



Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club Bonn/Rhein-Sieg e.V.
Breite Str. 71, 53111 Bonn
Tel: 0228-6296364

Bernhard Meier, Vorsitzender
bernhard.meier@adfc-bonn.de

Hiobsbotschaft für Transportgewerbe! Kommt der Radverkehr unter die Räder?

Eigentlich lange erwartet schlug die Pressemitteilung der Autobahn GmbH Mitte Dezember in Bonn dann doch mit gewisser Sprengkraft ein. Die Bonner Nordbrücke, genauer gesagt die 660 m lange linksrheinische Vorlandbrücke von der Anschlussstelle Auerberg bis zur eigentlichen Strombrücke über dem Rhein ist so marode, dass die Autobahn GmbH des Bundes sie weiter „ablasten“, sprich für Lkw mit einem Gesamtgewicht über 7,5 Tonnen sperren muss. Beginn: 9. Februar 2026 – Ende: offen.

Just am Vortag ihrer Pressemitteilung hatte die Autobahn GmbH zu einem ihrer „Stakeholder-Treffen“, zum 21. Dialogforum „bonnbewegt“, am 10.12.2025 ins Bonner Wissenschaftszentrum eingeladen. Dort fiel kein Wort zur Hiobsbotschaft. Das kam in der Stadtgesellschaft nicht sonderlich gut an. Ab 9. Februar, so präzisierte die Autobahn-GmbH später, sollen alle Lkw über 7,5 t hier nicht mehr fahren dürfen, also alles oberhalb der Sprinter-Klasse. Ausnahmen wird es für Feuerwehr, Rettungsdienste und Katastrophenschutz geben, befristet bis zum Schuljahrsende Mitte Juli auch für Schulbusse. Keine Ausnahme bekommen hingegen die beiden Buslinien SB 60 (Bonn Hbf. - Flughafen Köln/Bonn) und 550 (Bonn Hbf. – Niederkassel – Köln-Porz-Wahn).

Bereits seit 2016 dürfen Großraum- und Schwertransporte über 44 t zulässigem Gesamtgewicht, die ohnehin genehmigungspflichtig sind, die 1967 eröffnete Friedrich-Ebert-Brücke nicht mehr passieren. Solche Schwertransporte sind zum Beispiel für Windradanlagen oder Transformatoren unumgänglich. Einer der Marktführer für Schwertransporte hat seinen Firmensitz keine 5 km Luftlinie von der Nordbrücke entfernt

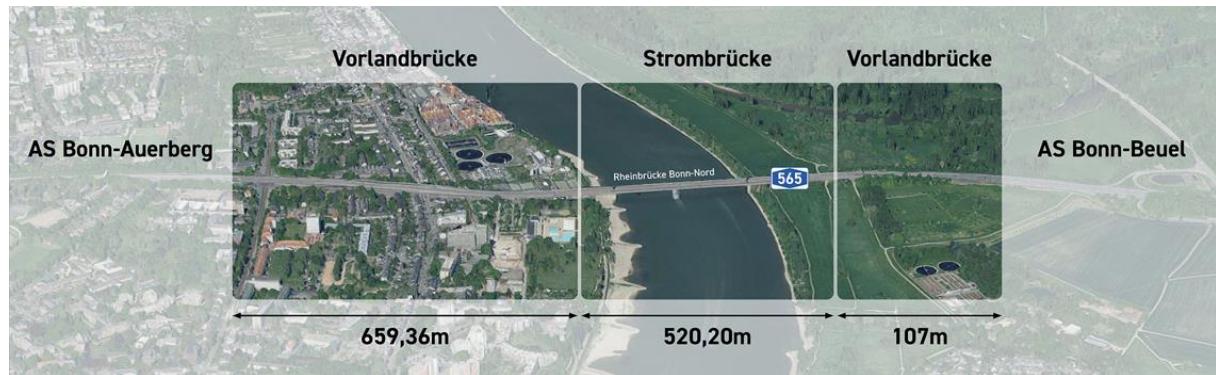


Abbildung: Autobahn GmbH

Jetzt ist die Aufregung groß, denn natürlich wird die Sperrung nicht ohne Auswirkungen auf den innerstädtischen Verkehr bleiben. Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis drängten sofort auf eine großräumige Umleitung sowie eine breite Kommunikation zur geplanten Sperrung. Das wird auch nötig sein, um die schlimmsten Auswirkungen für alle Verkehrsteilnehmer in Grenzen zu halten.

Lokale Diskussionen

Selbstredend meldeten sich gleich die Interessenvertreter aus Handwerk, Einzelhandel und Industrie zu Wort. In Sorge um ihre Klientel, denn natürlich wird es für zahlreiche Gewerke schwieriger, notwendige Transporte in Bonn bei Sperrung der Nordbrücke vernünftig zu organisieren. Umso wichtiger, faktenbasiert an Lösungen zu arbeiten und nicht die üblichen verkehrspolitischen Stereotype hervorzukramen: „Dann kommen wir wieder zu der Frage, was hat jetzt Priorität, eine weitere Fahrradspur oder doch lieber die Doppelspurigkeit für den motorisierten Verkehr?“ zitiert der General-Anzeiger die Granden der Bonner Industrieverbände. Andere erinnerten an ihr gar nicht neues Ziel, den laufenden Verkehrsversuch auf der Adenauerallee vorzeitig zu beenden, was nur zur Folge hätte, dass der Autoverkehr in Richtung Innenstadt sich vor dem einstreifigen Nadelöhr Koblenzer Tor auf zwei Fahrstreifen statt einem staut.

Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielen!

Andererseits dämmerte es wohl Allen, dass man mit dem gegeneinander Ausspielen der verschiedenen Verkehrsarten, Lkw, Pkw, ÖPNV, Fahrrad und Fußgänger, nicht weit kommen wird. Denn kaum etwas in Deutschland ist regelbasierter als der Straßenverkehr; mit dem zeitgeistigen Recht des Stärkeren kommt man (noch) nicht weit. Es ist eben vollkommen fraglich, ob die sofortige Rücknahme der Zweispurigkeit auf der Adenauerallee oder die Wegnahme der Umweltpuren für Busse und Radfahrer auf der Oxfordstraße und die Aufhebung des Lkw-Fahrverbots auf der Reuterstraße überhaupt zur Lösung für den von der Autobahnbrücke ausgesperrten Lkw-Verkehr beitragen könnten?

Das Gegenteil könnte richtiger sein: Je mehr große LKW auf innerstädtischen Straßen unterwegs sind, desto wichtiger sind sichere Fahrradwege, um schwere Unfälle zu vermeiden. Die Mehrkosten für längere Lkw-Wege dürfen nicht auf Kosten der Sicherheit der Radfahrenden gehen. Verkehrssicherheit anderer Teilnehmer am Straßenverkehr ist keine vernachlässigbare Größe. Und wenn Radfahrende aus Angst davor, aufs Fahrrad zu steigen, sich ins Auto setzen, steigern sie das Problem, indem sie mehr Platz auf den Straßen beanspruchen und Staus verlängern. Denn jeder Radfahrer, der sein Fahrzeug stehen lässt, leistet einen Beitrag zur Stauvermeidung.

