

Vorname, Name

PLZ Ort, Datum
Straße, Hausnummer
Telefon
Mailadresse:

Bezirksregierung Köln
Dezernat 25
Zeughausstraße 2-10
50667 Köln

über: Stadt Bonn
Berliner Platz 2
53111 Bonn

Vorab per Mail: poststelle@bezreg-koeln.nrw.de

Betr.: Planfeststellungsverfahren „für den 6-streifigen Ausbau der A 565 zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord“

Bezug: Amtsblatt der Bundesstadt Bonn Nr. 46 vom 02. September 2020 „Bekanntmachung Planfeststellung für den 6-streifigen Ausbau der A 565 zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord in Bonn von Bau - km 10+ 108 bis Bau - km 11+ 900 einschließlich Brückenneubauten und Stütz- und Lärmschutzwänden sowie Entwässerungseinrichtungen“

Anlagen:

- 1.) Fragenkatalog aus <https://www.bonnbewegt.de/dialoge/ihre-fragen-zur-baumassnahme-der-565-und-zum-anstehenden-planfeststellungsverfahren>
- 2.) Amtsblatt Nr. 46 2020 der Stadt Bonn
- 3) Bekanntmachung der Bezirksregierung Köln

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit diesem Schreiben übermittele ich fristgerecht meine Einwendung zu dem Planfeststellungsverfahren laut Betreff und beantragen,

dem Antragsteller / Vorhabenträger Landesbetrieb Straßenbau NRW, RNL Ville Eifel

die Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses bezüglich des dargestellten Bauvorhabens laut ausgelegten Planunterlagen gem. § 74 Abs. 1 VwVerfG zu versagen,

weil die mit den beabsichtigten Baumaßnahmen verbundenen Grundrechtseingriffe teilweise weder erforderlich noch angemessen bzw. verhältnismäßig sind.

Die geplanten Maßnahmen in dem beantragten Umfang sind aus hiesiger Sicht zudem auch nicht **verhältnismäßig im engeren Sinne**, mithin nicht angemessen, weil die Nachteile, die mit der geplanten Maßnahme verbunden sind, vollkommen außer Verhältnis zu den Vorteilen stehen würden, die überhaupt zu erzielen wären.

Der Vorhabenträger hat aus hiesiger Sicht auch nicht die gesetzlich vorgeschriebene Abwägung sämtlicher Vor- und Nachteile ermessensfehlerfrei vorgenommen.

Die geplanten Maßnahmen in dem beantragten Umfang sind in weiten Teilen aus hiesiger Sicht nicht **erforderlich**, weil andere Mittel zur Verfügung stehen, die in gleicher Weise geeignet sind, den vom Vorhabenträger angestrebten Zweck zu erreichen und die uns, wie auch die Allgemeinheit, weniger belasten würden. Die vom Vorhabenträger beantragten Maßnahmen stellen überdies hinaus aus unserer Sicht nicht den geringstmöglichen Eingriff mit schonendster Mittelauswahl dar.

Zu rügen ist ferner bereits an dieser Stelle, dass der Vorhabenträger offensichtlich gegen § 25 (3) VwVerfG verstoßen hat. Der betroffenen Bevölkerung wurde zwar Gelegenheit gegeben, im Vorfeld der Antragstellung des Vorhabenträgers Fragen zu stellen, Anregungen, Einwendungen sowie Alternativen aufzuzeigen. Ein **Ergebnis** aus dieser Beteiligung der Öffentlichkeit wurde jedoch vor Antragstellung des Vorhabenträgers **nicht dargelegt**, bzw. der Öffentlichkeit zur Kenntnis gegeben.

Die Maßnahme nach § 25 (3) VwVerfG wäre obsolet, wenn die betroffene Öffentlichkeit keine Kenntnis darüber erhält, in welchem Umfang das Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung in die Antragstellung eingeflossen ist oder wenn nicht, warum nicht.

Der „Bekanntmachung“ im Amtsblatt Bonn Nr. 46 vom 02.09.2020 (Bezug) ist keine Rechtsbehelfsbelehrung beigefügt. Die Bekanntmachung ist deshalb unwirksam.

In der „Bekanntmachung“ im Amtsblatt Bonn Nr. 46 , Ziffer 1, ist die Adresse für die Einwendungen „bei der Stadt Bonn“ nicht angegeben. Auch ist nicht klar, ob der Briefkasten des Stadthauses oder /und der Bezirksrathäuser für den Einwurf der Einwendungen genügt. Unter Anderem ist nicht sichergestellt, dass beim Einwurf am 9.11.2020 der Eingang mit 9.11.2020 bestätigt wird. Die Bekanntmachung ist deshalb unwirksam.

Die „Bekanntmachung“ im Amtsblatt Bonn Nr. 46 wurde nicht im General-Anzeiger Bonn, der Bonner Rundschau sowie in den Internetausgaben der o.g. Zeitungen bekanntgemacht. Die Öffentlichkeit wurde somit nicht auf den leicht zugänglichen und meistgenutzten Medien über die Bekanntmachung informiert. Die Bekanntmachung ist deshalb unwirksam.

Die Bekanntmachung muss als Kopf die Bezirksregierung Köln beinhalten und Datum, Ort und unter der Bekanntmachung den Unterschriftenblock der Bezirksregierung enthalten. Die Bekanntmachung ist deshalb unwirksam.

Die „Bekanntmachung“ im Amtsblatt Bonn Nr. 46 beschreibt nur die „Planfeststellung für den 6-streifigen Ausbau der A 565 zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord in Bonn von Bau - km 10+ 108 bis Bau - km 11+ 900 einschließlich Brückenneubauten und Stütz- und Lärmschutzwänden sowie Entwässerungseinrichtungen“. Tatsächlich sind aber südlich des Endenicher Eis wesentliche Anpassungsmaßnahmen in den Plänen dargestellt. Tatsächlich sind nördlich des km 11+900 wesentliche Anpassungsmaßnahmen des Autobahnkreuzes Bonn Nord und weitergehend nach Osten in den Plänen dargestellt. Damit wird ein wesentlicher Bestandteil dieser Großbaumaßnahme nicht einmal angedeutet. Man wird dadurch in die Irre geführt. **Die Bekanntmachung ist deshalb unwirksam.**

Nach der Ziffer 10 auf S. 681 in der „Bekanntmachung“ im Amtsblatt Bonn Nr. 46 weiß man nicht, ob diese Ziffer das Ende der Bekanntmachung ist. Auch fehlt ein Unterschriftenblock, der das Ende der Bekanntmachung darstellt, wie es das Beispiel der Wahlbekanntmachung im selben Amtsblatt vorgibt.

In den Zeilen vor der „Bekanntmachung“ im Amtsblatt Bonn Nr. 46 vom 02. September 2020 heißt es: „Die folgende Bekanntmachung erfolgt auf Veranlassung der Bezirksregierung Köln, Dezernat 25 Bonn, den 21.8.2020 gez. Sridharan Sridharan Oberbürgermeister“.

Wenn am 21.8.2020 der Sachverhalt des Beginns der Offenlage bekannt war, dann hätte spätestens zu diesem Zeitpunkt die Öffentlichkeit in den öffentlichen Medien informiert werden müssen. Gelegenheit hätte sich ergeben auf der Podiumsdiskussion mit allen OB-Kandidaten am 21.8.2020 auf dem Münsterplatz Bonn. Selbst mir, als Veranstalter dieser Versammlung mit 400 Interessierten und Zuhörern und natürlich den OB-Kandidatinnen und OB-Kandidaten hätte der amtierende Oberbürgermeister mir dies in unserem persönlichen Vorgespräch kurz vor Beginn der Veranstaltung sagen dies sagen müssen.

Die Bekanntmachung der Bezirksregierung Köln enthält keinen Kopf bzw. Absender. Des Weiteren enthält sie keine Rechtsbehelfsbelehrung und hat auch alle sonstigen wesentlichen Mängel, die oben für das Amtsblatt der Stadt Bonn aufgelistet wurden. Insbesondere wurde die Bekanntmachung nicht in den örtlichen Medien wie General-Anzeiger Bonn, Bonner Rundschau und auch nicht einmal in den häufiger auch von Nichtabonnenten gelesenen Internet-Portalen dieser Zeitungen bekannt gemacht. Die erste Information darüber erfolgte in einem Artikel des Bonner General-Anzeigers am 12. September 2020, nicht aber durch eine Bekanntmachung der Bezirksregierung.

Die Bekanntmachung der Bezirksregierung Köln ist damit ungültig.

Wegen der o.g. Gründe ist die „Bekanntmachung“ insgesamt unwirksam und das Planfeststellungsverfahren aufzuheben.

Zeiten der Einsichtnahme:

Das Stadthaus Bonn, Dienstleistungszentrum hat regelmäßig folgende Öffnungszeiten: Montag und Donnerstag 7:30 bis 18 Uhr, Dienstag und Mittwoch 7:30 bis 16 Uhr, Freitag 7:30 bis 13 Uhr . Das Stadthaus-Foyer ist zumindest von 08:30-18:00 Uhr besetzt, in der Regel wesentlich länger, z.B. wenn es Sitzungstermine gibt.

Gem. Amtsblatt Nr. 46 erfolgt die öffentliche Auslegung der Pläne und der dazugehörigen Antragsunterlagen „ im Amt für Bodenmanagement und Geoinformation, Bonn, Stadthaus, Berliner Platz 2, Aufzug 2, Etage 6B (Kundenzentrum Geodaten)vom 10.09.2020 bis einschließlich 09.10.2020 (Montag, Dienstag, Mittwoch und Freitag von 8 bis 13 Uhr und Donnerstag von 8 Uhr bis 18 Uhr)“. Es ist absolut unverständlich und untragbar, dass es nur einen Termin bis 18:00 Uhr gibt. Dies ist insbesondere für Berufstätige kaum handhabbar. Insbesondere hat ja das Dienstleistungszentrum wesentlich kundenfreundliche Öffnungszeiten, woran die Auslegungszeiten sich hätten orientieren können. Es ist also ein reine Organisationsfrage, die Papierakten der Öffentlichkeit zeitlich wesentlich ausgedehnter und kundenfreundlicher täglich offenzulegen und zugänglich zu machen. Des Weiteren erfolgt die Auslegung im Amt für Bodenmanagement und Geoinformation auf dem 6. Stock. Am 6.10.2020 wußte noch nicht einmal der Pförtner im Eingangsfoyer zu sagen, wohin man gehen muß. Das Rathausfoyer ist fast ständig besetzt, insbesondere auch wegen der Sitzungstermine.

Die Räumlichkeiten im Stadthaus im Erdgeschoss und auch 1. OG vor dem Zugang zu den Sitzungsräumen sind optimal geeignet für die Auslegung der Pläne. Diese Chance wurde nicht genutzt. Vom Amt für Amt für Bodenmanagement und Geoinformation wurde immer wieder gesagt,

dass es keine Auskunft zum Inhalt der Akten geben könne. Insofern ist es völlig unverständlich, dass man die Akten nicht in einem der leicht zugänglichen Foyers bereithält., wenn es keine Expertise der Stadtverwaltung gibt. Die Offenlage wurde durch diese äußerst begrenzte Zugänglichkeit, zeitlich und örtlich wesentlich erschwert.

Des Weiteren mußte man sich einen Tag vor Einsichtnahme im Amt für Bodenmanagement und Geoinformation anmelden zu einem Termin. Selbst wenn es keine anderen Besucher für die Planfeststellungsunterlagen gibt, konnte man nicht spontan hingehen. Dies sollte auch unter Corona-Aspekten möglich gewesen sein. Die Offenlegung war mit Donnerstag, 10.09.2020, 08:00 Uhr angekündigt, zugänglich waren die Akten aber erst ab 09:30. Uhr, und dies auch erst auf strenges Bitten: Die Verwaltung wollte auf den darauffolgenden Montag vertrösten! Des weiteren bekam man keine schriftliche Bestätigung des / der Termine, so man einen beantragt hat. Wir standen so einmal vor verschlossenen Türen.

Wegen der o.g. äußerst beschränkten Zugänglichkeit ist die Offenlage unzulänglich und muß insgesamt wiederholt werden.

Gem. Amtsblatt, Seite 681, Nr. 2 werden im Rahmen des Anhörungsverfahrens personenbezogene Daten erhoben. Im Amtsblatt heißt es: „Informationen zu dieser Datenerhebung können Sie unter

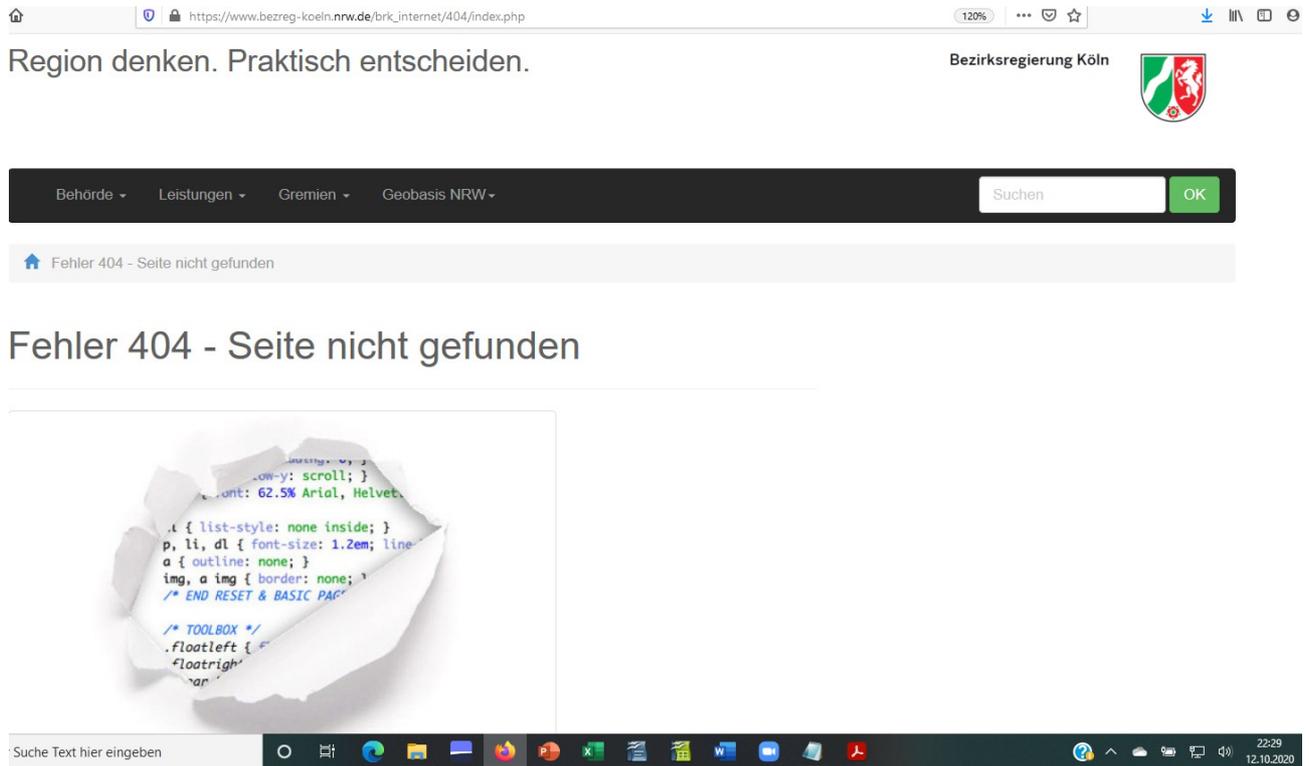
https://www.bezregkoeln.nrw.de/brk_internet/leistungen/abteilung02/25/planfeststellung/datenschutz_planfeststellung.pdf

einsehen. „

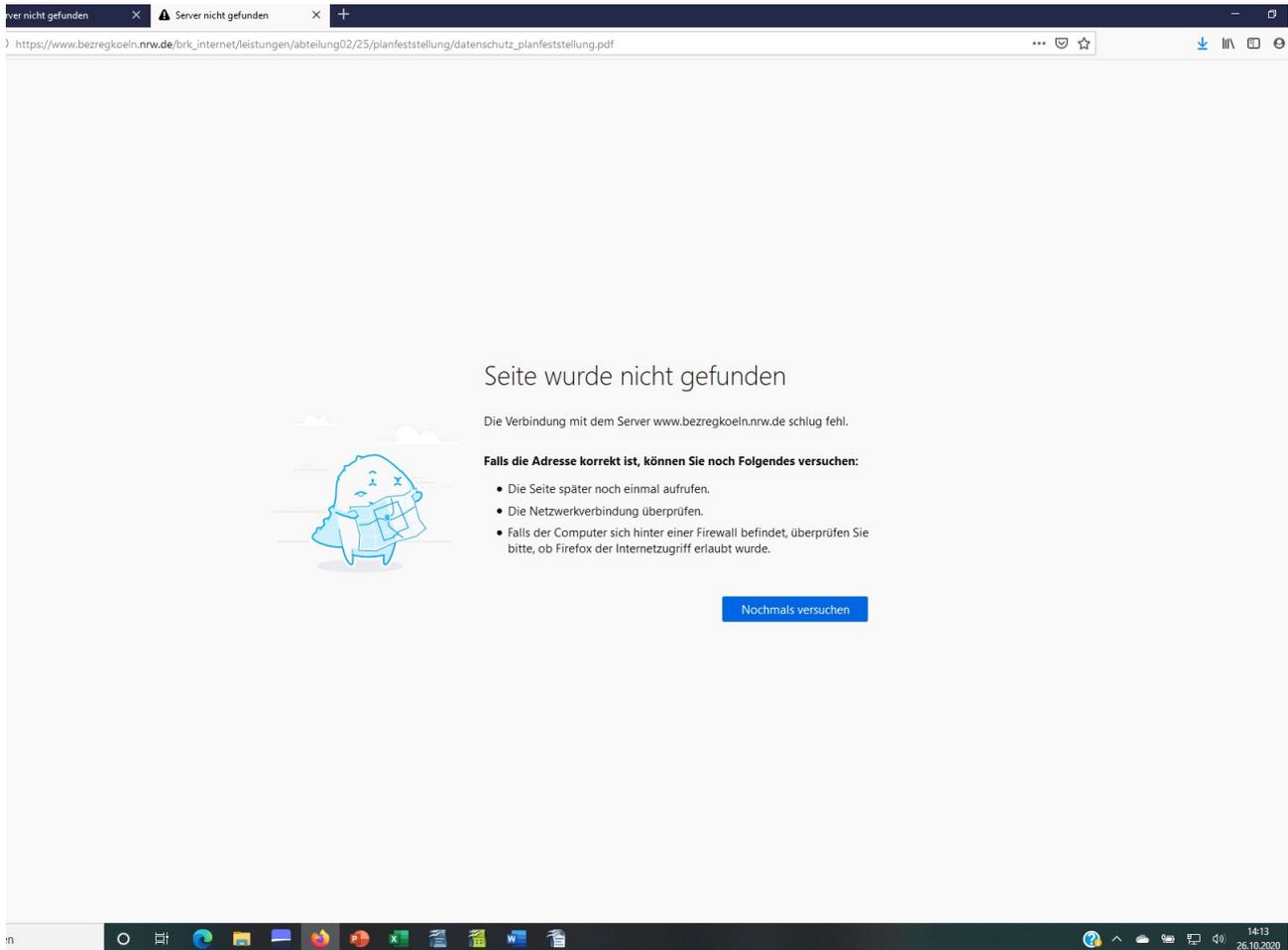
Dieser Link hat nicht funktioniert. Es folgte folgende Seite

https://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/404/index.php

mit folgendem Inhalt: (Bildschirmkopie):



Auch folgte folgende Seite:



Die „Bekanntmachung“ ist damit ungültig.

