 dargestellt.

- **Radwege unter der Autobahn nach dem Stand der Technik erhalten, erneuern und aufwerten:**

Darüber hinaus wäre die Aufwertung der Rad- und Gehwegführungen bei der im Fall eines Autobahn-Ersatzneubaus notwendigen baubedingten Erneuerung der Infrastrukturen unter dem Tausendfüßler zu prüfen. Hierbei sollten aktuelle Entwurfsgrundlagen berücksichtigt werden, die bei der Radwegeinfrastruktur den aktuell und zukünftig im Radverkehr erhöhten Bedarf berücksichtigen: Dies sind insbesondere schnelle Radfahrer, Lastenfahräder, Pedelecs und Elektrokleinstfahrzeuge aber genauso der Bedarf im Schüler- und Ausflugsverkehr mit erhöhtem Schutzbedarf.

- Die Initiative Radentscheid Bonn fordert die Stadt Bonn auf, für die im Baubereich betroffenen Rad- und Gehwegverbindungen eine Konzeption zur anforderungsgerechten Aufwertung der Infrastrukturen vorzulegen und die Maßnahmen in der zeitlichen Abfolge der Realisierung mit dem Vorhabenträger abzustimmen.

Diese notwendige Prüfung betrifft zum Beispiel bzw. insbesondere:

- Die Herstellung einer Autobahnquerung für Fußgänger und Radfahrer im Zuge der Immenburgstraße,
- Die Einbindung der Radverkehrsführung im Zuge der Gerhard-Domagk-Straße in die Radverkehrsführungen im Planungsgebiet,
- Die Beseitigung von Mängeln im Bereich der Unterführung "Am Probsthof". Hier sollte insbesondere die unzureichende Breite der Geh- und Radverkehrsinfrastrukturen an der Engstelle der Bahnunterführungen Am Probsthof nicht durch eine ungeeignete Stellung der Füße des Tausendfüßlers im weiteren Straßenverlauf zementiert werden. (auch nicht während der Bauzeit)
- die Radverkehrsführung entlang der Bahngleise, die derzeit mit einem engen Zaun im Seitenraum eine erhöhte Aufmerksamkeit bei der Nutzung insbesondere bei Gegenverkehr erfordert sowie die Beseitigung der mangelnden Führung in Richtung der Fahrradstraßen am Krähenhorst und Bendenweg.
- Die attraktive durchgängige Gestaltung der Rad- und Gehweg-Infrastrukturen im Bereich Brühler Straße und Lievelingsweg
- eine anforderungsgerechte Geh- und Radverkehrsführung im Bereich des Potsdamer Platzes, auch während der Bauzeit.

Radentscheid Forderung 2: Bau neuer Geh- und Radwege:

- **Sichere und durchgängige Rad- und Gehwegeverbindungen im Umfeld der Baumaßnahme ergänzen - Landschaftspflegerische Begleitplanung überarbeiten:**

Der Bau neuer Geh- und Radwege ist - unabhängig von der Realisierung eines Radschnellweges - eine wesentliche Maßnahme zur Überwindung der Trennungswirkung der Autobahntrasse.

Ein Ausbau von Radwegeverbindungen soll deshalb im Zusammenhang mit dem Ausbaivorhaben insbesondere in den Bereichen verfolgt werden, die erforderlich werden, um negative Umweltwirkungen des Autobahnvorhabens zu mindern bzw. zu kompensieren.

Insbesondere die massive Fahrbahnbreite der Autobahn greift bereits heute erheblich in das Stadtklima, örtliche Frischluftschneisen, Bachsysteme und Grünzüge ein. Die Fahrbahnbreite sorgt für einen Regenwasserabfluss, der -anders als bei vergleichsweise schmalen Radwegeverbindungen- nicht im Bankett oder Seitenstreifen versickern kann und der Grundwasserneubildung und dem Stadtgrün nicht mehr zur Verfügung steht. Hier reicht eine reine technische Bilanzierung von Eingriffen nicht aus, es sind planerisch und stadtgestalterisch wirksame Ausgleichsmaßnahmen zu schaffen, die bereits bestehende Beeinträchtigungen möglichst verringern und dazu dienen, die mit dem Ausbau verbundenen erheblich verschärften negativen Umwelteffekte wenigstens ansatzweise funktional auszugleichen oder zu kompensieren.

