

Häufig gestellte Fragen



|| Zum Brückenneubau

Warum muss die Rheinbrücke Bonn-Nord abgerissen und neu gebaut werden?

Die Rheinbrücke Bonn-Nord der A565 (Friedrich-Ebert-Brücke) wurde 1967 für den Verkehr freigegeben. Sie wird heute täglich von mehr als 100.000 Fahrzeugen befahren. Die Brücke wurde damals für eine deutlich geringere Verkehrsbelastung geplant und gebaut. Inzwischen verfügt sie mit ihrem hohen Alter und starken Ermüdungserscheinungen nur noch über eine begrenzte Restnutzungsdauer. Durch Modernisierungsmaßnahmen kann die Nutzung der Brücke nicht dauerhaft verlängert werden. Dies macht einen Ersatzneubau zwingend erforderlich.

Kann die Nutzungsdauer der Brücke durch Modernisierungsmaßnahmen verlängert werden?

Ja, dies ist möglich. Die Brücke wurde und wird bereits modernisiert. Seit 2007 wird geprüft, inwieweit die Nutzungsdauer der Brücke verlängert werden kann. Dies wird auch weiterhin geschehen. Eine Generalmodernisierung vor ihrem Neubau stellt sicher, dass der Verkehr auch bis zur Fertigstellung des Neubaus gefahrlos abgewickelt werden kann.

Weshalb wird die Rheinbrücke modernisiert, wenn sowieso eine neue Rheinquerung gebaut werden soll?

Ein Ausfall dieser Verkehrsverbindung hätte einen hohen wirtschaftlichen Schaden zur Folge und ist im Hinblick auf die überregionale Vernetzung für Bevölkerung und Industrie nicht zumutbar.

Deshalb ist das Ziel der Modernisierungsmaßnahmen, die Restnutzungsdauer der jetzigen Brücke so zu verlängern, dass die Verkehrsverbindung bis zur Erneuerung der Rheinquerung sicher aufrechterhalten werden kann.

Was passiert, wenn die Restnutzungsdauer der Brücke abläuft, bevor das neue Bauwerk fertig gestellt ist?

Die Restnutzungsdauer ist zunächst eine theoretische Größe. Der Ablauf der Restnutzungsdauer führt nicht automatisch dazu, dass die Brücke gesperrt werden muss. Der Zustand des Brückenbauwerks wird fortlaufend bewertet. Sollte der Bauwerkszustand es notwendig machen, werden bauliche Kompensationsmaßnahmen ergriffen.

Wann beginnen die Bauarbeiten für die neue Brücke?

Zum derzeitigen, frühen Planungsstand können noch keine Aussagen zu konkreten Bauzeiten gemacht werden. Mit einem Baubeginn ist wegen der umfassenden Planungs- und Genehmigungsverfahren nicht vor Anfang der 30er Jahre zu rechnen.

Wie wird die neue Brücke aussehen?

Über die Gestaltung der neuen Brücke wurde noch nicht entschieden. Es müssen gewisse Kriterien zur baulichen Umsetzung und Statik eingehalten werden. Häufig ist bei der vorliegenden Stützweite eine Schrägseilbrücke das Mittel der Wahl.

Wird die neue Brücke auch einen Fuß- und Radweg haben?

Analog der Bestandsbrücke ist das Ziel, die neue Brücke auch für Fuß- und Radverkehr nutzbar zu machen. Hierzu sind Abstimmungen mit der Stadt Bonn, der Zentrale der Autobahn GmbH des Bundes sowie dem Bundesverkehrsministerium notwendig, um die konkrete Ausgestaltung zu planen.

Wird die neue Brücke in der Lage verschoben? Nach Norden, nach Süden?

Die Rheinquerung wird eine neue Lage erhalten, sich dabei allerdings an dem vorhandenen Verkehrsweg Richtung Süden orientieren. Die genaue Lage ist Gegenstand der aktuellen Variantenuntersuchung und steht erst mit Ende der Phase Vorplanung/Festlegung der Vorzugsvariante fest.

