

Name, Vorname

PLZ, Ort, Datum

Strasse, Nr

E-Mail:

Tel.:

An
Bezirksregierung Köln, Dezernat 25
Zeughausstraße 2-10
50667 Köln

über:

Bundesstadt Bonn
Frau Oberbürgermeisterin Katja Dörner
Berliner Platz 2
53111 Bonn

Betr.: Einwendung zur „Planfeststellung für den 6-streifigen Ausbau der A 565 zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord“ Deckblatt
Bezug: Amtsblatt für den Regierungsbezirk Köln, 5.9.22, Nr. 36



Sehr geehrte Damen und Herren,

als betroffene Öffentlichkeit, deren Belange durch das Bauvorhaben betroffen wird, erhebe ich folgende Einwände gegen den Plan und äußere mich zu den Umweltauswirkungen des o.g.

Vorhabens. Als betroffene Person / Öffentlichkeit werden meine Belange durch das o.g. Bauvorhaben in folgender Weise betroffen und die Art der Beeinträchtigung in der nachfolgenden Auflistung erläutert.

Mit diesem Schreiben übermittele ich fristgerecht meine Einwendung zu dem Planfeststellungsverfahren laut Betreff und beantrage, dem Antragsteller / Vorhabenträger 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 meiner 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 nicht die Gelegenheit gegeben, im Vorfeld der Antragstellung des Vorhabenträgers Fragen zu stellen, Anregungen, Einwendungen sowie Alternativen aufzuzeigen. Ein **Ergebnis** aus dieser Beteiligung der Öffentlichkeit wurde 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.

Meine Einwendung richtet sich ausdrücklich nicht gegen die notwendige Instandsetzung des maroden Brückenbauwerks („Tausendfüßler“) im Bestand.

Alle Maßnahmen, die über eine bloße Instandsetzung vorhandener Bauwerke hinausgehen, lehne ich dagegen ab. Der Ausbau ist weder erforderlich noch verhältnismäßig:

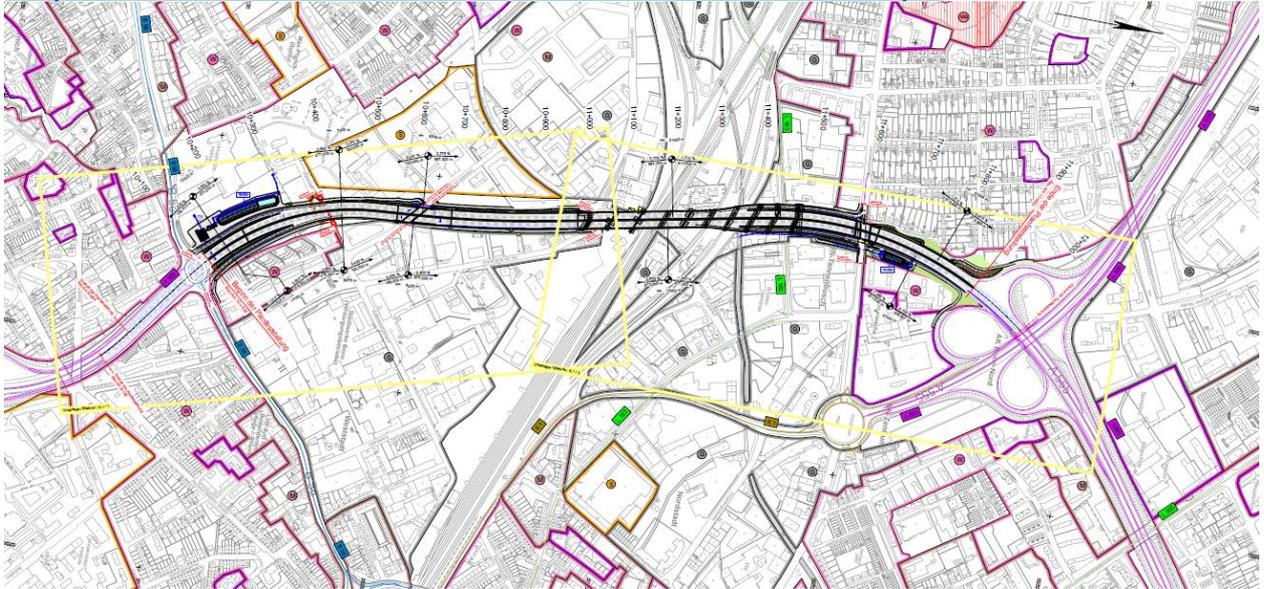
Die Auswahl der gewählten Trasse ist rechtsfehlerhaft. Ich beantrage die sog. Nullvariante, d.h. den Verzicht auf den o. g. Ausbau.

Den vorliegenden Antrag auf Planfeststellung bitte ich abzuweisen.

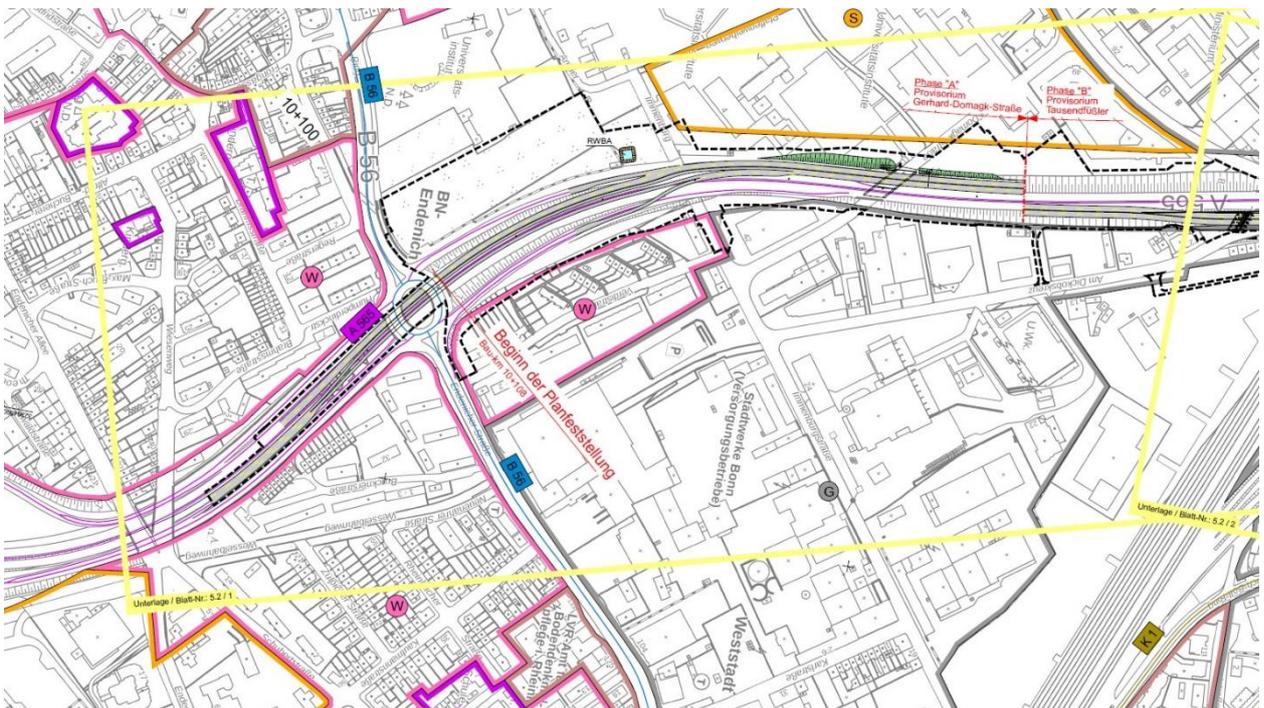
Sollte das Planfeststellungsverfahren dennoch fortgesetzt oder wiederholt werden, bitte ich um darum, eine **Bürgerversammlung** durchzuführen.

Ich sehe meine Belange insbesondere durch die maßlosen Ausbau-Planung der A565 Bonn sowohl dauerhaft als auch vorübergehend, mittelbar und unmittelbar betroffen. Auf meine Einwendungen vom 26.10.2020 verweise ich.

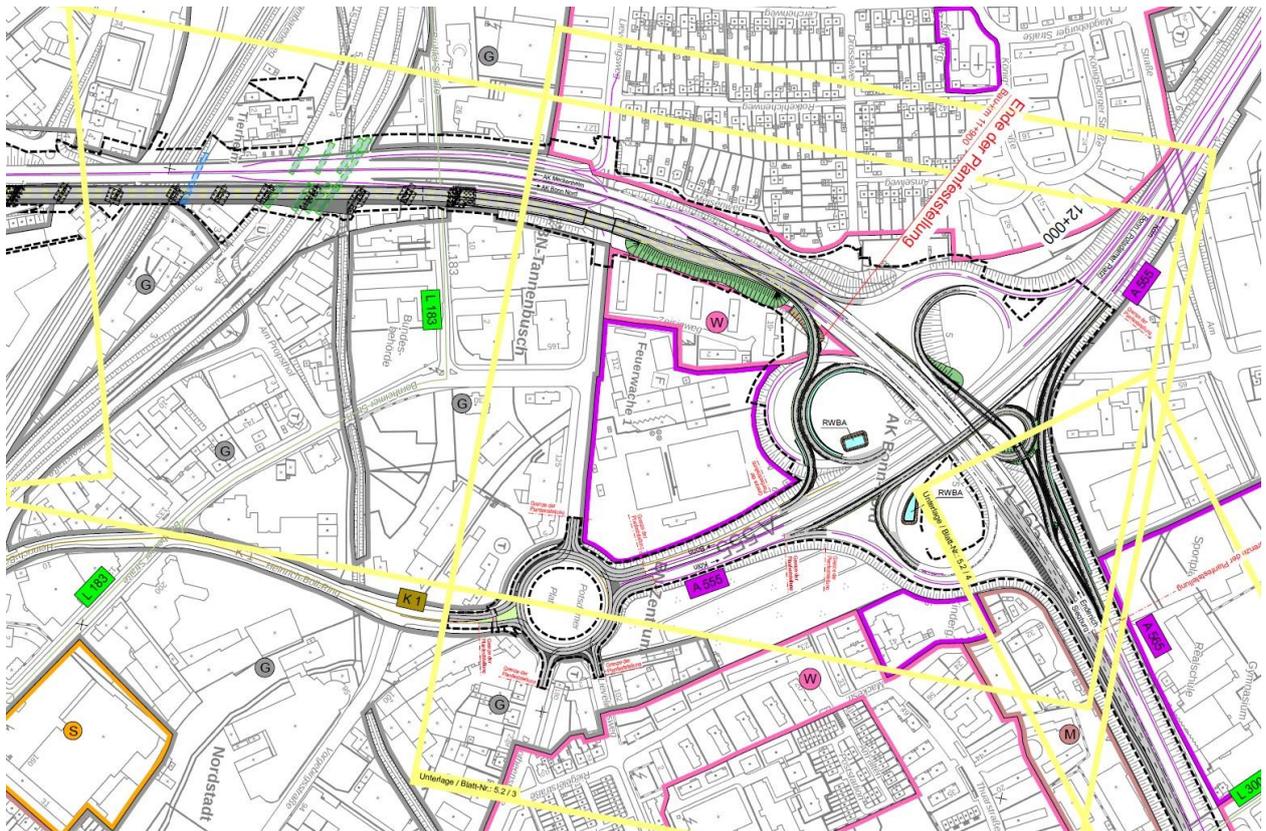
Im folgenden Bild die Ausbauplanung: https://www.tausendfuessler-bonn.de/bab565-D1/pdf/VS01_A565_44_4004_FE_AE_03_1_UeLP_Endzustand_01.pdf



Unten der **Bauzustand** : https://www.tausendfuessler-bonn.de/bab565-D1/pdf/VS01_A565_44_4004_FE_AE_03_2_UeLP_Bauzustand_01.pdf



Die gestrichelte Linie ist das Bau Feld, in dem ALLES zerstört wird.



Die gestrichelte Linie ist das Baufeld, in dem ALLES zerstört wird.

Im **General-Anzeiger Bonn**, den ich und andere abonniert haben, erschien keine Bekanntmachung über dies bedeutsame Baumaßnahme. Im Newsletter der Stadt Bonn wurde auch nicht darauf aufmerksam gemacht. Die Bekanntmachung des/der Amtsblätter haben mich erst sehr spät erreicht. Ich habe nur durch Zufall von der Auslegung des „Deckblatts“ erfahren. Die Bekanntmachung ist damit ungültig und das Planfeststellungsverfahren neu aufzurollen.

In der Website der Bezirksregierung Köln https://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/verfahren/25_strasse_planfeststellungsverfahren/autobahn_565_bonn_endenich/index.html heißt es (Bildschirmdruck):

- bitte beachten Sie den Bekanntmachungstext unter „Weitere Informationen“

Hier sind die „Weitere Informationen“ oder „Bekanntmachungstext“ weder verlinkt noch sonst auffindbar.

Die Website der Bezirksregierung Köln ist u.a. invalide und unbrauchbar - ich fordere, das Planfeststellungsverfahren aufzuheben.

Auch der weitere Bildschirmausschnitt zeigt die Unvollständigkeit der Website der BezReg Köln:

Die Planunterlagen ab dem 12.09. bis einschließlich 11.10. bitte auf der Internetseite bereitstellen.

Besuchen Sie auch

 Planunterlagen  externe Webseite

Weder ist er Satz „Die Planunterlagen ab dem 12.09. bis einschließlich 11.10. bitte auf der Internetseite bereitstellen.“ für die Öffentlichkeit bestimmt und völlig sinnlos noch sind die „Planunterlagen oder die „externe Website“ verlinkt oder auffindbar, im Folgenden der Bildschirmdruck:



Auf der Website der Stadt Bonn steht noch am 31.12.2022:

„Es können nur Einwendungen zu den Änderungen in diesem ersten Deckblattverfahren erhoben werden. Alle Personen, die durch das Vorhaben berührt werden, können sich bis **einschließlich 8. November 2022** mit ihren Einwendungen an die Bezirksregierung Köln wenden. Weitere Informationen gibt es auf der oben angegebenen Internetseite der Bezirksregierung.“

Dies ist falsch und irreführend. Die angegebene Seite der Bezirksregierung ist nicht weiterführend, hier hätte es den Hinweis auf das Amtsblatt der Stadt Bonn gebraucht oder auf das Amtsblatt der Bezirksregierung. Außerdem steht hier als Frist der „... **einschließlich 8. November 2022**...“. Dies ist so richtig **falsch**, viele Einwendungen wurden ggf. deshalb nicht mehr gemacht!!! Auch deshalb ist das Planfeststellungsverfahren aufzuheben.

Die **Bekanntmachungen** sind irreführend, fehlerhaft, unvollständig und damit ungültig

Die **Verletzung meiner Grundrechte**, insbesondere: **Art 2 Abs. 2 S. 1 (Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit) mache ich geltend**. Zudem verweise ich auf Art 20 a GG Grundgesetz (Generationengerechtigkeit): „Der Staat schützt auch die Verantwortung für die künftigen Generationen, die natürlichen Lebensgrundlagen und die Tiere im Rahmen der verfassungsgemäßen Ordnung durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und Recht durch die vollziehende Gewalt und die Rechtsprechung.“

Die Autobahnerweiterung A565 steht dem total entgegen. Die genannten Grundsätze der Art 2 und Art 20 werden durch den Planfeststellungsentwurf nicht eingehalten und massiv verletzt. Das Klimaurteil des Bundesverfassungsgerichts vom April 2021 wird NICHT beachtet.