- Die Initiative Radentscheid Bonn fordert den Vorhabenträger und die Stadt Bonn auf, sich für eine grundlegende Überarbeitung des landschaftspflegerischen Begleitplans einzusetzen, um notwendige Schwerpunkte für die Aufwertung von Grünzügen zu aufzunehmen und dabei angemessene Radverkehrsinfrastrukturen integriert zu berücksichtigen.
- Wesentlich aufgewertet werden sollte insbesondere der Grünzug entlang des westlich des Autobahnabschnitts verrohrten Endenicher Bachs. Hier bestehen bereits weitgehend für den Radverkehr befahrbare Wege, die aufgewertet werden könnten.
- Eine schmerzliche Lücke im Radwegenetz besteht im Bereich, der vom Regenrückhaltebecken am Endenicher Ei überbaut werden soll. Die direkte Verbindung von der Radwegeunterführung unter dem Herrmann-von-Wandersleb-Ring/B56 zur Bach-Trasse des Endenicher Bachs am Pfaffenweiherweg sollte durch dauerhafte Bereitstellung von Betriebswegen für den Radverkehr auf den entsprechend angepassten und gestalteten Regenrückhaltebecken-Flächen in jedem Fall ermöglicht werden.

Der Endericher Bach, der auch der Autobahntwässerung dient, mündet hinter der Kreuzung Kolpingstraße / Siemensstraße und Bahnstrecke mit Bahnsteigzugang Haltepunkt Enderich-Nord in den Dransdorfer Bach. Die Erschließung des Haltepunktes mit hochwertiger Nahmobilität Fuß-Radverkehr sollte als Planungsziel berücksichtigt werden.

- Eine Überplanung des Bachabschnitts von der Einmündung des Endericher Bachs in den Dransdorfer Bach bis zur Gerhard-Hauptmann-Straße wäre wünschenswert, um die Lücke in der Radroute Richtung Vorgebirgsbahn/Straßenbahnlinie 18 nach Alfter zu schließen. Eine Radwegeverbindung entlang der Zaunanlage des Bundesamtes für Bevölkerungsschutz wäre zum Lückenschluss sinnvoll, um den Radverkehr und den Kfz-Verkehr auf der Siemensstraße hier mit einer sicheren Führung zu entflechten.

Der Bachlauf, der die Autobahn entwässert, führt als Dransdorfer/Rheindorfer Bach weiter über das Baufeld des Tausendfüßlers als Grünzug bis zur Anschlussstelle Bonn Auerberg westlich der Graurheindorfer Straße und weiter zwischen Auerberg und Graurheindorf. Eine notwendige ökologische Aufwertung des Bachlaufs im Baufeld ist für die Radwegeführung im Rahmen eines Grünzuges vsl. wegen der kreuzenden Verkehrswege nicht nutzbar.

- Als Lückenschluss einer weiteren Radwegeführung sollte jedoch mit geeignetem Grunderwerb und planungsrechtlicher Regelung eine Radwegeverbindung zwischen der Vorgebirgsstraße Hausnummer 100 und der Straße "Perthesanlage" hergestellt werden. Dies würde die bereits zwischen "Am Propsthof" und Heinrich-Böll-Ring bestehende Radwegeverbindung durchgängig befahrbar machen. Aktuell wird diese Radroute über den Potsdamer Platz mit einer ungeeigneten Gegenverkehrsführung auf dem Gehweg in der Dorotheenstraße zum weiteren Verlauf "Perthesanlage" geführt.

Die rein quantitative Bilanzierung einer Landespflegerischen Ersatzmaßnahme abseits der Baumaßnahme in der Beueler Rheinaue erscheint dem gegenüber nicht sachgerecht. Es sollten funktional adäquate Ausgleichsmaßnahmen in der Nähe der Baumaßnahme gewählt werden.

