

Vorname, Name..... PLZ, Ort, Datum

Straße, Hausnummer:

Telefonnummer: Mailadresse:

An

Bezirksregierung Köln, Dezernat 25
Zeughausstraße 2-10
50667 Köln

Stadt Bonn, Oberbürgermeisterin
Berliner Platz 2
53111 Bonn

Betr.: Einwendung im Planfeststellungsverfahren "Deckblattverfahren für den Neubau der Anschlussstelle Maarstraße A 59 Bonn-Beuel, von Betr.-km 28+ 325 bis Betr. -km 30+ 680" einschließlich des Neubaus von beidseitigen Standstreifen-der Herstellung von Lärmschutzanlagen-der Herstellung von landschaftspflegerischen Maßnahmen außerhalb des Straßenbauwerks /// Bezug: Amtsblatt der Bundesstadt Bonn Nr. 34 vom 19.05.2021

Die Seitenzahlen im Folgenden beziehen sich auf den Erläuterungsbericht.

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich bitte Sie mit dazu beizutragen, dass die Gelder, die für das Projekt „A59 Maarstrasse sowie 8-spuriger Ausbau“ benötigt werden – ca. 132 Millionen Euro -, in den weit vordringlicheren Wiederaufbau der durch das Jahrtausendhochwasser beschädigten Schienen-/Strassen-/sonstiger Infrastruktur verwendet wird.

- „Die Zahl von extraordinären Wetterereignissen hat dramatisch zugenommen.“ Deshalb müsse die Welt handeln, sagte Bundeskanzlerin Angela Merkel, und Min Präs NRW Armin Laschet fordert „mehr Tempo beim Klimaschutz. (WELT, 16.07.2021);
- Ursula Heinen-Esser, Ministerin für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW forderte im Tagesgespräch des WDR5 mit Ralph Erdenberger am 19.7.2021 den Umbau der Städte zu Schwammstädten und einen Stopp von Versiegelung.
<https://www1.wdr.de/radio/wdr5/sendungen/tagesgesprach/tg-neunzehnter-juli-106.html>
- „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,...“ (Interview mit Katja Dörner, Oberbürgermeisterin der Stadt Bonn, mit dem Generalanzeiger Bonn vom 31.08.2020 zur Kommunalwahl 2020)
- Diese Aussagen unserer führenden Politiker*innen sehe ich durch die massiven Ausbauplanungen des Bundes für die A59 konterkariert, insbesondere auch für die Stadt Bonn.
- Ich beantrage bei der Bezirksregierung Köln und er Stadt Bonn, diese Aussagen bei der Bearbeitung er Planfeststellung stringent zu beachten.

Als betroffene Person und Teil der Öffentlichkeit, deren Belange durch das Bauvorhaben negativ betroffen wird, erhebe ich folgende Einwände gegen den Plan:

- Die Verletzung meiner Grundrechte , insbesondere
Art 2 Abs.2 S.1 (Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit)
- Zugleich verweise ich auf Art 20 a GG (Generationengerechtigkeit):

“Der Staat schützt auch in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen und die Tiere im Rahmen der verfassungsmäßigen Ordnung durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und Recht durch die vollziehende Gewalt und die Rechtsprechung.”
Im Leitsatz 2 des Beschlusses des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021 heißt es:

„Art. 20a GG verpflichtet den Staat zum Klimaschutz. Dies zielt auch auf die Herstellung von Klimaneutralität.“ Diese Verpflichtung geht der „Staat“ mit diesem im Betreff genannten Projekt, aber auch mit dem Gesamtprojekt „A 59 AK Bonn-O (A 562) - AD Bonn-NO (A 565)“

<https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A59-G90-NW/A59-G90-NW.html> nicht ein.

- Im Übrigen fühle ich mich in meiner Informationsfreiheit und durch das Transparenzgebaren der zuständigen Behörden verletzt.

Mit diesem Schreiben übermittele ich fristgerecht meine Einwendung zu dem Planfeststellungsverfahren laut Betreff und beantrage, dem Antragsteller 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.

Der Ausbau hat erhebliche globale und lokale Auswirkungen, von denen auch ich persönlich betroffen bin.

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 mich, wie auch die Allgemeinheit, weniger belasten würden. Die vom Vorhabenträger beantragten Maßnahmen stellen überdies hinaus aus meiner Sicht nicht den geringstmöglichen Eingriff mit schonendster Mittelauswahl dar.

Der „Bekanntmachung“ im Amtsblatt Bonn ist keine Rechtsbehelfsbelehrung beigelegt. Die Bekanntmachung ist deshalb unwirksam.

In der „Bekanntmachung“ im Amtsblatt Bonn 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 genügen. Unter Anderem ist nicht sichergestellt, dass beim Einwurf am 26.07.2021 der Eingang mit 26.07.2021 bestätigt wird. Die Bekanntmachung ist deshalb unwirksam.

Die „Bekanntmachung“ im Amtsblatt Bonn 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. Dies tut sie nicht. Die Bekanntmachung ist deshalb unwirksam.

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.

- Noch am 26.5.21 gab es keinen Hinweis auf das Deckblattverfahren; es gab wohl eine Bekanntmachung des Verfahrens in einem Werbeblättchen („Schaufenster“); ich habe nur durch Zufall und Bekannte vom Verfahren erfahren; das Werbeblättchen war bei uns nicht verteilt:

- Es gab keine Bürgerversammlung oder Bürgerinformation. Die „Öffentlichkeitsbeteiligung“ am 14.4.2015 (S.57) reicht hierfür nicht aus Meine Rechte und die Anderer sehe ich dadurch eingeschränkt

Die Bekanntmachung der Bezirksregierung Köln ist damit ungültig.

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

Gem. Amtsblatt erfolgt die öffentliche Auslegung der Pläne und der dazugehörenden Antragsunterlagen „ im Amt für Bodenmanagement und Geoinformation, Bonn, Stadthaus, Berliner Platz 2, Aufzug 2, Etage 6B (Kundenzentrum Geodaten)vom 26.05.2021 bis 25.06.2021 (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 gab. Dies war für mich kaum handhabbar, wie auch für andere Berufstätige. 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. Noch nicht einmal der Pförtner im Eingangsfoyer wußte zu sagen, wohin man gehen muß. Das Rathausfoyer ist fast ständig besetzt, insbesondere auch wegen der Sitzungstermine. Dort hätte man eine optimale Gelegenheit gehabt, auszulegen und auszuhängen. 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 Bodenmanagement und Geoinformation wurde immer wieder (sehr freundlich !) 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. Wegen der o.g. äußerst beschränkten Zugänglichkeit ist die Offenlage unzulänglich und muß insgesamt wiederholt werden. 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.

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

Begründung: Die Berichte, Pläne und Gutachten umfassen viele Ordner, diese sind von Laien kaum in dieser Kürze zitatableich zu durchdringen. Im Übrigen ist kein Grund zu erkennen, wieso die Offenlage kürzer ist als die Einwendungsfrist oder überhaupt die Unterlagen für die Allgemeinheit „verschwinden“. Ich beantrage, dass die Offenlage noch einmal neu beginnt und die Einwendungsfrist neu festgelegt wird, mit einer Bekanntmachung die die obig genannten Mängel nicht hat und alle Bürger*innen informiert.