Die **Einwendung der Stadt Bonn 201923 – Beschlussvorlage** vom 10. Dezember 2020 Ö ist in keinsten Weise im Deckblatt berücksichtigt. Auch hier sehe ich meine Rechte als Bürger beeinträchtigt. Hier der Link zur Einwendung: <https://www.bonn.sitzung-online.de/to010?SILFDNR=443&refresh=false> <https://www.bonn.sitzung-online.de/vo020?VOLFDNR=8550&refresh=false&TOLFDNR=20297>

Durch diese Planung und auch das Planungsziel des BFstrG auf Ausbau auf „E6“ – also einer 6-Fahspurigen/2 Standstreifen-Autobahn mitten durch bonner Stadtgebiet sehe ich mich als bonner Bürger beeinträchtigt. Das Ausbauziel „E4“ hätte völlig gereicht, sogar ohne Standstreifen!

Die gesamte Planung ist wegen ihrer Unmäßigkeit eine Sache des Bundesrechnungshofs BRH. Ich fordere, dass diese Planung und auch das Bundesfernstraßengesetz als auch der Bundesverkehrswegeplan durch den Bundesrechnungshof überprüft werden

Der geplante Ausbau der A565 auf 8 Spuren (inklusive Standspuren) ist insbesondere der weiter fortgeschrittenen Erkenntnisse über den Klimawandel umso mehr nicht angemessen sowie überdimensioniert und inadäquat.

Die Flächen-Neuversiegelung ist inakzeptabel.

Es werden mehr Kapazitäten für noch mehr MIV und Fernverkehr, Verstärkung des Straßen-Güterverkehrskorridors gebaut.

In der Bundesstadt Bonn wird es aufgrund der geplanten Erweiterung des Straßenkörpers weniger Grün in der Stadt geben

Es wird eine Temperatursteigerung durch Hitzeabstrahlung der Flächen-Neuversiegelung u. der Lärmschutzwände geben.

Der Bau des Autobahnabwasserbeckens auf dem Gelände auf dem Hügel ist sowie Landschaftsschutzgebiet eingepplant – Dies ist per se ein No Go!:

- Der Verlust der Nutzgarten-Grünfläche mitten in der Stadt wird in Kauf genommen, ein NoGo für Klima, Städtebau, Umwelt- und Biodiversitätsschutz

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.

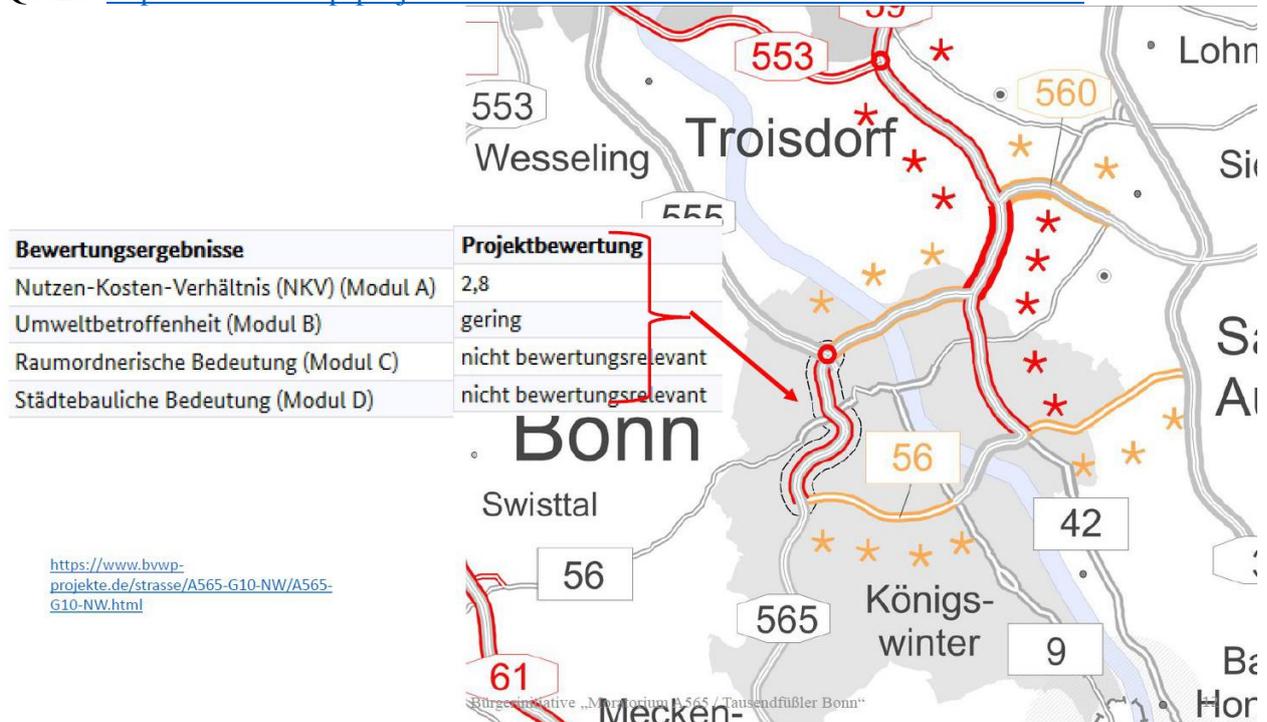
– „**Städtebauliche Bedeutung: nicht bewertungsrelevant**“

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.

Die folgenden Bilder belegen die o.g. Aussagen zur Umweltbetroffenheit, Raumordnerischen Bedeutung, Städtebauliche Bedeutung und sind aus folgender Quelle kompiliert:

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



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 wollte schon mit meiner Einwendung vom 26.10.2020 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.

- Eine Katastrophe für Mensch, Tiere, Pflanzen, Biodiversität sind die eingeplanten Stützwände an den Seiten der Autobahn anstelle der grünen Ränder und dessen Bewuchses, diese Katastrophe muss durch eine Neuplanung verhindert werden.
- Es wird die Festschreibung und Vergrößerung und Zementierung der Zerschneidung und Trennung von Stadtteilen der Bundesstadt Bonn bewirkt.
- Die Planung ist abzulehnen, da sie auf einer Erhöhung des Tempolimits auf 100 km/h nach dem Ausbau beruht.
- Eine Verbauung der Frischluftschneisen / Verminderung der Flurwinde durch die geplanten Lärmschutzwände/ Dämme ist inakzeptabler Weise eingeplant.

So sagte mir der Meteorologe Dr. Karsten Brandt: „Die Analyse ist sehr aufschlussreich. Man kann sagen, dass ein so massives Bauwerk zu

Veränderungen führt, wie die durch das Ingenieurbüro gut ausgearbeitete Klimastudie zeigt. Es zeigt sich was wir erwartet haben: Die Höhe der Lärmschutzwände stellt das Hauptproblem dar. Klar, die Zunahme des Verkehrs, das Wegfallen von Grünflächen und die Vergrößerung von Asphaltflächen sind ebenfalls extrem ungünstige Faktoren. Man stellt das Projekt zwar als Einzelmaßnahme dar, dabei sind es ganz viele im gesamten Stadtgebiet, die letztendlich zu einer weiteren Verschlechterung führen. Die Klimamodelle zeigen gerade am Anfang der Studie, dass wir mit einer dramatischen Verschlechterung der klimatischen Situation zu rechnen hätten. Dem muss natürlich Rechnung getragen werden: Die Ist-Situation ist nicht die Situation, die wir in drei, vier oder fünf Jahrzehnten in der Stadt vorfinden werden. So ein massives Bauwerk lässt sich später nicht einfach ausradieren, vielmehr würde es wahrscheinlich nochmals vergrößert oder verändert werden.

Spannend ist die Veränderung der Kaltluftmächtigkeit (Anlage 15), die eigentlich genau das zeigt, was wir auch ohne Modellierung erwartet haben. Nämlich, dass sich die Kaltluft vor dem Bauwerk staut. Dazu muss gesagt werden: Eine gänzlich klare Nacht ist nicht so häufig wie im Modellfall dargestellt (30 – 40 Nächte im Jahr gegen 100 bis 150, in denen der Kaltluftaufbau gestört wird). Westlich des Bauwerks staut sich die Kaltluft aufgrund der Höhe der Lärmschutzwände; nach Osten hin gibt es eine massive Reduzierung. Interessant ist, dass die Temperaturabweichungen nicht so hoch ist wie ich erwartet habe - sie sind aber existent. Zudem muss man beachten, dass es sich hier um ein Computermodell handelt und weitere Baumaßnahmen hinzukommen werden, die unabhängig in dem Gelände stattfinden. Ein weiteres Steinchen in dem Mosaik, welches das Stadtklima nachhaltig verschlechtern statt verbessern wird.

In ganz vielen Nächten haben wir ein Zwischending aus gestörter und ungestörter Luftzirkulation, so dass noch ein wenig Einfluss vom übergeordneten Windfeld da ist. Ein kompletter Kaltluftstrom kann sich also nicht ausprägen und überströmt daher auch nicht. Die Frage ist also, in wie vielen Nächten hat man die Situation, dass nach sechs Stunden ein überströmen erfolgt. Ich bin diesbezüglich eher skeptisch, gerade der Vergleich zwei und sechs Stunden – nach sechs Stunden weist die Studie kaum Unterschiede auf, nach zwei sehr deutliche. Dieser Punkt lässt mich die Ausführungen des Ingenieurbüros kritisch hinterfragen.

Abschließendes Fazit: Auf jeden Fall stellen insbesondere die hohen Lärmschutzwände ein großes Hindernis für den sowieso schon kaum noch existierenden Luftaustausch dar.

Meine Meinung: Autobahn erneuern, aber nicht vergrößern. Parallel dazu das Tempolimit auf 80 km/h begrenzen und ohne Lärmschutzwände auskommen.

- Negative gesundheitliche Folgen werden durch den Ausbau von 4 auf 8 Spuren in Kauf genommen.

- Die Planungen erfolgen aufgrund des Bundesverkehrswegplans BVWP sowie des Fernstraßenausbaugesetzes FSTrG – beide Grundlagen sind formell rechtswidrig und materiell verfassungswidrig.

Ich bin Betroffener, weil ich Bürger der Stadt Bonn bin und ebenso bin ich betroffen, weil ich Eigentümer eines vermieteten Grundstücks in Hangelar bin. Mit den Wahnsinnerweiterungen von A565, A555, A59, A4, A61, Neubau der Rheinspange A553, Neubau aller Autobahnkreuze und Dreiecke zwischen Bonn und Köln, Abriss und erweitertem Neubau der Rodenkirchener Autobahnbrücke in Köln, Abriss und erweitertem Neubau der Friedrich-Ebert-Brücke in Bonn, besonders durch Verkehrszunahme, Luftverschmutzung, Lärm durch den zunehmenden Verkehr, Klimaveränderung, auch durch den massiven Autobahnbau beschleunigt, beschleunigter

Minderung der Biodiversität, erschreckender Veränderung des Städtebaus durch diese Autobahnneubau- und Ausbaumaßnahmen, bin ich besonders betroffen. So heißt es gemäß „Verkehrsuntersuchung zum achtstreifigen Ausbau der A59 - Abschnitt AD Bonn-Nordost bis AD St. Augustin-West“, Seite 28 (Unterlage 20D2) „Durch den Ausbau werden auch die Zulaufstrecken auf der nördlichen und südlichen A59, sowie die an den Autobahndreiecken anbindenden Autobahnen **A560** und **A565** stärker belastet. Die südliche A59 ist im Prognose-Planfall 2030 mit 98.600 Kfz/24h belastet, die nördliche A59 mit 119.000 Kfz/24h. Die A560 wird von 96.900 Kfz/24h im Durchschnitt befahren und die **A565 von 97.900 Kfz/24h.**“ Dies bedeutet auch – z.B. wegen der genannten höheren Belastung der „nördlichen A59“ auch eine höhere „Belastung“ der A3/A4 im Osten Kölns – die ja jetzt schon sehr hoch „belastet“ ist - eine immense „Belastung“ über den rechtsrheinischen und linksrheinischen Raum nördlich und in Bonn ist vorprogrammiert. In der Verkehrsuntersuchung wird auf die Höherbelastung der A3/A4 im Westen Kölns nicht eingegangen und ist vergessen worden – die Verkehrsuntersuchung ist damit unvollständig und neu zu erstellen. Ebenso vergessen wurde die Betrachtung des Raumes um die **A3/A4** im Osten Kölns hinsichtlich Klima-, Umwelt, Gesundheit infolge des Ausbaus der A59 durch dieses Planfeststellungsverfahren. Auch insofern sind die Planunterlagen und Betrachtungen unvollständig.

Im Erläuterungsbericht, Ziffer 2.4.2.2, S. 21, heißt es: „ Die Verkehrsbelastung auf der Brücke „Tausendfüßler“ steigt in diesem Prognose-Planfall auf ca. 114.300 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von 7,2 % an.“ Was denn nun: 97.900 Kfz/24 h, wie in den Planfeststellungsunterlagen A59 Sankt Augustin-BN NO errechnet oder 114.300 Kfz/24 h, wie im Erläuterungsbericht A565, S.21???

Die Planfeststellungsunterlagen sind auch hinsichtlich der Daten für „Verkehrsbelastung“ nicht valide und taugen nicht für dieses Planfeststellungsverfahren, ebenso die Wirtschaftlichkeitsberechnungen, Begründungen etc. Das Verfahren ist ganz zu stoppen.

Es ist unwahrscheinlich, dass jeder Baumaßnahmenabschnitt der A565 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> . Die Wirtschaftlichkeit ergibt sich aber aus der Betrachtung der gesamten geplanten Baumaßnahmen für die A565 , also auch den Abschnitt vom Autobahnkreuz Nord über die Friedriche-Ebert-Brücke bis zum Autobahndreieck Bonn-Nordost <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A565-G20-NW/A565-G20-NW.html>

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

- Ich fordere eine vollständige „Bekanntmachung der Planfeststellung“ der Bezirksregierung Köln sowie der Stadt Bonn und adäquate Offenlegung (Ort, Zeit, digitale Unterlagen)
- sofortige Verschiebung des Planfeststellungsverfahrens zwecks Einbeziehung der Bürger*innen durch vorgeschaltete Bürgerversammlung;
- Ich fordere ein **maßstabsgetreues barrierefreies physisches / haptisches Planungsmodell** zur umfassenden, angemessenen Bürgerinformation der gesamten Baumaßnahme einschließlich des Endenicher Eis, des Autobahnabwasserbeckens auf dem Gelände von INRES/Auf dem Hügel 6, des Tausendfüßlers, des Dammes (der in Teilen den Tausendfüßler ersetzen soll), ein eigenes Model der Unterführung Gerhard-Domagk-Straße, ein eigenes Model der geplanten Fuß-Radwegüberführung im Zuge der Immenburgstraße/An der Immenburg, des Autobahnkreuzes Bonn-Nord. 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

- Überprüfung des BVWP (Bundesverkehrswegeplans) hinsichtlich der Klimaziele der EU und der Bundesregierung.