Radentscheid Forderung 6: Geh- und Radwege nutzbar halten:

- **Baustellen-Beeinträchtigungen vermeiden:**

In der Forderung Nummer 6 des Radentscheids wird das Ziel verfolgt, Geh- und Radwege nutzbar zu halten. Konkret sollen bei Baustellen alle Verkehrsarten gleichberechtigt behandelt werden.

Bei der Durchführung einer so umfangreichen Baumaßnahme mit temporärer Inanspruchnahme wesentlicher Flächen unterhalb und neben der Autobahn für Bauzwecke, Umleitungszwecke, Baustelleneinrichtungsflächen, Leitungsverlegungen und zur Beseitigung von Schäden durch Baustellenverkehre nach Fertigstellung der Baumaßnahme ist eine vorübergehende Inanspruchnahme von öffentlichen Verkehrsflächen abzulehnen, die eine Trennwirkung der Autobahn zwischen den Stadtteilen verstärkt:

- Die Initiative Radentscheid Bonn fordert vom Vorhabenträger, die Geh- und Radwegeverbindungen unter der Autobahn und im Baubereich während der Bauzeit uneingeschränkt mit voller Verkehrsqualität und anforderungsgerechten Querschnitten und Wegführungen aufrecht zu erhalten sowie bei unvermeidlicher Inanspruchnahme eine angemessene alternative Verkehrsführung zu ermöglichen. Die unvermeidlichen Beeinträchtigungen der Geh- und Radwege sowie die zur Vermeidung von Verkehrsbehinderungen notwendigen alternativen Verkehrsführungen sind in den Planunterlagen nicht in angemessener Detaillierung dargestellt und geregelt. Die Beeinträchtigungen sind vom Vorhabenträger konkreter darzulegen und im Rahmen der Planfeststellung sind Maßnahmen zur ständigen Aufrechterhaltung der Verbindungen für zu Fuß Gehende und Rad Fahrende zu regeln.

- Wir fordern die Stadt Bonn auf, sich dafür einzusetzen, dass der Vorhabenträger eine entsprechend vollständige und transparente Regelung der baustellenbedingten Verkehrsführung von Geh- und Radwegen während der Bauzeit in den Planfeststellungsunterlagen verbindlich und übersichtlich darstellt.

Dies betrifft insbesondere die Infrastrukturen für Fußgänger und Radfahrende im Bereich Gerhard-Domagk-Straße, Am Probsthof, Radweg parallel der Bahn, Brühler Straße, Lievelingsweg sowie Potsdamer Platz, aber auch im Bereich eventueller Baustelleneinrichtungsflächen, Baustellenzufahrten oder bauzeitlich veränderter Verkehrsführungen. Die Erfahrungen mit dem Bau der Viktoriabrücke B56 waren jedenfalls diesbezüglich nicht vertrauensbildend. Hier wurde ein bauzeitlicher in der Breite und Qualität der Nutzbarkeit ohnehin substanziell eingeschränkter Zweirichtungs-Geh-Radweg auf einer zentralen Verbindungsachse des Stadtverkehrs nicht mit geeigneten Führungen im Zu- und Abgang ausgebildet. Dabei wurden dann z. T. Bauprovisorien mit Holzbelag eingerichtet, die wegen unzureichender Griffigkeit bei Nässe mit "Radfahrer absteigen" beschildert wurden.

- **Baubedingte Umleitungsverkehre vermeiden und ohne zusätzliche Belastung des Stadtverkehrs planen:**

Der vom Vorhabenträger vorgesehene wesentliche Umbau der Autobahn-Infrastruktur mit Verdopplung der befestigten Fahrbahnflächen und Eingriff in die Höhenlage der Autobahn bedingt, dass zu erneuernde Teile nicht schrittweise passgenau ersetzt werden können. Vielmehr sind zwischen bestehender und neuer Infrastruktur Übergänge zu planen. Zur Anpassung der Autobahn-Verkehrsführung zwischen bestehender und neuer Infrastruktur sind mehrfach Übergänge herzustellen, die einen erhöhten Bedarf an baubedingten Beeinträchtigungen und kurzfristigen Sperrungen des Autobahnverkehrs und in Folge dessen Umleitungen über die innerstädtischen Straßen befürchten lassen. Eine auch nur temporäre Umleitung des Autobahnverkehrs könnte eine erhöhte Verkehrsbelastung auf innerstädtischen Umleitungsstrecken zur Folge haben. Damit könnten die Belastungen für den Fuß- und Radverkehr erhöht werden, auch mit Auswirkungen auf die innerstädtische Verkehrssicherheit, sowie die Aufenthaltsqualität in der Stadt verringert werden.