Wie viele zusätzliche Lkw?

Unklarheit schürte auch die Autobahn GmbH. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf der A565 liege bei mehr als 100.000 Fahrzeugen. Der ADAC legte gleich noch eine Schippe drauf und sprach von 120.000 Kfz. Den Anteil des Lkw-Verkehrs >7,5 t gaben die Profis von der Autobahnverwaltung mit rund 5 Prozent an, das wären 5.000 Lkw täglich. Nur die wenigsten davon hätten in Bonn oder im Rhein-Sieg-Kreis zu tun. Auf bis zu 10% der 5.000 schätzten die Experten die Zahl der Lkw, die aus der Region kommen oder in die Region liefern. 500 zusätzliche Lkw am Tag in Bonn: verkraftbar?

Die Zahl deckt sich annähernd mit den Zulassungszahlen des Kraftfahrtbundesamtes:

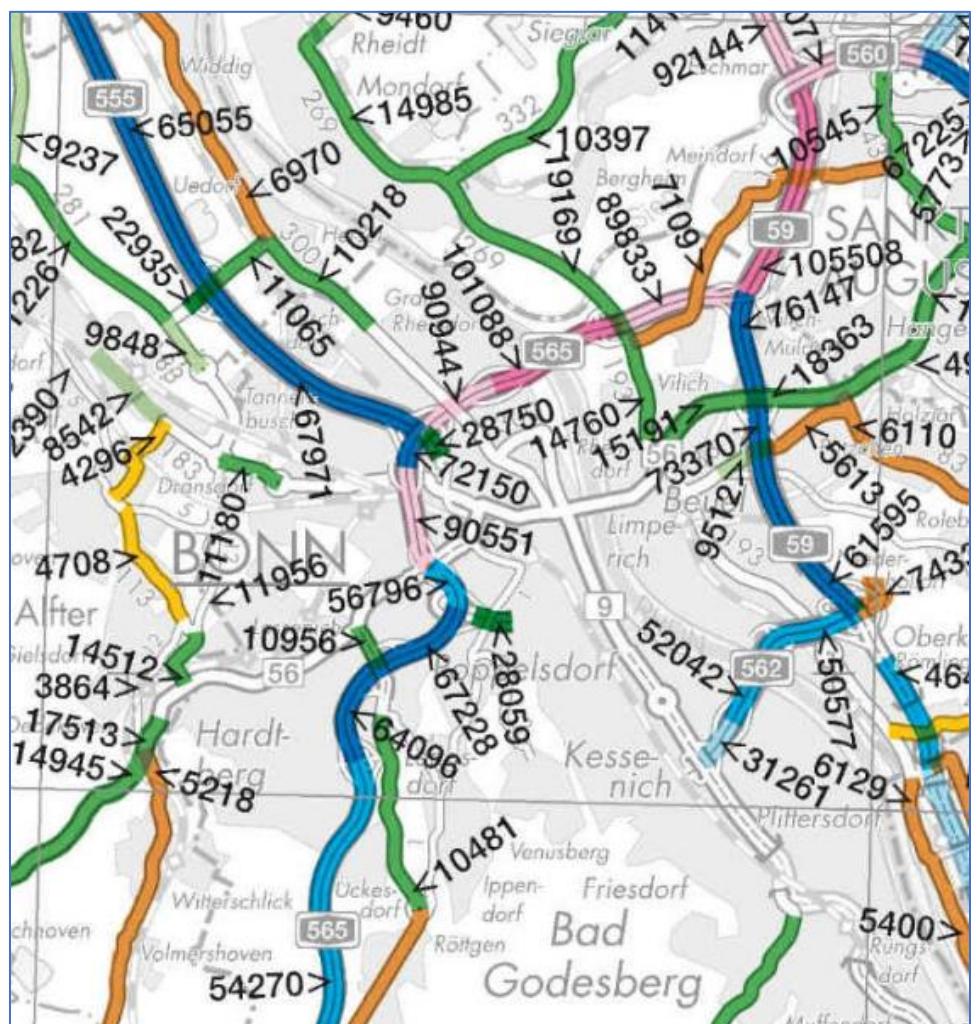
Bestand am 1.1.2025	Nutzfahrzeuge >3,5 t	davon Lkw und Busse >7.5 t
BONN	91.250	3.604
RHEIN-SIEG-KREIS	38.308	2.118
Summe der in der Region gemeldeten Lkw: 5.722		

© Quelle: Kraftfahrbundesamt, Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken FZ 1 - Version 2.0, siehe auch: <https://www.govdata.de/dl-de/bv-2-0>

Die Zahlen sind allerdings unscharf. Selbstverständlich liefern auch andere Lkw als solche mit BN oder SU auf dem Nummernschild in die Region. Und hier sind auch Lkw aus Firmenflotten gemeldet, die aber an anderen Orten fahren. Entsprechend korrigierte die Autobahn GmbH Anfang Januar ihre Berechnung auf 8 Prozent lokalen Lkw-Verkehr mit Start- oder Ziel in Bonn, 53 Prozent regionalen Lkw-Verkehr mit Start- und Ziel im Umkreis von 50 Kilometern und 39 Prozent Fernverkehr, der die Nordbrücke nur als Abkürzung nutzt. Mithin war von 3.000 Lkw die Rede, die sich Alternativen zur Nordbrücke im innerörtlichen Netz suchen könnten. Dafür gibt es nur zwei: die innerstädtische Kennedybrücke (B56) und die Südbrücke (A562). Für viele regionale Verkehre könnten aber auch Brücken im Umland näher liegend sein.

Warten auf Daten: Verkehrszählung 2025

Mehr Klarheit in den DTV-Wirrwarr könnten die Ergebnisse der bundesweiten Straßenverkehrszählung (SVZ) bringen, die im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums alle 5 Jahre durchgeführt wird. Dabei werden im gesamten Bundesgebiet an etwa 40.000 Zählstellen Verkehrsdaten erhoben, die von der BASt, Bundesanstalt für Straßenwesen im Bergisch-Gladbach ausgewertet werden. Die Auswertung der jüngsten SVZ von 2025 soll im Herbst 2026 vorliegen, etwas spät für das aktuelle Bonner Problem.

