

ADFC: Land blockiert bewusst Radschnellweg am Tausendfüßler

An der A40 wird Radweg noch während der Baumaßnahme umgeplant und verbreitert – ADFC fordert Stadt und Kreis auf, mit Verkehrsminister Wüst zu verhandeln

Zum Hintergrund:

Der Landesbetrieb Straßen.NRW, der die Planung für die A565 zu verantworten hatte, verwies in der Frage der Mitplanung eines Radschnellweges zunächst darauf, dass ihm kein entsprechender Planungsauftrag des Ministeriums vorliege. Der nordrhein-westfälische Verkehrsminister lehnte den Bau eines Radschnellweges auf dieser Trasse mehrfach mit der Begründung ab, der Neu- und Ersatzbaus des Tausendfüßlers dürfe sich nicht verzögern. Dann wurden die Kosten und schließlich rechtliche Bedenken ins Feld geführt.

In einem Schreiben von Verkehrsminister Hendrik Wüst vom 7. August 2021 an den ADFC heißt es: „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 n.F. des Bundesfernstraßengesetzes würde zu deutlichen Verzögerungen beim Baubeginn des dringend erneuerungsbedürftigen Tausendfüßlers führen.“

In einer Stellungnahme (Landtag NRW, Stellungnahme 17/2348 für Ausschuss 11) führt der Landesbetrieb rechtliche Hinderungsgründe ins Feld: „Jedenfalls aber dürfte die Durchführung eines einheitlichen Planfeststellungsverfahrens schon wegen der Frage ihrer Zulässigkeit nach § 78 Abs. 1 VwVfG erhebliche Risiken bergen. Wird zu Unrecht eine gemeinsame Planfeststellung durchgeführt, hat dies voraussichtlich die Rechtswidrigkeit des gesamten Planfeststellungsbeschlusses für die A565 zur Folge. Weiter können Fehler aus der Planung des Radweges die Planfeststellung für die A565 infizieren.“

Genauso argumentiert das Landesverkehrsministerium in einer Antwort auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Becker und Arndt Klocke BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 20. April 2018 (Drucksache 17/2700): „Im Zusammenhang mit dem Ersatzneubau des „Tausendfüßlers“ gibt es eine klare Haltung der Landesregierung zum Bau einer Radwegeverbindung. In diesem konkreten Fall vertritt die Landesregierung die Auffassung, dass der geplante Radweg nicht in das Planfeststellungsverfahren des Brückenneubaus einzubeziehen ist. Diese Auffassung ergibt sich aus § 78 Verwaltungsverfahrensgesetz, in dem geregelt ist, unter welchen Voraussetzungen nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist.“

Ganz anders in Duisburg. Dort ist die DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) als Projektmanagementgesellschaft vom Land mit der Planung und dem Bau der Brücke und des Autobahnabschnitts beauftragt. Mit Pressemitteilung vom 2. März 2021 teilt die Deges mit: „Ein wiederkehrendes Thema im Zuge der intensiven Bürgerbeteiligung zum Projekt Ausbau A 40 und Ersatzneubau der Rheinbrücke Neuenkamp war die Breite des Fuß- und Radweges entlang der neuen Rheinbrücke. Hier waren den Planern zunächst die Hände gebunden, da die Finanzierung durch den Bund allein die Wiederherstellung des 2,75 Meter breiten Bestandsradweges ermöglichte. Nun gibt es gute Nachrichten für

Radfahrer am Niederrhein: Der Radschnellweg Ruhr (RS 1) mit einer Breite von vier Metern wird über die neue Rheinbrücke Neuenkamp von Duisburg nach Moers verlängert. Möglich wird die Führung des Radwegs über die Autobahnbrücke, weil das Bundesfernstraßengesetz geändert wurde, sodass Radwege über Autobahnbrücken durch den Bund finanziert werden können. Der Bund hat die Änderung des Bundesfernstraßengesetzes im Juli umgesetzt und jetzt die Freigabe für die Finanzierung zur Verbreiterung des Radwegs auf der nördlichen Seite der neuen Rheinbrücke Neuenkamp auf vier Meter gegeben. Damit wird die Führung des RS 1 über die Rheinbrücke Neuenkamp bis Moers möglich. Voraussetzung war, dass die Städte Duisburg und Moers mit einer Machbarkeitsstudie zur Verlängerung des Radschnellwegs von Duisburg über die Brücke bis nach Moers um 15 Kilometer den Bedarf nachgewiesen haben. Seit dem Spatenstich Ende 2019 schreiten die Arbeiten für den Ersatzneubau und den Ausbau der A 40 voran. 2022 wird der Bau der nördlichen Brückenhälfte mit dem vier Meter breiten Radweg beginnen. Ab 2026 können Radfahrende die Brücke auf dieser Seite passieren, während Fußgänger die südliche Brückenhälfte nutzen können.“

Man ersetzte Duisburg durch Bonn, A40 durch A565. Warum soll in Bonn nicht möglich sein, was in Duisburg anscheinend noch im laufenden Bau geht? Die Kölner Regierungspräsidentin Gisela Walsken sollte im laufenden Planfeststellungsverfahren genau hinsehen: Duisburg und die DEGES setzen Maßstäbe, die auch in Bonn gelten müssen.