

Das Wichtigste auf einen Blick



Was

Neubau der Rheinbrücke Bonn-Nord

Warum

begrenzte Restnutzungsdauer der Brücke und gesetzliche Vorgaben (BVWP 2030)

Wie

Der Bau der Rheinbrücke erfolgt in mehreren Phasen und umfasst den Ersatz des alten Bauwerks durch zwei neue Brücken (eine pro Fahrtrichtung).

Jede Brücke erhält dabei drei durchgehende Fahrstreifen, einen Verflechtungsstreifen und einen Standstreifen.

Wo

zwischen dem Autobahnkreuz Bonn-Nord und der Anschlussstelle Bonn-Beuel

Länge: ca. 2,7 km, davon ca. 1,3 km Brücken

Verkehrszahlen: ca. 100.000 Fahrzeuge/Tag (Stand 2024)

Wann

Planungsbeginn in 2022

Aktuell: Vorplanung - Variantenuntersuchung

Baubeginn: Ziel = Mitte der 2030er-Jahre

Wer

Autobahn GmbH des Bundes

Niederlassung Rheinland

Außenstelle Köln

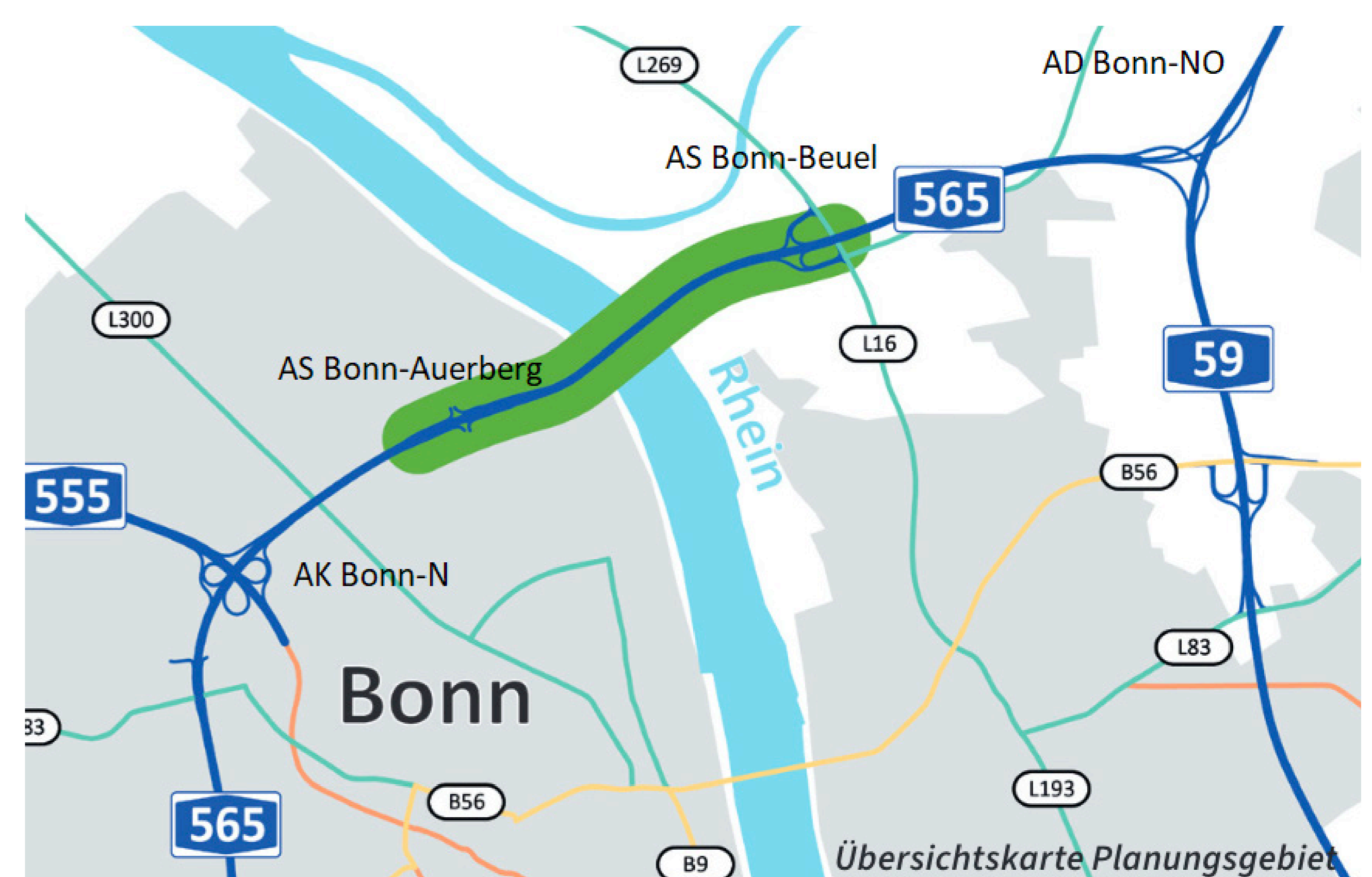
Geschäftsbereich Planung

Deutz-Kalker-Str. 18-26

50679 Köln

T +49 221 / 29927-0

rheinbruecke.bonn-nord@autobahn.de



Besuchen Sie auch unsere Projektwebseite www.bonnbewegt.de oder nutzen Sie den QR-Code.

II Fragen und Antworten

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.

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 durchgehenden 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.

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.

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

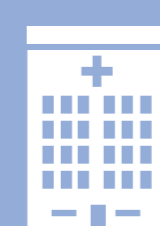


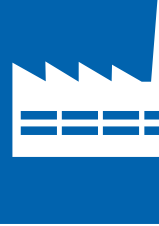
Analog der Bestandsbrücke ist das Ziel, die neue Brücke auch für Fuß- und Radverkehr nutzbar zu machen. Hierzu sind Abstimmungen mit der Stadt Bonn, der Zentrale der Autobahn GmbH des Bundes sowie dem Bundesverkehrsministerium notwendig, um die konkrete Ausgestaltung zu planen.

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. Wenn die lärmtechnischen Untersuchungen zeigen, dass die Immissionsschutzgrenzwerte überschritten werden, besteht ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz. Dieser kann durch aktive Lärmschutzmaßnahmen, z. B. wie Lärmschutzwände oder lärmindernden Asphalt 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.

Grenzwerte der Lärmvorsorge beim Neu- und Ausbau von Autobahnen

(gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz und Verkehrslärmschutzverordnung)

Tag (6 - 22 Uhr) in dB(A)	Nacht (22 - 6 Uhr) in dB(A)	In Abhängigkeit von der Gebietskategorie:
57	47	 Kurheime, Krankenhäuser, Altenheime, Schulen
59	49	 reine & allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete
64	54	 Kern-, Dorf- & Mischgebiete
69	59	 Gewerbegebiete

Was passiert aktuell und wie geht es weiter?

In der aktuellen Planungsphase (Vorplanung) werden Varianten zum Verlauf der neuen Brücke und Trasse planerisch ausgearbeitet, bewertet und verglichen. Dazu gehören Entwurfsaspekte wie Kurvenradien und Neigungen, Umweltfachliche Planungen, verkehrliche Aspekte, wirtschaftliche Aspekte und Vieles mehr.

In unserem E-Mail-Newsletter informieren wir Sie über alle aktuellen Entwicklungen. Melden Sie sich dazu gerne mit einer Mail an rheinbruecke.bonn-nord@autobahn.de an. Gerne können Sie sich über diese Adresse mit allen weiteren Fragen zum Projekt an uns wenden.