Die Initiative Radentscheid Bonn ist der Auffassung, dass die Verkehrsbelastung der Stadt Bonn durch Kfz-Verkehr insbesondere an den innerstädtischen Zubringerstraßen zur Autobahn bereits heute an Belastungsgrenzen stößt. Die Planungen zum Ausbau der Kapazitäten des Kfz-Verkehrs der Autobahn werden deshalb insgesamt kritisch bewertet. Die Ziele der Gesundheit und Lebensqualität in der Stadt würden gefährdet.

Die Initiative Radentscheid Bonn wird die Verkehrsplanung im Bereich der Stadt Bonn hinsichtlich der Betroffenheit des Radverkehrs während der Umsetzungsphase des Radentscheids weiter kritisch begleiten.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage 1:

Klimagerechte Verkehrsplanung in der Region Bonn, Planungsgrundlagen:

Der Radentscheid Bonn möchte auf kommunaler Ebene einen Beitrag für eine erfolgreiche Verkehrswende leisten. Eine Verkehrswende zielt auf die Verlagerung des Personentransports von PKW auf öffentliche Verkehrsmittel sowie auf Rad- und Fußverkehr ab. Der Warentransport soll vermehrt vom LKW auf die Schiene verlegt werden. Auch Lastenfahrräder können bei privatem und handwerklichem sowie kleingewerblichem Transportbedarf und der für die Warenversorgung zunehmend bedeutsamen Paketlogistik eine größere Rolle spielen. Das Ausbauprojekt verfolgt einen entgegengesetzten verkehrspolitischen Ansatz, indem es zu einer Kapazitätssteigerung und Beschleunigung des emissionsintensiven motorisierten Individualverkehrs im Bonner Stadtgebiet beitragen würde. Das Projekt wird in seiner aktuellen Planung auch den Ansprüchen einer klimagerechten Stadtentwicklung nicht gerecht. Deshalb würden wir eine grundlegende Überprüfung des Autobahn-Ausbauprojekts im Hinblick auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung begrüßen. Diese sollte verkehrs- und klimapolitischen Ratsbeschlüssen und Konzepten der Stadt Bonn sowie insbesondere auch den nationalen Klimaschutzzielen angemessen Rechnung tragen. Eine umfassende Strategie für eine angestrebte Klimaneutralität im Verkehrssektor als übergeordnete Planungsgrundlage liegt bislang noch nicht vor. Der Kraftfahrzeugverkehr auf den Autobahnen im Stadtgebiet der Stadt Bonn erzeugt erhebliche Anteile des CO₂-Ausstoßes im Stadtgebiet. Da auch die Erneuerung der Autobahn als Baumaßnahme einen erheblichen CO₂-Fußabdruck durch Einsatz der Baustoffe und Baumaschinen erzeugt und die Trasse selbst mit einer Nutzungsdauer über 100 Jahre konzipiert wird, sollte eine Grunderneuerung einer nachhaltigen Strategie folgen, die auch über den Zielhorizont der Klimaneutralität (spätestens 2050) hinaus sinnvoll ist.

Der Verkehrssektor ist der einzige Sektor in Deutschland und auch in Bonn, in dem seit 1990 – trotz der enormen Effizienzsteigerungen bei Verbrennungsmotoren und wegen erhöhter Fahrleistungen – die Emissionen nicht gemindert wurden. Um den Zielen des Paris Abkommens gerecht zu werden und das verbleibende Emissionsbudget einzuhalten, muss Deutschland die Verkehrswende unverzüglich wirksam einleiten und schnell umsetzen. Der Bundesverkehrswegeplan, auf dem die Planung der A565 beruht, ist nach Methoden entwickelt worden, die das Verfolgen der Ziele von Paris 2015 und der europäischen Klimaziele noch nicht berücksichtigen. Er bedarf daher einer dringenden Überarbeitung und Aktualisierung.