- Sollten meine Forderung nach strikter Instandsetzung der A565 ohne Verbreiterung nicht gefolgt werden, dann mache ich mir **die Einwendung der Stadt Bonn vom Dezember 2020 in der Planung zu eigen, dies ist dann in der Planung zu berücksichtigen.**

- Zugrundelegen nur aktueller, den Klimaschutz beachtenden Regelungen und Zahlen

Ich fordere ein neutrales Klimagutachten für die Auswirkungen auf die Stadt Bonn und darüber hinaus

Ich fordere die 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).

So ist in der Unterlage des Deckblattes nichts über Beton- und Stahlverbrauch sowie ggf. sonstigem Materialverbrauch aufgenommen und auch nichts über die Bewertung hinsichtlich CO₂ oder sonstigem klimaschädlichen Gasen etc. gesagt. Die „Klimauntersuchung“ des Deckblatts der Peutz Consult GmbH ist deshalb unvollständig.

In den „Stadtwechselnews Oktober: Eine ungeduldige Ernte | Rückblick und Ausblick nach Klimaforum 4“ vom 29.10.2022 von „Bonn im Wandel“ heißt es:

„Jede:r von uns Bonner:innen kann im Durchschnitt nur noch rund 50 Tonnen CO₂ "ausgeben", wenn wir das 1,5 Grad-Ziel halten wollen. Das haben Gutachter:innen im Auftrag der Stadt Bonn anhand von Zahlen des Sachverständigenrates für Umweltfragen (SRU) errechnet. Oder anders gesagt: Wenn unsere Stadt bis 2035 klimaneutral sein will, müssen wir sieben bis zehnmal mehr Treibhausgase pro Jahr reduzieren als bisher!

Es braucht also sofort mutige Veränderungen - und kooperative Wege, diese zwischen Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Bürger:innen gemeinsam zu erreichen.“

Mein Fazit: Wenn man ausgerechnet hat, dass „Jede:r von uns Bonner:innen im Durchschnitt nur noch rund 50 Tonnen CO₂ "ausgeben", kann, wenn wir das 1,5 Grad-Ziel halten wollen.“, dann ist es zwingend, dann muß man sich doch seitens der Autobahn GmbH sich die Mühe geben, die Mengen an CO₂ durch Mehrverkehr und durch den Bau und wegen der Instandhaltung anzugeben und auszurechnen - die Planfeststellungsunterlage ist auch insoweit völlig unzureichend und lieblos hingezimmert und mit Allgemeinplätzen versehen. Dies ist inakzeptabel. Ich fordere, dass die **Klimabilanz** detailliert erstellt wird.

„Wie viel CO₂ darf Deutschland maximal noch ausstoßen?

Fragen und Antworten zum CO₂-Budget in der STELLUNGNAHME Juni 2022“ des Sachverständigenrates für Umweltfragen SRU

(Quelle:

https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/04_Stellungnahmen/2020_2024/2022_06_fragen_und_antworten_zum_co2_budget.pdf?__blob=publicationFile&v=15)

„Der Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) empfahl in seinem Umweltgutachten 2020, die deutschen Klima-ziele an einem CO₂-Budget auszurichten, das im Einklang mit den Zielen des Klimaabkommens von Paris steht (SRU 2020, Kap. 2).“

Unter Gliederungspunkt „6. Wie groß sind die aktualisierten CO₂-Budgets für Deutschland und die EU-27 ab 2022?“ heißt es auf Seite 7: „Aktualisiert beträgt das maximale Budget ab 2022 für Deutschland ...2,0 Gt CO₂ (1,5 °C, 67 %).“ „Bei linearer Emissionsreduktion ab 2022 wären dieses Budget 2027 aufgebraucht.“

In der neuen „Anlage 19.5 Klimatechnisches Gutachten (1. Deckblatt)“ und auch sonstwo in den Planfeststellungsunterlagen wird auf die Auswirkungen auf das CO₂-Budget nicht eingegangen. Dies ist unhaltbar! Das „Klimatechnische Gutachten“ vom 30.07.2021 von Peutz Consult sowie insgesamt die Planfeststellungsunterlagen sind zu ergänzen um die Analyse und Folgerungen aus den Erkenntnissen des Sachverständigenrates für Umweltfragen.

Im Landschaftspflegerischen Begleitplan LBP heißt es auf Seite 9: „Eine vergleichende Beurteilung der Gunst oder Ungunst der vertieft zu untersuchenden Varianten im Hinblick auf mögliche Folgen für den Klimawandel und die voraussichtliche Einflussnahme auf die Treibhausgas-Bilanz erfolgte nicht.“

In den gesamten Planfeststellungsunterlagen wird nicht, weder qualitativ noch quantitativ, auf die Treibhausbilanz eingegangen! Ich fordere dies.

In der „Klimauntersuchung“ Anlage 19.5 , S. 44, heißt es:

„Ein weiterer Bereich mit Erwärmungen von bis zu maximal 0,4° C wird analog zu den Abendstunden bei südwestlichen Anströmungen in der Wohnsiedlung an der Verdistrasse prognostiziert (vgl. Anlage 43). Grund hierfür ist die **durch die hohen Lärmschutzwände eingeschränkte Zufuhr kühler Luftmassen** aus Richtung der Freiflächen westlich der A 565.“ Eine Bewertung, was das für **die menschliche Gesundheit** bedeutet, fehlt. Insbesondere fehlt die Bewertung, was das für Bonn bedeutet, wenn, wie auf S. 10 der „Klimauntersuchung“ beschrieben, sich

-- „die Anzahl der Sommertage (Maximaltemperatur $\geq 25^\circ\text{C}$) im Jahr 2100 gegenüber der Periode 2015 – 2045 mehr als verdreifachen wird,

-- sich die Anzahl der heißen Tage (Maximaltemperatur $\geq 30^\circ\text{C}$) im selben Zeitraum etwa verfünffachen wird und

-- die Anzahl der Tropennächte (Minimaltemperatur $\geq 20^\circ\text{C}$) im selben Zeitraum um den Faktor 3 bis 5 zunehmen wird.“

Der vielfach ausgezeichnete Meteorologen Karsten Schwanke sagte im „Weltspiegel“ am 16.10.2022 um 19:05 Uhr: „**Wir müssen uns von den Mittelwerten lösen**“.

In der „Klimauntersuchung“ von Peutz wird NICHT darauf eingegangen, was dies bedeutet, z.B. hinsichtlich der „**Erwärmungen von 0,4° C**“ für die Gesundheit und es wird nicht darauf eingegangen, was die Erhöhung der Temperaturen abseits der Mittelwerte für den Menschen und Tiere und Pflanzen bedeutet. Dies ist nachzuholen. Auch wird nicht auf Rückkopplungs- und Randeffekte eingegangen.

Ich fordere ein **Umweltmedizinisches Gutachten**; hierbei ist besonders auf die Peaks der Temperaturerhöhungen und die Auswirkung auf Menschen einzugehen. Ich schließe im Übrigen der Einwendung von Prof. Dr. med. Jost Brökelmann an.

Folgendes Ziel der Stadt Bonn wird durch die maßlose Autobahnplanungen NICHT erreicht: Zitat: „Bonn soll bis 2035 klimaneutral werden. Daneben muss sich die Stadt an nicht mehr vermeidbare Folgen des Klimawandels anpassen und Vorsorge vor Extremwettern leisten. Um diese Ziele zu erreichen, sind große und gemeinsame Anstrengungen von Politik, Verwaltung, Bürgerschaft und Wirtschaft notwendig.“ Quelle: <https://www.bonn.de/klimaschutz>

Das oben beschriebene **Ziel der Stadt Bonn**, bis 2035 klimaneutral zu werden, wird durch diese Bundesbaumaßnahme konterkariert. Die Planungen A565 sind deshalb obsolet.

In den Unterlagen ist nichts zu den Auswirkungen des **Bundesklimaschutzgesetzes** KSG zu finden. So heißt es dort im Paragraph 1:

"Zweck dieses Gesetzes ist es, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten. Die ökologischen, sozialen und ökonomischen Folgen werden berücksichtigt. Grundlage bildet die Verpflichtung nach dem Übereinkommen von Paris aufgrund der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen, wonach der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen ist, um die Auswirkungen des weltweiten Klimawandels so gering wie möglich zu halten." https://www.gesetze-im-internet.de/ksg/_1.html

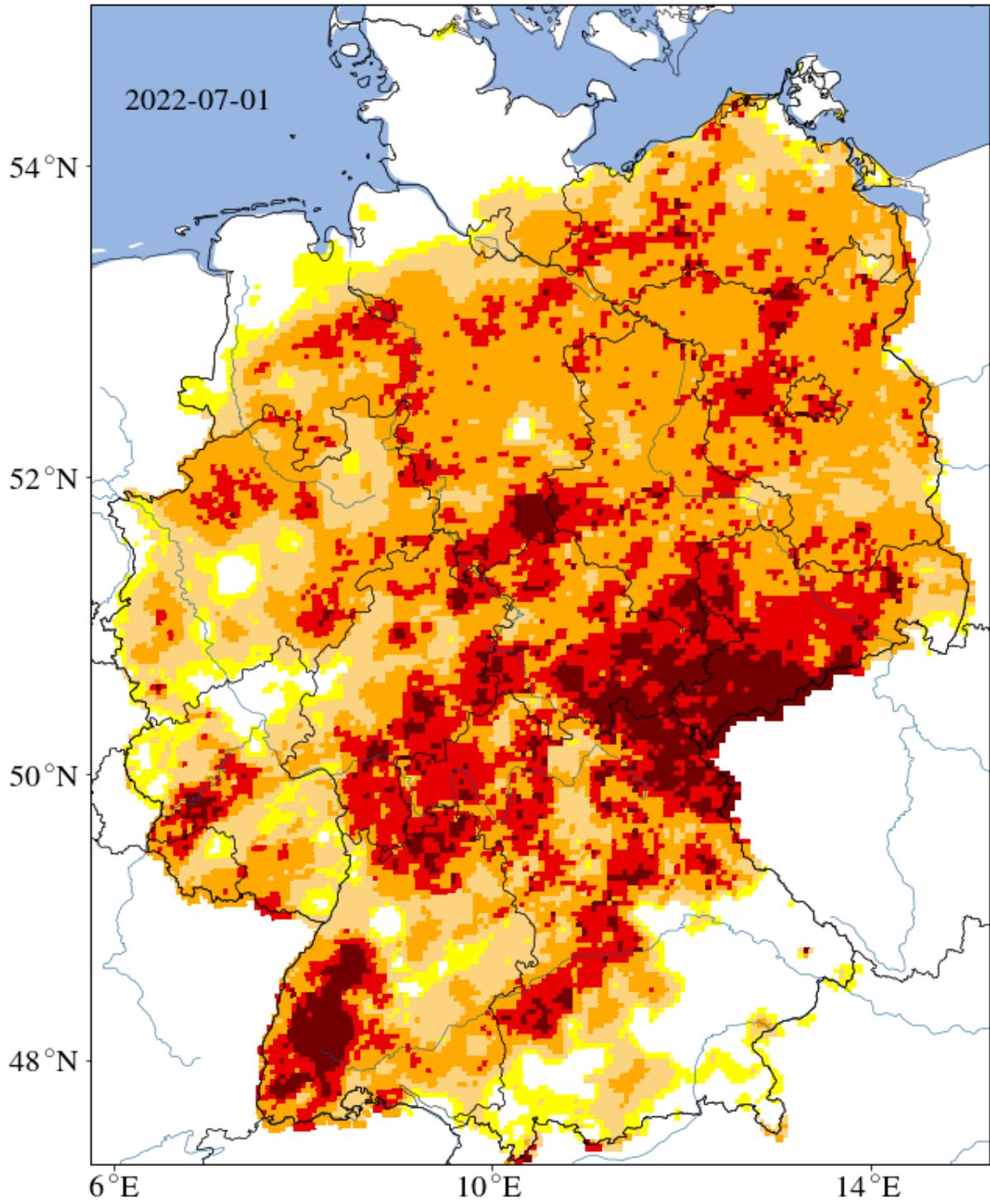
In den Planfeststellungsunterlagen ist nichts zu finden, wieso die Erweiterung Autobahn von 4 auf 8 Spuren dazu beiträgt, die europäischen Klimaschutzvorgaben einzuhalten.

Die Planfeststellungsunterlagen sind somit unvollständig.

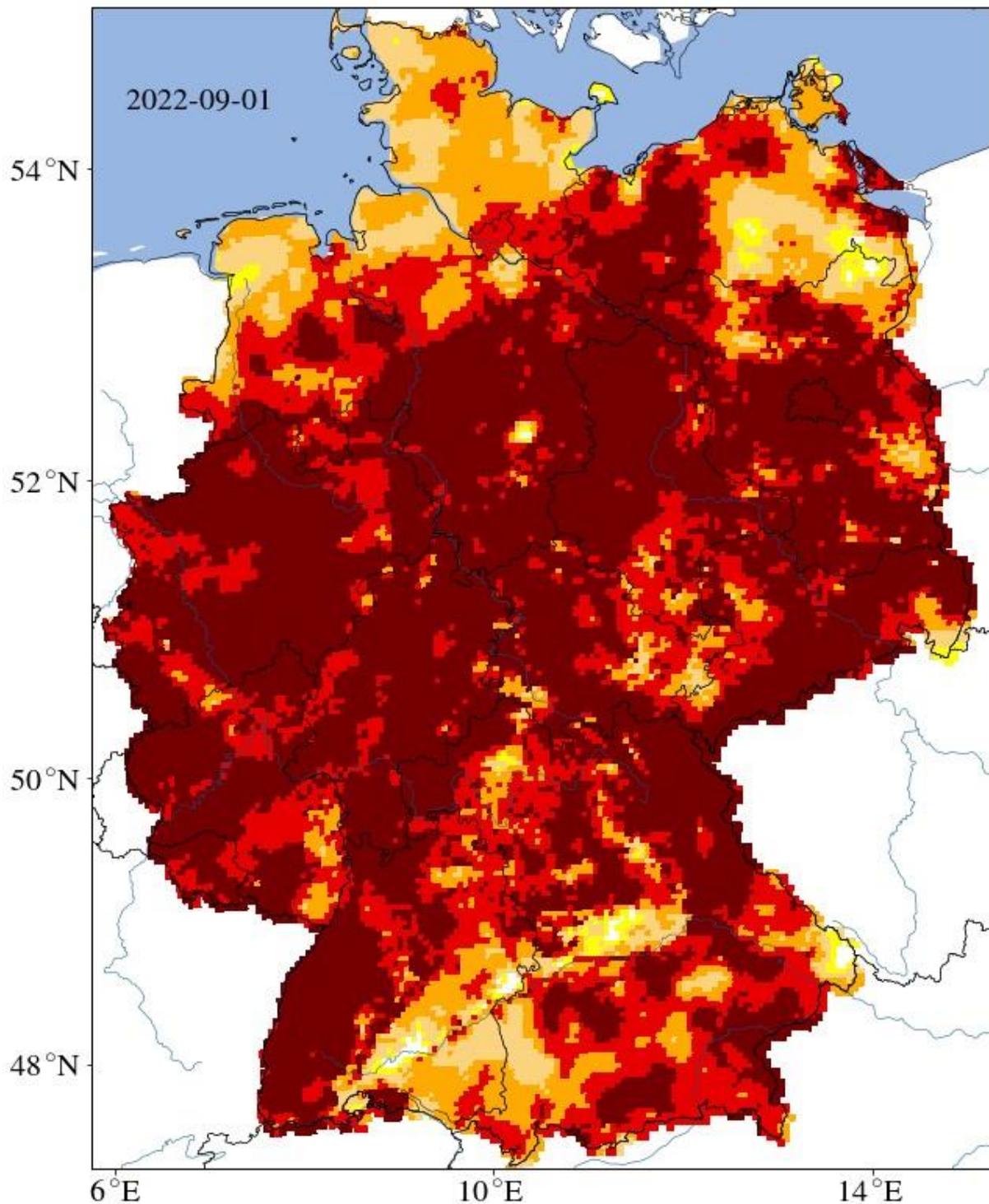
Die geplante Autobahnerweiterungsmaßnahme trägt zur Versiegelung und Erhitzung **und Dürre** bei.