Desweiteren ist aus der Inhaltsangabe der 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 aufgeführten „Nr. der Unterlage“ durch hinzufügen einer weiteren Spalte die FileNr. zuzuordnen.

Wenn ich auf „Nr der Unterlage“ geklickt habe, passierte nichts, es öffnet sich nicht das gesuchte Dokument. Dies ist unzumutbar. Wenn ich das Inhaltsverzeichnis nach Begriffen durchsuchen wollte, so mußte ich eines der roten Dreiecke öffnen; nur dieser geöffnete Teil wird untersucht. Alleine wegen dieser Art der vielen organisatorischen Undurchschaubarkeiten ist eine Verlängerung und neue 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. Letztendlich ist nicht leicht sichtbar, was die einzelnen digitalen Planunterlagen zum Inhalt haben.

Die Planfeststellung ist deshalb neu aufzurollen.

Klimanotstand:

In den Unterlagen wird nicht zum von der Stadt Bonn beschlossenen „Klimanotstand“ Stellung genommen. Dieser gilt sicherlich auch für die Bundesbaumaßnahme, ansonsten wäre er ja zwecklos. 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.

Immer wieder haben wir festgestellt, u.a. bei unseren Gesprächen mit Stadtverordneten im und außerhalb des Stadthauses, dass den Bonner Stadtverordneten und auch den Bürger*innen die Baumaßnahme weder in Details noch En Gros bekannt noch klar ist.

Ich greife die Validität der in der Vergangenheit zu diesem Projekt getroffenen Ratsentscheidungen deshalb an.

Luftreinhalteplan der Bezirksregierung Köln:

Die Ausbauplanung findet im Luftreinhalteplan der Bezirksregierung Köln keine Erwähnung.

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

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

Die Bezirksregierung ist auch für den Planfeststellungsbeschluss zuständig und somit befangen.

Die Bezirksregierung ist somit für die Planfeststellung oder Teile davon nicht zuständig.

Ein Planfeststellungsbeschluss durch die BezReg Köln ist deshalb nicht zulässig.

Im Bundesverkehrswegeplan BVWP steht :

– „Umweltbetroffenheit: Gering“

Diese Aussage ist schlichtweg falsch. Es sollen in Zukunft sehr viel mehr Autos mehr über die Autobahn fahren. Die Planung sieht eine Neuversiegelung von ca 10 Hektar vor (und das noch ohne den in Planung befindlichen Teil der Erweiterung ab AK Ost) Beide Aussagen passen nicht zusammen mit der Aussage „Umweltbetroffenheit gering“ und führen die über den BVWP Entscheidenden in die Irre.

– „Raumordnerische Bedeutung: nicht bewertungsrelevant“

Diese Aussage ist schlichtweg falsch. Im Übrigen wurde in dieser Planunterlage nicht untersucht die Wirkung folgender massiver Autobahn- Erweiterungsbaumaßnahmen auf die A59 (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 und anderen Autobahnen 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 u.a. mit Überfliegerbrücke
- Neubau der Friedrich-Ebert-Brücke („Nordbrücke Bonn“) von 6 auf 10 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, 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 Stadt Bonn auf, eine Stellungnahme zu diesen Planfeststellungsunterlagen unter diesen dargestellten Erwägungen zu verfassen. Ich fordere die Bezirksregierung auf, die o.g. Baumaßnahmen im Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen. 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 wird erheblich breiter, die begleitenden Gehölzstreifen sollen entfernt werden. Die Autobahn verläuft auf Dämmen, die durch hohe Stützwände gestützt werden sollen; 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 BVWP aufzuheben.

Ein Bundestagsabgeordneter sagte 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 zumindest für dieses Vorhaben aufzuheben und neu zu beschließen. Die Bezirksregierung ist aufgefordert, dies einzuleiten.

Wirtschaftlichkeit:

Es gibt ihn den Unterlagen keinen Unterpunkt „Wirtschaftlichkeit“.

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 fordere ich die BezReg Köln auf, im Rahmen des Verfahrens mit dem den Herrn Bundesfinanzminister die Methodik der Wirtschaftlichkeitsberechnung neu zu durchdenken.

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.

Ich fordere die Bezirksregierung Köln auf, diesen Mangel zu beheben.

Die Wirtschaftlichkeitsprüfung gem. BVWP ist neu aufzustellen.

Beteiligung von Ausschüssen etc der Stadt Bonn:

- Obwohl mindestens 90.000 qm Baum-oder Gehölzfläche versiegelt werden und gem. Ziff 5 des Erläuterungsberichts erhebliche Eingriffe in den Naturhaushalt mit erheblichen Umweltauswirkungen beschrieben werden, sind weder die Baumkommission der Stadt Bonn beteiligt noch informiert <https://www.bonn.sitzung-online.de/gr020?GRLFDNR=15> noch der Naturschutzbeirat der Stadt Bonn weder beteiligt noch informiert <https://www.bonn.sitzung-online.de/gr020?GRLFDNR=26> noch der Ausschuss für Umwelt, Klima und Lokale Agenda der Stadt Bonn weder beteiligt noch informiert <https://www.bonn.sitzung-online.de/gr020?GRLFDNR=342>

- Die Entwicklung der Jahresmitteltemperatur zeigt im signifikanten linearen ANSTIEG nur eine Richtung: nach oben. 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.

- Die Planfeststellungsunterlagen sind unvollständig: es fehlen z.B. Ansichten / Schnitte der Durchlässe/Brücken.

- Die Planungen widersprechen dem Geist des „Integriertes Handlungskonzept Grüne Infrastruktur (IHK GI) Gesunde Lebensbedingungen für Bürgerinnen und Bürger“ https://www.bonn.de/medien-global/amt-67/stadtgruen/Integriertes_Handlungskonzept_Gruene_Infrastruktur2.pdf

- Die Planungen für die massive Erweiterung der A59 stehen völlig konträr zum „Masterplan Stadtnatur“ des BMU <https://www.bmu.de/publikation/masterplan-stadtnatur/> .

Die Ausführungen unter <https://www.lenne.nrw/lenn%C3%A9-park-bonn-endenich-a565/masterplan-stadtnatur-kontra-a565/> treffen analog für die A59 in Bonn zu.

Vor diesem Hintergrund, insbesondere den Veröffentlichungen über Gesundheitsschäden durch ungünstiges Stadtklima, ist es erforderlich, dass der Bund, das Land NRW und die Stadt Bonn die veralteten Ausbaupläne für die A59 überdenken und jetzt zukunftsgerecht planen. Statt das Stadtklima durch den Ausbau der A59 nach bisheriger Planung zu verschlechtern, ist eine Lösung gefunden werden, 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.

- Die aktuellen Klimaziele von EU und Bundesregierung sind mit den zur Planfeststellung eingereichten Unterlagen und Planungen nicht erreichbar. Als Konsequenz müssen die Auftraggeber sowie die Bundesregierung und der Deutsche Bundestag benachrichtigt werden. Der BVWP ist entsprechend anzupassen. Der Planfeststellungsbeschluss darf nicht erteilt werden.

Die besser ausgebaute Strecke macht den Individualverkehr offensichtlich attraktiver und führt damit (auch über diesen Abschnitt hinaus) zu einem höheren Verkehrsaufkommen. Es ist darüber hinaus zu erwarten, dass sie wegen des höheren Sicherheitspuffers zu höheren (zulässigen sowie tatsächlichen) Geschwindigkeiten in diesem Bereich führt. Beides zusammen erhöht den Energieverbrauch und führt somit einem höheren Ausstoß von Treibhausgasen. Von den Folgen des damit angeheizten Klimawandels sind alle Menschen und bin somit auch ich unmittelbar und persönlich betroffen.

