

Zusammenfassung des „Online-Dialog zum sechsstreifigen Ausbau der A565 zwischen Bonn-Endenich und Bonn-Nord mit Ersatzneubau des „Tausendfüßlers“

Die Bürgerinitiative Moratorium A565 / Tausendfüßler (<https://www.moratorium-a565.de/>) und Parents for Future Bonn haben in diesem Dokument die Fragen und Antworten des von Straßen.NRW zur Planung A565 durchgeführten „Online-Dialogs“ zusammengefasst und in die von „bonnbewegt.de“ definierten Kategorien eingeteilt. Im folgenden Link sehen Sie die Quelle: <https://www.bonnbewegt.de/dialoge/ihre-fragen-zur-baumassnahme-der-565-und-zum-anstehenden-planfeststellungsverfahren>

Der „Dialog“ fand vom 27. Mai bis 17. Juni 2020 statt.

Kategorie Geschwindigkeit

1. Wer legt eigentlich die Geschwindigkeit fest für die A565? StrassenNRW? Polizei? Stadtverwaltung Bonn? der Rat der Stadt Bonn? oder wer? Hieß es nicht immer, der Neubau ist nur zur Stauvermeidung, die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h bleibt ????

Hallo,

dank für Ihre Frage.

Grundsätzlich planen wir unsere Strecken auf „Richtgeschwindigkeit“, also so, dass sie mit 130 km/h sicher zu befahren sind.

Grundlage für unsere Planung bilden Ergebnisse aus Verkehrszählungen und Untersuchungen für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Abschnitte sowie Vorgaben für den Ausbau aus den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen. Diese nennt klare Vorgaben, wie Autobahnen verkehrssicher geplant und umgebaut werden sollen. Sind Parameter nicht einzuhalten, dann müssten beispielsweise Geschwindigkeiten reduziert werden.

Da die A565 zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord recht kurvig ist, wird man nach dem Ausbau maximal 100 km/h fahren dürfen. Auf Grund der geringen Sichtweiten muss im Bereich des Endenicher Ei`s die zulässige Geschwindigkeit auf 80 km/h beschränkt werden.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

2. Höhere Höchstgeschwindigkeit erfordert auch größere Sicherheitsabstände zwischen den Autos, ich habe es ausgerechnet, dadurch wird die Kapazität (Autos pro Fläche) geringer, also können die Strecke weniger Autos durchfahren. Und die Fahrspuren werden dem Mehrverkehr wieder nicht gerecht am Ende.

Hallo,

vielen Dank für Ihre Anmerkung.

Sie haben recht, dass auch die Geschwindigkeit einen Einfluss auf die Kapazität hat. In unserem Verkehrsgutachten haben wir die Leistungsfähigkeit der Strecke berechnet. Auch mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h in Fahrtrichtung Norden ist die Strecke nach dem Ausbau leistungsfähig und hat eine ausreichende Kapazität.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

3. Wird es zukünftig eine Begrenzung auf 50Km/h (bzw. weniger) geben, um insbesondere nachts dem Lärmschutz gerechter werden zu können?

Hallo,

vielen Dank für Ihre Frage.

Die Geschwindigkeit wird in diesem Abschnitt künftig bei maximal 100km/h liegen. Der Lärmschutz für den Ausbau wird gemäß der Vorgaben der Lärmvorsorge geplant.

Es ist daher aktiver Lärmschutz vorgesehen:

- Der gesamte Abschnitt erhält offenporigen Asphalt, auch als "Flüsterasphalt" bekannt.
- Zusätzlich wird auf der gesamten Länge Lärmschutz installiert.

Die Lärmschutzwände werden so geplant, dass die Grenzwerte der Lärmvorsorge zukünftig eingehalten werden. Nach dem Bau der Lärmschutzwände wird die Belastung im Wohngebiet tagsüber unter 59 dB(A) und nachts unter 49 dB(A) nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung liegen. Wie die Lärmschutzwände etwas aussehen werden, können Sie sich im Video unter unserem Projektsteckbrief ansehen. Die genaue Gestaltung der Wände wird zu einem späteren Zeitpunkt gemeinsam mit der Stadt Bonn vorgenommen. Sollten Sie genaue Werte für ein bestimmtes Gebäude benötigen, schreiben Sie uns gerne eine Mail an: bonnbewegt@strassen.nrw.de.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

4. Hallo,

wird es nach dem Ausbau bei der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 80 Km/h bleiben?

Hallo,

vielen Dank für Ihre Frage.

Aufgrund der Trassierung (z.B. Kurven, Sichtweiten usw.) ist zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich

und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord nach dem Ausbau in Fahrtrichtung Norden eine maximale Geschwindigkeit von 100 km/h und in Fahrtrichtung Süden von 80 km/h vorgesehen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

5. Darf man auf der neuen Autobahn endlich schneller fahren als jetzt? 80 Kilometer sind eine Zumutung!

Hallo,

danke für Ihre Nachfrage.

Auf der Autobahn herrscht eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h, da aufgrund der Trassierung (z.B. Kurven, Sichtweiten usw.) eine höhere Geschwindigkeit nicht verkehrssicher wäre. Aufgrund der engen Platzverhältnisse können diese Parameter auch nur bereichsweise optimiert werden. Daher ist nach dem Ausbau in Fahrtrichtung Norden eine maximale Geschwindigkeit von 100 km/h und in Fahrtrichtung Süden von 80 km/h vorgesehen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

6. Bislang geht Straßen.NRW davon aus Tempo 100 auf der neuen A565 möglich zu machen, gibt es denn konkrete Prognosen, wie sich die Durchschnittsgeschwindigkeiten den Tag über entwickeln werden im Verhältnis zum Ist-Zustand? Wann werden die Verkehrszahlen veröffentlicht? Wann gibt es Angaben zur realen Zusammensetzung des Verkehrs nach Binnen-, Nah- und Fernpendlern, die über die A565 abgewickelt werden. Wie soll sich hier der Schwerlastverkehr entwickeln im Vergleich zu heute?

Hallo,

danke für Ihre Frage.

Aufgrund der Trassierung (z.B. Kurven, Sichtweiten usw.) ist zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord nach dem Ausbau in Fahrtrichtung Norden eine maximale Geschwindigkeit von 100 km/h und in Fahrtrichtung Süden von 80 km/h vorgesehen.

Für jedes Projekt wird ein Verkehrsgutachten erstellt, das im Rahmen der Offenlage in der Planfeststellung veröffentlicht wird. In dem Verkehrsgutachten finden sich die Ist-Zustände und Prognose für die kommenden Jahre für die Verkehrszahlen. Geschwindigkeiten werden nicht prognostiziert. Als Teil der Landesverwaltung plant, baut und betreibt Straßen.NRW alle Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen. Daher ist es unsere Aufgabe, den Verkehr im übergeordneten klassifizierten Netz zu betrachten.

Wenn wir in das städtische Netz eingreifen, beispielsweise durch die Sperrung der Abfahrt Bonn-Tannenbusch, untersuchen wir auch, welche Auswirkungen das hat. In dem Gutachten wird daher der

Verkehr auf der Autobahn betrachtet, es wird jedoch nicht unterschieden, ob die Verkehrsteilnehmer die Strecke für den Durchgangsverkehr oder als Binnenpendler nutzen.

Der Schwerverkehrsanteil liegt aktuell bei 5,8%. Für das Jahr 2030 ist er auf 6,5% prognostiziert.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

7. Wie schnell darf man auf der neuen A565 fahren?

Guten Tag,

vielen Dank für Ihre Nachfrage.

Aufgrund der Trassierung (z.B. Kurven, Sichtweiten usw.) ist zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord nach dem Ausbau in Fahrtrichtung Norden eine maximale Geschwindigkeit von 100 km/h und in Fahrtrichtung Süden von 80 km/h vorgesehen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

8. Unser Tausendfüßler soll mehr Spuren haben als aktuell. Durch Spurwechsel entstehen aber wieder Unfallschwerpunkte besonders mit schweren Lkw (vgl. In-depth Analyse schwerer Unfälle mit schweren Lkw, Gesamtverband der Deutsch. Versicherungswirtschaft e. V. Forschungs. Nr. 54.) Welche Tempobeschilderung wird diese Unfälle auf dem Tausendfüßler vermeiden? Denn es ist doch allen klar, mehr Verkehr, hohe Geschwindigkeiten, wird zu mehr Unfällen führen und dadurch wieder mehr Innenstadtstau!

Guten Tag,

vielen Dank für Ihre Frage.

In Deutschland wird regelmäßig analysiert, welche Parameter einer Strecke zu erhöhtem Unfallaufkommen führen. Die Erkenntnisse fließen dann in Richtlinien für die Planung von Straßen ein. Nach solchen Richtlinien wird dann der Ausbau einer Strecke geplant. Die Vorgaben für den Ausbau der A565 stammen aus den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen. Es gibt klare Vorgaben, wie die Straßen verkehrssicher geplant und umgebaut werden sollen. Sind Parameter nicht einzuhalten, dann müssten beispielsweise Geschwindigkeiten reduziert werden.

Die A565 zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord ist zum Beispiel recht kurvig für eine Autobahn. Bei einer kurvigen Strecke muss in der Planung darauf geachtet

werden, dass der Fahrzeugführende immer weit genug sehen kann, um seinen Bremsweg einzuhalten. Sollte dies nicht der Fall sein, muss die Geschwindigkeit an die vorhandene Sichtweite angepasst werden. In diesem Abschnitt wird man daher maximal 100 km/h fahren dürfen.

Aktuell ist der vorhandene Autobahnabschnitt stark überlastet. Was immer wieder zu Staus und stockendem Verkehr führt. Zusätzlich gibt es dort keinen Standstreifen, den havarierte Fahrzeuge nutzen können. Durch den neuen Standstreifen und den fließenden Verkehr kann die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

9. Lange Planungs- und Bauphasen schaffen zeitaufwändige und teure Lösungen, die nicht von Dauer sind neue Probleme schaffen. Wie kann der neue Tausendfüßler wirtschaftlich sein, wenn ein einfaches Tempolimit an dieser Stelle eine schnelle und nachhaltige Lösung ist, weil mehr Autos durchfahren können, wenn das Tempo gesenkt wird. Ohne daß mehr Fahrspuren nötig sind! Warum hört man nicht auf Mathematik und Stauexperten?

Guten Tag,

vielen Dank für Ihre Frage.

Grundsätzlich kann die Kapazität durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung erhöht werden. Das hat jedoch Grenzen. Wir haben in diesem Autobahnabschnitt bereits eine reduzierte Geschwindigkeit auf 80 km/h. Eine weitere Reduzierung würde nicht mehr zu einer Kapazitätserhöhung führen. Aktuell befahren täglich rund 90.000 Fahrzeuge die Strecke. Die Strecke hat in ihrem aktuellen Zustand jedoch nur eine Kapazität für rund 70.000 Fahrzeuge.

Hinzu kommt, dass das Bauwerk, der sogenannte Tausendfüßler, dringend erneuert werden muss. Ein Neubau erfolgt natürlich so, dass das neue Bauwerk eine ausreichende Kapazität für die Fahrzeuge haben wird. Weitere Informationen zu den Planungen finden Sie im Bereich Baumaßnahmen.

Mit besten Grüßen,

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

Kategorie Verkehrsgutachten

10. Sie schreiben in Ihrem Artikel folgendes:

"Auch ohne den Ausbau auf sechs Fahrstreifen wird das Verkehrsaufkommen zunehmen."

Wieso soll das Verkehrsaufkommen zunehmen? Wo ist die Quelle zu dieser Aussage? Von wann ist die Aussage? Von wem ist die Aussage? Gibt es eine Metastudie dazu, die unterschiedliche Meinungen zum Verkehrsaufkommen vergleicht? (Wieso werden nicht gleich die Quellen angegeben?)

Wie hängt das Verkehrsaufkommen mit dem Ausbau von Straßen zusammen?

Vielen Dank!

Hallo,

danke für Ihre Fragen.

Sowohl der Ist-Zustand als auch die Prognosen werden im Rahmen eines Verkehrsgutachtens ermittelt und ausgewertet.

Für die Ermittlung des Ist-Zustandes wurden beispielsweise Verkehrszählungen durchgeführt. Derzeit ist die Autobahn für 70.000 Fahrzeuge ausgelegt. Dort verkehren derzeit rund 90.000 Kfz pro Tag.

Es wurden zwei Prognose-Fälle für das Jahr 2030 mittels Verkehrsmodellen erstellt. Ein Prognosefall beinhaltet die Prognosen ohne den Ausbau des Streckenabschnittes und ein Prognosefall beinhaltet die Prognosen mit dem Ausbau. In die Prognosefälle fließen u.a. städtische Entwicklungen (z.B. neue Gewerbeparks), andere Autobahnprojekte (z.B. die Rheinspange) und gesellschaftliche Entwicklungen ein. Das Verkehrsgutachten wird ebenfalls in der Planfeststellung offengelegt.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam bonnbewegt.)

11. Bereits heute erleben wir den täglichen Verkehrskollaps auf der Reuterstraße als die Haupteinfallstraße Bonns. Wie fallen die Prognosen bzgl. der Zunahme des Verkehrs durch die 50%ige Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf dem Zubringer aus? Wie passt dies zu Konzepten mit Pfordnerampeln an der Reuterstraße?

Guten Tag,

danke für Ihre Frage.

Bei der vorgestellten Planung geht es um den sechsspurigen Ausbau der A565 zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord. Hier wird durch den Ausbau die Kapazität so erhöht, dass die Strecke wieder leistungsfähig ist. Das bedeutet jedoch keine Kapazitätserhöhung um 50%. Aktuell befinden sich in dem Abschnitt zwei Fahrspuren in jede Richtung. Diese haben eine Kapazität von rund 70.000 Fahrzeugen am Tag. Täglich befahren die Strecke jedoch rund 90.000 Fahrzeuge, was zu Staus und stockendem Verkehr führt.

Die Planungen für einen Ausbau im Bereich der Anschlussstelle Bonn-Poppelsdorf wurden noch nicht begonnen. Natürlich wird im Rahmen der Planung auch die Situation der Anschlussstelle Bonn-Poppelsdorf als Zubringer zur Reuterstraße untersucht.

Das Konzept der Pfötnerampel wird seitens der Bezirksregierung Köln und der Stadt Bonn geplant. Die Erkenntnisse werden ebenfalls in die Planungen einfließen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

12. Welche Prognosen für den Verkehr insgesamt werden für den 6-spurigen Ausbau zugrunde gelegt und wie wird die Rückkopplung durch die verbreiterte Straße mit einbezogen?

Guten Tag Herr Droste,

danke für Ihre Nachfrage.

Sowohl der Ist-Zustand als auch die Prognosen werden im Rahmen eines Verkehrsgutachtens ermittelt und ausgewertet.

Für die Ermittlung des Ist-Zustandes wurden beispielsweise Verkehrszählungen durchgeführt. Es werden zwei Prognose-Fälle für das Jahr 2030 mittels Verkehrsmodellen erstellt: Ein Prognosefall beinhaltet die Prognosen ohne den Ausbau des Streckenabschnittes und ein Prognosefall beinhaltet die Prognosen mit dem Ausbau. In die Prognosefälle fließen u.a. städtische Entwicklungen (z.B. neue Gewerbeparks), andere Autobahnprojekte (z.B. die Rheinspange) und gesellschaftliche Entwicklungen ein.

Das Verkehrsgutachten wird ebenfalls in der Planfeststellung offengelegt.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

13. Sehr geehrte Damen und Herren, ich würde gerne Wissen, in wie weit die Prognosen für dieses Projekt auf realen Messungen basieren und welche Annahmen hier getroffen wurden. Darüber hinaus würde ich gerne wissen, wie groß der Kosten-Nutzen-Faktor nach standardisierter Bewertung ist. Hintergrund ist, dass alle Annahmen seit dem 14.03.2020 hinfällig sind und man gerade in der Stadtentwicklung mit weniger Büroraum und kürzeren Distanzen rechnen muss. HomeOffice und das Rad nehmen zu.

Danke!

Guten Tag,

vielen Dank für Ihre Nachfrage.

Für aktuell laufende Maßnahmen wurden bereits Verkehrsuntersuchungen auf Basis der Verkehrszählungen der vergangenen Jahre erstellt. Für die Maßnahme "A565 Sechsstreifiger Ausbau zwischen Bonn-Endenich und Bonn-Nord" mit Ersatzneubau des Tausendfüßlers bedeutet das, dass die Verkehrsuntersuchungen bereits abgeschlossen sind.

Darüber hinaus werden maßnahmenunabhängig regelmäßig sogenannte Straßenverkehrszählungen in NRW

durchgeführt. Eine weitere Verkehrszählung sollte in diesem Jahr stattfinden. Aufgrund der Coronakrise wurde die Verkehrszählung verschoben und soll dann durchgeführt werden, wenn sich die Situation normalisiert hat. Auswirkungen der Coronakrise und sich daraus ergebende Entwicklungen werden in dieser Verkehrszählung festgestellt und in der Planung zukünftiger Maßnahmen Eingang finden.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

14. Immer wieder hört man vom Problem "Die Fahrzeugführenden suchen sich natürlich alternative Möglichkeiten, wenn die Kapazitätssteigerung nicht kommt" allerdings werden meines Wissens Innenstadtrouten nur gewählt, wenn es zu Unfällen auf der Autobahn kommt. Also müßte man durch weniger Fahrspuren Unfallschwerpunkte (Spurwechsel und Geschwindigkeit!!) vermeiden. Wer nutzt bei Stau auf der Autobahn eine durch Stau verstopfte Innenstadt? Es wäre toll Ihren wissenschaftlichen Hintergrund zu erfahren!

Guten Tag,

danke für Ihre Nachfrage.

Erfahrungsgemäß suchen sich die Fahrzeugführenden bei einer Überlastung der Strecke, egal aus welchen Gründen, Ausweichrouten. Vor allem Navigationsgeräte vereinfachen dies für den Verkehrsteilnehmer. Überlastungen entstehen in der Regel dadurch, dass Strecken zu viel befahren werden. Die Kapazität für den Streckenabschnitt der A565 liegt bei rund 70.000 Fahrzeugen am Tag. Aktuell befahren rund 90.000 Fahrzeuge den Abschnitt. Logischerweise suchen sich aufgrund dieser Überlastung Verkehrsteilnehmer bereits alternative Routen. Der Durchgangsverkehr wird den Bereich großräumig umfahren. Binnenverkehr hat als Ausweichroute nur das städtische Netz zur Verfügung.

Die Verbreiterung der Autobahn an dieser Stelle wird die Engpässe beseitigen und für fließenden Verkehr sorgen. Auch wird diese die Verkehrssicherheit erhöhen.

Grundlage für unsere Planung bilden Ergebnisse aus Verkehrszählungen und Untersuchungen für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Abschnitte sowie Vorgaben für den Ausbau aus den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen. Diese nennt klare Vorgaben, wie Autobahnen verkehrssicher geplant und umgebaut werden sollen. Sind Parameter nicht einzuhalten, dann müssten beispielsweise Geschwindigkeiten reduziert werden.

Da die A565 zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord recht kurvig ist, wird man nach dem Ausbau maximal 100 km/h fahren dürfen. Mit der Anlage eines Standstreifens werden zudem havarierte Fahrzeuge den Verkehr weniger beeinträchtigen als bisher.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

15. Die Corona-Krise wird massive Auswirkungen auch im Verkehrsbereich haben, möglicherweise durch viel mehr Homeoffice und sehr viel weniger Dienstreisen einen auch stark rückläufigen Autoverkehr. Radverkehr und der Ausbau von Bus und Bahn sollen zusätzlich ermöglichen, auf den privaten Pkw zu verzichten. Brauchen wir nicht angesichts dieser Entwicklung ganz neue Verkehrsprognosen, für die frühestens einige Monate nach der Corona-Krise Daten erhoben werden können?

Hallo,

vielen Dank für Ihre Nachfrage zu diesem aktuellen Thema.

Für aktuell laufende Maßnahmen wurden bereits Verkehrsuntersuchungen auf Basis der Verkehrszählungen der vergangenen Jahre erstellt. Für die Maßnahme "A565 Sechsstreifiger Ausbau zwischen Bonn-Endenich und Bonn-Nord" mit Ersatzneubau des Tausendfüßlers bedeutet das die Verkehrsuntersuchungen abgeschlossen sind.

Darüber hinaus werden regelmäßig so genannte Straßenverkehrszählungen durchgeführt. Eine weitere Verkehrszählung sollte in diesem Jahr stattfinden. Aufgrund der Coronakrise wurde die Verkehrszählung verschoben und soll dann durchgeführt werden, wenn sich die Situation normalisiert hat. Auswirkungen der Coronakrise und sich daraus ergebende Entwicklungen werden in dieser Verkehrszählung festgestellt und in der Planung zukünftiger Maßnahmen Eingang finden.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

Kategorie Kosten

16. Werden Kosten, die durch den Umbau der Autobahn entstehen, wie Beleuchtungen unter der Autobahn, neue Wegführung, Umbau Tierheim, Wegführung entlang der Autobahn zur Nutzung durch den Rad- und Fußgängerverkehr, neue Ampelschaltungen in der Stadt, Zu- und Abfahrten auf Stadtgebiet, Vermeidung von Angsträumen unter der Autobahn: werden diese Maßnahmen von StrassenNRW bezahlt oder fallen diese Kosten auf die Stadt Bonn zurück und sind kommunale Finanzlast für die BürgerInnen.

Hallo,

vielen Dank für Ihre Fragen.

Es können Kosten für die Stadt entstehen, wenn z.B. ein städtischer Kanal durch unsere Maßnahme umgelegt wird. Kreuzt dieser Kanal die Autobahn, wird die Stadt an den Kosten beteiligt. Im Gegenzug nutzt die Stadt den Raum unter der Autobahn grundsätzlich kostenfrei. Größere Folgekosten wie beispielsweise Straßensanierungen nach verstärktem Baustellenverkehr durch uns, wird es nicht geben. Wir müssen nach

dem Bau alles wieder so herrichten, wie es vorher war. Auch der Umbau des Tierheims während der Baumaßnahme wird von Straßen.NRW bezahlt.

Die Unterführung Lievelingsweg wird zum Beispiel im Rahmen eines Gestaltungskonzeptes in Abstimmung mit der Stadt Bonn gestaltet. Im Gestaltungskonzept sind auch Beleuchtungen für die Unterführungen vorgesehen. Diese würden von uns errichtet und von der Stadt betrieben. Wegeführungen, die durch unsere Baumaßnahme unterbrochen werden, müssten durch uns erneuert werden. Das ist bei der Baumaßnahme jedoch nicht der Fall.

Provisorien für die Bauzeit, wie am Tierheim, gehen zu unseren Lasten, da sie durch die Maßnahme erforderlich werden.

Grundlegende Änderungen, die nicht durch unsere Baumaßnahme erforderlich werden, müssten durch die Stadt finanziert werden.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam bonnbewegt.)

17. Für kleine und mittelständige Handwerker bedeutet die Baumaßnahme ggf. einen Finanzverlust, da Bonn dann nicht mehr ohne Schwierigkeiten und Zeitverlust während einer solchen Baumaßnahme zu erreichen ist. Gibt es für diese Firmen finanzielle Unterstützung?

Hallo,

vielen Dank für Ihre Frage.

Wir haben die Baumaßnahme so geplant, dass während der Baumaßnahme alle Fahrspuren aufrecht erhalten bleiben. Der Abschnitt bleibt also zweispurig in jede Richtung zu befahren. Lediglich an Wochendenden oder nachts kann es zu Sperrungen von Fahrspuren kommen. Dadurch wollen wir sicherstellen, dass Bonn weiter erreichbar bleibt und Zeitverlust gering gehalten werden.

Um eine Entschädigung zu erhalten, muss nachgewiesen werden, dass die Verluste durch unsere Baumaßnahme ausgelöst wurden.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam bonnbewegt.)

18. Entstehen durch den Ausbau Folgekosten für die Stadt. Wenn Ja: Wer trägt diese Kosten? Bund, Land oder die Bürger der Stadt Bonn?

Hallo,

vielen Dank für Ihre Fragen. Diese sind etwas schwierig zu beantworten.

Es können Kosten für die Stadt entstehen, wenn z.B. ein städtischer Kanal durch unsere Maßnahme umgelegt

wird. Kreuzt dieser Kanal die Autobahn, wird die Stadt an den Kosten beteiligt. Im Gegenzug nutzt die Stadt den Raum unter der Autobahn grundsätzlich kostenfrei. Größere Folgekosten wie beispielsweise Straßensanierungen nach verstärktem Baustellenverkehr durch uns, wird es nicht geben. Wir müssen nach dem Bau alles wieder so herrichten, wie es vorher war.

Sollten Sie ein konkretes Beispiel haben, können Sie dieses gerne nochmal als Frage formulieren.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

19. Ich stelle diese Frage für meine Politiker: Dem Bonner Norden geht es nicht gut. Den Ausbau wollen die Menschen überhaupt nicht. Warum belassen Sie es nicht bei der Sanierung?

Die Kölnstrasse führt über die Autobahn und die dort vorhandene Brücke ist auch marode und muss irgendwann ersetzt werden. Warum wird die Autobahn dortens nicht gleich ganz abgedeckt. Doppelt bauen verschwendet unsere Steuergelder. Sollen das noch unsere Enkel bezahlen - zusammen mit den Steuererhöhungen für Corona.

Guten Tag,

dieses Dialogangebot stammt von Straßen.NRW. Als Teil der Landesverwaltung plant, baut und betreibt Straßen.NRW alle Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen.

Politische Debatten können im Rahmen dieser Diskussion nicht geführt werden.

Sollten Sie aber inhaltliche Fragen zu unserer Planung haben, würden wir uns freuen, wenn Sie diese stellen würden.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

20. Wie hoch sind die bisherigen Kosten für Planungen seitens des Landes und des Bundes für dieses Projekt? Wie hoch werden die Kosten sein, die den Bau betreffen? Wie groß ist die prognostizierte Zunahme der Betriebskosten für diesen Streckenabschnitt nach Inbetriebnahme?

Hallo,

danke für Ihre Fragen.

Die geschätzten Kosten für das Projekt belaufen sich auf rund 295 Mio.€.

Betriebskosten werden zum aktuellen Planungsstand nicht ermittelt. Da es sich aber nach dem Ausbau um einen Streckenabschnitt mit der Qualität eines Neubaus handelt, kann davon ausgegangen werden, dass der Unterhaltungsaufwand trotz der größeren Streckenbreite nicht höher ausfallen wird als heute. Zusätzlich fallen die erhöhten Kosten für die zusätzlichen Prüfungen des Bauwerks Tausendfüßler nach einem Neubau weg.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

21. Durch den Neubau der Brücke werden die Straßen in unserer Siedlung beschädigt werden, da diese für solche Lasten nicht ausgelegt sind. Sind die Eigentümer der Häuser nachher die Dummen die dann zur Zahlung verpflichtet werden?

Hallo,

herzlichen Dank für Ihre Anfrage.

Die Andienung der Baustelle soll in erster Linie von der Autobahn aus erfolgen. Natürlich lässt es sich nicht vermeiden, auch das städtische Netz zu nutzen. Wenn Schäden durch die Baumaßnahme entstehen, müssen diese auch durch uns beseitigt werden. Die Anwohner müssen also nicht für durch unsere Maßnahme entstandene Schäden zahlen.

Mit besten Grüßen, Tobias Zoporowski (Projektteam *bonnbewegt.*).

Kategorie Klima

22. <https://www.ksta.de/politik/innenstaedte-werden-zu-hitzeinseln--quartiersplanung-werde-kuenftig-immer-wichtiger--36864918?originalReferrer=https://deref-web.de/mail/client/4exzgRh06HM/dereferer/?redirectUrl=https%253A%252F%252Fmobil.ksta.de%252Fpolitik%252Finnenstaedte-werden-zu-hitzeinseln--quartiersplanung-werde-kuenftig-immer-wichtiger--36864918%253ForiginalReferrer%253D&originalReferrer=> Wieso gilt das nicht für die Planung A565, trägt diese nicht zur Verstärkung von Hitzeinseln bei??

Hallo,

Danke für Ihre Frage. Diese können wir leider nur zum Teil beantworten.

Wir werten die vorliegenden Daten für die Frischluftschneisen u.ä. aus. Unsere Planung führt zu keiner bedeutenden Verschlechterung des Ist-Zustandes, daher sind für die Frischluftzufuhr keine Maßnahmen vorgesehen. Die Fachbeiträge werden in der Planfeststellung offengelegt.

Für die Berechnung von klimatischen Veränderungen durch einzelne Maßnahmen gibt es im Straßenbau keine Vorgaben. Die klimatische Veränderung in Städten kann auf eine Vielzahl von Faktoren zurückgeführt werden. In einem solchen Gutachten müssten neben unseren Maßnahmen, städtische, aber auch private Maßnahmen berücksichtigt werden. Eine solche Gesamtbetrachtung können wir daher nicht durchführen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

23. Wieso gilt der von den Sattdtverordneten kürzlich brschlossene Klimanotstand nicht für diese Baumaßnahme - der massiven Erweiterung der A565?

Hallo,

danke für Ihre Frage. Ihre Frage können wir leider nicht beantworten.