Die folgenden Bilder zeigt die Dürre, die schon jetzt in Deutschland herrscht:

Zuerst die **Dürrekarte** vom 1.7.2022:



Und hier die **Dürrekartierung** am 1.9.2022:



Quellen:

https://files.ufz.de/~drought/Gesamtboden_historisch_12_mon.gif sowie

<https://twitter.com/Umweltnews/status/1546738793830666240>

Da vor 2016 der Klimawandel und seine Auswirkungen den Parlamenten der Städte und dem Regierungsbezirk / Regionalrat/Bezirksregierung Köln sowie den Parlamenten des Landes / der Länder und des Bundes offensichtlich noch nicht bekannt waren, haben sie diesen

Bundesverkehrswegeplan und das zugehörige Fernstraßenausbaugesetz unter falschen Voraussetzungen gefordert, erstellt, gebilligt, beschlossen, verkündet. Da dies Baumaßnahme, mit zum Klimawandel negativ beiträgt, **fordere ich die planfeststellende Behörde auf, diesen Plan NICHT festzustellen**, da er auf falschen Grundlagen zustande gekommen ist. Die **Bezirksregierung Köln** steht als Planfeststellungsbehörde in der Pflicht, vor Genehmigung dieses Plans die den Plan Fordernden oder beschlossen habenden Institutionen **um das weitere Verfahren zu konsultieren** und darlegen zu lassen, dass dieser Plan noch Bestand hat, insbesondere unter den Bedingungen der jetzigen Klima - Erkenntnisse.

Die planfeststellende Behörde darf diesen Plan nicht genehmigen, wenn sie feststellt, dass er aus Klimagründen nicht genehmigungsfähig ist.

Ebenso fordere ich die planfeststellende Behörde auf, den Regionalrat Köln **vor** Planfeststellungsbeschluss die folgende Tischvorlage aus dem Jahr 2012 (Bezirksregierung Köln Drucksache RR 128(2012, VK 111/2012) zur Erarbeitung des Bundesverkehrswegplans überarbeiten zu lassen, da diese Forderungen absolut nicht mehr den heutigen klimatischen Erfordernissen entspricht:

Bezirksregierung Köln

Regionalrat
Sachgebiet:
Bundesverkehrswegeplan 2015 - Bereich Straße -
Drucksache Nr.: RR 128/2012 VK 111/2012
3. Sitzungsperiode

Köln, den 10. Dezember 2012

Tisch - Vorlage für die 13. Sitzung des Regionalrates am 14. Dezember 2012

TOP 12 a	Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes 2015 – Bereich Straße
Rechtsgrundlage	§ 9 Abs. 4 Landesplanungsgesetz NRW (LPIG)
Berichterstattung	Herr Elsiepen, Dezernat 25, Tel.: 0221/ 147-2670 Landesbetrieb Straßenbau NRW
Inhalt	Information der Bezirksregierung Köln (Seite 2)
Anlagen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Regionale Vorschläge zur Fortschreibung des BVWP, in der Reihenfolge der Maßnahmen (6 Seiten) 2. Liste der disponiblen Maßnahmen des BVWP 2003, regionaler Auszug (2 Seiten) 2. Ministerschreiben an alle Kommunen vom 31.08.2012, Aufstellung des BVWP 2015, Teil Straße (3 Seiten) 4. Erlass des MBWSV, Aufstellung des BVWP 2015, Teil Straße (2 Seiten)

Beschlussvorschlag:

Der Regionalrat beschließt die regionalen Projektvorschläge für Straßenvorhaben zur Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplan 2015.

A565	Stadt Bonn	AD Bonn-NO - AS Bonn-Beuel	Maßnahmenanmeldung
A565	Stadt Bonn	AS Bonn-Beuel - AS Bonn-Lengsdorf	Maßnahmenanmeldung

Quelle: <https://www.bscw.nrw.de/pub/bscw.cgi/4802880> Top 12a

Ich fordere im Rahmen meiner Einwendungen aus Gründen des Klima- und Gesundheitsschutzes und zwecks angemessener Bürgerbeteiligung die sofortige **Verschiebung des Planfeststellungsverfahrens zwecks Einbeziehung der Ergebnisse der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans.**

Die **Wirtschaftlichkeitsberechnung** im Bundesverkehrswegeplan **erfolgte ohne** die jetzt oder späteren, teilweise schon im Bundesverkehrswegeplan an anderer Stelle eingeplanten Um- Neu- und Erweiterungsbaumaßnahmen an der

- A560,
 - Autobahndreieck Sankt Augustin West
 - Autobahndreieck Bonn-Nordost (Beuel)
 - Ausbau der A59 in Beuel auf 8 Spuren,
 - des mehr als 10 Millionen Euro geplanten Umbaus der Kreuzung der B56 am Ortseingang Hangelar auf bonner Gemarkung infolge des Umbaus der A59 in Beuel,
 - des Abrisses und des anschließenden erweiterten Neubaus der Friedrich-Ebert-Brücke A565.
- Die Wirtschaftlichkeitsberechnung des Bundesverkehrswegplans ist damit **falsch**, kommt zu falschen Ergebnissen, hat zu viele Lücken. Die Bundestagsabgeordneten aber auch unter Anderem der Bundesfinanzminister haben damals in 2016 also unter falschen Voraussetzungen dem Bundesverkehrswegplan und dem Fernstraßenausbaugesetz zugestimmt.

Quelle: Fernstraßenausbaugesetz:

https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBL&start=//*/%5b@attr_id=%27bgbl116s3354.pdf%27%5d#_bgbl_%2F%2F*%5B%40attr_id%3D%27bgbl116s3354.pdf%27%5D_1664825847687

Die Planungen finden damit im Rahmen eines Gesetzes statt, das unrechtmäßig zustande gekommen ist. Die Planungen sowie weiter haushaltswirksame Maßnahmen sind somit sofort zu stoppen.

Ich fordere die Überprüfung des BVWP (Bundesverkehrswegeplans) und dieser Baumaßnahme hinsichtlich der **Klimaziele** der EU und Deutschlands.

- Überprüfung dieses Projektes anhand aktueller Standards von Raumordnung, Städtebau, Wirtschaftlichkeit
- Berücksichtigung der Konsequenzen von kommenden Verkehrswende-Maßnahmen/künftig verändertem Modal Split sowie der Erhöhung der MIV-Kapazität auf der A565 durch künftiges (teil-)automatisiertes Fahren

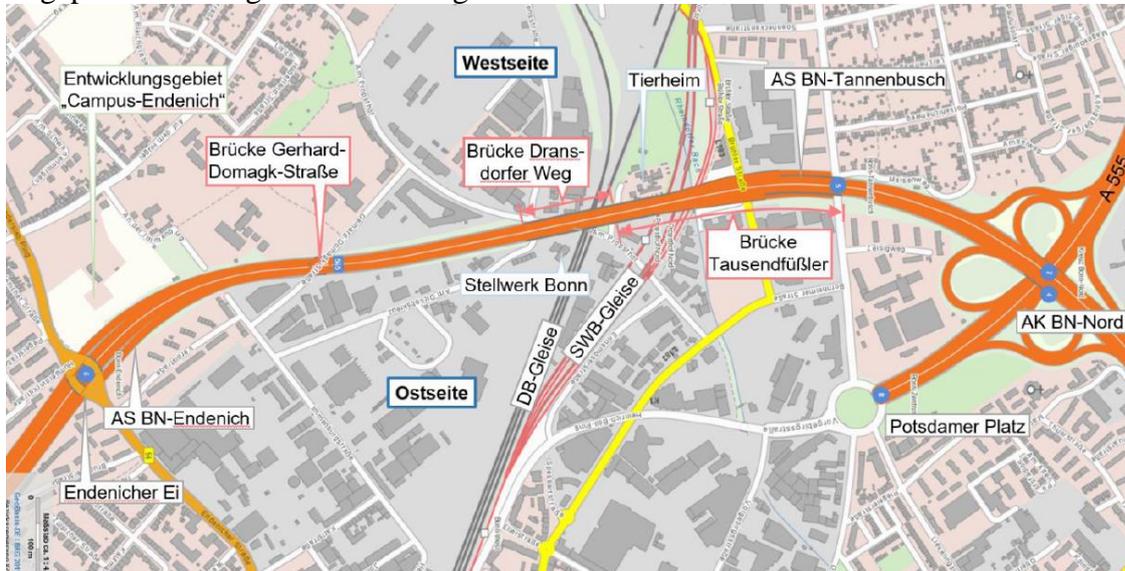
Ich fordere die **Wiederherstellung der ursprünglichen Wegeverbindungen** (z.B. An der Immenburg / Immenburgstraße) auf Kosten der Autobahn GmbH, denn schließlich ist die Autobahn A565 und insbesondere die geplante Vergrößerung der Breite auf das Doppelte – von ca 22m auf ca. 50 m - die Ursache für die Zerschneidung der Stadt Bonn – deshalb hierbei KEINE Kostentragung der Aufweitung durch die Bundesstadt Bonn!

Ich fordere die **Aufweitung** der schon jetzt absolut unterdimensionierten Durchfahrtsbreite der **Unterführung Gerhard-Domagk-Straße** im Zuge der Erneuerung der Autobahnbrücke über diese Straße auf **20 m**. Da die Richtlinien für Stadtstraßen RAST 06 noch von PKW-Breiten von 1,75 ausgehen, aber viele Autos mehr als 2 m breit sind, und inzwischen der Radverkehr und

Fußgängerverkehr stark zugenommen hat und für Rad- und Fußwege heutzutage größere Breiten und Sicherheitsabstände gelten und höhere Anforderungen an Fußgänger – und Radverkehrssicherheit gelten, fordere ich, dass die Richtlinien für Stadtstraßen NICHT mehr angewendet werden sondern eine Breite der Unterführung von mindestens 20,00 m eingeplant wird, insbesondere da die Unterführung aus angeblichen Standsicherheitsgründen sowie neu gebaut werden muß. Die jetzige Unterführung **Gerhard-Domagk-Straße** erscheint schon jetzt als unwirtliches und unsicheres „Loch“.

Ich fordere für die **Unterführung Gerhard-Domagk-Straße** die Einbeziehung der Planung und der Planungsleistungen und Kostentragung inklusive Betriebs- und Bauunterhaltung, auch der Kosten für Beleuchtung durch die Autobahn GmbH und Aufnahme in das **Regelungsverzeichnis**, denn schließlich ist die Autobahn A565 und insbesondere die geplante Vergrößerung der Breite auf das Doppelte – von ca. 22 m auf ca. 50 m - die Ursache für die Zerschneidung der Stadt Bonn – **deshalb KEINE Kostentragung der Aufweitung durch die Bundesstadt Bonn!**

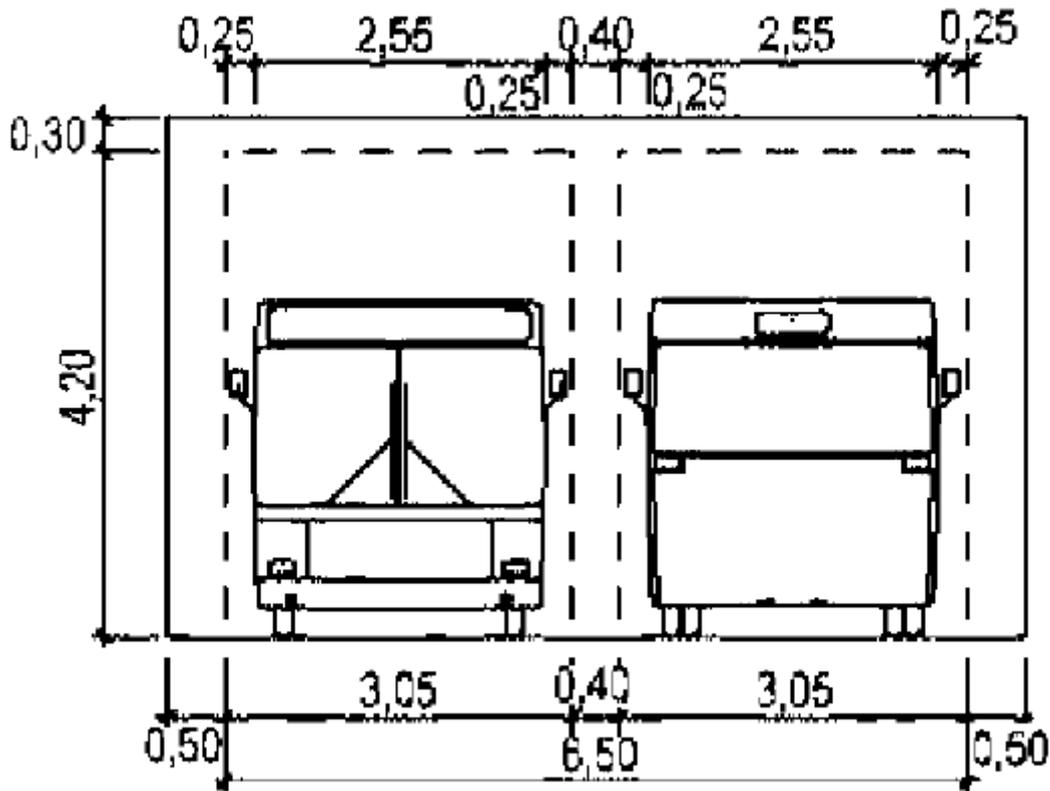
Lageplan Abb.3.1 gem. Erläuterungsbericht S.25 und 3.8 S. 34:



Unten Abb. 3.8 gem. Erläuterungsbericht S.



Abbildung 3.8 Gerhard-Domagk-Straße unterführt die A 565



Oben: Abb. aus Skript Hochschule Ostwestfalen – Lippe vom 13.06.2012 über RAST06 „**4 RAST 06 (FGSV)** Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006“

Ich fordere die Beibehaltung, Pflege, Weiterentwicklung der die jetzige A565 begleitenden grünen Ränder vor, während und nach der Bauzeit. Die Inaugural-Dissertation Bonn 1973 von Claus-Dieter Helbing: "**Staubimmissionen im Bonner Stadtgebiet** und deren artspezifische Ablagerungen auf Blättern ausgewählter Gehölze" zeigt, dass grüne Randstreifen mit Bäumen und Sträuchern den durch den Straßenverkehr erzeugten unglaublichen Staubmengen reduzieren und filtern. Dies hat positive Auswirkung auf die gesamte Stadt !!!!

