

Reader zum 10. Treffen am 17. März 2021 per Online-Konferenz

Dialogforum *bonnbewegt.*

Dieser Reader ist eine Zusammenstellung relevanter Hintergrundinformationen für das Dialogforum am 17. März 2021.

Inhalt

1.	Hintergrund des Dialogforums	3
2.	Aktuelle Baumaßnahmen	4
2.1.	A562 / S13 Brückenersatzneubau	6
2.2.	A59 / S13 Brückenerweiterung	6
2.3.	A565 Lärmsanierung AS BN-Lengsdorf bis AS BN-Poppelsdorf	7
2.4.	A565 6-streifiger Ausbau AS Bonn-Endenich bis AK Bonn-Nord mit Ersatzneubau Tausendfüßler 7	
2.5.	A565 Ersatzneubau Brücke Villemombler Straße	8
2.6.	B42 Instandsetzung Tunnel Oberkassel / Oberdollendorf Sanierung Drachenbrücke	9
2.6.1.	B42 Sanierung der Tunnelbauwerke	9
2.6.2.	B42 Sanierung und Verstärkung der Drachenbrücke	10
2.7.	A565 Instandsetzung und Verstärkung Rheinbrücke Bonn / Nord	11
2.7.1.	A565 Sanierung Rheinbrücke Bonn-Nord	11
2.7.2.	A565 Neubau der Rheinquerung Bonn-Nord	12
2.8.	A565 Sanierung AS BN-Poppelsdorf bis Reuterstraße	13
2.9.	A565/B56 Ersatzneubau "Endenicher Ei"	13
2.10.	A565 Sechsstreifiger Ausbau zwischen Bonn-Hardtberg und Bonn-Endenich	14
2.11.	A59 Ausbau mit Neubau der Anschlussstelle Maarstraße	14
2.12.	A555 Lärmschutzwand bei Tannenbusch	15
2.13.	A 555 Sanierung bei Wesseling	16