Der Ausbau de A565 wurde vom Bund beschlossen und im Bundesverkehrswegeplan verankert. Auf der Seite des Bundesverkehrsministeriums können Sie nachlesen wie der aktuell geltende Bundesverkehrswegeplan erarbeitet und beschlossen wurde. Somit hat Straßen.NRW den Auftrag erhalten die Maßnahme zu planen und zu bauen. Straßen.NRW entscheidet nicht darüber, welche Projekte geplant und umgesetzt werden.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

24. Die Mitteltemperatur in Bonn steigt stetig an. Wieso ignorieren Sie dies und bauen einen mächtigen Baukörper noch mächtiger? Dann wird es doch nooh heißer an den heißen Tagen. Müssten Sie, die Sie das sicherlich wissen und die Gutachten ja kennen, nicht der Politik mitteilen und raten, andere Forderungen als gerade die doppelte Erweiterung einer Autobahn zu fordern und zu beschließen, sozusagen nachträglich Verzicht zu üben? Dies ist auch IHRE staatsbürgerliche Verantwortung als Wissensträger(in)

Guten Tag,

uns sind die derzeitigen gesellschaftlichen Debatten bekannt und wir können Ihre Fragen zu dem Thema nachvollziehen. Unsere Aufgabe ist es Projekte zu planen und umzusetzen. Wir bestimmen jedoch nicht den Bedarf noch entscheiden wir welche Maßnahmen zu planenc und umzusetzen sind. Diese Entscheidung wird beim Land und beim Bund getroffen. Welche Autobahnen aus- oder neugebaut werden, wird im Bundesverkehrswegeplan festgelegt. Vekehrspolitische Fragen können weder in diesem Dialog noch von Straßen.NRW beantwortet werden.

Wir möchten auf unsere Dialogregeln hinweisen: Bitte formulieren Sie Ihre Beiträge stets sachlich und respektvoll. Sehen Sie von der Verwendung von Großbuchstaben und Unterstellungen ab. Es ist möglich anonym am Dialog teilzunehmen, jedoch freuen wir uns, wenn sich Nutzer*innen registrieren damit wir Sie bei Fragen kontaktieren können.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

25. Welche Auswirkungen wird das Bauwerk auf die Temperaturen im Umfeld haben? Welche Maßnahmen werden genommen, um die Aufheizung zu reduzieren?

Wird das gesammelte Regenwasser genutzt, um Grünflächen zu Wässern und das Wasser für Dürreperioden gespeichert?

Guten Tag rwillems,
danke für Ihre Nachfrage.

Wir werten die vorliegenden Daten für die Frischluftschneisen u.ä. aus. Unsere Planung führt zu keiner bedeutenden Verschlechterung des Ist-Zustandes, daher sind für die Frischluftzufuhr keine Maßnahmen vorgesehen. Die Fachbeiträge werden in der Planfeststellung offengelegt.

Für die Berechnung von klimatischen Veränderungen durch einzelne Maßnahmen gibt es im Straßenbau keine Vorgaben. Die klimatische Veränderung in Städten kann auf eine Vielzahl von Faktoren zurückgeführt werden. In einem solchen Gutachten müssten neben unseren Maßnahmen, städtische, aber auch private Maßnahmen berücksichtigt werden. Eine solche Gesamtbetrachtung können wir daher nicht vornehmen. Das Regenwasser wird in den Becken nicht gesammelt, sondern gereinigt und dann gedrosselt den Bächen in der Umgebung zugeführt.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam bonnbewegt.)

26. In den letzten Jahren sind die Temperaturen gerade in Bonn durch die Klimaveränderung sehr viel höher geworden. Auswirkungen sind sichtbar am sinkenden Grundwasserspiegel, Baumsterben der Wälder und ein Anstieg der Herz-Kreislauf- und Lungenerkrankungen. Wie genau wirkt sich die massive Flächenversiegelung auf das Klima in Bonn aus? Bitte stellen Sie entsprechende Berechnungen auf Ihrer Seite, dort sind sie leider bisher nicht zu finden.

Hallo,
danke für Ihre Frage.

Für die Berechnung von klimatischen Veränderungen durch einzelne Maßnahmen gibt es im Straßenbau keine Vorgaben. Die klimatische Veränderung in Städten kann auf eine Vielzahl von Faktoren zurückgeführt werden. In einem solchen Gutachten müssten neben unseren Maßnahmen, städtische, aber auch private Maßnahmen berücksichtigt werden. Eine solche Gesamtbetrachtung können wir daher nicht erstellen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam bonnbewegt.)

27. Arbeitet StraßenNRW mit Verkehrsökologen wie z.B. der technischen Universität Dresden oder dem PIK Potsdam Institute for Climate Impact Research und der TU Aachen zusammen um die aktuelle Entwicklung von Autobahnbau und Klimaauswirkung zu berücksichtigen?

Hallo,

vielen Dank für Ihre Fragen. Die Forschungen der Verkehrsökologen fließen in die gültigen Richtlinien und Regelwerke ein. Nach diesen planen wir dann unsere Maßnahmen. Das Projektteam ist an keinem Forschungsprojekt beteiligt. Bei unseren Gutachten werden wir von ökologischen Fachbüros unterstützt, die den neusten Stand der Forschungen berücksichtigen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam bonnbewegt.)

28. Bonn hat den Klimanotstand ausgerufen; Ziel aller Stadtplanung muss es daher sein, das Klima zu verbessern, aber nicht weiter zu schädigen. Der Ausbau der A565 mitten durch Bonn schädigt das Klima: durch drastische Zunahme der Schadstoff-Emissionen, Unterbrechung der Kaltluftschneise zur Innenstadt, großflächige Versiegelung, Kahlschlag entlang der Trasse, Vernichtung des Lennéparcs für Rückhaltebecken. Mit welchem Recht setzen Sie sich über den Klimaschutz hinweg, der oberste Priorität hat?

Hallo,

Ihre Frage erreicht uns angesichts der aktuellen gesellschaftlichen Debatten häufig - leider können wir sie nur begrenzt beantworten.

Wir erhalten den Auftrag für die Planung und den Bau eines Projektes vom Bund und vom Land. Dort wird entschieden, welche Maßnahmen umgesetzt werden. Der Ausbau der A565 ist im Bundesverkehrswegeplan festgestellt. Es steht uns nicht zu eine Bewertung vorzunehmen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam bonnbewegt.)

29. Die Stadt Bonn rühmt sich in Sachen Klimaschutz Vorbild zu sein und hat in Einschätzung der eigenen Situation berechtigter Weise den Klimanotstand beschlossen.

Ist es bei anerkannter Notwendigkeit der Klimawende wirklich sinnvoll, ein Straßenbauprojekt in der Form zu bauen, wie es „zu alten Zeiten“ mit dem Primat des Autos geplant wurde? Ist es wirklich gerechtfertigt dafür so viel zu zerstören, z.B. Frischluftschneise für Bonn, Zerstörung von ca. 1/3 des Lenné-Parks? Nötig ist ein Umdenken!

Guten Tag,

danke für Ihre Nachfrage. Ihre Frage erreicht uns angesichts der aktuellen gesellschaftlichen Debatten häufig - leider können wir sie nur begrenzt beantworten. Verkehrspolitische Fragen können weder in diesem Dialog noch von Straßen.NRW beantwortet werden.

Wir erhalten den Auftrag für die Planung und den Bau eines Projektes vom Bund und vom Land. Dort wird entschieden, welche Maßnahmen umgesetzt werden. Der Ausbau der A565 ist im Bundesverkehrswegeplan festgestellt. Es steht uns nicht zu eine Bewertung vorzunehmen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam bonnbewegt.)

30. Gibt es einen Ausgleich für die wegfallenden Winde aus Westen, die die Bonner Innenstadt bisher mit etwas Frischluft versorgen? Gibt es darüber Berechnungen, die die Auswirkungen der geplanten Bauwerke aufzeigen?

Hallo Elmar G,

danke für Ihre Nachfrage.

Jeder Neu- oder Ausbau einer Straße verursacht Eingriffe in Natur und Landschaft. Diese müssen untersucht und bewertet werden. Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich sollen in der Planung dargestellt werden.

Im Rahmen der Landschaftspflegerischen Begleitplanung wurden die durch das Vorhaben entstehenden Eingriffe ermittelt und bewertet. Dabei wurden unter anderem die Auswirkungen der Maßnahme auf sogenannte Schutzgüter, wie den Menschen oder die Vegetation untersucht. Die Gutachten werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens offengelegt.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

31. Warum hält man trotz Ausrufung des Klimanotstandes an diesem Dinosaurier Projekt fest. Als hätten wir das Klima-Fukushima noch vor uns. Nein wir sind mittendrin. Für mehr Verkehr und staufreie Autobahnen zu planen ist nur noch als reiner Irrsinn zu bezeichnen. Nein zum vorwärts in die Vergangenheit.

Guten Tag,

herzlichen Dank für Ihren Beitrag. Uns sind die derzeitigen gesellschaftlichen Debatten bekannt, jedoch entscheiden wir nicht darüber, welche Projekte geplant und umgesetzt werden. Verkehrspolitische Fragen können weder in diesem Dialog noch von Straßen.NRW beantwortet werden.

Die Entscheidung, dass eine Maßnahme geplant und umgesetzt wird, wird beim Land und beim Bund getroffen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

32. Das Asphaltband durch den Bonner Norden soll auf Kosten von Grünbereichen (u.a. Lenné-Park) doppelt so breit und durch hohe Lärmschutzwände eingefasst werden. Aber schon heute leidet Bonn unter Extremtemperaturen von über 40° an mehreren Sommertagen und Nachttemperaturen über 30°. Welche konkreten Untersuchungen liegen vor, wie sich die Autobahnverbreiterung auf das Stadtklima in der Stadt Bonn auswirkt?

Hallo,

danke für die Nachfrage.

Die von Ihnen als Lenné-Park bezeichnete Fläche wird nicht von der Autobahn überbaut. Es wird dort ein so genanntes Regenrückhaltebecken gebaut. Aktuell werden die Autobahnabwässer ungeklärt in den Endenicher und den Rheindorfer Bach eingeleitet. Durch die Entwässerungsbecken wird das Wasser von schädlichen Stoffen gereinigt. Außerdem wird das Regenwasser dort gesammelt und gedrosselt in die Bäche eingeleitet. Dadurch kann die Einleitmenge konstant gehalten werden und es wird nicht mehr wie aktuell unkontrolliert eingeleitet. Die ökologische Situation der Bäche wird dadurch nachhaltig verbessert. Regenrückhaltebecken werden komplett begrünt. Der Bereich bleibt grün und wird künftig nur verändert genutzt.

Im Rahmen der Planung werden Gutachten zu den Themen Schadstoffe und Lärm erstellt und die Ergebnisse in der Planung berücksichtigt. Ein Klimagutachten für das ganze Bonner Stadtgebiet kann seitens Straßen.NRW nicht erstellt werden. Hier ist eine Vielzahl an einwirkenden Punkten wie kommunale oder private Maßnahmen zu berücksichtigen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

33. Momentan hat sich die Stadt Bonn mit der Deutschen Umwelthilfe einen mühsamen Vergleich verhandelt zum Thema Fahrverbotsvermeidung. Nach dem Ausbau des Tausendfüßlers könnte durch Mehrverkehr auch Schadstoffe wieder steigen. Ist das nicht riskant eine Straße auszuweiten, die das Klima in der Stadt so verändern könnte, daß Bonner Autos dann droht diese Straße (A565) nicht befahren zu dürfen wegen Fahrverbote? A565 wird ja von vielen Bonnern genutzt in die Innenstadt zu kommen!

Hallo,

vielen Dank für Ihre Nachfrage.

Für den Ausbau der Strecke in diesem Abschnitt wurde ein Schadstoffgutachten erstellt, um Verschlechterungen des vorhandenen Zustandes zu vermeiden. Die Anmerkungen aus dem Gutachten sind in die Planung eingeflossen und werden im Rahmen der Planfeststellung einsehbar sein. Auch Staus (laufender Motor, obwohl man steht) oder Stop&Go-Verkehre führen zu einer Erhöhung der Werte. Durch den Ausbau der Autobahn sollen Staus vermieden werden.

Mit besten Grüßen,

Valérie Bennett (Projektteam bonnbewegt.)

Kategorie Lärm

34. Bei T-Systems im Bereich "Am Probsthof" / "Am Dickobskreuz" werden offensichtlich besonders hohe Spundwände anstatt der grünen Böschungen geplant.

Wo hoch sind diese Wände über Grund, wie tief? Wieviel meter sind es von der einen zur anderen Spundwand? Was ist zwischen den Spundwänden? Gibt es daneben Wege für Fußgänger und Radfahrer?

Hallo,

danke für Ihre Frage.

Die Stützwand wird auf der ganzen Länge zwischen der "Gerhard-Domagk-Straße" und dem Kreisverkehr "Am Probsthof" gebaut. Die Stützwand wird insgesamt rund 340m lang und maximal 6,50m hoch.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam bonnbewegt.)

35. Da Schall die Eigenschaft hat nach oben zu gehen, wenn es nicht anders geht, führen die geplanten Schallschutzmauern zu einer kleinen Schallreduzierung für die direkten Anwohner, aber zu eine Erhöhung des Lautstärkepegels für die weiter von der Autobahn liegenden Stadtteile wie Poppelsdorf, Südstadt, Kessenich, Innenstadt und Nordstadt. Gibt es dazu entsprechende neutrale Fachgutachten und wo kann ich sie nachlesen. Leider finde ich keinerlei Gutachten auf Ihrer Seite.

Hallo,

danke für Ihre Nachfrage.

Das Gutachten zum Lärmschutz wird im Rahmen der Planfeststellung offengelegt. Sollten Sie vorab bereits Informationen zu einem bestimmten Objekt benötigen, können Sie uns gerne eine E-Mail bonnbewegt@strassen.nrw.de schreiben.

Für die weiter von der Autobahn entfernten Stadtteile wird sich der Lärm nicht erhöhen. Wie sich der Lärm ausbreitet, können Sie auf diesem [Plakat in unsere Mediathek](#) sehen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

36. Aus welchem Material sind die lärmschutzwände geplant?

Sind ggf alternative Lärmschutzwände aus Holz, Sträuchern in der Planung berücksichtigt oder handelt es sich lediglich um alt hergebrachte Betonwände?

Guten Tag,

vielen Dank für Ihre Fragen.

Um einen möglichst hohen Lärmschutz zu gewährleisten müssen die Wände hochabsorbierend sein. Das bedeutet, dass sie eine möglichst große Oberfläche haben müssen. Daher verwenden wir in der Regel so genannte Alukassetten. Diese können individuell gestaltet werden. Die farbliche Gestaltung wollen wir vor dem Bau mit der Stadt Bonn abstimmen.

Eine Begrünung der Wände ist leider nicht möglich. Wir gewährleisten die Sicherheit der Wände. Dazu müssen sie regelmäßig geprüft werden, was mit einem Bewuchs leider nicht möglich ist.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

37. Wann ist mit der Fertigstellung des Lärmschutzes an der Sebastianstraße zu rechnen?

Guten Tag,

danke für Ihre Nachfrage. Der Lärmschutz soll bis Ende des Jahres fertiggestellt sein.

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

38. Rund um die A565 sind die untergeordneten Straßen längst hochgradig lärm- und abgasbelastet, sodass sie eigentlich keinen zusätzlichen Verkehr mehr aufnehmen dürften. Selbst wenn diese unvorstellbar hohen Lärmschutzwände einen lärmindernden Effekt haben sollten, dann aber nur direkt an der A565. Verkehr verlässt die Autobahn aber auch. Nach Ausbau ist ein Anstieg auf 115000 Kfz prognostiziert.

Ist an eine Pfortnerung zum Schutz der Gesundheit der Anlieger dieser Wohnstraßen gedacht?

Hallo,

danke für Ihre Nachfrage.

Straßen.NRW ist für das übergeordnete Netz und somit auch den daraus entstehenden Lärm verantwortlich. Das bedeutet, dass wir die Anlieger vor dem auf der Autobahn entstehenden Lärm schützen. Um einen bestmöglichen Schutz zu erzielen haben wir bereichsweise sehr hohe Lärmschutzwände geplant. Diese können Sie sich in unserer [Visualisierung](#) ansehen.

Die Verkehrsentwicklung der städtischen Straßen liegt im Verantwortungsbereich der Stadt Bonn. Wir planen keine Maßnahmen im städtischen Netz.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

39. Die gesamte Vogelsiedlung leidet jetzt bereits unter dem Autobahnlärm. In einer Veranstaltung habe ich erfahren, dass es während der Bauzeit keinen Lärmschutz geben soll. Da ist nicht zumutbar. Einen Ausbau um die doppelte Breite ist nicht mehr zeitgemäß. Autoverkehr muss reduziert werden!!! Es darf nicht noch mehr Platz zum Rasen geschaffen werden.

Wie breit wird die spätere Unterführung Lievelingsweg? Ich schätze sehr breit und dunkel, ein neuer Angstraum!

Hallo,

danke für Ihre Nachfrage.

Für die Verbreiterung und den anschließenden Neubau des Lärmschutzes muss der vorhandene Lärmschutz entfernt werden. In dieser Zeit wird der Verkehr langsamer und östlich abgerrückt an der Baustelle vorbeigeführt. Durch den größeren Abstand zur Vogelsiedlung und die reduzierte Geschwindigkeit wird es nicht zu einem Anstieg des Verkehrslärms kommen. Natürlich wird es aber in dieser Zeit Baulärm geben. Die Auswirkungen werden von uns in einem Gutachten untersucht und Lösungsmöglichkeiten frühzeitig mit den Betroffenen abgestimmt. Nach dem Bau wird sich dann die Lärmsituation gegenüber heute deutlich verbessern. Der Lärmschutz wird so gebaut, dass die gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte für die Lärmvorsorge eingehalten werden.

Die Entscheidung, dass die Autobahn ausgebaut wird, wurde unter anderem aufgrund der überschrittenen Kapazität im Bundesverkehrswegeplan beschlossen. Wir erhalten dann den Auftrag den Ausbau zu planen und umzusetzen.

Die Unterführung Lievelingsweg wird ca. 35m und 40m lang. Sie wird im Rahmen eines Gestaltungskonzeptes in Abstimmung mit der Stadt Bonn gestaltet. Dadurch soll erreicht werden, dass sie sich ins Stadtbild einfügt und kein Angstraum entsteht.

Mit besten Grüßen

Friederike Schaffrath (Projektleiterin *bonnbewegt*.)

40. Lärm ist gesundheitsschädlich. Wie sollen die Anwohner des Meisenwegs vor den Baustellenverkehr geschützt werden, wenn die Umgebungslärmkarte NRW schon jetzt erschreckende Lärmwerte von über 75 Dezibel anzeigt und dringender Handlungsbedarf besteht. Hotel für alle. Finden Verkehrszählungen, Lärm- und Abgasmessungen während der Bauphase statt.

Guten Tag,

vielen Dank für Ihre Frage. Für die Untersuchung des Baulärms haben wir ein Gutachten beauftragt, das untersucht, welche Auswirkungen der Baulärm auf die Umgebung hat. Das bezieht sich natürlich auch auf das Wohngebiet der Vogelsiedlung. Das Gutachten gibt Handlungsanweisungen, wie der Lärm während der Bauzeit so gering wie möglich gehalten werden kann. Während der Bauphase wird es Bauverfahren geben, bei denen sich Lärm nicht vermeiden lässt. Hier muss dann mit den Betroffenen Anliegern eine Regelung gefunden werden. Das kann auch bedeuten, dass die Anlieger für einige Tage ein Hotelzimmer gestellt bekommen.

Wir planen abschnittsweise zu bauen, so dass wir nicht während der gesamten Bauzeit Arbeiten am Meisenweg durchführen werden. Sobald wir die Maßnahme ausschreiben, haben wir dann genauere Angaben, wann wir welche Arbeiten dort durchführen. Dann wird im Detail mit den Anliegern geklärt, wie man mit dem Lärm während der Bauphase umgeht.

Nach dem Bau wird durch die Lärmschutzwände und so genannten offenporigen Asphalt (Flüsterasphalt) der Lärm deutlich geringer sein. Die gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte der Lärmsanierung werden dann im gesamten Meisenweg eingehalten werden. Sollten Sie Interesse haben, die genauen Werte nach dem Ausbau für Ihr Grundstück zu erhalten oder sich mit uns über das Bauverfahren auszutauschen, schreiben Sie uns einfach unter bonnbewegt@strassen.nrw.de eine Mail.

Mit besten Grüßen,

Tobias Zoporowski (Projektteam *bonnbewegt*.)

41. Wie wird dafür Sorge getragen, dass die Umwohnenden nicht (noch) mehr Lärmbelästigung bekommen. Seit dem letzten Umbau der Brücke ist es in Bonn-Castell wesentlich lauter geworden.

Wird künftig Flüsterasphalt genutzt, oder wird es höhere/bessere Lärmwände geben?

Hallo,

vielen Dank für Ihre Frage. Bitte entschuldigen Sie unser Versehen, wir hatten Ihnen zunächst die Antwort auf diese Frage gegeben. Der gesamte Abschnitt erhält offenporigen Asphalt ("Flüsterasphalt"). Zusätzlich wird auf der gesamten Länge Lärmschutz installiert. Wie genau dieser aussieht, können Sie sich

im Video anschauen. Nach dem Bau der Lärmschutzwand werden alle Grenzwerte eingehalten, die für eine neue Strecke vorgegeben sind.

Mit besten Grüßen,

Tobias Zoporowski (Projektteam *bonnbewegt.*)

42. Wie hoch ist der errechnete Lärmpegel Tag / Nacht im Bereich der Anwohnerstr. Meisenweg und wie hoch wird hier die Lärmschutzwand (über Fahrbahnkante) werden?

Hallo,

vielen Dank für Ihre Frage. Die Lärmschutzwände werden so geplant, dass die Grenzwerte der Lärmvorsorge zukünftig eingehalten werden. Nach dem Bau der Lärmschutzwände wird die Belastung im Wohngebiet tagsüber unter 59 dB(A) und nachts unter 49 dB(A) liegen. Grundlage dafür ist die 16.

Bundesimmissionsschutzverordnung. Um diese Grenzwerte einzuhalten, müssen im Bereich des Meisenwegs circa neun Meter hohe Lärmschutzwände gebaut werden. Wie das in etwa aussehen wird, können Sie sich im Video unter unserem Projektsteckbrief ansehen. Die genaue Gestaltung der Wände wird zu einem späteren Zeitpunkt gemeinsam mit der Stadt Bonn vorgenommen. Sollten Sie genaue Werte für ein bestimmtes Gebäude benötigen, schreiben Sie uns gerne eine Mail an: bonnbewegt@strassen.nrw.de.

Mit besten Grüßen,

Tobias Zoporowski (Projektteam *bonnbewegt.de*)

43. Werden Auswirkungen auf den Menschen nur im unmittelbaren Umfeld der Autobahn gemessen? Die Steigerung des Verkehrs hat sicher Auswirkungen auf alle Anschlüsse und Knoten in der Stadt? Was hat die aktuelle Verträglichkeitsprüfung für alle ganz unterschiedlich betroffenen Bonner Stadtteile ergeben was Schadstoffe, Lärm und Klima angeht?

Hallo,

danke für Ihre Frage an uns.

Für den Ausbau des Streckenabschnitts werden die Auswirkungen auf Lärm und Schadstoffe mit Hilfe von Gutachten untersucht. Die Ergebnisse fließen dann wiederum in die Planung ein. Die Lärmsituation entlang des Autobahnabschnittes wird sich durch den Bau von Lärmschutzwänden deutlich verbessern. Die Schadstoffausbreitung wird durch den Ausbau nicht verschlechtert.

Ein Klimagutachten für das gesamte Bonner Stadtgebiet wurde nicht erstellt. Hier müssen alle Maßnahmen, auch die kommunalen und privaten, Eingang finden, da nicht nur die Autobahn eine Auswirkung auf das Klima hat.

Mit besten Grüßen,

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

Kategorie Öffentlichkeitsbeteiligung

44. Wieso antwortet ZEBRALOG und nicht eine staatliche Behörde auf die Fragen? Ziemlich unseriös und eine Vertuschung de Verantwortung, so empfinde ich das.

Guten Tag,

der Dialog wird in Zusammenarbeit zwischen Straßen.NRW und Zebralog moderiert, wie Sie es der **Beschreibung** entnehmen können. Zebralog unterstützt Straßen.NRW im Rahmen der begleitenden Öffentlichkeitsbeteiligung. In diesem Dialog werden alle Fragen von den Fachplanerinnen gesichtet und beantwortet. Anschließend werden die Antworten von Zebralog, und insbesondere von Frau Bennett, eingestellt und veröffentlicht. Wir von Straßen.NRW sind Ingenieure und Landespfleger, Zebralog unterstützt uns, um bei diesem Projekt eine möglichst gute Öffentlichkeitsbeteiligung zu ermöglichen. Es ist üblich, dass wir uns dort, wo wir selber keine Experten sind Unterstützung holen. Wir bei Straßen.NRW führen diesen Dialog zusätzlich zu unseren täglichen Aufgaben, ohne die Unterstützung von Zebralog könnten wir Ihnen einen solchen Dialog gar nicht anbieten.

Wir möchten außerdem auf unsere **Dialogregeln** hinweisen: Es ist möglich anonym am Dialog teilzunehmen, jedoch freuen wir uns, wenn sich Nutzer*innen registrieren damit wir Sie bei Fragen kontaktieren können. Bitte formulieren Sie Ihre Beiträge stets sachlich und respektvoll. Vermeiden Sie Unterstellungen.

Viele Grüße

Friederike Schaffrath (Projektleiterin bonnbewegt.)

45. Ich bitte um komplette Zusammenfassung der Fragen und Antworten in einer PDF sowie Veröffentlichung auf Ihrer Website.

Guten Tag,

danke für Ihren Beitrag. Nach Abschluss dieses Dialogs bleiben die Fragen und Antworten sichtbar auf der Webseite. Zudem werden die gestellten Fragen ausgewertet und zur Entwicklung weiterer Informationsangebote dienen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam bonnbewegt.)

46. Liebes StraßenNRW-Team,

ich lese hier immer wieder, dass bereits alles im Bundesverkehrswegeplan entschieden sei und StraßenNRW nur umsetzen würde.

Inwiefern werden diese Rückmeldung überhaupt berücksichtigt werden (können)?

"Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten"

Wer hat wann über den Kapazitätsausbau entschieden. Sind diese Prognosen nicht bereits überholt und können Sie hier Veto einreichen und ggf. gegen lenken und den Ausbau verkleinern? (Z.B. die Standspur weglassen)

Hallo rwillems,

herzlichen Dank für Ihre Frage zu unserem Angebot. Bei diesem Angebot handelt es sich um ein reines Informationsangebot, welches nicht die Möglichkeit der Einwendungen im förmlichen Verfahren ersetzt. Grundsätzlich wird im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans beschlossen, welche Projekte realisiert werden. Wir erhalten anschließend einen Auftrag, die Maßnahme zu planen und umzusetzen. Daher geht es in dem anstehenden Planfeststellungsverfahren nicht darum, ob sondern wie die Maßnahme realisiert wird. Betroffene können im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Einwendungen gegen die Planungsinhalte vorbringen. Ab welchem Zeitpunkt Einwendungen der Bürger möglich sind und welche Fristen gelten, legt die planfeststellende Behörde - in diesem Fall die Bezirksregierung Köln - im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens fest. Noch steht der Zeitpunkt für die Baumaßnahme nicht fest.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

47. Sehr geehrte Frau Valérie Bennett,

ich bin verwirrt und irritiert, dass Sie als Projektmanagerin von ZEBRALOG die Fragen beantworten.

Sicherlich sind Sie als Kommunikationswissenschaftlerin geschult, Fragen zu beantworten. Uns interessiert aber die Meinung von StarssenNRW und den Fachleuten. Warum passiert das nicht?

Guten Tag,

der Dialog wird in Zusammenarbeit zwischen Straßen.NRW und Zebralog moderiert, wie Sie es der Beschreibung entnehmen können. Zebralog unterstützt Straßen.NRW im Rahmen der begleitenden Öffentlichkeitsbeteiligung. In diesem Dialog werden alle Fragen von den Fachplanerinnen gesichtet und beantwortet. Anschließend werden die Antworten von Zebralog, und insbesondere von Frau Bennett, eingestellt und veröffentlicht. Wir von Straßen.NRW sind Ingenieure und Landespfleger, Zebralog unterstützt uns, um bei diesem Projekt eine möglichst gute Öffentlichkeitsbeteiligung zu ermöglichen. Es ist üblich, dass wir uns dort, wo wir selber keine Experten sind Unterstützung holen. Wir bei Straßen.NRW

führen diesen Dialog zusätzlich zu unseren täglichen Aufgaben, ohne die Unterstützung von Zebralog könnten wir Ihnen einen solchen Dialog gar nicht anbieten.

Wir möchten außerdem auf unsere [Dialogregeln](#) hinweisen: Es ist möglich anonym am Dialog teilzunehmen, jedoch freuen wir uns, wenn sich Nutzer*innen registrieren damit wir Sie bei Fragen kontaktieren können.

Bitte formulieren Sie Ihre Beiträge stets sachlich und respektvoll. Vermeiden Sie Unterstellungen.

Viele Grüße

Friederike Schaffrath (Projektleiterin bonnbewegt.)

