

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Oliver Krischer, Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, Oliver Krischer, Markus Tressel, Daniela Wagner  
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Öffnung der Fleher Brücke (A 46) für den Radverkehr**

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>).

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
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?

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?
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?
8. Welche Möglichkeiten bestehen nach Einschätzung der Bundesregierung, um durch die Nutzung des Standstreifens sowohl die Einrichtung einer Busspur als auch einer Radspur umzusetzen?
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?

Berlin, den 23. März 2021

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**