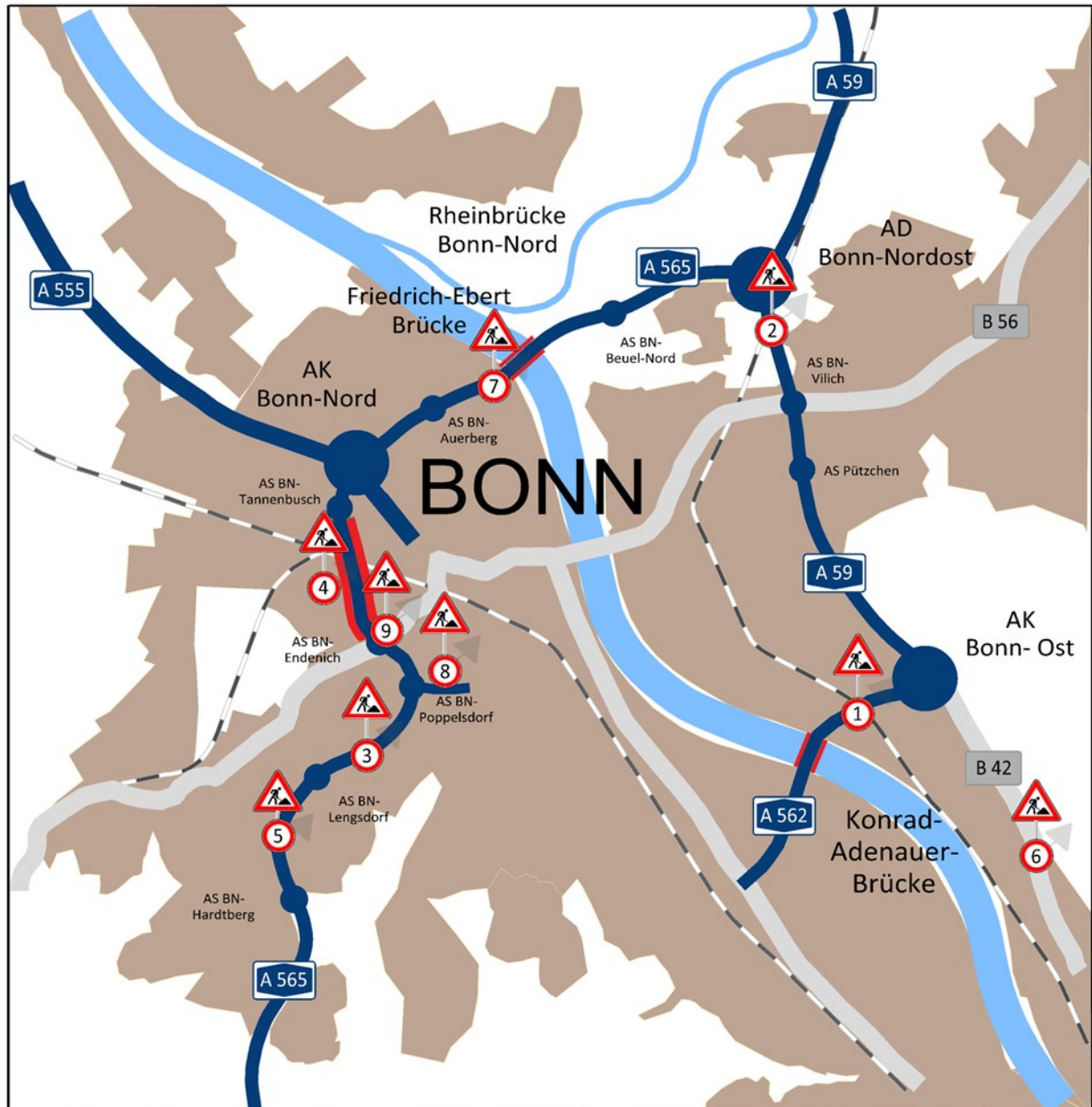
1. Hintergrund des Dialogforums

Das Dialogforum *bonnbewegt.* ist ein wiederkehrendes Dialogformat. Es führt unterschiedliche Interessengruppen zum Thema Autobahnverkehr in Bonn zusammen. Vertreterinnen und Vertreter des ÖPNV, von Umweltverbänden, der regionalen Wirtschaft und Logistik, der Zivilgesellschaft sowie der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises sowie des Stadtmarketings und Tourismus, tauschen sich in diesem Rahmen mit der Autobahn GmbH aus.

Es werden Informationen zu den Hintergründen der jeweiligen Planungen, den anstehenden Baumaßnahmen und den Einschränkungen während der Bauzeit aus erster Hand vermittelt. Das Dialogforum bietet den Teilnehmenden die Möglichkeit sich über geplante Baumaßnahmen im Bonner Raum gegenseitig zu informieren, auszutauschen und zu vernetzen. Außerdem wird das Dialogforum genutzt, um gemeinsam Herausforderungen und Mobilitätslösungen zu diskutieren. Folgende Institutionen sind zum Dialogforum eingeladen:

ACE Bonn	IG BCE
ADAC Nordrhein	IHK Bonn, Rhein-Sieg
ADFC St. Augustin	Knauber
ADFC Beuel	Kommunales Mobilitätsmanagement Alfter, Stadt Siegburg, St. Augustin, Troisdorf, Wachtberg
ADFC Niederkassel e.V.	Kreishandwerkerschaft Bonn Rhein-Sieg
Am Zehnhoff-Söhns GmbH International Logistic Services	M. Düren Transport GmbH & Co KG
Bonner Hafenbetriebe GmbH	Metropolregion-Rheinland e.V.
BUND	NABU
Bundesamt für Naturschutz	Nahverkehr Rheinland (NVR) GmbH
Bundesministerium für Bildung und Forschung	Netzwerk Intelligente Mobilität e.V.
Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e.V.	Polizei Bonn
BWI GmbH	Region Köln/Bonn e.V. Rhein-Sieg-Kreis
City-marketing bonn e.V.	Rheinfähre Königswinter GmbH
DB Netz	Rheinfähre Bad Godesberg, Lux Werft und Schifffahrt GmbH
DEHOGA Nordrhein	Rhein-Sieg-Kreis
Deutsche Post DHL	Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH
Deutsche Telekom AG	Rhein-Voreifel Touristik e.V.
Deutscher Verkehrssicherheitsrat	Stadt Bonn
Deutsche Welle	Stadtwerke Bonn
Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt	Team Red GmbH
DGB Bonn, Rhein-Sieg	Tourismus & Kongress GmbH Bonn, Rhein-Sieg
Eaton	Universität Bonn
EcoLibro GmbH	Universitätsklinikum Bonn
Einzelhandelsverband Bonn, Rhein-Sieg	Verband Fach- und Führungskräfte
Euskirchen e.V.	Verdi Ortsverein Bonn
goFlux	Verkehrsclub Bonn - Rhein-Sieg - Ahr
Handwerkskammer zu Köln, Geschäftsstelle Bonn	Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS)
Haribo GmbH & Co. KG	Viktor Baumann GmbH & Co. KG
Haus & Grund Bonn, Rhein-Sieg e.V.	Zurich Gruppe Deutschland
Hochschule Bonn, Rhein-Sieg	