48. Was passiert mit Fragen und Bedenken, die in dem Dialog gestellt werden? Ist das Dialogforum noch ein Forum zur Entscheidungsbildung bei den Baumaßnahmen oder eine reine Beschäftigungstherapie (Ablenkung) für uns Bürgerinnen und Bürger? Ein Großteil der bisherigen Antworten sind Ausflüchte und keine Antworten. Was macht dann das Forum für einen Sinn?

Guten Tag,

danke für Ihre Kritik.

Ich bedauere, dass Sie diesen Dialog als eine Ablenkung wahrnehmen und Sie unsere Antworten nicht zufriedenstellend finden.

Ziel dieses Angebots ist es, den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit zu geben, Fragen dazu zu stellen, wie die Autobahn ausgebaut wird. Es können beispielsweise technische Fragen zur Planung oder Informationen zum Lärmschutz eingeholt werden.

Wie ebenfalls bereits beschrieben ist der Ausbau der Strecke im Bundesverkehrswegeplan bereits entschieden und festgelegt. Straßen.NRW bestimmt weder den Bedarf noch welche Maßnahmen geplant werden.

Mit besten Grüßen,

Friederike Schaffrath (Projektleiterin bonnbewegt.)

49. Ich bin betroffen und habe keine Info über die Baumaßnahmen bekommen. Warum wird man über so eine Maßnahme nicht umfangreich informiert. Ich habe gehört, dass es kleine Infoveranstaltungen gab, habe aber nichts davon mitbekommen. Man kann doch sowas nicht machen ohne die Betroffenen zu informieren. Kann man das noch verhindern.

Guten Tag,

danke für Ihren Beitrag.

Es hat seit 2017 regelmäßig öffentliche Termine gegeben, um die Öffentlichkeit zu informieren und in den Dialog zu treten. Dies waren unter anderem Infomessen, eine Dialogmobiltour sowie Anliegerinformationen.

Wir bedauern sehr, dass die Informationen Sie nicht erreicht haben und würden gerne mit Ihnen in Kontakt treten. Bitte schreiben Sie eine E-Mail an bonnbewegt@strassen.nrw.de, wenn Sie Fragen zu Ihrem Eigentum oder persönlichen Situation haben.

Grundsätzlich wird im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans beschlossen, welche Projekte realisiert werden. Wir erhalten anschließend einen Auftrag, die Maßnahme zu planen und umzusetzen. Daher geht es in dem anstehenden Planfeststellungsverfahren nicht darum, ob sondern wie die Maßnahme realisiert wird. Betroffene können im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Einwendungen gegen die Planungsinhalte vorbringen. Ab welchem Zeitpunkt Einwendungen der Bürger möglich sind und welche Fristen gelten, legt die planfeststellende Behörde - in diesem Fall die Bezirksregierung Köln - im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens fest. Noch steht der Zeitpunkt für die Baumaßnahme nicht fest.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

50. Eine Baumaßnahme mit solchen Ausmaßen und Auswirkungen auf Bonn bedarf der intensiven Bürgerinformation und Bürgerbeteiligung. Wieso ist das bisher nicht geschehen? Wann erfolgt dies und wie umfassend (in inhaltlicher Tiefe sowie bezüglich der Bevölkerungsmehrheit) wird das sein?

Guten Tag,

danke für Ihre Frage.

Seit 2017 haben wir eine Vielzahl von Informationsveranstaltungen durchgeführt, um die Öffentlichkeit zu informieren und in den Dialog zu treten. Dies waren unter anderem Infomessen, eine Dialogmobiltour sowie Anliegerinformationen. Im Rahmen dieser Veranstaltungen konnten die Bürgerinnen und Bürgern Rückmeldung zu den Projekten und Planungen geben. Die Fragen und Anregungen wurden aufgegriffen und sind in den Planungsprozess eingeflossen. Einige Fragen wurden bilateral oder bei der Gestaltung der Informationsangebote für diese Webseite berücksichtigt. Dokumente und Unterlagen, die im Rahmen der öffentlichen Veranstaltungen vorgestellt wurden, finden Sie in unserer *Mediathek*. Wir bedauern sehr, dass die Informationen Sie nicht erreicht haben.

Straßen.NRW führt außerdem ein regelmäßiges Dialogforum mit Vertreterinnen und Vertretern verschiedener Interessensgruppen durch. Dazu gehören Teilnehmer/innen aus der Wirtschaft, dem ÖPNV, verschiedenen Verbänden sowie der Stadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis.

Darüber hinaus stimmt sich Straßen.NRW gemeinsam mit der Stadt mit einem politischen Begleitgremium ab. Teilnehmer sind die verkehrspolitischen Sprecher der Fraktionen der Stadt Bonn.

Wir wollen unsere Öffentlichkeitsarbeit stetig verbessern. Sollten Sie Vorschläge dazu haben, würden wir uns freuen, wenn Sie diese an bonnbewegt@strassen.nrw.de senden würden.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

51. was die Bürger aushalten, ohne dass ihnen der Kragen platzt. Man kann doch nicht so ein Projekt in eine dicht bebaute Stadt pflanzen. Man stelle sich vor, die Adenauerallee würde auf die doppelte Breite ausgebaut und ein riesiges Schmutzwasserbecken mit Pumpstation im Hofgarten platziert. Nehmen die Staus dann etwa ab? Nein!

Wo schicke ich meine Einwändung hin? Bitte um die genaue Adresse.

Guten Tag,

danke für Ihren Beitrag.

Grundsätzlich wird im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans beschlossen, welche Projekte realisiert werden. Wir erhalten anschließend einen Auftrag, die Maßnahme zu planen und umzusetzen.

Betroffene können im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Einwendungen gegen die Planungsinhalte vorbringen. Ab welchem Zeitpunkt Einwendungen der Bürger möglich sind und welche Fristen gelten, legt die planfeststellende Behörde - in diesem Fall die Bezirksregierung Köln - im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens fest. Noch steht der Zeitpunkt nicht fest. Die Bezirksregierung Köln wird alle Daten kommunizieren, sobald der Zeitpunkt festgelegt ist.

Beste Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

52. Da Straßen.NRW ja offenbar nur das Projekt umsetzt und für die Entscheidungen die Politik (Bund, Land, Stadt) zuständig ist, fragt sich, wie sinnvoll dieser Dialog hier überhaupt ist. Die Fragen, die drängen, sind doch andere als die, die hier beantwortet werden können. Ist mit einer Weitergabe der Fragen, die die Entscheidungsgremien betreffen, zu rechnen? Kann der unzeitgemäße, widersinnige Ausbau der Autobahn überhaupt noch überdacht, gestoppt und umgeplant werden?

Guten Tag,

es ist schade, dass Sie unseren Dialog nicht als sinnvoll erachten.

Ziel dieses Angebots ist es, den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit zu geben, Fragen dazu zu stellen, wie die Autobahn ausgebaut wird. Es können beispielsweise technische Fragen zur Planung oder Informationen zum Lärmschutz eingeholt werden.

Eine Weitergabe der Fragen ist nicht geplant. Eine Information zum Dialog und zu den eingereichten Fragen wird es in unserem Dialogforum geben. Der Dialog bleibt darüber hinaus nach Abschluss weiterhin sichtbar und wird auf dieser Seite archiviert.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

53. Wann und wo findet die Bürgerinformationsveranstaltung statt?

Guten Tag,

danke für Ihre Nachfrage.

Aufgrund der aktuellen Vorgaben im Umgang mit der Corona-Pandemie veranstalten wir aktuell keine Präsenzveranstaltungen. Wir arbeiten aber an weiteren digitalen Angeboten, um Sie weiterhin auf dem Laufenden zu halten. Die Informationen aus unseren bisherigen Veranstaltungen finden Sie in unserer [Mediathek](#). Sobald Präsenzveranstaltungen wieder möglich sind, werden wir diese im Bereich [Veranstaltungen](#) ankündigen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

54. Guten Tag,

welche Möglichkeiten bestehen, um den geplanten Ausbau noch zu stoppen ? Was genau sind die rechtlichen Möglichkeiten der Einwendungen, wie laufen diese ab ?

Guten Tag,

danke für Ihre Nachfrage.

Grundsätzlich wird im Rahmen des [Bundesverkehrswegeplans](#) beschlossen, welche Projekte realisiert werden. Wir erhalten anschließend einen Auftrag, die Maßnahme zu planen und umzusetzen. Daher geht es in dem anstehenden Planfeststellungsverfahren nicht darum, ob sondern wie die Maßnahme realisiert wird. Betroffene können im Rahmen des [Planfeststellungsverfahrens](#) Einwendungen gegen die Planungsinhalte vorbringen. Ab welchem Zeitpunkt [Einwendungen](#) der Bürger möglich sind und welche Fristen gelten, legt die planfeststellende Behörde - in diesem Fall die Bezirksregierung Köln - im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens fest. Noch steht der Zeitpunkt für die Baumaßnahme nicht fest.

Beste Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

55. Wann kommen denn endlich die von Ihnen versprochenen Videos. Diese Aktion endet doch bereits in wenigen Tagen!!!

Der Frage mit der Überschrift „Hinweis auf Mailkontakt“ kann ich nur zustimmen. Sie beantworten die Fragen kaum und machen dann auch noch eine Extra-Aktion ohne Öffentlichkeit auf. Soll das so sein???

Guten Tag,

Wir bedauern, dass Sie dieses Angebot als intransparent bewerten.

Es wird nach diesem Dialog und auf der Grundlage der eingegangenen Fragen ein weiteres Informationsangebot zur Maßnahme "A565 Sechsstreifiger Ausbau zwischen Bonn-Endenich und Bonn-Nord" mit Ersatzneubau des Tausendfüßlers geben. Hierfür werden u.a. die Planer und Planerinnen interviewt und gefilmt.

Es ist richtig, dass wir in manchen Dialogen darauf verweisen uns eine E-Mail zu schreiben. Dieser Dialog ist so angelegt, dass eine Frage gestellt und eine Antwort gegeben werden kann. Das reicht aber manchmal nicht aus. Wenn zum Beispiel ein Anlieger konkrete Lärmwerte von uns erfahren möchte, bieten wir ihm an, diese bei uns direkt zu erfragen. So muss er seine Adresse nicht in dem Dialog offenlegen und wir können gegebenenfalls Rückfragen stellen. Dieser Dialog dient dazu Fragen zur Planungen zu beantworten und ist technisch so angelegt, dass Diskussionen nur begrenzt möglich sind. Daher bitten wir die Möglichkeit an, Anregungen, Kritik und weitere Beiträge per E-Mail an uns zu richten.

Wir möchten außerdem auf unsere [Dialogregeln](#) hinweisen: Es ist möglich anonym am Dialog teilzunehmen, jedoch freuen wir uns, wenn sich Nutzer*innen registrieren damit wir Sie bei Fragen kontaktieren können. Bitte formulieren Sie Ihre Beiträge sachlich und respektvoll.

Wir danken für Ihr Verständnis.

Mit besten Grüßen

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

56. Sie weisen Bürgerinnen und Bürger immer wieder darauf hin, sich per Mail an Sie zu wenden. Damit wird der öffentliche Dialogprozess Makulatur und intransparent.

Hallo,

danke für Ihre Anmerkung.

Es ist richtig, dass wir in manchen Antworten darauf verweisen uns eine E-Mail zu schreiben. Dieser Dialog ist so angelegt, dass eine Frage gestellt und eine Antwort gegeben werden kann. Das reicht jedoch manchmal nicht aus.

Wenn beispielsweise ein Anlieger konkrete Lärmwerte von uns erfahren möchte, bieten wir ihm an diese bei uns direkt zu erfragen. So muss er seine Adresse nicht in dem Dialog offenlegen und wir können gegebenenfalls Rückfragen stellen.

Wir haben auch kritische Anmerkungen zu unseren Informations- und Dialogangeboten erhalten. Hier freuen wir uns auf Anregungen und Ideen. Aufgrund des Formats und der Zielsetzung dieses Dialogs sind längere Ausführungen und Diskussionen nicht möglich, daher bitten wir die Teilnehmer mit uns direkt in Kontakt zu treten. Alle Fragen und Beiträge sowie Antworten werden nach dem Dialog weiterhin sichtbar sein.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

57. Wann hat Straßen.NRW seine Info- und Dialogveranstaltungen begonnen? Vor oder nachdem die Entscheidung zum Ersatzneubau des Tausendfüßlers plus Ausbau auf 6 Spuren gefallen war? Falls Letzteres der Fall war, dann durften bzw. dürfen die Bürger*innen Bonns gar nicht mehr über das OB und WIE der Baumaßnahme, sondern nur noch bei untergeordneten Detailfragen mitreden. Dann sind weder diese Online-Befragung noch alle vorausgegangenen Veranstaltungen als „Bürgerbeteiligung“ zu bezeichnen.

Guten Tag,

danke für Ihre Kritik.

Ich bedauere, dass Sie unsere Öffentlichkeitsbeteiligung als „Alibiveranstaltung“ empfinden.

Die Entscheidung, ob eine Straße aus- oder neugebaut wird, wird nicht von uns getroffen. Das erfolgt im Falle einer Autobahn über den so genannten [Bundesverkehrswegeplan](#) durch den Bund. Wir erhalten lediglich den Auftrag dazu eine Maßnahme zu planen und umzusetzen. Der Auftrag für den sechsstreifigen Ausbau der A565 zwischen Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord haben wir durch den Bundesverkehrswegeplan erhalten, der 2016 beschlossen wurde.

Seit 2017 führen wir regelmäßige Veranstaltungen für die Bonner Bürger*innen durch. Auf unserer ersten Infoveranstaltung haben wir verschiedene Varianten vorgestellt, wie die Autobahn ausgebaut werden kann. Die Entscheidung mit welcher Variante der Ausbau erfolgt, wurde dann vom Rat der Stadt Bonn durch von Bürger*innen gewählte Vertreter*innen getroffen.

Wir haben jede unserer Veranstaltungen protokolliert und ausgewertet. Anmerkungen und Kritik haben wir geprüft und wenn möglich berücksichtigt. Unser Handlungsspielraum ist jedoch oft begrenzt, da wir uns an die technischen Vorgaben und Richtlinien für die Planung von Autobahnen halten müssen. Mit den direkten Anliegern wurde in über 30 Terminen gesprochen und geprüft, ob bereichsweise Umplanungen möglich sind, um die Funktionen der Anliegergrundstücke weiter zu gewährleisten und Eingriffe weitestgehend verträglich zu gestalten.

Wir entwickeln unsere Bürgerbeteiligung kontinuierlich weiter. Sollten Sie eine Anregung haben, wie wir es aus Ihrer Sicht besser machen können, würden wir uns freuen, wenn Sie uns diese per Mail an bonnbewegt@strassen.nrw.de senden würden.

Mit besten Grüßen,

Friederike Schaffrath (Projektleiterin *bonnbewegt*.)

58. Warum wird eine Veranstaltung als Dialogveranstaltung verkauft, bei der Bürger höchstens informiert werden und sie ihre Kritik und Einwände nur artikulieren dürfen ohne irgendeinen Einfluß auf eine bereits

beschlossene Maßnahme?

Ist das nicht eine Irreführung oder bestenfalls eine Beschäftigungstherapie?

Warum wird Betroffenen und Bürgern nicht vor einer Entscheidung die Möglichkeit gegeben, sich mit Verbesserungsvorschlägen und Kritik einzubringen?

Beitrag wiederholt, wg Systemfehler

Guten Tag,

ich bedanke mich für Ihre Nachricht.

Es ist schade, dass Sie unsere Bürgerbeteiligung als bewusste Irreführung empfinden. Als zuständige Projektleiterin für Bürgerbeteiligung möchte ich Ihnen versichern, dass meine Kollegen und ich alle Veranstaltungen mit sehr viel Engagement durchgeführt haben. Wir haben unsere Veranstaltungen protokolliert und Fragen sowie Anregungen sehr ernst genommen. Bereits vor der Entscheidung, wie die Autobahn ausgebaut wird, haben wir Veranstaltungen durchgeführt, in denen wir die Pros und Contras mit Bürgern diskutiert und Anregungen aufgenommen haben. Die Variantenentscheidung erfolgte dann durch einen Ratsbeschluss durch die von Bonner Bürgern gewählten Vertreter. Wir haben mit den Anliegern im Einzelfall Details unserer Planung so geändert, dass die Auswirkungen möglichst gering sind. Wir entwickeln wir unsere Öffentlichkeitsbeteiligung stetig weiter. Sollten Sie Anregungen haben, wie wir es besser machen können, würden wir uns sehr freuen, wenn Sie uns eine E-Mail an bonnbewegt@strassen.nrw.de senden würden.

Mit besten Grüßen,

Friederike Schaffrath (Projektleiterin bonnbewegt.)

59. Bürgerinfos sollten auf die gesamte Vogelsiedlung ausgedehnt werden. Ich habe bisher nur mitbekommen, dass direkte Anwohner informiert wurden. Im Rotkehlchenweg ist es aber auch laut!

Guten Tag,

vielen Dank für Ihre Nachfrage.

In den vergangenen Jahren haben wir zum Beispiel Infomessen veranstaltet, die von allen Bürgern besucht werden konnte. Dort standen unsere Experten für Fragen zur Verfügung. Aktuell sind solche Veranstaltungen aufgrund der Coronaregelungen leider nicht möglich. Die direkten Anwohner wurden von uns zusätzlich informiert, da sie unter Umständen durch direkte Eingriffe betroffen sind.

Für den Rotkehlchenweg gilt das gleiche wie für den Meisenweg. Nach dem Ausbau werden die Grenzwerte der Lärmvorsorge eingehalten werden. Sollten Sie konkrete Lärmwerte zu Ihrem Eigentum haben wollen, können Sie sich gerne per Mail an bonnbewegt@strassen.nrw.de wenden.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

60. Warum wurden nicht vorab Gespräche mit den direkt betroffenen Anwohnern geführt. Diese hätten dann ihre Vorschläge und Einwendungen vorbringen können.

Es gibt da noch einige Sachen zu klären, aber man versucht die Anwohner vor vollendete Tatsachen zu stellen, anscheinend damit nicht schnell reagiert werden kann!

Hallo,

herzlichen Dank für Ihre Anfrage. Es tut uns leid, dass Sie mit unserer Informationspolitik unzufrieden sind. Es liegt uns fern, Anwohner und von der Baumaßnahme Betroffene vor vollendete Tatsachen zu stellen. Aus diesem Grunde führen wir seit 2017 in regelmäßigen Abständen Informationsveranstaltungen (Infomessen, Dialogbustermine vor Ort, Anliegerinformationen, persönliche Gespräche) durch, die durch die Presse oder Anschreiben kommuniziert wurden und werden. Selbstverständlich setzen wir dies fort, sobald es wieder möglich ist, Veranstaltungen mit Publikumsverkehr durchzuführen. Bitte schreiben Sie uns doch eine Mail an bonnbewegt@strassen.nrw.de, damit wir uns direkt austauschen können.

Mit besten Grüßen, Tobias Zoporowski (Projektteam *bonnbewegt*).

61. Ich habe jetzt einige der Fragen und Antworten durchgelesen. Bei den meisten Fragen ist die Antwort ein Verweis auf die Zuständigkeit des Bundes. Straßen.NRW könnte nichts entscheiden, hätten Anweisungen vom Bund.

Ja, warum gibt es dann diesen Dialog überhaupt? Es wird eine anachronistische sechsspurige Autobahn ohne Radweg durch die Stadt kommen. Schreiben Sie das doch einfach und machen keine falschen Hoffnungen durch »Dialoge«.

Guten Tag Raddialog_Veteran,

herzlichen Dank für Ihre Frage.

Es tut uns Leid, wenn dieses Angebot von Straßen.NRW Ihre Erwartungen nicht erfüllt. Dieses Angebot dient dazu die Planungen zu erörtern und Fragen hierzu zu beantworten. Die Hintergründe des Angebots haben wir auf der Informationsseite dieses Dialograums beschrieben. Fragen zu den Entscheidungen können wir leider nicht beantworten, wir können lediglich über die Prozesse informieren.

Wir nehmen gerne Anregungen zu den Dialogen, zu den Inhalten und Formaten entgegen. Schreiben Sie uns hierfür gerne eine E-Mail an bonnbewegt@strassen.nrw.de.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

62. Warum veröffentlicht Straßen.NRW auf seiner Homepage einen Forderungskatalog der Wirtschaftsunternehmen zum Thema Autobahnausbau? Existiert (zur Bürgervertretung) eine Begleitgruppe? Wenn nein, warum nicht? Können Sie dann bitte wenigstens auf die Homepage der Bürgerinitiative „Moratorium A565“ verlinken? Warum finden die Ausbauplanungen im derzeit gültigen Luftreinhalteplan keine nennenswerte Beachtung. Haben Sie alternative Standorte betr. Abwasserbecken geprüft. Wenn nein, warum nicht?

Guten Tag,
vielen Dank für Ihre Fragen.

Straßen.NRW führt unter anderem ein regelmäßiges Dialogforum mit Vertreterinnen und Vertretern verschiedener Interessensgruppen durch. Dazu gehören Teilnehmer/innen aus der Wirtschaft, dem ÖPNV, verschiedenen Verbänden sowie der Stadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis. Im Rahmen des Dialogforums wurde uns der Fragenkatalog der Wirtschaft übergeben. Der Fragenkatalog wurde als Teil des Protokolls einer Sitzung des Dialogforums veröffentlicht.

Darüber hinaus stimmt sich Straßen.NRW gemeinsam mit der Stadt mit einem politischen Begleitgremium ab. Teilnehmer sind die verkehrspolitischen Sprecher der Fraktionen der Stadt Bonn.

Es hat zudem in den vergangenen Jahren regelmäßig öffentliche Termine gegeben, um die Öffentlichkeit zu informieren und in den Dialog zu treten. Dies waren unter anderem Infomessen, eine Dialogmobiltour sowie Anliegerinformationen. Im Rahmen dieser Veranstaltungen konnten die Bürgerinnen und Bürger Rückmeldung zu den Projekten und Planungen geben. Die Fragen und Anregungen wurden aufgegriffen und sind in den Planungsprozess eingeflossen. Einige Fragen wurden bilateral oder bei der Gestaltung der Informationsangebote für diese Webseite berücksichtigt. Danke für Ihren Hinweis zur Homepage der Bürgerinitiative „Moratorium A565“, wir werden Kontakt aufnehmen.

Ihre Frage, warum die Ausbauplanungen im Luftreinhalteplan keine Beachtung finden, können wir leider nicht beantworten, da dieser durch die Bezirksregierung Köln erstellt wird. Wir können hierzu keine Aussagen treffen.

Für die so genannten Regenrückhaltebecken wurden verschiedene Standorte geprüft und gegeneinander abgewogen. Die Entscheidung für die Standorte wird von vielen Faktoren bestimmt, z.B. der Höhenlage, der Flächenverfügbarkeit, Erreichbarkeit der Vorflut, ökologische Verträglichkeit usw. Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit rund um die Autobahn wurden mögliche Flächen bereits stark eingeschränkt. Da die Flächen im Bereich zwischen der Autobahn, "Auf dem Hügel", "Hermann-Wanderslebr-Ring" und "An der Immenburg", wo eines der Regenrückhaltebecken vorgesehen ist, künftig zum Campus Gelände umgebaut werden soll, konnte die Fläche für das Becken in enger Abstimmung mit dem BLB geplant werden. Auf der Fläche ist somit die Nutzung für den Campus, aber auch für das Becken möglich.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam bonnbewegt.)

63. Der Bundestag hat ein Gesetz beschlossen, wonach Betriebswege entlang von Autobahnbrücken auch für den Radverkehr nutzbar sein müssen. Enthalten die Unterlagen, die Sie bei der Bezirksregierung Köln (zwecks Planfeststellung) eingereicht haben, den Radschnellweg?

Wo finden sich die angekündigten Videos zu diesem Onlinedialog?

In Bonn wären ab dem 30.05.2020 wieder Veranstaltungen mit max. 100 Personen zulässig. Ich habe auch Fragen, die ich an die Kommunalpolitik richten möchte.

Hallo,

vielen Dank für Ihre Frage. Straßen.NRW erhält seine Aufträge eine Maßnahme zu planen und zu bauen vom Bundes- und vom Landesverkehrsministerium. Es liegt derzeit kein Auftrag vor, einen Radweg entlang des Tausendfüßlers zu planen. Der Auftrag für den sechsstreifigen Ausbau der A565 zwischen Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord haben wir durch den [Bundesverkehrswegeplan](#) erhalten, der 2016 beschlossen wurde. Die Pläne, mit denen wir in die nun anstehende Planfeststellung gehen, werden in [diesem Steckbrief](#) beschrieben. Wie der "Tausendfüßler" künftig aussehen soll, können Sie sich in [unserem animierten Rundflug](#) anschauen (Hinweis: Dieser Link führt zu unserem YouTube-Kanal weiter). Weitere digitale Informationsangebote sind derzeit in Planung.

Da wir die Teilnehmerzahlen auf unseren Veranstaltungen nicht limitieren können, führen wir aktuell keine Vor-Ort-Termine durch. Gerne können Sie aber schonmal die Unterlagen unserer vergangenen Veranstaltungen in unserer Mediathek einsehen. Fragen zu den Autobahnmaßnahmen rund um Bonn können Sie auch jederzeit an unsere Mailadresse bonnbewegt@strassen.nrw.de richten.

Zur Kommunalpolitik müssten Sie Kontakt über die Stadt Bonn oder die Politiker selbst aufnehmen.

Viele Grüße

Valérie Bennet (Projektteam *bonnbewegt*.)

64. In Ihrem Info vom 25.5.2020 stellen Sie u.a. fest: „Das Ergebnis dieses Planfeststellungsverfahrens ist der Erlass des Planfeststellungsbeschlusses. Damit ist das Vorhaben zugelassen und darf baulich umgesetzt werden.“ Wieso gehen Sie davon aus, dass der Planfeststellungsbeschluss den Ausbau der A 565 wie vorgesehen erlaubt, und wozu gibt es dann überhaupt dieses Verfahren bzw. Bürgerbeteiligung, wenn das Ergebnis schon im Vorhinein festzustehen scheint?

Hallo,

vielen Dank für Ihre Frage.

Grundsätzlich gehen wir davon aus, dass wir im Rahmen der Planung alle Belange gegeneinander abgewogen haben und die technischen Vorgaben so umgesetzt haben, dass die Maßnahme genehmigungsfähig ist. Es ist unsere Aufgabe, die beauftragte Maßnahme so zu planen, dass sie umsetzbar ist.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird dann überprüft, ob das der Fall ist. Betroffene können eine Einwendung vorbringen. Sollte diese Einwendung berechtigt sein, muss diese berücksichtigt werden.

Es hat in den vergangenen Jahren einen regen Austausch mit den Betroffenen sowie öffentliche Dialogangebote zu den Planungen gegeben, um die Öffentlichkeit frühzeitig einzubinden und die Belange in die Planung von Anfang an zu berücksichtigen. Dieser Online-Dialog ergänzt das bisherige Angebot.

Mit besten Grüßen,

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

Kategorie Planungsverfahren

65. Danke für das Dialogangebot. Aber warum findet der Online-Dialog erst jetzt statt, nachdem Straßen.NRW bereits die Unterlagen bei der Bezirksregierung Köln eingereicht hat und das Planfeststellungsverfahren unmittelbar bevorsteht?

Hat Straßen.NRW erst den Beschluss des Bundesrats zum Planungssicherstellungsgesetz abgewartet, um dann in einem nunmehr „vereinfachten“ Verfahren die monströsen und rückwärtsgewandten Ausbauplanungen gegen den Bürgerwillen „sicherzustellen“?

Vielen Dank

Hallo,

herzlichen Dank für Ihre Frage. Bereits seit 2017 finden in regelmäßigen Abständen Informationsveranstaltungen zu der Baumaßnahme statt, zu der auch die Öffentlichkeit eingeladen worden ist - mehr dazu können Sie in diesem [Beitrag zur frühen Öffentlichkeitsbeteiligung](#) nachlesen. Das Format des Online-Dialogs haben wir nun installiert, weil momentan aufgrund der Coronasituation keine öffentlichen Veranstaltungen möglich sind.

Mit den besten Grüßen,

Tobias Zoporowski (Projektteam *bonnbewegt*.)

66. Wann wird denn endlich mit dem Bau begonnen? Verhältnisse wie auf der Rodenkirchener Brücke müssen vermieden werden.

Hallo,

herzlichen Dank für Ihre Frage! Der Baubeginn ist nach jetzigem Stand für Ende 2021 vorgesehen. Der Bau wird dann etwa fünfeinhalb Jahre dauern, so dass wir 2027/28 mit der Fertigstellung rechnen. Sie verweisen zu Recht auf das vor allem in Stoßzeiten sehr hohe Verkehrsaufkommen auf der Rodenkirchener Brücke, die ja derzeit u.a. den Schwerverkehr aufnimmt, der die Rheinbrücke Leverkusen nicht mehr passieren darf. Während der kürzlich vorgenommen Sanierung der Fahrbahnübergänge auf der Rodenkirchener Brücke wurden zudem Fahrspuren verschwenkt und das Tempo auf 80 km/h reduziert, was die Stausituation natürlich befördert hat. Beim Bau des "Tausendfüßlers" wollen wir dem entgegenwirken, indem wir neben das Bestandsbauwerk eine Behelfsbrücke errichten, über die der Verkehr während der Bauzeit unter Aufrechterhaltung aller Fahrspuren umgelegt wird.