Das Planfeststellungsverfahren ist damit ungültig und muß neu aufgerollt werden.

Der Oberbürgermeister und Chef der Stadtverwaltung hat am 21.8.2020 auf dem Münsterplatz zur Planung der Autobahn 565 gesagt:

(Min 58:10)““Ich weiß nicht was die Planung ist, ich kenne sie nicht... “

„... ich kenne die UVP auch nicht „

(59:50), „ich kenne auch die Unterlagen des (Min 59:50) Planfeststellungsverfahrens nicht, weil das erst Anfang September offengelegt wird, und dann müssen wir uns das genau ansehen, und unsere Meinung dazu bilden und die auch im Stadtrat.“

Da die Offenlage der Planfeststellungsunterlagen in Zeiten der Kommunalwahl sowie der Oberbürgermeisterwahl stattfindet, kann weder der alte noch der neue Stadtrat qualifizierte Stellungnahmen abgeben. Ich **beantrage**, dass die **Offenlage und Fristen** deshalb um ein halbes Jahr **auf April 2021 verschoben** werden. Da der Baubeginn des „Tausendfüßlers“ gem. Zeitungsbericht kürzlich um ein Jahr nach hinten verschoben wurde, ist die Verschiebung des Planfeststellungsverfahrens um ein halbes Jahr unschädlich für rechtzeitigen Baubeginn.

Der Teil „Luftschadstoffe“ (Unterlage 17.2) zum Beispiel stammt vom 17. Januar 2020. Wieso durfte nicht einmal die Stadt Bonn und der Oberbürgermeister oder der Baudezernent vor der Offenlage hineinschauen? Dies ist eine Erschwernis, die dazu führt, dass selbst der **Oberbürgermeister der Stadt Bonn am 18.9.2020 erklärte, er kenne die Planung nicht**. Dies ist in einem demokratisch Gemeinwesen nicht tragbar. **Offenlage und Planfeststellung sind deshalb um mindestens ein halbes Jahr zu verschieben, dass sich alter und neuer OB einarbeiten können.**

Die Offenlage des Planfeststellungsverfahrens hat am Donnerstag, 10. September 2020, 08:00 Uhr begonnen.

Gem. Bericht des General-Anzeigers und der Rundschau vom Wochenende verzögert sich der Bau des Tausendfüßlers um 1 Jahr.

Es dürfte also unschädlich sein, nein es dürfte dem ganzen Bauvorhaben förderlich sein, die Termine für das Planfeststellungsverfahrens aufzuheben und die Fristen um mindestens ein halbes Jahr nach hinten auf März 2021 zu verschieben.

Die Offenlage hat am 10. September begonnen und endet am 9. Oktober 2020. Die Öffentlichkeit, also wir Bürgerinnen und Bürger, können bis zum 9. November Einwendungen erheben.

Ich beantrage, dass die digitalen Planfeststellungsunterlagen über EVIT https://evit-net.de/2639_VS01_BAB_565/gliederung.php bis zum Ende der Einreichungsfrist zur Verfügung stehen.

Begründung: Die Berichte, Pläne und Gutachten umfassen 7 Ordner, diese sind von Laien kaum in dieser Kürze zitatableichig zu durchdringen. Im Übrigen ist kein Grund zu erkennen, wieso die Offenlage kürzer ist als die Einwendungsfrist.

Zur Zeit ist gem. OB vom 18.9.2020 die Frist für den Stadtrat verlängert. Ich beantrage, dass die Fristen für das Planfeststellungsverfahren für Bürger und Stadtrat gleich sind. Ziel ist es, vom Erkenntnisgewinn der Stadtverwaltung und der Stadtverordneten, die sich ja auch erst die Pläne ansehen müssen, zu profitieren. Dies dient dem Wohle der Stadt.

Die Informationspolitik im Vorfeld der Offenlage in den letzten Jahren war völlig unzureichend, So wird in Anlage 1 zu Frage 80 gesagt: „Es ist uns jedoch bewusst, dass trotz unseren Bemühungen unsere Informationsangebote nicht alle Bonnerinnen und Bonner erreicht haben.“ Während des Kommunalwahlkampfes gab es professionell gemanagte Postwurfsendungen an alle Bonner Haushalte, ich betone an alle, durch Bewerber und Parteien. Unser Haushalt, unser Haus, unsere Straße, nicht einmal alle Haushalte in z.B. Endenich sind z.B. in dieser Weise informiert worden. § 25 (3) Satz 4 VwVfG („Beratung, Auskunft, frühe Öffentlichkeitsbeteiligung“ hat somit nicht stattgefunden. Das Planfeststellungsverfahren ist somit neu zu beginnen.

Es gibt zu den Plänen kein **physisches Modell**. Der virtuelle Rundflug, der erstellt wurde, zeigt nur die darin dargestellten Perspektiven. Andere Perspektiven sind nicht möglich. Dies ist ein erheblicher Mangel. Bei einem physischen Modell kann man das Bauvorhaben auch aus allen Perspektiven betrachten, Größenverhältnisse einschätzen, Erkenntnisse gewinnen, die aus den Plänen nicht so offensichtlich sind, sehen welche Bepflanzung wo gedacht ist..... Die Fragen auf der Bürgerversammlung am 18.9.2020 haben diesen Mangel deutlich gemacht. Es wird gefordert, dass unverzüglich ein maßstabsgerechtes Modell der Autobahn (Ist/Soll !) gebaut und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird.

Im virtuellen Rundflug ist die Straßendecke in hellstem grau dargestellt. In Wirklichkeit ist die Straßendecke aber in Schwarz geplant!!



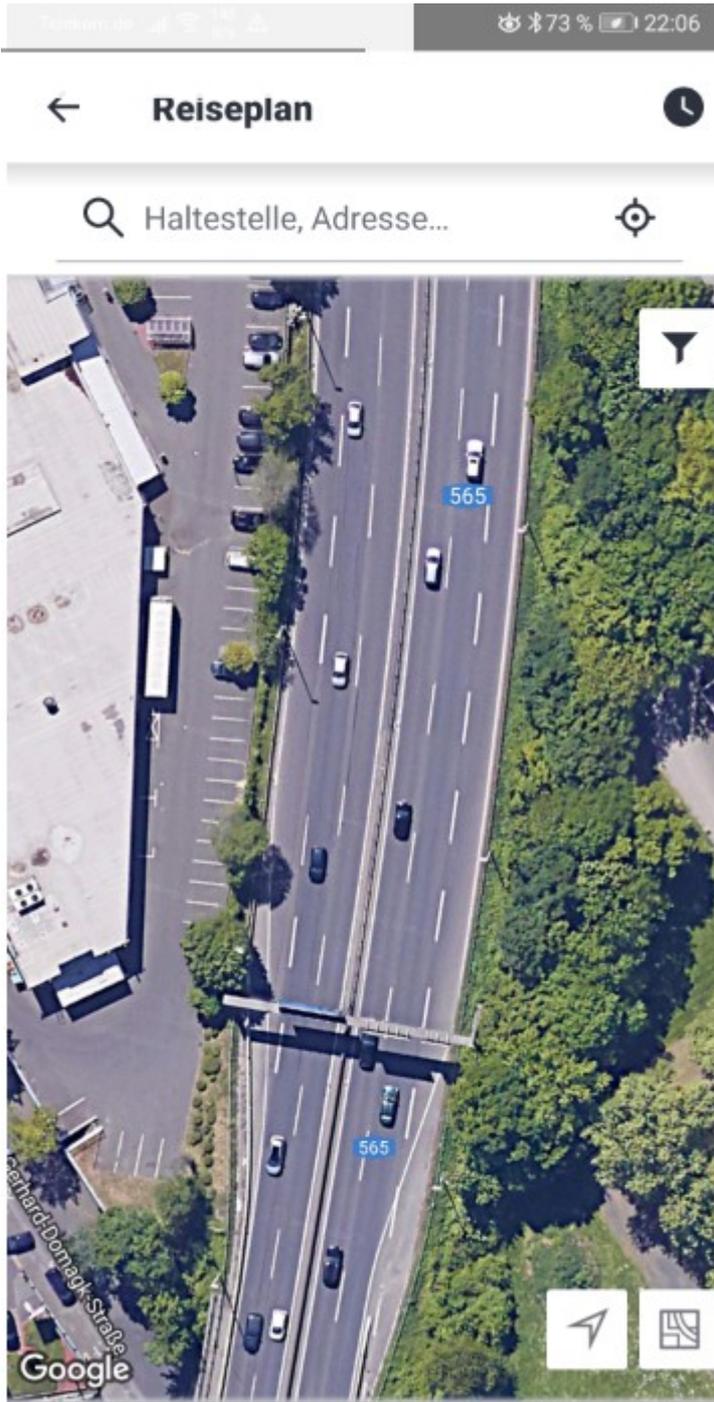


Foto DB-App vom 02.11.2020 ca.22:00 Uhr

In Frage 58

sagt StraßenNRW: „Die Variantenentscheidung erfolgte dann durch einen Ratsbeschluss durch die von Bonner Bürgern gewählten Vertreter.“

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.

Immer wieder haben wir festgestellt, u.a. bei unseren Gesprächen mit Stadtverordneten im und

außerhalb des Stadthauses, dass den Bonner Stadtverordneten und auch Bürger*innen die Baumaßnahme weder in Details noch En Gros klar ist.
Ich greife die Validität dieser Ratsentscheidungen ist an.

U.a. hätte durch ein Modell Klarheit geschaffen werden können, wie auch schon der damalige OB Sridharan am 21.8.2020 auf einer Podiumsdiskussion sagte.

Luftreinhalteplan der Bezirksregierung Köln:

Die Ausbauplanung findet im Luftreinhalteplan der Bezirksregierung Köln keine Erwähnung.

https://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/leistungen/abteilung05/53/luftreinhalteplaene/luftreinhalteplan_bonn_02_fortschreibung_2019.pdf

Selbst StraßenNRW wußte nicht, warum der Luftreinhalteplan die Planungen nicht beinhaltet.
(Frage 62 gem. Anlage 1)

Da die Bezirksregierung ist auch für den Planfeststellungsbeschuß zuständig und somit befangen..

Auf dem Grundstück „Auf dem Hügel 6“ in der Ecke zwischen Wandersleb-Ring und Autobahn neben der Immenburg ist eine **Autobahnabwasseranlage, in anderen Unterlagen als Regenrückhaltebecken (Beantwortung Frage 62 bonnbewegt)** eingeplant.

Diese besteht aus Zu- und Abfahrtswegen, Stellflächen, Pumpen, Pumpenhaus, Rohrleitungen, versiegelten Flächen, Zäunen etc. Dies Autobahnabwasseranlage wird circa 200 m lang und an der schmalsten Stelle ca. 40 m breit. Auf die Frage, wieso die riesige Abwasseranlage mitten in der Stadt eingeplant würde, sagte mir auf der sogenannten Bürgerinformationsveranstaltung am 21.9.2020 der zuständige Leiter, es wären Kostengründe.

Eine Abwasseranlage für eine Autobahn muß nicht mitten in der Stadt Bonn platziert werden. Wieso muß sie unbedingt auf ein parkähnliches Grundstück? Wichtig für die Stadt Bonn insbesondere im inneren Stadtraum sollten folgende Prioritäten sein: Erholen Arbeiten Wohnen, aber nicht aber eine Kläranlage für eine Autobahn im Wohngebiet. Ich fordere die Bezirksregierung Köln und die Stadt Bonn auf, nach Alternativen zu suchen.

Im Übrigen wird z.Zt. im Trog zwischen Endenicher Allee und Endenicher Ei auf der westlichen Seite ein Pumpwerk betrieben (Pumpwerk P 012 Wiesenweg) in Verbindung mit der Kläranlage Bonn Nord. Dies zeigt, dass es auch andere Lösungen als eine Autobahnabwasseranlage mitten in der Stadt zu planen gibt.

Gem. Aussage StraßenNRW (Antwort 148) reinigt der Boden des Retentionsfilterbeckens mit seinen Wurzeln das Wasser.

Wenn dem so ist, dann sollte in dem Fall, als die Autobahn doch nicht 6-8-Spurig ausgebaut werden sollte, die **Fähigkeiten der grüne Randstreifen, das Wasser zu reinigen, einbezogen werden.**

Im **Bundesverkehrswegeplan BVWP** steht :

– „**Umweltbetroffenheit: Gering**“

Diese Aussage ist schlichtweg falsch. Es sollen in Zukunft mehr als 25 Tausend Autos mehr über die Autobahn fahren. Ca. 5 Hektar werden neu versiegelt. Beide Aussagen passen nicht zusammen und führen die über den BVWP Entscheidenden in die Irre.

– **„Raumordnerische Bedeutung: nicht bewertungsrelevant“**

Diese Aussage ist schlichtweg falsch. Es gibt gem. Erläuterungsbericht erheblich verkehrliche Zusammenhänge mit der geplanten Rheinspange bei Widdig. Dies hat „Raumordnerische Bedeutung“.

Die Bewertung „**Raumordnerische Bedeutung**“ ist deshalb im BVWP anzupassen. Der BVWP ist neu zu bewerten.

– **„Städtebauliche Bedeutung: nicht bewertungsrelevant“**

Diese Aussage de BVWP ist schlichtweg falsch. Die neue Autobahn ist zwischen 45 m an der schmalsten Stelle und 70 m am neuen Tausendfüßler und 120 m am Endenicher Ei inklusive Abwasserbecken breit, Die Autobahn verläuft teils auf Dämmen, teils mit hohen Stützwänden; zusätzlich kommen immens hohe Lärmschutzwände. Dies wird eine sehr sehr große Mauer, eine sehr sehr große Barriere. Dies ist unseren Erachtens städtebaulich „bewertungsrelevant“. Beide Aussagen passen nicht zusammen und führen die über den BVWP Entscheidenden in die Irre. Die Bewertung „**Städtebauliche Bedeutung**“ ist deshalb im BVWP anzupassen. Der BVWP ist neu zu bewerten.

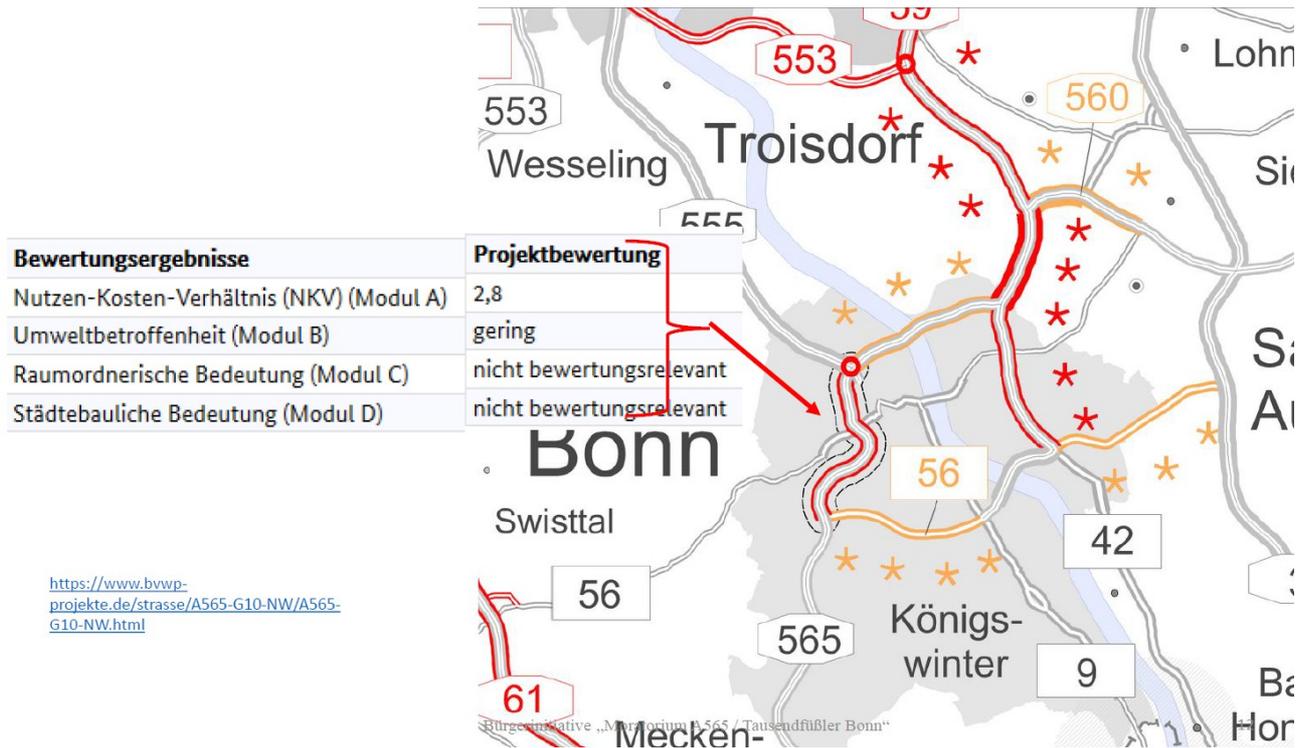
Es ist nicht fair gegenüber den Bundestagsabgeordneten, die aufgrund einer derartigen Bewertung dem Bundesverkehrswegeplan zugestimmt haben. Es ist eine Vorspiegelung falscher Tatsachen. Insofern ist der BWVP aufzuheben.

Ein Bundestagsabgeordneter sagte vor ein paar Wochen zu mir: „Aber Sie sind doch **am Bundesverkehrswegeplan beteiligt** worden!“

Ich möchte gerne wissen, wann wir Bürger „beteiligt“ wurden bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans. Da ich und niemand, die/den ich kenne, von einer „Beteiligung“ wußte, halte ich das gesamte Verfahren für unzulässig. Der **BVWP ist deshalb für diese Stelle aufzuheben** und neu zu beschließen.