2. Aktuelle Baumaßnahmen



1	A562 / S13 Ersatzneubau Bauwerk	07/2019-Ende 2024
2	A59 / S13 Neubau Bauwerk (DB AG)	Mitte 2022
3	A565 Lärmsanierung AS BN-Lengsdorf bis AS BN-Poppelsdorf	11/2019-Ende 2020
4	A565 6-streifiger Ausbau AS Bonn-Endenich bis AK Bonn-Nord mit Ersatzneubau Tausendfüßler	12/2023- 10/2030
5	A565 Neubau BW Villemombler Straße	Ab 2022-Ende 2024
6	B42 Instandsetzung Tunnel Oberkassel / Oberdollendorf Sanierung Drachenbrücke	2. Hj. 2021- 2023
7	A565 Instandsetzung und Verstärkung Rheinbrücke Bonn / Nord	2021-Ende 2023
8	A565 Sanierung AS BN-Poppelsdorf bis Reuterstraße	4/2022-4/2024
9	A565 Verstärkung und Ersatzneubau Endenicher Ei	Ersatz ab 2023

2.1. A562 / S13 Brückenersatzneubau

Ausgangslage:

- Die S-Bahn Linie S13 wird zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel ausgebaut (13 km Strecke), dadurch wird Bonn an den Flughafen Köln/Bonn direkt angebunden. Weitere Informationen bietet das Bauinfoportal der Deutschen Bahn.
- Es wird ein neues Kreuzungsbauwerk der Autobahn A562 mit der rechtsrheinischen Bahnstrecke Köln-Niederlahnstein gebaut. Der Neubau ist notwendig, da die unter der Autobahn entlangführende Bahnstrecke für die Verlängerung der S-Bahn-Linie S13 von Troisdorf nach Bonn-Oberkassel ausgebaut wird.
- Da von dem Bauvorhaben eine Autobahnbrücke betroffen ist, arbeitet die Autobahn GmbH in diesem Bereich mit der Deutschen Bahn zusammen. Die Zuständigkeit für die Baulast der Autobahnbrücke liegt beim Bund. Die DB Netz AG ist als Baulastträger des Schienenweges beteiligt.

Aktueller Stand:

- Im Zeitraum vom 19. Februar bis zum 01. März 2021 erfolgte ein Teilabbruch der Autobahnbrücke A562 über den Bahngleisen der S-Bahn-Linie 13. Vom 17. Februar bis 03. März fand ein Online-Dialog auf bonnbewegt.de statt, wo Interessierte und Betroffene Fragen stellen konnten.
- Im Sommer 2023 wird das nördliche Teilbauwerk abgerissen.
- Die Baumaßnahme soll Ende 2024 abgeschlossen werden. Bis dahin wird eine neue Brücke (Kreuzungsbauwerk) über die Gleise der Deutschen Bahn errichtet. Das neue Bauwerk ist aufgrund der Verlängerung der S-Bahn-Linie S13 notwendig. Diese S-Bahn-Linie wird von Troisdorf bis Bonn-Oberkassel verlängert und auf drei bzw. vier Gleise ausgebaut. Außerdem wurde das Brückenbauwerk 2014 nachgerechnet (gemäß der Nachrechnungsrichtlinie des Bundes von 2010), diese Nachrechnung ergab, dass es eine eingeschränkte Nutzungsdauer bis 2034 hat und daher bis dahin neu gebaut werden muss.

2.2. A59 / S13 Brückenerweiterung

Ausgangslage:

- Die S-Bahn Linie S13 wird zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel ausgebaut (13 km Strecke), dadurch wird Bonn an den Flughafen Köln/Bonn direkt angebunden. Weitere Informationen bietet das Bauinfoportal der Deutschen Bahn.