Im linken Bild der Peutz-Untersuchung (siehe unten) „IST-Fall“ sieht man die vielen Bäume / Vegetation des Grüns entlang der Autobahn, die alle abgeholzt und versiegelt werden: im rechten Bild sieht man nur noch den die rote Begrenzung stattdessen. Der Verlust dieses grünen Rands, der 10-20 m breit ist, ist für das Stadtklima unverzeihlich. Die Erkenntnisse der o.g. Dissertation von ClausDieter Helbing sind endlich zu beachten!

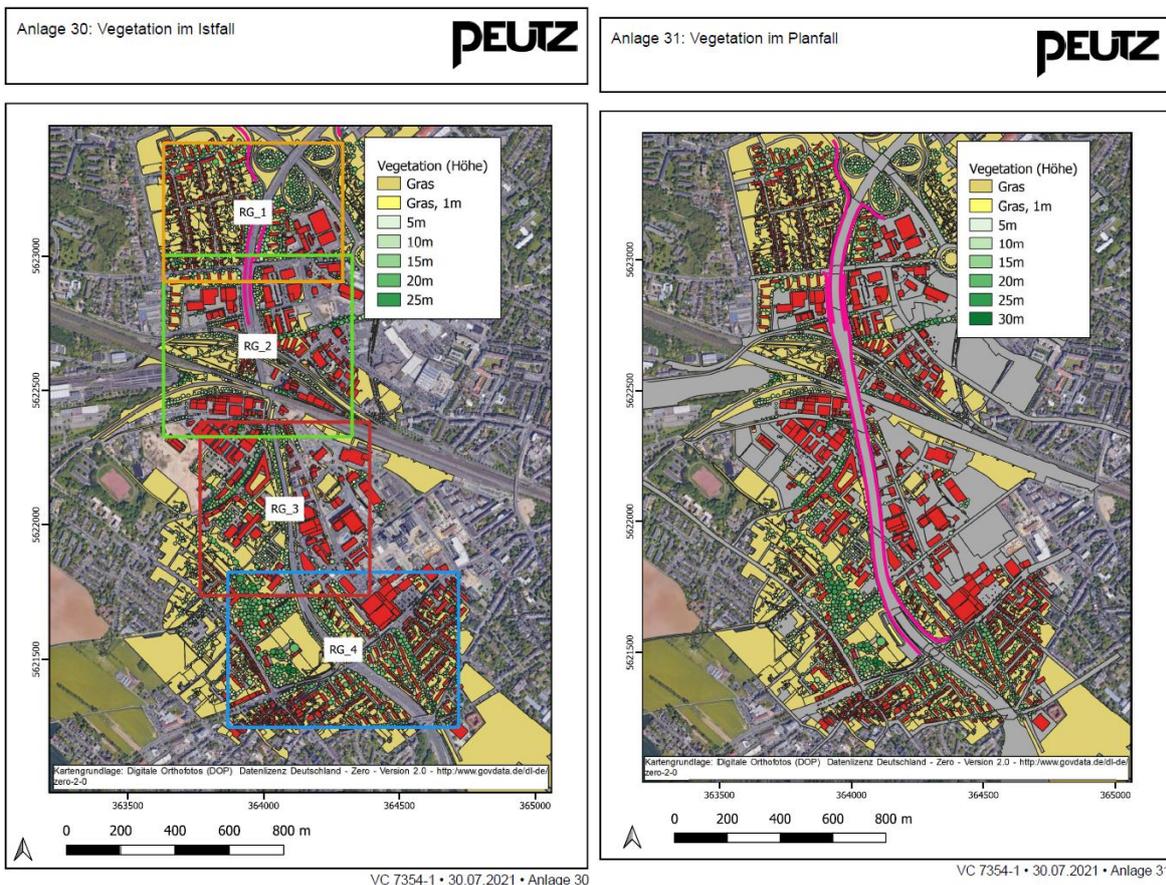
Im Erläuterungsbericht 27.4.2022, S.73, des Planfeststellungsverfahrens **A59** Sankt-Augustin – Bonn/Nordost 2. Deckblatt heißt es: "*Mit dem Ausbauvorhaben verbundene negative Wirkungen:*" "... vorübergehende Zunahme der betriebsbedingten Beeinträchtigungen (Einträge von Abgas- und Staubimmissionen) über den Luftpfad durch den temporären Verlust der immissions-schutzwirksamen Gehölzstreifen."

Bei der Erweiterung der A565 um Fahr- und Standstreifen werden aber alle vorhandenen „immissions-schutzwirksamen Gehölzstreifen“ unwiderruflich auf ewig entfernt, zerstört, siehe auch bildliche Darstellung Anlage 30 und 31 des Peutz-Klima-Gutachtens. Dies bedeutet, in Ableitung der o.g. Ausführungen zur A59,
- dass es beim der A565 - mit dem „Ausbauvorhaben verbundene negative Auswirkungen“ geben wird,

- dass es eine nicht nur vorübergehende, sondern dauerhafte betriebsbedingte Zunahme der betriebsbedingten Beeinträchtigungen (Einträge von Abgas- und Staubimmissionen) über den Luftpfad durch den nicht-temporären, sondern leider dauerhaften Verlust der immissions-schutzwirksamen Gehölzstreifen." geben wird.

Der Verlust der „immissions-schutzwirksamen Gehölzstreifen“ ist heutzutage aus Gründen der Gesundheit, des Stadtebaus, des Klimas, der Umwelt, der Hitzgefahren etc. absolut inakzeptabel, insbesondere an diesem Ort entlang der A565 mitten in der Bundesstadt Bonn – Der Verlust der „immissions-schutzwirksamen Gehölzstreifen“ kann auch nicht durch den Anbau von Gehölzen als „Kompensationsmaßnahmen“ in „Geislar-West“ ausgeglichen werden (Seite 216 des Erläuterungsberichts A565_44-4004_FE_DB1_AE_01-1_D_E-Bericht_01

Schon aus diesem Grund ist die Autobahnverbreiterung gänzlich zu stoppen und nicht durchzuführen. Wir dürfen uns nicht der Filterfunktion der bestehenden Grünstreifen am Rand der Autobahn entledigen. Weniger Grün aufgrund der geplanten Erweiterung des Straßenkörpers darf nicht hingegenommen werden, ich fordere deshalb, dass die Autobahn schon deshalb nicht erweitert wird.



Der durch auf der A565 entstehende Reifenabrieb und durch Bremsvorgänge mit immensen Mengen an Mikroplastik und sonstigen giftige Stoffen durch noch mehr Fahrzeuge in Zukunft als jetzt schon sowie der Feinstaub ist eine massive Umweltbelastung der beidseitigen Wohngebiete sowie Belastung weiterer Lebensräume sowie der Flüsse wie Sieg und Rhein, in die die riesigen Autobahnabwässer letztendlich abgeführt werden. Weiter werden auch hierdurch die Trinkwasservorkommen sowie die Böden auf das Heftigste geschädigt. Dieses Mikroplastik ist zur Zeit im erforderlichen Maßstab nicht aus den Böden, der Luft und dem Wasser herauszubekommen. Ich fühle mich besonders betroffen, da nun einmal Luft, Wasser, gesunde Erde die Basis für mein Leben und das anderer sind. Da gem. Verkehrsmengenberechnung dieses Planfeststellungsverfahrens der Verkehr zunehmen wird, auch und insbesondere durch die Verbreiterung der Autobahn von 4 auf 8 Spuren inklusive Standstreifen, wird dieses Problem

verschärft. Dies ist nicht hinzunehmen.

Der Ausbau muss deshalb unterbleiben. Das Problem mit dem **Reifenabrieb** und der Giftigkeit der Zusatzstoffe in den Reifen wird noch zunehmen, da die **Elektrofahrzeuge** besonders schwer sind, und auch wegen sehr hoher Beschleunigungswerte besonders große und inhaltsreiche Reifen haben müssen, die wiederum besonders giftig sind. Auch um den Reifenabrieb zu vermindern, fordere ich **eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h für PKW und 60 km/h für LKW im Planfeststellungsbeschluss als dauerhafte Auflage festzuhalten**. Auf den Reifenabrieb wird im Erläuterungsbericht überhaupt nicht eingegangen. die Belastung zwischen den Lärmschutzwänden für die Autofahrer*innen ist nicht untersucht. Der Erläuterungsbericht ist daher unvollständig und ist nachzubessern.

Mit dieser Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60/80 km/h sind somit auch die Fahrstreifenbreiten auf dem heutigen Maß zu belassen. Beispielsweise auf der A59 zwischen Sankt Augustin und Bonn-Nordost betragen die jetzigen **Fahrstreifen 3,42m, und dies ist ausreichend**, für eine Geschwindigkeitsbegrenzung dort von 100 km/h, seit Jahren, für LKW – und Pkw – Verkehre. Dies bedeutet, dass bei Beibehaltung der jetzigen Geschwindigkeitsbegrenzung in Bonn von 80 km/h eine Breite der **Fahrstreifen von 4,42 m VÖLLIG ausreichend** ist.

Auch die Luft-Belastung zwischen den Lärmschutzwänden für die Autofahrer*innen ist nicht untersucht. Die Planfeststellungsunterlagen sind somit **unvollständig** und neu mit diesen genannten Parametern zu erstellen.

Auf S. 215 der Unterlage A565 „Planfeststellung -Unterlage 1.1_D: Erläuterungsbericht ersetzt Unterlage 1.1“ heißt es:

„ Im Vergleich zum Prognosenullfall verbessert sich die Luftqualität im Umfeld des Planvorhabens trotz leicht steigender Verkehrsbelastungszahlen. Ein Grund hierfür ist, dass sich durch den zusätzlichen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung der Verkehrsfluss verbessert und hierdurch insgesamt weniger Emissionen ausgestoßen werden. Positiv wirken sich zudem die aus dem Ausbau resultierenden Lärmschutzmaßnahmen aus, da sie einen Transport der auf der Autobahn freigesetzten Luftschadstoffe in die angrenzenden Wohn- und Gewerbegebiete wirksam unterbinden.“

Die Behauptung, der Verkehrsfluss verbessere „sich durch den zusätzlichen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung“ ist nicht haltbar, da nach der Grenze der Planfeststellung in nord-östlicher Richtung zum Rhein hin es wie gehabt nur 2 Fahrstreifen pro Fahrtrichtung geben wird. Insofern wird sich an dieser Stelle erst recht „Stau“ geben, und die **Luft** erst recht **besonders schlecht** wird, weil ja mehr Fahrzeuge auf dem fertiggestellten 6-fahrspurigen Abschnitt fahren werden. Es gibt einen Trichter in nördliche Richtung, vor dem Kreuz Nord, und diese Unstetigkeit wird zu dem extra großen Stau führen! Der Erläuterungsbericht ist nachzubessern und auf die Inkonsistenz beim Übergang auf das Kreuz Bonn Nord einzugehen! Insbesondere für der Verflechtungsstreifen, wenn man von der A555 kommt und auf die A565 Richtung Osten fährt, ist zu entflechten, wie z.B. beim Autobahnkreuz Köln-Süd genial gelöst.

Verkehrsqualität:‘

Gem. Definition der Qualitätsstufen im HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) ist zur Zeit der Verkehrszustand in der Regel stabil und entspricht damit **Stufe B** : „ Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.“

Hingegen heißt es im Erläuterungsbericht S. 147:

„ 4.1.2 Vorgesehene Verkehrsqualität: Für den Streckenausbau der BAB 565 (freie Strecke und Anschlussstellen) wird die Verkehrsqualitätsstufe **D** gemäß HBS 2015 **angestrebt**.... . Der

Verkehrsaufbau ist in dieser Stufe durch eine hohe Belastung gekennzeichnet, der Verkehrszustand ist jedoch stabil.“ Diese *Verkehrsqualität* ist doch heute schon vorhanden mit Stufe B!

Ich fordere, dass die A565 in ihrem Verlauf oder auch Tagesverlauf nicht schlechter gemacht wird, als sie ist, um diesen wahnsinnigen Erweiterungsbau A565 zu begründen.

Insbesondere erscheint es als höchst unwirtschaftlich, zu Erreichung der Verkehrsqualitätsstufe D für 1,8 km Streckenlänge 300.000.000 € zu investieren, wenn man jetzt schon Stufe B im Bestand hat!

Im Tagesverlauf sehe ich fast nie "Stau" oder was auch immer die Bundesanstalt für Straßenwesen als Stau definieren mag. Stau ist also keine Begründung für die Notwendigkeit dieser Erweiterung der A565. **Insofern sind die HBS nicht anzuwenden, weil sie unzureichende Definitionen als Maßstab vorgibt.**

Und wenn es mal so etwas gibt, was man annähernd als Stau bezeichnen könnte, so sind diese in der Regel Folge von Baustellen, wie im folgenden Beispiel, und hier ist es dann noch nicht mal der Tausendfüßler betroffen, sondern die Strecke danach:

27. Oktober 2022
09:58

A45 | Zwischen Lüdensch Oberlar

A555 | Bonn - Köln
Bonn Richtung Köln

Beginn: 06.05.2022 20:00
Ende: 07.12.2022 15:00
(Ende der Gesamtmaßnahme: 27.03.2023)

Brückeninstandsetzung

Länge: 0.33 km | Max. 60 km/h | Maximale Durchfahrtsbreite: 3.25 m
A555 Bonn Richtung Köln in Höhe Kreuz Bonn-Nord

Von: Bonn

Nach: Köln

Für Schwerlasttransport
max. Fahrbahnbreite je Fahrtrichtung:
- Richtung Köln = 3.25 m

ID: ROADWORKS_mdm.nw_NRWBLK/51 07 21 D 07740-01

verkehr.nrw

Stufe der Angebotsqualität (Level of Service)

Gem. Wikipedia:

„Je nach Verkehrsdichte kann die Straße die Qualitätsstufe A (gute Verkehrsqualität) bis Stufe F (schlechte Verkehrsqualität) besitzen. Ist die angestrebte Qualitätsstufe aus der Planungsvorgabe nicht erreicht, müssen Maßnahmen ergriffen werden, um die geforderte Qualität herzustellen.

Die Definition der Qualitätsstufen ist u. a. im [Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen](#) (HBS) der [FGSV](#) veröffentlicht.

Stufe A: Die Verkehrsteilnehmer werden äußerst selten von anderen beeinflusst. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei.

Stufe B: Die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer macht sich bemerkbar, bewirkt aber eine nur geringe Beeinträchtigung des Einzelnen, Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Stufe C: Die individuelle Bewegungsmöglichkeit hängt vielfach vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab, Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt. Der Verkehrszustand ist stabil.

Stufe D: Der Verkehrsablauf ist gekennzeichnet durch hohe Belastungen, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer führen. Interaktionen zwischen ihnen finden nahezu ständig statt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Stufe E: Es treten ständige gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen. Der Verkehr bewegt sich im Bereich zwischen Stabilität und Instabilität. Die Kapazität wird erreicht.