Zum Autobahnausbau

Wer hat den Ausbau beschlossen?

Der Ausbau des Autobahnabschnitts A565 zwischen Bonn-Nord und Bonn-Nordost ist im Bedarfsplan der Bundesfernstraßen 2030 festgehalten, der als Anlage zum Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen von der Bundesregierung beschlossen wurde.

Warum muss die A565 verbreitert werden?

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht den Ausbau der A565 zwischen dem Autobahnkreuz Bonn-Nord (A555) und dem Autobahndreieck Bonn-Nordost (A59) von vier auf sechs durchgehende Fahrstreifen vor. Der Bundesverkehrswegeplan stellt die Grundlage für die vom Bundestag beschlossenen Ausbaugesetze dar. Grundsätzlich erfolgt die Bundesverkehrswegeplanung auf Grundlage einer Bedarfsanalyse: Rund um Bonn ist eine verkehrliche Überlastung der A565 vorhanden

sowie auch zukünftig ohne entsprechenden Ausbau erwartbar. Aufgrund des durch den Brückenzustand zwingend notwendigen Ersatzneubaus wird auch der Planungsauftrag der Bundesregierung zum Ausbau in diesem Projekt berücksichtigt.

Warum 6-streifiger Ausbau?

Die Brücke hat doch bereits drei Fahrstreifen je Fahrtrichtung?

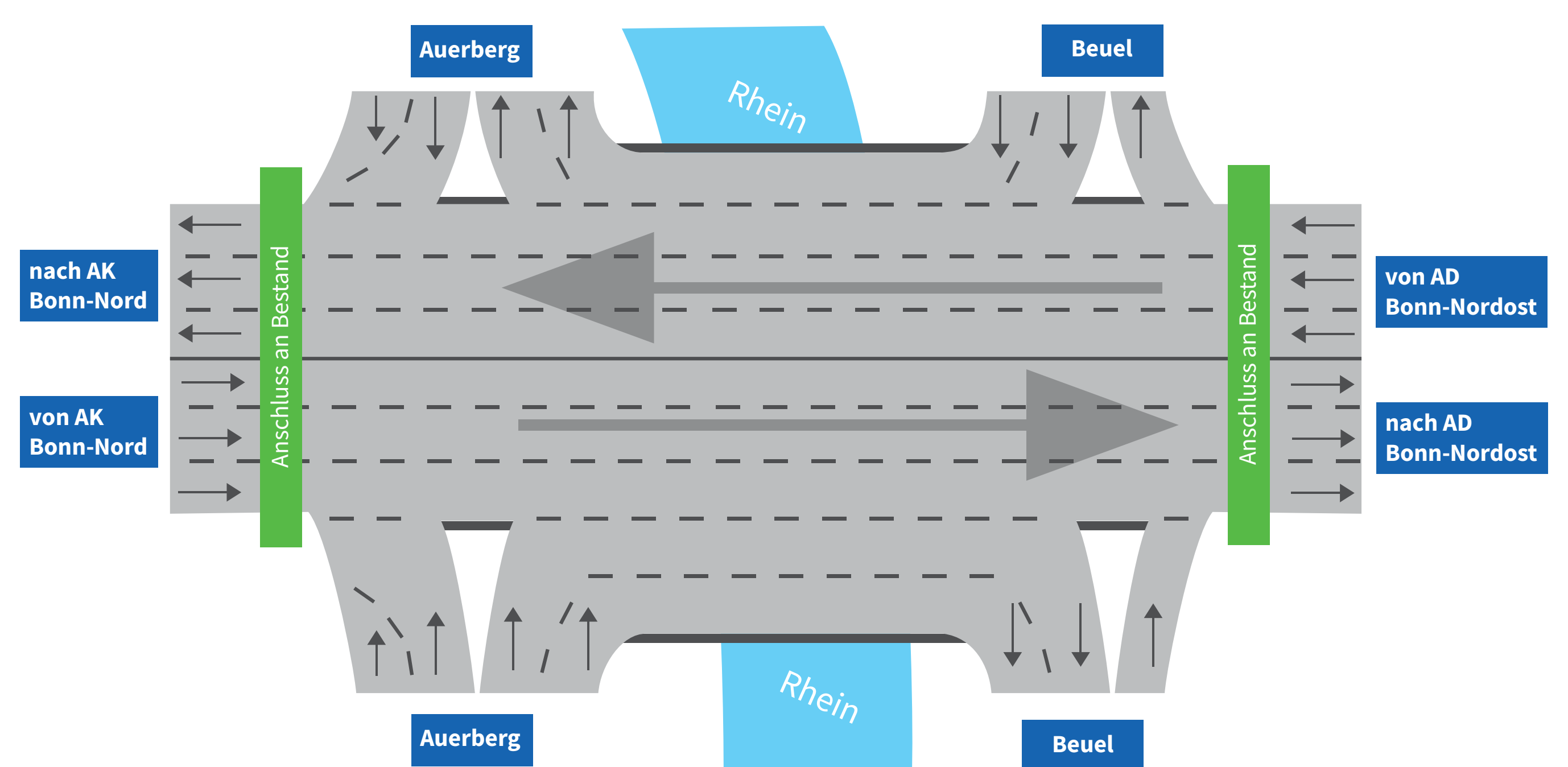
Wenn man nur auf die Brücke schaut und die sichtbaren Fahrstreifen durchzählt, kommt man auf 6 Fahrstreifen. Deshalb nehmen Sie als Verkehrsteilnehmer die Brücke bereits jetzt schon als 6-streifig wahr. Diese Fahrstreifen sind aber keine durchgehenden Fahrstreifen, daher spricht man in der Straßenplanung nicht von einer 6-Streifigkeit. 6-Streifigkeit bedeutet 6 durchgehende Hauptfahrstreifen auf dem gesamten Streckenzug.