Mit den besten Grüßen,

Tobias Zoporowski (Projektteam *bonnbewegt.*)

67. Warum legen Sie der Umbaumaßnahme A 565 keine situationsbezogenen Planungskriterien zugrunde? Z.B. Entwurfsgeschwindigkeit 80 KM/h; Einzelne Ausweichstellen statt durchgehender Standstreifen; flächensparende Planungsparameter und Maßnahmen; Verbundene Planung Radpendlerroute;

Hallo,

vielen Dank für Ihre Nachfrage!

Für die Planung von Autobahnen gibt es ganz bestimmte Vorgaben. Die "Richtlinie für die Anlage von Autobahnen" (kurz RAA) beinhaltet Entwurfparameter, um eine Autobahn sicher befahrbar und funktionsgerecht zu planen. Innerhalb dieser Vorgaben wurde auch der Ausbau der A565 in diesem Bereich geplant. Natürlich gibt es auch hier Spielräume, die genutzt werden können, um die Planung situationsbezogen durchzuführen. Wir haben zum Beispiel den Ausbau so geplant, dass wir die Maßnahme größtenteils auf eigenen Flächen realisieren und nur für den Bau in die angrenzenden Grundstücke eingreifen. Das ist zum Beispiel dadurch möglich, dass wir Böschungen durch Stützwände ersetzen. Wir bestimmen nicht den Bedarf oder legen fest, welche Maßnahme zu planen ist. Die Planung des Bedarfs von Radrouten erfolgt durch die Kommune oder das Land NRW. Wenn eine solche Route vorgesehen ist, erhalten wir einen Planungsauftrag. Dieser Auftrag liegt hier nicht vor.

Mit besten Grüßen,

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

68. Die Stadt Bonn rechnet mit einer Entlastung des Innenstadtverkehrs durch die Kapazitätsverdoppelung auf der A565. Bei anderen Vorhaben des Bundes gibt es sogenannte Zu- und Abnahmemodelle für die vom Ausbau betroffenen Innenstadt-Straßen. Solche Modelle sollten für die Stadt erstellt werden, das Bonn mit den Auswirkungen planen kann an den Knotenpunkten. Können Sie die Zahlen liefern für das neue Bonner Straßennetz nach dem Ausbau?

Guten Tag,

danke für Ihre Nachfrage.

Die Kapazität in diesem Autobahnabschnitt ist bereits heute überschritten, was zu Staus und stockendem Verkehr führt. Durch einen Ausbau soll dieser Zustand verbessert werden, es ist allerdings keine Verdopplung der Kapazität geplant.

Ziel der Maßnahme ist es aber auch, dass die Verkehre der Autobahn nicht in das kommunale Netz verdrängt werden - auch durch die Vermeidung von Staus. Unsere Verkehrsuntersuchungen haben ihren Schwerpunkt auf dem Autobahnverkehr. Konkrete Zahlen für das Bonner Netz haben wir daher leider nicht. Die Ergebnisse unserer Verkehrsuntersuchung stellen wir der Stadt Bonn zur Verfügung.

Mit besten Grüßen,

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

69. Die positive Wirkung für die Stadt ist nur mit einem gleichzeitigen Umbau des Autobahnkreuzes Bonn-Nord möglich, so der Bonner VEP 2020. Warum kann Straßen.NRW nicht auf die Stadt Bonn einwirken, daß die Planungen für das Kreuz parallel stattfinden kann?

Hallo,

vielen Dank für Ihre Frage.

Wir haben bereits einen Planungsauftrag für den Umbau des Autobahnkreuzes Bonn-Nord erhalten und beginnen bald mit den Planungen. Eine solche Planung dauert jedoch mehrere Jahre: Zunächst werden die Grundlagen ermittelt, dann werden verschiedene Umbauvarianten geplant und anschließend wird eine Vorzugsvariante detailliert geplant. Damit kann allerdings noch nicht gebaut werden. Als nächstes brauchen wir dann eine Genehmigung für den Umbau. Ziel ist es, mit dem Umbau des Kreuzes nach Fertigstellung des Ausbaus der A565 beginnen zu können.

Der positive Effekt durch den Ausbau wird aber auch bereits vor Fertigstellung des Autobahnkreuzes spürbar sein. Die zwei Fahrspuren je Richtung zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord sind bereits heute überlastet und werden durch den Ausbau leistungsfähiger, so dass Staus vermieden werden können.

Mit besten Grüßen,

Valérie Bennet (Projektteam bonnbewegt.)

70. Alles wird unter der Kosten-Nutzen-Situation beurteilt. Muß bei dieser Maßnahme Tausendfüßler nicht auch Berücksichtigung finden, daß viel Pendeln/Verkehr erst durch Wohnungsmangel in Innenstadtnähe erzeugt wird? Eine Ausweitung der Autobahn führt jedoch zu einem massiven Verlust an Wohnraum und Bodenwert im Umfeld. Stadt die Stadt entwickeln zu können hindert die Planung Verkehrsvermeidung und Wohnungsbau. Wie kann das noch wirtschaftlich sein?

Guten Tag,

vielen Dank für Ihre Frage.

Wir bauen die Autobahn weitestgehend in unseren Flächen aus, so dass durch die Maßnahme kein Wohnraum verloren gehen wird. Während der Bauzeit müssen wir temporär Flächen von Anliegern nutzen. Mit diesen suchen wir Zwischenlösungen, so dass z.B. Betriebe weitergenutzt werden können. Uns ist bewusst, dass der freie Raum in Bonn begrenzt ist, daher haben wir versucht so flächensparend wie möglich zu planen, in dem wir z.B. Böschungen durch Stützwände ersetzen und so mehr Platz für die Autobahn in den gleichen Flächen erhalten.

Mit besten Grüßen,

Valérie Bennett (Projektteam bonnbewegt.)

71. Wird man festlegen nach der A565-Ausbau-Maßnahme zu überprüfen, ob die geplanten positiven Wirkungen schließlich auch eingetreten sind, um weitere Projekte sachgerecht zu beeinflussen?

Hallo,

vielen Dank für Ihre Frage.

Eine Wirkungsanalyse nach dem Ausbau wird es nicht geben. Die künftigen Verkehrsentwicklungen finden jedoch über Verkehrsuntersuchungen Eingang in unsere weiteren Maßnahmen, wie beispielsweise den Ausbau der A565 zwischen dem Autobahnkreuz Bonn-Nord und dem Autobahndreieck Bonn-Nordost.

Mit besten Grüßen,

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

72. Planungen nehmen eine lange Zeit in Anspruch. Inwieweit werden bei den Planungen zum Tausendfüßler die Verkehrsmengen in die Planungen aktuell angepaßt in die Berechnungs- und Wirtschaftlichkeitsmodelle?

Guten Tag,

vielen Dank für Ihre Frage.

Unsere Verkehrsuntersuchungen werden regelmäßig aktualisiert. Die Verkehrsuntersuchung für den Ausbau dieses Abschnitts wurde 2019 erneuert. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wird auch die künftige Verkehrsentwicklung prognostiziert, um sicherzustellen, dass der Ausbau auch langfristig leistungsfähig ist. Dazu wurden Verkehrszahlen für das Jahr 2030 prognostiziert. Der Prognose liegen beispielsweise Entwicklungen in der Stadt Bonn und auf den umliegenden Autobahnen zugrunde.

Mit besten Grüßen,

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

73. Die A565 mit nur zwei, zudem schmalen Fahrspuren je Richtung ist heute nicht interessant für den Durchgangs- und Lkw-Verkehr aus dem linksrheinischen in den rechtsrheinischen Raum und umgekehrt. Eine vollausgebaute, breite Autobahn wird also den Durchgangsverkehr inmitten der Stadt Bonn deutlich attraktiver machen: Halten Sie das für sinnvoll?

Hallo,

vielen Dank für Ihre Frage.

Der Bedarf für den Ausbau von Autobahnen wird über den sogenannten **Bundesverkehrswegeplan** festgestellt. Straßen.NRW erhält dann einen Auftrag die Maßnahme zu planen und zu bauen. Wir bestimmen nicht den Bedarf oder legen fest, welche Maßnahme zu planen ist. Unsere Aufgabe ist es die beauftragten Planungen möglichst verträglich umzusetzen.

Der Autobahnabschnitt ist bereits heute stark überlastet, was zu Staus und stockendem Verkehr führt. Ein Ziel des Ausbaus ist es, dass die Staus beseitigt werden und der Verkehr auf der Autobahn fließen kann.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

74. Wer hat das Projekt wann in der Politik beschlossen und trägt somit 1. die Verantwortung und könnte 2. die Entscheidung revidieren?

Warum reicht nicht eine Sanierung ohne Verbreiterung?

In wessen Entscheidung würde es liegen, eine Radweg zu integrieren?

Begründung für die Fragen: Der Landesbetrieb Straßen ist ausführende Behörde, trägt aber nicht die Verantwortung für die Entscheidung. Insofern finden unsere Fragen nur teilweise den richtigen Adressaten.

Hallo,

vielen Dank für Ihre Nachfrage. Gerne klären wir die Zuständigkeiten.

Der Bedarf, ob eine Autobahn ausgebaut wird, wird im **Bundesverkehrswegeplan** festgestellt. Straßen.NRW erhält also seine Aufträge ein Projekt zu planen und zu bauen vom Bundes- und vom Landesverkehrsministerium. Das Land NRW und die Kommunen können den Bau eines Radwegs beschließen.

Die Kapazität des heutigen Bauwerks ist bereits deutlich überschritten. Dies führt zu Staus und stockendem Verkehr. Daher ist eine zusätzliche Fahrspur erforderlich. Ziel des Ausbaus ist es also unter anderem, dass der Verkehr auf der Autobahn wieder fließen kann und Ausweichverkehre nicht ins städtische Netz verdrängt werden. Außerdem ist heute kein Standstreifen vorhanden. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist dieser jedoch erforderlich.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

75. Wie ist der aktuelle Stand für die Sicherung des Betriebs des Tierheims während und nach der Baumaßnahme?

Guten Tag,

vielen Dank für Ihre Nachfrage.

Wir befinden uns aktuell in der Abstimmung mit dem Tierheim und mit den angrenzenden Kleingärtnern. Es wurde gemeinsam eine Variante entwickelt, wie das Tierheim auch während der Arbeiten im direkten Umfeld weiter betrieben werden kann. Es wird für die Bauphase Umbaumaßnahmen geben, um temporär nicht nutzbare Gebäude provisorisch zu ersetzen. Dazu haben die angrenzenden Kleingärtner sich bereit erklärt temporär Flächen zur Verfügung zu stellen. Nach den Bauarbeiten im Umfeld des Tierheims werden die Provisorien zurückgebaut und sowohl das Tierheim als auch die Kleingärtner können ihre Flächen wieder nutzen. Die Vereinbarungen mit dem Tierheim und den Kleingärtnern werden derzeit fertiggestellt.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

76. Immer wieder hört man, daß der fertige Tausendfüßler garantiert Innenstadtverkehr auf die ausgebaute Autobahn ziehen wird. Wie kann Straßen.NRW konkret belegen, daß bei Stau auf der Autobahn sich Autofahrer durch die Innenstadt Auswege suchen? Die Innenstadt ist in einem solchen Fall doch ebenfalls

verstopft und bietet gar keine Kapazitäten für Autobahnausweichter. Keiner ist schneller auf Umwegen durch Bonn, als auf einem Stau auf einer Autobahn.

Hallo,

vielen Dank für Ihre Frage. Aktuell ist die Kapazität des Streckenabschnitts nicht für die anfallenden Verkehre ausgelegt. Es fahren deutlich mehr Fahrzeuge über den Streckenabschnitt als dort eigentlich abgewickelt werden können: Aktuell befahren täglich rund 90.000 Fahrzeuge die Strecke. Die Strecke hat in ihrem aktuellen Zustand jedoch nur eine Kapazität für rund 70.000 Fahrzeuge. Dadurch kommt es zu Staus und stockendem Verkehr auf der Autobahn. Die Fahrzeugführenden suchen sich dann natürlich alternative Möglichkeiten. Das soll durch den Ausbau verhindert werden. Ziel des Ausbaus ist es, die Leistungsfähigkeit der Autobahn zu erhöhen und den Verkehr fließen zu lassen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

77. Die Autobahn soll dazu führen, daß mehr Durchgangsverkehr aus Bonn auf die Autobahn geleitet wird:

1) Wie sieht es an Verkehrszunahme auf diesen konkreten Zu- und Ableitungsrouten aus? 2) Wie hoch ist der Anteil an reinem Durchgangsverkehr (keine Bonner Kfz, keine Quellen und Ziele Stadt Bonn!) konkret auf der A565 heute und in Zukunft?

Hallo,

vielen Dank für Ihre Frage.

Leider können wir Ihre Frage nur zum Teil beantworten. Unser Verkehrsgutachten unterscheidet nicht nach Quell- und Zielverkehr, so dass wir Ihnen nicht sagen können wie hoch der Anteil an Durchgangsverkehr ist.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

78. Danke für Ihre Antwort zu meiner Frage „Benachteiligung bei der frühen Bürgerbeteiligung“.

Nachfrage: Warum ist der angebliche „Fragenkatalog“ mit dem Begriff „Forderungskatalog“ überschrieben und kann dann auch nur mit den Suchbegriffen „Forderungskatalog der Wirtschaft“ auf der Homepage von Straßen.NRW gefunden werden? Und warum enden diese „Fragen“ auf „müssen berücksichtigt werden“? Die Stadt Bonn verweist auf ihrer Homepage übrigens auf eine Informationsveranstaltung von 2017!!

Hallo,

danke für Ihre Nachfrage.

Wie beschrieben, wurde dieser Katalog von Vertreterinnen und Vertretern der Wirtschaft im Rahmen des 1.

Dialogforums *bonnbewegt*. im Jahr 2017 eingereicht. Die Benennung des Katalogs, die Fragen und die Abschlussformel wurden von den Einreichenden formuliert. Es sind Forderungen, die die Wirtschaft an die Verkehrsentwicklung richtet.

Straßen.NRW hat damals in Abstimmung mit der Stadt Bonn Stellung zu den Forderungen bezogen und einige davon im Rahmen des 2. Dialogforums *bonnbewegt*. mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern diskutiert.

Sollten Sie weiterführende Fragen rund um unsere Beteiligungsangebote haben, können wir uns gerne per Mail über bonnbewegt@strassen.nrw.de austauschen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

79. Eine positive verkehrliche Innenstadtentlastung durch den "Tausendfüßler" ist laut Gutachten nur durch einen Umbau des Autobahnkreuzes Bonn-Nord (siehe Bundesverkehrswegeplan 2030) zu vermuten. Wie konkret ist dieses Autobahnkreuz in Abstimmungsgesprächen von Straßen.NRW mit der Stadt Bonn schon behandelt worden und? Und wie ist der Zeitrahmen für eine konkrete Planung bei Ihnen? Wann startet eine Entwicklung der verschiedenen Varianten am Autobahnkreuz als wichtiger A565-Knoten.

Hallo,

vielen Dank für Ihre Frage.

Wir sind beauftragt, die im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Maßnahmen rund um Bonn zu planen. Für die Neuplanung des Autobahnkreuzes Bonn-Nord befinden wir uns noch in der Grundlagenermittlung, also noch vor der tatsächlichen Planung. Sobald die Grundlagenermittlung abgeschlossen ist, sollen die Planungen vorbereitet werden. Dann werden zunächst die verschiedenen Varianten entwickelt und verglichen. Der Umbau des Autobahnkreuzes soll gemeinsam mit dem sechsstreifigen Ausbau der A565 zwischen dem Autobahnkreuz Bonn-Nord und dem Autobahndreieck Bonn- Nordost durchgeführt werden. Die Maßnahmen an der A565 können baulich und planerisch nur in Abschnitten umgesetzt werden. Dennoch ist bei Aus- und Umbau jedes Teilabschnittes natürlich auch der Verkehr in den anschließenden Bereichen berücksichtigt.

Eine Abstimmung mit der Stadt Bonn wird erfolgen bevor wir in die Variantenuntersuchung einsteigen.

Einen genauen Zeitplan können wir zum aktuellen Zeitpunkt nicht benennen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

80. Dem vorherigen Fragesteller kann ich mich nur anschließen. Fair wäre es, das Planfeststellungsverfahren zu verschieben.

Die Bonner glauben immer noch, der Tausendfüßler würde lediglich saniert. Von einer das Stadtbild verändernden Ausbauplanung weiß kaum jemand. Was bringt eine Diskussion mit einer weisungsgebundenen Behörde über Eingabemaske mit 500 Zeichen. Die Stadt müsste sich VOR ihre besorgten Bürger stellen und deren Fragen beantworten. Ich verzichte deshalb darauf, Fragen zu stellen.

Hallo,

danke für Ihren Beitrag. Wir bedauern, dass dieses Angebot Ihre Erwartungen nicht erfüllt.

Mit der Planung der Maßnahme wurde 2016 begonnen. Aufgrund der statischen Defizite des "Tausendfüßlers" reicht eine Sanierung nicht aus. Fälschlicherweise wird in der Öffentlichkeit häufig von einer Sanierung berichtet. Die Brücke muss jedoch dringend neugebaut werden. Zusätzlich ist die Kapazität des Autobahnabschnittes deutlich überschritten. Dies wurde seit 2017 im Rahmen von öffentlichen Informationsveranstaltungen von Straßen.NRW (u.a. Infomessen und Dialogmobil-Tour), Postwurfsendungen und in der Presse regelmäßig kommuniziert. Auch hat es regelmäßige Kommunikationen mit der Stadt Bonn und regionalen Akteuren in unserem Dialogforum gegeben. Es ist uns jedoch bewusst, dass trotz unseren Bemühungen unsere Informationsangebote nicht alle Bonnerinnen und Bonner erreicht haben. Gerne nehmen wir Hinweise für die Zukunft und Verbesserung unserer Angebote auf. Schreiben Sie uns hierfür gerne eine E-Mail an bonnbewegt@strassen.nrw.de.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

81. Der Tausendfüßlerausbau ist eine Maßnahme des Bundesverkehrswegeplans. Bislang liegen leider nur detaillierte Zahlen zu den Verkehrsflußmodellen (Zu- und Abnahme an den Zu- und Abflüssen) für das übergeordnete Netz vor. Kann die Stadt Bonn nicht erwarten wie bei anderen Autobahnprojekten schon vollzogen konkrete Zahlen für das innerstädtische Netz zu bekommen. Insbesondere dann, wenn die A565 ja angeblich eine Entlastung der Innenstadt bewirken soll?

Hallo,

danke für Ihre Frage.

Ziel des Ausbaus ist es, den Verkehr auf der Autobahn besser fließen zu lassen und die Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Zudem ist der Neubau der Tausendfüßler aus statischen Gründen erforderlich. Da die Autobahn bereits besteht und es sich hier nicht um einen Neubau handelt, werden in den Verkehrsuntersuchungen ausschließlich die Autobahn und das übergeordnete Netz betrachtet.

Als Teil der Landesverwaltung plant, baut und betreibt Straßen.NRW alle Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen. Daher ist es unsere Aufgabe, den Verkehr im übergeordneten klassifizierten Netz zu betrachten.

Wenn wir in das städtische Netz eingreifen, beispielsweise durch die Sperrung der Abfahrt Bonn-Tannenbusch, untersuchen wir auch, welche Auswirkungen das hat. Darüber hinaus erstellen wir jedoch keine Verkehrsuntersuchungen zu städtischen Verkehrsströmen.

Die Daten unserer Verkehrsuntersuchung stellen wir natürlich der Kommune zur Verfügung. Die Kommune betrachtet die Verkehrsströme im städtischen Netz, da sie für das Netz verantwortlich ist.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

82. Obwohl durch die Kapazitätssteigerung mehr Verkehr und gleich bleibender Zahl an Anschlußstellen (Zu- und Abfahrten) das Unfallrisiko steigen wird (noch mehr Spurwechsel) soll ein Ausbau Wirtschaftlich sein und zu weniger Unfällen führen. Auf welche konkreten Studien stützt man sich dabei?

Guten Tag,

vielen Dank für Ihre Frage.

Es wird regelmäßig analysiert, welche Parameter einer Strecke zu erhöhtem Unfallaufkommen führen. Die Erkenntnisse werden in Richtlinien für die Planung von Straßen eingepflegt. Nach solchen Richtlinien wird der Ausbau einer Strecke geplant. Die Vorgaben für den Ausbau der A565 stammen aus den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen. Es gibt klare Vorgaben, wie die Straßen verkehrssicher geplant und umgebaut werden sollen. Sind Parameter nicht einzuhalten, dann müssen zum Beispiel Geschwindigkeiten reduziert werden.

Die A565 zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord ist zum Beispiel recht kurvig für eine Autobahn. Bei einer kurvigen Strecke muss in der Planung darauf geachtet werden, dass der Fahrzeugführende immer weit genug sehen kann, um seinen Bremsweg einzuhalten. Sollte dies nicht der Fall sein, muss die Geschwindigkeit an die vorhandene Sichtweite angepasst werden. In diesem Abschnitt wird man daher maximal 100 km/h fahren dürfen.

Aktuell ist der vorhandene Autobahnabschnitt stark überlastet. Was immer wieder zu Staus und stockendem Verkehr führt. Zusätzlich gibt es dort keinen Standstreifen, den havarierte Fahrzeuge nutzen können. Durch den neuen Standstreifen und den fließenden Verkehr kann die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Eine Wirtschaftlichkeitsprüfung erfolgt im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans, noch vor Beschluss der Maßnahmen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

83. Wie schon damals bei der Planung des Tausendfüßler wird auch heute wieder zu klein gedacht. War damals schon absehbar, dass vier Fahrstreifen nicht ausreichen, wenn man über den Tellerrand in andere

Regionen der Welt geschaut hätte (z. B. LA), so ist dies heute wieder zu verzeichnen. Dem Ziel der staufreien Autobahn ist nur mit zehn - zwölf Spuren nachzukommen, oder eine Doppeldeckervariante. Meine Kinder sollen in zwanzig Jahren nicht auch noch im Stau stecken. Besser jetzt vierzehn Spuren!

Guten Tag,

vielen Dank für Ihre Anmerkung. Wir planen unsere Projekte so, dass sie auch für die nächsten Jahre leistungsfähig sind. Für jedes Projekt wird ein Verkehrsgutachten erstellt, in dem auch eine Prognose für die kommenden Jahr enthalten ist. Im Falle dieses Projektes geht die Prognose bis ins Jahr 2030. In dieser Prognose sind die Entwicklungen in der Stadt Bonn sowie gesellschaftliche Entwicklungen berücksichtigt. Weiter in die Zukunft zu schauen, ist dann aber nicht mehr möglich. Wir planen den Autobahnausbau so, dass auch 2030 der Verkehr noch ohne Probleme fließen wird.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

84. Wie soll das Endenicher Ei zukünftig funktionieren? Der Stadtrat möchte eine Straßenbahn über die Autobahn an dieser Stelle führen, die Umrundung des Loches macht keinen Sinn. Warum wird nicht eine Mittelspur mit Vorrang für die bahn geplant?

Guten Tag,

vielen Dank für Ihre Fragen zum Endenicher Ei. Informationen zu dem Projekt finden Sie im [Bereich Baumaßnahmen](#) auf dieser Webseite.

Wir befinden uns in enger Abstimmung mit der Stadt Bonn zum Neubau des Endenicher Eis. Zunächst einmal geht es darum, das marode Brückenbauwerk schnellstmöglich zu ersetzen. Das Ei soll so ersetzt werden, dass die Stadt im Nachgang verschiedene Möglichkeiten zum Umbau und zur Gestaltung des Knotenpunktes haben wird.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

85. Gibt es die Möglichkeit Straßen abzuwerten statt aufzuwerten? Eine Bundesstraße mit je zwei Fahrspuren und Tempobeschränkung auf 80 km/h für die Verbindung des Bonner Südwestens und Nordens wäre m.E. ausreichend. Fernverkehr geht im Nichtstaufall eh über A3 bzw. A61.

Hallo Elmar G,

vielen Dank für Ihre Frage.

Im Rahmen der Raumordnung und Landesplanung werden Straßen in Kategorien aufgeteilt. Diese

Kategorien leiten sich daraus ab, welche Ziele über sie zu erreichen sind. Die A565 ist, u.a. wegen ihrer Verbindung von Meckenheim und Bonn Richtung Köln, vom Bund als Fernautobahn eingestuft. Daher wird der Ausbau auch für eine solche Funktion geplant.

Zusätzlich ist ein Ausbau aufgrund der Kapazität erforderlich. Die Autobahn ist heute bereits stark überlastet. Um Staus und stockenden Verkehr zu vermeiden und somit die Verkehrssicherheit zu erhöhen, ist der Ausbau auf drei Fahrspuren pro Richtung mit einem Standstreifen erforderlich.

Die Geschwindigkeit wird den örtlichen Gegebenheiten angepasst sein. In Fahrtrichtung Norden wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit 100km/h und in Fahrtrichtung Süden 80km/h betragen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

86. Der Ausbau der A565 auf mehr Spuren wird immer wieder begründet mit "stark überlastet durch Staus und stockendem Verkehr, Problem fehlender Standstreifen" Ist denn im Vorfeld durch eine Unfallanalyse geklärt worden, wodurch die Unfälle verursacht wurden (Spurwechsel, nicht angemessene Geschwindigkeit, fehlender Sicherheitsabstand)? Im Grunde kann man vermuten, daß die Straße nur mit mehr Spuren geplant wird, damit die Verkehrsverstöße niedriger ausfallen. Unfallzahlen liegen Ihnen vor?

Guten Tag,

danke für Ihre Nachfrage.

In Nordrhein-Westfalen werden von der Unfallkommission Unfallhäufungsstellen identifiziert und Maßnahmen beschlossen. Solche fließen in die Planung ein. Der Ausbau der Autobahn erfolgt jedoch nicht aufgrund der vorhandenen Unfälle, sondern aufgrund der zu geringen Kapazität, die wiederum auch Unfälle verursachen kann.

Aktuell befahren rund 90.000 Fahrzeuge täglich die A565 in diesem Abschnitt. Eine Autobahn mit zwei Fahrstreifen kann maximal 70.000 Fahrzeuge am Tag aufnehmen. Diese Zahlen zeigen, dass der Autobahnabschnitt dem aktuellen Verkehrsaufkommen nicht gewachsen ist. Der Ausbau wird so geplant, dass der Verkehr wieder fließen kann und dass die Straße künftig sicher befahren werden kann.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

87. Straßen.NRW kann nur ausführen was Bund und Land vorgeben. Dennoch gibt es einen Austausch mit der Stadt. Welche Einflußmöglichkeiten hat die Kommune auf das Projekt und Straßen.NRW überhaupt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens?

Hallo,

vielen Dank für Ihre Nachfrage.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird offengelegt, wie die Umsetzung des Ausbaus geplant wird. Es besteht die Möglichkeit Einwendungen zu den Planungsinhalten zu erheben. Auch die Kommune hat hier Einwendungsmöglichkeiten, wenn sie Änderungen an der technischen Planung für erforderlich oder sinnvoll hält. Es besteht jedoch nicht die Möglichkeit, durch die Einwendung die Maßnahme grundsätzlich infrage zu stellen.

Im Rahmen der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans hat es zwischen 2011 und 2015 eine Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung gegeben. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erläutert in einem Artikel auf seiner Webseite wie die Beteiligung durchgeführt wurde.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

88. Braess' originale Arbeit zeigt eine paradoxe Situation, in der der Bau einer zusätzlichen Straße (also eine Kapazitätserhöhung) dazu führt, dass sich bei gleichbleibendem Verkehrsaufkommen die Fahrdauer für alle Autofahrer erhöht (d. h. die Kapazität des Netzes reduziert wird). Eine Spurverdoppelung kommt dem nahe. Die Wirtschaftlichkeit der A565 Maßnahme wird aber nicht für das Gesamtnetz der Autobahnen ermittelt, oder?

Guten Tag,

vielen Dank für Ihre Frage.

Aktuell führen zwei Fahrspuren in jede Fahrtrichtung. Zukünftig werden es drei Fahrspuren sein; es handelt sich also nicht um eine Verdoppelung der Fahrspuren. Im Rahmen der Planung des Ausbaus wird ein Verkehrsgutachten erstellt, das überprüft, ob die ausgebauten Straße für die nächsten Jahre ausreichend leistungsfähig sein wird.

Wie Sie es richtig darstellen, beschäftigt sich das Braess Paradoxon mit dem Neubau einer Straße. Wir bauen jedoch eine bestehende Straße aus. Es kann daher auf unseren Fall nicht angewendet werden.

Die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme wurde im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans ermittelt. Es wurde dabei der Ausbau des Abschnittes der A565 zwischen der Anschlussstelle Bonn-Hardtberg und dem Autobahndreieck Bonn-Nord betrachtet. Nähere Informationen dazu finden Sie im Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 unter www.bvwp-projekte.de.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

89. Wie viele Verkehrsteilnehmer der A565 sind in den vergangenen Jahren dem Transitverkehr und wie viele dem Pendelverkehr von und nach Bonn zuzuordnen?

Wie sieht dieses Verhältnis voraussichtlich 10 oder 20 Jahre nach dem Autobahnausbau aus?

Gibt es ein aktuelles Gutachten (jünger als 2 Jahre)?