- Im Bauabschnitt Nord kreuzt die S13 die A59 zwischen den Bahnhöfen Menden (Rheinland) und Bonn-Vilich (im Bau), unmittelbar südlich des Autobahndreiecks Bonn-Nordost. Für den Ausbau der S13 auf vier Gleise muss die Autobahnbrücke durch ein Rahmenbauwerk ergänzt werden. Das Ergänzungsbauwerk ist zwischen 2022 und 2025 geplant.

Aktueller Stand:

- Es wird zu Teilsperren kommen und eine dreiwöchige Sperrung der A59 in den Sommerferien 2023 zu erwarten sein.
- Die Deutsche Bahn plant umfangreiche Kommunikationsmaßnahmen zu dem Vorhaben.

2.3. A565 Lärmsanierung AS BN-Lengsdorf bis AS BN-Poppelsdorf

Ausgangslage:

- Neubau von 4m hohen Lärmschutzwänden in beiden Fahrtrichtungen (FR).
- FR Köln auf dem Bauwerk Sebastianstraße mit Übergangsbereichen davor und dahinter.
- FR Meckenheim vom Bauwerk Sebastianstraße bis in Höhe Kapellenstraße an die bestehenden Lärmschutzwände angeschlossen.

Aktueller Stand:

- Mit der Abnahme Ende Oktober 2020 konnten die Baumaßnahmen schneller als geplant abgeschlossen werden.

2.4. A565 6-streifiger Ausbau AS Bonn-Endenich bis AK Bonn-Nord mit Ersatzneubau Tausendfüßler

Ausgangslage:

- Für den Autobahnabschnitt der A565 zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord ist der sechsstreifige Ausbau im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen. Der „Tausendfüßler“ wird im Jahre 2022 das rechnerische Ende seiner Restnutzungsdauer erreicht haben. Daher muss er neu gebaut werden. Gemäß der Nachrechnungsrichtlinie des Bundes von 2010 weist das Bauwerk statische Defizite auf.

- Durch den Ausbau auf sechs Fahrspuren wird der Verkehrsfluss in diesem Bereich deutlich verbessert, die Staugefahr minimiert. Zudem wird ein Lärmschutz auf neuestem Stand dafür sorgen, dass Anlieger und Anwohner weniger belastet werden.
- Der Baubeginn ist für Ende 2023 geplant und soll etwa sechs Jahre dauern.

Aktueller Stand:

- Die technische Planung, der so genannte Vorentwurf, ist fertiggestellt. Dieser wurde im Frühjahr 2020 genehmigt. Parallel hierzu wurden die Planfeststellungsunterlagen erarbeitet.
- Die Bezirksregierung Köln hat die Planfeststellungsunterlagen zwischen dem 10. September 2020 und dem 9. Oktober 2020 für alle zur Einsicht offengelegt.
- Im Anschluss an die Offenlage konnten bis zum 9. November 2020 Einwendungen erhoben werden. Für Träger öffentlicher Belange waren die Einwendungen bis zum Ende des Jahres 2020 möglich.
- Gegen das Vorhaben sind von Privatpersonen 358 und von Träger öffentliches Belangen insgesamt 23 Einwendungen eingegangen.
- Die Einwendungen werden zurzeit gesichtet und anschließend bearbeitet. Der im Anschluss anzusetzende Erörterungstermin wird öffentlich bekanntgegeben. Über den aktuellen Stand und den zeitlichen Rahmen für das weitere Planfeststellungsverfahren wird die Autobahn GmbH die Mitglieder des Dialogforums im kommenden Jahr informieren.
- Angestrebt wird ein Beschluss Ende 2021. Ein genaues Datum lässt sich nicht nennen, da der zeitliche Aufwand durch Einwendungen oder mögliche Gerichtsverfahren nicht in Gänze abgeschätzt werden kann.
- Nach dem Planfeststellungsbeschluss folgt die Phase der Ausführungsplanung. In dieser wird die genehmigte Planung (Planfeststellungsunterlagen) weiterentwickelt. So wird etwa die konkrete Baustelleneinrichtung koordiniert. Daraus lässt sich dann ableiten, mit welchen Verkehrsbeeinträchtigungen die Nutzerinnen und Nutzer der Autobahn rechnen müssen. Was jetzt schon klar ist: Während der Bauphasen sollen die aktuell vorhandenen Spuren eingeeengt erhalten bleiben.