Stufe F: Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet.“

Im Übrigen sind die **HBS und die Berechnungen schon deshalb anzuzweifeln**, weil die Autobahn GmbH im Fall der **Rheinspange** auf Grundlage der Berechnungen nach HBS öffentlich auf ihren Webseiten behauptet, es gäbe keinen Mehrverkehr durch den Neubau der Rheinspange auf anderen Abschnitten des Autobahnnetzes. Gem. Infobrief #29 – März 2022 : <https://mailchi.mp/autobahn.de/infobrief-29-wie-die-rheinspange-die-region-entlastet> heißt es, dass "die Rheinspange dazu beiträgt, die Region Köln-Bonn in Zukunft verkehrlich zu entlasten. Wichtig ist dabei neben der reinen Anzahl der Fahrten auch die zurückgelegte Länge zu betrachten: Die bisherigen Untersuchungen zeigen deutlich, dass dank neuer und kürzerer Wege durch die Rheinspange insgesamt mehrere Millionen Fahrzeugkilometer pro Jahr gespart werden können. Die Anzahl der Fahrten ist grundsätzlich nicht höher als ohne. Ein höheres Verkehrsaufkommen durch die Rheinspange wird dementsprechend nicht erzeugt."

Wenn dem so ist, wieso gibt es Mehrverkehr auf der A565 (S.18 Erläuterungsbericht)?

Im Erläuterungsbericht des Planfeststellungsverfahrens vom Endenicher Ei bis Kreuz Bonn Nord /Tausendfüßler auf Seite 18 heißt es: "Die Überarbeitung des Verkehrsgutachtens ((aufgrund der "neu eingestellten Rheinquerung A553" Rheinspange))) zeigte, dass die Verkehrsbelastung im Ausbauabschnitt durch Verkehrsverlagerungen deutlich erhöht wird." Dies zeigt, dass die Verkehrssimulationen, die die auch die Baumaßnahme A565 begründen, haltlos sind und vor Allem auch die sonstigen Aussagen der Autobahn GmbH.

Im Übrigen: Ich zweifle die HBS und überhaupt die Richtlinien etc. der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen FGSV als Ganzes an, denn sie sind eine private erstellte Bemessungsgrundlage die auch noch in einem Buch veröffentlicht wird, das dem Copyright unterliegt, etc etc etc Noch nicht einmal dürfen die Schaubilder im Original Studierenden gezeigt werden. Die HBS und auch andere FGSV-Dokumente sind **nicht** auf diese Straße „A565“ anzuwenden – **sie ist in undemokratischen Gremien entstanden und ist nur im FGSV -Verlag veröffentlicht und noch nicht einmal kostenlos im Internet ansehbar und auswertbar**. Ich verweise hier auf folgende Quellen: „ Zur Reformbedürftigkeit der Forschungsgesellschaft für Straßen-und Verkehrswesen. V. UDO BECKER, OLIVER SCHWEDES, DISCUSSION PAPER, 7. Dezember 2020 Plädoyer für ein repräsentatives Verfahren bei der Festlegung von Richtlinien im Straßenverkehr“.

sowie

„ HENNING WOLFGANG HORST *Straßenplanung wie zu Adenauers Zeiten?* DISCUSSION PAPER 16. September 2022 Die technischen Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen-und Verkehrswesenim historischen Kontext.

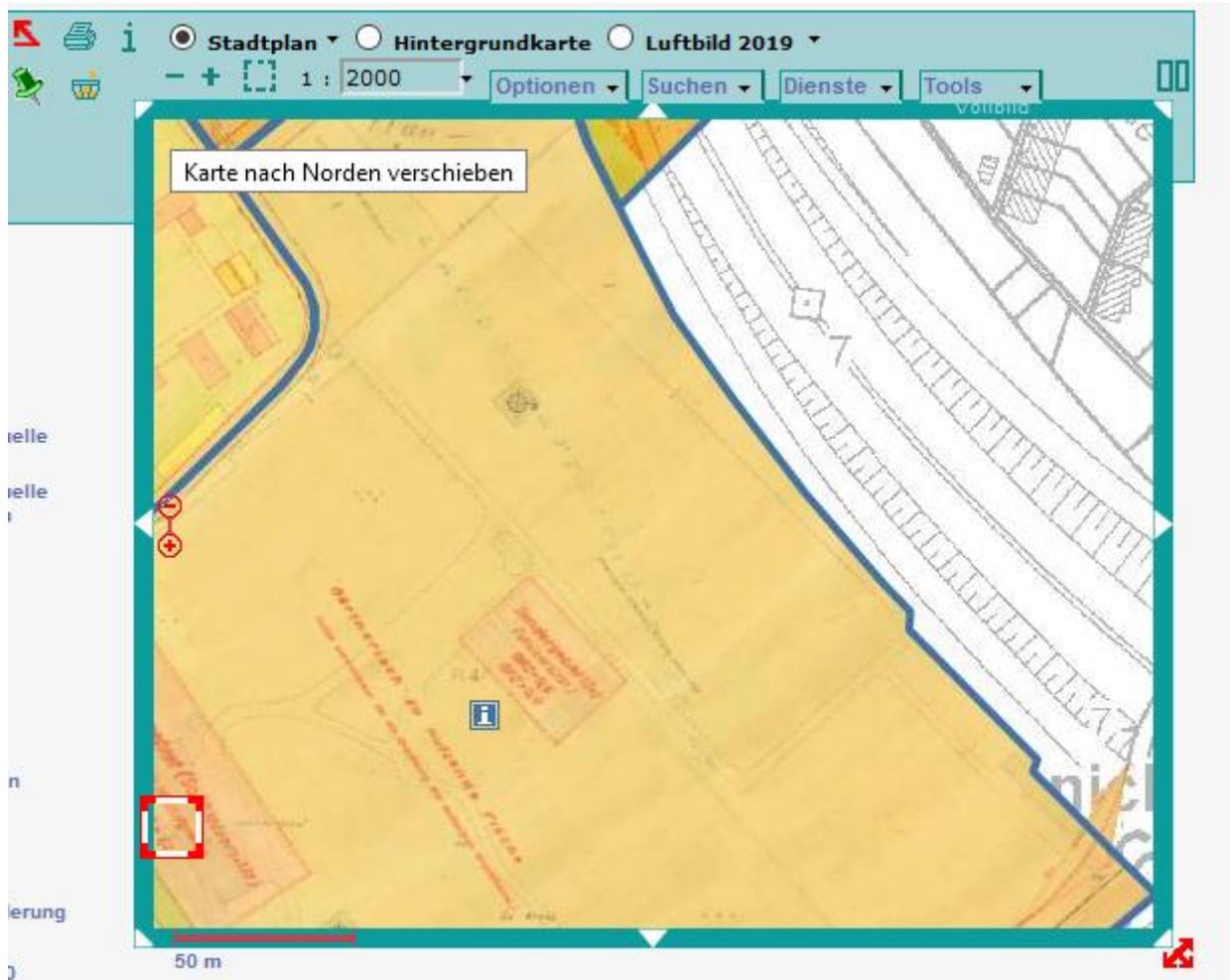
IVP-Discussion Paper 2022 (1) Berlin, September 2022 Herausgeber: Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung Leitung: Prof. Dr. Oliver Schwedes Sekr. SG 4, Salzufer 17 – 19, 10587 Berlin Technische Universität Berlin Fakultät Verkehrs- und Maschinensysteme Institut für Land- und Seeverkehr www.ivp.tu-berlin.de © TU Berlin ISSN 2197-6341
„Insgesamt genügt also der Prozess der Erstellung der Regelwerke wie auch ihr Inhalt weitestgehend nicht den heutigen Ansprüchen an eine progressive Straßen- und Verkehrsplanung.“

Wenn es heißt, dass die **Lärmschutzmaßnahmen** „auf der Autobahn freigesetzten **Luftschadstoffe** in die angrenzenden Wohn- und Gewerbegebiete wirksam unterbinden“ (S. 215 Erläuterungsbericht), dann bedeutet das gleichzeitig, dass die auf der Autobahn freigesetzten Luftschadstoffe auf der Autobahn zwischen den Wänden verbleiben? Dies ist abstrus, irgendwo müssen die Schadstoffe ja hin, also verteilen sich die Luftschadstoffe auf die Stadt und gleichzeitig werden die Autofahrenden erhöhter Belastung ausgesetzt. Ich fordere auch deshalb die Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h für Pkw und LKW, damit der Lärmschutz nicht so hoch gebaut werden muss.

Schon jetzt bewirkt die jetzige Schneise der 4 - spurigen A565, dass Tiere, Pflanzen, Samen, (und Menschen) diese "Mauer" wegen der Breite der Autobahn nicht oder unter Erschwernissen überwinden können. Wie soll dann eine auf 8 Spuren erweiterte Autobahn mit noch höheren Lärmschutzwänden, breiteren Fahrbahnen, höherer Hitzeentwicklung, thermischen undurchdringlichen Vorhängen, den Verbund von Natur links und rechts der Autobahn bewirken.? Schon aus diesem Grund ist die Autobahnverbreiterung und die Planungen dafür zu stoppen.

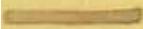
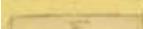
Ich fordere den Erhalt des **Landschaftsschutzgebiets** „Auf dem Hügel“. Das Landschaftsschutzgebiet darf nicht durch die Erweiterung der Autobahn inklusive Autobahnabwasserbecken zerstört werden. Ich fordere, dass das Autobahnabwasserbecken auf einer Fläche entsteht, die entsiegelt werden muss.

Unten: Auszug aus Bebauungsplan 7522-4 mit eingezeichnetem Landschaftsschutzgebiet:

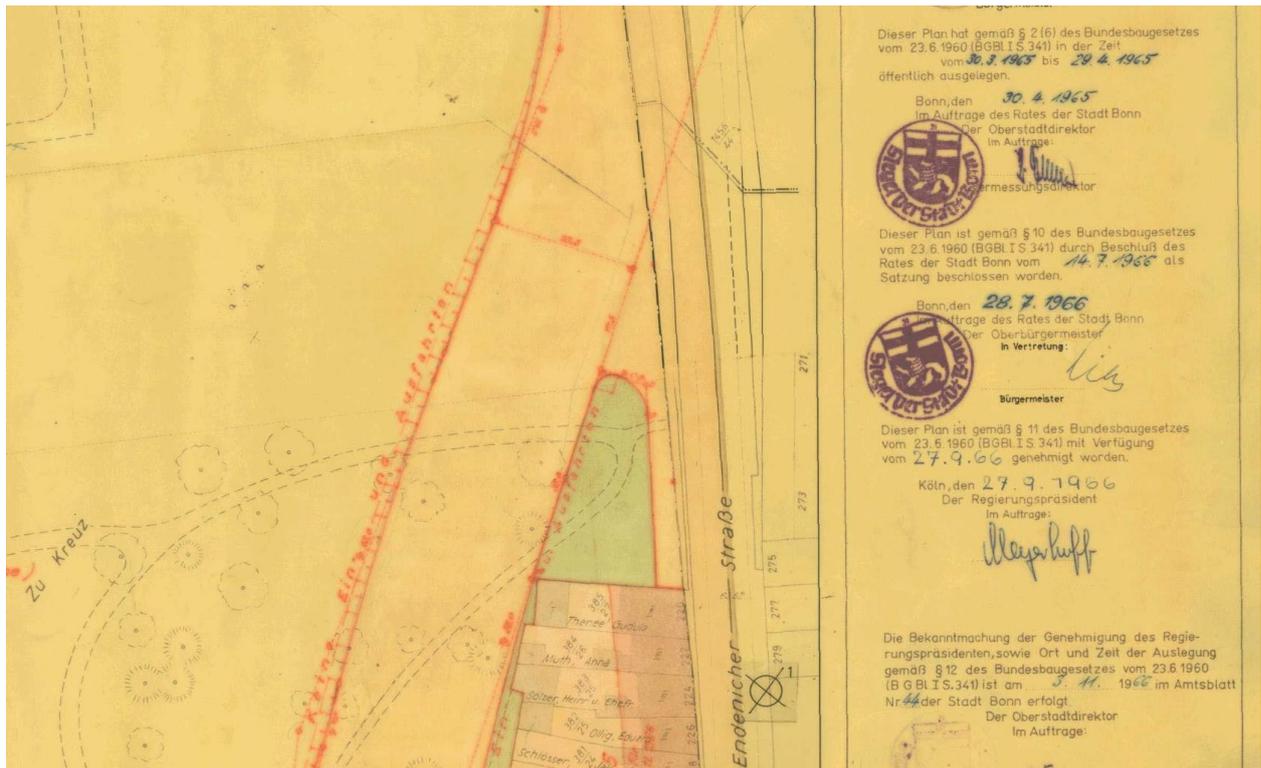
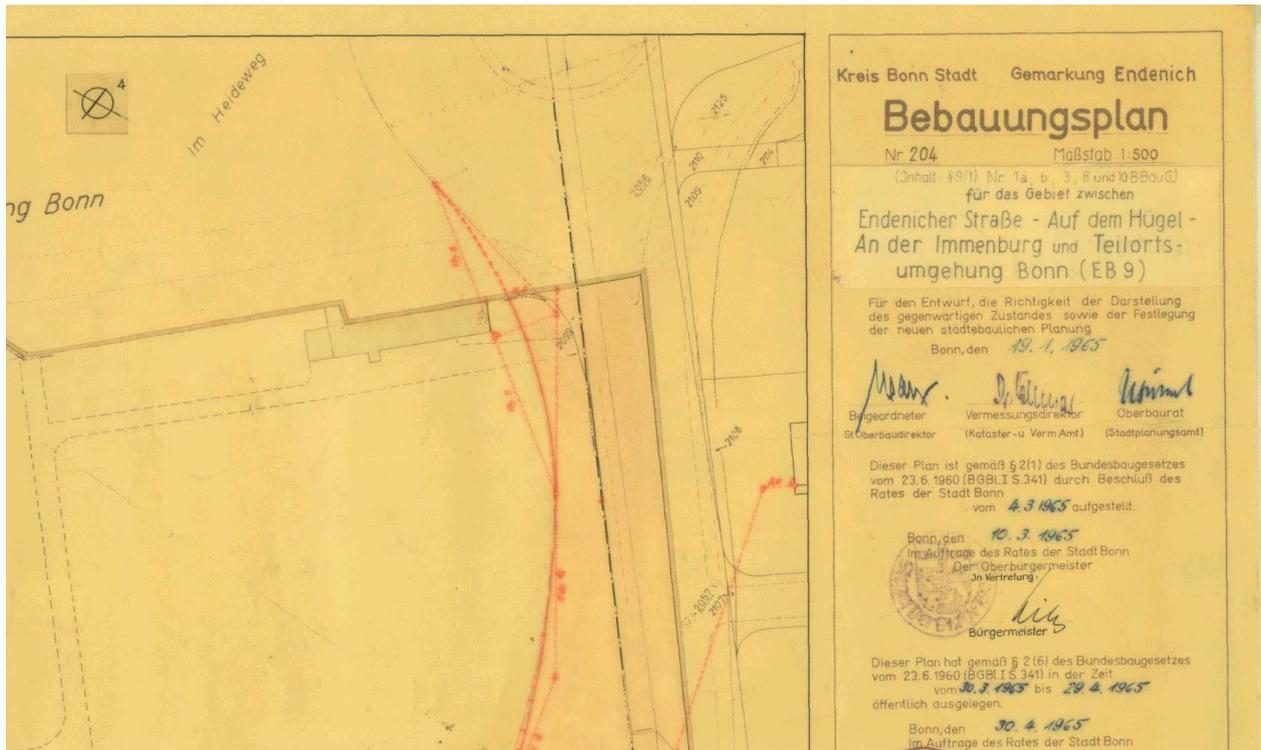