Fahrstreifen, die dazu dienen von der Autobahn abzufahren, sind keine durchgehenden Fahrstreifen. Aufgrund der sehr dichten Anschlussstellenfolge auf der A565, insbesondere zwischen dem Autobahnkreuz Bonn-Nord und der Anschlussstelle Beuel, wird das für den Verkehrsteilnehmer wegen der Verflechtungsstreifen und den engmaschig aufeinander folgenden Ein- und Ausfahrten anders wahrgenommen.

Aktuell verfügt die Strecke in Fahrtrichtung Meckenheim über 2 durchgehende Hauptfahrstreifen (links und mittig) und einen Verflechtungsstreifen (rechts), der in die Abfahrt der Anschlussstelle Auerberg führt. In Gegenrichtung führen 2 durchgehende Fahrstreifen, vom Autobahnkreuz Bonn-Nord kommend, zur Anschlussstelle Bonn-Auerberg. Dort kommt dann die Auffahrt dazu (dritter Fahrstreifen). Dieser geht bis zum Autobahndreieck Bonn-Nordost weiter. Die Anschlussstelle Beuel wurde umgebaut. Bis dahin ging der rechte Fahrstreifen als Verflechtung in die Ausfahrt Beuel über. Seit dem Umbau geht dieser Fahrstreifen durch bis zum Autobahndreieck Bonn-Nordost.

Die Planungen sehen zukünftig 3 Hauptfahrstreifen in jeder Richtung, einen Verflechtungs- und einen Standstreifen je Seite vor.

Fahrstreifenverteilung nach geplantem 6-streifigen Ausbau



* Betriebs- sowie Geh- und Radweg nicht enthalten

Wie wird die Autobahn verbreitert?

Welche Flächen werden dafür benötigt?

Die genaue Ausgestaltung des Ausbaus ist Gegenstand der Planungen. Ziel ist es, den Flächenverbrauch der Autobahn – insbesondere auf der linken Rheinseite – so gering wie möglich zu halten. Alle Betroffenen werden im Rahmen der Planung frühzeitig informiert und eingebunden.

Was passiert mit den Anschlussstellen Beuel (Niederkasseler Str.) und Auerberg (Graurheindorfer Straße)?