2.5. A565 Ersatzneubau Brücke Villemombler Straße

Ausgangslage:

- Das Brückenbauwerk auf der A565 in Höhe der Villemombler Straße muss durch einen Neubau ersetzt werden.

- Die neue Brücke wird größtenteils in Fertigteilbauweise hergestellt.
- Die Längenabmessung entspricht der alten Brücke. In Fahrtrichtung Siegburg wird die Brücke um einen Fahrstreifen verbreitert (je drei Fahrstreifen plus eine Standspur je Überbau/Fahrtrichtung).
- Im Zuge des Neubaus muss auch die Straßenentwässerung der Autobahn und der Villemombler Straße umgebaut werden. Aufgrund dessen sind auch aufwändigere Gründungsarbeiten durchzuführen.

Aktueller Stand:

- Die Autobahn GmbH beschäftigt sich derzeit mit den folgenden technischen Fragen:
 - Verkehrsführung (A 565 und Villemombler Straße)
 - Grunderwerb
- Das Gründungskonzept für das Brückenbauwerk ist entwickelt und abgestimmt, derzeit läuft die Entwässerungsplanung.
- Mit Baubeginn ist etwa Mitte 2022 zu rechnen, die Bauzeit wird etwa drei Jahre betragen.

2.6. B42 Instandsetzung Tunnel Oberkassel / Oberdollendorf Sanierung

Drachenbrücke

2.6.1. B42 Sanierung der Tunnelbauwerke

Ausgangslage:

- Für die Baumaßnahme ist Straßen.NRW zuständig.
- Die drei Tunnelbauwerke Tunnel Oberkassel (558 m), Galerie Oberkassel (320 m) und Tunnel Oberdollendorf (630 m) müssen vollständig saniert werden. Dazu werden folgende Maßnahmen ergriffen:
 - Die vorhandene betriebs- und verkehrstechnische Ausstattung wird ergänzt bzw. erneuert.
 - Durchführung bautechnischer Maßnahmen, um die Sicherheit im Tunnel zu erhöhen.
 - Erneuerung der Fahrbahnoberflächen sowie der Straßenentwässerung.
 - Ertüchtigung der Schutzsysteme (umgangssprachlich „Leitplanken“) über den gesamten Streckenzug.

- Während der Bauzeit muss jeweils eine Tunnelröhre gesperrt werden. Der Verkehr wird dann in der verbleibenden Tunnelröhre im Gegenrichtungsverkehr geführt. Ab Juni 2021 beginnt die einspurige Verkehrsführung. Sie dauert bis April 2023 an. Der Tunnel Oberdollendorf wird während des Baus in verschiedenen Bauphasen für insgesamt rund fünf Monate gesperrt. Dabei verläuft der Verkehr einspurig in der jeweiligen freien Tunnelröhre.
- Vorbereitende Baumaßnahmen gewährleisten die erforderlichen sicherheitstechnischen Einrichtungen hierzu. Dabei werden Notrufsäulen und Warnsirenen installiert bzw. hergerichtet sowie Notausgänge und Fluchtwege gekennzeichnet. Des Weiteren werden manuelle und automatische Brandmeldeanlagen montiert sowie die Löschwasserversorgung an den Bauzustand angepasst. Ferner wird eine Orientierungsbeleuchtung installiert und die Beleuchtungsanlage für den Gegenverkehrsbetrieb in einer Tunnelröhre angepasst.
- In diesem Zusammenhang werden verkehrliche Einschränkungen auftreten und Staus können entstehen. Neben der einspurigen Verkehrsführung wird es Tagesbaustellen geben, die zu Geschwindigkeitsreduzierungen führen. Im Gegenverkehrsbetrieb in der Tunnelröhre gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 40 km/h. Es wird für wenige Stunden zu Vollsperrungen in Nächten von Samstag auf Sonntag kommen, um in dieser Zeit Gerüste und Zugangsstrukturen für die Feuerwehr zu errichten. Ein leistungsfähiges Umleitungsnetz für die gesamte Bauzeit steht nicht zur Verfügung, da es keine geeigneten Alternativstrecken im benachbarten Siebengebirge, beziehungsweise über den Rhein gibt. Nur für die vereinzelten Vollsperrungen in den Nächten von Samstag auf Sonntag wird es Umleitungen geben.
- Die nötigen Sanierungsarbeiten im Betriebsgebäude, in den Wartungsgängen und in den Nottreppenhäusern erfolgen vorab und parallel ohne verkehrliche Beeinträchtigungen.