Inakzeptabel für mich sind im Sinne der o.g. angeführten Grundrechte sowie des Klimaurteils des Bundesverfassungsgerichts

- die Flächen-Neuversiegelung von 89.600 qm (S.39), d.H. Verlust von Grün, Bäumen, Verarmung und

Tötung von Insekten, Vögeln etc, Vergrößerung der Abflussmengen durch Vergrößerung der Versickerungsfläche. Die unnötigen zusätzlichen Flächenversiegelungen führen zu einem schnelleren und stärkeren Abfließen von Oberflächenwasser. Bei der noch andauernden Flutkatastrophe können wir zurzeit beobachten, welche verheerenden Auswirkungen dies haben kann. Betroffen können alle Menschen sein, die im Wasserlauf unterhalb der Entwässerungspunkte des Streckenabschnitts wohnen. Dies kann über die (dann ggf. überlastete) Kanalisation alle Menschen entlang dieser Entwässerung betreffen oder zu Hochwasserwellen des Rheins mit beitragen.

- dass es keine entsprechende Entsiegelung anderer Flächen gibt (außer der marginalen Entsiegelung wg. der Aufhebung des Anschlusses „Siegburger Strasse“)
- eine nur marginale Kompensierung der „Auswirkungen Pflanzen und Biotop“ im Untersuchungsgebiet (S.39)
- Gem. S. 40: „Durch die geplante Baumaßnahme werden Lebensräume von Tieren und Funktionsbeziehungen beeinträchtigt und zerstört. Neben dem direkten anlage- und baubedingten Verlust von Lebensräumen spielen die erhöhte Zerschneidungswirkung durch die Verbreitung der A 59 und das gestiegene Tötungsrisiko durch Kollision mit Fahrzeugen eine entscheidende Rolle.“
- das es „bei den besonders schutzwürdigen Böden zu einem Verlust von Bodenfunktionen“ (S.40) kommt; selbst das wird nur in der Ferne (Troisdorf) „ausgeglichen“ werden (S.41). Dies ist faktisch ein Verlust an lebensnotwendiger Natur.
- Furchtbare Verluste für den Artenschutz, der nicht ausgeglichen werden können (S.43 ff) u.a. S. 44: „baubedingte Tötung von Individuen der Vögel und Fledermäuse“)
- mehr Kapazitäten für noch mehr MIV und Fernverkehr
- die Verschlechterung der Luftschadstoffkonzentration (S.51) ist inakzeptabel

Die in dieser Einwendung genannten Gründe führen auch zu höheren Schadstoffbelastungen in der Luft. Von diesen sind nicht nur die unmittelbaren Anwohnerinnen und Anwohner betroffen. Wegen der weitgehenden Tal- bzw. fast schon Kessellage Bonns betrifft dies unmittelbar alle Menschen, die in diesem Bereich atmen, einschließlich der Unterzeichnenden.

- weniger Grün in der Stadt aufgrund der geplanten Erweiterung des Straßenkörpers
- Temperatursteigerung durch Hitzeabstrahlung der Flächen-Neuversiegelung u. der Lärmschutzwände
- Stützwände an den Seiten der Autobahn anstelle des grünen Dammes und dessen Bewuchses
- Festschreibung und Vergrößerung der Zerschneidung und Trennung von Stadtteilen
- Erhöhung des Tempolimits nach dem Ausbau

Verkehrssicherheit:

- Dem Mangel an Verkehrssicherheit soll mit dem Anbau von Standstreifen begegnet werden (S.11) Stattdessen müsste schon jetzt unverzüglich das jetzige Tempolimit von 100 km/h , mit dem offensichtlich so viele schwere Unfälle passieren (S.11) durch ein geringeres Tempolimit von 80 Km/h für PKW und ggf 60 km/h für LKW ersetzt werden mit ständiger fester 24-ig-stündiger Kontrolle an mehreren Stellen!
- deutliche Kapazitäts- und Attraktivitätssteigerung für den MIV

- Die Verkehrscharakteristik des auszubauenden A-59-Abschnitts ist „geprägt von dem Wirtschafts- und Berufspendlerverkehr“ ist (S.5) – es ist also vollkommen überzogen, eine Autobahn mit Bundesfernstraßen - Charakter auszubauen. Die A3, eine wirkliche Fernverkehrsachse, ist in der Nähe von Bonn ebenfalls sechsspurig mit Standstreifen ausgebaut. Hier soll also der fragliche Abschnitt der A59 mit überwiegend regionaler Verbindungsfunktion annähernd so ausgebaut werden wie eine große Fernverkehrsachse.

- Die 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 Erweiterung.

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

- Ausbau sorgt stattdessen für eine weitere Attraktivitätssteigerung des Verkehrsträgers Straße und somit langfristig für einen weiterhin zunehmenden Kfz-Verkehr – genau das Gegenteil dessen, was unsere Gesellschaft zur Bewältigung der Klima- und Umweltproblematik braucht und will.

- Der Ausbau ignoriert die Überlastung des innerstädtischen Straßennetzes

- Negative Effekte durch Verbauung der Frischluftschneisen / Verminderung der Flurwinde durch die geplanten extrem hohen Lärmschutzwände / Dämme . Gem. S.41 finden schon jetzt klimatische Austauschprozesse nur in sehr geringem Ausmaß statt.

Die größere asphaltierte Fläche trägt bei Sonnenschein außerdem zur Aufheizung des Stadtgebiets mit bei. In Kombination mit den geplanten bis zu 8 m hohen Lärmschutzwänden ist zu erwarten, dass dieses Hitzeband nachts den Zufluss von Kaltluft aus dem Bereich des Ennert nach Beuel reduzieren wird, vgl. ZURES-Analysen. Besonders die Bonner Bürgerinnen und Bürger mit Wohnung im Bereich Beuel-Ost würden darunter leiden, ich aber auch.

- Ich fürchte gesundheitliche Folgen wegen erhöhter Schadstoffbelastung, Lärm und Verschlechterung des Klimas

- Erläuterungsbericht stellt fest (S. 41), dass im Bereich der A 59 „klimatische Austauschprozesse nur in sehr geringem Ausmaß stattfinden“. Meine Bewertung ist, dass dieser Negativbefund weiter verschärft wird durch den massiven Ausbau der Lärmschutzanlagen mit Höhen zwischen drei und acht Metern.

- Trennwirkung der A 59: „Die Höhen der geplanten Lärmschutzwände liegt zwischen 3,00 und 8,00 m. Sie prägen das Erscheinungsbild des Streckenzuges.“ (S.6) : Dieser städtebauliche Befund für die Zukunft muß zur Folgerung haben, dass die jetzigen Planungen hinsichtlich der Ästhetik für die Stadt abgelehnt werden.

- Da die grünen Ränder entlang der Autobahn entfallen, entfällt auch die Luft- und Wasser-Filterwirkung durch das Grün, die Büsche, Bäume, Gräser.