Als Ziel heißt es in der BVWP Grundkonzeption aus 2014 lediglich:
"Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Klimagasen"

mit den Unterzielen

- Verbesserung Verkehrsfluss/Engpassbeseitigung (inkl. Verkehrsmanagement)
- Verkehrsverlagerung auf emissionsarme Verkehrsträger
- Erhaltung und Modernisierung der Substanz

Das Ziel der vollständigen Dekarbonisierung des Verkehrs bis 2050 liegt der Bewertung der ursprünglich als BVWP 2015 mit Planungsziel 2030 konzipierten Vorhaben nicht zu Grunde.

Bei der BVWP-Bewertung wird ein weitestgehend ungesteuertes Wachstum der Verkehrsnachfrage im motorisierten Individualverkehr als Prognose zu Grunde gelegt und nur die Frage beantwortet, ob diese als vorgegeben angenommene Verkehrsnachfrage im motorisierten Individualverkehr mit oder ohne Ausbau effizienter zu bewältigen wäre. Offen bleibt die Frage, ob mit einem prognostizierten Wachstum des motorisierten Individualverkehrs, die mit einem vom Vorhabenträger verfolgten Ausbau der Leistungsfähigkeit der Autobahn korrespondiert, die Klimaziele erreichbar sind.

- Die Initiative Radentscheid Bonn fordert die Stadt Bonn und die für die Planung verantwortlichen Stellen auf, vor einer Entscheidung für einen Ausbau zu prüfen, wie eine klimagerechte Abwicklung des Verkehrsbedarfs mit dem ambitionierten Planungshorizont der Klimaneutralität realisierbar sein kann und welche Investitionen zum Erreichen dieser Schritte prioritär sind.
- Nicht zuletzt haben sich in den letzten Monaten – zwar erzwungen durch die Kontaktbeschränkungen – neue Formen der Zusammenarbeit über digitale Infrastrukturen sehr dynamisch entwickelt, die eine grundlegende Neubewertung des Verkehrsbedarfs angezeigt erscheinen lassen.
- Hinsichtlich langfristiger Trends stadtverträglichen Verkehrs wären auch gewünschte Entwicklungen in der Krafftfahrzeugmobilität in der Zukunftsplanung zu berücksichtigen. Die Möglichkeiten der geteilten Verkehrsmittel und der neuen Antriebstechnologien speziell der Elektromobilität könnten dazu führen, dass für den Pendlerverkehr in der Region stärker Fahrzeuge in der Klasse Smart oder e.GO zum Einsatz kommen, die mit einer Breite von unter 1,80 m und einer Länge von ca. 3 m weniger Platz im Straßenraum (Fahrstreifenbreite) und im Parkraum (Fahrzeuglänge) benötigen.
- Und die bisherige ÖPNV-Konzeption, dass Busse rein für eine Flächenerschließung der Nahverkehrsversorgung konzipiert sind und spätestens alle 1000 m eine Haltestelle bedienen, könnte durch Schnellbusse deutlich ausgebaut werden. So könnten bei einer Fahrt aus Umlandgemeinden zu Pendlerzielen in der Stadt Bonn über die Autobahn erhebliche Fahrzeugmengen einspart werden und so der Bedarf für

Autobahnfahrstreifen und den innerstädtischen Parkraum- und Verkehrsraum des motorisierten Verkehrs reduziert werden.

- In Verbindung mit einer erheblichen Stärkung des Fahrradverkehrs mit regionalen Pendlerschnellwegen erscheint ein Ausbau der Autobahn für eine anforderungsgerechte Verkehrsinfrastruktur in der Region jedenfalls nicht als alternativlos.