Aktueller Stand:

- Die Auftragserteilung nach dem Vergabeverfahren soll Ende April 2021 erfolgen.
- Mitte Juni 2021 erfolgt der Baubeginn. Die Bauzeit beträgt zwei Jahre.

2.6.2. B42 Sanierung und Verstärkung der Drachenbrücke

Ausgangslage:

- Für die Baumaßnahme ist seit dem 01. Januar 2021 der Landesbetrieb Straßen.NRW zuständig.
- Die Drachenbrücke im Verlauf der B42 bei Königswinter muss entlastet werden. Die Berechnungen nach den neuesten Richtlinien haben starke statische Defizite des 650

Meter langen Bauwerks ergeben. Die Schwachpunkte der speziellen Konstruktion sind die Traggerüste. Aus diesem Grund erfolgen eine Sanierung und Verstärkung der Drachenbrücke.

- Um möglichen Schäden durch die starke Verkehrsbelastung vorzubeugen, werden die Fahrzeuge nur noch über einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung geführt. Die einspurige Verkehrsführung wird während der Dauer der Baumaßnahme beibehalten. Im Laufe der Bauarbeiten wird der Verkehr zur Beseitigung eines Chloridschadens von der Brückenmitte zu den Rändern verlagert und die Fahrstreifen werden verengt.
- Da es keine geeigneten Alternativstrecken im benachbarten Siebengebirge, beziehungsweise über den Rhein gibt, ist während der Arbeiten eine Umleitung für die 27.000 Fahrzeuge pro Tag nicht möglich. Die Entlastung der Brücke muss insbesondere deshalb gewährleistet werden, da die Strecke jeden Tag auch mehr als 800 LKW benutzen. Vor allem für die LKW gibt es keine alternativen Strecken durch das ländliche Umland.

Aktueller Stand:

- Die Arbeiten laufen bereits. Teilweise wurden Ankerblöcke fertiggestellt und geschlitzte Bewehrung verlegt.
- Die Beseitigung des Chloridschadens ist noch in der Planung.
- Es wird noch zu Vollsperrungen an einigen Wochenenden kommen.

2.7. A565 Instandsetzung und Verstärkung Rheinbrücke Bonn / Nord

2.7.1. A565 Sanierung Rheinbrücke Bonn-Nord

Ausgangslage:

- Die Rheinbrücke Bonn-Nord wurde statisch nachgerechnet: Bei einer Nachrechnung wird die alte Brückenklasse mit neuen, zukunftsgeren Verkehrsmodellen / Brückenklassen verglichen. Es wird rechnerisch überprüft, ob die Brücke den gestiegenen Anforderungen durch den Verkehr gerecht wird.
- Dies erfolgt gemäß der Nachrechnungsrichtlinie des Bundes von 2010. Durch die Nachrechnung wurden verschiedene Defizite im Bereich der linksrheinischen Vorlandbrücke, der Strombrücke, aber auch der rechtsrheinischen Vorlandbrücke festgestellt.
- Die Rheinbrücke Bonn-Nord (Friedrich-Ebert-Brücke) soll saniert werden.
- Die Strombrücke - das ist der Teil der Brücke, der den Fluss überspannt - und die

linksrheinische Vorlandbrücke müssen kurzfristig verstärkt werden. Außerdem wurde der Schwerverkehr auf maximal 44 Tonnen begrenzt. Die rechtsrheinische Vorlandbrücke wird im Rahmen von Bauwerksprüfungen vor Ort regelmäßig überprüft.

Aktueller Stand:

- Aktuell werden die Sanierungsarbeiten geplant. Erste Arbeiten an der Entwässerung wurden bereits 2019 in Nacharbeit durchgeführt. Die Sanierungsarbeiten an der Brücke beginnen voraussichtlich 2021 und werden etwa drei Jahre dauern.

