

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer,
Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/28026 –**

Öffnung der Fleher Brücke (A 46) für den Radverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Im November 2020 gab der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) bekannt, dass für die jahrzehntelang immer wieder sanierte Fleher Brücke (A 46) im Düsseldorfer Süden abgerissen werden müsse und ein Ersatzneubau geplant sei. In einem Bericht an den Verkehrsausschuss am 18. November 2020 begründet der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Hendrik Wüst diesen Schritt mit „zahlreichen Schädigungen an den Querrahmen, grundsätzliche Material- und Fertigungsmängel der Stahlkonstruktion sowie nicht prüfbare Seilverankerungen des Haupttragwerks“. Der Neubau soll in den 2030er-Jahren fertiggestellt werden. Die zahlreichen Sanierungsarbeiten an der Fleher Brücke in den vergangenen Jahren haben die Brücke nicht verkehrssicher nutzbar gehalten. Die sechsspurige Fleher Brücke im Düsseldorfer Süden soll bis zur geplanten Fertigstellung des Ersatzneubaus auf je zwei Spuren pro Richtung für den Pkw- und Lkw-Verkehr geöffnet bleiben. Somit werden die beiden äußeren Spuren für mindestens zehn Jahre nicht als Verkehrsraum genutzt, um die Belastung für die Konstruktion zu minimieren. Der Allgemeine Fahrrad-Club Düsseldorf (ADFC) hat in einem Schreiben an die Autobahn GmbH des Bundes vorgeschlagen, diese beiden sonst ungenutzten Spuren als Radspuren freizugeben und damit die Radwegeverbindung zwischen Neuss und Düsseldorf deutlich zu stärken (vgl. <https://www.antenneduesseldorf.de/artikel/duesseldorfer-adfc-fordert-mehr-platz-fuer-radfahrer-842757.html>).

1. Welche Vorschläge zur Nutzung der für den Autobahnverkehr nicht mehr zur Verfügung stehenden Spuren auf der Fleher Brücke werden von der Autobahn GmbH des Bundes aktuell geprüft?
8. Welche Möglichkeiten bestehen nach Einschätzung der Bundesregierung, um durch die Nutzung des Standstreifens sowohl die Einrichtung einer Busspur als auch einer Radspur umzusetzen?

Die Fragen 1 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der für die Planung zuständigen Autobahn GmbH des Bundes wird die Möglichkeit, den Seitenstreifen bzw. den ersten Fahrstreifen mit Bussen des öffentlichen Nahverkehrs zu befahren, geprüft. Dies muss statisch und verkehrstechnisch untersucht werden.

Zur Nutzung des Seitenstreifens durch Radverkehr wird auf die Antwort zu den Fragen 2, 3, 5, 6 und 7 verwiesen.

2. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag des ADFC Düsseldorf, die für den Autobahnverkehr nicht mehr zur Verfügung stehenden Spuren auf der Fleher Brücke als Radspuren zu nutzen?
3. Falls nach Auffassung der Bundesregierung auf der Fleher Brücke kein Radverkehr stattfinden soll, wie begründet die Bundesregierung dies insbesondere in Hinblick auf Artikel 1 des am 3. Juli 2020 von der Bundesregierung verkündeten Achten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften, welches genau den Sinn verfolgt, Bereiche auf Autobahnbrücken, die nicht zur Fahrbahn gehören, für den Radverkehr zugänglich zu machen, um diesen zu fördern?
5. Wann erfolgt die Abstimmung zwischen der Autobahn GmbH des Bundes und dem zuständigen Aufgaben- und Straßenbaulastträger zur weiteren Nutzung der für den Autobahnverkehr nicht mehr zur Verfügung stehenden Spuren?
6. Welcher Zeitaufwand wäre voraussichtlich nötig, um auf den dem Autoverkehr nicht mehr zu Verfügung stehenden Spuren Radspuren einzurichten, und wann könnten die Umbauarbeiten für eine Umnutzung der Spuren abgeschlossen sein?
7. Welche baulichen Veränderungen an der Fleher Brücke sind aus Sicht der Bundesregierung nötig, um eine Protected-Bike-Lane auf je einer Fahrspur in beide Richtungen einzurichten?

Die Fragen 2, 3, 5, 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Rheinbrücke Düsseldorf-Flehe verfügt in beiden Fahrtrichtungen über einen Geh- und Radweg und ist somit für den Fuß- und Radverkehr bereits jetzt uneingeschränkt nutzbar.

§ 3 Absatz 1 Satz 3 des Bundesfernstraßengesetzes, der durch das Achte Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften ergänzt wurde, greift hier nicht, da es nicht um Bau und Unterhaltung eines Betriebsweges auf der Brücke geht. Zudem zielt diese Neuregelung nur auf Brückenbauwerke, die bisher noch keine Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr geboten haben. Ferner ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der A 46 um eine als Autobahn gewidmete Bundesfernstraße handelt. Sie darf nur mit Kraftfahrzeugen benutzt werden, deren durch die Bauart bestimmte Höchst-

geschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt. Die Freigabe von Radverkehr ist daher aus straßenverkehrsrechtlichen Gründen nicht zulässig.

4. Wie sieht der Zeitplan für Planung und Bau des Ersatzbauwerks aus, und soll der Brückenzug künftig auch dauerhaft einen Radweg überführen (können), der zumindest planerisch berücksichtigt wird (ggf. Berücksichtigung von Vorleistungen), sodass dieser ggf. auch zu einem späteren Zeitpunkt an der Autobahnbrücke angebracht werden kann?

Die Planungen zum Ersatzneubau mit beidseitigem Geh- und Radweg haben im November 2020 begonnen. Auf Grund des frühen Planungsstadiums liegt ein grober Zeitplan vor, der von einer Fertigstellung des Ersatzneubaus im Jahr 2035 ausgeht.

9. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Wirksamkeit von Tempolimits insbesondere für Lkw von 60 km/h auf derartigen Brückenbauwerken zur Vermeidung oder Reduzierung von Bauwerksschäden (wie sie z. B. durch das „Nachschwingen“ von schweren Lkw entstehen können), welche im Endeffekt zu Beeinträchtigungen des Pkw- und Lkw-Verkehrs durch nötige Sanierungen und Sperrungen führen können?

Es liegen keine konkreten bzw. bezifferbaren Erkenntnisse über die Wirksamkeit von Tempolimits vor, da der Schwingbeiwert zur Berücksichtigung dynamischer Einwirkungen neben den einwirkenden Fahrzeugen auch vom jeweiligen Brückensystem selbst abhängt. Die vorhandenen Schäden an den Rheinbrücken in Nordrhein-Westfalen hätten nicht durch ein Tempolimit von 60 km/h verhindert werden können.