In die Stadt Bonn pendeln täglich rund 140.000 Personen, überwiegend mit Wohnsitz im Rhein-Sieg-Kreis zur Arbeit oder Ausbildung ein, und rund 60.000 Personen pendeln aus Bonn aus. Darüber hinaus gibt es über 100.000 Personen, die innerhalb Bonns pendeln, sowie fast 160.000 Personen, die zwischen Orten innerhalb des Rhein-Sieg-Kreises pendeln. Für diese Pendler sind leistungsfähige Radschnellwege unverzichtbar, die bei einem durchgängigen Qualitätsstandard ohne Weiteres über 2000 Fahrten täglich, sogar über 10.000 Fahrten täglich über Entfernungen von bis zu 20 km erreichen können. Diesem Bedarf, der ganz wesentlich örtlichen bzw. regionalen Nahverkehr mit Entfernungen bis ca. 50 km betrifft, kann nicht sachgerecht mit einem Ausbau der Verkehrswege im Qualitätsstandard einer Fernautobahn begegnet werden. Vielmehr sind für diese Kraftfahrstraße möglichst Entwurfsstandards des Orts- und Regionalverkehrs zu verwenden, weil sich der überwiegende Verkehr dieser Kraftfahrstraße aus dem örtlichen Verflechtungsbedarf zwischen Stadt und unmittelbarem Umland ergibt. Im Bereich zwischen Bonn Endenich und der Anschlussstelle Sankt Augustin hat die Bundesstraße B56 außer der Erreichbarkeit innerstädtischer Ziele praktisch keine Bedeutung für den weiträumigen Verkehr, so dass deren Verkehrsbedeutung für den Fernverkehr der Ortsumgehung des weiträumigen Verkehrs über die BAB A565 und A59 zufällt.

Die Leistungen einer durchgängigen, leistungsfähigen und höhenfrei über Brücken hergestellten Kreuzungen mit anderen Straßen, die mit dem Bau, Erhalt und geplanten Ausbau der BAB A 565 nur für den örtlichen und regionalen Kraftfahrzeugverkehr zur Verfügung gestellt werden, werden dem Radverkehr bislang verwehrt. Im Gegenteil wird der Radverkehr zum Teil durch die massiven Flächeninanspruchnahmen der Autobahninfrastrukturen und ihrer Zulaufstrecken erheblich behindert. Weil dieser Verflechtungsbedarf der örtlichen Pendlerströme die überwiegende Nutzung im Sinne der Verkehrsbelastung der Autobahn darstellt, muss auch die entsprechende Auswirkung des Vorhabens auf die Möglichkeiten der Abwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs in der Stadt selbst als wesentlicher Entwurfparameter mit bewertet werden.

Dies betrifft insbesondere auch die Belastungsgrenzen der städtischen Straßen, die hinsichtlich einer lebenswerten Stadt mit Platz zum Aufenthalt ohne Lärm und Abgase und als Voraussetzung für sichere Radverkehrsführungen nicht vollständig ausgeschöpft werden sollten.

Anlage 2

Begründung für den Bau eines Radschnellwegs im Bauabschnitt und Ideen für eine erste Ausbaustufe eines Radschnellwegs in Richtung Nordbrücke und Siegburg

Begründung:

Der massive Baukörper der Autobahnanlagen, nicht zuletzt das Kreuz Bonn Nord und die Unwirtlichkeit der im lärmbelasteten Autobahnkorridor angesiedelten großflächigen Gewerbenutzung blockieren bislang attraktive Wegeverbindungen für den Radverkehr. Speziell von äußeren Stadtteilen zur Innenstadt quer zur Autobahn zwischen den Stadtteilen Auerberg, Buschdorf, Tannenbusch, Dransdorf, Messdorf Eнденich Nord sowie Eнденich zur Bonner Innenstadt sowie auch auf der Achse längs der Autobahn von Siegburg/Troisdorf/Menden/Geislar/Mondorf/Bergheim/Müllekoven über die Friedrich-Ebert-Brücke in den Bonner Norden und weiter nach Eнденich und Bonn-Poppelsdorf. Auch aus Richtung Westen sind Ziele in Tannenbusch, Sportpark Nord, LVR-Kliniken und der Bürostandort Graurheindorfer Straße über die von der Autobahn großflächig zerschnittenen Gebiete im Radverkehr nur schlecht erreichbar.