Es ist nicht vorgesehen, die Anschlussstellen Beuel und Auerberg im Grundsatz zu verändern. Aus der Planung können sich jedoch Änderungen in der Ausgestaltung der Anschlussstellen ergeben.

Was passiert mit den Pendlerparkplätzen?

Wird es eine bessere Anbindung an die Stadtbahn geben? Welche Maßnahmen gibt es zur Förderung nachhaltiger Mobilität?

Möglichkeiten und Maßnahmen im Zusammenhang mit der Parkplatzsituation und zur Förderung nachhaltiger Mobilität werden zu gegebener Zeit mit der Stadt Bonn abgestimmt.

Wie wird der Lärmschutz entlang der Trasse gewährleistet, welche Maßnahmen kommen hier zum Einsatz?

Durch lärmtechnische Untersuchungen wird ermittelt, welche Auswirkungen die Trassenvarianten auf die Lärmsituationen haben. Der zu erwartende Verkehrslärm wird nach dem in der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) vorgegebenen Verfahren (RLS-19) berechnet und den festgelegten Immissionsschutzgrenzwerten der Lärmvorsorge gegenübergestellt. In die Berechnungen fließen die Verkehrsstärke und -zusammensetzung sowie der Fahrbahnbelag, die zulässigen Geschwindigkeiten, die Längsneigung der Trasse und die topografischen Randbedingungen ein.

Wenn die lärmtechnischen Untersuchungen zeigen, dass die Immissionsschutzgrenzwerte überschritten werden, besteht ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz. Dieser kann durch aktive Lärmschutzmaßnahmen, wie Lärmschutzwände, Flüsterasphalt oder den Bau einer Einhausung gewährleistet werden. Zudem können passive Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden, wie z.B. der Einbau von Lärmschutzfenstern und -türen zum Einsatz kommen. Aktiver Lärmschutz hat dabei immer Vorrang vor passivem Lärmschutz. Wenn der aktive Lärmschutz an einzelnen Objekten nicht ausreichend ist, erfolgt passiver Lärmschutz zusätzlich an den einzelnen Objekten.

Der Umfang der notwendigen Lärmschutzmaßnahmen und verbleibende Grenzwertüberschreitungen gehen als wichtiges Kriterium in die Bewertung der Trassenvarianten ein.

Wie wird die Luftschadstoffbelastung durch den Ausbau der A565 ermittelt?

Mit Hilfe eines Simulationsmodells werden die Schadstoffimmissionen, wie Stickstoffdioxidwerte sowie Feinstaubarten, untersucht. In der Regel ist die Schadstoffbelastung dort am größten, wo wenig Wind hinkommt, z.B. bei sehr hoher und enger Bebauung. Das Berechnungsmodell berücksichtigt daher neben den Emissionen des Straßennetzes auch die Windrichtung und Windgeschwindigkeit sowie das Gelände und den Gebäudebestand. Sollte sich bei der Untersuchung herausstellen, dass die Luftschadstoffbelastung bei einem Ausbau der A565 an bestimmten Orten die gesetzlichen Grenzwerte überschreiten, werden dort Maßnahmen ergriffen, um die Luftqualität zu verbessern.

Was ist eine Umweltverträglichkeitsstudie?

In der Umweltverträglichkeitsstudie (kurz: UVS) werden die Auswirkungen eines Straßenbauvorhabens auf die Schutzgüter gemäß § 2 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) untersucht. Schutzgüter sind beispielsweise der Mensch und seine Gesundheit, aber auch Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser oder auch das Klima. Die unterschiedlichen Umweltauswirkungen verschiedener Neubauvarianten werden vergleichend gegenübergestellt. Darauf aufbauend wird eine Reihung der untersuchten Varianten hinsichtlich der Umweltauswirkungen vorgenommen. Ziel ist es, die aus umweltfachlichen Gründen zu bevorzugende Bauvariante mit den geringsten Umweltauswirkungen zu identifizieren. Die Ergebnisse der UVS fließen in die Entscheidungsfindung über die Zulässigkeit des Vorhabens ein.