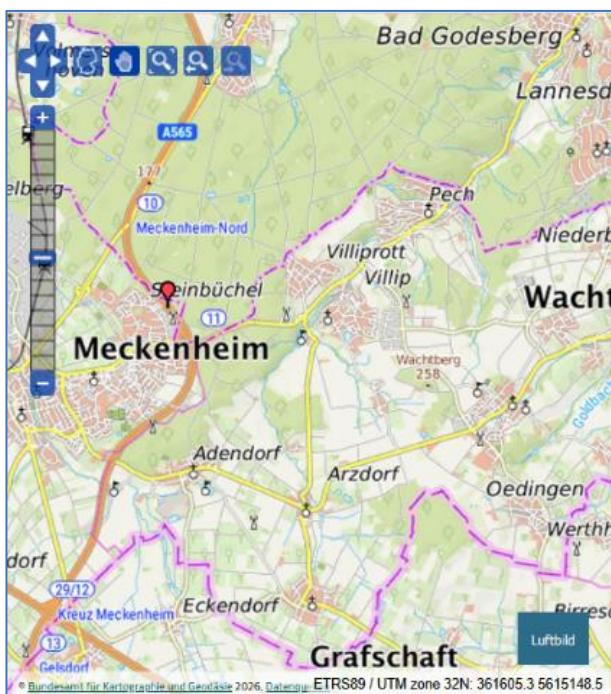


Wimmelbild: Ausschnitt aus der Verkehrsstärkenkarte NRW 2021 mit Daten der Verkehrszählung, veröffentlicht 2023

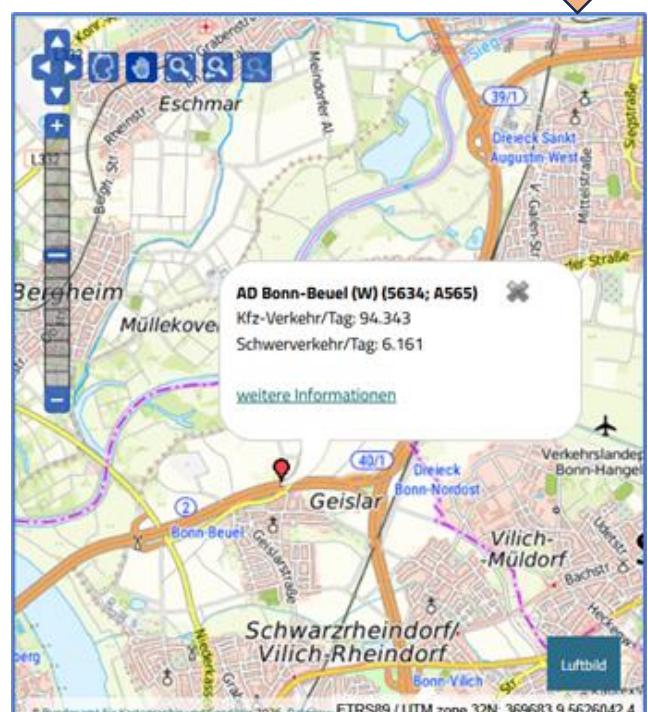
Dauerzählstellen

Die aktuellsten öffentlich verfügbaren Verkehrsdaten für die A565 finden sich im Jahresergebnis 2023 der automatischen Dauerzählstellen. Die Daten stammen aus in der Fahrbahn fest verbauten Induktionsschleifen, die unterschiedliche Fahrzeugarten detektieren können.

Auf der A565 gibt es aber nur zwei solcher Zählstellen: eine in Meckenheim, wo täglich in beiden Fahrtrichtungen zusammen 35.103 Kfz, davon 4.173 Lkw (11,9%) passieren.



Lage der automatischen Dauerzählstelle auf der A565 bei Meckenheim und auf der A565 zwischen der Anschlussstelle Bonn-Beuel und dem Autobahndreieck Bonn-Nordost



Die andere Zählstelle liegt vor dem Autobahndreieck Bonn-Beuel. Dort waren 2023 im täglichen Schnitt 94.343 Kfz unterwegs mit einem Schwerlastanteil von 6,5 %, macht 6.161 Fahrzeuge über 3,5 t. Für die aktuelle Fragestellung interessant ist die Zahl derjenigen, die in Fahrtrichtung Meckenheim, also vermutlich über die Nordbrücke fahren, obwohl sie hier auch noch in der Anschlussstelle Bonn-Beuel abfahren könnten. Das waren 3.103 Lkw, also alle Kfz über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht.

Unabhängig von der wenig exakten Zahl der Lkw, die sich einen Ausweg durch das innerstädtische Straßennetz suchen müssen, kommt

RICHTUNGSBEZOGENE ANGABEN

	Richtung 1	Richtung 2
Fernziel	AD Bonn-Beuel (A59)	Meckenheim
Nahziel	AD Dreieck Beuel (A59)	AS Bonn-Beuel-Nord
DTV-Kfz	47.359 Kfz/24 h	46.985 Kfz/24 h
SV-Kfz	3.058 Kfz/24 h	3.103 Kfz/24 h

ein weiteres Problem hinzu: Nicht nur die heutigen zwei Buslinien vom Hbf ins Rechtsrheinische werden sich Wege über

den Rhein suchen, sondern auch der künftige Schienenersatzverkehr, der bei den bevorstehenden Bahnsperrungen für Entlastung sorgen soll. Denn das Ende der Sperrung ist offen.

Umleitungen

Wo könnten die zusätzlichen Lkw fahren? Stadtverwaltung Bonn und Kreisverwaltung rechnen „nach einer ersten Einschätzung“ mit Mehrverkehr auf neun innerörtlichen Streckenabschnitten, die detailliert in einer Pressemitteilung vom 9. Januar (<https://www.bonn.de/index.php>) beschrieben sind.

Aus General-Anzeiger vom 10./11. Januar 2026

Viele dieser Strecken, darunter Suttnerplatz, Kölnstraße, Siegburger Straße, Königswinterer Straße laden bereits heute nicht gerade zum Radfahren ein. Ob sie 500 zusätzliche Lkw-Fahrten pro Tag verkraften, ist ungewiss. Umso wichtiger ist es, möglichst viele Lkw, die die A565 nur zur Abkürzung nutzen, aus der Stadt herauszuhalten und weitläufig um Bonn herum zu führen.