Guten Tag,

danke für Ihre Fragen.

Für jedes Projekt wird ein Verkehrsgutachten erstellt, darin finden sich die Ist-Zustände und Prognose für die kommenden Jahre für die Verkehrszahlen. Im Falle dieses Projektes geht die Prognose bis ins Jahr 2030. In dieser Prognose sind die Entwicklungen in der Stadt Bonn sowie gesellschaftliche Entwicklungen berücksichtigt. Weiter in die Zukunft zu schauen, ist dann aber nicht mehr möglich. Wir planen den Autobahnausbau so, dass auch 2030 der Verkehr noch ohne Probleme fließen wird.

Als Teil der Landesverwaltung plant, baut und betreibt Straßen.NRW alle Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen. Daher ist es unsere Aufgabe, den Verkehr im übergeordneten klassifizierten Netz zu betrachten. Im Gutachten für die Maßnahme wird daher der Verkehr auf der Autobahn betrachtet, es wird jedoch nicht unterschieden, ob die Verkehrsteilnehmer die Strecke für den Durchgangsverkehr oder als Binnenpendler nutzen. Das Gutachten für diese Maßnahme wurde 2019 aktualisiert.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

90. Wer garantiert dafür, dass nicht die gleichen Fehler wie bei der Leverkusener Brücke passieren?

Hallo,

danke für Ihre Frage.

In diesem Dialog können Sie Fragen zum sechsstreifigen Ausbau der A565 zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord stellen. Wir können als Fachplaner Fragen zu diesem Projekt beantworten. Die Rheinbrücke Leverkusen wird von einem anderen Team geplant und gebaut.

Grundsätzlich gelten für die Vergabe von Baumaßnahmen gesetzliche Vorgaben, an die wir uns wie bei allen anderen Maßnahmen von Straßen.NRW auch hier halten werden.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

91. Was macht man mit der Erde und dem Aushub, wo später senkrechte Wände hinkommen?

Hallo,

danke für Ihre Frage.

Die Erdmassen, die nicht weiter verwendet werden können, werden abtransportiert. Der Transport soll in erster Linie über die Autobahn und nicht über das nachgeordnete Netz erfolgen. Es soll ein Logistikkonzept erstellt werden, das auch die Transportwege beinhaltet. Dies erfolgt im Rahmen der **Ausführungsplanung**, nach Genehmigung des Entwurfs.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

92. Wie breit ist die Durchfahrt der A565 jetzt / in Zukunft?

Wird die östliche oder die westliche Trogmauer abgerissen und neu gebaut, um wieviel Meter versetzt?

Wieviele Fahr/Standspuren wird die A565 unter dem Ei haben, in welchen Breiten?

Wieviele Fahrspuren / Fußgängerspuren / Radwege / Straßenbahngleise wird es auf dem Endenicher Ei geben, in welchen Breiten?

Wird es wieder ein Ei oder eine gerade Brücke?

Was kostet der Neubau?

Muß die Stadt Bonn auch dafür zahlen, wenn ja, für was?

Guten Tag,

danke für Ihre Fragen zum Endenicher Ei.

Diese Fragen und Antwort-Angebot bezieht sich auf den Autobahnabschnitt zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord. Der Neubau des Endenicher Eis wird separat geplant. Die von Ihnen gestellten Fragen sind noch nicht abschließend geklärt, da die Planungen noch laufen. Sobald die Details feststehen, werden wir sie in unserem **Projektsteckbrief** veröffentlichen.

Herzliche Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

93. Wie hoch werden die Spundwände bei T-Systems am Propsthof ?

Hallo,

danke für Ihre Frage.

Die Stützwand wird auf der ganzen Länge zwischen der "Gerhard-Domagk-Straße" und dem Kreisverkehr "Am Propsthof" gebaut. Die Stützwand wird insgesamt rund 340m lang und maximal 6,50m hoch.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

94. Wann wird der Trog in Endenich überdeckelt?

Guten Tag,

danke für Ihre Nachfrage.

Die Planungen für den Ausbau der Autobahn südlich des Endenicher Eis sind noch nicht angelaufen. Daher können wir Ihre Frage leider nicht beantworten. Noch ist nicht klar, wie und wann der Ausbau erfolgen wird.

Sobald die Planungen präzisiert werden, werden wir die Informationen auf dieser Seite im

Bereich **Baumaßnahmen** veröffentlichen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

95. Wie wird das Autobahndreieck Poppelsdorf wegen der Sechsspurigkeit verändert?

Guten Tag,

danke für Ihre Frage.

Der Umbau der Anschlussstelle Bonn-Poppelsdorf ist nicht Teil dieser Baumaßnahme, da diese den Autobahnabschnitt zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord betrifft. Der Ausbau der Anschlussstelle Bonn-Poppelsdorf wird zu einem späteren Zeitpunkt geplant.

Sobald die Planungen präzisiert werden, werden wir die Informationen auf dieser Seite im

Bereich **Baumaßnahmen** veröffentlichen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

96. Warum muß die Friedrich-Ebert-Brücke 6-spurig neu gebaut werden, wenn doch bei Widdig auch eine neue Brücke gebaut wird? Die kann doch auch Verkehr aufnehmen!

Hallo,

vielen Dank für Ihre Frage.

Welche Autobahnmaßnahmen geplant und umgesetzt werden, wird im **Bundesverkehrswegeplan** festgelegt. Straßen.NRW erhält lediglich den Auftrag zu planen und zu bauen.

Im Rahmen der Planung werden darüber hinaus Verkehrsgutachten erstellt. Ziel der Verkehrsuntersuchung ist es die verkehrlichen Wirkungen verschiedener Varianten zu untersuchen und darzustellen. In der Regel wird ein Verkehrsmodell erstellt, welches die Verkehrssituation des Untersuchungsraums in der Zukunft

prognostiziert. Grundlage zur Erstellung des Verkehrsmodells ist die Darstellung des Ist-Zustands in Form von Verkehrserhebungen. Außerdem werden derzeitige Planungen, wie die von Ihnen genannte Brücke berücksichtigt. Grundsätzlich werden also solche Zusammenhänge über Verkehrsgutachten erfasst und in der Planung berücksichtigt.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

97. Es sollen riesige Standstreifen gebaut werden. WOZU? ? Nur weil ab und zu mal ein Auto ausfällt, muß man doch nicht gleich zusätzliche Spuren für diesen seltenen Fall bauen, mitten in der Stadt!

Guten Tag,

danke für Ihre Frage.

Die Verbreiterung der Autobahn an dieser Stelle wird die Engpässe beseitigen und für fließenden Verkehr sorgen. Auch wird diese die Verkehrssicherheit erhöhen.

Grundlage für unsere Planung bilden Ergebnisse aus Verkehrszählungen und Untersuchungen für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Abschnitte sowie Vorgaben für den Ausbau aus den Richtlinien für die Anlage von Autobahnen. Wir sind verpflichtet diese Richtlinien einzuhalten. Die Richtlinie dient dazu eine Autobahn sicher befahrbar und funktionsgerecht zu gestalten. Bei einem Ausbau, der für viele Jahre leistungsfähig sein soll, ist ein Standstreifen u.a. für die Verkehrssicherheit erforderlich. Ein havariertes Fahrzeug kann dort sicher anhalten, ohne den fließenden Verkehr zu gefährden und selber gefährdet zu werden.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

98. Welche Alternativen zur Erweiterung der A565 gibt es aus Ihrer Sicht und welche Maßnahmen sind erforderlich, um den von der A565 abfließenden Verkehr im Bonner Stadtgebiet adäquat aufnehmen zu können?

Hallo,

danke für Ihre Frage

Der Bedarf für den Ausbau von Autobahnen wird über den sogenannten [Bundesverkehrswegeplan](#) festgestellt. Straßen.NRW erhält dann einen Auftrag die Maßnahme zu planen und zu bauen. Wir bestimmen also nicht den Bedarf oder legen fest, welche Maßnahme zu planen ist. Unsere Aufgabe ist es die beauftragten Planungen möglichst verträglich umzusetzen. Hierfür wurden verschiedene Varianten untersucht.

Planungen im kommunalen Straßennetz werden von der Stadt Bonn durchgeführt. Dabei berücksichtigt die Stadt kommunale Entwicklungsmaßnahmen und entwickelt eigene Maßnahmen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

99. Finden im Zuge des Planfeststellungsverfahrens Enteignungen statt und wenn ja, wo?

Guten Tag,

vielen Dank für Ihre Frage.

Wir haben zum Beispiel den Ausbau so geplant, dass wir die Maßnahme größtenteils auf eigenen Flächen realisieren und nur für den Bau in die angrenzenden Grundstücke eingreifen. Während der Bauzeit müssen wir temporär Flächen von Anliegern nutzen. Mit diesen suchen wir Zwischenlösungen, so dass Betriebe weitergenutzt werden können. Uns ist bewusst, dass der freie Raum in Bonn begrenzt ist, daher haben wir versucht so flächensparend wie möglich zu planen, in dem wir z.B. Böschungen durch Stützwände ersetzen und so mehr Platz für die Autobahn in den gleichen Flächen erhalten.

Nach jetzigem Stand wird voraussichtlich keine Enteignung erforderlich sein.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

100. Es wird hier an mehreren Stellen argumentiert, dass das Ziel sei, dass der Verkehr besser fließt. Sprich: Mehr Autos brauchen mehr Platz auf Straßen, und der muss eben zur Verfügung gestellt werden. Dabei weiß man, dass mehr Straßenfläche nur zu mehr Verkehr, mehr Autos führt. Ist das das Ziel des Ausbaus oder wird dieser Effekt in Betracht gezogen? Welche Rolle spielen Klimafragen?

Hallo,

vielen Dank für Ihre Nachfrage.

Wir haben aktuelle in tägliches Verkehrsaufkommen von rund 90.000 Fahrzeugen. Eine Autobahn mit zwei Fahrspuren kann aber nur rund 70.000 Fahrzeuge aufnehmen. Der Streckenabschnitt ist dem aktuellen Verkehrsaufkommen also nicht gewachsen, er ist nicht leistungsfähig. Ziel ist es die Strecke für die kommenden Jahre leistungsfähig und verkehrssicher auszubauen.

Die aktuellen gesellschaftlichen Debatten zum Klimawandel sind uns bekannt. Inwiefern diese bei der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans eine Rolle gespielt haben, können wir nicht beantworten. Wir erhalten den Auftrag für die Planung und den Bau eines Projektes vom Bund und vom Land. Wir bestimmen nicht den Bedarf oder legen fest, welche Maßnahme zu planen ist.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

101. Baustellenverkehr

Gibt es einen Plan zu den Fahrtrouten der Baustellenfahrzeuge durch Bonn? Wo fahren die lang? Falls es Vorgaben geben sollte (was ich leider stark bezweifle): was ist, wenn die Firmen sich nicht daran halten? Wer rettet uns dann?

Guten Tag,

vielen Dank für Ihre Fragen.

Zum aktuellen Zeitpunkt gibt es noch kein Logistikkonzept. Dieses wird im Rahmen der *Ausführungsplanung* erarbeitet. Grundsätzlich ist unser Ziel Anlieferungen und Abtransporte über die Autobahn zu gewährleisten. Das wird nicht immer möglich sein. Um die Auswirkungen für die Baumaßnahme zu minimieren, soll im Logistikkonzept ein genauer Plan erarbeitet werden. Die Firmen werden dann vertraglich verpflichtet diesen Plan einzuhalten.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

102. Warum wird die Autobahn nicht verkleinert? Dann würde die Brücke gewiss noch länger genutzt und das Geld sinnvoller verwendet werden können.

Hallo,

danke für Ihre Nachfrage.

Der Bedarf für den Ausbau von Autobahnen wird über den sogenannten *Bundesverkehrswegeplan* festgestellt. Straßen.NRW erhält dann einen Auftrag die Maßnahme zu planen und zu bauen.

Die Kapazität des Autobahnabschnittes ist bereits heute deutlich überschritten. Wir haben daher den Auftrag den Streckenabschnitt für die kommenden Jahre leistungsfähig auszubauen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

103. Was ist der strategische Kontext der geplanten Kapazitätserhöhung? Wie profitiert Bonn oder NRW oder Deutschland oder Europa von erhöhtem motorisierten Individualverkehr auf dieser Strecke? In welchem Rahmen darf das Geld umgewidmet werden - z.B. Park&Ride statt zusätzliche Autospuren? Soll der Ausbau

die Anfahrt oder die Durchfahrt zusätzlicher Autos begünstigen? Wann müsste die Strecke qua Baufähigkeit gesperrt werden, falls nicht gebaut würde?

Guten Tag,

danke für Ihre Fragen.

Uns sind die derzeitigen gesellschaftlichen Debatten bekannt und wir können Ihre Fragen zu dem Thema nachvollziehen, jedoch treffen wir selbst keine Entscheidungen noch steht es uns zu, eine Bewertung der Maßnahmen vorzunehmen. Verkehrspolitische Fragen können weder in diesem Dialog noch von Straßen.NRW beantwortet werden. Straßen.NRW entscheidet nicht darüber, welche Projekte geplant und umgesetzt werden. Diese Entscheidung wird beim Land und beim Bund getroffen. Welche Autobahnen aus- oder neugebaut werden, wird im [Bundesverkehrswegeplan](#) festgelegt.

Aktuell ist die Kapazität der Strecke deutlich überschritten, was zu Staus und stockendem Verkehr führt. Rund 90.000 Fahrzeuge befahren täglich die Strecke. Diese hat in ihrem aktuellen Zustand jedoch nur eine Kapazität für rund 70.000 Fahrzeuge. Ziel ist es den Streckenabschnitt verkehrssicher und leistungsfähig auszubauen.

Das Bauwerk "Tausendfüßler" hat eine [Restnutzungsdauer](#) bis 2022. Gemäß der Nachrechnungsrichtlinie des Bundes von 2010 weist das Bauwerk statische Defizite auf. Das bedeutet jedoch nicht automatisch, dass ab 2022 die Strecke gesperrt werden muss. Ab diesem Zeitpunkt ist das Bauwerk rein rechnerisch den vorhandenen Belastungen nicht mehr gewachsen. Das heißt, dass das Bauwerk in verkürzten Intervallen geprüft werden muss. Sollten sich bei diesen Prüfungen Auffälligkeiten ergeben, kann es zu Nutzungsbeschränkungen oder Sperrungen kommen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

104. Bei der jetzigen Planung wird nach Ihren Informationen nicht unterschieden, ob die Verkehrsteilnehmer die Strecke für den Durchgangsverkehr oder als Binnenpendler nutzen. Also besteht die durchaus die Möglichkeit, daß wenn Bonn seine 100.000 täglichen Binnenpendler (Quelle: Pendleratlas NRW) in Zukunft durch mehr ÖPNV und Radverkehr besser durch Alternativen in den Griff bekommen würde die zuzüglichen Spuren des teuren Ausbaus am Ende gar nicht genutzt werden?

Hallo,

danke für Ihre Frage. Leider können wir sie nicht beantworten.

Wir bestimmen nicht den Bedarf oder legen fest, welche Maßnahme zu planen ist. Verkehrspolitische Fragen können weder in diesem Dialog noch von Straßen.NRW beantwortet werden. Entscheidungen werden vom

Bund, vom Land oder von der Kommune selbst getroffen. Anschließend erhalten wir einen Auftrag zu planen und zu bauen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

105. Wann hat die Stadt Bonn ihre Zustimmung zu den Ausbauplänen zugestimmt?

Welche Fraktionen und welche PolitikerInnen (Namen) haben zugestimmt, welche abgelehnt.

Hallo,

vielen Dank für Ihre Frage.

Zunächst wurde die Vorlage in verschiedenen Ausschüssen der Stadt Bonn beraten: am 08.11.2017 im Ausschuss für Wirtschaft und Arbeitsförderung, am 22.11.2017 im Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz, am 29.11.2017 im Ausschuss für Umwelt und Verbraucherschutz, am 05.12.2017 in der Bezirksvertretung Bonn und am 14.12.2017 im Rat. Wie genau die Abstimmungsergebnisse sind, können wir Ihnen leider nicht beantworten, da Straßen.NRW lediglich den Beschluss zur Kenntnis erhalten hat.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

106. Ist die Verkehrsführung am ABK Nord mit übereinander angeordneten Brückenkonstrukten geplant?

Falls nein, wie genau soll der Verkehrsfluss aus einer dreispurigen Zubringerautobahn geeignet geleitet werden?

Hallo,

vielen Dank für Ihre Fragen.

Aus Richtung der Rheinbrücke kommend in Fahrtrichtung Meckenheim wird eine Spur durch die einfahrenden Fahrzeuge von der A555 ergänzt. Es wird dadurch der rechte Fahrtstreifen addiert. Aus Richtung Meckenheim in Fahrtrichtung Rheinbrücke wird die rechte Spur subtrahiert. Sie wird zur Abfahrt auf die A555. Auf dem so genannten Zentralbauwerk fließt der Verkehr dann wieder zweispurig. Es sind daher im Rahmen der Baumaßnahme keine Umbauten am Autobahnkreuz notwendig. Ich hoffe, dass wir Ihre Frage richtig verstanden habe. Sollte dies nicht so sein, schreiben Sie uns gerne eine Mail an bonnbewegt@strassen.nrw.de .

Während der Bauphase wird es temporär eine zusätzliche Verbindung vom Potsdamer Platz kommend auf die A565 in Richtung Meckenheim geben. Hier wird eine temporäre Brückenkonstruktion gebaut, um Verflechtungen mit Fahrzeugen von der Rheinbrücke kommend in Richtung Potsdamer Platz zu vermeiden.

Diese Verbindung ist jedoch nur temporär. Das gesamte Kreuz soll zu einem späteren Zeitpunkt umgeplant und neugebaut werden.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

107. Wie stellt StraßenNRW sicher, das Baumängel wie bei der Leverkusener Brücke während der Bauphase nicht auftreten und damit die Baumaßnahme auf unabsehbare Zeit verlängert wird? Die Zusicherung, daß das überprüft wird, wurde auch beim Bau der Leverkusener Brücke bekannt gegeben!

Guten Tag,

danke für Ihre Fragen.

Es gibt gesetzliche Vorgaben, wie die Vergabe einer Baumaßnahme zu erfolgen hat. An diese müssen wir uns halten. Wir werden unsere Baumaßnahme entsprechend überwachen, so dass wir nach dem Ausbau einen Neubau, der allen technischen Vorgaben entspricht haben werden.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

108. Die Autobahn führt mitten durch die Stadt und die Geschwindigkeitbegrenzung wird mit 80 km/h festgelegt werden, haben wir gehört. Wozu braucht eine derartige Stadtautobahn Standstreifen?

Guten Tag,

danke für Ihre Frage.

Für die Planung von Autobahnen gibt es ganz bestimmte Vorgaben. Standstreifen an Autobahnen sind aus Verkehrssicherheitsgründen vorgeschrieben. Sie sollen havarierte Fahrzeuge und Ihre Fahrzeuginsassen sowie weitere Verkehrsteilnehmer schützen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

109. Wie sieht denn die Lösung für das Tierheim aus, während und nach der Baumaßnahme? Ist es richtig, dass die Autobahn in Zukunft über das Tierheim führen wird, so dass der Lärm für die armen Tiere und die Beschäftigten beinahe unerträglich werden muß? Das können Sie doch nicht wirklich vorhaben. Was macht die Stadt Bonn? Gibt es Pläne für Ersatzräumlichkeiten? Zahlt das StraßenNRW oder müssen das die Bürgerinnen und Bürger Bonns zahlen? Um wieviel Geld geht es?

Guten Tag,

vielen Dank für Ihre Nachfrage.

Wir befinden uns aktuell in der Abstimmung mit dem Tierheim. Es wurde gemeinsam eine Variante entwickelt, wie das Tierheim auch während der Arbeiten im direkten Umfeld weiter betrieben werden kann. Es wird für die Bauphase Umbaumaßnahmen geben, um temporär nicht nutzbare Gebäude provisorisch zu ersetzen. Dazu haben die angrenzenden Kleingärtner sich bereit erklärt temporär Flächen zur Verfügung zu stellen. Nach den Bauarbeiten im Umfeld des Tierheims werden die Provisorien zurückgebaut und sowohl das Tierheim als auch die Kleingärtner können ihre Flächen wieder nutzen.

Der Umbau des Tierheims während der Baumaßnahme wird von Straßen.NRW bezahlt. Provisorien für die Bauzeit, gehen zu unseren Lasten, da sie durch die Maßnahme erforderlich werden.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam bonnbewegt.)

110. Was wird aus den Schulzentrum Collegium Josefinum? Die Schulgebäude des CoJoBo stehen direkt neben der Autobahn. Betroffen sind mehrere hundert Schüler, die schon unter Corona zu leiden hatten. Ist das CoJoBo während der Bauzeit dann überhaupt noch über die Kölnstrasse erreichbar?

Guten Tag,

danke für Ihre Fragen.

Der Dialog beschäftigt sich mit den Planungen des sechsstreifigen Ausbaus der A565 zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord. Im Bereich des Schulzentrums ist noch kein Ausbau geplant. Sollten wir hier in die Planungen einsteigen, werden wir alle Anlieger frühzeitig beteiligen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam bonnbewegt.)

111. Der Bevölkerung wurde vermittelt, der Tausendfüßler sei in die Jahre gekommen und müsse saniert werden. Sanierung bedeutet aber nicht Verbreiterung (vgl. Viktoriabücke). Warum wurde der Bevölkerung verschwiegen, dass die A565 derart verbreitert werden soll und warum wurde dies über die Köpfe der Betroffenen hinweg entschieden?

Hallo,

danke für Ihre Frage. Wir haben das Projekt immer als Ausbau deklariert, wie sie auch am Projektnamen und unserem Projektsteckbrief nachlesen können. Der Ersatzneubau des Tausendfüßlers ist lediglich ein Teil des Ausbauprojektes. Dies ist auch so im Bundesverkehrswegeplan vermerkt.

Viele Grüße

112. Eine Straße dient allen Verkehrsarten: Fuß, Rad, Bus, Straßenbahn und PKW. Warum versteht StraßenNRW eine Straße ausschließlich als Domäne für den Autoverkehr? Man könnte den Ausbau der A565 nutzen, um umweltfreundliche Alternativen zum Autoverkehr einzurichten: z.B. zwei Radschnellwege samt Fußwegen anstelle von zwei Fahrspuren oder auch eine Schienenverbindung von Beuel über die Nordbrücke bis ins Bonner Zentrum. Warum werden solche Alternativen von vornherein ausgeschlossen?

Guten Tag,

Die Entscheidung, ob eine Straße aus- oder neugebaut wird, wird nicht von uns getroffen. Das erfolgt im Falle einer Autobahn über den so genannten Bundesverkehrswegeplan durch den Bund. Radschnellwege werden vom Land in Auftrag gegeben. Weitere Strecken werden von der Kommune geplant und gebaut. Wir erhalten lediglich den Auftrag eine Maßnahme zu planen und umzusetzen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam bonnbewegt.)

113. Es sind noch weitere soziale Einrichtungen betroffen. Mir fällt „mein“ Heinrich--Hertz Europakolleg ein. Es liegt auch unmittelbar neben der Autobahn und der Autobahnausfahrt. Mit Lehrern sind 3500 Personen betroffen.

Wo ist da überhaupt noch Platz für einen Ausbau? Wie geht es mit dem Unterricht weiter, wenn der Ausbau beginnt?

Guten Tag,

danke für Ihre Fragen.

Der Dialog beschäftigt sich mit den Planungen des sechsstreifigen Ausbaus der A565 zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord. Im Bereich des Schulzentrums ist noch kein Ausbau geplant. Sollten wir hier in die Planungen einsteigen, werden wir alle Anlieger frühzeitig beteiligen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam bonnbewegt.)

114. Die Verdoppelung einer Autobahn A565 mitten durch Bonn paßt spätestens seit Fridays for Future nicht mehr in unsere Zeit. Sollte dies auch eine Verantwortliche/ein Verantwortlicher dies auch so sehen, sei es

eine/ein politisch oder verwaltungstechnische(r) Verantwortliche(e) sein, wer müsste dann den Planungsauftrag zurückziehen und ggf. neu, an die Zeit angepasst, erteilen?

Hallo,

danke für Ihre Frage. Leider können wir diese nur bedingt beantworten.

Uns sind die derzeitigen gesellschaftlichen Debatten bekannt und wir können Ihre Fragen zu dem Thema nachvollziehen. Straßen.NRW entscheidet jedoch nicht darüber, welche Projekte geplant und umgesetzt werden. Diese Entscheidung wird beim Bund und beim Land getroffen. Welche Autobahnen aus- oder neugebaut werden, wird im Bundesverkehrswegeplan festgelegt.

Der Auftrag für den sechsstreifigen Ausbau der A565 zwischen Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord haben wir durch den Bundesverkehrswegeplan erhalten, der 2016 beschlossen wurde. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 ist ein Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes und stellt die verkehrspolitischen Weichen für 10 bis 15 Jahre.

Viele Grüße

Valérie Bennett

115. Die A565 wurde gerade von Auerberg bis Dreieck Nordost/Beuel v. 4 auf 6 Fahrstreifen erweitert. Die Anschlussstelle Beuel/Niederkasseler Str. wurde erweitert. Stahlwände anstatt der grünen Baumböschungen, keine Lärmschutzwände. Gab es Planfeststellungsverfahren? Wo Unterlagen /Pläne einsehbar? Kosten? Wo im Bundeshaushalt? Gab es Bürgerbeteiligung? Von welcher auf welche Kapazität wurde verändert? Erhöhte sich die Fahrgeschwindigkeit der Autos? Wo wie fand der ökologische Ausgleich statt?

Guten Tag,

vielen Dank für Ihre Frage. Dieser Dialog bezieht sich auf die Maßnahme "sechsstreifiger Ausbau der A 565 zwischen Bonn-Endenich und Bonn-Nord", daher können wir nicht alle Fragen beantworten. Schreiben Sie bitte eine E-Mail an bonnbewegt@strassen.nrw.de, wenn Sie mehr wissen möchten.

Im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Bonn-Beuel und dem Autobahndreieck Bonn-Nordost wurde die Autobahn nicht ausgebaut. Hier wurde der Standstreifen in Fahrtrichtung Köln im Vorgriff auf einen künftigen Ausbau zu einem Fahrstreifen umgebaut. Zum Ausbau gab es vor Beginn der Maßnahme eine Bürgerversammlung. Die Zulässigkeit des Verfahrens konnte über einen so genannten "Fall unwesentlicher Bedeutung" erreicht werden. Wenn alle Betroffenen sowie die Träger öffentlicher Belange der Maßnahme zustimmen, gilt die Maßnahme als genehmigt.

Sie können bei uns eine Akteneinsicht zu der Maßnahme beantragen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam bonnbewegt.)

116. Wenn die A565 auf 6 Spuren verbreitert wird, dann müssen auch die Unterführungen in Höhe, Tiefe und Breite erweitert werden, auch müssen endlich ausreichend breite Fahrradwege und Fußwege eingeplant werden sowie Beleuchtung bei 40 und mehr tiefen Durchfahrten. Bitte um Mitteilung Höhe, Tiefe, Breite von Brücke Gerhard-Domagk-Str., Immenburgerstr., Röckumerstr./Ohligsmühle, Villemombler Strasse. Wer zahlt Beleuchtungskosten; wer zahlt Erweiterung d. Unterführungen? Hat der Stadtrat Forderungen gest

Hallo,

danke für Ihre Nachfrage.

Der Ausbauabschnitt geht von der Anschlussstelle Bonn-Endenicht bis zum Autobahnkreuz Bonn-Nord. In diesem Abschnitt liegt nur das von Ihnen angesprochene Bauwerk "Gerhard-Domagk-Straße" sowie die Bauwerke "Tausendfüßler" und "Lievalingsweg". An der Immenburgstraße gibt es derzeit keine Querung mit der Autobahn. Das Bauwerk "Gerhard-Domagk-Straße" wird rund 57m breit, der Straßenquerschnitt der Gerhard-Domagk-Straße bleibt erhalten. Die Unterführung Lievalingsweg wird ca. 35m und 40m lang. Sie wird im Rahmen eines Gestaltungskonzeptes in Abstimmung mit der Stadt Bonn gestaltet. Dabei ist auch ein Vorschlag für Beleuchtung im Konzept erhalten. Die Gestaltung würden wir umsetzen. Der Betrieb der Beleuchtung müsste von der Stadt übernommen werden.

Für die Stadtstraßen wird der Straßenquerschnitt wieder hergestellt wie er dort vorhanden ist. Wir haben keine Forderungen seitens der Stadt erhalten. Grundlegende Änderungen an Stadtstraßen, die nicht durch unsere Baumaßnahme erforderlich werden, müssten durch die Stadt finanziert werden. Die Unterführung am Lievalingsweg werden wir auf eigene Veranlassung leicht verbreitern.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam bonnbewegt.)

117. Was sagen die MitarbeiterInnen von T-Systems, dass sie anstatt grüner Böschungen mit Unterholz, Sträuchern Bäumen ein kahle laute reflektierende unwirtliche Wand direkt vors Gebäude gesetzt bekommen?

Guten Tag,

danke für Ihre Frage.

Wir haben zu den Anliegern Kontakt aufgenommen. Der Bau von Stützwänden ist an dieser Stelle notwendig, da alternativ das Grundstück von T-Systems in Anspruch genommen werden müsste. Die verbleibenden Grünbereiche dort werden wieder bepflanzt.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam bonnbewegt.)

