



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Arbeitskreis AKSUS Schule und Stadtteil e.V.
Herrn Gunnar Risch
Westender Straße 30
47138 Duisburg

HAUSANSCHRIFT
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-5220
FAX +49 (0)228 99-300-5099

Ref-StB22@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Betreff: Sechsstreifiger Ausbau der A 59 im Bereich Duisburg

Bezug: Ihr Schreiben vom 26.09.2019

Aktenzeichen: StB 22/72131.10/0059-3226321

Datum: Bonn, 02.01.2020

Seite 1 von 3

Sehr geehrter Herr Risch,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 26.09.2019 an Herrn Bundesminister Andreas Scheuer MdB, in dem Sie sich im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus der A 59 im Bereich Meiderich für einen Tunnel einsetzen. Herr Minister hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) stellt der sechsstreifige Ausbau der A 59 eine verkehrswichtige Maßnahme dar. Der Bedeutung dieser Verkehrsverbindung wird damit Rechnung getragen, dass die Maßnahmen zwischen dem Autobahnkreuz Duisburg und der Anschlussstelle Duisburg-Marxloh im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen in die Dringlichkeitseinstufung Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung eingestuft ist.

Nach Artikel 143e Absatz 1 und 85 des Grundgesetzes (GG) werden die Bundesautobahnen abweichend von Artikel 90 Absatz 2 GG längstens bis zum 31.12.2020 in Auftragsverwaltung durch die Länder oder die nach Landesrecht zuständigen Selbstverwaltungskörperschaften geführt. Bis dahin planen, bauen, erhalten und betreiben die Länder als sogenannte Auftragsverwaltung auch die Bundesautobahnen im Auftrag des Bundes.

Im Rahmen der Vorplanung für den sechsstreifigen Ausbau der A 59 im vorgenannten Bereich ist vom Land Nordrhein-Westfalen eine Machbarkeitsstudie beauftragt worden. In dieser wurden die möglichen Planungsvarianten wie eine Hochstraßenlösung als auch eine Tunnellösung transparent untersucht und miteinander verglichen. Bei





Seite 2 von 3

der Ermittlung der vorzugswürdigen Variante werden hierbei insbesondere die Aspekte Trassierung, Verkehrssicherheit, Umweltverträglichkeit, Bauablauf und Baukosten näher betrachtet. Im Ergebnis hat sich dabei die Hochstraßenlösung als Vorzugsvariante herausgestellt. Ausschlaggebend für die Wahl der Hochstraßenlösung ist unter anderem eine rund sechs Jahre kürzere Bauzeit, deutliche Minderkosten in Höhe von rund 500 Mio. €, weniger Gebäudeabrisse sowie eine um sechs Jahre kürzere Sperrzeit der für den Duisport wichtigen Anschlussstellen Ruhrort und Meiderich gegenüber der Tunnellösung.

Das BMVI hat sich dem aus der Machbarkeitsstudie resultierenden Vorschlag des Landes Nordrhein-Westfalens, die Variante Hochstraße als Vorzugsvariante der weiteren Planung zugrunde zu legen, angeschlossen.

Zudem ist das BMVI bestrebt, den Radverkehr als klimafreundliche Form der Mobilität zu stärken. Hierzu plant das BMVI u. a. die Straßenbaulastaufgaben des Bundes im Bundesfernstraßengesetz zu ergänzen. Der Gesetzentwurf sieht vor, Betriebswege auf Brücken im Zuge von Bundesautobahnen und Kraftfahrstraßen künftig bedarfsgerecht so auszugestalten, dass auf diesen regelmäßig auch Radverkehr abgewickelt werden kann. Der Gesetzesentwurf wurde am 11.12.2019 durch das Bundeskabinett beschlossen.

Voraussetzung für eine radverkehrskonforme Ausgestaltung des Betriebsweges auf Brückenbauwerken ist die Möglichkeit, vorhandene oder verbindlich geplante Radwegeinfrastrukturen, die ein bedeutendes Nutzerpotenzial aufweisen, durch einen Radweg auf der Brücke zu verknüpfen. Der Gesetzentwurf beschreibt diese Voraussetzung mit dem Begriff „bedarfsgerecht“.

Im Vorgriff auf die vom BMVI geplante Gesetzesänderung werde ich die Straßenbauverwaltung Nordrhein-Westfalen bitten, zu prüfen, ob für eine Nord-Süd-Verbindung ein derartiges Nutzerpotential erwartet werden kann.

Gleichwohl möchte ich Sie darauf hinweisen, dass Sie im Rahmen des noch durchzuführenden Verfahrens zur Baurechtschaffung, dem Planfeststellungsverfahren, selbstverständlich die Möglichkeit haben, Ihre Bedenken und Einwendungen geltend zu machen. Der Gesetzgeber hat dieses Instrument geschaffen, um sicherzustellen, dass der erforderliche Diskussions- und Abwägungsprozess bis hin zu einer Entscheidung in geordneter und nachvollziehbarer Art und Weise abläuft. Zweck des Planfeststellungsverfahrens ist es mithin, die unterschiedlichen Meinungen zu bündeln, inhaltlich zu diskutieren und unterschiedlich gelagerte Interessen gegeneinander abzuwägen. Es wird der

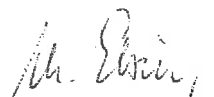




Seite 3 von 3

Planfeststellungsbehörde obliegen, alle dargelegten Argumente auch zu den unterschiedlichen Varianten zur Verfolgung des Planungszwecks, zu prüfen, zu bewerten, abzuwägen und letztendlich über die Rechtmäßigkeit mit dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zu entscheiden.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag


Marcus Elsing