14 Straßenbrücken über den Rhein gibt es zwischen dem Norden von Koblenz und dem Süden von Düsseldorf: Bendorfer Brücke (A48), Weißenthurm

– Neuwied (B256), Konrad-Adenauer-Brücke (A562), Kennedybrücke (B56), Friedrich-Ebert-Brücke (A565), Rheinbrücke Köln-Rodenkirchen (A4), Severinsbrücke (B55), Deutzer Brücke

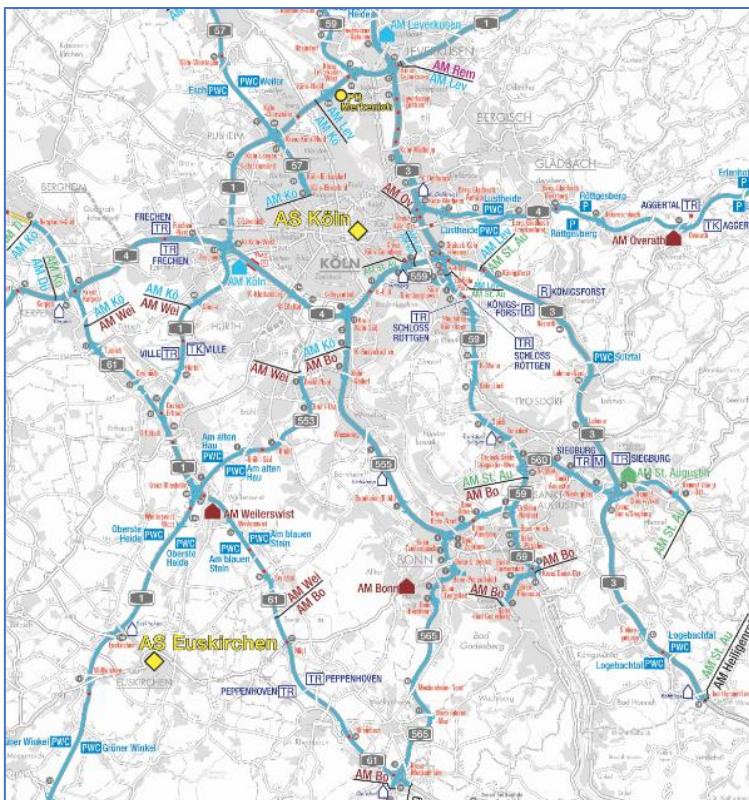
DIE AUSWEICHROUTEN

Sperrung sorgt für mehr Verkehr auf vielen Straßen

Auf folgenden Straßen rechnen Stadt und Kreis mit deutlich mehr Lkw-Verkehr, wenn die Nordbrücke für den Schwerlastverkehr über 7,5 Tonnen gesperrt wird:

- Reuterstraße als Verbindung zwischen Südbrücke und A565 (sie ist allerdings für den Durchgangsschwerlastverkehr gesperrt)
- B9 und L158 durch Bad Godesberg als Verbindung zwischen der A59 (Südbrücke/Autobahnkreuz Bonn-Ost) und der Anschlussstelle (AS) Meckenheim-Merl) der A565
- Kölnstraße als Verbindung zwischen Bonn (auch Hafen in Graurheindorf) zur A555 (AS Bornheim-Hersel)

- An der Josefshöhe und Lievelingsweg als Verbindung zwischen A565 (AS Tannenbusch und AS Bonn-Zentrum/Potsdamer Platz)
 - Potsdamer Platz, Heinrich-Böll-Ring, Thomastraße in Richtung B 56 und Kennedybrücke
 - Niederkasseler Straße (L16), Sankt-Augustiner Straße (B56) als Verbindung zwischen Bonn und der A565/AS Bonn-Beuel und A59/AS Bonn-Vilich
 - Königswinterer Straße (L193) als Verbindung zwischen A59/A562/AS Ramersdorf/Autobahnkreuz Bonn-Ost
 - Siegburger Straße (L83) als Verbindung zwischen Bonn und A59 / AS Bonn-Pützchen
 - Hermann-Wandersleb-Ring und Endenicher Straße (B56)



< Autobahnnetz im südlichen Rheinland
©Autobahn GmbH

Weiträumige Umfahrung

Um bis zu 5.000 Lastwagen bzw. ihre Fahrer zu bewegen, weiträumig die Bonner Nordbrücke zu umfahren, ist es notwendig, bereits weit im Vorfeld die Sperrungen auszuschließen und zu kommunizieren. Die Straßenbauverwaltungen haben dafür jahrelange Erfahrung, denn Brückensperrungen sind keineswegs neu: Von CB-Funk, der bei Truckern immer noch beliebt ist, über elektronische dWiSta-Tafeln (Dynamischer Wegweiser mit integrierten Stauinformationen) über den Autobahnen bis zu mehrsprachigen Handzetteln in Autobahnraststätten reicht das Repertoire. Umleitungshinweise könnten im Norden über die neue Leverkusener Brücke (A1) oder die Rodenkirchener A4-Rheinbrücke und im Süden über die A48 bei Koblenz als Verbindung zwischen A3 und A61 führen.

Allerdings hat die Erfahrung bei der A1 in Leverkusen oder der A40 in Duisburg-Neuenkamp auch gezeigt: die einzige Währung, die im Transportgewerbe zählt, ist Zeit. Bußgelder werden zähneknirschend in Kauf genommen, wenn Ware just in Time ankommen soll. „Anlieger frei“ wäre eigentlich eine elegante Lösung, um Lkw, die keine Ziele in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis ansteuern, überhaupt nicht in die Nähe Bonns kommen zu lassen. Aber das kennt auch jeder Pkw-Fahrer: Ein Anliegen ist schnell er- und gefunden, also kaum kontrollierbar. Folglich schlagzeigte eine Pressemitteilung des NRW-Verkehrsministeriums vom 18.03.2019: „Wüst: ‚Wir lassen uns die Brücke nicht kaputtfahren.‘ Täglich werden rund 50 rechtswidrig überladene Lkw an der Wiegeanlage vor der A40-Rheinbrücke Neuenkamp aus dem Verkehr gezogen.“ Und die

IHK erklärte sogar in einem Video die Funktionsweise der Wiegeanlage, mit der Lkw vor der Brücke gewogen und von der Autobahn abgeleitet wurden.



© IHK-Niederrhein, Duisburg

die Brücke behindert. Er muss die Autobahn verlassen und wird auf einer speziell eingerichteten Fläche nachgewogen. Bestätigt sich der Verdacht darf er nicht weiterfahren. Das Nachwiegen wird rechtskräftig durch Polizei/BAG durchgeführt und im Übertretungsfall geahndet. Der LKW darf die Brücke nicht passieren. Bestätigt sich der Verdacht nicht, darf der LKW unmittelbar seine Fahrt über die Brücke fortsetzen. Die Wiege- und Schrankenanlage darf mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h durchfahren werden. LKW mit genehmigten höheren Achslasten müssen auf zugelassene Strecken ausweichen.

Weitere Informationen
www.verkehr.nrw

A40. Rheinbrücke Neuenkamp
Gewichtsbeschränkung - Weight limit

40t 11,5t

Kontrollen notwendig.

In Duisburg-Neuenkamp wurden Lkw ab 11,5 t Achslast ausgewählt; in Leverkusen galt die Sperrung seit Oktober 2014 für alle Lkw, also alle Kfz ab 3,5 t Gewicht. Da fallen auch Lieferwagen und Pkw mit Anhänger drunter. Da Lkw mit >7,5 t leichter zu identifizieren sind, brachte NRW-Verkehrsminister Krischer in der Landtagsdebatte über die Bonner Sperrung am 18. Dezember 25 „Silhouetten-Blitzer“ ins Gespräch.