2.7.2. A565 Neubau der Rheinquerung Bonn-Nord

Ausgangslage:

- Für den Autobahnabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Bonn-Nord und dem Autobahndreieck Bonn-Nordost ist der sechsstreifige Ausbau vorgesehen. Der Querschnitt der Rheinbrücke Bonn-Nord ist zu schmal für sechs Fahrspuren und zwei Standstreifen. Daher muss auch die Rheinquerung im Zuge des Ausbaus erneuert werden. Die seit 1967 in Betrieb befindliche Rheinbrücke Bonn-Nord ist dem heutigen Verkehrsaufkommen auf Dauer nicht mehr gewachsen. Sie besteht insgesamt aus drei Teilen.
- Im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der A 565 wird die Rheinbrücke Bonn-Nord durch einen Neubau ersetzt. Vor Baubeginn dieses Neubaus wird sie allerdings noch einmal umfassend saniert werden müssen.

Aktueller Stand:

- Die technischen Planungen für den Neubau laufen bald an. Der Neubau ist abhängig von den Sanierungsarbeiten. Nach heutigem Kenntnisstand ist nicht vor 2030 mit einem Baubeginn zu rechnen.
- Aktuelle Arbeiten (bis zum Ersatzneubau):
 - Instandsetzungen und Erhaltungsmaßnahmen sind in der Ausführung
 - Prüfen und Instandsetzen der wesentlichen Bauteile
- Ersatzneubau:
 - Geplant bis 2034 wegen des sechsstreifigen Ausbaus der A565 und des Nachrechnungsergebnisses in der Planung
 - Planungen laufen / Koordination Baubeginn mit A553

2.8. A565 Sanierung AS BN-Poppelsdorf bis Reuterstraße

Ausgangslage:

- Die A565 soll zwischen der Brücke Carl-Troll-Straße und dem Übergang zur Reuterstraße saniert werden. Die Brücke Carl-Troll-Straße liegt am Campus Poppelsdorf, der Übergang Reuterstraße endet zwischen Botanischem Garten und Kirschallee.
- Im Zuge dessen ist eine Lärmsanierung vorgesehen, wofür im Frühjahr 2022 Lärmschutzwände errichtet werden sollen. Dafür sind Baustellenzufahrten (z.T. auf Privatflächen) und künftig die regelmäßige Überprüfung der Lärmschutzwände notwendig. Dies kann nur in Zusammenarbeit mit den Eigentümerinnen und Eigentümern umgesetzt werden.

Aktueller Stand:

- Am 15. Dezember 2020 hat eine digitale Informationsveranstaltung zur Lärmsanierung für die angrenzenden Eigentümerinnen und Eigentümer stattgefunden. Es folgt voraussichtlich eine öffentliche Informationsveranstaltung für die betroffenen Anliegerinnen und Anlieger.
- Zeitgleich wird die Stadt Bonn die Reuterstraße sanieren. Die beiden Baumaßnahmen werden aufeinander abgestimmt.

2.9. A565/B56 Ersatzneubau "Endenicher Ei"

Ausgangslage:

- Das Brückenbauwerk „Endenicher Ei“ wurde statisch nachgerechnet. Gemäß der Nachrechnungsrichtlinie des Bundes von 2010 ist ein Ersatzneubau erforderlich. Die statischen Defizite können aufgrund der besonderen Form des Bauwerks nicht durch Verstärkungsmaßnahmen behoben werden.
- Der Ersatzneubau (Baubeginn frühestens 2023) soll alle Varianten eines künftigen sechsstreifigen Ausbaus der Autobahn berücksichtigen. Deshalb wird das neue Bauwerk mit 35 Metern Breite größer als die bisherige Brücke.
- Das neue Brückenbauwerk besitzt somit eine ausreichende Breite für den späteren Autobahnausbau. Die äußere Form wird künftig nicht mehr rund, sondern linear sein. Hierdurch lässt sich das vorhandene Bauwerk schneller ersetzen und Beeinträchtigungen werden so kurz wie möglich gehalten.

Aktueller Stand:

- Am 10. und 11. Oktober 2020 wurde in die Mitte der Konstruktion eine Behelfsbrücke aufgelegt. Während des Abrisses des Endericher Eis soll der Verkehr über diese Brücke umgeleitet werden.
- Die Bauarbeiten zum Ersatzneubau beginnen frühestens 2023. Die Planungen sehen vor, pro Fahrtrichtung drei Spuren zur Verfügung zu stellen. Auf der Behelfsbrücke werden es insgesamt drei Spuren für beide Richtungen sein.