- Die Filterwirkung von vorhandenen Gehölzstreifen wurde an der Autobahn A565 nachgewiesen: „Trennschutzpflanzungen von nur einigen Metern Breite, wie z.B. an der Stadtautobahn, Hecken und Pflanzstreifen von einer Gehölzbreite erfüllen bereits diesen Zweck, da sie schon in der Lage sind, besonders die groben Staubanteile zu filtern.“

(Quelle: „Staubimmissionen im Bonner Stadtgebiet und deren artspezifische Ablagerungen auf Blättern ausgewählter Gehölze“, Inaugural-Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades der Landwirtschaft (Dr.Agr.) der Hohen Landwirtschaftlichen Fakultät der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Bonn“ vorgelegt von Diplom-Gärtner Claus-Dieter Helbing, Bonn, 1973, zitiert nach Jost Brökelmann, 2021)

Die Ergebnisse von C.-D. Helbing dürften analog ja auch für die bestehenden Gehölzstreifen an der A59 in Beuel gelten.

Weiter belegt gem. o.g. Quelle C.-D. Helbing, dass Nadeln von Nadelbäumen ähnlich wie Laubblätter Staub ansammeln. Er weist nach, dass auch ein einzelner Straßenbaum das dahinterliegende Haus vor Staub schützen kann. Des weiteren empfiehlt er, vermehrt immergrüne Bäume und Büsche anzupflanzen, da sie das ganze Jahr über eine Filterwirkung hätten.

Gem. Planung werden aber alle vorhanden Grünränder entfernt, deren Schutz- und Filterwirkung geht also verloren.

Dies ist ein erheblicher Mangel und deshalb ist die Verbreiterung der Autobahn 59 abzulehnen.

- Auf S. 12 Erläuterungsbericht steht: „Die Lärmschutzanlagen werden auch bezüglich Verwirbelung und Verteilung der Schadstoffe günstig wirken.“ Letztendlich gibt es die „Verwirbelung und Verteilung der Schadstoffe“ nur zwischen den außerordentlich hohen Lärmschutzwänden und schwappt dann über (?) Ist dann der Autofahrer besonders gefährdet?

Insbesondere die Arbeit von Helbing zeigt, dass Grünbereiche entlang der Autobahn zum Schutz vor Staub dienen können. Nichts davon ist in den Planfeststellungsunterlagen zu finden.

- Auf die Wichtigkeit von Grün in der Stadt im Allgemeinen, auf die positive Wirkung von Fassadenbegrünung wird hingewiesen in „Klimasensible Stadtplanung und Stadtentwicklung von Judith Schröder und Susanne Moebus, C. Gunster | J. Klauber | B.-P. Robra | C. Schmucker | A. Schneider (Hrsg.) Versorgungs-Report Klima und Gesundheit. DOI 10.32745/9783954666270-15, c MWV Medizinisch Wissenschaftliche Verlagsgesellschaft Berlin 2021“ (<https://mwv-open.de/site/chapters/e/10.32745/9783954666270-15/>)

Die Schlussfolgerung, die Lärmschutzwände innen und außen zu begrünen, mit all den positiven Eigenschaften, wird in der vorgelegten Planung nicht gezogen. Ich fordere, die (bestehenden) Lärmschutzwände innen und außen zu begrünen.

- 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.

- Es gibt keine Maßnahmen zur Verminderung der teils schweren Verkehrsunfälle, obwohl selbst Sofortmaßnahmen dringend erforderlich sind für Schutz von Leib und Leben der Autofahrer.

- Die Annahme einer sehr hohen „planerischen Geschwindigkeit von 130 km/h“ führt zu Aufweitungen der Streifen (S.28,29) und damit zu größerer Versiegelung

- Die gem. S. 18/19 geforderte Variante 4 als größtmögliche Variante orientiert an hohen Geschwindigkeiten – überhaupt nicht beachtet werden andere Aspekte, z.B Lärm- Staub- Umweltaspekte.

- Die "Richtlinie für die Anlage von Autobahnen" (kurz RAA) beinhaltet Entwurfparameter, um eine Autobahn sicher befahrbar und funktionsgerecht zu planen. Die RAA zwingt aber nicht dazu, eine fahrdynamisch höchstmögliche Geschwindigkeitsbegrenzung vorzusehen.

- Ich fordere deshalb, in einem eventuellen Planfeststellungsbeschuß die Geschwindigkeitsbegrenzung auf höchstens 80 km/h zu setzen inklusive ständiger technischen stationären Geschwindigkeitskontrollen. Der Plan ist nur festzustellen, wenn ständige technischen stationären Geschwindigkeitskontrollen eingeplant sind.

Im Übrigen ist in Autobahntunneln in Deutschland immer eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h. Dies sollte inmitten der Stadt Bonn auch ohne Tunnel möglich sein.

- Es gibt keine Verbesserung der Situation von Fußgängern und Radfahrern in den Durchlässen, im Gegenteil: die Durchlässe werden tiefer aber nicht aufgeweitet werden: Dadurch werden die bestehenden Angsträume mit unübersichtlichen Ecken verstärkt.

- Die sprunghafte Zunahme des Radverkehrs in den letzten Jahren wurde offensichtlich bei der Ausgestaltung der Radwegführung und bei der erforderlichen Breite nicht beachtet.

- Durchgehendes schnelles stoppfreies Radfahren wird nicht ermöglicht, sondern ausgebremst.

-Trennwirkung der A59: Die Zerschneidung durch Verbreiterung und durch deutlich verlängerte, aber nicht verbreiterte Unterführungen wird weiter vergrößert

- Trennwirkung für den Radverkehr:

Entsprechend den Motiven der Gesetzgebung gilt: Radschnellwege sollen erleichtert werden – nicht

erschwert. Die Zeichen stehen auf Wandel. Eine autoarme und nachhaltige Mobilität soll bis 2035 umgesetzt werden. Weniger Autos sind die Zukunft. Der ÖPNV wird zur kostengünstigen Alternative. Es fehlt in Bonn an einer durchgängigen Verbindung für den Radverkehr, die ein attraktives Befahren bei hohen Geschwindigkeiten ermöglicht. Erforderlich ist eine zukunftssträchtige, leistungsstarke und schnelle Abwicklung größerer Radverkehrsmengen – in Bonn gilt das auch für die Ost-West und West – Ost- Richtung. Diese Ziele werden dadurch konterkariert, indem die Durchlässe unter der A59 NICHT erweitert werden und schlecht und unwirtschaftlich ausgebildet geplant sind. Die Radwege bilden weiterhin eine Randnotiz mit Gefahren wegen schlechter Radwegführung und wegen ihrer sehr schmalen „Breite“. „Radschnellwege sollen vor allem in Ballungsräumen mit starken zwischengemeindlichen Verflechtungen bzw. mit staugefährdeten Pendlerstrecken eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr bieten.“

Von gut ausgebauten und vernetzten sicher und komfortabel zu befahrenden Radschnellwegen verspricht sich die Landesregierung eine Verlagerung von Berufs- und Ausbildungsverkehr vom Pkw auf das Fahrrad – eine große Kooperationsaufgabe für Land, Regionen und Kommunen.

ABER:

Es fehlt in Bonn an einer durchgängigen Verbindung für den Radverkehr, die ein attraktives Befahren bei hohen Geschwindigkeiten ermöglicht. Erforderlich ist eine zukunftssträchtige, leistungsstarke und schnelle Abwicklung größerer Radverkehrsmengen, auch von OST nach WEST und WEST nach OST. Niederländische Erfahrungen zeigen, dass nach dem Bau einer Fahrradschnellverbindung 5-15% der in der Gegend bislang Autofahrenden auf Fahrräder umsteigen.