© Aus einem Flyer des Landesbetriebs Straßen.NRW

Um tatsächlich die Brückenüberfahrt zu unterbinden und Lkw ohne Ziel in Bonn oder dem Rhein-Sieg-Kreis fern zu halten, muss aber auch die Kontrolle des Durchfahrtverbots weitläufig erfolgen. Wer erst vor der AS Poppelsdorf oder der Anschlussstelle Bonn-Beuel gewogen oder geblitzt und heraus gewunken wird, hat keine andere Wahl mehr, als auf einer innerstädtischen Route seine Fahrt fortzusetzen.

Linksverkehr für Lkw?

Eine innovative Herangehensweise hat gerade die ASFINAG, die österreichische Autobahnverwaltung (Autobahnen- und Schnellstrassen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft) gewählt. Auf der Luegbrücke, der längsten Brücke der Brennerautobahn, nahe der österreichisch-italienischen Grenze, müssen Lkw auf die „Überholspur“ also den linken Fahrstreifen. Zur Erläuterung heißt es: „Der Schwerverkehr (alle Fahrzeuge über 3,5 Tonnen) wird im Zulauf vor der Luegbrücke mit Hilfe von Verkehrsschildern von der rechten Spur auf die linke Spur geleitet. Dadurch wird gewährleistet, dass die größte Last zentriert auf der Brücke unterwegs ist und sie dadurch ent-



lastet wird. Der Pkw-Verkehr kann beide Spuren befahren.“

© <https://www.asfinag.at/>

Das wird auch kontrolliert: „Ein Befahren der rechten Spur durch Fahrzeuge über 3,5 Tonnen muss während der Zweispurigkeit aus statischen Gründen komplett vermieden werden. Das garantiert ein Kontrollsysteem auf der rechten Fahrspur. Eine in die Fahrbahn integrierte Waage erkennt während der Fahrt, ob noch ein Fahrzeug über 3,5 Tonnen fälschlicherweise auf der rechten Spur fährt. In diesem Fall wird dieses Fahrzeug noch vor der Brücke abgeleitet, über einen Parkplatz gelotst, dort nochmals gecheckt und im Anschluss auf die korrekte, linke Fahrspur geleitet.“

Gebaut für 32 t-Lkw - nicht für 40 Tonner

Brückenbauingenieure erklären den Verschleiß der Bauwerke gern anhand einer Büroklammer: stetes Biegen, also Belasten, lässt die im Nu brechen. So schnell geht es bei Brückenbauwerken zum Glück in der Regel nicht. Aber als die Brücken in den Gründerjahren der Bundesrepublik gebaut wurden, durften Lkw gerade einmal 32 t wiegen; Mitte der 1960er Jahre wurde das zulässige Gesamtgewicht auf 38 Tonnen angehoben, in den 1980ern auf 40 t. In der EU sind heute 44 t im intermodalen Verkehr (Straße-Schiene) Standard. Alles darüber braucht eine Genehmigung.

Auf der Nordbrücke wurde wie bei vielen anderen Bauwerken eine weitere Fahrspur auf Kosten des Standstreifens eingerichtet. Das erwies sich, vor allem auf Stahlbrücken wie in Leverkusen oder eben auf der Nordbrücke, als fatal: Denn damit fährt der Schwerverkehr auf den „Kragarmen“, die viel stärkeren Schwingungen ausgesetzt sind als die linken Fahrstreifen, die

über dem Brückenhohlkasten liegen. Dort fahren aber die leichten Pkw. Üblicherweise wird heute gerechnet: ein Lkw belastet die Brücke so stark wie 60.000 Pkw.

Ruf nach schnellerem Neubau

Der Zustand der maroden Brücken ist seit Jahren bekannt. Ihre Zahl steigt und auch die Dringlichkeit, sie zu sanieren oder neu zu bauen. Verkehrsminister haben über Jahrzehnte „Erhalt vor Neubau von Straßen“ gepredigt, sich aber doch lieber beim Spatenstrich oder einer Verkehrsfreigabe am Lob ihrer Klientel erfreut. Jetzt ist das Kind in den Brunnen gefallen, und trotz aller Beschwörungen von Bürokratieabbau und Beschleunigungsmaßnahmen sind schnelle Lösungen nicht in Sicht. Angesichts des Desasters heißt es zum Beispiel bei der IHK „umso wichtiger ist es, dass alle Akteure für einen möglichst raschen Neubau der Nordbrücke mit Kapazitätsausweitung an einem Strang ziehen.“ Ein Ding der Unmöglichkeit. Ist doch allein für das 1,8 km lange Teilstück des Tausendfüßlers eine Bauzeit von 9 Jahren veranschlagt, nachdem dieser bereits 10 Jahre Planung hinter sich hat.

Sanierung im Bestand wäre jederzeit möglich

Da liegt genau das Problem: Kapazitätsausweitung, in vielen Fällen absolut überdimensioniert und basierend auf Zahlen aus dem Jahrtausendwechsel, verhindert eine schnelle Lösung. Es wäre jederzeit möglich, bestehende Brückenbauwerke 1:1 im Bestand zu erneuern. Faktisch passiert das im ersten Schritt ohnehin. Früher wurden solche Brücken meist als ein monolithisches Bauwerk errichtet. Wenn der Verkehr aufrechterhalten werden soll, muss man einen ersten Neubau neben der alten Brücke errichten. Das macht man meist in den Ausmaßen der Hälfte des geplanten Endzustands. Ist das halbe Bauwerk fertig, werden beide Fahrtrichtungen darauf in verengte Fahrstreifen übergeleitet. Anschließend kann die alte marode Brücke abgerissen und an ihrem Standort die zweite Brückenhälfte errichtet werden. Zum Schluss wird der erste Neubau an den zweiten verschoben. Im Endzustand hat man dann eine Brücke, die aber aus zwei Bauwerken besteht. Vorteil: Bei künftigen Bauarbeiten kann der Verkehr, wenn auch eingeschränkt, immer auf ein Bauwerk verlegt werden.