118. Wenn die neue Rheinquerungsautobahn bei Widdig im Norden von Bonn in Bornheim nur 8 km weiter von Bonn gebaut wird, warum muss dann auch noch die bonner Nordbrücke A565 erweitert werden?

Guten Tag,

danke für Ihre Frage.

Für den Autobahnabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Bonn-Nord und dem Autobahndreieck Bonn-Nordost ist ein sechsstreifer Ausbau im [Bundesverkehrswegeplan](#) vorgesehen. Der Querschnitt der Rheinbrücke Bonn-Nord ist zu schmal für sechs Fahrspuren und zwei Standstreifen, daher ist eine Erweiterung geplant. Weitere Informationen zu der Maßnahme finden Sie in diesem [Steckbrief](#).

Straßen.NRW entscheidet nicht darüber, welche Projekte geplant und umgesetzt werden. Diese Entscheidung wird beim Bund und beim Land getroffen. Welche Autobahnen aus- oder neugebaut werden, wird im Bundesverkehrswegeplan festgelegt.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

Kategorie Radweg

119. Bedeutet der Beschluss des Bundestags von vor einigen Tagen bzgl. der Autobahnbrücken nicht, dass auch der Tausendfüßler für den Radverkehr nutzbare Betriebswege bekommen muss?

Hallo,

vielen Dank für Ihre Frage.

Straßen.NRW erhält seine Aufträge ein Projekt zu planen und zu bauen vom Bundes- und vom Landesverkehrsministerium. Es liegt derzeit kein Auftrag vor, einen Radweg entlang des Tausendfüßlers zu planen. Der Auftrag für den sechsstreifigen Ausbau der A565 zwischen Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord haben wir durch den [Bundesverkehrswegeplan](#) erhalten, der 2016 beschlossen wurde. Die Planungen für ein solches Vorhaben können mehrere Jahre dauern. Zunächst werden die Grundlagen für die Planung untersucht. Im nächsten Schritt werden dann verschiedene Varianten untersucht, daraus ergibt sich eine so genannte Vorzugsvariante. Diese wird dann detailgenau in Höhe und Lage geplant. Die Pläne, mit denen wir in die nun anstehende Planfeststellung gehen, werden in [diesem Steckbrief](#) beschrieben.

Mit besten Grüßen,

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

120. Der Bonner VEP 2020 von 2012 hat festgestellt, daß auf der Linie der 565 bislang MIV statt Rad und ÖPNV stattfindet, da es keine Kapazitäten gibt. MIV erzeugt jedoch die ganzen Probleme, die teure Straßen nötig machen. Wie konnte es dazu kommen, daß jetzt eine neue Straße durch die Stadt geplant wird, durch die der zunehmende (!) Rad(pendler)verkehr nicht profitieren wird? Welche genaue Strategie steckt dahinter, daß Radrouten nicht mitgeplant werden? Warum sieht man das Potential nicht?

Guten Tag,

zunächst einmal vielen Dank für Ihre Frage.

Bei der Baumaßnahme wird eine vorhandene Autobahn, deren Kapazität täglich überlastet wird, verkehrssicher ausgebaut. Mit rund 90.000 Fahrzeugen am Tag, ist die Autobahn in diesem Abschnitt bereits heute überlastet. Die Strecke hat in ihrem aktuellen Zustand jedoch nur eine Kapazität für rund 70.000 Fahrzeuge.

Der Bedarf für den Ausbau von Autobahnen wird über den sogenannten [Bundesverkehrswegeplan](#) festgestellt. Dies ist Aufgabe des Bundes und der Länder. Wir erhalten den Auftrag zu planen und bestimmen nicht selbst, welche Maßnahmen es geben wird. Wir können daher Ihre Frage leider nicht vollumfänglich beantworten.

Mit besten Grüßen,

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

121. Meine Frage "Betriebswege als Radwege" vom 27.5. wurde leider nicht adäquat beantwortet. Ich hatte nach der Bedeutung des kürzlich erfolgten Bundestagsbeschlusses für die 1000-Füßler-Planung gefragt. Dieser Beschluss sieht vor, dass Autobahnbrücken künftig mit Betriebswegen zu bauen sind, die für die Radbenutzung geeignet sind. Ich bitte daher zu beantworten, inwieweit das jetzt in Planung noch einfließen muss, weil es jetzt zu Beginn der Planfeststellung gültige Rechtslage ist.

Hallo,

es tut uns Leid, dass unsere Antwort nicht zufriedenstellend war.

Am Bauwerk Tausendfüßler sind keine Betriebswege geplant. Diese sind zum Beispiel bei Brücken mit sehr hohen Lärmschutzwänden erforderlich, damit diese regelmäßig geprüft werden können. Am Tausendfüßler ist die aus unterhaltungstechnischer Sicht nicht erforderlich.

Wie die Umsetzung der Gesetzesänderung erfolgt, ist derzeit noch unklar. Es liegen uns hier noch keine entsprechenden Vorgaben für die Umsetzung vor.

Wir hoffen, dass wir auf Ihr Anliegen eingehen konnten.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

122. Der Tausendfüßler soll 6-spurig neu gebaut werden. Sechs Fahrspuren werden oft nicht wie geplant benutzt, weil alles in der Mitte oder links fährt.

Kann der Neubeu nicht auf 4 Spuren und statt der weiteren 2 Spuren in jede Richtung ein Radweg gebaut werden? Der würde sicherlich zu einer Entlastung der Autobahn für den Nahverkehr führen!

Guten Tag,

danke für Ihre Nachfrage.

Uns liegt aus dem Bundesverkehrswegeplan der Auftrag vor, die Autobahn sechsstreifig auszubauen, um sie leistungsfähig zu machen. Die Kapazität der zwei Fahrspuren wird bereits heute deutlich überschritten, was zu Staus und stockendem Verkehr führt. Der Auftrag einen Radweg zu planen, liegt uns nicht vor.

Straßen.NRW entscheidet nicht darüber, welche Projekte geplant und umgesetzt werden. Welche Autobahnen aus- oder neugebaut werden, wird über den Bundesverkehrswegeplan festgestellt. Für den Neu- oder Ausbau von Radschnellwegen ist der Land zuständig. Die Entscheidungen welche Maßnahmen zu planen und umzusetzen sind, werden vom Bund und vom Land getroffen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

123. Strassen.NRW muß unabhängig etwas umsetzen, was Bund und Land beschlossen haben. Allerdings betrifft es eine Kommune, hier Bonn aktuell. Ganz konkret: Zu welchem Zeitpunkt des von ihnen umzusetzenden Projekts hätte Bonn zeitlich noch einen Radweg ins Projekt einbringen können, hat dies aber nicht getan?

Guten Tag,

vielen Dank für Ihre Frage.

Planungsaufträge für Straßen.NRW ergeben sich vorrangig aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Die Abstimmung über einen Radschnellweg im Raum Bonn erfolgt zwischen der Stadt Bonn und dem Landesverkehrsministerium NRW. In den Entscheidungsprozess ist Straßen.NRW nicht eingebunden, so dass wir Ihnen keinen Zeitpunkt nennen können.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

124. Wie kann es sein, dass mal wieder mehr Platz für Autos geschaffen wird und mal wieder nicht für Fahrräder?

Hallo,

herzlichen Dank für Ihre Anfrage. Die Erweiterung der A565 auf sechs Spuren mit Ersatzneubau des Tausendfüßlers ergibt sich aus dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Zudem ist die Kapazität der Strecke mit heute über 90.000 Fahrzeugen täglich überlastet. Die Baumaßnahmen haben das Ziel, hier für eine Entlastung zu sorgen. Der oft diskutierte Bau eines Radweges wäre zwischen dem Land NRW und der Stadt Bonn abzustimmen, in einen solchen Entscheidungsprozess sind wir nicht eingebunden. Uns liegt kein Planungsauftrag für einen Radweg vor.

Mit besten Grüßen, Tobias Zoporowski (Projektteam *bonnbewegt.*).

125. Die Verbreiterung des Tausendfüßlers auf sechs Fahrspuren plus zwei Standspuren bedeutet einen erheblichen Eingriff in das Stadtgefüge.

- 1) Warum sind Standspuren im engen Innenstadtbereich unverzichtbar, aber im weiteren Verlauf bis zum Dreieck Beuel und weiter Richtung Königswinter und Troisdorf nicht?
- 2) Warum ist Straßen.NRW nicht bereit, die Standspuren für einen Radschnellweg zu nutzen?

Guten Tag Rheinman,

vielen Dank für Ihre Fragen.

Wir sind verpflichtet die Richtlinien für die Anlage von Autobahnen einzuhalten. Die Richtlinie dient dazu eine Autobahn sicher befahrbar und funktionsgerecht zu gestalten. Bei einem Ausbau, der für viele Jahre leistungsfähig sein soll, ist ein Standstreifen u.a. für die Verkehrssicherheit erforderlich. Ein havariertes Fahrzeug kann dort sicher anhalten, ohne den fließenden Verkehr zu gefährden und selber gefährdet zu werden.

Im weiteren Verlauf der A565 zwischen Bonn-Beuel und dem Autobahndreieck Bonn-Nordost haben wir den Standstreifen zu einer Fahrspur umgebaut, da die Kapazität an dieser Stelle kurzfristig erhöht werden musste. Zur Sicherheit haben wir hier so genannte Nothaltebuchten angelegt. Das war in diesem Fall möglich, da es sich quasi um eine temporäre Lösung handelt, da wir hier langfristig ebenfalls einen Ausbau der Autobahn planen.

Für die Planung eines Radweges müssen wir einen Auftrag vom Land NRW bekommen. Dieser liegt aktuell nicht vor. Aus Verkehrssicherheitsgründen könnte dieser auch nicht auf dem Standstreifen direkt neben dem fließenden Autobahnverkehr liegen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

126. Der Bundestag hat das Bundesfernstraßengesetz geändert. Demnach sollen entlang von BAB-Brücken die Betriebswege für den Radverkehr benutzbar sein. Da dieses Gesetz vor der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens beschlossen wurde, gilt es auch für Tausendfüßler und Nordbrücke. Wie gedenkt Straßen.NRW, der Forderung des Gesetzgebers nachzukommen, um Radverkehr entlang des Tausendfüßlers zu ermöglichen?

Guten Tag,

vielen Dank für Ihre Frage.

Straßen.NRW erhält seine Aufträge ein Projekt zu planen und zu bauen vom Bundes- und vom Landesverkehrsministerium. Der Auftrag für den sechsstreifigen Ausbau der A565 zwischen Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord haben wir durch den Bundesverkehrswegeplan erhalten, der 2016 beschlossen wurde. Es liegt derzeit kein Auftrag vor, einen Radweg entlang des Tausendfüßlers zu planen. Am Bauwerk Tausendfüßler sind keine Betriebswege geplant. Diese sind zum Beispiel bei Brücken mit sehr hohen Lärmschutzwänden erforderlich, damit diese regelmäßig geprüft werden können. Am Tausendfüßler ist die aus unterhaltungstechnischer Sicht nicht erforderlich.

Wie die Umsetzung der Gesetzesänderung erfolgt, ist derzeit noch unklar. Es liegen uns hier noch keine entsprechenden Vorgaben für die Umsetzung vor.

Mit besten Grüßen

Friederike Schaffrath (Projektleiterin *bonnbewegt*.)

127. In einer Antwort unten schreiben Sie: "Der oft diskutierte Bau eines Radweges wäre zwischen dem Land NRW und der Stadt Bonn abzustimmen, in einen solchen Entscheidungsprozess sind wir nicht eingebunden. Uns liegt kein Planungsauftrag für einen Radweg vor."

Meine Fragen dazu: Ist noch mit einer solchen Abstimmung zwischen Land NRW und Stadt Bonn zu rechnen, damit ein Planungsauftrag für einen Radweg ergehen kann? Steht der Entscheidungsprozess noch aus oder ist er ohnehin schon abgeschlossen?

Hallo,

vielen Dank für Ihre Fragen.

Da wir in den Entscheidungsprozess nicht eingebunden sind, können wir Ihnen dazu leider ebenfalls keine Auskunft geben. Diese Fragen können Ihnen nur die Stadt Bonn oder das Landesverkehrsministerium beantworten.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

128. Warum nimmt StraßenNRW die Möglichkeit nicht wahr, zukunftsweisende nachhaltige Verkehrsmittel (z.B. Fahrradverkehr) zu fördern, statt wieder dem Autoverkehr sogar noch mehr Platz einzuräumen? Wer wie ich quer durch Bonn mit dem Fahrrad unterwegs ist, vermisst schmerzlich schnelle Wege, auf denen man nicht Seitenwechseln muss oder an Ampeln langs warten. Eine "Auto"bahn für Fahrräder wäre dringlich und gestaltend. Dem Auto-Status-quo wird wertvolle Natur geopfert.

Guten Tag,

vielen Dank für Ihre Frage.

Die derzeitigen gesellschaftlichen Debatten sind uns bekannt, jedoch entscheiden wir nicht darüber, welche Projekte geplant und umgesetzt werden. Wir erhalten den Auftrag zu planen und zu bauen vom Bund und vom Land. Fragen zur Verkehrswende können weder in diesem Dialog noch von Straßen.NRW beantwortet werden. Die Planung von Radwegen in der Stadt obliegt der Kommune.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

129. Ich habe gehört, Sie können und dürfen den Radweg nicht bauen, weil der Radwegbau an der neuen Autobahn nicht in Ihre Kompetenz fällt und so lange dauert. Bautechnisch ist doch das kein wirkliches Problem. Wieso entscheidet das ein einzelner Minister Wüst?

Guten Tag,

wie Sie richtig schreiben, entscheiden wir nicht, welche Maßnahmen geplant und umgesetzt werden. Die Entscheidungen werden vom Bund und vom Land getroffen, u.a. im Rahmen der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans. An der Erarbeitung dieses Plans und an der Bedarfsermittlung sind mehrere Entscheidungsträger beteiligt. Wir möchten Sie bitten hier von politischen Debatten abzusehen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

130. Warum werden überregionale Radwege nicht von Anfang an zusammen mit dem Straßenbau geplant und gebaut?

Guten Tag,

danke für Ihre Frage. Leider können wir sie nur partiell beantworten.

Der Bedarf für den Ausbau von Autobahnen, von Schienen und Bundeswasserstraßen wird über den

sogenannten Bundesverkehrswegeplan festgestellt. Straßen.NRW erhält dann einen Auftrag die Maßnahme zu planen und zu bauen. Wir bestimmen also nicht den Bedarf oder legen fest, welche Maßnahme zu planen ist. Unsere Aufgabe ist es die beauftragten Planungen möglichst verträglich umzusetzen. Uns liegt bisher kein Auftrag vor einen Radweg entlang der Trasse zu planen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

131. Das künftige Fahrradgesetz NRW wird nun konkreter, Eckpunkte wurden durch die Landesregierung vorgelegt. Demnach soll es einen Bedarfsplan des Landes für Radschnellwege geben. Es ist ziemlich sicher damit zu rechnen, dass es auch im Bereich Bonn/Rhein-Sieg Bedarf hierfür geben wird. Wäre es da nicht angebracht, die Autobahn direkt so zu planen, dass ein späterer Radschnellweg unkompliziert zu ergänzen wäre (d.h. wo nötig, bereits entsprechende Vorleistungen einzuplanen)?

Guten Tag,

danke für Ihre Frage.

Wir erhalten den Auftrag für die Planung und den Bau eines Projektes vom Bund und vom Land. Dort wird entschieden, welche Maßnahmen umgesetzt werden. Der Ausbau der A565 ist im Bundesverkehrswegeplan festgestellt. Es liegt derzeit kein Auftrag vor, einen Radweg entlang des Tausendfüßlers zu planen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

132. Warum wird die jahrealte Planung nicht den aktuellen Erkenntnissen zu Klimawandel und unumgänglich Verkehrswende angepasst? Warum wird kein Fahrradstreifen ermöglicht, statt noch mehr Autokapazitäten? Es ist völlig unzeitgemäß und ein massiver Fehleinsatz hoher Geldsummen, nicht in Zukunft, sondern in Vergangenheit zu investieren! Man kann doch nicht einfach so weitermachen wie vor Jahren geplant!!! Ich bitte dringlich um Stellungnahme - und bitte, JEDE Planung kann man ändern - wenn man will.

Guten Tag Frau Walter,

danke für Ihre Frage.

Ihre Frage erreicht uns angesichts der aktuellen gesellschaftlichen Debatten häufig - leider können wir sie nur begrenzt beantworten.

Wir erhalten den Auftrag für die Planung und den Bau eines Projektes vom Bund und vom Land. Dort wird entschieden, welche Maßnahmen umgesetzt werden. Der Ausbau der A565 ist

im Bundesverkehrswegeplan festgestellt. Wir führen lediglich den Auftrag aus. Wir können zu den von Ihnen gestellten Fragen weder Stellung nehmen noch eine Bewertung vornehmen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

133. Ich bitte um Information was es kosten würde, die Planung zu verändern und statt einer Autospur eine Radspur einzurichten.

Und mit welcher zeitlichen Verzögerung dafür zu rechnen ist.

Weiterhin bitte ich um eine Kosten-Nutzen-Analyse mit Blick auf die sowieso nötige und unabänderliche Verkehrswende, wozu die Umplanung ein wesentliches Puzzlestück wäre, sowie um Kostenverrechnung einer alternativen, dann zusätzlich zu bauenden Radschnellstrecke.

Vielen Dank.

Hallo Frau Walter,

danke für Ihre Nachfrage zu den Kosten.

Wie bereits in unserer vorherigen Antwort erläutert, erhalten wir den Auftrag für die Planung und den Bau eines Projektes vom Bund und vom Land. Es liegt derzeit kein Auftrag vor, einen Radweg entlang des Tausendfüßlers zu planen. Ohne eine Planungsgrundlage kann auch keine Kostenschätzung oder Kosten-Nutzen-Analyse unsererseits vorgenommen werden. Daher können wir Ihre Frage leider nicht beantworten.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

134. Wie passt der Ausbau des Tausendfüßlers zu den Plänen der Landesregierung für das neue Radverkehrsgesetz? So liebt man in der Presse aktuell folgendes: "Das Verkehrsministerium hat jetzt Eckpunkte für ein NRW-Fahrradgesetz fertiggestellt, wie die Deutsche Presse-Agentur erfuhr. Ein Viertel des Verkehrsaufkommens soll demnach künftig auf das Rad entfallen."

(<https://www.ruhrnachrichten.de/nachrichten/nrw-radverkehr-wird-gestaerkt...>).

Guten Tag,

danke für Ihre Frage.

Ihre Frage erreicht uns angesichts der aktuellen gesellschaftlichen Debatten häufig - leider können wir sie nur begrenzt beantworten.

Wir erhalten den Auftrag für die Planung und den Bau eines Projektes vom Bund und vom Land. Dort wird entschieden, welche Maßnahmen umgesetzt werden. Der Ausbau der A565 ist im Bundesverkehrswegeplan festgestellt. Es liegt uns kein Auftrag zur Planung eines Radwegs vor.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

135. Warum wird ein Ersatzneubau 6 Fahrstreifen haben; das ist kein Ersatz sondern Ausbau der A565. Wichtig sind längere Auf- und Ausfahrten und evtl. ein Seitenstreifen. Warum wird eine Spur nicht für den Radverkehr geplant? Beispiel Sevilla - Radspur in der Mitte der Autobahn

Guten Tag Sabine,

danke für Ihre Frage.

Es ist richtig, dass es sich bei dem Projekt um den sechsstreifigen Ausbau der A565 zwischen Bonn-Endenich und der Anschlussstelle Bonn-Poppelsdorf handelt. Wir haben das Projekt immer als Ausbau deklariert. Der Ersatzneubau des Tausendfüßlers ist lediglich ein Teil des Ausbauprojektes. Im Rahmen des Ausbaus ist auch ein Standstreifen in beide Fahrtrichtungen geplant. Die Auf- und Ausfahrten werden optimiert und verlängert.

Wir erhalten den Auftrag für die Planung und den Bau eines Projektes vom Bund und vom Land. Dort wird entschieden, welche Maßnahmen umgesetzt werden. Der Ausbau der A565 ist im [Bundesverkehrswegeplan](#) festgestellt. Es liegt uns kein Auftrag zur Planung eines Radwegs vor.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

136. Warum wird die A565 6 streifig ausgebaut; es heißt Ersatzneubau des Tausendfüßlers und nicht Ausbau. Wichtig wären 4 Spuren und längere Auf- und Ausfahrten und evtl. Seitenstreifen. Warum kann nicht eine Spur für den Radverkehr gebaut werden? Beispiel Sevilla - in der Mitte der Schnellstraße ein Radschnellweg. Wir brauchen nicht mehr Verkehr um Bonn herum, denn breite Straßen ziehen Verkehr an.

Hallo Sabine,

vielen Dank für Ihre Frage. Diese ähnelt Ihre erste Frage mit der Überschrift [Ersatzneubau Tausendfüßler - Radverkehr](#). Dort finden Sie unsere Antwort.

Wir möchten außerdem auf unsere [Dialogeregeln](#) hinweisen: Bitte sehen Sie davon ab, gleiche oder ähnliche Fragen mehrfach einzustellen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

137. Zitat aus <https://www.ruhrnachrichten.de/nachrichten/nrw-radverkehr-wird-gestaerkt-...> „Wir bekennen uns damit zu den Zielen der Volksinitiative 'Aufbruch Fahrrad'“, sagte Verkehrsminister Hendrik Wüst (CDU) ---

Welche Initiativen wurden vom BMVI oder dem Land ergriffen, um Radwege und Autobahn gemeinsam zu planen?

Hallo Herr Droste,

vielen Dank für Ihre Frage. Leider können wir Ihre Frage nicht beantworten.

Straßen.NRW entscheidet nicht darüber, welche Projekte umgesetzt werden - auch sind wir an den Entscheidungen nicht beteiligt. Diese Entscheidungen werden beim Land und beim Bund gefällt. Welche Autobahnen aus- oder neugebaut werden, wird über den Bundesverkehrswegeplan festgestellt. Wo ein Radschnellweg umgesetzt wird, entscheidet das Land. Für die durch uns zu planenden Maßnahmen erhalten wir Planungsaufträge vom Land und vom Bund. Aktuell liegt uns kein Auftrag vor einen Radweg entlang der Strecke zu planen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

138. Als Pendlerin möchte ich vom Auto auf das Fahrrad umsteigen, auf ein Pedelec. Aber leider fehlt mir eine entsprechende schnelle Strecke von Rhein-Sieg (rechtsrheinisch) zur Hardthöhe. Warum nutzen Sie nicht die Baumaßnahmen, um den Umstieg zu ermöglichen und bauen eine adäquate Fahrradautobahn statt der Standstreifen?

Guten Tag,

danke für Ihre Frage.

Uns sind die derzeitigen gesellschaftlichen Debatten bekannt und wir können Ihre Fragen zu dem Thema nachvollziehen, jedoch treffen wir selbst keine Entscheidungen noch steht es uns zu, eine Bewertung der Maßnahmen vorzunehmen. Straßen.NRW entscheidet nicht darüber, welche Projekte geplant und umgesetzt werden. Diese Entscheidung wird beim Land und beim Bund getroffen. Welche Autobahnen aus- oder neugebaut werden, wird im Bundesverkehrswegeplan festgelegt. Wo ein Radschnellweg umgesetzt wird, entscheidet das Land. Für die durch uns zu planenden Maßnahmen erhalten wir Planungsaufträge vom Land und vom Bund. Aktuell liegt uns kein Auftrag vor einen Radweg entlang der Strecke zu planen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

Kategorie Regenrückhaltebecken

139. Am Endenicher-Ei soll ein Regenaufbereitungsbecken entstehen, das Gelände gehört bislang der Universität Bonn. Inwieweit kann deren Wunsch, das Gelände zu erhalten (ein solches Schreiben ging den Bonner Ratspolitikern letzte Woche zu) entsprochen werden? Welche Alternativen kann es zu dieser Flächennutzung für das Regenbecken geben?

Guten Tag,

vielen Dank für Ihre Frage. Uns ist kein Schreiben des Bau- und Liegenschaftsbetriebs (BLB) an den Bonner Rat bekannt. Der BLB plant auf der Fläche zwischen dem "Hermann-Wandersleb-Ring", "An der Immenburg", "Auf dem Hügel" und der A565 für die Universität.

Wir planen in Abstimmung mit dem BLB ein so genanntes Retentionsbodenfilterbecken an der Autobahn. Es handelt sich dabei um ein begrüntes Becken, das die Autobahnabwässer reinigen soll. Es ist gesetzlich vorgeschrieben, dass das Wasser, was auf der Autobahn anfällt, gereinigt wird und dann in kleinen Mengen in ein Gewässer eingeleitet wird. Das dient dem ökologischen Schutz der Gewässer. Ein alternativer Standort für ein solches Becken wurde im Rahmen der Planung nicht gefunden.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

140. Muss das Abwasserrückhaltebecken, welches auf dem Grundstück „Auf dem Hügel 6“ vorgesehen ist, oberirdisch gebaut werden, oder ist es auch möglich,

- a) ein unterirdisches Rückhaltebecken zu bauen z. B. unter der Autobahn,
- b) die Autobahnabwasser in einen Teich, der Teil eines öffentlichen Parks auf dem Grundstück „Auf dem Hügel 6“ ist, einzuleiten,
- c) ein alternatives Grundstück zu „Auf dem Hügel 6“ zu nutzen? Wenn ja, welches?

Hallo,

vielen Dank für Ihre Nachfrage.

Die Stadt Bonn ist nicht nur oberirdisch stark bebaut. Auch in der Erde finden sich ein Vielzahl an Leitungen und Kanälen. Eine Verlegung eines Beckens unter die Erde ist daher nicht realisierbar.

Die Regenrückhaltebecken werden komplett begrünt. Der Bereich bleibt also grün und wird künftig nur verändert genutzt.

Für die so genannten Regenrückhaltebecken wurden verschiedene Standorte geprüft und gegeneinander abgewogen. Die Entscheidung für die Standorte wird von vielen Faktoren bestimmt, z.B. der Höhenlage, der Flächenverfügbarkeit, Erreichbarkeit der Vorflut, ökologische Verträglichkeit usw. Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit rund um die Autobahn wurden mögliche Flächen bereits stark eingeschränkt. Da die Flächen "Auf dem Hügel 6", wo eines der Regenrückhaltebecken vorgesehen ist, künftig zum Campus

Gelände umgebaut werden soll, konnte die Fläche für das Becken in enger Abstimmung mit dem Bau- und Liegeschafsbetrieb (BLB) geplant werden. Auf der Fläche ist somit die Nutzung für den Campus, aber auch für das Becken möglich.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

141. Ist die geplante Regenrückhaltebeckenanlage im Universitätsgrundstück Auf dem Hügel 6 INRES öffentlich zugänglich?

Wieviel versiegelte Fläche umfaßt diese Anlage?

Von wo ist die Zufahrt?

Wieviel Strom verbrauchen die Pumpen?

Welche Fläche in Quadratmeter wird durch diese Anlage "betreut"?

Wo wird der Nauturausgleich geschaffen, in welcher Größe, wer zahlt die Pflege dafür?

Wo geht das Abwasser später hin?

Kann man es nicht gleich in der bonner Kläranlage "behandeln"?

Guten Tag,

vielen Dank für Ihre Nachfrage.

Der BLB plant die Flächen für die Universität um. Inwiefern die Flächen danach zugänglich sind, ist nicht bekannt. Das Becken selber erhält eine Umzäunung. Das ist notwendig, da das Becken ständig Wasser führt und wir somit sicherstellen müssen, dass niemand hereinfallen kann.

Die Zufahrt zur Anlage ist über den parallel zur Autobahn verlaufenden Betriebsweg vom "Hermann-Wandersleb-Ring" und von "An der Immenburg" möglich.

Welches Pumpenmodell verwendet wird, steht zum aktuellen Zeitpunkt nicht fest. Daher gibt es auch noch keine genauen Angaben über den Verbrauch. Die maximale Förderleistung des Pumpwerks beträgt 1.700 l/s. Zur Pufferung der Abflussspitzen beim Bemessungsereignis ist ein zusätzliches dem Pumpwerk vorgeschaltetes Retentionsvolumen in Höhe von 831 m³ erforderlich. Das benötigte Volumen wird durch einen entsprechend groß dimensionierten Pumpensumpf zur Verfügung gestellt.

Die Fläche der Autobahn südlich des Lambarenewegs wird über das Becken "Auf dem Hügel 6" entwässert. Die einzige Versiegelung, die mit der Errichtung der Regenrückhaltebeckens verbunden ist, sind die „Gebäude“, worin die technischen Apparaturen zur Bedienung der Anlage untergebracht sind. Ansonsten ist das Regenrückhaltebecken eben zur Gewährleistung seiner Reinigungsfunktion im Beckenbereich bepflanzt, die Böschungen sind eingesät. Die Befestigung der Verkehrsflächen (Wege) erfolgt mittels einer wassergebundenen Bauweise, die ebenfalls wasserdurchlässig ist. Das alles bedeutet keine Flächenversiegelung.