<https://www.kontextplan.ch/assets/Uploads/Merkblatt-Veloschnellrouten-Baker.pdf>

- Die Unterführungen werden ausdrücklich nicht verbreitert, bleiben so schmal, wie sie heute sind: dies bedeutet „Billigbau“ auf Kosten der Bonner Bürger*innen.
- Maarstraße (S. 23) als Beispiel für zu schmalen Durchlass: von der Autobahn auf- und abfahrender Kfz-Verkehr bekommt erhebliche Flächen zugeschlagen, der Rad- und Fußverkehr bekommt zugunsten zweier Kfz-Spuren nur eine Restfläche. Wer von Beuel oder der Innenstadt aus mit dem Fahrrad in die östlichen Stadtteile von Bonn (insbesondere Pützchen, Hoholz) fahren will, kann entlang der Siegburger Straße oder entlang Pützchens Chaussee die A59 unterqueren. Beide Straßen sind jedoch stark von Autos befahren. Der Weg durch die Unterführung der Maarstraße ist die wesentlich angenehmere Strecke. Hinzu kommt, dass mit dem Ennertbad ein wichtiges Ziel ganz in der Nähe der Unterführung liegt.

Gem. Koalitionsvertrag des jetzigen Stadtrats will grundsätzlich für den Bau einer Fuß- und Fahrradbrücke auf Höhe der 2. Fährgasse aus. Dies wird die Rolle der Maarstraßenunterführung als Schlüsselstelle für den Fahrradverkehr weiter stärken: Die Verbindung über Ringstraße, Auf dem Grendt, Schwarzer Weg und Maarstraßenunterführung ist dann die kürzeste zwischen Bonner Innenstadt und dem Zentrum von Pützchen.

Bislang handelt es sich bei der Maarstr. um eine kleinere innerörtliche Straße durch ein Gewerbegebiet mit moderatem Verkehr an Kraftfahrzeugen. Daher kann der Radverkehr die Straße zurzeit weitgehend gleichberechtigt nutzen-

Die Situation für den Radverkehr wird sich durch die vorgestellte Planung deutlich verschlechtern.

Der Verkehr in der Maarstraße nach Westen hin dürfte durch den geplanten Autobahnanschluss ganz erheblich zunehmen. Das hohe Verkehrsaufkommen wird die Situation gerade für unerfahrene Fahrradfahrer*innen, aber auch für Fußgänger*innen, deutlich unangenehmer machen.

Der Radverkehr wird laut Plan 5.2D auf einem Fuß-Radweg geführt. Das ist für eine wichtige Durchgangsstelle für den Radverkehr keine günstige Situation und wird zu Konflikten und ggf. sogar Unfällen zwischen Fuß- und Radverkehr führen. Das gilt insbesondere im Bereich der Unterführung selbst. Dort liegen beide Fahr- und Laufrichtungen zusammen auf einem 3 m breiten Streifen zwischen Absperrung und Betonwand. Ein Nebeneinander von Fuß- und Radverkehr wäre zu bevorzugen. Insbesondere stellt sich die Frage, ob in der Unterführung trotz gerader Verkehrsführung tatsächlich eine Mitteltrennung von 2,5 m Breite zwischen den Fahrbahnen erforderlich ist. Zumindest ein Teil

dieser Breite könnte trotz (wenn erforderlich) weitergeführter Leitplanke dem Fuß- und Radverkehr zugeschlagen werden.

Die Fahrradfahrer*innen müssen laut Planung die Auf- und Abfahrten überqueren. Aus Westen kommend müssen drei Auf- und Abfahrten überquert werden. Wir gehen davon aus, dass dort der Radverkehr keinen Vorrang haben wird; entsprechend kann dies in Stoßzeiten zu Wartezeiten auf eine Lücke führen. Die ca. 2,5 m breite Verkehrsinsel westlich der Unterführung dürfte für längere Fahrräder nur knapp reichen (Tandems, Fahrräder mit Anhänger). Hier sehen wir eine Unfallgefahr, wenn Teile der Fahrzeuge versehentlich über die Verkehrsinsel hinausragen. Ein Überqueren in einem Zug dürfte andererseits angesichts der unübersichtlichen Lage mit dem Kreisverkehr daneben kaum möglich sein. Es wäre unseres Erachtens daher besser, den Fußverkehr und daneben den Radverkehr jeweils für beide Richtungen mit ausreichender Breite auf der Nordseite der Maarstraße zu führen. So wäre für beide Lauf- und Fahrtrichtungen nur die Auffahrt in Richtung Norden zu queren.

Auf jeden Fall muss die Situation um die Maarstraßenunterführung so gestaltet werden, dass sie einen erheblichen Zuwachs von Fuß- und Radverkehr an dieser Schlüsselstelle nicht verhindert. Das ist in der vorgelegten Planung unseres Erachtens nicht erfüllt.

Betroffenheit: Alle Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen werden betroffen sein, die in diesem Bereich unterwegs sein werden, darunter auch die Unterzeichnenden. Der Rat der Bundesstadt Bonn und die gesamte Bonner Bevölkerung werden erheblich in ihren Möglichkeiten eingeschränkt, die Situation des Fuß- und Fahrradverkehrs von und nach Pützchen und generell in den Osten von Bonn besser zu gestalten.

Alles in Allem fordere ich eine Vergrößerung der Breite der Brücke zwischen den „Fundamenten“ Widerlager auf 20 m.

- Durchlässe „Buchenweg“ und von „Im Meisengrund“ (S.24) : deutliche Verlängerung des Durchlasses aber keine Erhöhung der Spannweite, damit keinerlei Verbesserung für Fußgänger und Radfahrer geplant.

- Siegburger Strasse: sehr stark genutzter Rad-/Gehweg dem Kfz-Verkehr entgegenkommend - ist für die Radfahrer, Fußgänger und insbesondere Schulkinder gefährlich, unkomfortabel.

- Längs der ausgebauten A 59 sind zum Teil sehr hohe Lärmschutzwände geplant, dies bedeutet zusätzliche erhebliche Zerschneidungswirkung. Ein großer Teil dieser Lärmschutzwände schützt nur im Nahbereich der Autobahn vor dem zunehmenden Lärm. Insbesondere bei nicht absorbierenden Lärmschutzwänden wird der Lärm die „Mauern“ überspringen und die in Bonn allgegenwärtige allgemeine Verlärmung weiter verschärfen.

Dieser Aspekt der Verlärmung über die Schutzwirkung der sogenannten Lärmschutzwände hinaus ist ebenfalls nicht ausreichend untersucht und dann entsprechend bewertet worden.

- Die Mittelleitplanken, aus schallreflektierendem Beton und mit ungünstiger Gestaltung geplant, führen durch Reflexion des Verkehrslärms zu einer Erhöhung des Lärmpegels auch in weiterer Entfernung außerhalb der Autobahn.

- Einstufung als „Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung“: Worin der Engpass besteht, ist nicht deutlich gemacht; wieso die anzubauenden Standstreifen der Engpassbeseitigung dienen, ist absurd. Der BVWP ist zu überprüfen. BezReg Köln wird aufgefordert, dies einzuleiten.