Wie lässt sich der Ausbau der A565 mit dem Klimawandel vereinbaren?

Grundsätzlich wird der Eindämmung des Klimawandels eine hohe Priorität eingeräumt. Konkret kann dies allerdings nicht bedeuten, dass sämtliche Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Mobilität nicht weiterverfolgt werden. So ist der Bedarf für den Ausbau der A565 durch die Aufnahme des Projektes in den Bundesverkehrswegeplan 2030 gesetzlich verankert. Im Zuge der weiteren Planung wird das Schutzgut Klima und die Auswirkungen der Planung auf das Klima mit hoher Priorität berücksichtigt und in einem eigenen Fachbeitrag Klimaschutz dargelegt werden.

|| Zum Planungsprozess

In welchen Phasen verläuft der Planungsprozess?

Der Planungsprozess gliedert sich in vier Phasen. Die erste Phase ist die Vorplanung. In dieser werden zunächst die wichtigsten Grundlagen ermittelt. Es werden umweltfachliche, technische und verkehrliche Untersuchungen von externen Gutachtern durchgeführt, welche die Auswirkungen des Ausbaus genauestens prüfen. Auf dieser Grundlage werden verschiedene Varianten zur Trassenlage ausgearbeitet und miteinander verglichen. Am Ende der Vorplanung steht die Vorzugsvariante fest. Diese wird dann im Rahmen der Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanung Schritt für Schritt im Detail ausgearbeitet, bis dann mit dem Bau begonnen werden kann.

Wie läuft die straßenplanerische Untersuchung möglicher Varianten ab?

Grundsätzliches Ziel der straßenplanerischen Variantenuntersuchung ist es, die Sicherheit, Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit des Vorhabens zu gewährleisten. Im ersten Schritt werden zunächst alle sich aufdrängenden Varianten ermittelt, wirtschaftlich, ökologisch und technisch eingeschätzt und diskutiert. Anschließend wird eine Vorauswahl sinnvoller Varianten getroffen, die daraufhin vor dem Hintergrund der genannten Kriterien vertiefend untersucht werden. So wird schließlich eine Vorzugsvariante ermittelt und festgelegt.

|| Zum Bauablauf

Wie lange wird die Brücke gesperrt sein?

Es ist im Rahmen der Baumaßnahmen nicht geplant, die Brücke für längere Zeit vollzusperrern. Kürzere Sperrungen und ein temporärer Wegfall von Fahrstreifen sind während des Baus und den vorrausgehenden Sanierungsmaßnahmen unvermeidlich und werden frühzeitig kommuniziert.

Wie wird die Erreichbarkeit im Bonner Norden gewährleistet? Wie wird ein Verkehrschaos im Bonner Norden verhindert?

Maßnahmen zum Verkehrsmanagement während der Baumaßnahmen werden mit der Stadt Bonn abgestimmt.

Welche Umleitungen gibt es?

Fernverkehr wird großräumig umgeleitet werden. In Bonn steht alternativ die A562 (Konrad-Adenauer-Brücke) zur Verfügung. Kleinräumige Umleitungen werden mit der Stadt Bonn abgestimmt.

Welche Auswirkungen ergeben sich in den Straßen im Viertel (etwa auf der Graurheindorfer Straße) während der Baumaßnahme?

Auswirkungen auf die anliegenden Straßen sollen möglichst minimiert, können aber nicht vollständig verhindert werden.

Die Siegaue ist ein beliebtes Naherholungsgebiet und wertvolles Habitat. Welche Auswirkungen gibt es auf die Siegaue?

Auswirkungen sollen so gering wie möglich gehalten werden. Von Beginn der Planung an wird daher dieser Bereich in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) besonders berücksichtigt. Genauer zu den Auswirkungen kann allerdings erst im späteren Planungsprozess beantwortet werden.

Das Römerbad liegt direkt an der Autobahn. Welche Auswirkungen gibt es auf das Freibad?

