

An die Abgeordneten
des Deutschen Bundestages
aus Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis

elisabeth.winkelmeier-becker@bundestag.de
hendrik.streeck@bundestag.de
katrin.uhlig@bundestag.de
norbert.roettgen@bundestag.de
sebastian.hartmann@bundestag.de



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

Annette Quaedvlieg
Vorsitzende
0228-221742, 0157-75270417

Bernhard Meier
Vorsitzender
0228-464119, 0178-4234020

vorstand@adfc-bonn.de

23. Februar 2026

Infrastruktur-Zukunftsgesetz (Drs. 21/4099)

Sehr geehrte Frau Abgeordnete,
sehr geehrter Herr Abgeordneter,

am kommenden Donnerstag, 26. Februar, steht in 1. Lesung das **Infrastruktur-Zukunftsgesetz** auf der Tagesordnung der Plenarsitzung im Deutschen Bundestag.

In dem Gesetzentwurf der Bundesregierung ist auf Seite 15 auch eine Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) vorgesehen. Wir schreiben Ihnen, weil diese Änderung für die Mobilität in der Region Bonn/Rhein-Sieg weitreichende Auswirkungen haben kann angesichts der aktuellen prekären Verkehrssituation mit der Sperrung der Bonner Nordbrücke im Zuge der A565 für Lkw >7,5 t Gesamtgewicht.

Im Bundesfernstraßengesetz (FStrG) § 3(1) Straßenbaulast, Satz 3, heißt es aktuell:
„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.“

Diesen Passus hat der Deutsche Bundestag im Jahr 2020 auf Antrag der damaligen Bundesregierung in das Gesetz eingefügt. Im Wortprotokoll der Bundestagsdebatte vom 14. Mai 2020 ist nachzulesen, wie sich der Abgeordnete Gero Storjohann (†) vehement für die Nutzung von geeigneten Brückenbauwerken für den Radverkehr einsetzte: „...wir haben das Potenzial der Radschnellwege erkannt.“

Im jetzt zu beratenden Gesetzentwurf der Bundesregierung soll FStrG § 3(1), Satz 3 wie folgt geändert werden: *„Brücken im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen, die als Kraftfahrstraßen ausgewiesen sind, sollen bedarfsabhängig durch den Träger der Straßenbaulast so gebaut und unterhalten werden, dass auf ihnen auch öffentlicher Radverkehr abgewickelt werden kann.“*

Als ADFC begrüßen wir, dass demzufolge keine Betriebswege mehr vorausgesetzt werden. Die Abschwächung der Vorschrift „sind“ in eine „soll“-Vorschrift halten wir für nicht gut.

Wie Sie wissen, gibt es aktuell in Bonn nur drei Rheinquerungen und damit auch nur drei Trassen, die das rechts- und linksrheinische Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises miteinander verbinden. Bereits seit 2018 fordern die Stadt Bonn und der Rhein-Sieg-Kreis einen Radschnellweg parallel der A565 mit Überquerung des Rheins auf der Nordbrücke und Überbrückung der Bahnlinien, die die Bundesstadt durchqueren, auf dem Bauwerk „Tausendfüßler“ der A565, das ebenfalls neu gebaut werden muss. Die aktuelle Kostenangabe der Autobahn GmbH für den Tausendfüßler lautet 500 Millionen Euro bei einer geplanten Bauzeit von 9 Jahren. Im Laufe dieses Jahres wird der Planfeststellungsbeschluss und damit das Baurecht für diesen Abschnitt erwartet.

Auf der A565, die insgesamt zwischen A59 im Westen und A61 im Osten nur 26 km lang ist, gibt es auf der nur 12 km langen Strecke zwischen den Anschlussstellen Bonn-Hardtberg (Verteidigungsministerium, Baskethalle) und Bonn-Beuel auf Bonner Stadtgebiet sieben Anschlussstellen. Diese haben ein enormes Potential für Pendler, denn es handelt sich um klassische Fahrraddistanzen. Dieses Potenzial für den Radverkehr zu erschließen, würde gleichzeitig die Autobahn entlasten und Platz schaffen für die Menschen, die auf das Kfz angewiesen sind. Hinzu kommt: Über die Bonner Nordbrücke führen mit den Routen D4, D7 und D8 drei Radrouten des bundesweiten touristischen D-Netzes.