Die folgenden Bilder sind aus folgender Quelle kompiliert:

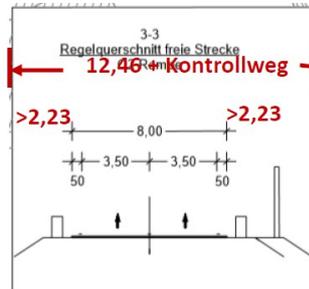
Quelle: <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A565-G10-NW/A565-G10-NW.html>



„Unser“ StraßenNRw hat Herrn Philipp Königs vom General-Anzeiger mitgeteilt, dass die Autobahn **35 m breit** wird (Bericht GA vom 22./23.8.2020, <https://www.moratorium-a565.de/wp-content/uploads/2020/08/200821-A565-GA-Bericht-Podiumsdiskussion-21.8.2020-e1598297760529.jpg>) Faktisch wird die neue Autobahn an der schmalsten Stelle, dem Regelquerschnitt Strecke, insgesamt **mindestens 43,76 m breit**.
Die Öffentlichkeit wurde über Jahre staatlicherseits irreführt. Damit wurde die Brisanz der Planung der Öffentlichkeit vorenthalten.

Die folgenden kompilierten Skizze zeigt: StrassenNRw veröffentlicht 35,30 m (reine Fahr- oder Standspuren) als Breite der Autobahn in der Öffentlichkeit (z.B. Generalanzeiger vom

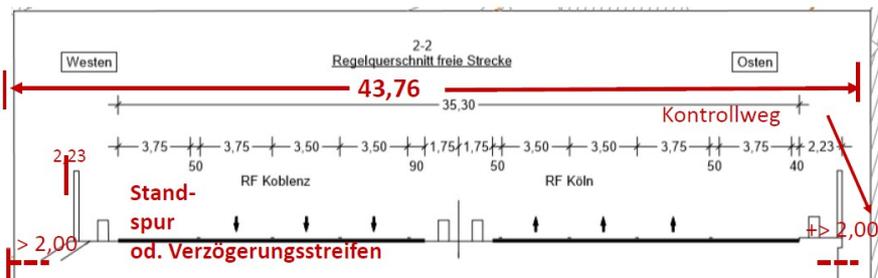
22./23.8.2020). Mit Nebenanlagen ist die Autobahn an der schmalsten Stelle aber 43,76 m breit. **Auch dies zeigt: ein maßstabsgetreues Modell im Vorfeld und während des Planfeststellungsverfahrens ist erforderlich.** Damit wird die Möglichkeit der Täuschung vermindert.



sweco	Planungsbüro für Verkehrsplanung, Straßenbau, Landschaftsplanung, Umweltschutz, Energieplanung, Wasserbau, Schienenbau, Luftverkehr, Seefahrt, Luftfahrt, Raumfahrt, Luftverkehr, Seefahrt, Luftfahrt, Raumfahrt
strubbe	Planungsbüro für Verkehrsplanung, Straßenbau, Landschaftsplanung, Umweltschutz, Energieplanung, Wasserbau, Schienenbau, Luftverkehr, Seefahrt, Luftfahrt, Raumfahrt
VORENTWURF	
Projekt: A 565 / Tausendfüßler Bonn Auftraggeber: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Auftrag-Nr.: 01-15-001-001 Datum: 15.07.2020 Blatt: 1 von 1 Maßstab: 1:1000 Zeichner: [Name] Prüfer: [Name]	

ca. Breite Tausendfüßler:
 $12,46 + 68,68 + 12,46 = 68,68$

15.07.2020 Bürgerinitiative „Moratorium Planungen A565 / Tausendfüßler Bonn“



Wirtschaftlichkeit:

Es gibt ihn den Unterlagen kein Kapitel 24 „Wirtschaftlichkeit“. Dies sei „nicht erforderlich“ Dies kann nicht sein, denn die verschiedenen Varianten müssen gegeneinander abgewogen werden. Hierzu gehört auch die Kostenaufstellung, die für jeden Bürger sichtbar sein muß. Die Planfeststellungsunterlagen sind insoweit unvollständig.

Insbesondere bitte ich den Herrn **Bundesfinanzminister** die Methodik der Wirtschaftlichkeitsberechnung neu zu durchdenken.

Gem. Bezug 1 Antwort 88

wurde die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme 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. Es wird gefordert, das diese „Betrachtungen“ und Unterlagen in das Kapitel 24 Wirtschaftlichkeit der Planfeststellungsunterlagen aufgenommen werden. Ansonsten ist nicht mehr nachzuweisen, ob die Angaben im BVWP noch stimmen, nachdem die Planfeststellungsunterlagen zusammengestellt wurden und u.a. die Baukosten aufgrund der Varianten-Auswahl näher bestimmt sind. Sollte es in den Gesetzen und Verfahrensbestimmungen etc. nicht gefordert sein, so fordere ich die Bezirksregierung Köln auf, diesen Mangel zu beheben.

Die **Wirtschaftlichkeitsprüfung** gem. BVWP ist neu aufzustellen.

Es ist unwahrscheinlich, dass jeder Baumaßnahmenabschnitt für sich wirtschaftlich ist. Die Grunddaten gehen von Gesamtkosten von 258,7 Mio Euro aus. Dies gilt für das Projekt A565-G10-NW , das heißt die gesamte A 565 AS Bonn/Hardtberg - AK Bonn/Nord (A 555) .

https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A565-G10-NW/A565-G10-NW.html#h1_nutzen

In der Öffentlichkeit werden Kosten von 300 Mio Euro alleine für den Abschnitt Endericher Ei bis AK Nord mit 300 Mio Euro angegeben. Dies ist ein Widerspruch, der in den Planfeststellungsunterlagen nicht aufgehoben wird.**Die Öffentlichkeit und die Entscheidenden in den Parlamenten und damit meine Volksvertreter*innen und ich werden damit getäuscht.**

Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030

Projektinfo

A565-G10-NW
 A 565 AS Bonn/Hardtberg - AK Bonn/Nord (A 555)

Inhalt

- 1 Gesamtprojekt: A565-G10-NW**
- 1.1 Übersicht
- 1.2 Grunddaten
- 1.3 Lage der Trasse und betroffene Kreise
- 1.4 Alternativenprüfung
- 1.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall
- 1.6 Zentrale verkehrliche / physikalische Wirkungen
- 1.7 Nutzen-Kosten-Analyse (Modul A)
- 1.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung (Modul B)
- 1.9 Raumordnerische Beurteilung (Modul C)
- 1.10 Städtebauliche Beurteilung (Modul D)
- 1.11 Ergänzende Betrachtungen
- 2 Teilprojekt A565-G10-NW-T1-NW**
- 3 Teilprojekt A565-G10-NW-T2-NW**
- 4 Teilprojekt A565-G10-NW-T3-NW**

1 Gesamtprojekt

A 565 AS Bonn/Hardtberg - AK Bonn/Nord (A 555)

1.1 Übersicht

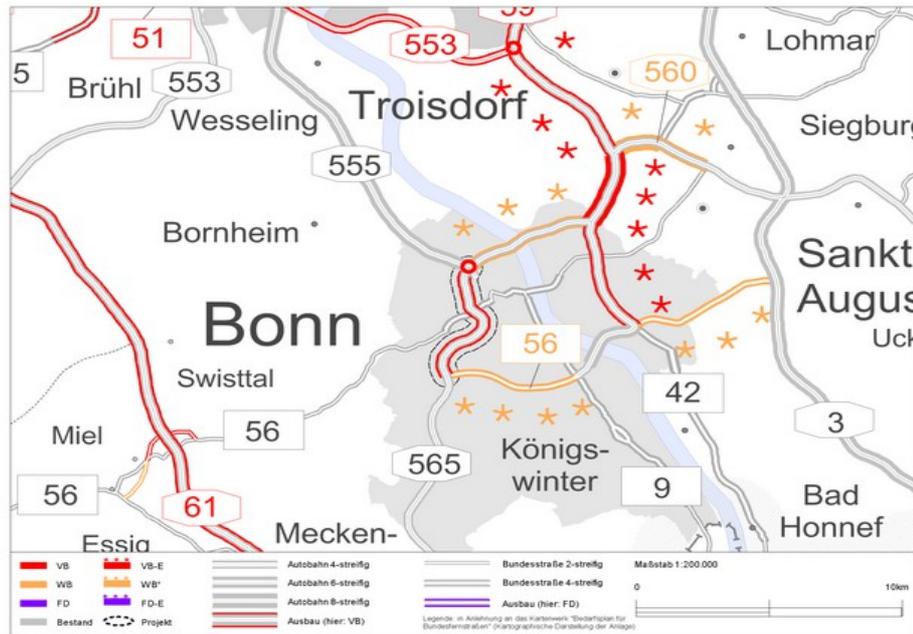


Abb. 1: Lage der Maßnahme

1.2 Grunddaten

Projektnummer	A565-G10-NW
Bundesland	Nordrhein-Westfalen
Straße	A 565
Verbindungsfunktionsstufe 0/1	Ja
Anzahl der Teilprojekte	3
Länge	6,1 km
Bautyp(en), Bauziel(e)	Aus / Neubau eines Knotenpunktes / Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
Planungsstände ¹⁾	ohne Planungsbeginn seit 25.10.2013
Künftige mittlere Verkehrsbelastung	
im Bezugsfall 2030	80.000 Kfz/24h
im Planfall 2030	81.000 Kfz/24h

¹⁾ Die Planungsstände beziehen sich auf den Zeitpunkt der Anmeldung.

Dringlichkeitseinstufung	Vordringlicher Bedarf (VB)
---------------------------------	-----------------------------------

Kostenbestandteile	[Mio. €]	Kosten Dritter	[Mio. €]
Gesamtkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	258,7	-	-

Für das Teilprojekt T2 A 565 AS Bonn/Poppelsdorf - AK Bonn/N werden Kosten von 162,9 Mio Euro angegeben. In der Öffentlichkeit werden Kosten von 300 Mio Euro alleine für den Abschnitt Endenicher Ei bis AK Nord mit 300 Mio Euro angegeben. Die Wirtschaftlichkeitsberechnung des BVWP wird damit obsolet.

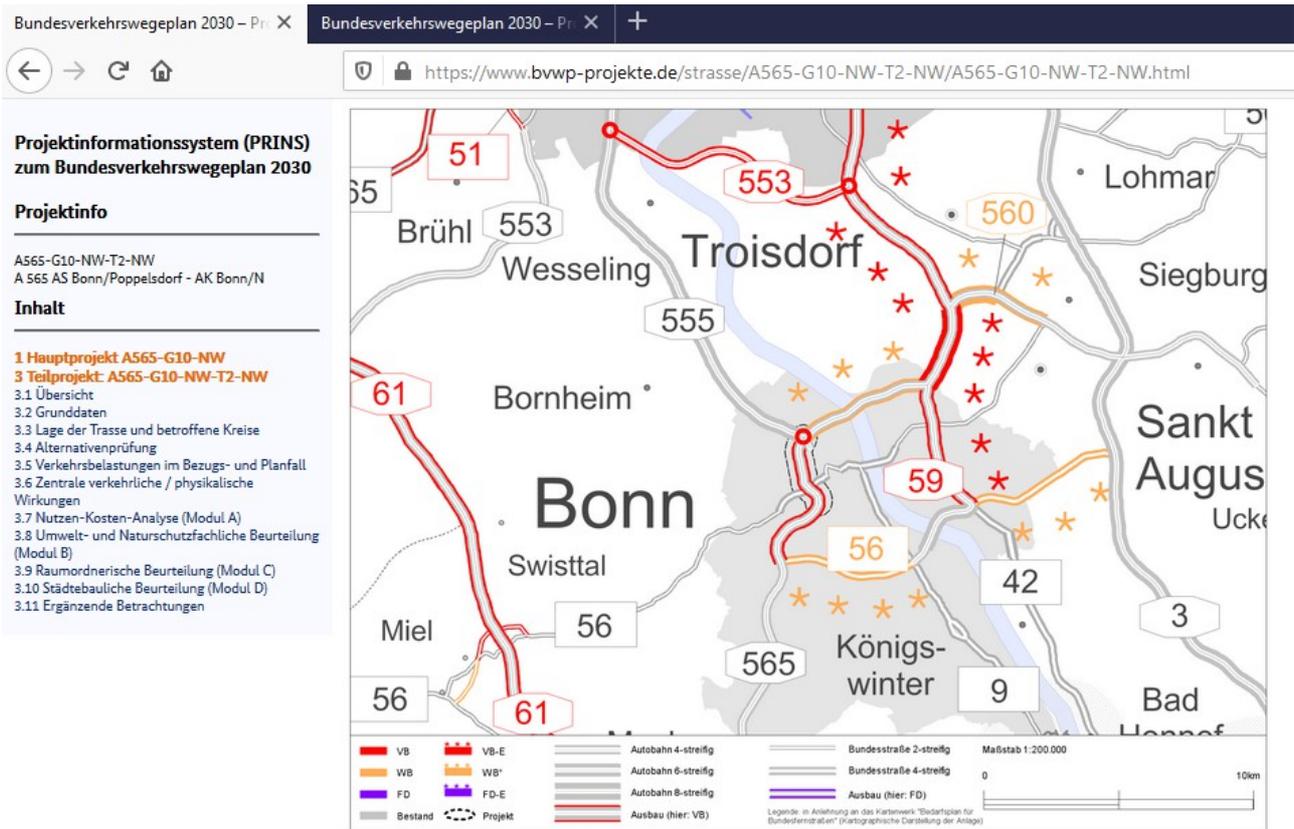


Abb. 1: Lage der Maßnahme

3.2 Grunddaten

Projektnummer	A565-G10-NW-T2-NW
Bundesland	Nordrhein-Westfalen
Straße	A 565
Verbindungsfunktionsstufe 0/1	Ja
Anzahl der Teilprojekte	0
Länge	1,8 km
Bautyp(en), Bauziel(e)	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
Planungsstände ¹⁾	ohne Planungsbeginn seit 25.10.2013
Künftige mittlere Verkehrsbelastung	
im Bezugsfall 2030	- Kfz/24h
im Planfall 2030	- Kfz/24h

¹⁾ Die Planungsstände beziehen sich auf den Zeitpunkt der Anmeldung.

Dringlichkeitseinstufung	siehe Hauptprojekt
---------------------------------	---------------------------

Kostenbestandteile	[Mio. €]	Kosten Dritter	[Mio. €]
Gesamtkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	162,9	-	-
Ausbau-/Neubaukosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014)	71,0	davon	

Dasselbe gilt für das Projekt des BVWP A565-G20-NW A 565 AK Bonn-N - AD Bonn-NO.

<https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A565-G20-NW/A565-G20-NW.html#>

Das eine Projekt funktioniert nicht ohne das andere.

Verkehrssicherheit:

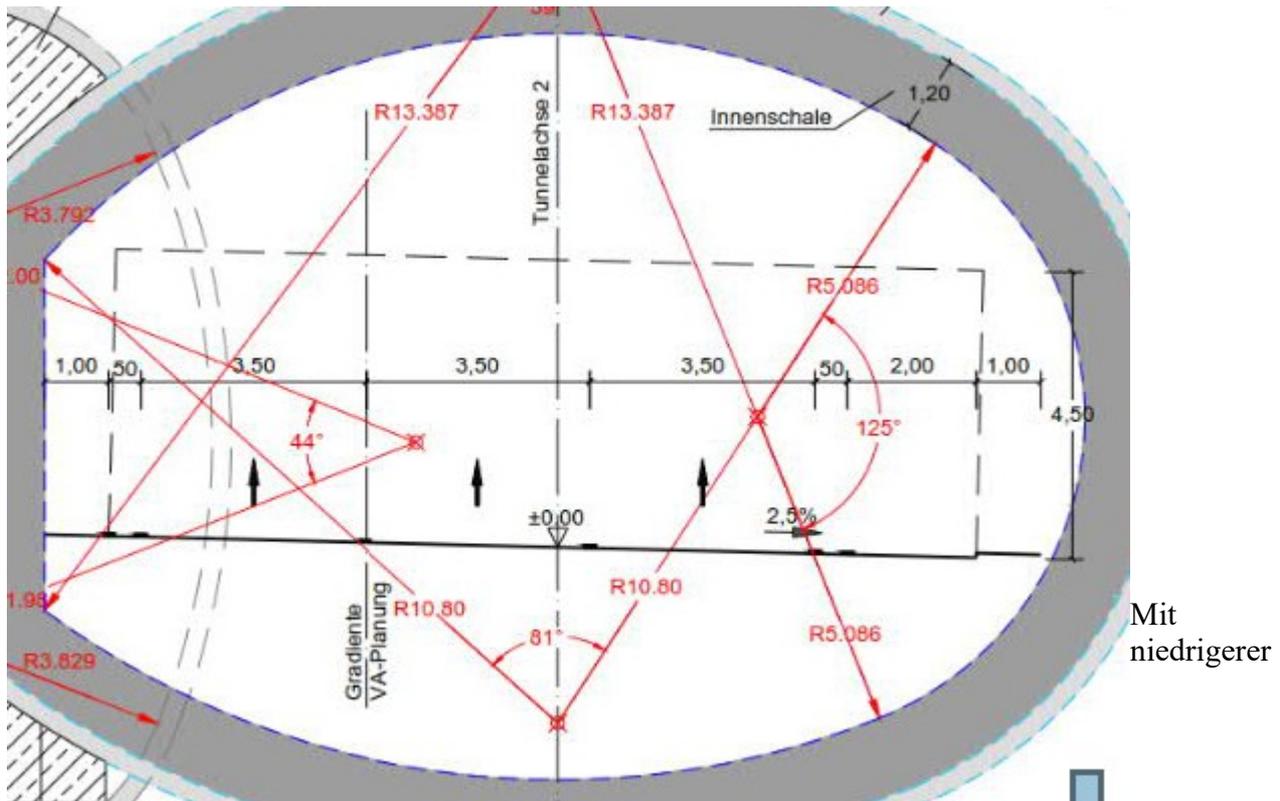
Es gibt ihn den Unterlagen kein Kapitel 23 „Verkehrssicherheit“. Dies sei „nicht erforderlich“
Dieses Kapitel fehlt. Z.B. erwartet man davon Aussagen, inwieweit sich Geschwindigkeiten oder Geschwindigkeitsbegrenzungen auf die Verkehrssicherheit auswirken. Auch auf die Tatsache, dass Standstreifen gefordert werden, auf anderen Autobahnteilabschnitten diese entfernt werden, muß in diesem Kapitel eingegangen werden.

Es wird in Zukunft beim mehr und mehr automatisierten fahren kaum noch Unfälle geben, der Verkehr wird sehr regelmäßig fließen. Man kann damit auf den **Standstreifen** für diese Zwecke **verzichten**.

Ich fordere, dass, wenn überhaupt ein Standstreifen für eine Autobahn mitten in einer Stadt gebaut werden müßte, die Fläche für den „**Standstreifen**“ **zum Fahrradweg** umzuwidmen. Wenn die Geschwindigkeit auf dem rechten Fahrstreifen auf 60 km/h begrenzt würde, dann sollte ein gefahrloses Fahrradfahren auf 3,75 m Streifen möglich sein. Auf der Rheinbrücke in Rees sind 80 km/h erlaubt und es gibt Fahrrad-/Treckerstreifen. Dies sollte auch im Stadtgebiet Bonns funktionieren.