2.10. A565 Sechsstreifiger Ausbau zwischen Bonn-Hardtberg und Bonn-Endenich

Ausgangslage:

- Die A565 ist eine der Hauptverkehrsadern im Raum Bonn. Um das Verkehrsaufkommen bewältigen zu können, wird sie abschnittsweise auf ihrer gesamten Länge auf sechs Fahrspuren ausgebaut. Der Autobahnabschnitt der A565 ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 in der Stufe „vordringlicher Bedarf“ enthalten. Mit dem Ausbau soll möglichst bis 2030 begonnen werden.

Aktueller Stand:

- Die Planungen zum Ausbau haben begonnen.

2.11. A59 Ausbau mit Neubau der Anschlussstelle Maarstraße

Ausgangslage:

- Im Bundesverkehrswegeplan ist der sechsstreifige Ausbau der A59 vorgesehen. Außerdem ist der Übergangszustand der Anschlussstelle Bonn-Pützchen dem Verkehrsaufkommen auf Dauer nicht gewachsen. Daher muss sie ersetzt werden.
- Die A59 wird ab der Anschlussstelle Bonn-Vilich bis zum Autobahnkreuz Bonn-Ost auf sechs Fahrstreifen ausgebaut.
- Die in dem Abschnitt liegende Anschlussstelle Bonn-Pützchen befindet sich in einem Übergangszustand. Dauerhaft wird sie durch die neue Anschlussstelle Bonn-Maarstraße ersetzt. Der gesamte Streckenabschnitt wird außerdem mit einem Lärmschutz versehen.

Aktueller Stand:

- Das Deckblatt wird in Kürze offengelegt. Der Planfeststellungsbeschluss wird frühestens im Jahr 2022 erwartet.

2.12. A555 Lärmschutzwand bei Tannenbusch

Ausgangslage:

- Der Lärmschutz auf der A555 soll im Bereich Bonn-Tannenbusch spürbar verbessert werden.
- Auslöser für die Planung einer neuen Lärmschutzwand ist die detaillierte lärmtechnische Berechnung für den betreffenden Straßenabschnitt aus dem Jahre 2013. Aus dieser Berechnung ergeben sich zu hohe Lärmpegel für einige Gebäude im Nahbereich der A555.
- Um die entsprechenden Gebäude, überwiegend im Bereich der Landsberger Straße, ausreichend schützen zu können, plant die Autobahn GmbH die Errichtung einer 225 Meter langen Lärmschutzwand. Dies gilt für die Fahrtrichtung Bonn.
- Mit etwa neun Meter Höhe wird die neue Lärmschutzwand die Lärmpegel rund um die Fahrbahn deutlich verringern können. Dazu trägt auch die geplante Gestaltung der Lärmschutzwand bei: Auf die Wand wird eine so genannte „hochabsorbierende Vorsatzschale“ angebracht. Diese kann durch ihre schräg angeordneten Lamellen den Lärm besonders effektiv absorbieren.

Aktueller Stand:

- Bei der Lärmschutzwand Bonn-Tannenbusch hat es Verzögerungen gegeben. Vor der Ausführung sind unter anderem noch umweltrechtliche Belange zu klären.
- Eine neue Lärmschutzverordnung erfordert die Neurechnung für den Bau einer erhöhten Lärmschutzwand.
- Im Herbst 2022 wird voraussichtlich mit dem Bau begonnen, die Fertigstellung ist im Herbst 2023 vorgesehen.

2.13. A 555 Sanierung bei Wesseling

Ausgangslage:

- Bei der geplanten Maßnahme handelt es sich um eine Sanierung der Bundesautobahn A 555 bei Wesseling.
- Die Maßnahme erstreckt sich von dem Überführungsbauwerk Brühler Straße (L 184) im Norden bis südlich der Anschlussstelle A 555/ L192 Wesseling.
- Durch den Bau von Lärmschutzwänden und Einbau lärmindernder Deckenbeläge wird die Lärmsituation für die benachbarte Bebauung verbessert.
- Die Fahrbahn und Entwässerungsanlage werden saniert, zusätzlich müssen zwei Bauwerke Bauwerke Mühlenweg und Kronenweg erneuert werden.

Aktueller Stand:

- Die Maßnahme befindet sich in der Bauvorbereitung, mit dem Bau wird in 2021 begonnen.
- Aufgrund des Umfangs der notwendigen Bauarbeiten und aufwendigen Verkehrsführungen erstrecken sich die Bauarbeiten über mehrere Jahre.