In der Stellungnahme des **Bundesrates** zu Artikel 4 Nummer 2 (auf den Seiten 180/181 der Drs. 21/4099) wird zum einen die „Soll“-Regelung zurückgewiesen: *„Der Entwurf des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes stellt diese Verpflichtung zukünftig in das „soll“-Ermessen des Straßenbaulastträgers. Es besteht die Befürchtung, dass dies zu einer Verschlechterung der Radverkehrsförderung führen wird.“*

Diese Kritik aus der Ländervertretung ist sehr berechtigt. Die Begründung aus dem Vorschlag des Bundesrates trifft gerade auf unsere regionale Situation mit der A565 vollkommen zu:

„Die Sicherstellung zur Abwicklung von Radverkehr auf Betriebswegen an Brücken von Bundesautobahnen und Bundesstraßen ermöglicht weitreichende Mobilitätsoptionen für alle Verkehrsteilnehmenden. Dies kann insbesondere in dicht besiedelten Regionen zur Förderung der Verkehrswende und damit Reduzierung der regionalen (Binnen-)Verkehre auf der Bundesstraße führen. So wird durch die Bereitstellung von Querungsmöglichkeiten insbesondere für den Radverkehr der Umstieg vom Kraftfahrzeug auf klimafreundlichere Fortbewegungsmittel unterstützt. In diesem Zuge würden neben den in § 3 Absatz 1 FStrG genannten Belangen des Umweltschutzes auch die Verkehrsbelastung auf dem Bauwerk selbst verringert werden, was insbesondere in stark befahrenen Abschnitten vorteilhaft für den Verkehrsfluss ist.

Darüber hinaus ergeben sich auch aus volkswirtschaftlicher Sicht erhebliche Vorteile durch die Verlagerung im Modalsplit. So verringern sich durch die Förderung des Radverkehrs, gesamtgesellschaftlich betrachtet, die Kosten im Gesundheitswesen (durch eine aktivere Gesellschaft), es sinken Treibhausgasemissionen, weniger Luftschadstoffe werden emittiert und die Lärmbelastung wird verringert. Die Verlagerung der Verkehre auf unterschiedliche Verkehrsträger kann zusätzlich zu einer effizienteren Nutzung des Verkehrsraums beitragen, da sich Staus und somit Reisezeiten auch für den motorisierten Individualverkehr verringern werden.

Die mit der bisherigen Verpflichtung einhergehenden Mehrkosten können somit durch ein deutlich positiveres Kosten-Nutzen-Verhältnis wieder ausgeglichen werden. Darüber hinaus stellt die bisherige Verpflichtung sicher, dass eine allumfassende Bewertung im Sinne der Verkehrswende sowie aus klima- und gesundheitsrelevanter Sicht erfolgt und im Rahmen von Neubaumaßnahmen gewährleistet wird. Es soll insoweit am bisherigen Rechtszustand festgehalten werden.“

Zum anderen schlägt der Bundesrat zu Artikel 4 Nummer 2 (§ 3 Absatz 1 Satz 5, 6 – neu – FStrG) vor, die Formulierung „bedarfsabhängig“ durch die Angabe „grundsätzlich“ zu ersetzen und zu ergänzen: „Eine Ausnahme ist im Einzelfall zu begründen.“

Auch diesen Vorschlag halten wir für außerordentlich hilfreich, um den Radverkehr zu stärken und damit insgesamt die Mobilität in unserer Region zu verbessern.

Auch hier ist der Begründung in der Stellungnahme der Länderkammern zuzustimmen: „Durch die Änderung des Wortes „bedarfsabhängig“ in „grundsätzlich“ wird eine Beweisumkehr eingeführt. Der Bund, respektive die Autobahn GmbH des Bundes, muss nachweisen, dass der Ausbau des Betriebsweges für den öffentlichen Radverkehr nicht notwendig ist und nicht die Länder oder Kommunen müssen mittels aufwendiger Bedarfsanalyse beweisen, dass dies notwendig ist. Hierdurch wird eine Planungsbeschleunigung und der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur erreicht. Die dann grundsätzlich anzulegende Radverkehrsanlage erhöht außerdem die Gesamtleistungsfähigkeit und Sicherheit der Brücke, indem Unterhaltungsfahrzeuge diese Radverkehrsanlage mitbenutzen können, ohne die Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit auf der Hauptfahrbahn zu beeinträchtigen. Schließlich können durch die Mitnutzung von BAB-Brücken und Brücken von Kraftfahrstraßen erhebliche positive Effekte für den Radverkehr und den Fußverkehr geschaffen werden.“

Wir möchte Sie sehr herzlich bitten, diese Überlegungen im Sinne einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Bonn und im Rhein-Sieg-Kreis in Ihren Beratungen und Entscheidungen zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen und einem herzlichen 🚲 Bon(n) Velo

Annette Quaedvlieg
Vorsitzende ADFC Bonn/Rhein-Sieg e.V.

Bernhard Meier
Vorsitzender ADFC Bonn/Rhein-Sieg e.V.