Gem. Erläuterungsbericht Ziffer 3.2.3.5.3, S.69, erfolgt die „Verkehrstechnische Bemessung“ für eine Geschwindigkeit von 100 km/h.

Ich fordere, von der jetzigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h nicht nach oben abzuweichen. **Der BVWP schreibt nicht zwingend die Geschwindigkeit von 100 km/h vor.** In Tabelle 3.4 wird für die Bewertung „Tunnel“ das Planungsziel „Entwurfsgeschwindigkeit $v_{zul}=100$ km/h aufgenommen. **Nie hat der BVWP diese Entwurfsgeschwindigkeit „100 km/h“ gefordert, schon gar nicht bei der Durchschneidung eines Stadtgebietes.** . Im Übrigen gibt es viele Autobahnen mit Tunneln, und da ist dieses „Planungsziel unbedeutend.



Geschwindigkeit braucht man geringere Fahrbahnbreiten, d der Lärm wird geringer, ebenso der Reifenabrieb. In Holland gibt es Autobahnen mit einer **Fahrbahnbreite von 2 m**, ZWEI Meter nur. Warum nicht auch hier in Bonn mitten in der Stadt?

Die "Richtlinie für die Anlage von Autobahnen" (kurz RAA) beinhaltet Entwurfparameter, um eine Autobahn sicher befahrbar und funktionsgerecht zu planen. Die RAA zwingt nicht dazu, eine fahrdynamisch höchstmögliche Geschwindigkeitsbegrenzung vorzusehen. Dies ist aber in den Planfeststellungsunterlagen mit der Erhöhung der jetzigen Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h auf 100 km/h so vorgesehen.

Ich fordere deshalb, in einem eventuellen Planfeststellungsbeschluss die Geschwindigkeitsbegrenzung auf höchstens 80 km/h zu belassen.

Wieso sind in den Planunterlagen **keine ständigen technischen stationären Geschwindigkeitskontrollen** eingeplant?

Ich fordere die Bezirksregierung Köln auf, dass der Plan nur festgestellt wird, wenn **ständige technischen stationären Geschwindigkeitskontrollen eingeplant sind.**

Gem. Erläuterungsbericht erfolgt die „Verkehrstechnische Bemessung“ für eine Geschwindigkeit von 100 km/h.

Es gibt keinen mir ersichtlichen Grund, warum man mitten im Stadtgebiet von der jetzigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h abweicht. Mit niedrigerer Geschwindigkeit braucht man geringere Fahrbahnbreiten. In Holland gibt es Autobahnen mit einer Fahrbahnbreite von 2 m, ZWEI m nur. Deshalb fordere ich, aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und des Umwelt- und Klimaschutzes, nicht nur die jetzige Geschwindigkeitsbegrenzung einzuhalten, sondern für LKW auf 60 km/h zu verringern. Die Straße befindet sich mitten in der Stadt und sollte sich an diese Umgebung anpassen, nicht umgekehrt.

Im Übrigen sind in der Variante „Tunnel“ (Erläuterungsbericht 3.2.3.5.2. S. 64) wesentlich geringere Fahrbahn etc- Querschnitte vorgesehen und auch die Geschwindigkeitsbegrenzung im Tunnel beträgt 80 km/h. Dieser schmale Querschnitt ist also offensichtlich auch ausreichen. Insofern sind per se die Fahrstreifen in der offenen Lage zu großzügig bemessen.

In den Planunterlagen sind keine **technischen Geschwindigkeitskontrollen** eingeplant. Ich fordere, dass der Plan nur unter der Voraussetzung festgestellt wird, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung 80 km/h für PKW und 60 km/h für LKW beträgt.

Damit gibt es weniger Lärmemissionen und weniger Abgasemissionen. Außerdem brauchen die Fahrstreifen nicht so breit wie bei der Kategorie „Fernautobahn“ geplant und gebaut werden.

Die Planfeststellung soll unter der Maßgabe erfolgen, dass die o.g. Geschwindigkeitsbegrenzungen Teil des festgestellten Verfahrens sind.

Die **Unterführung der Gerhard-Domagk-Straße** nunmehr ca. 60 m lang. Dies bedeutet: ein 60 m langer Tunnel! Der Straßenquerschnitt bleibt erhalten. Dadurch wird die Sicherheit für Fußgänger geringer, Dunkelheit und Fluchtwegen sind weiter entfernt. Beleuchtung ist nicht sichergestellt. Gem . Antwort auf Frage 116 gem. Anlage 1 muß die Stadt Bonn für die Beleuchtung zahlen. Es ist absolut unverständlich, dass die Stadt für eine Unterführung unter dieser Autobahn die Beleuchtung/Betriebskosten zahlen muß, die durch die Autobahn bzw. den BUND veranlaßt sind. Es darf nicht die Stadt Bonn sein, die die Beleuchtung zahlt, die Stadt Bonn hat kaum das Geld dafür. Ich fordere die Stadt Bonn sowie den Rat auf, im Verfahren einzubringen, dass der Planfeststellung nur dann zugestimmt wird, wenn diese „**Ewigkeitskosten**“ vom BUND und nicht der Stadt Bonn!!! getragen werden. Dies gilt auch für Verschmutzungen etc, die in diesem langen Tunnel geschehen.

Der „Tunnel“ **Gerhard-Domagk-Straße** wird offensichtlich nicht verbreitert. Dies bedeutet, dass es auch in Zukunft nicht breitere Gehwege gibt und für Radverkehr ist keine Erweiterung vorgesehen. Dies ist nicht zeitgemäß. Forderung: Verbreiterung der Unterführung, so dass es breite Spuren für Fahrräder und Fußgänger gibt. Beleuchtung und Unterhalt ist sicherzustellen und durch StraßenNRW zu bezahlen, nicht durch die Stadt Bonn!

So wird der „Tunnel“ **Gerhard-Domagk-Straße** **beinahe auch aussehen, er wird nicht aufgeweitet!!! sondern nur tiefer und dunkler. Furchtbar.**



Abbildung 4.3 Brücke Gerhard-Domagk-Straße

So wir es bleiben, nur

dunkler????

Nein, **ich fordere eine erhebliche Aufweitung des Tunnel Gerhard-Domagk-Straße, so dass es breite Bürgersteige, adäquaten Fahrradwege und keine parkenden Autos auf den Fußgängerwegen gibt!!**

Auf dem Hügel 6 / Lenné-Park / INRES:

Gem. Antwort zur Frage 143 wird gesagt,

„Da direkt an der Autobahn bauliche Anlagen privater nicht zu lässig sind, handelt es sich nicht um klassisches Bauland. Die Flächen werden zu ortsüblichen Bodenrichtwerten erworben.“ Die bedeutet, dass das Land NRW dem BUND das wertvolle Grundstück „Auf dem Hügel 6“ sozusagen „schenkt“.

Ich fordere das Land NRW auf, für das landeseigene Grundstück einem de stadtinnenlage angemessenen Preis vom BUND zu verlangen, falls dieses eigentlich zur Universität gehörende Grundstück durch die Autobahnerweiterung oder deren Nebenanlagen überbaut werden muß.

Im Übrigen handelt es sich beim Grundstück „Auf dem Hügel 6“ um Landschaftsschutzgebiet, das nicht bebaut werden darf (Bebauungsplan 7522-4).

Gem. Erläuterungsbericht S. 61, Ziffer 3.2.3.4.2 heißt es:

„Aufgrund der Entscheidung der Stadt Bonn, eine Dükerung der querenden Kanäle nicht mitzutragen, stellen die Kanäle den Zwangspunkt auch für die Tunnellösungen dar.“

Für mich als Bürger*in der Stadt Bonn ist es **inakzeptabel**, dass eine ggf. bessere städtebauliche oder umweltfreundlichere Variante dieses massiven Ausbaus der Autobahn auf das Doppelte von Zahlungen der Stadt Bonn abhängt. **Dies ist Erpressung.** Ich fordere, dass die beste städtebauliche, umwelt- und klimafreundlichste Lösung gefunden wird, unabhängig von Zahlungen der Stadt Bonn.

Dies gilt nicht nur für die Frage der Dükerung sondern insgesamt.

Abbildungen im Erläuterungsbericht:

Die Abbildungen im Erläuterungsbericht als maßgebliche Informationsquelle und Informationszusammenfassung sind als mangelhaft bis ungenügend zu bewerten.

So wird für die Abbildungen z.B. nicht die gesamte DIN-A4-Länge ausgenutzt. Die hätte ein Wesentliches mehr an Informationsbereitstellung gegeben.

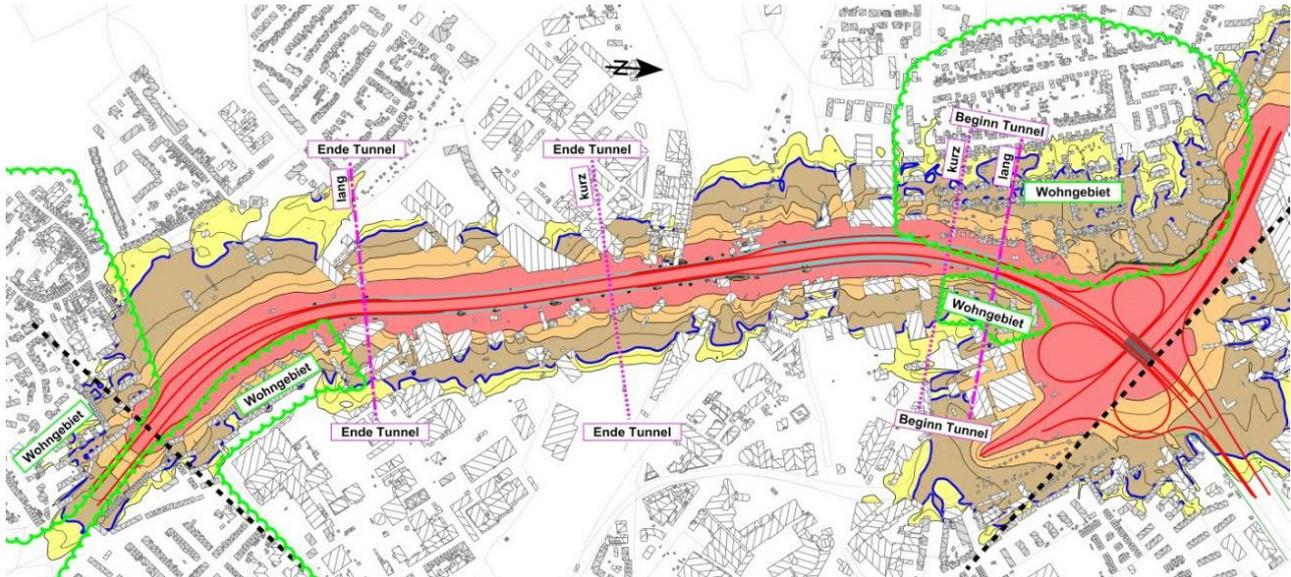
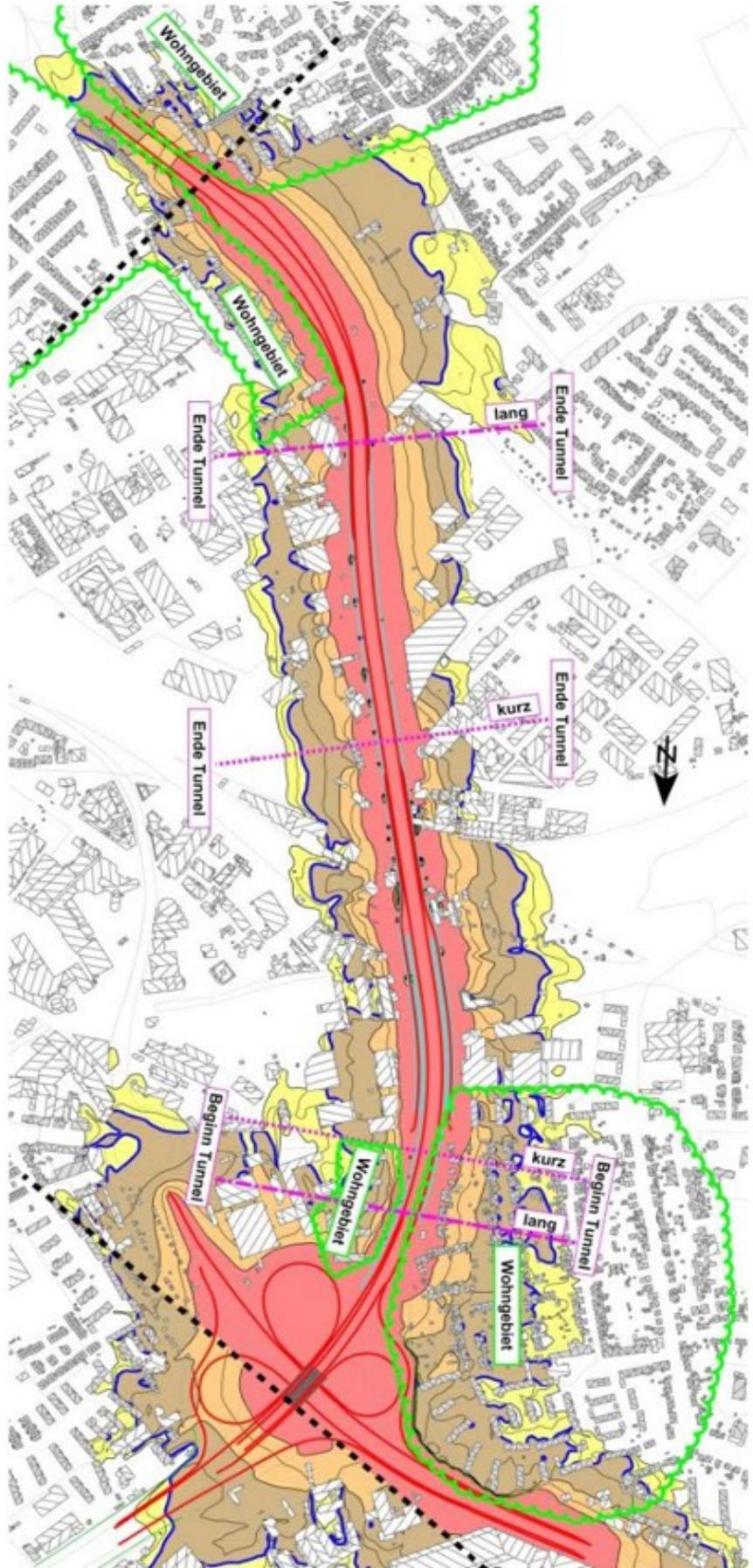


Abbildung 3.38 Schallimmissionsplan Variante T1 (Nachtzeitraum) – Adaption Tunnel

Abbildung 3.38 Schallmissionsplan Variante T1 (Nachtzeitraum) – Adaption Tunnel



Auf Seite 18 des Erläuterungsberichts steht:
„Durch die im BVWP

2030 neu eingestellte **Rheinquerung** der A 553 wurde das Verkehrsgutachten überarbeitet. Die Überarbeitung zeigte, dass die Verkehrsbelastung im Ausbauabschnitt durch Verkehrsverlagerungen deutlich erhöht wird.“

Dadurch wird deutlich, dass mehr Straßen per se mehr Verkehr und mehr Emissionen bedeuten. Damit ist dies Planung der A565 mit den Zielen der Bundesregierung und den Zielen der EU nicht vereinbar.

Berücksichtigung weiterer Autobahn- Erweiterungsbaumaßnahmen:

Im Übrigen wurde in dieser Planunterlage nicht untersucht die Wirkung folgender massiver Autobahn- Erweiterungsbaumaßnahmen auf die A565 (Die folgende Betrachtung bezieht die sogenannten „Standspuren“ mit ein, da sie offensichtlich problemlos ohne Planfeststellungsverfahren zur Fahrspur umgewidmet werden können, wie auch schon laufend auf der A565 praktiziert):

- Erweiterung A565 von AK Bonn-Nord zur „Nordbrücke von 6 auf 8 Spuren
 - „Neubau“ des AK Bonn-Nord Übergang A565 zur A555 nach Köln mit Überfliegerbrücke
 - Neubau der Friedrich-Ebert-Brücke („Nordbrücke Bonn“) von 6 auf 10 Spuren
 - Erweiterung der A59 Beuel von 6 auf 8 Spuren
 - Erweiterung der A59 Dreieck Nordost/Beuel- bis Dreieck Sankt Augustin von 6 auf 10 Spuren
 - Erweiterung der A59 Dreieck Sankt Augustin bis Köln von 6 auf 8 Spuren
 - Neubau des AK- Köln Süd (A555/A4)
 - Erweiterung AK Köln Süd- A4 auf 10 Spuren inklusive Neubau der Rodenkirchener Brücke
- Insofern ist die Verkehrsuntersuchung invalide.

Der Weglassung der o.g. Erweiterungsbaumaßnahmen in der Verkehrsuntersuchung hat zur Folge, dass die künftige Verkehrsbelastung, die mit 114,300 Kfz/24h angegeben wird, sicherlich viel zu gering berechnet wurde. Damit wurden ich und viele Mitbürger*innen und sicherlich auch die Stadtverordneten über das wahre Ausmaß der Belastung der Stadt Bonn und der Umwelt und des Klimas getäuscht.

Ich fordere, das Verkehrsgutachten neu unter den o.g. Parametern zu erstellen.

Ich fordere die Stadtverordneten Bonns auf, ihre bis zum 31.12.2020 der Bezirksregierung Köln „vorzulegenden“ Stellungnahme zu diesen Planfeststellungsunterlagen unter diesen dargestellten Erwägungen zu verfassen.

Auf Seite 20 Ziffer 2.4.2.2 „Verkehrsprognose und verkehrstechnische Bemessung“ des Erläuterungsberichts steht:

„Die **Verkehrsbelastung** auf der Brücke „Tausendfüßler“ steigt in diesem Prognose-Planfall auf ca. **114.300** Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von 7,2 %an. Die Zunahme resultiert maßgeblich aus Verkehrsverlagerungen aus dem innerstädtischen Netz in Bonn sowie einer geringfügigen Zunahme des Durchgangsverkehrs auf der A 565“.

Die Textpassage auf Seite 18 steht aber, dass die **Rheinquerung** für Durchgangsverkehr sorgt.

Auf Seite 22 des Erläuterungsberichts steht:

„Bezüglich der **Luftqualität** ist zu erwarten, dass der Eintrag von Luftschadstoffen in das bebaute Umfeld aufgrund des künftig verbesserten Verkehrsflusses und der Ausbreitungshindernis in Gestalt der teilweise hohen Lärmschutzwände in geringerem Maße stattfinden wird.“ Es ist nichts ausgesagt, wohin die Luftschadstoffe und Staub gehen. Wo bleiben die Luftschadstoffe, zwischen den Wänden? Hierzu gibt es keine Angaben. Ich fordere die Darstellung und Auswirkungen in Gutachten zu untersuchen. Dies gilt auch für die Höchsttemperaturen.