- Die Qualitätsstufe der A59 in Beuel (S.20) im jetzigen Zustand ist jetzt schon sicherlich QSV= C im Sinne der Definitionen auf S.6 der Anlage 20.1D:

„Die Anwesenheit anderer Kraftfahrzeuge macht sich deutlich bemerkbar. Der Auslastungsgrad liegt im mittleren Bereich. Die individuellen Geschwindigkeiten sind nicht mehr frei wählbar.

Fahrstreifenwechsel bedürfen der wechselseitigen Abstimmung mit anderen Kraftfahrern. Der

Verkehrszustand ist stabil.“ Eine Verbesserung auf eine höhere QSV als jetzt ist angesichts der immensen Kosten und Flächenversiegelung heutzutage nicht mehr gerechtfertigt.

- Die Berechnungsgrundlagen der „Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) Handbuch für die Bemessung von Stadtstraßen - HBS, Ausgabe 2015, Köln, 2015“ fokussieren ausschließlich auf Fahrdynamik etc. Sie sind hinsichtlich der übergeordneten Klima- und anderer Ziele völlig neu und übergeordnet zu bewerten. Die Planfeststellungsbehörde ist aufgefordert, die HBS auf Aktualität zu überprüfen oder überprüfen zu lassen. Gem. Anlage 20 Verkehrsuntersuchung übernimmt „zwischen dem AD Bonn-Nordost und dem AK Bonn-Ost die BAB 59 demnach hauptsächlich eine regionale Funktion.“. Eine Bemessung und Berechnung nach Methoden einer internationalen Fernverkehrsautobahn ist deshalb einer Stadt wie Bonn nicht angemessen. In der Verkehrsuntersuchung von IGS ist weiter nachzulesen (S.6) „Die durchgeführten Nachweise wurden dementsprechend jeweils mit einer Geschwindigkeit von 120 km/h, die in den Berechnungsverfahren gleichwertig mit einer freien Geschwindigkeitswahl ist, auf dem jeweiligen Teilstück der BAB 59 durchgeführt.“
Für die Autobahn A59 mit „regionaler Funktion“ fordere ich aus den in meiner Einwendung genannten Vielzahl von Gründen die Bemessungen und Berechnungen mit 80 km/h durchzuführen.

Die südlich von Bonn-Ost anschließende B42 ist lediglich zweispurig und nach 1,5 km beschränkt auf 80 km/h (Tunnel bei Oberkassel und Niederdollendorf). Nur knapp 5 km weiter wird die B42 seit geraumer Zeit auf eine Spur je Richtung verengt und ebenfalls mit 80 km/h über das Brückenbauwerk geführt. Selbst dort kommt es nach eigenen Beobachtungen nicht zu wesentlichen und lang anhaltenden Verkehrsbeeinträchtigungen.

- Die Betrachtung zu verschiedenen Uhrzeiten und Wochentage der A59 im Bonn auf der Verkehrsübersicht <https://www.verkehr.nrw/> (Website in Verantwortung des Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen) ergibt, dass diese Strecke immer (!), „grün“ ist. Durch die geplante Verbreiterung insbesondere durch Standstreifen ist mehr „grün“ auf dieser offiziellen Übersicht nicht zu erreichen. Grüner geht nicht. Die Erweiterung ist also obsolet und wirtschaftlich nicht zu vertreten.

- Gem- S.8 ist die „Erweiterung auf sechs Fahrstreifen mit Standspur aus verkehrlichen und sicherheitsrelevanten Erforderlichkeiten dringend geboten.“ Dies kann keine Begründung für den Anbau der Standstreifen sein: denn a) die 6 Fahrstreifen gibt es schon und b) die Standstreifen wurden vor ein paar Jahren zu Fahrstreifen umgewidmet: also gibt und gab es schon damals keine Erfordernisse für Standstreifen auf dieser unterregionalen Stadtautobahn.

- S.9: „Der notwendige sechsstreifige Ausbau mit Standspur macht eine komplette Überprüfung der Lärmsituation erforderlich und garantiert einen Lärmschutz nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge.“: Da die A59 jetzt schon, unter Umwidmung der ehemaligen Standspuren zu Fahrstreifen, 6-streifig ausgebaut ist, hätte die komplette Überprüfung der Lärmsituation schon längst stattfinden müssen, inklusive der erforderlichen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen. Die Gesundheit der Bevölkerung, also auch meiner, wird hier völlig ignoriert.

- „Heutiger Ausbauzustand zeigt deutliche Mängel hinsichtlich der Leichtigkeit und Sicherheit heutigen Standards.“ (S.8) Worin der Mangel hinsichtlich der Leichtigkeit bestehen soll, wird nicht ausgeführt. Wie schon weiter oben gesagt: - Die Betrachtung zu verschiedenen Uhrzeiten und Wochentage der A59 im Bonn auf der Verkehrsübersicht <https://www.verkehr.nrw/> in Verantwortung des Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen ergibt, dass diese Strecke immer „grün“ ist; der Verkehr fließt also, und ich habe festgestellt, dass dies in der Realität stimmt und „Leichtigkeit“ da ist – hier besteht also kein Grund zur Verbreiterung oder Änderung.

- Da es deutliche Mängel in der Sicherheit (S. 8) gibt, dann sind diese aus der Fürsorgepflicht und

Sorgfaltspflicht des Staates bzw. der Verwaltungen SOFORT und UNVERZÜGLICH durch organisatorische Maßnahmen, z.B. niedrige Geschwindigkeitsbegrenzung und deren ständiger Kontrolle abzustellen; bauliche Maßnahmen bedarf es hierzu nicht einmal.

- Die „im Zusammenhang mit den notwendigen Maßnahmen im städtischen Straßennetz“, durch die das „Vorhaben der Strassenbauverwaltung ihren vollen Verkehrswert“ erhält, sind nicht aufgeführt und auch nicht im Haushaltsplan der Stadt Bonn verankert. Dies ist ein Mangel, den ich als Bürger der Stadt Bonn nicht hinnehmen kann. Wenn es zwingend ist, dass Vorhaben der Straßenbauverwaltung ihren vollen Verkehrswert erhalten, dann soll die Strassenbauverwaltung das auch bezahlen, aber nicht aus dem Stadtsäckel.

- Wieso man für die Verkehrsstärken gem. S.11 eine Verbreiterung der bestehenden Autobahn braucht, ist nicht benannt und aus der Erfahrung auch nicht schlüssig.

- Man erhofft sich „Verringerungen bestehender Umweltbeeinträchtigungen auf der A59“ ...“durch die Verbesserung des Verkehrsflusses und geringere Stauanfälligkeit...“(S.11) Wieso die Standstreifen zur „Verbesserung des Verkehrsflusses“ und zu „geringerer Stauanfälligkeit“ beitragen, ist absurd.

- Gem. S.12 werden „die Lärmschutzanlagen auch bezüglich Verwirbelung und Verteilung der Schadstoffe günstig wirken.“ Dies ist eine unbewiesene Behauptung: soll die Verteilung der Schadstoffe in einer „Schlucht“ besser sein?