Konkret würde der Bau eines Radschnellwegs allein schon auf dem hier in Planung befindlichen Straßenabschnitt von nur 1,8 km die Leistungsfähigkeit des Radverkehrs weit über den Planungsabschnitt hinaus erheblich stärken und könnte so die Verkehrsnachfrage im motorisierten Individualverkehr in der Relation selbst und in den umliegenden städtischen Bereichen, die von der Trassenführung erschlossen werden, erheblich entlasten.

Das Bundesfernstraßengesetz schreibt in § 3 Absatz 1 die Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse, der sonstigen öffentlichen Belange, des Umweltschutzes und der barrierefreien Gestaltung vor. Insbesondere dass "Betriebswege auf Brücken im Zuge von Bundesautobahnen und Betriebswege auf Brücken im Zuge von Bundesstraßen, die als Kraftfahrstraßen ausgewiesen sind, bedarfsabhängig durch den Träger der Straßenbaulast so zu bauen und zu unterhalten sind, dass auf ihnen auch öffentlicher Radverkehr abgewickelt werden kann." Die Argumentation des Vorhabenträgers, auf den Richtungsfahrbahnen des Tausendfüßlers sei während der Bauzeit jeweils eine 4-streifige Verkehrsführung zu ermöglichen, um dann im Endzustand eine Breite von 8 Fahrstreifen (inklusive Standstreifen) verfügbar zu haben, widerspricht den Planungszielen des BVWP eines 6-streifigen Ausbaus. Eine Verdopplung des Autobahnquerschnitts erscheint nicht mehr zeitgemäß. Auch die Netzplanung zum der 6-streifigen Ausbau wurde auf Grundlage von Planungsparametern entwickelt, die vor Beschluss der aktuellen Klimaziele der Bundesregierung aufgestellt wurden. Sie sollte deshalb hinsichtlich des Bedarfs und der Angemessenheit im notwendigen Verkehrswende-Szenario mit dem Ziel eines

konkreten mittelfristigen Umsetzungspfades zur vollständigen Klimaneutralität des Verkehrs überprüft werden.

Vorschlag/Idee:

Die Flächen, die bauzeitlich für eine 4-streifige Verkehrsführung auf dem Tausendfüßler benötigt werden, um eine Grunderneuerung des Bauwerks ohne Umleitung des Autobahnverkehrs über den Stadtverkehr zu ermöglichen, könnten nach Fertigstellung der zweiten Richtungsfahrbahn in einen Teil Autobahnfahrbahn und mit einer Lärmschutzwand abgetrennt einen Teil Radschnellweg auf der Brücke umgebaut und abgetrennt werden. Der Radschnellweg sollte mindestens von der Radwegeunterführung unter dem Hermann-von-Wandersleb-Ring/B56 über Betriebswege neben/auf dem Autobahndamm und über das Tausendfüßler Bauwerk an einen Radweg im Bereich Meisenweg und über einen Betriebsweg entlang der im westlichen Quadrant des Autobahnkreuzes Bonn Nord gelegenen Verbindungsfahrbahn zur Oppelner Straße geführt werden.

Verknüpfung mit weiteren hochwertigen Radverkehrsverbindungen, z.B:

Die Planung für einen Radschnellweg entlang der Trasse der BAB A 565 soll möglichst mit weiteren hochwertigen Radverkehrsverbindungen verknüpft werden, um einen vernetzten Radverkehr im Planungsraum Bonn/Rhein-Sieg zu ermöglichen. In diesem Bereich entsteht ein wesentlicher Teil des Verkehrsaufkommens, für das bislang in der Autobahn-Achse lediglich für den Kraftfahrzeugverkehr eine durchgängige Infrastruktur angeboten wird ohne höhengleiche Kreuzungen, aber nicht für den Radverkehr. Zu den Netzergänzungen liegen bereits verschiedene Vorschläge vor:

Etwa vom ADFC NRW mit einer Pressemitteilung vom 29.11.2017:

https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/dateien/Bonn/Pressemitteilungen/Pressemeldungen_2017/28.11.2017_Tausendfuessler_Chance_fuer_Radschnellweg.pdf (Anhang 1)