Wie viele Tonnen **Reifenabrieb** gibt es? Der wird sich ja wohl erhöhen bei mehr Autos. Der Reifenabrieb und er dadurch erzeugte Feinstaub ist nicht in den Planungsgutachten enthalten. Die Planung ist deshalb unvollständig.

Digitale Planfeststellungsunterlagen in EVIT, Ihrem Projektserver:

Wenn man sich die Dateien herunterlädt, so ist der **Name der Datei nicht in der Gliederungsübersicht zusehen und umgekehrt**. Die Dateifindung ist somit nicht offensichtlich möglich. So heißt der Erläuterungsbericht

VS01_A565_44_4004_FE_AE_01_1_E_Bericht_01.pdf

Die ist eine Erschwernis in der Begutachtung der Unterlagen. Ich fordere deshalb die Verlängerung der Offenlage sowohl im Stadthaus als auch der digitalen Unterlagen.

Desweiteren ist aus der Inhaltsangabe de Digitalen Unterlage nicht die zugehörige File-Nr. aufgeführt. Bei einer Einwendung ist es damit unmöglich, auf eine definierte Grundlage zurückzugreifen. Es fehlt eine tabellarische Aufstellung der File-Namen mit zugehörigem Inhalt. Dies erschwert die Durchsicht wesentlich.

So wäre es ein Leichtes gewesen, jeder der unten aufgeführten „Nr. der Unterlage“ durch hinzufügen einer weiteren Spalte die FileNr. zuzuordnen.

Ordner Nr.	Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage
5 / 6	18	Wassertechnische Untersuchungen
	18.1	E-Bericht Wassertechnische Untersuchungen
	18.2	Berechnungen
	18.2.1	Kostra-Tabelle Bonn
	18.2.2	Kennzahlen Entwässerung
	18.2.3	M153 Nachweis RWBA Campus.
	18.2.4	M153 Nachweis RWBA Lievelingsweg
	18.2.5	Bemessung RRL RWBA Campus
	18.2.6	Bemessung RRL RWBA Lievelingsweg
	18.2.7	Bemessung RRB PW Campus
	18.2.8	Förderleistung PW Campus Zwischenzustand
	18.2.9	Bemessung RKB Campus
	18.2.10	Bemessung RKB Lievelingsweg
	18.2.11	Bemessung bauzeitliche RRBs
	18.3	Pläne und Skizzen
	18.3.1	Funktionsschema RWBA Campus
	18.3.2	Funktionsschema RWBA Lievelingsweg
	18.3.3	Lageplan RWBA Campus M 1:500
	18.3.4	Lageplan RWBA Lievelingsweg M 1:500
	18.3.5	RF RWBA Campus M 1:100
	18.3.6	RF RWBA Lievelingsweg M 1:100
	18.3.7	RKB RWBA Campus M 1:100
	18.3.8	RKB RWBA Lievelingsweg M 1:100
	18.4	Formblätter Erlaubnisanträge
	18.4.1	Erlaubnis Gewässerbenutzung Endericher Bach
	18.4.2	Erlaubnis Gewässerbenutzung Endericher Bach DRL
	18.4.3	Erlaubnis Gewässerbenutzung Rheindorfer Bach
18.5	Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie	
6 / 6	19	Umweltfachliche Untersuchungen
	19.1	LBP
	19.1.1	Erläuterungsbericht
	19.1.2	Bestands- und Konfliktplan M 1:2500
	19.2	UVU, Erläuterungsbericht
	19.3	Faunistische Planungsraumanalyse
	19.4	Artenschutzprüfung
	20	Bodenuntersuchungen
		Nicht erforderlich
	21	Sonstige Gutachten
		Nicht erforderlich
	22	Verkehrsqualität
		Verkehrsuntersuchung zum sechsstreifigen Ausbau der A565 mit Ersatzneubau "Tausendfüßler" - Ergebnisbericht

Letztendlich ist nicht leicht sichtbar, was die einzelnen digitalen Planunterlagen zum Inhalt haben.

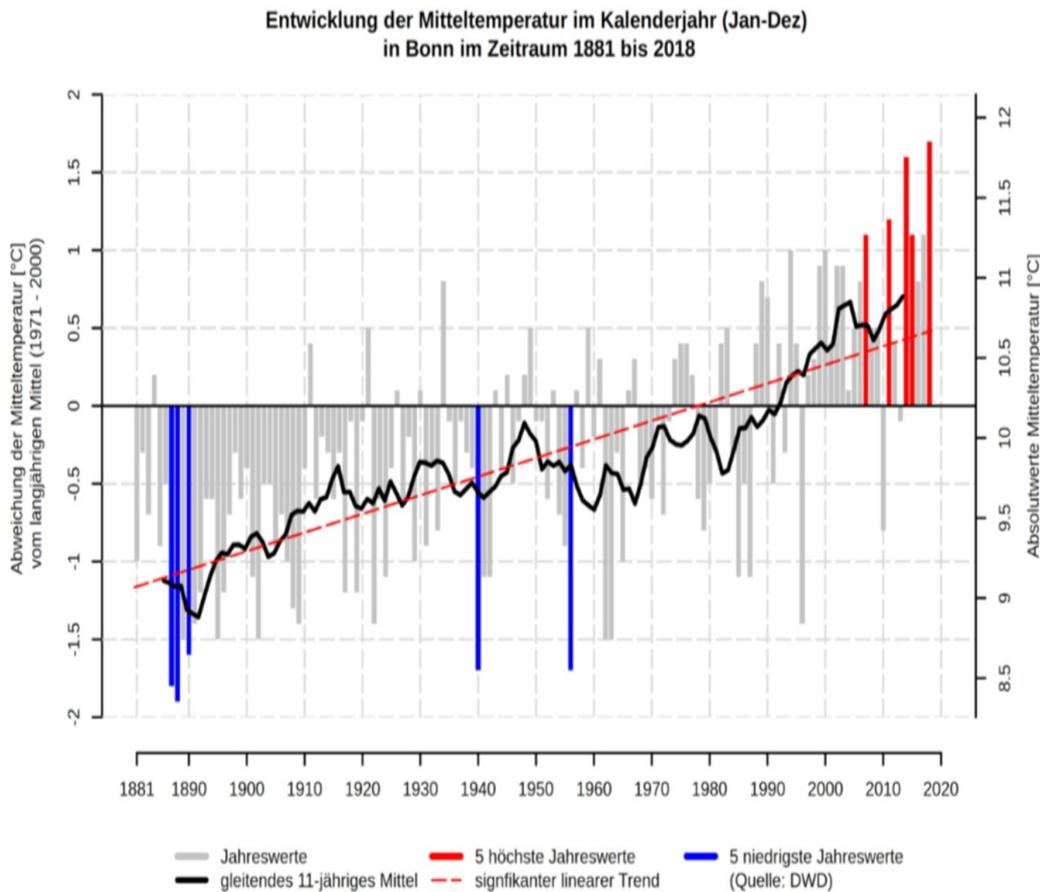
Die Offenlegung wurde organisatorisch so durchgeführt, dass für viele Menschen eine Einsichtnahme unnötig erschwert oder unmöglich gemacht wurde. Heutzutage haben viele Menschen schlichtweg nicht mehr die Zeit für diese Art von Formalien.

Damit ist die Offenlegung ungültig und neu durchzuführen. Ein Planfeststellungsbeschluß auf Grundlage dieser Art der Offenlegung ist ungültig.

In den erstellten Gutachten zur **Verkehrsentwicklung** ist die **aktuelle Situation nicht erfasst**. Dies ist ein Mangel der Planfeststellungsunterlagen.

Durch die aktuelle Corona Situation hat sich schnell die Mobilität wie sie noch vor 6 Monaten war radikal verändert. Fast alle großen Arbeitgeber **reduzieren ihre „Vor-Ort-Arbeitsplätze“** zu „Mobilen Arbeitsplätzen“. Die zu erwartende Zunahme der Verkehrsentwicklung ist damit nicht mehr gegeben. Aus diesem Grund muss sofort das Planfeststellungsverfahren zu Ausbau der A565 beendet werden und entsprechende Neuberechnungen des gesamten Bundesverkehrswegeplanes erstellt werden.

Die **Entwicklung der Jahresmitteltemperatur** wird in der folgenden Graphik gezeigt. Asphalt, Betonbauteile, Lärmschutzwände sonstige Baubestandteile erwärmen sich am Tag und geben die Wärme tagsüber und in der Nacht wieder ab. **Damit erhöht sich die Temperatur im Stadtgebiet**. Dies ist in der Planung und den Planfeststellungsunterlagen nicht berücksichtigt.



Quelle: Bonn.de
Mitteilungsvorlage öffentlich 200346
Erläuterungsbericht zur
Stadtklimaanalyse

Ausschuss für Umwelt und
Verbraucherschutz 12.03.2020
Kenntnisnahme
Federführung: 56 Amt für Umwelt-,
Verbraucherschutz und Lokale Agenda
Dezernat: Dez. III

„2.4.3 TEMPERATUR Die Abbildung 9 zeigt den Verlauf der mittleren jährlichen Temperaturen anhand der DWD Daten ab dem Jahr 1881 bis 2018 auf. Auch hier sind die Werte einmal in Bezug zur Klimareferenzperiode 1971 bis 2000 in ihrer Abweichung (linke Achse) und auf der Absolutskalenachse (rechts) dargestellt. Bis Anfang der 1970er Jahre ist diese Abweichung der mittleren Jahrestemperatur größtenteils negativ und schwankt zwischen 0,5 bis -1,5 Kelvin. Danach kommt es dann zu einer stetigen Zunahme der Jahresmitteltemperatur auf bis zu 11,9 °C im Jahr 2018, wobei das Jahr 2018 das wärmste Jahr seit 1881 in Bonn ist. Die Häufung der warmen Jahre in der letzten Dekade kann die Richtung der weiteren Entwicklung für Bonn aufzeigen. Die kältesten fünf Jahre liegen alle vor 1960. Drei davon sogar vor 1890. Im Jahr 1881 lag die mittlere Jahrestemperatur bei ca. 9,2 °C, was ein Unterschied zur heutigen Situation (Jahr 2018) von ca. 2,7 °C mehr, also 11,9 °C Jahresmitteltemperatur bedeutet.“

Abbildung 9: Entwicklung der mittleren Jahrestemperatur für Bonn. Quelle: Eigene Auswertungen der DWD CDC Grids.

15.07.2020 Bürgerinitiative „Moratorium Planungen A565 / Tausendfüßler Bonn“



Im **Bebauungsplan 7522-4** / Nr. 204 „für das Gebiet zwischen Endenicher Straße - Auf dem Hügel - An der Immenburg und Teilortsumgehung Bonn“ ist für den Grundstücksteil, auf dem die Autobahnabwasseranlage entstehen soll, als „**Landschaftsschutzgebiet**“ ausgewiesen. Eine Bebauung ist demnach nicht erlaubt. Die Autobahnabwasseranlage ist deshalb anders zu platzieren und / oder es ist eine gänzlich andere technische Lösung zu finden.

Flächenversiegelung:

Aktuell ist gem StraßenNRW / Bonnbewegt Frage 155 eine Fläche von 27.005 qm versiegelt. „Zusätzlich werden im Rahmen des Ausbaus 34.250 qm versiegelte Fläche hinzukommen.“ Ich fordere, dass die neu versiegelten Flächen durch **Entsiegelung !!** adäquat ersetzt werden.

Landschaftspflegerischer Begleitplan:

Es werden ökologisch schon jetzt bereit naturnahe Flächen in der Planung als Ausgleichflächen für Versiegelung etc. eingeplant, z.B. Rheinauen.

Einbeziehung herkömmlich bewirtschafteter landwirtschaftlicher Flächen

Es wird keinerlei Entsiegelung vorgesehen als Ausgleich für die geplante Neuversiegelung durch Autobahn und Nebenanlagen.

Ich beantrage, dass, wenn schon nicht in Bonn direkt naturnah ausgeglichen wird, dass auch herkömmliche landwirtschaftlich genutzte Flächen herangezogen werden und dort ein naturnaher Ausgleich vollzogen wird. Der reine Flächenausgleich soll das 10-fache der neuversiegelten Fläche betragen. Jährlich soll ein Bericht über diese Ausgleiche erstellt werden. In diesem Bericht sind auch die getroffenen laufenden Maßnahmen dargestellt werden, inklusive Kosten.

Lärmschutzwände:

Die Lärmschutzwände werden gem. Planunterlagen nicht begründet, weil StraßenNRW für die Sicherheit der Lärmschutzwände verantwortlich sei, so die Antwort von StraßenNRW in Frage 171. Da es an anderen Orten begrünte Lärmschutzwände gibt, forder ich eine weitergehende Untersuchung, damit diese Option in die Planungen einbezogen wird.

Klimanotstand:

Der von der Stadt Bonn ausgerufene „**Klimanotstand**“ ist in der Planfeststellung zu beachten. Das bedeutet auch, dass der Rat der Stadt Bonn die Maßnahme im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens so zu beachten hat.

„Heißer Asphalt schwitzt Schadstoffe“

[https://www.faz.net/aktuell/wissen/feinstaub-im-sommer-heisser-asphalt-schwitzt-schadstoffe-16934762.html?](https://www.faz.net/aktuell/wissen/feinstaub-im-sommer-heisser-asphalt-schwitzt-schadstoffe-16934762.html?GEPC=s9&premium=0x20d4207e2596dd00978dfceb7020ff63Raimund&service=printPreview)

Gem. Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 22.09.2020 werden durch Ausdünstungen von Asphalt im Hochsommer bei Hitze und Sonneneinstrahlung erhebliche Schadstoffe und Vorläufer-Substanzen für Feinstaub freigesetzt. Dies ist in den Planfeststellungsunterlagen **nicht erwähnt** oder analysiert. Die Planfeststellungsunterlage ist somit unvollständig und nachzuarbeiten.

Es fehlt ein Berechnung oder **Abschätzung von klimatischen Veränderungen durch die geplanten Maßnahmen**. Gem. Bonnbewegt-Fragenkatalog, Frage 26 und folgende,

<https://www.moratorium-a565.de/wp-content/uploads/2020/08/A565-Dialog-bonnbewegt-27.06.2020...pdf>

wird gefragt, inwieweit diese Planung zur Verstärkung von Hitzeinseln beiträgt. In der Antwort von bonnbewegt heißt es:

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.“

Ich fordere ein wissenschaftlich fundierte Analyse und Nachweis, dass es „zu keiner bedeutenden Verschlechterung des Ist-Zustandes“ kommt. Insbesondere fordere ich um Definition, was „bedeutende Verschlechterung“ bedeutet.

Bei anderen Straßenbaumaßnahmen werden die Luftströmungen, Bildung von Kaltluftseen etc. betrachtet und die Baumaßnahmen, die Baugeometrie etc. angepasst.

Klimanotstand:

In Frage 23 von bonnbewegt <https://www.moratorium-a565.de/wp-content/uploads/2020/08/A565-Dialog-bonnbewegt-27.06.2020...pdf>

wurde die Frage gestellt, wieso der Stadt Bonn beschlossene „Klimanotstand“ nicht für dies Bundesbaumaßnahme gelten

Die Antwort von StraßenNRW war: „Danke für Ihre Frage. Ihre Frage können wir leider nicht beantworten.“

Offensichtlich wird hier der Stadtrat übergangen, weil es sich um eine Bundesbaumaßnahme handelt. Dies ist inkonsequent und übergeht die Rechte des Stadtrates Bonn..

Ich fordere die Beantwortung der o.g. Frage „Klimanotstand“ durch die Bezirksregierung.

Ich fordere die Stadtverordneten auf, dies Frage zu beantworten.

Die **digitalen Unterlagen** sind fast unzugänglich und undurchsuchbar:

Beispiel:

Gliederung

Straßen.NRW
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

- ▼ A 565 - 6-streifiger Ausbau zwischen der AS BN-Endenich und dem AK BN-Nord
 - Genehmigungsunterlagen
 - Inhaltsverzeichnis
 - 1 Erläuterungen
 - 2 Übersichtskarte (inkl. AK BN Nord & Potsdamer Platz) M 1:25.000
 - 3 Übersichtstageplan
 - 4 Übersichtshöhenplan
 - 5 Lageplan
 - 6 Höhenplan
 - 7 Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen
 - 8 Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen
 - 9 Landschaftspflegerische Maßnahmen
 - 10 Grunderwerb
 - 11 Regelungsverzeichnis
 - 12 Nicht erforderlich
 - 13 Nicht erforderlich
 - 14 Straßenquerschnitt
 - 15 Bauwerkskizzen - Nicht erforderlich
 - 16 Sonstige Pläne
 - 17 Immissionstechnische Untersuchungen
 - 18 Wassertechnische Untersuchungen
 - 19 Umweltfachliche Untersuchungen
 - 20 Bodenuntersuchungen - Nicht erforderlich
 - 21 Sonstige Gutachten - Nicht erforderlich
 - 22 Verkehrsqualität
 - 23 Verkehrssicherheit - Nicht erforderlich
 - 24 Wirtschaftlichkeit - Nicht erforderlich
 - Projektbeteiligte

Genehmigungsunterlagen
A 565 - 6-streifiger Ausbau zwischen der AS BN-Endenich und dem AK BN-Nord