Sämtliche Flächen, die durch das Bauvorhaben temporär oder dauerhaft betroffen sind, werden einheitlich nach dem vorgegebenen Schlüssel (hier: „Numerische Bewertung von Biotoptypen für die Eingriffsregelung in NRW“) bewertet. Darin sind auch die Bestandsflächen des künftigen Beckens eingeflossen. Eine Aufteilung in einzelne Flächenteile, die in die Gesamtsumme eingeflossen sind, erfolgt hierbei nicht. Alle Flächen ergeben nach dem oben benannten Bewertungsverfahren einen Gesamtwert, der in sogenannten Ökowertpunkten ausgedrückt wird.

Diese Gesamtsumme des Eingriffs ist im gleichen Umfang auszugleichen. Im konkreten Fall erfolgt das durch den direkten Ausgleich in den neu anzulegenden Straßenebenenflächen, in der Umsetzung einer externen Ausgleichsmaßnahme sowie in der Nutzung des städtischen Ökokontos (Kauf von Ökowertpunkten). In diesem gesamten Paket der Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen ist auch der Eingriff enthalten, der mit der Anlage des neuen Beckens verbunden ist. Eine konkretere Flächenzuweisung zum Ausgleich ist nicht möglich.

Die Entwässerung der A 565 ist im Zuge des Ersatzneubaus an den aktuellen Stand der Technik und die geltenden gesetzlichen Regelungen anzupassen. Aktuell werden die Autobahnabwässer ungeklärt eingeleitet. Durch die Entwässerungsbecken wird das Wasser von schädlichen Stoffen gereinigt. Außerdem wird das Regenwasser dort gesammelt und gedrosselt in die Bäche eingeleitet. Dadurch kann die Einleitmenge konstant gehalten werden und es wird nicht mehr wie aktuell unkontrolliert eingeleitet. Die ökologische Situation der Bäche wird dadurch nachhaltig verbessert. Regenrückhaltebecken werden komplett begrünt. Der Bereich bleibt also grün und wird künftig nur verändert genutzt.

Straßenabwässer haben in erster Linie eine Verschmutzung durch Reifenabrieb und ähnlichem. Sie sind deutlich weniger verschmutzt, als das Abwasser in der städtischen Kanalisation. Für die Reinigung reicht eine so genannte belebte Bodenzone aus, dabei handelt es sich z.B. um schilfbewachsene Böden. Eine Kläranlage hat nur ein begrenztes Aufnahmevermögen und dient der Reinigung stark verschmutzter Abwässer.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

142. Mit welchen Regenmengen rechnen Sie für die Abwasserbehandlung?

Wie groß ist die zu entwässernde Fläche jetzt und in Zukunft, getrennt nach "Tausendfüßler / A565 bis Endenicher EI" und "Kreuz Nord".

Was ist im zu behandelnden Abwasser der Autobahn?

Guten Tag,

danke für Ihren Beitrag.

Die Entwässerung der A 565 ist im Zuge des Ersatzneubaus an den aktuellen Stand der Technik und die geltenden gesetzlichen Regelungen anzupassen.

Die Entwässerung im Planzustand teilt sich in zwei Entwässerungsabschnitte auf. Die „Wasserscheide“ stellt dabei der Bauwerkshochpunkt des Brückenbauwerks Tausendfüßler dar. Der nördliche Abschnitt wird in das neue Entwässerungsbecken am Lievelingsweg entwässert, der südliche in das neue Becken im Campus-Bereich "Auf dem Hügel".

Die an die Regenwasserbehandlungsanlage anzuschließenden befestigten Flächen des nördlichen Entwässerungsabschnittes belaufen sich auf ca. 3,311 ha. Die an die Regenwasserbehandlungsanlage anzuschließenden befestigten Flächen des südlichen Entwässerungsabschnittes belaufen sich für den Abschnitt vom Endenicher Ei bis zum Tausendfüßler auf ca. 4,507 ha. An das Entwässerungsbecken soll auch die Entwässerung des Autobahnabschnittes südlich des Endenicher Eis angeschlossen werden. Hier würden zusätzlich 6,4 ha entwässert.

Die maßgeblichen Abflüsse im Planungsgebiet wurden anhand der Niederschlagsdaten nach KOSTRA-DWD 2010R, Station Bonn ermittelt. Die detaillierten Zahlen sind sehr umfangreich und können daher nicht alle hier wiedergegeben werden. Die Unterlagen werden im Rahmen der Planfeststellung offengelegt.

In den Straßenabwässern befinden sich in erster Linie leichte Verschmutzungen, wie Abrieb. Diese können in den Becken herausgefiltert werden. Die Becken dienen zur Reinigung, aber auch Rückhaltung von Leichtflüssigkeiten (Benzin, Öl etc.) im Havariefall sowie zur Zwischenspeicherung der Spitzenabflüsse und gedrosselte Einleitung in das Oberflächengewässer.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

143. Sehr geehrte Damen und Herren,

warum gibt es keine andere Möglichkeit, das Abwasser zu reinigen als auf dem schönen Unigelände?

Müssen Sie wenigstens der Uni Geld dafür zahlen, dass sie das Gelände abgeben muß? Das muss doch ganz schön viel sein für so wertvollen Grund mitten in der Stadt!

Guten Tag,

vielen Dank für Ihre Fragen.

Für die so genannten Regenrückhaltebecken wurden verschiedene Standorte geprüft und gegeneinander abgewogen. Die Entscheidung für die Standorte wird von vielen Faktoren bestimmt, z.B. der Höhenlage, der Flächenverfügbarkeit, Erreichbarkeit der Vorflut, ökologische Verträglichkeit usw. Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit rund um die Autobahn waren die Möglichkeiten stark eingeschränkt. Da die Flächen im Bereich zwischen der Autobahn, "Auf dem Hügel", "Hermann-Wanderslebr-Ring" und "An der Immenburg", wo eines der Regenrückhaltebecken vorgesehen ist, künftig zum Campus Gelände umgebaut werden soll, konnte die Fläche für das Becken in enger Abstimmung mit dem BLB geplant werden. Auf der

Fläche ist somit die Nutzung für den Campus, aber auch für das Becken möglich. Vom BLB werden wir einen Teil der Flächen erwerben. Da direkt an der Autobahn bauliche Anlagen privater nicht zulässig sind, handelt es sich nicht um klassisches Bauland. Die Flächen werden zu ortsüblichen Bodenrichtwerten erworben.

Durch die Entwässerungsbecken wird das Wasser von schädlichen Stoffen gereinigt. Außerdem wird das Regenwasser dort gesammelt und gedrosselt in die Bäche eingeleitet. Dadurch kann die Einleitmenge konstant gehalten werden und es wird nicht mehr wie aktuell unkontrolliert eingeleitet. Die ökologische Situation der Bäche wird dadurch nachhaltig verbessert. Regenrückhaltebecken werden komplett begrünt. Der Bereich bleibt also grün und wird künftig nur verändert genutzt.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

144. Warum muss das Rückhaltebecken an dieser Stelle gebaut werden?

Warum nicht im Bereich des alten Schlachthofes oder eines Gewerbegebietes?

Ist den Planern bekannt, dass sich auf dem Grundstück der einzige von Lenné selbst angelegte Park in Bonn befindet?

Wurde bei der UVP diese Tatsache berücksichtigt?

Guten Tag,

danke für Ihre Nachfrage.

Für die so genannten Regenrückhaltebecken wurden verschiedene Standorte geprüft und gegeneinander abgewogen. Die Entscheidung für die Standorte wird von vielen Faktoren bestimmt, z.B. der Höhenlage, der Flächenverfügbarkeit, Erreichbarkeit der Vorflut, ökologische Verträglichkeit usw. Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit rund um die Autobahn wurden mögliche Flächen bereits stark eingeschränkt. Da die von Ihnen als Lenné-Park bezeichneten Flächen künftig zum Campus Gelände umgebaut werden soll, konnte die Fläche für das Becken in enger Abstimmung mit dem BLB geplant werden. Auf der Fläche ist somit die Nutzung für den Campus, aber auch für das Becken möglich.

Durch die Entwässerungsbecken wird das Wasser von schädlichen Stoffen gereinigt. Außerdem wird das Regenwasser dort gesammelt und gedrosselt in die Bäche eingeleitet. Dadurch kann die Einleitmenge konstant gehalten werden und es wird nicht mehr wie aktuell unkontrolliert eingeleitet. Die ökologische Situation der Bäche wird dadurch nachhaltig verbessert. Regenrückhaltebecken werden komplett begrünt. Der Bereich bleibt also grün und wird künftig nur verändert genutzt.

Auch die Veränderungen wurden durch die Maßnahme auf dem Grundstück wurden im Rahmen der Umweltbetrachtungen berücksichtigt.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

145. Warum steht die Autobahnplanung über den Kulturgütern Bonns? Bonn, eine Stadt, die berühmt ist für Ihre Gründerzeitbauten, zerstört den noch älteren, in Fragmenten bestehenden Lenné - Garten durch den Bau eines Regenrückhaltebeckens anstatt ihn mit Historikern als weiteren Touristenmagneten und Ort der Entspannung für BürgerInnen wieder aufzubauen? Bonn zeigt sich mit der Unterstützung dieser Baumaßnahme "Abwasserbecken" als Kulturbanause.

Hallo,

wir bestimmen nicht den Bedarf oder legen fest, welche Maßnahme zu planen ist. Verkehrspolitische Fragen können weder in diesem Dialog noch von Straßen.NRW beantwortet werden.

Bei dem Becken handelt es sich nicht um ein Abwasserbecken, sondern ein sogenanntes Retentionsbodenfilterbecken. Mittels einer bepflanzten Bodenzone werden Sedimente aus dem Wasser entfernt. Das Becken dient dem Schutz der Bonner Gewässer.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam bonnbewegt.)

146. Ich habe in der Presse verfolgt, dass der kleine Lenné-Park in Endenich restauriert werden soll(te), da Lenné ein prominenter Bürger Bonns war und dieses Areal von ihm geschaffen und gärtnerisch gestaltet wurde. Es wäre schändlich, wenn ein historisches Werk zugunsten von Straßenbau weichen müsste. Gibt es eine Alternative, das Rückhaltebecken woanders anzulegen? Wurde nach Alternativen gesucht? Der Masterplan für Bonn sieht eine Durchgrünung vor, hier wird historische Grünfläche vernichtet.

Guten Tag,

Für die so genannten Regenrückhaltebecken wurden verschiedene Standorte geprüft und gegeneinander abgewogen. Die Entscheidung für die Standorte wird von vielen Faktoren bestimmt, z.B. der Höhenlage, der Flächenverfügbarkeit, Erreichbarkeit der Vorflut, ökologische Verträglichkeit usw. Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit rund um die Autobahn wurden mögliche Flächen bereits stark eingeschränkt. Da die Flächen im Bereich zwischen der Autobahn, "Auf dem Hügel", "Hermann-Wanderslebr-Ring" und "An der Immenburg", wo eines der Regenrückhaltebecken vorgesehen ist, künftig zum Campus Gelände umgebaut werden soll, konnte die Fläche für das Becken in enger Abstimmung mit dem BLB geplant werden. Auf der Fläche ist somit die Nutzung für den Campus, aber auch für das Becken möglich. Vom BLB werden wir einen Teil der Flächen erwerben.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam bonnbewegt.)

147. Die Absicht, mit einer so gewaltigen Beton-Anlage einen historischen, ökologisch äußerst wertvollen und für ein erträgliches Klima unentbehrlichen Park zu vernichten, zeugt von einer Rücksichtslosigkeit sondergleichen! Dass die Anlage bisher nicht nötig war, aber jetzt plötzlich gebraucht würde, zeigt, dass das Bauwerk absolut überdimensioniert ist und nicht in eine gewachsene Stadtstruktur passt! Warum wird die Anlage nicht unter die Erde gelegt oder wenigstens ins benachbarte Industriegebiet?

Guten Tag ilka,

danke für Ihre Einschätzung.

Im Laufe der vergangenen Jahre haben sich die gesetzlichen Vorgaben zum Schutz der Umwelt deutlich verstärkt. Aus dieser Vorgabe resultiert auch, dass nun eine Regenwasserbehandlungsanlage erforderlich ist, die es bisher nicht war. Die Straßenabwässer wurden bisher historisch bedingt ungefiltert und ungedrosselt in vorhandene Bäche eingeleitet. Die Umweltgesetzgebung verpflichtet uns zum Schutz der Gewässer diesen Zustand zu ändern. Die Vorgabe gilt auch für Straßen, die nicht ausgebaut werden.

Das Becken wird nicht als Betonbecken ausgeführt. Retentionsbodenfilterbecken reinigen die Straßenabwässer durch eine begrünte Bodenzone. Das Becken wird also z.B. mit Schilf bepflanzt und an seinen seiten komplett begrünt sein. Es wird keine zusätzliche Fläche durch das Becken versiegelt. Daher funktioniert eine solche Anlage auch nicht unterirdisch, da sie mit Pflanzen arbeitet.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam bonnbewegt.)

148. Reinigungsbecken, Pumpenhaus, Zufahrts- und Wartungswege, Arbeitsflächen, Verrohrungen, Abfluss zu einem Bach, Abwasser-Zuführungen zur Pumpe: Alles braucht Platz, inmitten eines Grundstücks, das sicherlich einen höheren Wert hat (für die Wissenschaft /Wohnen/oder vor allem Freiraum für die städtischen Bürger (ehem. Lenné-Park:Kulturelles Erbe). Gibt es wirklich keine einzige Alternative???

Hallo,

danke für Ihre Frage.

Für die so genannten Regenrückhaltebecken wurden verschiedene Standorte geprüft und gegeneinander abgewogen. Die Entscheidung für die Standorte wird von vielen Faktoren bestimmt, z.B. der Höhenlage, der Flächenverfügbarkeit, Erreichbarkeit der Vorflut, ökologische Verträglichkeit usw. Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit rund um die Autobahn wurden mögliche Flächen bereits stark eingeschränkt. Da die Flächen im Bereich zwischen der Autobahn, "Auf dem Hügel", "Hermann-Wanderslebr-Ring" und "An der Immenburg", wo eines der Regenrückhaltebecken vorgesehen ist, künftig zum Campus Gelände umgebaut werden soll, konnte die Fläche für das Becken in enger Abstimmung mit dem BLB geplant werden. Auf der Fläche ist somit die Nutzung für den Campus, aber auch für das Becken möglich.

Bei den so genannten Retentionsbodenfilterbecken handelt es sich um begrünte Becken. Sie werden mit Schilf o.ä. bepflanzt. Der Boden mit seinen Wurzeln kann dann das Wasser reinigen. Durch das Becken wird kaum Fläche versiegelt.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

Kategorie Tunnel

149. Wie breit wird die neue Unterführung, mit der die Villemobler Str unter der A565 durchgeführt wird? Kommen auch beidseitig breite Fahrradwege / getrennte Fusswege? Wie breit? Wie tief wird die Durchfahrt? Gibt es auch eine Beleuchtung?

Guten Tag,

vielen Dank für Ihre Frage zu [einer unserer weiteren Planungen](#).

Die Villemobler Straße ist eine städtische Straße, daher ist die Stadt Bonn für die Gestaltung der Straße zuständig. Wir stimmen uns jedoch aktuell eng mit der Stadt Bonn ab, wie die Gestaltung zukünftig aussehen wird. Die Planungen laufen derzeit noch, so dass es noch keine Breitenangaben für die verschiedenen Nutzungen gibt. Sicher ist nur, dass es eine Optimierung gegenüber dem Bestand geben soll.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

150. Warum wird die Autobahn 565 nicht unterirdisch geführt, ähnlich wie es München jetzt mit dem Mittleren Ring praktiziert?

Hallo,

vielen Dank für Ihre Frage.

Im Rahmen der Variantenuntersuchung wurde auch untersucht, ob ein Tunnel in diesem Autobahnabschnitt sinnvoll ist. Für den Autobahnabschnitt zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord eignet sich ein Tunnel nicht. Bei der Untersuchung wurden viele Aspekte berücksichtigt.

Ein Ziel eines Tunnels ist es beispielsweise die Umgebung vor Lärm und Schadstoffen zu schützen.

Trotzdem entstehen in einem Tunnel auch Lärm- und Schadstoffe. Diese treten gebündelt an den Tunnelportalen aus. Wenn man einen Tunnel auf diesem Streckenabschnitt bauen würde, lägen die Tunnelportale genau in den Wohngebieten "Vogelsiedlung" und "Verdistraße". Dort wo also der höchste Schutz erforderlich wäre, befände sich auch die höchste Belastung. Geschützt würden die Industriebetriebe

entlang zwischen der Immenburgstraße und dem Lievelingsweg.

Ein weiterer Punkt ist die Baubarkeit. Bonn ist nicht nur oberirdisch stark bebaut, auch unterirdisch befindet sich eine Vielzahl kreuzender Leitungen und Kanäle, die nicht so einfach verlegt werden können, da sie der Versorgung ganzer Stadtviertel dienen. Es müssten außerdem mehrere Bahngleise unterquert werden. Diese sind sehr setzungsempfindlich, was zu größeren Störungen während des Baus und auch darüber hinausführen könnte.

Weitere Details aus dem Abwägungsprozess finden Sie in unserer [Mediathek](#) unter der 2. Infomesse im Plakat "Der Weg zur Vorschlagsvariante Tausendfüßler".

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

151. Warum ist kein Tunnel geplant vom Poppelsdorfer Dreieck bis zum Kreuz Nord??

Wer legt das fest?

Guten Tag,

danke für Ihre Frage.

Im Rahmen der Variantenuntersuchung wurde auch untersucht, ob ein Tunnel in diesem Autobahnabschnitt sinnvoll ist. Für den Autobahnabschnitt zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord eignet sich ein Tunnel nicht. Bei der Untersuchung wurden viele Aspekte berücksichtigt.

Ein Ziel eines Tunnels ist es beispielsweise die Umgebung vor Lärm und Schadstoffen zu schützen.

Trotzdem entstehen in einem Tunnel auch Lärm- und Schadstoffe. Diese treten gebündelt an den Tunnelportalen aus. Wenn man einen Tunnel auf diesem Streckenabschnitt bauen würde, lägen die Tunnelportale genau in den Wohngebieten "Vogelsiedlung" und "Verdistraße". Dort wo also der höchste Schutz erforderlich wäre, befände sich auch die höchste Belastung. Geschützt würden die Industriebetriebe entlang zwischen der Immenburgstraße und dem Lievelingsweg.

Ein weiterer Punkt ist die Baubarkeit. Bonn ist nicht nur oberirdisch stark bebaut, auch unterirdisch befindet sich eine Vielzahl kreuzender Leitungen und Kanäle, die nicht so einfach verlegt werden können, da sie der Versorgung ganzer Stadtviertel dienen. Es müssten außerdem mehrere Bahngleise unterquert werden. Diese sind sehr setzungsempfindlich, was zu größeren Störungen während des Baus und auch darüber hinausführen könnte.

Weitere Details aus dem Abwägungsprozess finden Sie in unserer [Mediathek](#) unter der 2. Infomesse im Plakat "Der Weg zur Vorschlagsvariante Tausendfüßler".

152. Dieser Trog zw. Endenicher Ei und Endenicher Allee ist eine wahre Scheußlichkeit. Wann kommt endlich der Tunnel? Wer von der Stadt Bonn oder dem Stadtrat hat hierzu jemals eine Forderung gestellt? Vergißt man uns??

Guten Tag,

danke für Ihre Nachfrage.

Die Planungen für den Ausbau der Autobahn südlich des Endenicher Eis sind noch nicht angelaufen. Daher können wir Ihre Frage leider nicht beantworten. Noch ist nicht klar, wie und wann der Ausbau erfolgen wird. Sobald die Planungen präzisiert werden, werden wir die Informationen auf dieser Seite im Bereich [Baumaßnahmen](#) veröffentlichen.

Kategorie Umwelt

153. Vor unserem Haus werden jede Menge Bäume und Grünflächen verschwinden.

Laut Aussagen von Straßen NRW fehlen auch große Grünflächen die gesetzlich vorgeschrieben sind, wie soll das geregelt werden?

Soll ich nun aus meinen Fenstern auf meter hohe Lärmschutzwand schauen die dann voll mit Graffiti besprüht sind, das kann doch nicht sein!

Hallo,

herzlichen Dank für Ihre Anfrage. Um diese besser beantworten zu können, wäre es hilfreich zu wissen, wo Sie wohnen. Dann können wir die Situation konkret benennen. Melden Sie sich dazu gern bei uns unter bonnbewegt@strassen.nrw.de. Grundsätzlich sind Eingriffe in die Umgebung immer auszugleichen. Das ist zum Beispiel möglich, indem Flächen durch höherwertige Bepflanzung aufgewertet werden. Leider stehen in direktem Umfeld der Baumaßnahme keine Flächen zur Verfügung. Wir gleichen die Eingriffe z.B. im Deichvorland im Bereich Schwarzerheindorf aus.

Mit besten Grüßen, Tobias Zoporowski (Projektteam *bonnbewegt*).

154. Mein Herz blutet, wenn ich die vielen Baumscheiben entlang der A565 sehe. Warum wurden bereits jetzt die schönen alten Bäume abgesägt?

Bitte teilen Sie mir mit: Wie groß ist die Grünfläche insgesamt bzw. in qm, die diesem Ausbau zum Opfer fällt? Wandern alle Ersatzpflanzungen auf die andere Rheinseite nach Schwarzerheindorf?

Dieses Projekt tut Bonn nicht gut. Es hat für Bonn nur Nachteile. Dessen sollten sich die Kommunalpolitiker gewahr sein.

Hallo,

vielen Dank für Ihre Fragen.

Gehölze und Pflanzen entlang unseren Straßen erfüllen verkehrstechnische, bautechnische und auch gestalterische Funktionen. Oberste Priorität hat für Straßen.NRW bei der Gehölzpflege die Verkehrssicherheit. Nicht immer muss dafür ein Baum gefällt werden, in manchen Fällen genügt ein fachgerechter, regelmäßiger Rückschnitt. Mitunter kann "Pflege" jedoch bedeuten, dass auch stärkere Bäume in größerer Zahl entfernt werden müssen, um potenzielle Gefahrenquellen zu beseitigen. Insgesamt wird durch den Ausbau eine Fläche von 34.250 qm neu versiegelt.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

155. Welche bebaute /asphaltierte Fläche (in Quadratmetern) nimmt das jetzige Autobahnteilstück A565 zwischen einschließlich Kreuz Bonn Nord und Abfahrt Endenich ein?

Um welche Fläche (in Quadratmetern) soll dieses Teilstück erweitert werden?

Ist eine „Kompensation“ in Form von Grünanlagen, u.a. Parks, für diese neu zu schaffende Verkehrsfläche vorgesehen? Wo genau? Wer kommt finanziell für die Pflege der Grünanlage auf?

Hallo,

vielen Dank für Ihr Fragen.

Aktuell ist ein Fläche von 27.005 qm versiegelt. Zusätzlich werden im Rahmen des Ausbaus 34.250 qm versiegelte Fläche hinzukommen.

Grundsätzlich sind Eingriffe in die Umgebung immer auszugleichen. Das ist zum Beispiel möglich, indem Flächen durch höherwertige Bepflanzung aufgewertet werden. Wo es möglich ist, wird der Ausgleich durch eine Aufwertung der verbleibenden Grünflächen entlang der Autobahn erreicht. Leider sind die Flächen in direktem Umfeld der Baumaßnahme jedoch begrenzt. Wir gleichen die Eingriffe daher z.B. im Deichvorland im Bereich Schwarzhindorf aus.

Die Pflege der Flächen gehört zu unseren Aufgaben.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

156. Gibt es ein unabhängiges ökologisches Gutachten über den Effekt des Autobahnausbaus, insbesondere der bis zu 14 m hohen Schallschutzwände, auf die umgebenden Wohngebiete und die Stadt Bonn?

Berücksichtigt ein solches Gutachten auch Dürre-Jahre wie in 2018 und 2019?

Guten Tag,

vielen Dank für Ihre Fragen.

Gerade weil Bau und Betrieb einer Straße oft kritische Auswirkungen auf die Umwelt haben können, müssen wir jeden Aspekt der Umweltverträglichkeit genau prüfen. Wir müssen daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchführen. Diese Prüfung soll sicherstellen, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden und dass das Ergebnis der Prüfung so früh wie möglich bei der behördlichen Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens berücksichtigt wird. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird diese Prüfung offengelegt. Entwicklungen der vergangenen Jahre auf Flora und Fauna sind in die Ergebnisse der Kartierungen eingeflossen. Klimatische Prognosen gehen jedoch nicht in die Untersuchungen ein.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

157. In welchen Punkten stimmt die Planung des Autobahnausbaus nicht mit dem Masterplan Stadtnatur 2019 des Bundes-Umweltministeriums überein?

Hallo,

vielen Dank für Ihre Frage. Leider können wir Ihre Frage nicht beantworten. Der Masterplan Stadtnatur des Bundesumweltministeriums beschreibt Empfehlungen und Maßnahmen. Wie diese umgesetzt werden und ob sie in die Richtlinien und gesetzlichen Vorgaben für den Ausbau von Straßen und Autobahnen eingeflossen sind, können wir leider nicht beantworten.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

158. Inwieweit der massive Ausbau der Autobahn ästhetisch vertretbar? Wird dadurch nicht die Trennung der Stadt vergrößert?

Guten Tag,

danke für Ihre Nachfrage.

Uns ist bewusst, dass wir durch eine Verbreiterung der Autobahn auch Teile des Stadtbildes verändern. Daher wurde parallel zur technischen Planung ein Gestaltungskonzept durch einen Stadtplaner entwickelt. Dieses wurde bereits im Gestaltungsbeirat der Stadt Bonn vorgestellt und soll zu weiteren Abstimmung nun überarbeitet werden. Ein Beispiel können Sie in unserem Video unter dem [Projektsteckbrief](#) sehen. Ziel ist es durch die Gestaltung der Stützwände ein einheitlich gestaltetes Bild zu schaffen. Eine Trennwirkung ist bereits heute durch die Autobahn festzustellen. Die Gestaltung soll so erfolgen, dass der Effekt nicht

verstärkt wird.

Die Gestaltung der Lärmschutzwände soll ebenfalls zu einem späteren Zeitpunkt gemeinsam mit der Stadt Bonn festgelegt werden.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

159. Im Baugesetzbuch steht, dass die Umweltauswirkungen beachtet werden müssen. Ist das Buch beachtet?

Guten Tag,

vielen Dank für Ihre Frage.

Im Rahmen der Planung werden alle geltenden gesetzlichen Regelungen beachtet und eingehalten. Für den Autobahnbau ist hier das Bundesfernstraßengesetz der maßgebende Gesetzestext. Auch hier ist vorgegeben, dass die Umweltverträglichkeit des Vorhabens zu prüfen ist. Daher wurden die zu erwartenden Umweltauswirkungen betrachtet und Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung oder zum Ausgleich geplant.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

160. Gibt es ein Gutachten über Insekten, Vögel, Pflanzen vor dem Ausbau und nach dem Ausbau, und was steht drin und wer hat es erstellt, und wo kann ich es nachlesen?

Hallo,

vielen Dank für Ihre Frage.

Im Rahmen der Planung wurde eine so genannte Artenschutzprüfung erstellt. Dabei wurde geprüft, ob planungsrelevante Arten durch die Maßnahme beeinträchtigt werden. Die „planungsrelevanten Arten“ sind eine naturschutzfachlich begründete Auswahl derjenigen FFH Anhang-IV-Arten und europäischen Vogelarten, die bei der Artenschutzprüfung im Sinne einer Art-für-Art-Betrachtung einzeln zu bearbeiten sind.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan enthält dann alle Maßnahmen, die zur Kompensation der Eingriffe erforderlich sind. Beide Unterlagen werden im Planfeststellungsverfahren offengelegt.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

161. Hallo!

Sind Sie wenigstens mit den (Umwelt-) Verbänden im Gespräch???

Hallo,

danke für Ihre Frage.

Die vorrangigen Abstimmungen erfolgen mit den Naturschutzbehörden. Auch die anerkannten Umweltverbände werden einbezogen. Die Planung wird zu verschiedenen Meilensteinen den so genannten Trägern öffentlicher Belange vorgestellt. Sie haben dann die Möglichkeit Stellung zu nehmen. Hierbei sind auch die anerkannten Umweltverbände beteiligt.

Zusätzlich nehmen Vertreter der Umweltverbände an unseren regelmäßigen Dialogforen teil.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

162. Ich Sorge mich um die Qualität der Grün- und Lebensbereich "hinter der (Lärmschutz-)Mauer", besonders was den ökologischen, aber auch kulturgeschichtlichen Wert (Lenné-Park) angeht. Welche Alternativen zu den geplanten Maßnahmen (z. B. andere Lage oder Gestaltung des Rückhaltebeckens) sind bedacht worden? Gab es eine gartendenkmalpflegerische Untersuchung? Wie ist die Abwägung mit anderen Planungszielen ("Durchgrünung" der Stadt) erfolgt?