Auch der Rat der Stadt Bonn hat sich mit einzelnen Radrouten befasst. Zum Beispiel in seiner Sitzung am 07.09.2020:

<https://www.bonn.sitzung-online.de/public/to020?TOLFDNR=18766> (Anhang 2)

Allerdings sind diese Ansätze für durchgängige Radwegeverbindungen aus Sicht der Initiative Radentscheid in ein Gesamtkonzept für ein durchgängiges Hauptradwegenetz einzubinden und können keine Radschnellwegeverbindung mit überwiegend kreuzungsfreier Radwegeführung zwischen Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis in Ost-West-Richtung ersetzen.

Durchgängige Führung eines Radschnellwegs über die Bonner Nordbrücke

Die durchgängige Führung eines Radschnellweges bedarf noch weiterer Planungen durch die zuständigen Stellen. In Verbindung mit dem bestehenden Radwegenetz wären aber bereits mit einer ersten Baustufe erhebliche Verbesserungen auf Hauptpendlerrouten erzielbar.

Wesentliche Lückenschlüsse wären zum Beispiel / insbesondere:

- Eine Unter- oder Überführung der Graurheindorfer oder Herseler Straße parallel zur BAB A 565, um die durch den Autobahnzubringerverkehr unterbrochene Radwegeverbindung durch ein neues Bauwerk in Radschnellwege-Qualität parallel zur Autobahn zu ermöglichen. Dies betrifft die Verbindung vom Rheindorfer Bach zur Thusneldastraße mit ebenerdiger weiterer Verbindung zur Auffahrt zur Nordbrücke.
- Bau eines Lückenschlusses vom nord-östlichen Ende (Kehre) des Radweges an der Friedrich-Ebert-Brücke entlang der Autobahn oder durch die Wiesen zum P+R-Parkplatz an der L 269 Niederkasseler Straße nördlich der Anschlussstelle Bonn-Beuel. Der P&R-Parkplatz ist bereits durch eine Unterführung unter der L 269 kreuzungsfrei mit dem Radweg auf dem Siegdeich verbunden. Die Radwegeführung mit mehrfacher Wartezeit an Ampeln und Gefährdungen bei der Überquerung der freien Rechtsabbiegespuren an der Kreuzung der aktuellen Radwegeführung mit der südlichen Autobahnabfahrt Bonn-Beuel, der L 296 und der L 16 könnte damit in direkter kreuzungsfreier Führung umfahren werden. Auch die Erreichbarkeit der Friedrich-Ebert-Brücke und der linksrheinischen Ziele in der Stadt Bonn für Radfahrer*Innen aus Kriegsdorf, Sieglar, Eschmar, Müllekoven, Bergheim und Mondorf würde sich durch diese Verbindung verbessern.
- Auch die Wiederherstellung der Radwegebeziehung vom Siegradweg Menden nach Troisdorf auf Höhe der rechtsrheinischen Eisenbahnstrecke wäre ein wesentlicher Baustein.

Geht man bei attraktiven Verbindungen von einem Potenzial des Radverkehrs (auch mit Pedelec) von 30 Prozent der Pendlerverkehre in diesen Relationen mit Entfernungen zwischen den Zielen und Ortsteilen von 4 bis 20 km aus, wären gegebenenfalls sogar deutlich über 10.000 bis 20.000 Fahrten täglich über eine solche Radschnellwege-Route möglich. Dies entspräche in der Größenordnung etwa dem Zuwachs an Autoverkehr, der mit dem Ausbau der BAB 565 im Abschnitt Bonn Nord bis zur Anschlussstelle Bonn-Endenich auf 6 Streifen prognostiziert wird.

In jedem Fall hätte die Radschnellwegeverbindung ein deutlich höheres Aufkommens-Potenzial als die für Radschnellwege anzustrebende Mindestanzahl von 2000 Fahrten täglich, so dass die Realisierung nach den Vorgaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für die starken Pendlerverkehre im Ballungsraum Bonn/Rhein-Sieg möglich ist:

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/radschnellwege.html>
(Anhang 3)