- Es ist keinerlei Ansinnen erkennbar, den Flächenverlust und die Flächen-Neuersiegelung so gering wie möglich zu halten

- Es gibt keinerlei Folgerung aus dem Klimaurteil des Bundesverfassungsgerichts v 24.3.2021 hinsichtlich der Zulässigkeit der Maßnahme sowohl in den ausufernden „Forderungen“ der zugrunde liegenden Richtlinien und Vorschriften als auch des Projektes überhaupt im BVWP hinsichtlich seiner Umweltschädlichkeit.

„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=0x20d4207e2596dd00978df6eb7020ff63Raimund&service=printPreview)

[GEPC=s9&premium=0x20d4207e2596dd00978df6eb7020ff63Raimund&service=printPreview](https://www.faz.net/aktuell/wissen/feinstaub-im-sommer-heisser-asphalt-schwitzt-schadstoffe-16934762.html?GEPC=s9&premium=0x20d4207e2596dd00978df6eb7020ff63Raimund&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.

Es fehlt ein Berechnung oder Abschätzung von klimatischen Veränderungen durch die geplanten Maßnahmen.

Ich fordere im Rahmen meiner Einwendungen aus Gründen des Klima- und Gesundheitsschutzes und zwecks angemessener Bürgerbeteiligung Folgendes:

- Auswertung und Ausräumung meiner o.g. Bedenken durch Planänderung und Verzicht auf Baumaßnahmen

- eine vollständige neue „Bekanntmachung der Planfeststellung“ der Bezirksregierung Köln sowie der Stadt Bonn (m. Kopf u. Unterschrift, Rechtsbehelfsbelehrung u.a.) und adäquate neue Offenlegung (Ort, Zeit, digitale Unterlagen)

- eine Bürgerversammlung, in ganz Bonn und Rhein-Sieg-Kreis bekannt gemacht, da ganz Bonn betroffen ist

- sofortige Verschiebung des Planfeststellungsverfahrens zwecks o.g. Einbeziehung der Öffentlichkeit
- maßstabsgetreues barrierefreies Planungsmodell zur umfassenden, angemessenen Bürgerinformation, inklusive der Dämme, Stützmauern, Überführungen, Durchlässe...
- Einbeziehung und Stellungnahme von Baumkommission der Stadt Bonn <https://www.bonn.sitzung-online.de/gr020?GRLFDNR=15> , dem Naturschutzbeirat der Stadt Bonn <https://www.bonn.sitzung-online.de/gr020?GRLFDNR=26> , dem Ausschuss für Umwelt, Klima und Lokale Agenda der Stadt Bonn <https://www.bonn.sitzung-online.de/gr020?GRLFDNR=342>
- Überprüfung des BVWP (Bundesverkehrswegeplans) hinsichtlich der Klimaziele der Stadt Bonn, des Landes NRW, Deutschlands und der EU
- Zugrundelegen nur aktueller, den Klimaschutz beachtenden Regelungen und Zahlen und Erkenntnisse
- ein neutrales Klimagutachten, ein neutrales Umweltgutachten, ein neutrales Gesundheitsgutachten für die Auswirkungen auf die Stadt Bonn und die Bürger*innen und darüber hinaus
- der Beschluss des BVerfG hinsichtlich des Klimaschutzgesetzes vom 24. März 2021 - 1 BvR 2656/18 ist in die neu zu erstellenden Planfeststellungsunterlagen einzuarbeiten (z.B. Stellungnahme, inwieweit die Vorgaben zur erforderlichen Emissionsreduktion eingehalten sind)
- Ermittlung, Offenlegung, Folgenabschätzung und Berücksichtigung von gesundheitlichen Auswirkungen auf die Bonner Bürger*innen und von klimatischen Veränderungen durch die geplanten Maßnahmen, sowohl lokal als auch global gesehen (z.B. durch CO₂-Ausstoß, Betonverbrauch, Versiegelung)
- Überprüfung dieses Projektes anhand aktueller Standards von Raumordnung, Städtebau, Wirtschaftlichkeit
- Berücksichtigung der Konsequenzen von kommenden Verkehrswende-Maßnahmen/künftig verändertem und gewolltem Modal Split
- Berücksichtigung der Erhöhung der MIV-Kapazität inklusive Sicherheitsgewinne auf der A59 durch künftiges (teil-)automatisiertes Fahren
- Beibehaltung, Pflege, Weiterentwicklung der bestehenden grünen Ränder vor, während und nach der Bauzeit
- Erhalt der grünen Dämme anstatt Versiegelung und Spundwände
- geringstmöglicher Flächenverbrauch, z.B. Verzicht auf die Ohrenlösung an der Oststeite der Maarstrasse und stattdessen Rautenlösung
- geringere Spurbreiten durch Verminderung der „planerischen Geschwindigkeit von 130 km/h“ auf 80 km/h (S.28)
- Verringerung der Länge der Auf- und Abfahrspuren bei gleichzeitiger Verringerung der „planerischen Geschwindigkeit“ von 130 km/h auf 80 km/h.
- Tempolimit von 60 km/h für LKW und 80 km/h für PKW und ständige Geschwindigkeitskontrolle an mehreren Stellen, festgelegt durch den Planfeststellungsbeschluss
- sofortiges Tempolimit von 60 km/h für LKW und 80 km/h für PKW und ständige
- Verzicht auf lärmreflektierende Betonleitplanken, stattdessen z.B. Stahlplanken, grüner Mittelstreifen, LKW-Fahrverbot auf dem linken Streifen, Geschwindigkeitsbegrenzung
- geringere Geschwindigkeit bedeutet auch verringerte Höhe der Lärmschutzwände

- Geschwindigkeitskontrolle an mehreren Stellen, um sofort den im Erläuterungsbericht beschriebenen schweren Unfällen proaktiv zu begegnen sowie um eine sofortige Minderung des Verkehrslärms zu erreichen und um einen sofortigen Beitrag zur Emissionsreduktion im Sinne des o.g. Klimaurteils zu erreichen

- Erstellung eines „Umweltmedizinischen Gutachtens“ adäquat zu <https://www.lenne-bonn.de/lenne/C3%A9-park-bonn-endenich-a565/a565-umweltmedizin/>

- Verbesserung der Situation der Fußgänger und Radfahrer in den Durchlässen durch wesentlich vergrößerte Spannweite/Lichte Weiten plus architektonische Verbesserungen hinsichtlich der sicheren Raumwirkung und Sicherheitsabstände auch für Fußgänger und Radfahrer; eine Regelneigung der Widerlager von mindestens 1:1.5 , besser 1:2 -dies gilt für alle Durchlässe (z.B. Siegburger Str., Pützchens Chaussee, Maarstr., Buchenweg, Meisengrund)

Die Spannweiten und Durchlässe, wie in <https://www.bonnbewegt.de/node/1274> dargestellt, sind erheblich zu gering.

- verbesserte Architektur der Durchlässe hinsichtlich der Ästhetik – Sicherheit ist auch in Abhängigkeit der Ästhetik! Übersichtlichkeit wird als positiv angesehen. Bei der jetzigen Brückengestaltung kann man nicht sehen, was dahinter ist. Forderung nach sehr viel größer Spannweite/Lichter Weite und schrägen Brückenwiderlagern, die Übersichtlichkeit und Sicherheit bieten

- In allen Durchlässen beidseitig !! 4 m breite Rad/Fußgängerwege + Sicherheitsstreifen zur KFZ-Fahrbahn + Sicherheitsstreifen zu den Widerlagern

- zeitgemäße Wegeführung vor und nach den Durchlässen für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und Kinder

- Auf eine Planung „im Hinblick auf eine zukünftige Fortführung des 6-streifigen Ausbaus der A59 Richtung Süden“ (S.24) ist zu verzichten !!