So ist es auch beim Tausendfüßler, dem Brückenbauwerk auf der A565 zwischen Endenich und Tannenbusch geplant. So wird es auch bei der Nordbrücke sein. „Aktuell suchen externe und interne Brückenfachleute nach technischen Lösungen, um das hochkomplexe Bauwerk der linksrheinischen Vorlandbrücke zu verstärken“, heißt es bei der Autobahn GmbH. Die Sperrung „wird bis auf Weiteres aufrechterhalten, bis eine technische Lösung zur Verstärkung des Bauwerks gefunden ist. Sie gewährleistet, dass die Verkehrsinfrastruktur während der Übergangszeit funktionsfähig und sicher bleibt. Ihre Einhaltung ist zwingend erforderlich, da andernfalls eine Sperrung mit weitreichenden Folgen droht.“

Aus 1 mach 2: Trennschitt der Vorlandbrücke

Der mögliche Abriss von über 90 Wohnungen an der Auffahrt Auerberg zwischen Römer- und Graurheindorferstraße ist einer der Hauptkritikpunkte an der Erweiterung der Nordbrücke. „Da der Eingriff in das Wohngebiet so gering wie möglich gehalten werden soll, ist die Untersuchung zu einem Trennschnitt von großer Wichtigkeit“, schreibt die Pressestelle der Autobahn GmbH auf unsere Anfrage. Ein Trennschnitt hätte das Ziel, die monolithische Vorlandbrücke in Längsrichtung in zwei Hälften zu teilen. Das erfordert umfangreiche Berechnungen, „wie dieser Ausfall der Tragfähigkeit kompensiert und wieder hergestellt werden kann für das verbleibende Teilbauwerk“.

Wenn diese Berechnungen zu einem positiven Ergebnis führen, könnte eine Hälfte des Bauwerks abgebrochen werden, um in diesem Bereich anschließend das erste neue Teilbauwerk zu errichten, während auf dem verbleibenden 2. Teil der Verkehr weiter läuft. Wenn der Trennschnitt nicht machbar ist, müsste die eine Hälfte des Neubaus neben der alten Brücke errichtet werden, dort wo heute Wohnbebauung ist. Das wäre die Variante, "die den größten Eingriff in die südliche Wohnbebauung hat, weil dort eben komplett neben dem Bestand der erste Teil der neuen Brücke entsteht." Trennschnitte sind nicht ungewöhnlich, wenn es um Rückbau oder Abriss von Brückenbauwerke geht. Hier ist aber der Trennschnitt Voraussetzung für die Bauvariante, bei der nicht derart massiv Wohnbebauung vernichtet werden muss. Die aktuelle Sperrung soll wohl auch für die Prüfung der Möglichkeit eines Trennschnitts der Vorlandbrücke genutzt werden.

Geht es auch 'ne Nummer kleiner: A565 als Stadtautobahn?

Gegen die Kapazitätserweiterung in Form der geplanten Verdopplung der Breite der heutigen Autobahn spricht einiges. Zum Beispiel allein schon die Systematik der Autobahn Nummerierung in Deutschland. Seit den 1970er Jahren existiert ein leicht durchschaubares Nummerierungssystem. Bundesautobahnen mit einstelliger Nummer (z. B. A 3) sind von bundesweiter Bedeutung. Autobahnen mit zwei Stellen als Nummer (z. B. A 61) sind in der Regel von übergeordneter regionaler Bedeutung. Bundesautobahnen mit drei Stellen als Nummer (z. B. A565) sind von regionaler oder städtischer Bedeutung. Die erste Ziffer bei Bundesautobahnen mit mehr als einer Stelle als Nummer lokalisiert darüber hinaus die geografische Lage: Der Großraum Köln hat wie bei den Postleitzahlen die Nummer 5. Und noch eine Regel: Autobahnen mit geraden Endziffern verlaufen überwiegend in West-Ost-Richtung, BAB mit ungerader Endziffer in der Regel in Nord-Süd-Richtung.



Schon Radverkehr auf der Bonner Nordbrücke (A565) während der Verkehrsfreigabe am 28. Juni 1967 (von links: Hans Rudolf Hartung, Pressesprecher, und Herbert Ley (Landesbaudirektor).
©Fotograf unbekannt, Quelle LVR

Planung aus den vorigen Jahrzehnten hundert, nicht für die kommenden

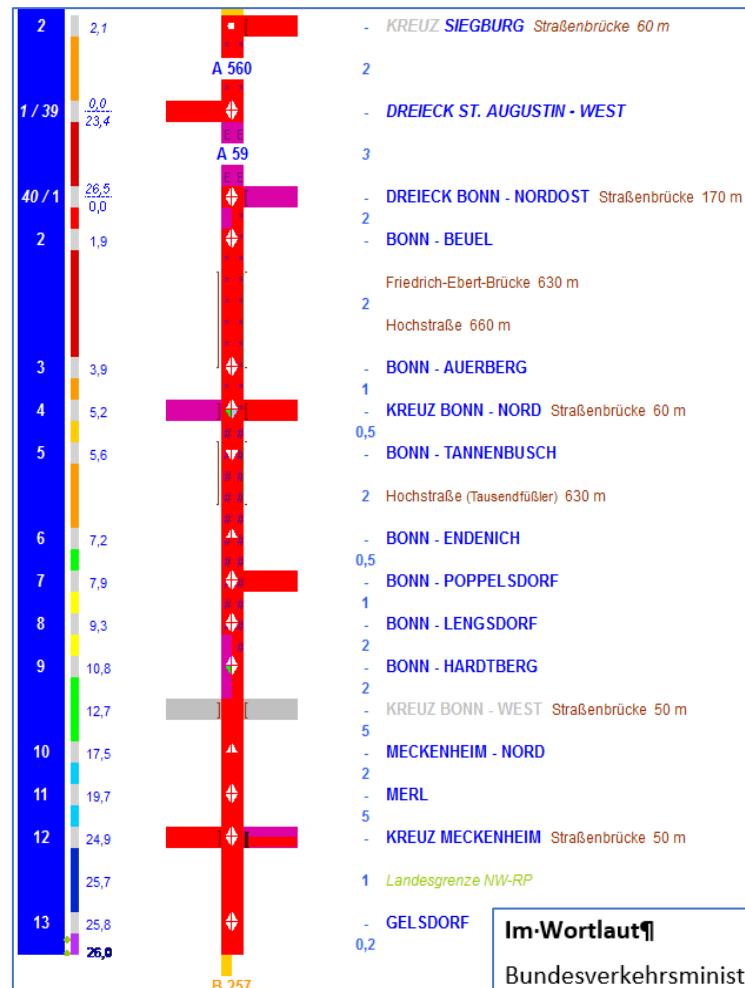
Der Bundesverkehrswegeplan sieht für die A565 die Verbreiterung auf 3 Fahrstreifen plus Stand- und Verflechtungsstreifen vor, in den Ausmaßen ist das gegenüber heute eine Verdopplung der Straßenbereite. Für den regionalen Verkehrsbedarf ist das vollkommen überdimensioniert.



Seit 10 Jahren gibt es die Forderung, einen Radschnellweg parallel der Autobahn 565 zu errichten. Genauso lange behauptet die Straßenbauverwaltung, sie könne keine Radinfrastruktur am Tausendfüßler planen und bauen, da das zu Verzögerungen führe.

und dann die Ablastung des Bauwerks nicht mehr aufzuhalten sei, so wie es jetzt auf der linksrheinischen Vorlandbrücke der Nordbrücke der Fall ist. Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis haben den Radschnellweg beim Land NRW für den Bedarfsplan Radschnellwege angemeldet. Denn die kurze, 10 km lange Strecke zwischen Bonn-Hardtberg und Bonn-Beuel mit 8 Anschlussstellen hätte enormes Potential für den Radverkehr.