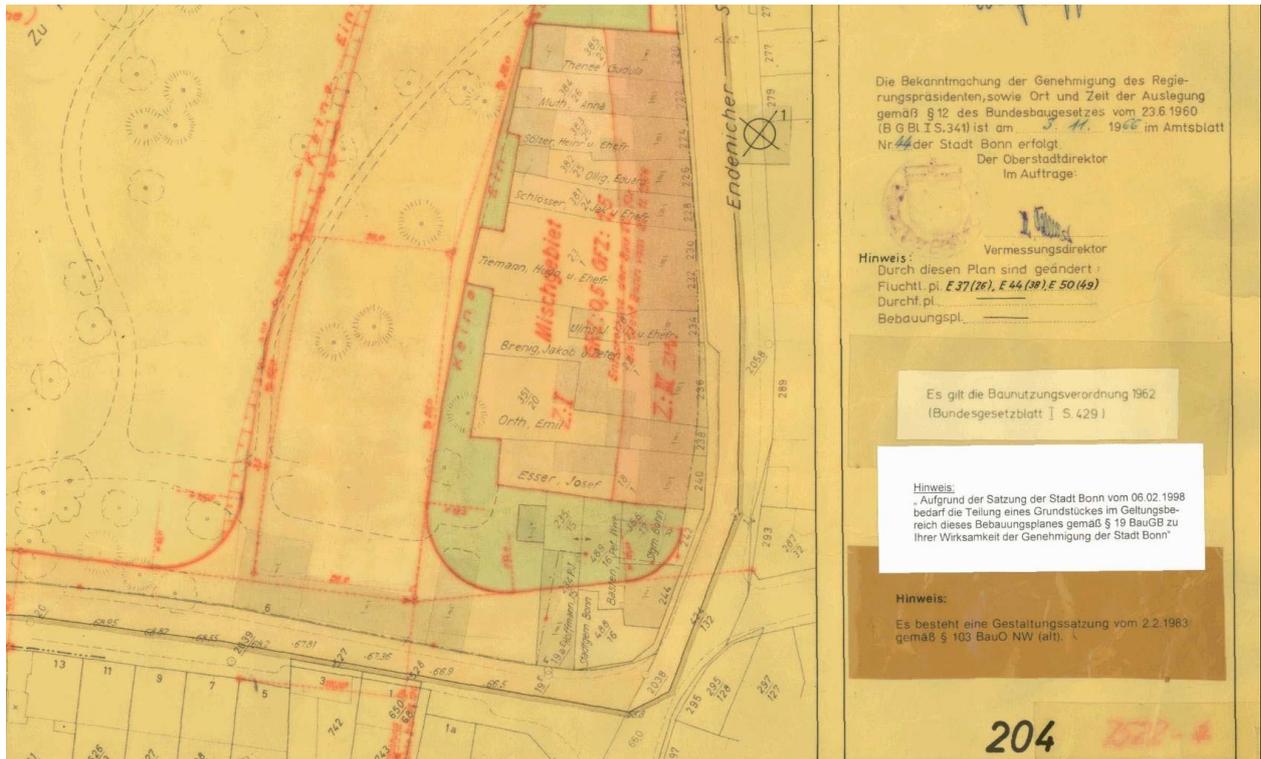
Bebauungsplan 75 22 - 4

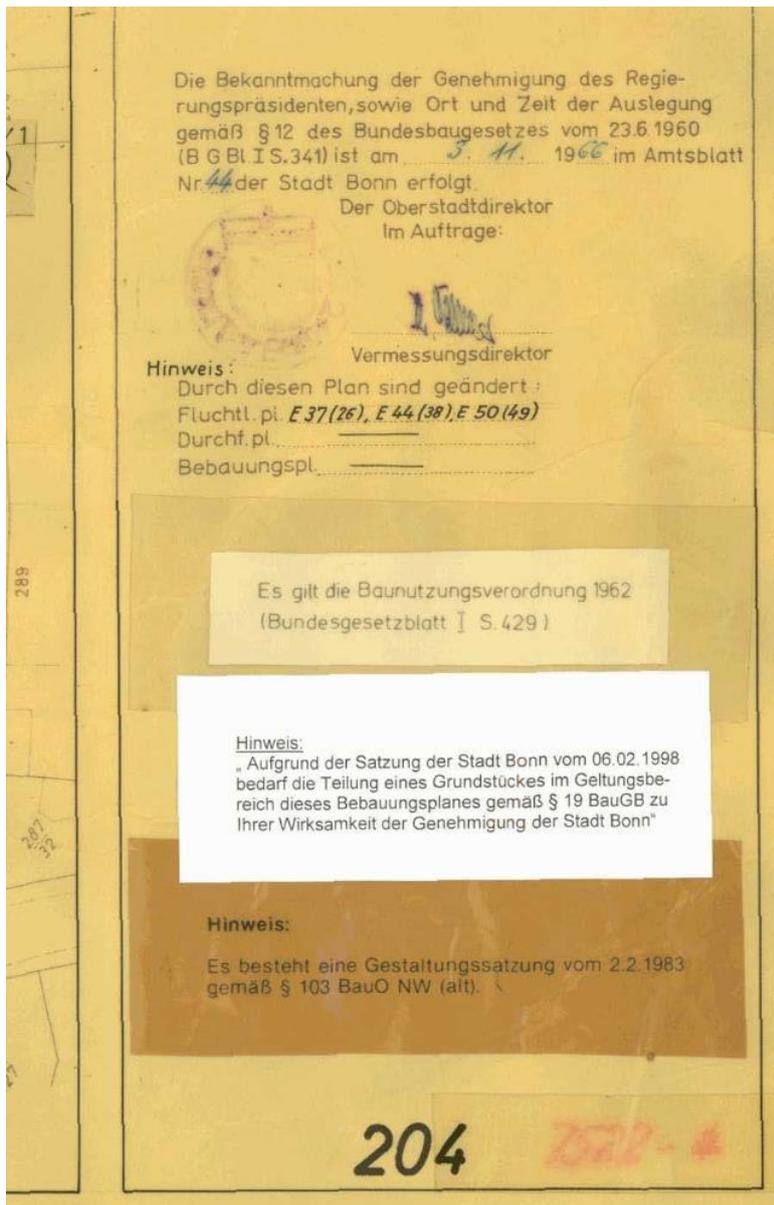
Zeichenerklärung

	Grenze des Bebauungsplangebietes		
	Unverändert bestehenbleibende Begrenzungslinie der Verkehrs- und Grünflächen		
	unverändert bestehenbleibende Baulinie		
	neue Begrenzungslinie der Verkehrs- und Grünflächen		neue Baugrenze
	neue Baulinie		Grünfläche
	Verkehrsfläche		nicht überbaubare Grundstückfläche
	überbaubare Grundstückfläche		
	Fläche für Stellplätze und Garagen sowie ihrer Einfahrten		
	Bestehende Gebäude mit Geschößzahl		
A	ohne Dachausbau	A	mit Dachausbau
Z	Zahl der zulässigen Vollgeschosse	ZW	zwingend
GRZ	Grundflächenzahl	Hgr	als Höchstgrenze
	Baumessenzahl	GFZ	Geschoßflächenzahl
	Grenze des Landschaftsschutzgebietes		









Dort, wo jetzt Landschaftsschutzgebiet ist, sieht es folgendermaßen aus (Abb. 12 aus LBP-Erläuterungsbericht, S. 25): Hier soll das Autobahnabwasserbecken entstehen und die jetzige Flora und Fauna, nicht zu vergessen der Freiraum, ersatzlos zu eliminiert werden??? Ich fordere NEIN!



Blickrichtung Süden (AS Bonn-Endenich)



Blickrichtung Norden (nordwestlich AS Bonn-Endenich)

Abbildung 12: Anbauversuchsflächen des UNI Campus Endenich

Abbildung oben aus LBP-Erläuterungsbericht



Foto oben (eigenes Foto): Landschaftsschutzgebiet „Auf dem Hügel 6“ auf dem Universitätsgelände von INRES / Richtung Nord / Pharmazeutisches Institut



Foto oben (eigenes Foto): Landschaftsschutzgebiet „Auf dem Hügel 6“ auf dem Universitätsgelände von INRES / Richtung Ost zur A565: Die Bäume hinter der Mauer werden zugunsten der Autobahnerweiterung zerstört und im vorderen Bereich ist eine Autobahnabwasseranlage von ca. 250 m Länge und 50 m Breite geplant.



Foto oben (eignes Foto): Landschaftsschutzgebiet „Auf dem Hügel 6“ auf dem Universitätsgelände von INRES / Richtung Süd/Endenicher Ei



Die Fotos oben stammen vom Herbst 2019. **Sie zeigen das jetzige Landschaftsschutzgebiet**, das durch Autobahnabwasserbecken sowie wegen der Erweiterung von 4 auf 8 Spuren erst zerstört und dann überbaut werden soll. Hier soll das **Autobahnabwasserbecken** entstehen und die jetzige Flora und Fauna, nicht zu vergessen der Freiraum, ersatzlos zu eliminiert werden??? Ich fordere **NEIN!** Im Übrigen hat die Corona-Pandemie gezeigt, dass Parks und Grünflächen mitten in der Stadt wichtiger werden denn je, und das soll jetzt zerstört werden: unsere Lebensgrundlagen frische Luft und Natur sollen unwiederbringlich zerstört werden?

Ich fordere geringere **Spurbreiten**: nicht breiter als im Tunnel-Querschnitt erforderlich wie im Erläuterungsbericht dargestellt. Wenn eine Geschwindigkeit von 80 km/h für PKW und insbesondere eine mit 60 km/h für LKW festgelegt wird, dann ist auch **keine** größere Breite erforderlich als im Tunnel erforderlich wäre.

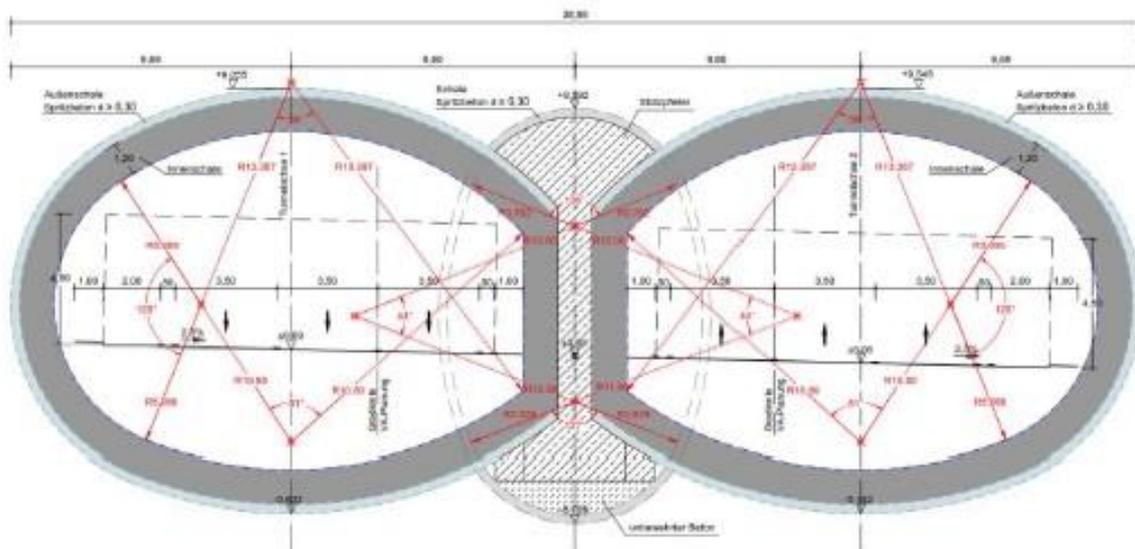
Gem. Wissenschaftlicher Dienst WD-5-084-22-pdf-data vom 27.06.2022 gilt: „Für die Planung von Bundesautobahnen gelten die **Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA)** von 2008. Diese legen den **Ermessenspielraum** fest, der bei der Abwägung zwischen den verschiedenen Nutzungsansprüchen und Zielen beachtet werden soll. Im Einzelfall sind Abweichungen von den Grenzwerten möglich.“ Weiter heißt es beim Wissenschaftlichen Dienst: „Autobahnen der **EKA 1** werden nach den RAA so geplant, dass in der Regel keine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich ist. Es gilt die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h.“ Gem. Erläuterungsbericht Ziffer 1.1.3 S. 14 erfolgt die „Verkehrstechnische Bemessung“ für eine Geschwindigkeit von kleiner gleich 100 km/h.

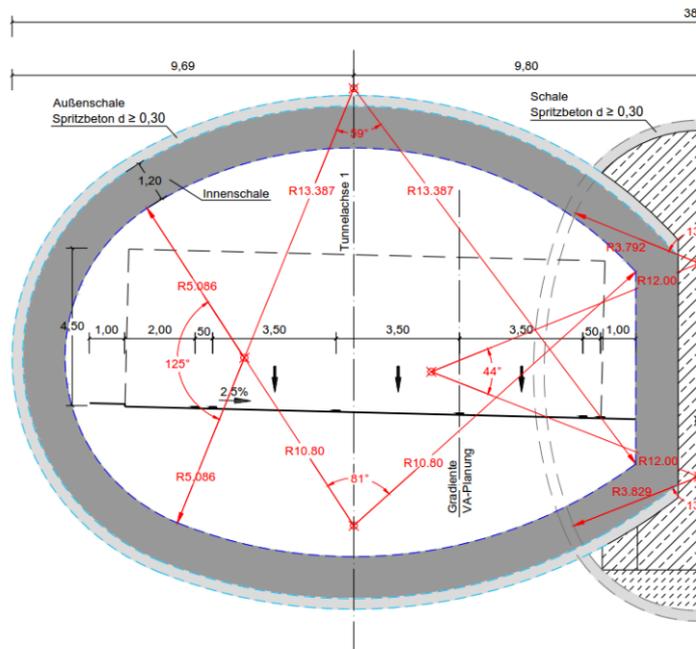
Ich fordere, von der jetzigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h nicht nach oben abzuweichen. **Der BVWP schreibt nicht zwingend die Geschwindigkeit von 100 km/h vor.** In Tabelle 3.4 wird für die Bewertung „Tunnel“ das Planungsziel „Entwurfsgeschwindigkeit

vzul=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 100 km/h“ unbedeutend.