Ordner Nr.	Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage
1/6	1	Erläuterungen
	1.1	Erläuterungsbereich
	1.2	Tabellenübersicht Varianten aus der VU
	1.3	Bewertungsmatrix zu den Varianten aus der VU (Synopse)
	1A	UVP-Bericht
		UVP-Bericht mit Anlage "Allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung"
	2	Übersichtskarte
		Übersichtskarte M 1:25000 (inkl. AK BN Nord & Potsdamer Platz)
	3	Übersichtstageplan
		Übersichtstageplan Endzustand M 1:2500
	3.1	Übersichtstageplan Bauzustand M 1:2500
	3.2	(inkl. AK BN Nord & Potsdamer Platz & Bauprovisoren Haupttrasse)
	4	Übersichtshöhenplan
	4.1	Übersichtshöhenplan M 1:2500/250 (RFA Süd)
	4.2	Übersichtshöhenplan M 1:2500/250 (RFA Nord)
	5	Lageplan
	5.1	Lagepläne Endzustand
	5.1.1	Lageplan Endzustand, Blatt 1 M 1:1000
	5.1.2	Lageplan Endzustand, Blatt 2 M 1:1000
	5.2	Lagepläne Bauzustand
	5.2.1	Lageplan Bauprovisoren, Blatt 1 M 1:1000
	5.2.2	Lageplan Bauprovisoren, Blatt 2 M 1:1000
	5.2.3	Lageplan Bauprovisoren, Blatt 3 M 1:1000
	5.2.4	Lageplan Bauprovisoren, Blatt 4 M 1:1000
2/6	6	Höhenplan
	6.1	Höhenplan RFA Süd, Blatt 1 M 1:1000/100
	6.1.1	Höhenplan RFA Süd, Blatt 1 M 1:1000/100
	6.1.2	Höhenplan RFA Süd, Blatt 2 M 1:1000/100
	6.2	Höhenplan RFA Nord, Blatt 1 M 1:1000/100
	6.2.1	Höhenplan RFA Nord, Blatt 1 M 1:1000/100
	6.2.2	Höhenplan RFA Nord, Blatt 2 M 1:1000/100
	6.3	Höhenplan Einfahrt Endenich, Blatt 1 M 1:1000/100
	6.4	Höhenplan Ausfahrt Endenich, Blatt 1 M 1:1000/100
	6.5	Höhenplan Einfahrt Tannenbusch, Blatt 1 M 1:1000/100
	6.6	Höhenplan Ausfahrt Tannenbusch, Blatt 1 M 1:1000/100
	6.7	Höhenplan Provisorium AK BN Nord Achse 350 Blatt 1 M 1:500/50
	6.8	Höhenplan Provisorium AK BN Nord Achse 360 Blatt 1 M 1:500/50
	6.9	Höhenplan Provisorium AK BN Nord Achse 450 Blatt 1 M 1:500/50
	6.10	Höhenplan Provisorium AK BN Nord Achse 470 Blatt 1 M 1:500/50
	6.11	Höhenplan Provisorium AK BN Nord Achse 540 Blatt 1 M 1:500/50
6.12	Höhenplan Provisorium AK BN Nord Achse 630 Blatt 1 M 1:500/50	
7	Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen	
7.1	Grundlagen Lärmisolationberechnungen, Blatt 1 M 1:1000	
7.1.1	Grundlagen Lärmisolationberechnungen, Blatt 1 M 1:1000	
7.2	Ergebnisse Lärmisolationberechnungen, Blatt 1 M 1:1000	
7.2.1	Ergebnisse Lärmisolationberechnungen, Blatt 1 M 1:1000	
7.2.2	Ergebnisse Lärmisolationberechnungen, Blatt 2 M 1:1000	
8	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen	
8.1	Lageplan, Blatt 1 M 1:1000	
8.1.1	Lageplan, Blatt 1 M 1:1000	
8.1.2	Lageplan, Blatt 2 M 1:1000	

Wenn ich auf „Nr der Unterlage“ geklickt (rechtes Bild), passiert nichts, es öffnet sich nicht das gesuchte Dokument. Dies ist unzumutbar. Wenn ich das Inhaltsverzeichnis (Bild links) nach Begriffen durchsuchen will, so muß ich eines der roten Dreiecke öffnen; nur dieser geöffnete Teil wird untersucht. Alleine wegen dieser Art der vielen organisatorischen Undurchschaubarkeiten ist eine Verlängerung der Offenlage erforderlich.

Die „Bezeichnung der Unterlagen“ führt nicht die Dateibezeichnung, Dies gehört zur Klarheit der Darstellung der digitalen Planfeststellungsunterlagen.

Der wesentlicher Teil der Offenlegung erfolgt durch die Bereitstellung Planfeststellungsunterlagen digital, somit ist das digitale Verfahren entsprechend benutzerfreundlich und nicht benutzerverwirrend zu gestalten.

Die Planfeststellung ist deshalb neu aufzurollen.

Brühler Straße – Lielingsweg: Damm anstatt Brücke???? NEIN!!

Im Erläuterungsbericht heißt es :

„Zwischen Brühler Straße und dem nördlich gelegenen Lielingsweg entfällt die heute vorhandene Parkplatzfläche unter der BAB 565 aufgrund der Ausbildung eines Stützwandabschnitts mit Erdverfüllung.“ (S.154 Ziffer 4.3.2.2.9)

Dies bedeutet, dass anstatt des jetzigen Brückenbauwerks ein Damm eingeplant ist.

Dies lehne ich ab. Die Stadt ist genug durch die Dämme der A565 gequält – die Undurchsichtigkeit wird damit erhöht. Auch klimatisch ist der Ersatz der jetzigen Tausendfüßlerbrücke durch einen Damm inakzeptabel. Durch einen Damm werden die bodennahen Luftbewegungen verringert.

Ich fordere, dass der Neubau der Brücke als Brücke erfolgt und nicht als Damm.

Ich fordere die Stadtverordneten auf, dies in Ihren Forderungen im Rahmen der

Einwendungen zu fordern.

Immenburgstraße:

In der Planung ist keine Unterführung oder Überführung zwischen „An der Immenburg“ und „Immenburgstraße“ vorgesehen. Dies ist eine alte Wegeverbindung zwischen „Auf dem Hügel“ und der Weststadt. Zumindest für Fußgänger und Radverkehr ist **diese Verbindung wieder herzustellen**.

Damit wird die Trennungswirkung der Autobahn, die ursprünglich als Teilortsumgehung geplant war, zumindest etwas aufgehoben.

Es heißt in bonnbewegt-Fragenbeantwortung <https://www.moratorium-a565.de/wp-content/uploads/2020/08/A565-Dialog-bonnbewegt-27.06.2020...pdf>

: „Grundlegende Änderungen, die nicht durch unsere Baumaßnahme erforderlich werden, müssten durch die Stadt finanziert werden.“ (Frage 16). Die Wiederherstellung dieser alten und städtebaulich wichtigen und die Stadt zusammenführenden Wegeverbindung darf nicht zu Lasten der Stadt Bonn gehen, denn diese hat die Wegeverbindung ja ursprünglich nicht gekappt. Im Übrigen gelten die heutigen Erfordernisse und nicht die aus der Bauzeit dieser ehemaligen Bundesstraße aus den Fünfziger-Jahren.



Abbildung 3.35 H1T1c – Lageplandarstellung südlicher Abschnitt

Ich fordere die Bezirksregierung Köln auf, die alte Wegeverbindung zwischen „An der Immenburg“ und „Immenburgstraße“ in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen. Diese Baumaßnahme muß ohne Kosten der Stadt Bonn erfolgen.

Die Umbauten des AK Bonn – Nord sind nicht in den Planfeststellungsunterlagen aufgeführt.

Beide Baumaßnahmen gehören originär zusammen und sind nicht voneinander trennbar. Insofern ist die Unterlage unvollständig.

KREUZ Nord

Gem. Fage 69 bei Bonnbewegt

<https://www.moratorium-a565.de/wp-content/uploads/2020/08/A565-Dialog-bonnbewegt-27.06.2020...pdf>

hat StraßenNRW einen Planungsauftrag für den Umbau des Autobahnkreuzes Bonn-Nord erhalten und beginnt „bald mit den Planungen“.

In den jetzigen Planfeststellungsunterlagen zu den Baumaßnahmen gem. Amtsblatt Nr. 46 ist davon nicht die Rede. Dies hätte aber zur Vollständigkeit der Planfeststellungsunterlagen gehört. Insbesondere ist nicht deutlich, welche der provisorischen Baumaßnahmen an AK Nord in Zukunft beibehalten werden .

Zu Antwort 106: Dort heißt es: Aus Richtung der Rheinbrücke kommend in Fahrtrichtung Meckenheim wird eine Spur durch die ein fahrenden 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 sogenannten 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.



Verkehrsuntersuchung_01_Anlagen_U

Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen DTV

Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen
(DTV) im Analysefall 2018
Ausschnitt Nord
[Kfz/24h]

10/2019 3.1889
Anlage U-1

In der Planung für das Provisorium für das AK Nord bleibt auch weiterhin die einzige Kreuzung der A565 bestehen: Die Autos die von der A555 auf die A565 Richtung Osten / Rhein fahren (hier 8100 Fahrzeuge) kreuzen sich mit den Autos, die aus Süden aus Richtung Meckenheim kommen und auf die A555 wollen (11500 Fahrzeuge).

Wenn diese beiden Fahrzeugströme kreuzen sich auch in Zukunft.

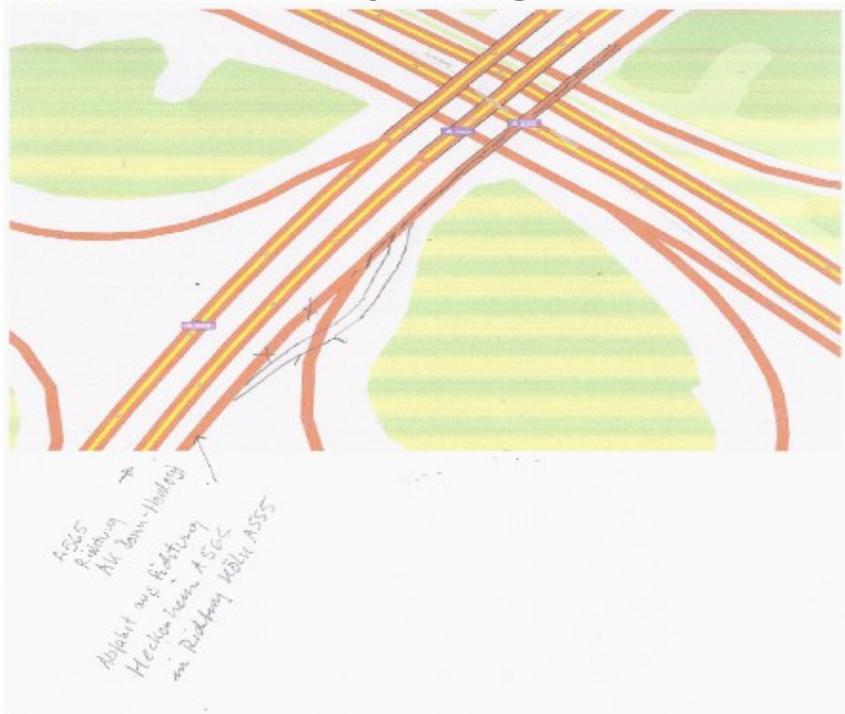
Die kann auch provisorisch durch eine Überführung wie am Ak Köln Süd gemacht werden und so auch für die Zukunft bestehen.

Wenn es also Ziel des BVWP sein sollte, die Leistungsfähigkeit der Autobahn zu erhöhen, (siehe auch Antwort auf Frage 76 gem. Anlage 1), dann sollte dies auch wirtschaftlich geschehen. Eine Brücke über die beiden Äste sollte genügen, wie schon perfekl am AK Köln Süd ausgeführt. Siehe auch beigefügte Zeichnung.

Ein späterer Umbau des AK Bonn Nord erübrigt sich bei Bau dieser kleinen Brücke. Eine ähnliche Brücke gibt es erfolgreich im AK Köln Süd, sieh Foto unten:



Vorschlag: Nur eine Brücke über AST..... zur Entflechtung



Das Verkehrsgutachten unterscheidet nicht nach Ziel- und Quellverkehr (Gem. Antwort auf Frage 77 (Anlage 1). Ohne Bestimmung und Analyse von Ziel- und Quellverkehr kann ein Verkehrsgutachten nicht erstellt werden.
Somit ist das Verkehrsgutachten unvollständig und nicht relevant: und muß neu erstellt werden.

Gem. Anlage 1 Antwort 81 ist nur Aufgabe von StrassenNRW, den Verkehr im übergeordneten klassifizierten Netz zu betrachten und so ist es auch in den Planfeststellungsunterlagen geschehen. Es wurden jedoch keine Untersuchungen zu den städtischen Verkehrsströmen der Stadt Bonn erstellt. Es ist gem. Antwort 81 Aufgabe der Kommune, die Verkehrsströme im städtischen Netz zu betrachten. „... da sie für das Netz verantwortlich ist.“

Dies bedeutet, daß die Stadt Bonn aus eigenen Geldmitteln ein eigenes Gutachten finanzieren müßte, obwohl, wie immer wieder betont wird, der Bund bzw. das Land NRW für die Maßnahme zuständig ist. Die Stadt Bonn hat weder das Geld noch die Haushaltsstellen / Personal, um dies durchzuführen geschweige denn einzuleiten. Deshalb ist aus meiner Sicht das Land NRW oder der Bund für die Untersuchung der städtischen Verkehrsströme zuständig.

Insoweit sind die Planfeststellungsunterlagen inkongruent und unvollständig.

Das **Endenicher Ei und** dessen Umbauten und Provisorien sind nicht in die Planfeststellungsunterlagen aufgenommen. Des Weiteren ist gem. BVWP die 6-Streifigkeit auch unter dem Endenicher Ei vorgesehen. Dieses ist zwangsläufig daran anzupassen. Insofern ist die **Unterlage unvollständig.**

In die Neuplanung des Endenicher Eis ist ausreichend **Platz für Fußgänger, Radfahrer, Busse, Kfz/Lkw und Straßenbahn einzuplanen.**

Die Bezirksregierung Köln wird aufgefordert, hier mit der Stadt Bonn endlich Klarheit zu schaffen, welche Forderungen für diese Brücke bestehen.

Die Stadtverordneten werden aufgefordert, endlich eine Infrastruktur-Forderung für das Endenicher Ei aufzustellen.

Der **Trog zwischen Endenicher Straße und Endenicher Allee** ist von der Erhöhung der Kapazität der A565 betroffen. Weder sind hierfür Baumaßnahmen aufgeführt noch gibt es Planungen in den Planfeststellungsunterlagen. Es handelt sich schon jetzt um einen Straßenabschnitt, der dreckig, laut, ungesund ist. Ohne tiefgehende Baumaßnahmen sowie flankierenden Maßnahmen darf die Kapazität der übrigen A565-Strecke nicht erhöht werden. Es wird gefordert, dass dieser Abschnitt **untertunnelt** wird. Die Planungen sind unverzüglich aufzunehmen und zeitgleich mit den anderen A565 Baumaßnahmen durchzuführen.

Gem. Antwort von StraßenNRW auf Frage 152 <https://www.moratorium-a565.de/wp-content/uploads/2020/08/A565-Dialog-bonnbewegt-27.06.2020...pdf> sind die Planungen für den **Ausbau der Autobahn südlich des Endenicher Eis noch nicht angelaufen.** „Noch ist nicht klar, wie und wann der Ausbau erfolgen wird.“

Ich fordere, dass die Bezirksregierung Köln und das Land NRW sowie der Bund veranlassen, dass sofort die Planungen für diesen dreckigsten Abschnitt der A565, /Trog zwischen Poppelsdorfer Dreieck und Endenicher Ei“ beginnen.

Diese Fragen werden nicht beantwortet.

Screenshots aus <https://www.verkehr.nrw/> am 23.9.2020 abends: Ausnahme: sehr viel Verkehr auf der A565:



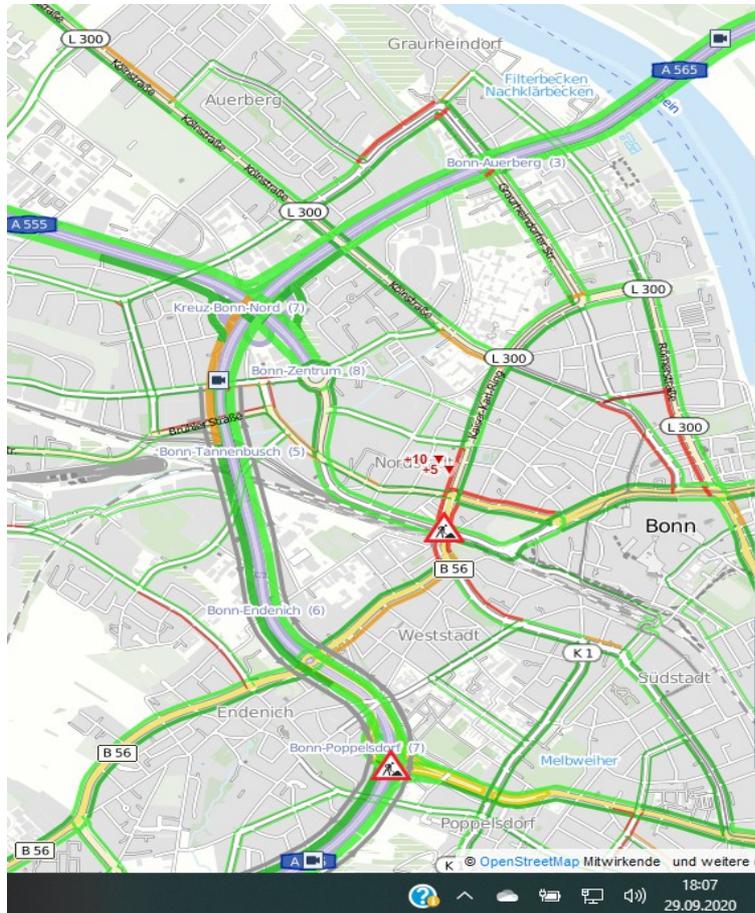
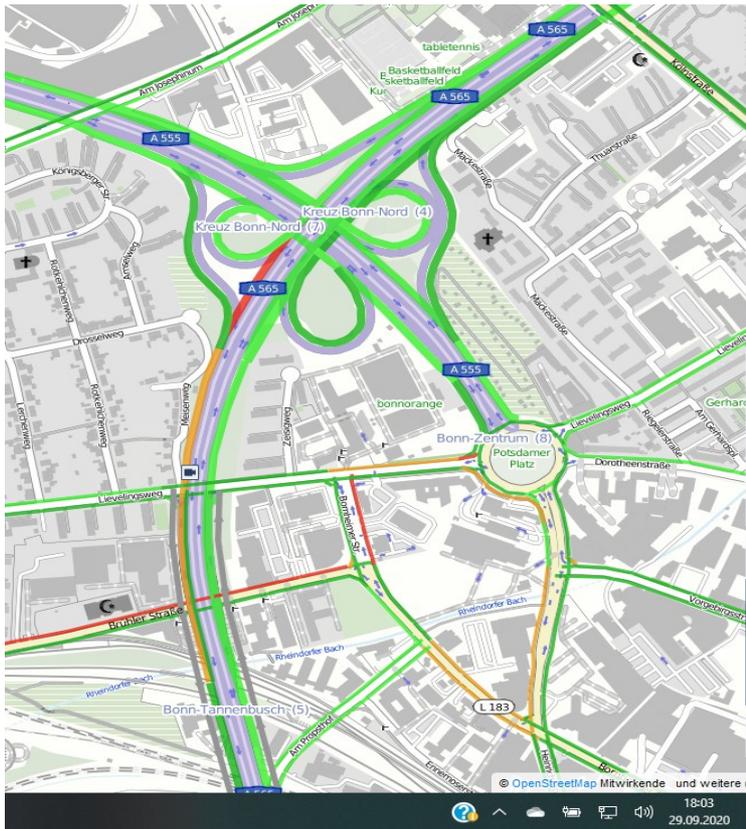
Dies Bild oben 23.9.2020 18:13 Uhr zeigt den Ausnahmefall, relativ dichter Verkehr.