Hallo,

für die so genannten Regenrückhaltebecken wurden verschiedene Standorte geprüft und gegeneinander abgewogen. Die Entscheidung für die Standorte wird von vielen Faktoren bestimmt, z.B. der Höhenlage, der Flächenverfügbarkeit, Erreichbarkeit der Vorflut, ökologische Verträglichkeit usw. Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit rund um die Autobahn wurden mögliche Flächen bereits stark eingeschränkt. Da die Flächen im Bereich zwischen der Autobahn, "Auf dem Hügel", "Hermann-Wanderslebr-Ring" und "An der Immenburg", wo eines der Regenrückhaltebecken vorgesehen ist, künftig zum Campus Gelände umgebaut werden soll, konnte die Fläche für das Becken in enger Abstimmung mit dem BLB geplant werden. Auf der Fläche ist somit die Nutzung für den Campus, aber auch für das Becken möglich. Bei den so genannten Retentionsbodenfilterbecken handelt es sich um begrünte Becken. Sie werden mit Schilf o.ä. bepflanzt. Der Boden mit seinen Wurzeln kann dann das Wasser reinigen. Durch das Becken wird kaum Fläche versiegelt. Grundsätzlich sind wir verpflichtet alle Eingriffe durch zusätzliche Versiegelung auszugleichen. Das tun wir indem wir die verbliebenen Flächen entlang der Autobahn oder auch Flächen im Deichvorland bei Schwarzrheindorf aufwerten.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

163. Durch den Ausbau wird der Verkehr massiv angezogen. Wie sind die Prognosen bzgl. der zusätzlichen Umweltbelastung für Bonn a) Luftbelastung b) Lärmbelastung ?

Hallo,

vielen Dank für Ihre Frage.

Aktuell ist der Autobahnabschnitt stark überlastet, was zu Staus und stockendem Verkehr führt. Durch den Ausbau soll die Leistungsfähigkeit wieder hergestellt werden und der Verkehr fließen.

Wir haben sowohl für den Lärmschutz als auch für die Luftschadstoffe Gutachten erarbeitet, die im Rahmen der Planfeststellung offengelegt werden.

Durch den Ausbau sind wir verpflichtet Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmvorsorge zu bauen. Der Lärm kann somit deutlich reduziert werden.

Die Schadstoffbelastung bei stehenden Fahrzeugen ist höher als bei fahrenden. Daher kann bereits durch das fließen des Verkehrs eine Verbesserung des Ist-Zustandes erzielt werden. Durch die hohen Lärmschutzwände verteilen sich die Schadstoffe besser und die Belastung für die Anlieger sinkt.

164. Welches unabhängige Gutachten hat die Auswirkung der extrem hohen Lärmschutzwände auf die (Frisch-)Luftströmungen Bonns analysiert und zu welchem Ergebnis kommt dieses?

Guten Tag,

vielen Dank für Ihre Frage.

Wir werten die vorliegenden Daten für die Frischluftschneisen u.ä. aus. Unsere Planung für zu keiner bedeutenden Verschlechterung des Ist-Zustandes, daher sind für die Frischluftzufuhr keine Maßnahmen vorgesehen.

Unterstützt werden wir bei den Analysen von entsprechenden Fachbüros. Die Details werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens offengelegt.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

165. Wie stellen Sie sicher, daß die Insekten und Vogelwelt in und im Umland Bonns durch die geplante massive Verbreiterung und Abholzung von bestehenden Brut -und Insektengebieten nicht völlig zerstört wird? Gibt es eine Zusammenarbeit mit NaBu, BUND etc zusammen? Wer sind hierbei Ihre Ansprechpartner?

Hallo,

danke für Ihre Frage.

Gerade weil Bau und Betrieb einer Straße oft kritische Auswirkungen auf die Umwelt haben können, müssen jeden Aspekt der Umweltverträglichkeit genau prüfen. Wir müssen daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchführen. Diese Prüfung soll sicherstellen, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden und dass das Ergebnis der Prüfung so früh wie möglich bei der behördlichen Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens berücksichtigt wird. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wird diese Prüfung offengelegt. Die vorrangigen Abstimmungen erfolgen mit den Naturschutzbehörden. Auch die anerkannten Umweltverbände werden einbezogen. Die Planung wird zu verschiedenen Meilensteinen den so genannten Trägern öffentlicher Belange vorgestellt. Sie haben dann die Möglichkeit Stellung zu nehmen. Hierbei sind auch die anerkannten Umweltverbände beteiligt.

Zusätzlich nimmst ein Vertreter des NABU an unseren regelmäßigen Dialogforen teil.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam bonnbewegt.)

166. Wieviel Tierbrücken sind geplant, da es überhaupt keine Querungsmöglichkeiten für Tiere mehr gibt durch die neu gebauten Mittelstreifen (kein Strauchwerk mehr) und die extrem hohen Lärmschutzwände? Wo sind Tierbrücken geplant. Wie breit sind sie, wie sind sie bepflanzt? Auf dem Faltblatt habe ich keine zu sehen. Wenn keine geplant sind bedeutet das den Tod vieler Tiere.

Guten Tag,

danke für Ihre Nachfrage.

Wir erstellen im Rahmen der Planung einen so genannten Landschaftspflegerischen Begleitplan. Dieser enthält alle Maßnahmen zur Minimierung, Vermeidung und zur Kompensation unserer Eingriffe. Für die Erarbeitung dieses Plans werden zunächst Kartierungen durchgeführt. Diese Kartierungen ermitteln, welche planungsrelevanten Arten im Bereich der Trasse ansässig sind. Die Kartierungen haben ergeben, dass die Maßnahme keine Auswirkungen auf die relevanten Arten haben wird. Daher sind auch keine Querungen geplant. Wildbrücken werden nur bei starkem Wildwechsel geplant. Auch Krötenwanderungen o.ä. finden in diesem Bereich nicht statt.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam bonnbewegt.)

167. Warum finden die Ersatzbepflanzungen überwiegend auf nichtversiegelten Flächen statt gezielt dass bereits versiegelte Flächen entsiegelt werden und neu bepflanzt werden? Wie funktioniert die Zusammenarbeit mit der Stadt Bonn? Wieviel Flächen werden entsprechen neu bepflanzt: Quadratmeterzahl

- der zukünftig betonierten Flächen - der neu bepflanzten Flächen - wie werden die schrägen Flächen berechnet, die durch die Betonwände ersetzt werden? Bitte genau Daten angeben.

Hallo,

vielen Dank für Ihre Frage.

Wir haben die verschiedenen Möglichkeiten zur Kompensation untersucht. Im Raum Bonn haben wir daher sowohl nach Flächen, die aufgewertet werden können, aber auch nach zu entsiegelnden Flächen gesucht. Im Umfeld der Baumaßnahme sind keine Flächen gefunden worden, die durch eine Entsiegelung aufgewertet werden konnten. Bei der Suche der Flächen wurden wir auch von der Stadt Bonn unterstützt.

Alle Flächen, die ausgeglichen werden müssen, ergeben nach einem Bewertungsverfahren einen Gesamtwert, der in sogenannten Ökowertpunkten ausgedrückt wird. Diese Gesamtsumme des Eingriffs ist im gleichen Umfang auszugleichen. Im konkreten Fall erfolgt das durch den direkten Ausgleich in den neu anzulegenden Straßenebenenflächen, in der Umsetzung einer externen Ausgleichsmaßnahme sowie in der Nutzung des städtischen Ökokontos (Kauf von Ökowertpunkten). Die Neuversiegelung in Banketten, Böschungen und Gräben beträgt rund 27.000 m². Diese Flächen werden nicht flächengleich ausgeglichen, sondern über die ökologische Werthaftigkeit. Die genauen Fachbeiträge werden im Rahmen der Planfeststellung offengelegt.

Die Fläche der Böschungen wird nicht über die Schräge berechnet, sondern über die Aufsicht.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam bonnbewegt.)

168. Arbeiten Sie mit BUND, NABU, WWF, BHU, DNR, DUH etc zusammen, um ökologosche fehler zu vermeiden? Wie eng sieht die Zusammenarbeit und wer sind Ihre Kooperationspartner namentlich? Wieviele Treffen gab es mit den entsprechenden Verbänden?

Hallo,

vielen Dank für die Nachfrage.

Die vorrangigen Abstimmungen erfolgen mit den Naturschutzbehörden. Auch die anerkannten Umweltverbände werden einbezogen. Die Planung wird zu verschiedenen Meilensteinen den so genannten Trägern öffentlicher Belange vorgestellt. Sie haben dann die Möglichkeit Stellung zu nehmen. Hierbei sind auch die anerkannten Umweltverbände beteiligt.

Zusätzlich nimmst ein Vertreter des NABU an unseren regelmäßigen Dialogforen teil.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam bonnbewegt.)

169. Der größte Schadstoff-Emittent in Bonn ist der Autoverkehr. Durch die Tallage und die häufigen Inversionswetterlagen können die Schadstoffe nicht abfließen, sondern bleiben im Talkessel und schädigen die Atemluft, die Bäume und Grünanlagen, aber auch die Bausubstanz (Rathaus etc.). Warum wird die geographische Lage der Trasse nicht hinterfragt und als ungeeignet erkannt wegen der hohen Folgeschäden für die Bevölkerung und das Lebensumfeld? Gelten Menschen weniger als unbegrenzter Verkehr?

Guten Tag,

danke für Ihre Nachfrage.

Wir werten die vorliegenden Daten für die Frischluftschneisen u.ä. aus. Unsere Planung führt zu keiner bedeutenden Verschlechterung des Ist-Zustandes, daher sind für die Frischluftzufuhr keine Maßnahmen vorgesehen.

Zusätzlich haben wir ein Gutachten über die durch den Autobahnverkehr entstehenden Schadstoffe erstellt. Dieses beurteilt die Schadstoffbelastung nach der Baumaßnahme. Aktuell ist der Streckenabschnitt überlastet, so dass es zu Staus und stockendem Verkehr kommt. Dadurch ist die Belastung höher als bei fließendem Verkehr. Die Situation wird sich durch den Ausbau also nicht verschlechtern.

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung wird auch das so genannte Schutzgut "Mensch" betrachtet. Diese Prüfung soll sicherstellen, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden und dass das Ergebnis der Prüfung so früh wie möglich bei der behördlichen Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens berücksichtigt wird. Die Fachbeiträge werden in der Planfeststellung offengelegt.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam bonnbewegt.)

170. Während der jahrzehntelangen Bauarbeiten werden Unmengen an Feinstaub entstehen. Je kleiner die Teilchen, desto gefährlicher für den Menschen. Feinstaub ist sogar noch gesundheitsschädlicher als NO₂. Hinzu kommt noch die Lungenkrankheit Covid 19. Wie soll die Bonner Bevölkerung vor PM 10 und PM 2,5 während der Bauphase geschützt werden? PM 2,5 Teilchen werden in Bonn überhaupt nicht gemessen. Werden Sie eigene Messungen vornehmen?
Wo wird überhaupt der Abraum hintransportiert?

Hallo,

vielen Dank für Ihre Fragen.

Zur Bewertung der Luftschadstoffe, die durch den Ausbau entstehen, haben wir ein Gutachten erstellen lassen. Dieses beurteilt die Schadstoffbelastung nach der Baumaßnahme. Aktuell ist der Streckenabschnitt überlastet, so dass es zu Staus und stockendem Verkehr kommt. Dadurch ist die Belastung höher als bei fließendem Verkehr. Die Situation wird sich durch den Ausbau also nicht verschlechtern.

Zur Vermeidung starker Staubbentwicklung während der Bauzeit im Sommer kann eine Benässung des Untergrundes vorgesehen werden. Dies gilt ebenfalls für die Abbrucharbeiten. Bei den übrigen Arbeiten wird die Staubbbelastung sehr gering ausfallen.

Der Aushub wird, soweit er nicht weiterverwendet werden kann, abtransportiert und deponiert. Für den An- und Abtransport wird ein Baulogistikkonzept entwickelt.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam bonnbewegt.)

171. Wie viel CO₂-Emissionen wird beim Umbau, beim Betrieb und beim Rückbau/Renovierung voraussichtlich emittiert und welche Maßnahmen werden ergriffen, um dies zu kompensieren?

Welche aktiven Maßnahmen werden zur CO₂ und Feinstaubreduktion umgesetzt? Z.B. könnten begrünte Schallschutzwände CO₂ und Feinstaub binden.

Wie viel Emissionen (CO₂eq) werden durch die Erweiterung zusätzlich emittiert (Bau, Betrieb, Renovierung) im Vergleich zur reinen Renovierung?

Vielen Dank im Voraus!

Hallo,

vielen Dank für Ihre Fragen.

Wir haben für die Luftschadstoffe ein Gutachten erarbeitet, das im Rahmen der Planfeststellung offengelegt werden.

Zur Beurteilung der zu erwartenden Luftqualität im Plangebiet sowie der Auswirkung der Planung auf die Belastungssituation im Umfeld der Planung wurden Luftschadstoffausbreitungsberechnungen für die relevanten Luftschadstoffe Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}) und Stickstoffdioxid (NO₂) erstellt.

Die Schadstoffbelastung bei stehenden Fahrzeugen ist höher als bei fahrenden. Daher kann bereits durch das fließen des Verkehrs eine Verbesserung des Ist-Zustandes erzielt werden. Durch den Ausbau soll die Strecke leistungsfähiger werden, so dass der Verkehr besser fließen kann und Staus vermieden werden.

Die Veränderungen durch den Ausbau führen im überwiegenden Teil des Untersuchungsgebietes zu einer leichten Verbesserung der Luftschadstoffbelastungssituation. Dies ist insbesondere auf die abschirmende Wirkung der neuen Lärmschutzwände und auf die Verstetigung des Verkehrsflusses durch den zusätzlichen Fahrstreifen je Fahrtrichtung zurückzuführen. An wenigen Immissionsorten wird eine geringfügige Erhöhung der Luftschadstoffbelastung prognostiziert, ohne dass es hierdurch zu Grenzwertüberschreitungen kommt.

Somit werden auch nach Realisierung des Planvorhabens die straßenverkehrsrelevanten Grenzwerte der 39. BImSchV (Jahresmittelwerte NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5} und Kurzzeitkriterien NO₂ und PM₁₀) im gesamten Untersuchungsgebiet deutlich eingehalten.

Eine Begrünung der Lärmschutzwände ist leider nicht möglich. Wir sind für die Sicherheit der Wände verantwortlich und müssen diese jederzeit prüfen können, was mit einer Begrünung nicht möglich wäre.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam bonnbewegt.)

Kategorie Verkehrswende

172. Warum denkt man in alten Kategorien von vorgestern statt die Zeichen der Zeit zu sehen und umzudenken? Innenstadt mit Autobahnen kaputtzuplanen a la Hagen war gestern.

Hallo,

danke für Ihre Frage.

Der Bedarf für den Ausbau von Autobahnen wird über den sogenannten [Bundesverkehrswegeplan](#) festgestellt. Straßen.NRW erhält dann einen Auftrag die Maßnahme zu planen und zu bauen. Wir bestimmen also nicht den Bedarf oder legen fest, welche Maßnahme zu planen ist. Unsere Aufgabe ist es die beauftragten Planungen möglichst verträglich umzusetzen.

Mit besten Grüßen,

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

173. Der Ausbau der Autobahn wird auch damit begründet, daß die Kapazitäten gesteigert werden können. Das Kapazitätserweiterungen woanders zu Problemen führen können ist durch das Breass-Paradoxum zu vermuten. Könnte der Bonner Binnenverkehr nicht auf andere Verkehrsträger (Rad und Bahn) endlich so verlagert werden, daß der Bonner MIV die A565 auf diesem Abschnitt den Durchgangsverkehr nicht mehr belastet. Wie hoch ist der Durchgangsverkehr vs Bonner Binnenpendler in %? Danke!

Guten Tag,

natürlich kann ein Ausbau auch für mehr Verkehr sorgen. Die A565 in diesem Abschnitt ist aber bereits heute überlastet. Die Strecke hat in ihrem aktuellen Zustand eine Kapazität für rund 70.000 Fahrzeuge. Die Kapazität der zwei Fahrspuren ist mit den heute dort fahrenden rund 90.000 Kfz pro Tag bereits deutlich überschritten. Der Ausbau ist daher erforderlich, um den aktuellen Verkehr bewältigen zu können. Hinzu kommt, dass aus Gründen der Verkehrssicherheit ein Standstreifen erforderlich ist.

In unserem Verkehrsgutachten wird nicht unterschieden nach Binnenpendlern und Durchgangsverkehr, daher können wir Ihnen dazu keine Zahlen darlegen.

Mit besten Grüßen,

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

174. Wie kann es sein, daß 2012 noch die Möglichkeit bestand einen Stadtboulevard zu konzipieren, weil der Binnenpendleranteil auf dem Tausendfüßler sehr hoch ist (75%), also Autos, die die Bonner Stadtgrenze nicht verlassen, sondern täglich von Wohngebieten Nord/West an Arbeitsstätten Ost-Süd pendeln. Wird eine Kapazitätssteigerung nicht zu neuen Engstellen im Netz führen, also Probleme nur verlagern?

Guten Tag,

vielen Dank für Ihre Frage.

Die Planung eines Stadtboulevards ist uns leider nicht bekannt. Der Ausbau der Autobahn wird nicht nur einen positiven Effekt auf den Durchgangsverkehr haben, sondern auch auf den innerstädtischen Verkehr. Wenn die Kapazität der Autobahn nach dem Ausbau wieder ausreichend ist und es weniger Staus gibt, werden innerstädtische Verkehre auf die Autobahn wechseln und somit das städtische Netz entlasten. Eine Verlagerung von Engstellen entsteht dadurch nicht.

Im Bundesverkehrswegeplan ist zudem vorgesehen die A565 zwischen Bonn-Hardtberg und dem Autobahndreieck Bonn-Nordost so auszubauen, dass es auf dem gesamten Streckenzug keine Engstellen mehr geben wird.

Mit besten Grüßen,

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

175. Guten Tag,

ist Ihnen bekannt, dass Erweiterungen von Fahrspuren auf Autobahnen keinen positiven Einfluss auf Stauentwicklungen hat ? Die Spurerweiterungen im Kreuz Köln-West (A1 Richtung Köln-Nord) haben nur kurzzeitig zu weniger Stau geführt, heute haben wir dort genauso stop-and-go wie vorher mit jeweils 2 Fahrspuren. Warum also der Ausbau der A565 auf jeweils 3 Spuren ? Ist dies in Zeiten der Klima-Problematik und des zu erwartenden Umbruchs im Individualverkehr noch vertretbar ?

Guten Tag,

vielen Dank für Ihre Nachfrage.

Mit Hilfe von Verkehrsuntersuchungen und -prognosen bis 2030 planen wir die Leistungsfähigkeit unserer Strecken. Für den Streckenabschnitt der A565 haben wir diese Verkehrsuntersuchung 2019 aktualisiert. Verkehrliche Entwicklungen werden bei diesen Prognosen berücksichtigt. Der Ausbau der A565 ist so geplant, dass der Verkehr auch 2030 noch ohne Probleme auf der Strecke fließen kann. Die Prognosemodelle

sind mittlerweile sehr genau, dennoch gibt es dort natürlich auch Unsicherheiten.

Der Bedarf, ob eine Autobahn aus- oder neugebaut wird, wird im Bundesverkehrswegeplan festgelegt. Wir erhalten darüber lediglich den Auftrag die Maßnahme umzusetzen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

176. Wie bewerten Sie den Beitrag des A565-Ausbaus für die angestrebte Verkehrswende und im Hinblick auf den Klimaschutz? Wieso halten Sie den Autobahnausbau, noch dazu durch das Stadtgebiet von Bonn, für akzeptabel?

Guten Tag,

danke für Ihre Nachfrage. Ihre Frage erreicht uns angesichts der aktuellen gesellschaftlichen Debatten häufig - leider können wir sie nur begrenzt beantworten.

Wir erhalten den Auftrag für die Planung und den Bau eines Projektes vom Bund und vom Land. Dort wird entschieden, welche Maßnahmen umgesetzt werden. Der Ausbau der A565 ist im Bundesverkehrswegeplan festgestellt. Es steht uns nicht zu eine Bewertung vorzunehmen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

177. Unterstützen Sie jetzt, genau an dieser Stelle die Förderung der Mobilitätswende. Machen Sie sich Gedanken zum Hintergrund der Fragen.

1. Warum will Straßen.NRW den Radschnellweg vom Uni-Campus Endenich zur Hochschule Sankt Augustin nicht in die Planung integrieren?

2. Warum verdoppelt sich der Platzbedarf beim Ausbau vier auf sechs Fahrspuren?

3. Autobahnausbau in der City?-Luftreinhalteplan Vergleich OVG Münster 01/2020 Umwelthilfe-brauchen Sie eine neue Klage?

4. Ist saubere Luft gut & Wichtig?

Guten Tag,

danke für Ihre Fragen.

Uns sind die derzeitigen gesellschaftlichen Debatten bekannt und wir können Ihre Fragen zu dem Thema nachvollziehen, jedoch entscheiden wir nicht darüber, welche Projekte geplant und umgesetzt werden.

Verkehrspolitische Fragen können weder in diesem Dialog noch von Straßen.NRW beantwortet werden.

Die Entscheidung, dass eine Maßnahme umgesetzt wird, wird beim Land und beim Bund getroffen. Welche Autobahnen aus- oder neugebaut werden, wird beispielsweise im Bundesverkehrswegeplan festgelegt. Wo

ein Radschnellweg umgesetzt wird, entscheidet das Land. Für die durch uns zu planenden Maßnahmen erhalten wir Planungsaufträge vom Land und vom Bund. Aktuell liegt uns kein Auftrag vor, einen Radweg entlang der Strecke zu planen.

Unsere Aufgabe ist es, die beauftragten Maßnahmen zu planen und zu bauen. Da sich Ihre zweite Frage auf die technische Planung bezieht, erläutern wir Ihnen gerne im Folgenden, warum sich der Platzbedarf für den Ausbau quasi verdoppelt. Der aktuelle Fahrbahnquerschnitt besteht aus jeweils zwei Richtungsfahrbahnen. Durch den Ausbau wird es künftig jeweils drei Fahrspuren pro Richtung geben. Außerdem ist es aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendig Standspuren zu bauen. Dadurch wird in jede Richtung zu den zwei vorhandenen Fahrspuren eine Richtungsfahrbahn und eine Standspur ergänzt, was dazu führt, dass sich der Platzbedarf annähernd verdoppelt. Dennoch haben wir die Planung so flächensparend wie möglich durchgeführt. Die Verbreiterung erfolgt größtenteils auf unseren eigenen Flächen, so dass zwar bauzeitliche Eingriffe, aber keine dauerhaften, in die anliegenden Grundstücke erforderlich sind.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

178. Und wenn es auch Wahnsinn ist, so hat es doch Methode. Fehler aus der Vergangenheit, wie Zerschneidung Bonn West-Endenich, zusätzlichen Verkehr anziehen, wird heute dupliziert, was damals schon falsch war, wird dadurch nicht richtiger. Warum im Rahmen der Verkehrswende kein Rückbau. Small is beautiful!

Hallo,

danke für Ihren Beitrag. Die derzeitigen gesellschaftlichen Debatten sind uns bekannt, jedoch entscheiden wir nicht darüber, welche Projekte geplant und umgesetzt werden. Wir erhalten den Auftrag zu planen und zu bauen vom Bund und vom Land. Fragen zur Verkehrswende können weder in diesem Dialog noch von Straßen.NRW beantwortet werden.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

179. Warum plant Straßen nrw auf der Basis von Daten, die vor vielen Jahren erhoben wurden und rollt dem Autoverkehr damit weiter den roten Teppich aus ?

Hallo,

danke für Ihre Nachfrage.

Das Verkehrsgeschehen auf den Autobahnen im Ballungsraum Köln-Bonn wird an Dauerzählstellen

kontinuierlich erfasst. Diese Daten sowie die Daten der bundesweiten Straßenverkehrszählung dienen als Grundlage für die Analyse des Verkehrsaufkommens. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung Raum Köln-Bonn wurden ergänzend dazu im Untersuchungsraum Erhebungen zur Erfassung des Kfz-Verkehrs durchgeführt. Hierzu wurden die Verkehrsbelastungen auf den verschiedenen Autobahnabschnitten und an den Querungen des Rheins durch Zählungen erhoben. Auf Grundlage dieser Daten wurden Prognosen für die nächsten 15 Jahre erstellt. Die letzten Grundlagendaten wurden 2019 aktualisiert. Die Leistungsfähigkeit des Autobahnabschnittes wurde demnach mit aktuellen Daten bemessen.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

180. Warum ist ein Ausbau der Autobahn erforderlich, wenn man in Zukunft selbstfahrende Autos hat?

Hallo,

danke für Ihre Frage.

Der Bedarf für den Ausbau von Autobahnen wird über den sogenannten [Bundesverkehrswegeplan](#) festgestellt. Straßen.NRW erhält dann einen Auftrag die Maßnahme zu planen und zu bauen. Wir bestimmen also nicht den Bedarf oder legen fest, welche Maßnahme zu planen ist. Unsere Aufgabe ist es die beauftragten Planungen möglichst verträglich umzusetzen. Inwiefern sich technologische Entwicklungen in Zukunft auf den Bedarf auswirken werden, können wir nicht beantworten.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt*.)

181. Alle seriösen Untersuchungen zeigen, dass langfristig der Individualverkehr eingeschränkt werden muss. Der real festzustellende Klimawandel bedingt, wie in Paris überwinstimmend festgestellt wurden, sogar mittel- bis (inzwischen) kurzfristiges Handeln. Wie ist dies mit dem festgeschriebenen Ziel, die Fahrzeugdichte zu erhöhen zu vereinbaren?

Hallo,

vielen Dank für Ihre Frage.

Ihre Frage erreicht uns angesichts der aktuellen gesellschaftlichen Debatten häufig - leider können wir sie nur begrenzt beantworten.

Wir erhalten den Auftrag für die Planung und den Bau eines Projektes vom Bund und vom Land. Dort wird entschieden, welche Maßnahmen umgesetzt werden. Der Ausbau der A565 ist im Bundesverkehrswegeplan festgestellt. Es steht uns nicht zu eine Bewertung vorzunehmen.

Mit freundlichen Grüßen,

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

182. Auch wenn Sie als ausführende Behörde nicht für politische Entscheidungen zuständig sind, würde mich interessieren, ob das Geld für die Verbreiterung der A565 nicht besser für den Bau der Hardtbergbahn verwendet würde. Sollten Sie diese Frage nicht beantworten können oder dürfen, wäre ich Ihnen dankbar, wenn Sie sie an das NRW-Verkehrsministerium weiterleiten könnten.

Guten Tag,

danke für Ihre Frage.

Die Hardtbergbahn ist eine kommunale Planung. Inwieweit diese durch den Bund oder das Land gefördert wird, können wir Ihnen nicht beantworten. Der Ausbau der A565 wird durch den Bund finanziert. Leider müssen wir Ihnen mitteilen, dass wir Ihnen hier nicht weiterhelfen können.

Mit besten Grüßen,

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

183. Eine Kapazitätserhöhung für den motorisierten Verkehr um 50% verschliesst die Augen vor den Herausforderungen von heute (!). Wir benötigen 50% weniger Autos in Bonn. Wie rechtfertigen Sie diese Planung mit den Notwendigkeiten der Verkehrswende?

Guten Tag,

Danke für Ihre Frage. Verkehrspolitische Fragen können weder in diesem Dialog noch von Straßen.NRW beantwortet werden.

Wir bestimmen nicht den Bedarf oder legen fest, welche Maßnahme zu planen ist..Die Entscheidung, ob eine Straße aus- oder neugebaut wird, wird nicht von uns getroffen. Das erfolgt im Falle einer Autobahn über den so genannten Bundesverkehrswegeplan (LINK BVWP) durch den Bund. Wir erhalten lediglich den Auftrag dazu eine Maßnahme zu planen und umzusetzen.

Durch den Ausbau wird die Kapazität so erhöht, dass die Strecke wieder leistungsfähig ist. Die Strecke hat eine Kapazität von rund 70.000 Fahrzeugen am Tag. Täglich befahren die Strecke jedoch rund 90.000 Fahrzeuge, was zu Staus und stockendem Verkehr führt. Aktuell befinden sich in dem Abschnitt zwei Fahrspuren in jede Richtung. Es soll nun in jeder Fahrtrichtung eine zusätzliche Fahrspur gebaut werden. Das bedeutet jedoch keine Kapazitätserhöhung um 50%.

Viele Grüße

Valérie Bennett (Projektteam *bonnbewegt.*)

184. Bonn erstickt im Verkehr – nicht nur durch immer mehr Pendler, weil die Mieten zu hoch sind und die Menschen ins Umland ziehen, sondern vor allem durch überörtlichen Verkehr, der Bonn als Ausweichroute missbraucht, um dem Stau auf Autobahnen zu entgehen. Um dies zu verhindern, hilft nur, durch Rückbau von Straßen die Durchfahrt unattraktiver zu machen. Beim Ausbau der A565 mitten durch Bonn geschieht das Gegenteil! Wie ist eine solche Planung zu verantworten? Hier leben Tausende Menschen!

Guten Tag,

danke für Ihren Beitrag.

Uns sind die derzeitigen gesellschaftlichen Debatten bekannt, jedoch treffen wir selbst keine Entscheidungen noch steht es uns zu, eine Bewertung der Maßnahmen vorzunehmen. Verkehrspolitische Fragen können weder in diesem Dialog noch von Straßen.NRW beantwortet werden. Straßen.NRW entscheidet nicht darüber, welche Projekte geplant und umgesetzt werden. Diese Entscheidung wird beim Land und beim Bund getroffen. Welche Autobahnen aus- oder neugebaut werden, wird im Bundesverkehrswegeplan festgelegt.

Viele Grüße

Valérie Bennett