Quelle: <https://www.autobahnatlas-online.de/A565.htm>



schnellweg in der „Aktuellen Stunde“ am 18.12. im Landtag: „Die Politik macht ihre Hausaufgaben. Um den Verkehrsbedürfnissen in der Wachstumsregion Bonn/Rhein-Sieg gerecht zu werden, hatte sich die Bundesstadt Bonn auf die vollständige Erweiterung der A 565 und der A 59 auf sechs Spuren festgelegt“ sagt Krauß und beruft sich auf den Verkehrsentwicklungsplan 2012. Weil damals Venusbergtunnel und Ennert Aufstieg als Teil der „Südtangente Bonn“ mit Rheinquerung auf der A565 (Südbrücke) und Verbindung zur A3 im Osten und zur A1 im Westen A565 nicht mehrheitsfähig waren, pocht er jetzt auf den fast 15 Jahre alten Kompromiss mit sechsspurigem Ausbau der A 565 und wendet sich gegen eine Herabstufung zu Stadtautobahn, die mit weniger oder schmäleren Fahrspuren bei geringerem Tempo auskommen könnte.

Allerdings fehlt der politische Nachdruck, mit dem Land, Kreis und Kommune diese Forderung beim Bund vortragen müssten. Denn weder Landrat noch OB wollen (bis jetzt) auf Platz für den Kfz-Verkehr verzichten. Sie verlangen die Erweiterung wie im BVWP geplant und 2015 von der Bundesregierung beschlossen. Ein Fahrstreifen weniger, ein schmälerer Querschnitt wie bei Stadtautobahnen in Verbindung mit einem Tempolimit von 80 km/h möglich, sollen nicht gefordert werden. Dabei wäre jetzt Einstimmigkeit der Region das Gebot der Stunde.

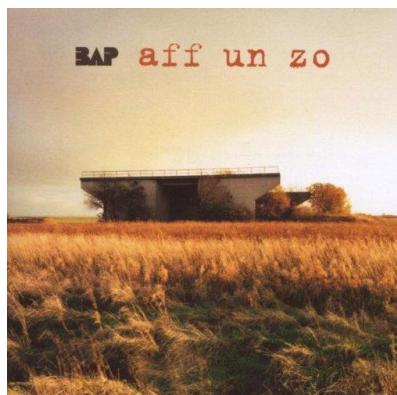
So auch jetzt wieder in der Debatte im Landtag NRW. Oliver Krauß, MdL, eigentlich ein glühender Verfechter des Rad-

Im-Wortlaut¶

Bundesverkehrsminister Patrick Schnieder: „... Auch die Reichweite der Pedelecs macht weiter entfernte Ziele mit dem Rad erreichbar. Die Elektromobilität passt sich den Bedürfnissen der Menschen mehr und mehr an, was uns immer näher zum Ziel einer klimafreundlichen Mobilität bringt.“ ... ¶

„Zentrale Ergebnisse: ... Der Bestand an Pedelecs hat sich außerdem von ca. 50 Pedelecs pro 1.000 Personen im Jahr 2017 auf etwas mehr als 140 Pedelecs pro 1.000 Personen fast verdreifacht. Mit Pedelecs werden täglich im Durchschnitt 14 km geradelt, was die Reichweite von diesen gegenüber normalen Fahrrädern um etwa die Hälfte erweitert.“ ¶

Aus einer Pressemitteilung des BMV, Nr. 064/2025, 21. November 2025: „BMV stellt Ergebnisbericht der größten Studie zur Alltagsmobilität in Deutschland vor“ ¶



Zeitzeugen

Von den Uraltplänen dieser Autobahn steht übrigens noch ein Zeitzeuge in der Region, auf einem Acker bei Euskirchen. Die „So-da-Brücke“ war in den 1970er Jahren für die damals geplante Autobahn 56 gebaut worden. Selbst älteren Zeitgenossen ist sie wohl vor allem durch das Cover des BAP-Albums „Aff un zo“ bekannt. „So-da-Brücken“ gibt es in Deutschland zahlreiche. Sie heißen so, weil sie einfach so da stehen. Das hat Gründe: zum Beispiel mangelnde Finanzierung des Gesamtprojektes, vorgezogener Brückenbau zur Erhaltung des Baurechts, weil das 5 Jahre nach Erlangen ohne

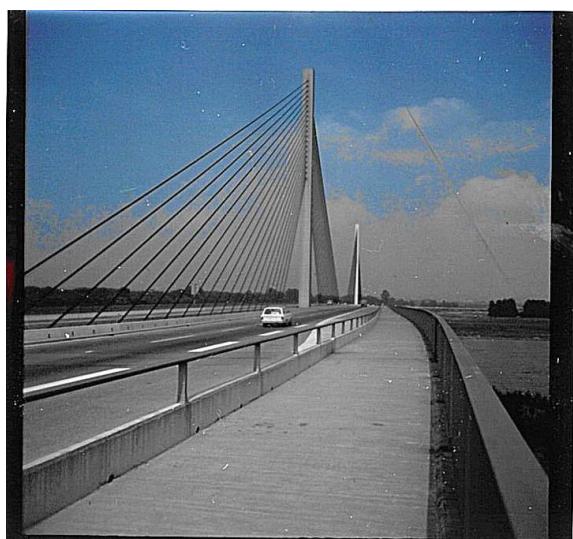
Bautätigkeit erlischt. Die Soda-Brücke ist ein Dokument des Straßenplanungssinns, wie er auch im aktuellen, inzwischen über 10 Jahre alten „Bundesverkehrswegeplan 2030“ zementiert ist.

Wie der Spagat zwischen dem notwendigen Neubau, der „die künftigen verkehrlichen Anforderungen in unserer Wachstumsregion erfüllen muss“ und dem nur „so viel Wohnraum weichen muss, ... wie unbedingt notwendig“ und dabei auch noch „Wir denken die Mobilitätswende mit: Fahrradwege entlang der Autobahn“ geschafft werden soll, bleibt im Nebel der vorweihnachtlichen Landtagsdebatte.



Potential des Radschnellweges nutzen

Das enorme Potential eines kreuzungs- und ampelfreien Radschnellweges zwischen den beiden nördlichen Hälften des Kreises rechts- und links des Rheins und in und aus der Stadt in den Kreis bliebe so für die nächsten Jahrzehnte auf der Strecke, weil der Autoverkehr allen Platz für sich bekommen soll.