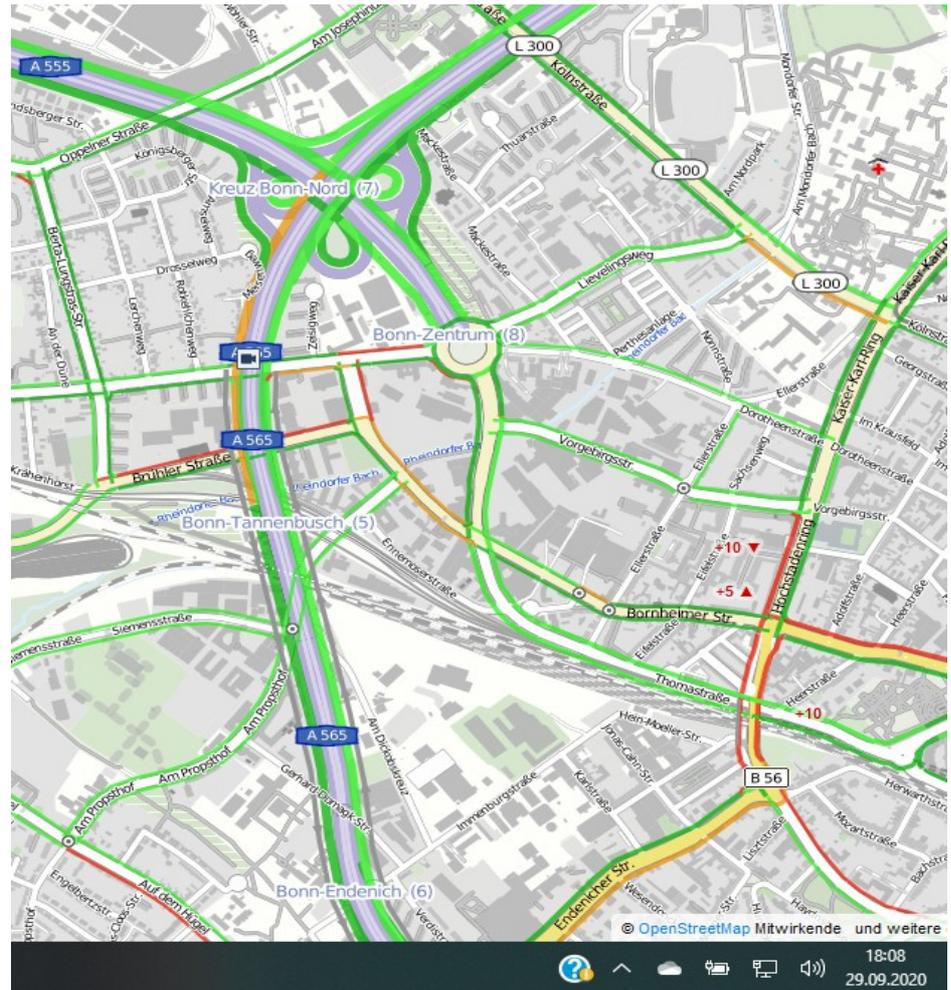
Ein Stunde Später: sie unten: kaum Verkehr.
Dafür muß nicht eine Autobahn von 20 auf 45 m verbreitert werden.

Diese Fragen werden im Verkehrsgutachten nicht betrachtet.

Unten: 23.9.2020 19:05 Uhr: Normalfall !!







Verkehr 29.9.2020: Links oben: 18:05 Uhr

rechts oben und links: 18:07 Uhr

Schlussfolgerung:

Anzahl des Gesamtverkehrs über den Tag sagt nichts aus über „Stau“.

Nur die Angabe der Anzahl der die Stadtautobahn nutzenden Fahrzeuge pro Tag sagt **nichts** über die Notwendigkeit einer Verbreiterung.

Wenn schon Verkehrsmengen analysiert werden sollen, dann sind sie diversifiziert nach Uhrzeiten, Zeitspanne, Fahrgeschwindigkeiten, Zeitverlusten, Unzumutbarkeiten sowie den Gründen für „Zeitverluste“ wie Unfällen, Baustellen etc. aufzuführen.

Da in den Planfeststellungsunterlagen dies nicht erläutert wurde, gibt es auch keine Begründung für die massiver Erweiterung auf das Doppelte.

Der Begriff „**Stau**“ **ist nicht definiert**. Immer wenn ich die Autobahn z.Zt. befahre oder sehe, so kann man mit angemessener Geschwindigkeit fahren. Hieraus ergibt sich, dass es keine Notwendigkeit der Autobahnverbreiterung gibt. Selbiges ergibt sich aus der Auswertung von <https://www.verkehr.nrw/>

Standstreifen: Wenn in der Tunnelvariante ein Standstreifen mit einer Breite von 2,00 m möglich ist, dann sollte dies auch in der gewählten Variante möglich sein und nicht 3,75 m!!!

Gutachten der Ingenieurgesellschaft Brilon, Bondzio und Weiser

Im Rahmen einer Bürgerinformationsveranstaltung zum geplanten Ausbau der A 565 wurde durch Vertreter von „Straßen NRW“ erläutert, dass eine kontinuierliche Zunahme des fließenden Fahrzeugverkehrs auf der A 565 festgestellt worden sei, die auch in den kommenden Jahren weiter deutlich ansteigen werde; dieser sukzessive steigenden Verkehrsnachfrage könne nur mit dem 6-spurigen Ausbau begegnet werden, wenn zukünftige Beeinträchtigungen im Verkehrsfluss („*STAU*“) und Einwirkungen auf BAB-Fahrbahnen/Brücken pp. gemindert, bzw. Beschädigungen verhindert werden sollen.

Auf gezielte Nachfrage nach den hierzu zugrunde gelegten Zahlen wurde mehrfach auf die Bundesverkehrsprognose 2030 und auf ein Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2019 verwiesen. Das entsprechende vom Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Regionalniederlassung Ville-Eifel in Auftrag gegebene Gutachten der Ingenieurgesellschaft Brilon, Bondzio und Weiser bezieht sich hierbei auf Daten aus zurückliegenden Jahren wie folgt:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

„Mobilität in Deutschland aus dem Jahr 2017“ **Bundesministerium für Verkehr, Bau und Städteentwicklung (BMVBS)**

„Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung 2030 aus dem Jahr 2015“

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

„Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen in der Fassung 2015“

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

„Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen in der Fassung 1990“

Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRWMBV und Straßen.NRW

„Straßenverkehrszählung 2015“

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

„Hinweise und Faktoren zur Umrechnung von Verkehrsmengen, Anforderungen an Datengrundlagen aufgrund unterschiedlicher Bezugsgrößen aus Richtlinien und Verordnungen aus dem Jahr 2017“

Auffällig ist an dieser Stelle bereits auch für den laienhaften Betrachter, dass die dem Gutachten zugrunde liegende Literatur aus den Jahren 1990-2017 stammt.

Das Verkehrsgeschehen wird auf die Messergebnisse von Dauerzählstellen einerseits und auf die Daten der bundesweiten Straßenverkehrszählung andererseits gestützt. Zudem wird Bezug genommen auf Verkehrszählungen „*an den Querungen des Rheins*“.

Auf Seite 7 stellt der Gutachter folgendes fest:

Zitat: „...**Problematisch** erweist sich beim Vergleich mit den Verkehrswerten der SVZ 2015, dass die Werte nur zum Teil aus Dauerzählstellen stammen und zum anderen Teil aus Stundenzählungen oder gar **Schätzungen** bestehen, aus denen die Tageswerte hergeleitet wurden. Diese Daten stehen

teilweise im **Widerspruch** zu den Auswertungen der Dauerzählstellen. Zitat Ende
 Das **Analysemodell gründet** zudem auf den **Spitzenstundengruppen** „Morgenspitze zwischen 6 und 9 Uhr“ und „Nachmittagsspitze zwischen 15 und 18 Uhr“. Wie die Auswertungen von <https://www.verkehr.nrw/> oben zeigen, gibt es keine problematischen 3-stündigen „Spitzen“.

Auf Seite -13- nimmt der Gutachter unter dem Punkt 4.2.2 Stellung dazu, welche Ausbauvariante zur „Rheinspange“ in das gegenständliche Gutachten verkehrsbelastend für den Bonner Raum einbezogen wurde; es wurde mit der südlichen Variante gerechnet, da für diese Variante die höheren Verkehrsbelastungen für den „Tausendfüßler“ auftreten würden.

Insgesamt ist bei zugegebenermaßen laienhafter Betrachtung des Gutachtens festzustellen, dass es zumindest punktuell auf **Schätzungen** und **Widersprüchen**, zukünftigen z.T. noch nicht feststehenden und daher nicht berechenbaren verkehrsbaulichen Veränderungen andernorts sowie innerorts im Stadtbereich Bonn fußt. Ferner wird eine „*Verkehrsverlagerung aus dem innerstädtischen Netz in Bonn*“ (gemeint: auf die BAB) unterstellt.

Es entsteht der Eindruck, dass das erstellte Gutachten argumentativ stark retropektiv ausgerichtet ist und wenig bis gar nicht aktuelle sowie offensichtlichste, zukünftig anstehende gesellschaftspolitische Veränderungen berücksichtigt.

Dies wird z.B. an dem Punkt der „*Verkehrsverlagerung aus dem innerstädtischen Netz in Bonn*“ deutlich: Nicht berücksichtigt ist z.B., dass die Bonner Bevölkerung sich offensichtlich grundlegend dazu entschieden hat, zukünftiges Verkehrsverhalten zu ändern:

Dies wird deutlich daran, dass erstmals eine Oberbürgermeisterin in Bonn gewählt wurde, die sich als Mitglied der Partei „Bündnis 90- Die Grünen“ massiv für den Ausbau des (über-) regionalen ÖPNV-Systems einsetzen will.

Die beschriebene „*Verkehrsverlagerung aus dem innerstädtischen Netz*“ steht in unauflösbarem Widerspruch zu den anstehenden kommunalpolitischen Planungen der neuen Oberbürgermeisterin, den Innenstadtbereich bis 2025 **autofrei** und zwar durch ein verändertes, attraktiveres ÖPNV-Angebot zu regulieren.

Sie erklärte hierzu:

*Zitat „...Mein Ziel ist, dass alle entspannt, barrierefrei und ohne Abgase mobil sind. Die Innenstadt werde ich dazu bis 2025 autofrei machen. Rückgrat für die Wege des Alltags ist ein durchgängiges Radverkehrsnetz durch die ganze Stadt, verknüpft mit Radschnellwegen ins Umland. Bahnen und Busse sind modern und verlässlich, genauso wie die Seilbahn auf den Venusberg. Mit einem kostengünstigen „Job-Ticket“ für alle wird der Nahverkehr attraktiver und gerechter.“ Zitat Ende
 Quelle: Interview mit dem Generalanzeiger Bonn vom 31.08.2020 zur Kommunalwahl 2020*

Es entsteht der Eindruck, dass das Gutachten einseitig ein „worst-case-Szenario“ skizziert, so wie z.B. bei der ausschließlichen Einbeziehung der „höheren Verkehrsbelastung, die aus der Auswahlvariante „Süden“ i.Z.m. der Rheinspange“ erwächst und gegebene Veränderungen in der Gesellschaft gänzlich unberücksichtigt lässt:

Die Gesellschaft hat sich nicht zuletzt durch die CORONA-Pandemie stark verändert. Während es noch vor ein paar Jahren "verpönt" war, -auch als Mann- von zuhause aus in Telearbeit im Homeoffice zu arbeiten, gehen nicht nur immer mehr Arbeitgeber dazu über, Homeoffice zu ermöglichen, selbst der Bundesgesetzgeber, Bundesarbeitsminister Hubertus Heil, will hierzu ganz aktuell einen **Rechtsanspruch** verankern. Dieser „Trend“ ist folglich unumkehrbar und darf nicht ausgeblendet werden.

I.I.II

Forschung zum Thema „Homeoffice“ durch IGES und FORSA

Die Forschungsinstitute IGES und Forsa haben für eine DAK-Studie 7000 Beschäftigte zum Thema Homeoffice vor und während der Corona-Pandemie befragt. Das Ergebnis: Viele Arbeitnehmer*innen bewerten das Arbeiten von zu Hause positiv. Es bedeutet für sie nicht nur mehr Zeit für die Familie und weniger Stress, sondern häufig auch mehr Produktivität bei der Arbeit. 56 Prozent der Befragten, die regelmäßig zu Hause arbeiten, sagten, sie seien dort produktiver als im Büro. Zwei Drittel erklärten, sie könnten im Homeoffice Beruf und Familie besser miteinander vereinbaren. **Ähnlich viele freuen sich über den Zeitgewinn, seit sie nicht mehr täglich zum Arbeitsplatz pendeln müssen.** Auch der Stresslevel der Befragten ist im Homeoffice niedriger: Vor der Corona-Pandemie fühlten sich 21 Prozent der Beschäftigten regelmäßig gestresst, in der Krise sind es nur noch 15 Prozent. Der Anteil der Arbeitnehmer*innen, die nie oder nur gelegentlich gestresst sind, stieg von 48 auf 57 Prozent. Viele wollen das Homeoffice deshalb nicht mehr missen: 77 Prozent der Beschäftigten, die erst seit der Corona-Krise regelmäßig von zu Hause arbeiten, möchten das auch in Zukunft beibehalten. Bereits die vorbenannten Ausführungen zeigen, dass diese gesellschaftlichen Veränderungen real sind; sie sind derart konkret, dass sie selbst der Gesetzgeber rechtsverbindlich verankern will. **Wie bilden sich diese 77% der Berufstätigen, die anstreben, zukünftig von zuhause aus zu arbeiten, insbesondere in der prognostizierten Verkehrssteigerung und hier insbesondere in den Spitzenstundengruppen mit höchstem Verkehrsfluss zwischen 6-9 Uhr und zwischen 15-18 Uhr, mithin im Berufsverkehr, ab? Wie soll sich hier fortgesetzt eine Steigerung argumentativ darstellen lassen?** Die Akzeptanz des ÖPNV und seiner Nutzung durch die Bevölkerung wächst zudem stetig und zwar genau so stark wie der Druck auf die Verantwortlichen, den ÖPNV einschließlich Schienennahverkehr auszubauen und attraktiver wie zuverlässiger zu gestalten. Andere Gutachter gehen daher auch im Rahmen einer Beauftragung durch Landesregierungen davon aus, dass bis 2030 mit deutlich weniger Autoverkehr zu rechnen ist:

I.I.III

Verkehrsprognose mit Klimafaktor 2030 des Bundeslandes Baden-Württemberg

Während z.B. die Verkehrsprognose des Bundes von einer deutlichen Zunahme des Straßenverkehrs ausging und damit die Klimaziele (40% CO₂-Minderung auch im Verkehrsbereich) verfehlte, zeigte die vom Land Baden-Württemberg in Auftrag gegebene Verkehrsprognose mit Klimafaktor, dass das Klimaschutzziel erreichbar sei.

Nach dieser Prognose ist bis 2030 mit einer Verdoppelung der Nachfrage bei Bus und Bahn sowie mit **20 % weniger Autoverkehr gegenüber der Verkehrsprognose des Bundes** zu rechnen.

I.I.IV

Bundesrechnungshof

(Bezug: Bundesrechnungshof (Hrsg.): Bemerkungen 2009 zur Haushalts- und Wirtschaftsführung des Bundes)

Der Bundesrechnungshof als ein wichtiges staatliches Kontrollgremium kritisierte beispielsweise im Dezember 2009, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung jahrelang **veraltete Verkehrsprognosen nutzte und damit das zu erwartende Verkehrsaufkommen zu hoch einschätzte.** Die Verkehrsprognosen hätten aber einen „maßgeblichen Einfluss auf die späteren Baukosten“. Auch andere gesellschaftspolitisch relevante Institutionen üben starke Kritik am Bundesverkehrswegeplan 2030, denn auf seiner Basis erfolgt die Bewertung und Auswahl der zu bauenden Verkehrsprojekte.

I.I.V

Stellungnahme BUND

Bezug:

https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_stellungnahme_bundesverkehrswegeplan_2030.pdf

Stellungnahme des BUND Bundesverband zum Bundesverkehrswegeplan 2030 mit unmittelbarem Bezug zu Einzelprojekten2 **insbes. Pkt. 5 Seite 6-7:**

Zitat: „...5. Die Verkehrsprognosen sind trickreich überhöhte self-fulfilling prophesies Die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 generiert mehr Autoverkehr durch die absurde Annahme, alle Fernstraßen des BVWP 2030 mit Vordringlichem Bedarf sein bereits gebaut. Mit diesem Trick wird die Verkehr anziehende Kraft von Straßenbauinvestitionen im Umfang von 40 Milliarden Euro als gebaut unterstellt. Zum Vergleich: Das Investitionsvolumen des gesamten Vordringlichen Bedarfs des BVWP 2030 (Entwurf) beträgt 19 Milliarden Euro. Auch deshalb soll der Personenverkehr bis 2030 um 13% in der Verkehrsleistung (gemessen in Personenkilometern) ansteigen. Um 38% solle der Straßengüterverkehr laut Verkehrsprognose 2030 im Durchschnitt aller Verkehrsträger ansteigen.

*Den höchsten Anstieg soll der Schienengüterverkehr mit 43% erreichen. Ein zu optimistischer Trend, betrachtet man die neuen Zahlen des Schienengüterverkehrs wo das Transportaufkommen um ein Prozent zurückging und auch die Verkehrsleistung (gemessen in Tonnenkilometern) beim Straßenverkehr fast doppelt so stark wuchs wie bei der Schiene. Politische Maßnahmen werden in dieser Prognose nicht unterstellt. Das sei die Aufgabe der Politik, lautete die Antwort der Gutachter auf kritische Fragen. Maßnahmen zur Ausweitung der Nutzerfinanzierung und zur Refinanzierung der Verkehrsinfrastruktur oder für die Anlastung der externen Kosten wurden nicht unterstellt. Die herrschende Politik unternimmt z.Z. keine Maßnahmen einer strategischen Verkehrspolitik oder zur Einhaltung von Klimazielen im Verkehr, eher zur Steigerung des Verkehrsaufkommens. Insofern ist die Politik verantwortlich für dieses Verkehrswachstum. Es ist politisch gewollt und kein Naturgesetz auch wenn als solches gerne verkauft wird und zu Lasten von Klima- und Naturschutz geht. **Die dem BVWP zugrunde liegende Verkehrsprognose 2030 schreibt Trends der Vergangenheit bis 2030 fort. Die Annahme ist: Alles bleibt wie es ist, es gibt keine grundlegenden Veränderungen. Dass die Jungen weniger autoaffin sind, dass Carsharing und der Radverkehr in den Städten explodiert, Fernbusse steil anwachsen, neue digitale Apps und die Sharing Economy den Mobilitätsmarkt aufmischen, selbstfahrende wie von Google- und Apple-Autos auf dem Markt kommen und in den Städten die Autoanteile deutlich zurückgehen, fließt nicht in die Prognose ein. Dass die Gesellschaft altert wird zwar gesehen, aber die Antwort lautet: Es wird mehr Auto gefahren, weil diese Generation Autofahren gewohnt ist. Also: Autofahren bis 90 oder 100 Jahre. Damit werden auch neue Mobilitätskonzepte übersehen: Alles ist fixiert auf die großen schwere Rennreise-Limousinen, für die neue Raserstrecken gebaut werden sollen.“**
Zitat Ende*

Kleine Anfrage im Deutschen Bundestag

(http://webarchiv.bundestag.de/archive/2013/0118/presse/hib/2011_11/2011_446/10.html)

Selbst im Deutschen Bundestag wurde bereits Ende 2011 im Rahmen einer „Kleinen Anfrage“ der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, Bettina Herlitzius, Ingrid Nestle, Daniela Wagner und der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen mittels Drucksache 17/7431 vom 21.10.2011 zum Thema „**Bundesverkehrswegeplanung - Grundannahmen der Verkehrsprognose 2030**“ folgendes kritisiert:

Zitat: „...Die aktualisierte Verkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplans reicht bis 2025 und wurde von einem Forschungskonsortium unter Federführung von Intraplan Consult (München) erstellt. Herzstück der im November 2007 veröffentlichten Prognose bilden die räumlichen Verflechtungsmatrizen auf Ebene der Landkreise im Personen- und Güterverkehr für die Jahre

2004 (Analyse) und 2025 (Prognose).