- Die „im Zusammenhang mit den notwendigen Maßnahmen im städtischen Straßennetz“, durch die das „Vorhaben der Strassenbauverwaltung ihren vollen Verkehrswert“ erhält, sind benennen, die Kosten zu erstellen und in den Haushaltsplan der Stadt Bonn aufzunehmen.

- Der Bau der Standspuren ist aus wirtschaftlichen, ökologischen, klimatischen Gründen aus der Planung herauszunehmen.

- Die Randbedingungen dargestellt in der Veröffentlichung der Scientists for Future Köln/Bonn vom Januar 2021 „Mehr Straßeninfrastruktur sorgt für mehr gefahrene Kilometer“ gelten auch für diese Erweiterungsmaßnahmen an der A59 in Bonn-Beuel und führe ich als Argument gegen die Planfeststellung und das Gesamtprojekt A59 an- https://koelnbonn.scientists4future.org/wp-content/uploads/Stellungnahme_Autobahnausbau_09-01-21_final.pdf

- Das Urteil vom 24.3.2021 des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz <https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2021/bvg21-031.html> ist nicht in die Planungen eingeflossen.

"Die Vorschriften (Anm: des Klimaschutzgesetzes) verschieben hohe Emissionsminderungslasten unumkehrbar auf Zeiträume nach 2030." "Der Gesetzgeber hätte daher zur Wahrung grundrechtlich gesicherter Freiheit Vorkehrungen treffen müssen, um diese hohen Lasten abzumildern." - so heißt es in der erläuternden Pressemitteilung des BVerfG.

Ich sehe keinerlei Folgerungen aus diesem Urteils in den Unterlagen zur Planfeststellung A59 Beuel. Dies ist ein erheblicher Mangel.

Als Laie sehe ich es so, dass man z.B schon heute die Emissionen vermindern muß, um die Last nicht gänzlich der nachfolgenden Generation aufzubürden.

Gerade für jüngere Menschen kann der schnelle Verbrauch des verbleibenden Treibhausgas-Budgets gemäß dem Urteil 1 BvR 2656/18 des Bundesverfassungsgerichts eine unzulässige Einschränkung ihrer Freiheits- und Gestaltungsrechte bedeuten. Nach den wesentlichen Erwägungen des 1. Senats zu diesem Urteil genießt der Klimaschutz zwar keinen absoluten Vorrang. „Wegen der nach heutigem Stand weitestgehenden Unumkehrbarkeit des Klimawandels wären Verhaltensweisen, die zu einer Überschreitung der nach dem verfassungsrechtlichen Klimaschutzziel maßgeblichen Temperaturschwelle führten, jedoch nur unter engen Voraussetzungen – etwa zum Schutz von Grundrechten – zu rechtfertigen.“ Da dieser Ausbau wie dargelegt nicht erforderlich ist, gibt es eine solche Rechtfertigung offenbar nicht.

Durch die Planungen für die A59 gibt es eine Erhöhung der Emissionen, sowohl durch Bau als auch durch Betrieb, und es gibt eine Verminderung der natürlichen Ressourcen, die dieses ausgleichen. Gleiches gilt auch für die Planungen A565 ff.

„Rechnerisch hat Nordrhein-Westfalen als Bundesland noch ein Budget von 1,3 Gt an CO₂-Äquivalenten ab 2021, um bei gerechter Lastenteilung eine Entwicklung im Einklang mit den Pariser Klimazielen zu erreichen.“ „Basierend auf der Aufteilung des deutschen Budgets nach der Bevölkerungszahl entsprechend der Berechnung des Umweltrates 2020 ((https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/01_Umweltgutachten/2016_2020/2020_Umweltgutachten_Kap_02_Pariser_Klimaziele.pdf?__blob=publicationFile&v=21)

Bezug: https://koelnbonn.scientists4future.org/wp-content/uploads/Stellungnahme_Klimaschutzgesetz_final.pdf)

In den Planfeststellungsunterlagen wird z.B. nicht dargestellt, wie das o.g. „Budget von 1,3 Gt an CO₂-Äquivalenten ab 2021, um bei gerechter Lastenteilung eine Entwicklung im Einklang mit den Pariser Klimazielen zu erreichen.“ durch die gem. Bundesverkehrswegeplan geforderte Baumaßnahme sowie den Betrieb vermindert wird und auswirkt. Wenn man diese Grundlagen nicht hat, kann schon wegen Unwissenheit das Pariser Klimaziel nicht erreicht werden.

Im BVerfG-Urteil heißt es (Randnotiz 157): „Völlig unzulänglich wäre es, dem Klimawandel freien Lauf zu lassen und den grundrechtlichen Schutzauftrag allein durch Anpassungsmaßnahmen umzusetzen....Allein durch Anpassungsmaßnahmen ließen sich Lebens- und Gesundheitsgefahren auch in Deutschland nicht dauerhaft hinreichend begrenzen. Der Gesetzgeber muss Leben und Gesundheit also insbesondere durch Beiträge zur Bekämpfung des Klimawandels schützen.“

Die geplanten massiven Erweiterungs-Baumaßnahmen aber auch der Betrieb der A59 später sind a) keine Anpassungsmaßnahmen im o.g. Sinne, sondern auch b) insbesondere kein Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels.

Als eine „Anpassung“ im Sinne des BVerfG sehe ich eher zuerst einmal den Verzicht und die Streichung der kompletten Gesamtprojekts <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A59-G90-NW/A59-G90-NW.html>

- Klimanotstand:

Der von der Stadt Bonn ausgerufenen „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. Dies ist nicht geschehen. Es gab zu diesem Planfeststellungsverfahren keine Vorlage im Stadtrat Bonn. Damit ist diese Planung nicht weiter zu verfolgen, da der Klimanotstand in Bonn in seiner klimatisch sehr heißen Gegend es verbietet, derartige Baumaßnahmen mit allen negativen Wirkungen durchzuführen.

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.

- Der Bundesverkehrswegeplan ist aus o.g. Gründen gänzlich hinsichtlich des Klimaurteils des BVerfG zu überarbeiten.

- Die Baumaßnahme A59 in Bonn-Beuel „Erweiterung auf 6 Fahrstreifen“ <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A59-G90-NW/A59-G90-NW.html> ist aus dem Bundesverkehrswegeplan - aus o.g. Gründen zu streichen.

Die jetzigen baulichen Kapazitäten A59 reichen aus, um den Verkehr zu bewältigen.

Der Bedarf für einen derartigen Ausbau ist nicht gegeben.

Die Situation der Fußgänger und Radfahrer ist schon jetzt ungenügend und wird durch die millionenschwere Planung nicht verbessert.

Das Klimaurteil des Bundesverfassungsgerichts ist in keinster Weise eingeflossen.

Aus Gründen der Schutzverpflichtung des Staates gegenüber der Gesundheit der Bevölkerung sowie wegen der Einhaltung der nationalen Klimaschutzziele ist auf die Erweiterung der Autobahn zu verzichten. Dieser VERZICHT wäre ein wahre „Anpassungsmaßnahme“ im Sinne des BVerfG-Klima-Urteils vom 24 März 2021.

Mit freundlichen Grüßen