In Abstimmung mit der Stadt Bonn soll sichergestellt werden, dass der Betrieb des Römerbades so wenig wie möglich beeinträchtigt wird.

Die Brücke soll bereits seit Jahren saniert werden, jetzt dauert auch der Neubau noch Jahre. Wie werden weitere Verzögerungen verhindert?

Die frühzeitige Information und Abstimmung mit allen Beteiligten soll sicherstellen, dass der Neubau der Nordbrücke und der Ausbau der A565 zügig vorran geht. Die Brücke wurde bereits und wird weiterhin saniert, um den Verkehr weiter bis zum Neubau aufrecht erhalten zu können.

Ist der Fuß- und Radweg während des Neubaus weiterhin geöffnet?

Mit Ausnahme von kürzeren Sperrungen soll der Fuß- und Radweg durchgängig verfügbar bleiben.

|| Zum planungs- und baubegleitenden Dialog

Wie informiert die Autobahn GmbH über das Projekt?

Grundsätzlich ist die Projektwebsite unter **www.bonnbewegt.de** die zentrale Kommunikationsplattform. Hier werden der gesetzliche Auftrag, aktuelle Planungsstände, Meilensteine, Protokolle und ähnliche Dokumente regelmäßig eingepflegt und Termine für Veranstaltungen mitgeteilt.

Was bezweckt das Beteiligungsverfahren zum Ersatzneubau Rheinbrücke Bonn-Nord und Ausbau der A565?

Zu unterscheiden sind zwei Beteiligungsverfahren:
1. das gesetzlich geforderte (formelle) Verfahren und
2. ein freiwilliges (informelles) Verfahren.

Das formelle Beteiligungsverfahren bezieht die Beteiligten erst zum Zeitpunkt der Planfeststellung ein. Die Entscheidung für eine Vorzugsvariante ist dann bereits grundsätzlich gefallen und der Beteiligungsspielraum entsprechend begrenzt.

Hier setzt das informelle Beteiligungsverfahren an: informelle Beteiligungsformate wie Dialogforen und Infomessen beziehen wesentliche Interessenvertreterinnen und -vertreter sowie Beteiligte und Betroffene bereits zu Beginn der Planung ein, sodass Hinweise, Einwände und Ideen frühzeitig aufgegriffen und diskutiert werden können.

Ziel dabei ist ein Planungsergebnis zu erhalten, welches möglichst allgemeinverträglich ist und alle Interessen in ausgewogenem Maße berücksichtigt.

Inwiefern gibt es neben der Projektwebsite auch Veranstaltungen für Betroffene und die interessierte Öffentlichkeit?

Im Rahmen des planungsbegleitenden Dialogs, wie auch in der späteren Bauphase, wird die Autobahn GmbH regelmäßig zu öffentlichen Veranstaltungen einladen. Dabei werden grundlegende Fragen u.a. zu Planungsaspekten beantwortet oder auch themenspezifische Informationen vermittelt. Die Termine werden rechtzeitig auf der Projektwebsite und auch über Pressemeldungen angekündigt.

An wen kann ich mich mit meinen Fragen wenden?

Für die Rheinbrücke Bonn-Nord ist die Außenstelle Köln der Autobahn GmbH Rheinland der richtige Ansprechpartner. Bitte senden Sie Ihr Anliegen per Mail an **Rheinbruecke.Bonn-Nord@autobahn.de**. Das Team der Autobahn GmbH bemüht sich um eine zügige Bearbeitung jedes Anliegens. Sollten Fragen nicht umgehend beantwortet werden können, sind ggf. interne Rücksprachen mit zuständigen Abteilungen notwendig. Aber es gilt: Jede Frage kommt an und wird beantwortet!

|| Kontakt

Autobahn GmbH des Bundes
Niederlassung Rheinland
Außenstelle Köln
Geschäftsbereich Planung
Deutz-Kalker-Str. 18-26
50679 Köln
T +49 221 / 29927-0
rheinbruecke.bonn-nord@autobahn.de

www.bonnbewegt.de