Die jüngste Entwicklung bei zentralen Annahmen lässt Zweifel an der Aussagekraft und Belastbarkeit der Verkehrsprognose aufkommen. Die Bundesregierung geht beispielsweise davon aus, dass für den Ölpreis „real entweder ein Rückgang oder höchstens ein leichter Anstieg“ zu erwarten sein wird und stützt ihre Aussage auf Studien, die bis 2030 einen Rohölpreis von maximal 60 Dollar je Barrel erwarten. Aktuell bewegt sich der Rohölpreis bei über 100 Dollar je Barrel. Auch bei der Entwicklung der Gütermenge im binnenländischen Verkehr ist eine in der Verflechtungsprognose 2025 unterstellte Wachstumsdynamik nicht absehbar. Stattdessen stagniert die transportierte Gütermenge in den zurückliegenden Dekaden (1991: 3 656 Milliarden Tonnen; 2009: 3 702 Milliarden Tonnen).

Ähnliche Fehlannahmen gibt es bei der Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs, die in den letzten Jahren nur geringfügig gewachsen ist bzw. zuletzt sogar stagniert. Auch hier ist nicht erkennbar, welche Randbedingungen zu einem starken Wachstum bei der Verkehrsleistung – wie in der Verkehrsprognose der Bundesregierung unterstellt – führen soll.

Damit sind auch die abgeleiteten Aussagen, die weiteres Verkehrswachstum vorhersagen, anzuzweifeln und grundsätzlich ist zu hinterfragen, inwieweit das in der Verkehrsprognose unterstellte Wachstum weiter Grundlage der Planung und Entwicklung der Verkehrswege sein kann.“ Zitat Ende

Zusammenfassung

Es spricht also eher mehr dafür, als dagegen, dass die u.a. auf der Basis der Bundesverkehrsprognose 2030 prognostizierten Zahlen viel zu hoch angesetzt sind, als dass sie derart zutreffend wären, um damit einen wie eingangs beschriebenen Ausbau der A565 insgesamt als erforderlich zu rechtfertigen.

Die vor dem Hintergrund der Bundesverkehrsprognose 2030 mit eingangs benanntem Gutachten der Ingenieurgesellschaft Brilon, Bondzio und Weiser erstellte Verkehrsprognose zum zukünftig gegebenen Verkehrsaufkommen auf der A565 ist aus unserer Sicht ein zentraler Baustein der Erforderlichkeitsprüfung, denn das Gutachten stellt für den Vorhabenbetreiber die aktuelle, auf den relevanten BAB-Bereich bezogene Begründung und Rechtfertigung für einen 6-spurigen Ausbau der A 565 dar. Weder das vorliegende Gutachten, noch die aktuelle Bundesverkehrsprognose berücksichtigen offensichtliche, zurückliegende und zukünftig faktisch anstehende veränderte (gesellschafts-) politische Gegebenheiten und Rahmenbedingungen.

Gutachten, dass über einen langen Zeitraum in die Zukunft gerichtet Auskunft über das zukünftige Verkehrsverhalten von Verkehrsteilnehmern betrachten, darstellen, bewerten und belastbar festlegen soll, darf Veränderungen im wesentlichen Verkehrsverhalten (z.B. Rückgang des Kraftfahrzeugverkehrs mit einhergehendem Zuwachs der ÖPNV-Nutzung, erklärter politischer Wille zum Ausbau des ÖPNV unter einhergehender Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrs) nicht ausblenden, wenn es im Rechtsverkehr genutzt und Grundlage für Entscheidungen ist, die mit erheblichen Grundrechtseingriffen für Betroffene einhergeht.

Es bildet sonst nicht die mit allgemeiner Lebenserfahrung und gesundem Menschenverstand zu erkennende offensichtlichste Veränderung in der Gesellschaft und im zu erwartenden Verkehrsverhalten der Bevölkerung ab.

Das Analysemodell des Gutachtenerstellers bezieht sich zudem auf die Spitzenstundengruppen mit höchstem Verkehrsfluss zwischen 6-9 Uhr und zwischen 15-18 Uhr. Nicht thematisiert wird in diesem Zusammenhang, dass sich Spitzenstundengruppen nur werktags und mithin nicht an Wochenenden und gesetzlichen Feiertagen ergeben dürften. Betrachtet wird hier offensichtlich einseitig ein Gesamtzeitfenster von 6 Stunden zu Lasten der verbleibenden 18 Stunden/24 h, in denen ein eher ruhiges und eingeschränktes Verkehrsaufkommen festzustellen ist. Zumindest muss

an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass aus hiesiger Sicht ein verstärktes Verkehrsaufkommen nicht vollumfänglich über den Tag verteilt und auch nicht an jedem Tag in der Woche festzustellen sein dürfte, sondern allenfalls in den Zeiten, in denen überall Menschen zur Arbeit fahren, oder von ihr zurückkehren. Aus unserer Sicht hat sich der der Vorhabenträger zudem nicht ausreichend mit möglichen Alternativen zum Ausbau der A 565 auseinandergesetzt, was sowohl durch eine unterbliebene Betrachtung eines möglichen ÖPNV-Ausbaus oder eines nicht eingeplanten Radschnellweges offensichtlich wird.

Der Vorhabenträger geht zudem davon aus, dass durch den Ausbau der A 565 die staugefährdete Streckenlänge um 2,2 km reduziert wird es mithin zukünftig zu weniger staubedingten Verkehrsbeeinträchtigungen kommen wird. Mit einfacher Technik könnten u.M.n. Staus auch ohne einen entsprechenden Ausbau der A 565 vermieden werden, paradoxerweise durch den Stillstand einiger Fahrzeuge: Ampeln können helfen, Staus zu verhindern. Zum Beispiel an den Autobahnauffahrten. Mithilfe dieser sogenannten Zuflusskontrollen könnte dafür gesorgt werden, dass der Fluss auf den Autobahnen erhalten bleibt und die stetige Fortbewegung nicht unterbrochen wird.

Zwar müsste der einzelne Fahrer dafür ein paar Sekunden warten, um auf die Autobahn zu kommen, aber der Zeitverlust steht in keinem Verhältnis zu den verlorenen Minuten oder sogar Stunden, die ein Stau verursachen würde, der durch zu hohes Verkehrsaufkommen an einzelnen Punkten entsteht.

Ein Ausbau der A 565 würde die Stau-Problematik aus unserer Sicht auch nur kurzfristig lindern, da sich die Nachfrage dem ausgeweiteten Angebot anpassen wird.

Durch den Ausbau der A 565 würde das Stauaufkommen kurzfristig sinken, genauso wie der Zeitaufwand für einen bestimmten Netzabschnitt und somit die verbundenen Zeitkosten. Da jeder Verkehrsteilnehmer im Unterbewusstsein mehrere Optionen hinsichtlich Verkehrsmittel- und Routenwahl abwägt, käme er aber nach unserer Auffassung nach dem Ausbau der A 565 zu dem Ergebnis, dass die vormals staubelastete Strecke durch den Ausbau attraktiver geworden ist. Er wird diese Route ebenfalls wie alle anderen Verkehrsteilnehmer Alternativrouten vorziehen, bis der vormalige Zustand mit entsprechendem Stauaufkommen wieder erreicht ist. Erst durch den Stau und die entsprechenden Stauzeitverluste wird die Bewertung der Strecke wieder geändert und andere Verkehrsmittel oder Routen in Betracht gezogen.

Aus diesem Grund wird aus unserer Sicht der Ausbau der A 565 nicht zielführend sein. Dies mag zwar auf den ersten Blick Staus in den ersten Monaten vermindern, allerdings steigt die Nachfrage durch den frei gewordenen Raum und die damit verbundene Angebotssteigerung wieder an. Dadurch wird der durch den Ausbau geschaffene Raum wieder belegt. Die Nachfrage steigt solange, bis die Opportunitätskosten des Staus wieder erreicht sind.

Die einzige Möglichkeit, Staus effizient zu bekämpfen wäre aus unserer Sicht eine Verringerung des Straßenverkehrs. Dies ist, wie wir bereits geschildert haben, aus unserer Sicht und aus ökologischen Gründen dringend notwendig.

Umso unverständlicher ist es aus unserer Sicht, dass der Bau eines Radschnellweges bzw. der Ausbau oder auch die Optimierung des bestehenden ÖPNV-Netzes im Rahmen der Vorhabenplanung durch den Vorhabenträger nicht hinreichend berücksichtigt wurde.

Fraglich ist hier für uns, ob der beabsichtigte Ausbau der A565 tatsächlich **erforderlich** wäre und generell dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entsprechen würde. Das dem beantragten Ausbau der A 565 zugrundeliegende, prognostizierte Verkehrsaufkommen ist, wie zuvor ausführlich dargelegt, aus unserer Sicht nicht stimmig hergeleitet und folglich nicht belastbar, die mit der beantragten Ausbaumaßnahme einhergehenden Eingriffe in die Grundrechte der von dem Ausbau betroffenen Menschen zu rechtfertigen; zu den gravierenden Grundrechtseingriffen der beantragten Maßnahmen wird im weiteren Verlauf unter Punkt II. Stellung genommen. Die dargestellten und

prognostizierten Zahlen hinsichtlich des anzunehmenden zukünftigen Verkehrsaufkommens sind nicht hinreichend vollständig hergeleitet. Der 6-spurige Ausbau insbesondere des Tausendfüßlers ist vor dem Hintergrund des tatsächlich zu erwartenden Verkehrsflusses und damit einhergehender Inanspruchnahme z.B. der Brückenbauten zumindest nicht belastbar genug als erforderlich dargestellt. Das vom Vorhabenträger angestrebte Ziel des „*erforderlichen leistungsgerechten Ausbaus der A 565*“ bei einer behaupteten deutlichen Steigerung des Verkehrsaufkommens durch eine Verbreiterung auf 6 Fahrspuren zuzüglich zweier Standstreifen aus meiner / unserer Sicht schlichtweg **ungeeignet** und der „*Schritt in die verkehrte Richtung*“.

Die von weiteren aktiven Maßnahmen der Staureduzierung (z.B. Zuflusskontrollen, Ausbau des ÖPNV, Einrichtung eines Radschnellweges, verstärkte Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene und die Wasserwege u.w.) flankierte Sanierung der A565 und hier auch insbesondere des Tausendfüßlers wäre aus unserer Sicht die weniger einschneidende, jedoch zielführende Maßnahme, Staugefahren, sowie baukörper-, sowie fahrbahnschädliches Verkehrsverhalten deutlich zu minimieren und die A 565 auf den technisch erforderlichen Stand zu bringen.

Durch steuerliche Anreize, einer Förderung von KV-Anlagen und -Verkehren sowie der Schlechterstellung des herkömmlichen Lkw-Verkehrs müsste sich eine Verkehrsverlagerung durchführen lassen. Notfalls müsste aus unserer Sicht die Möglichkeit von Lkw-Verkehr auf gewissen Autobahnabschnitten der A565 zu gewissen Tageszeiten eben eingeschränkt werden.

Bewertung

Der Ausbau der A 565 im Umfang des Planfeststellungsverfahrens ist aus unserer Sicht zumindest in Teilbereichen **nicht geeignet und erforderlich** und daher **unverhältnismäßig**.

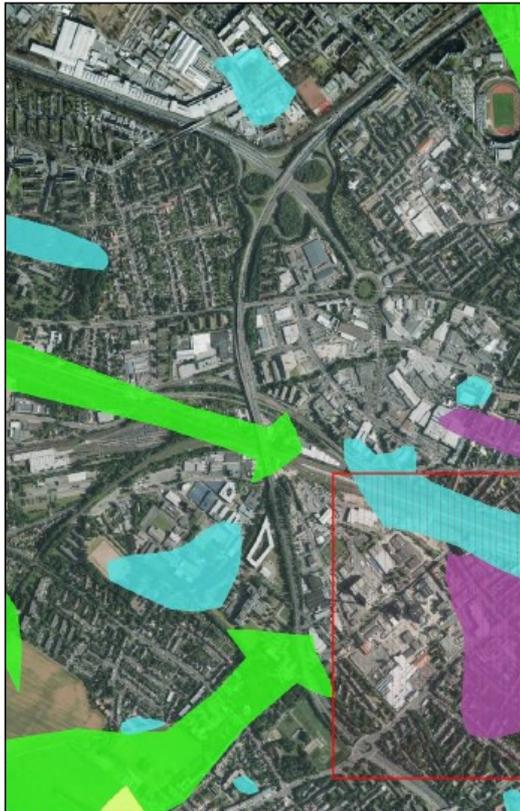
Einwendung: Neues Verkehrsgutachten

Es wird an dieser Stelle eingewendet, dass der Vorhabenträger ein aktuelles Verkehrsgutachten in Auftrag geben sollte.

Den linearen Gehölzbeständen entlang der Autobahn wie auch übrigen vegetationsbestandenen Flächen im Umfeld der A 565 kann allerdings eine Immissionsschutzfunktion für das angrenzende Umfeld beigemessen werden, sofern sie über eine gewisse Dimension (z.B. bei Breiten der Gehölzstreifen von mindestens 10 m) verfügen.

Darstellungen im Klimagutachten der Stadt Bonn weisen bestimmten Räumen die Funktion von Frischluftschneisen zu (siehe nachfolgende Abbildung).

Abbildung 8: Klima-Planungshinweise der Stadt Bonn



Quelle: STADT BONN. Umweltschutz - Klima Luft - Klimagutachten. Klima-Planungshinweise. Online-Dienst:

http://stadtplan.bonn.de/cms/cms.pl?Amt=Stadtplan&set=0_0_0_0&act=0

Erläuterung:

Bei den grün dargestellten Pfeilen handelt es sich um Frischluftschneisen. Türkisfarbene Flächen verkörpern Kaltluftseen.

©: SMEETS LANDSCHAFTSARCHITEKTEN

Wenn es also an diesen Orten Frischluftschneisen gibt, dann dürfen diese nicht zugebaut werden durch Dämme oder Lärmschutzwände. Wenn es also an diesen Orten Frischluftschneisen gibt, dann müssen auch bestehende Dämme, etc entfernt und zurückgebaut werden.

Der **Masterplan Stadtnatur des BMU** <https://www.bmu.de/publikation/masterplan-stadtnatur/> steht völlig konträr zu den geplanten Baumaßnahmen für die massive Erweiterung der A565.

Details unter <https://www.lenne.nrw/lenn%C3%A9-park-bonn-endenich-a565/masterplan-stadtnatur-kontra-a565/>

Vor diesem Hintergrund, insbesondere den Veröffentlichungen über Gesundheitsschäden durch ungünstiges Stadtklima, ist es aus unserer Sicht erforderlich, dass der Bund, das Land NRW und die Stadt Bonn die veralteten Ausbaupläne für die A565 überdenken müssen und jetzt zukunftsgerecht planen. Statt das Stadtklima durch den Ausbau der A565 nach bisheriger Planung zu verschlechtern, ist eine Lösung gefunden worden, welche das Stadtklima nachhaltig verbessert. Diese Lösung ist im noch zu erstellenden Klimagutachten darzustellen und auch zu verwirklichen auf Kosten des Baulastenträgers für die Autobahn.

Wenn die Bezirksregierung erkennt, dass die aktuellen Klimaziele von EU und Bundesregierung mit der von Straßen.NRW zur Planfeststellung eingereichten Unterlagen nicht erreichbar sind, dann müssen als Konsequenz die Auftraggeber, also das Land NRW sowie die Bundesregierung benachrichtigt werden. Der BVWP ist entsprechend anzupassen.

Einsichtnahme in die ERA:

Es ist mir nicht gelungen ist, die geltenden ERA einzusehen. M.E. hätten sie im Rahmen der Auslegung zur Verfügung gestellt werden sollen, ebenso wie die Einzelheiten und Vorgaben des BVWP, die für Planung und Ausführung des Vorhabens maßgebend sind. Ich habe sie in den Bauunterlagen nicht gefunden.

Ich fordere, dass die o.g. Daten und Unterlagen mir unverzüglich bereitgestellt werden.

Tierheim:

Hunde des Tierheims werden u.a. an der grünen Böschung der bestehenden Autobahn Am Probsthof / T-Systems ausgeführt. Dies weiß ich aus eigener Erfahrung und ist bekannt. Da diese Böschung der geplanten Verbreiterung der Autobahn um mehr als das Doppelte wegen des Baus einer Stützwand entfällt, entfällt auch die Grünfläche für das Ausführen der Hunde und den Tierschutz ersatzlos. Ein Ersatzlösung ist bisher nicht geplant. Die Verbreiterung stellt auch durch dieses kleine Detail ein Verschlechterung der Lebensatmosphäre der Stadt dar.

Ich lehne das geplante Vorhaben insgesamt ab. Ich fordere, dass die jetzige Autobahn instandgesetzt aber nicht baulich erweitert wird.

Die jetzigen baulichen Kapazitäten reichen aus, um den nebenstehenden Verkehr zu bewältigen.

Insbesondere bei weiterer Automatisierung der Fahrzeuge sowie fortschreitender Digitalisierung werden auf der jetzigen 4-streifigen Autobahn sicherlich doppelt so viele Autos fahren können. Auch den geforderten Standstreifen benötigt man dann nicht, weil es kaum noch Unfälle geben dürfte.

*Zu der dem für diese Sammeleinwendung Bevollmächtigten wird bestimmt:
Vorname, Name Straße, Hausnummer, PLZ, Ort, TelNr, Mailadresse*

.....

Unterschrift

sowie weitere Einwenderinnen und Einwender gem. Anzahl Folgeblätter