Sah 1970 irgendwie breiter aus, der Radweg auf der Nordbrücke. Linkes Bild: Nordbrücke 1970, Fotograph unbekannt. Quelle: Publikation im Archiv des LVR, Pulheim, Foto rechts: Nordbrücke 2026, © Bernhard Meier

Ganz forsch argumentiert die Autobahn-GmbH. Auf ihrer Website „bonnbewegt“ behauptet sie zur Frage des begleitenden Radweges auf der Nordbrücke: „Vorgesehen ist ein beidseitiger Betriebsweg, der für den Geh- und Radverkehr freigegeben wird. Die Gestaltung des Betriebsweges leitet sich ausschließlich aus den begründbaren betrieblichen Erfordernissen ab. Die Regelbreite eines Betriebsweges beträgt 3 Meter. Die Ausweisung als Rad- und Gehweg ist nicht zulässig, da die Autobahn GmbH des Bundes kein Bau-lastträger für einen Radweg sein darf.“ Die bereits im Jahr 2020 geänderte Vorschrift im Bundesfernstraßengesetz, der zufolge auch auf Bauwerken von Autobahnbrücken Radverkehr zu ermöglichen ist, scheint bei der Straßenbaubehörde des Bundes in Euskirchen und Köln noch nicht angekommen zu sein.

Änderung Bundesfernstraßengesetz

1528

Bundesgesetzblatt Jahrgang 2020 Teil I Nr. 32, ausgegeben zu Bonn am 3. Juli 2020

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Das Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. März 2020 (BGBl. I S. 433) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 3 Absatz 1 wird folgender Satz 3 angefügt:

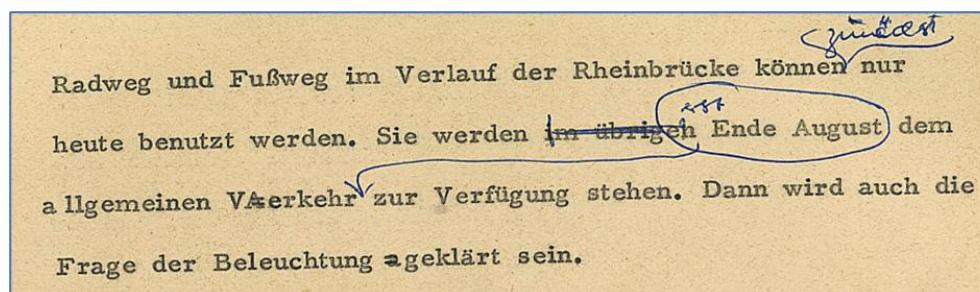
„Betriebswege auf Brücken im Zuge von Bundesautobahnen und Betriebswege auf Brücken im Zuge von Bundesstraßen, die als Kraftfahrstraßen ausgewiesen sind, sind bedarfsabhängig durch den Träger der Straßenbaulast so zu bauen und zu unterhalten, dass auf ihnen auch öffentlicher Radverkehr abgewickelt werden kann.“



Infrastruktur-Zukunftsgesetz

Der Satz im Bundesfernstraßengesetz soll aktuell übrigens mit dem gerade vorgelegten „Infrastruktur-Zukunftsgesetz“ geändert werden. Danach würden die Betriebswege gestrichen, die „sind zu bauen“ Formulierung in eine „Soll“-Vorschrift abgeschwächt.

Das Problem hatte Landesdirektor Udo Klaus vom Landschaftsverband Rheinland 1967 offenbar nicht. Die Bundesländer waren damals in Auftragsverwaltung auch für die Autobahnen des Bundes zuständig. In NRW hatte das Land diese Aufgabe an die Landschaftsverbände übertragen, die bis zum Jahr 1999 Baulastträger waren, bevor diese Aufgabe ab dem Jahr 2000 auf den Landesbetrieb Straßenbau überging. Schließlich übernahm ab 2021 die Autobahn GmbH Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung der Autobahnen in Deutschland.



Aus dem Manuskript der Rede von Landesdirektor Udo Klaus anlässlich der Verkehrsfreigabe der Bonner Nordbrücke am 28. Juni 1967

Damals wurde übrigens nicht nur Nordbrücke und Vorlandbrücken für den Verkehr freigegeben, sondern eine insgesamt 7,2 km lange Strecke, deren Kosten nach 33 Monaten Bauzeit bei 114 Millionen DM lagen, davon 40 Millionen für die Strombrücke mit ihren 2 Vorlandbrücken. Allein die Kosten für den 1,8 km langen Tausendfüßler werden zurzeit auf 500 Millionen Euro veranschlagt.

Bernhard Meier

Rückenwindartikel zum Thema Radschnellweg an der A565 Tausendfüßler und Nordbrücke

Alle zu finden unter <https://bonn-rhein-sieg.adfc.de/veroeffentlichung/rueckenwind-archiv>

Ausgabe	Seiten	Titel
2-2026		Nordbrücken-Sperrung: Warum jetzt die Radfahrenden geschützt werden müssen
1-2026	6-8	Radweg an der Autobahn: Muss das sein? - ADFC erwägt Klage für Radschnellweg auf Tausendfüßler und Nordbrücke
4-2025	26	Bonn gegen Verbreiterung der Nordbrücke - ADFC lädt Bundesverkehrsminister Schnieder zum Gespräch ein
1-2025	12-13	Darf der Tausendfüßler ab 2025 gebaut werden? - Prognose: Neun Jahre Bauzeit, 300 Mio. Euro teuer für 1,8 Kilometer Strecke
2-2024	40-41	3. ADFC-Einspruch gegen breitere A565 Auch Stadt Bonn widerspricht erneut Plänen für sechsspurigen Ausbau
1-2023	28-29	OB macht Druck für Radschnellweg - Tausendfüßler: ADFC erhebt erneut Einspruch gegen Planung ohne Radweg
4-2022	6-10	Minister sucht Lösung für 1000-Füßler - Rückenwind-Interview mit Landesverkehrsminister Oliver Krischer
1-2021	12-14	ADFC: Einspruch gegen Ausbau der A565 - Fahrradclub fordert Radschnellweg – Bonn will Widerspruch einlegen
4-2020	64-67	Wachsender Widerstand gegen den Ausbau des Tausendfüßlers auf sechs Spuren - Debatte aller Oberbürgermeister-Kandidat*innen in Bonn: Forderungen nach Radschnellweg werden lauter
3-2020	6-8	Radschnellweg: Hängepartie geht weiter - ADFC: Wir werden uns nicht mit Sonntagsreden abspeisen lassen
2-2020	34-37	Neuer Tausendfüßler nur mit Radschnellweg - Demonstration vor Ratssitzung: OB gibt auf, der ADFC nicht
2-2019	33	Tausendfüßler mit Radschnellweg bleibt Ziel
1-2018	30-31	ADFC für Radweg an der A565 - Sanierung Tausendfüßler für Radschnellweg über den Rhein nutzen