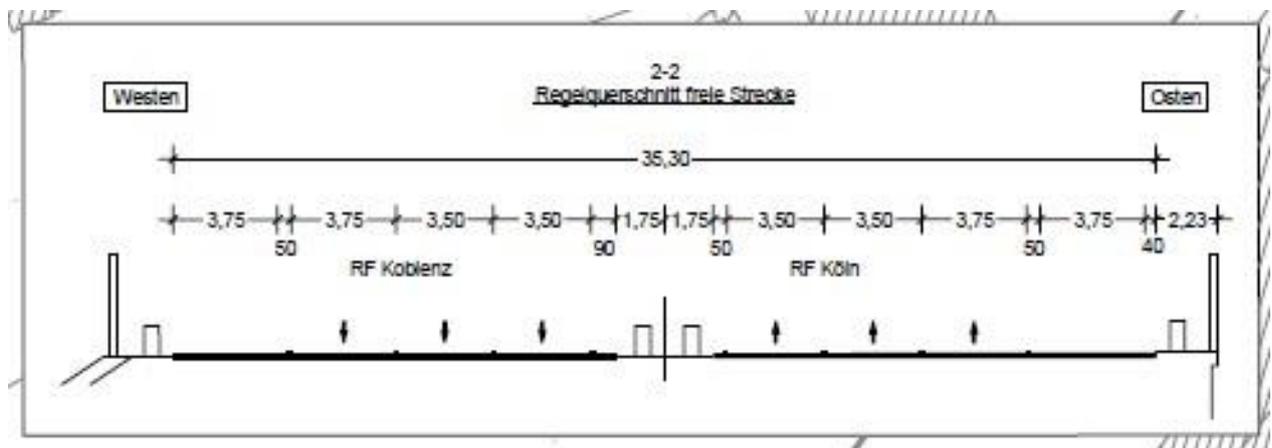
Ich fordere ein **Tempolimit** von 80 km/h für PKW und 60 km/h für LKW und **ständige Geschwindigkeitskontrolle/-Kontrollanlage inklusive der baulichen Vorbereitung**/eines Platzes für Geschwindigkeitskontrollanlagen. Ich fordere die Bezirksregierung Köln auf, dass der Plan nur festgestellt wird, wenn **ständige technische stationäre Geschwindigkeitskontrollen eingeplant sind.**

Da man auf diesem Streckenabschnitt aber schon gem. Planung seitens der Autobahn GmbH nicht schneller als 100 km/h fahren darf, und nach meiner Forderung die Geschwindigkeitsbegrenzung 80 km/h betragen soll, so wie bisher, sind die **Fahrstreifenbreiten erheblich zu verringern.** In Anwendung der Fahrstreifenbreiten eines etwaigen Tunnelquerschnitts bedeutet dies über alle Fahrstreifen eine Breite von 3,50 m. Auf 3,75 m breite Streifen kann völlig verzichtet werden!! Siehe auch Grafik aus dem Erläuterungsbericht, Seite 65:





Oben: **Abbildung 3.39 Tunnelquerschnitt (bergmännisch) (Quelle: Erläuterungsbericht, S. 65**



Oben: Regelquerschnitt freie Strecke Plan

„VS01_A565_44_4004_FE_AE_05_1_01_LP_Endzustand_01“ : Es sind maßlos breite Fahr- und Standstreifen eingeplant. **3,42 m breite Fahrstreifen reichen auch, wie die rechtsrheinische Autobahn 59 zwischen Bonn-Nordost / Sankt Augustin seit Jahren beweist: die A59 hat nur 3,42 m breite Fahrstreifen!!!**

Die bestehenden **Betonpfeiler** des „Tausendfüßlers“ werden gem. Planung für die auf 8 Spuren erweiterte Neukonstruktion des „Tausendfüßlers“ nicht verwendet. Die ist Planung von gestern, als Klimaziele und Klimaschutz noch nicht auf der Tagesordnung standen. Ich fordere, dass die bestehenden Betonpfeiler und sonstigen Fundament in die Baumaßnahme miteinbezogen werden und nicht abgetragen werden. Die Abtragung der und gebrauchsfähigen Pfeiler ist eine Verschwendung und Vernichtung von Ressourcen und dies bedeutet erhöhte Klimabelastung, die inakzeptabel ist. Die Nutzung der Pfeiler an alter Stelle wird bei Neuaufbau des Tragwerks des Tausendfüßlers gefordert. Ich fordere, dass die Autobahn nicht breiter sondern nur die

erforderliche Tragfähigkeit des Tragwerks erzielt wird. Dies gilt auch für den Neubau der Friedrich – Ebert-Brücke.

So wird das **Kreuz Bonn Nord** infolge des Ausbaus ab Endericher Ei nach Norden um folgende Planung erweitert werden müssen (Quelle:

<https://www.bbwgmbh.de/referenzen/verkehrsuntersuchung-zum-ausbau-der-a-565-in-bonn/>):

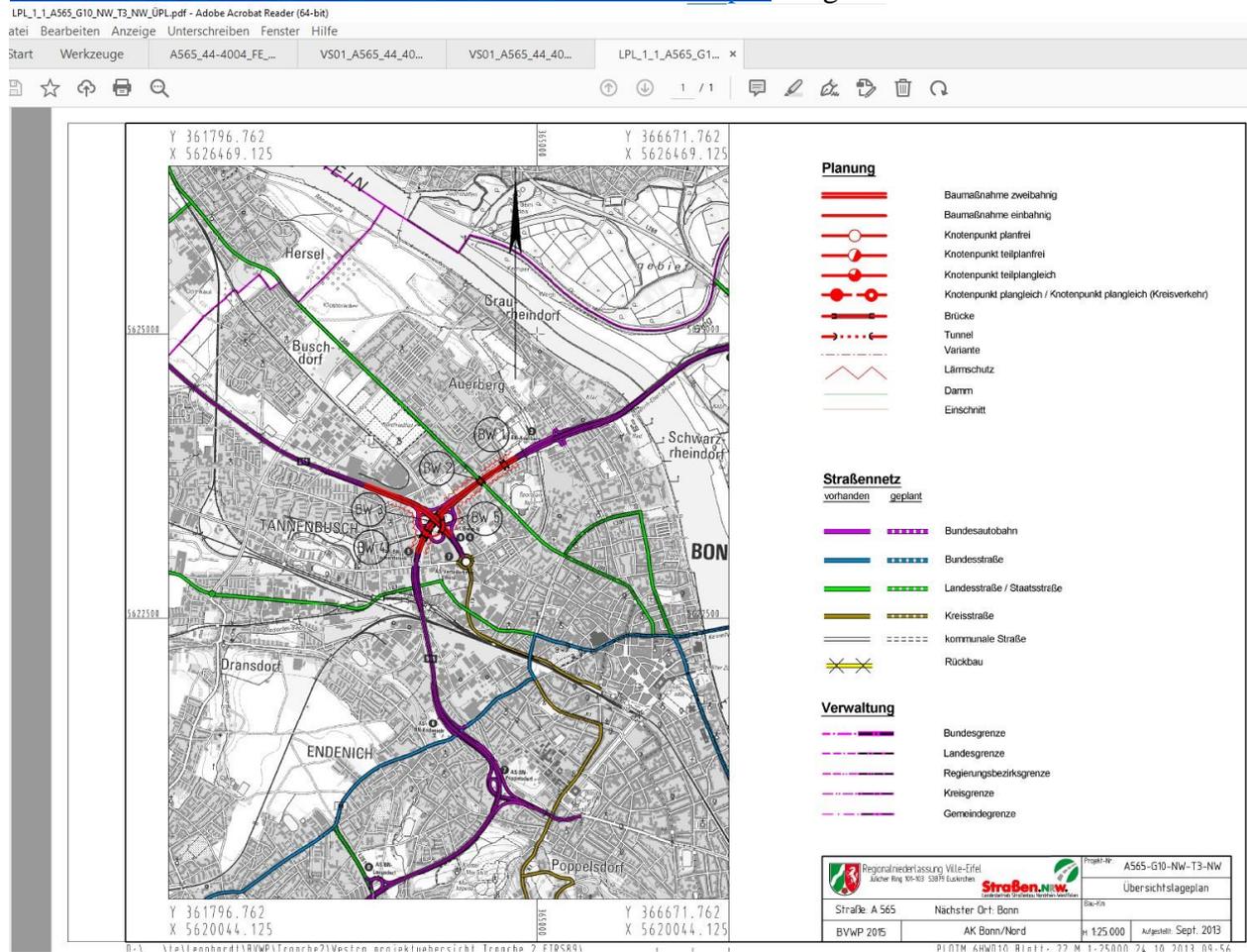
Dies wird in den Planfeststellungsunterlagen und Betrachtung der „Wirtschaftlichkeit“ verschwiegen. Ich fordere die Planung komplett in die Unterlagen und das Planfeststellungsverfahren aufzunehmen und auch in der Presse zu veröffentlichen. Im Übrigen heißt es in Ziffer 4.14.2.1 S. 190: *„Aufgrund von Defiziten im AK BN-Nord werden auch nach dem Ausbau Verkehrsstörungen auf dem Ausbauabschnitt erwartet. Eine Steigerung der Leistungsfähigkeit des AK BN-Nord wird erst durch einen Ausbau erreicht. Die Planungen hierzu stehen bislang noch aus.“*

Manche sagen, es sei eine „Lüge“, wenn behauptet wird, die Planungen zum AK Nord stünden noch aus: Fakt ist: die Planungen existieren seit spätestens 2013 gem. Beauftragungen des Büros Brilon Bondzio Weiser – siehe Planung unten! -



Hier der Auszug aus dem Bundesverkehrswegeplan, der auch die Überschneidungen mit der jetzigen Planung Endericher Ei-Kreuz Bonn Nord https://www.bvwp-projekte.de/strasse/download_plaene/NW/A565-G10-NW/subprojects/A565-G10-NW-T3-

[NW/LPL 1 1 A565 G10 NW T3 NW %C3%9CPL.pdf](#) zeigt:

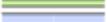


Ich fordere, die „**Provisorien**“, die am Kreuz Nord angeblich für die Bauzeit des Planfeststellungsabschnitts gebaut werden, **mit in die Planfeststellung mit aufzunehmen**, da sie gemäß Aussage von StrassenNRW / Autobahn GmbH nach der Baumaßnahme nicht zurückgebaut werden. Deshalb ist das Planfeststellungsverfahren unvollständig und neu aufzurollen.

Legende der „Unterlage / Blatt-Nr.:5.2 / 2“ Lageplan bauzeitlich:

Zeichenerklärung

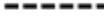
Planung

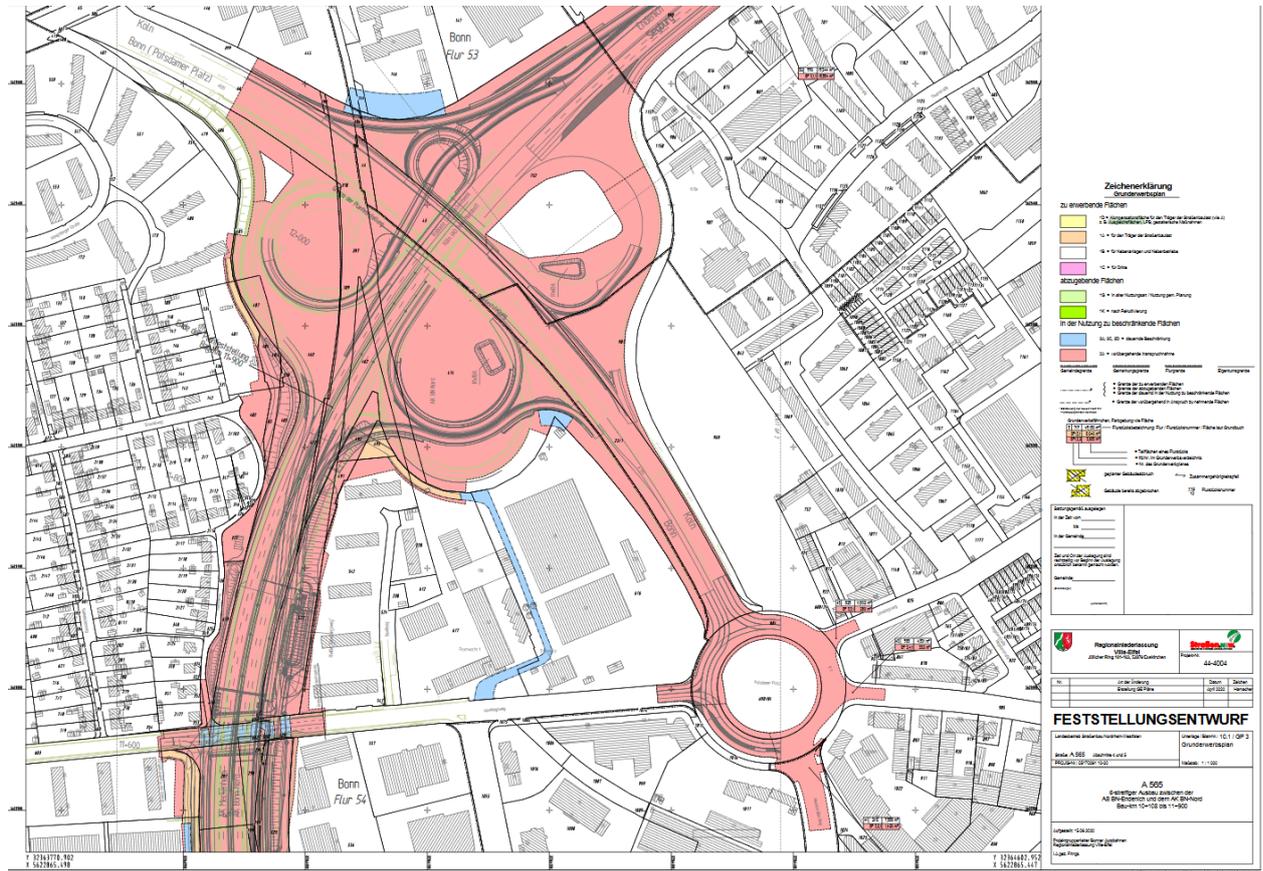
-  Einschnittsböschung
-  Mulde
-  Entwässerungsrinne
-  Straßenebenenflächen
-  Fahrbahn
-  Bankett
-  Anpassungsbereich Fahrbahn
-  Bankett / Mittelstreifen- u. Überfahrt (gebundener Aufbau)
-  Rad-/Gehweg
-  Kappe (Brücke/Stützwand)
-  Dammböschung
-  Brücke mit Widerlager
-  Wartungsweg
-  Lärmschutzwand
-  Stützwand

Regelungsverzeichnis

12 Nr. im Regelungsverzeichnis

Sonstiges

-  Baufeldgrenze
-  Einhausung SWS
-  Einhausung Tierheim
-  Feuerwehrfläche



Zeichenerklärung
Stützwerke

-  Zu errichtende Flächen
-  1) Einhausung für die Tierheim-Einhausung
-  2) Einhausung für die SWS-Einhausung
-  3) Einhausung für die Feuerwehrfläche
-  4) Einhausung für die SWS-Einhausung
-  5) Einhausung für die SWS-Einhausung
-  6) Einhausung für die SWS-Einhausung
-  7) Einhausung für die SWS-Einhausung

Stützwerke

-  1) Einhausung für die SWS-Einhausung
-  2) Einhausung für die SWS-Einhausung
-  3) Einhausung für die SWS-Einhausung
-  4) Einhausung für die SWS-Einhausung
-  5) Einhausung für die SWS-Einhausung
-  6) Einhausung für die SWS-Einhausung
-  7) Einhausung für die SWS-Einhausung

Stützwerke

-  1) Einhausung für die SWS-Einhausung
-  2) Einhausung für die SWS-Einhausung
-  3) Einhausung für die SWS-Einhausung
-  4) Einhausung für die SWS-Einhausung
-  5) Einhausung für die SWS-Einhausung
-  6) Einhausung für die SWS-Einhausung
-  7) Einhausung für die SWS-Einhausung

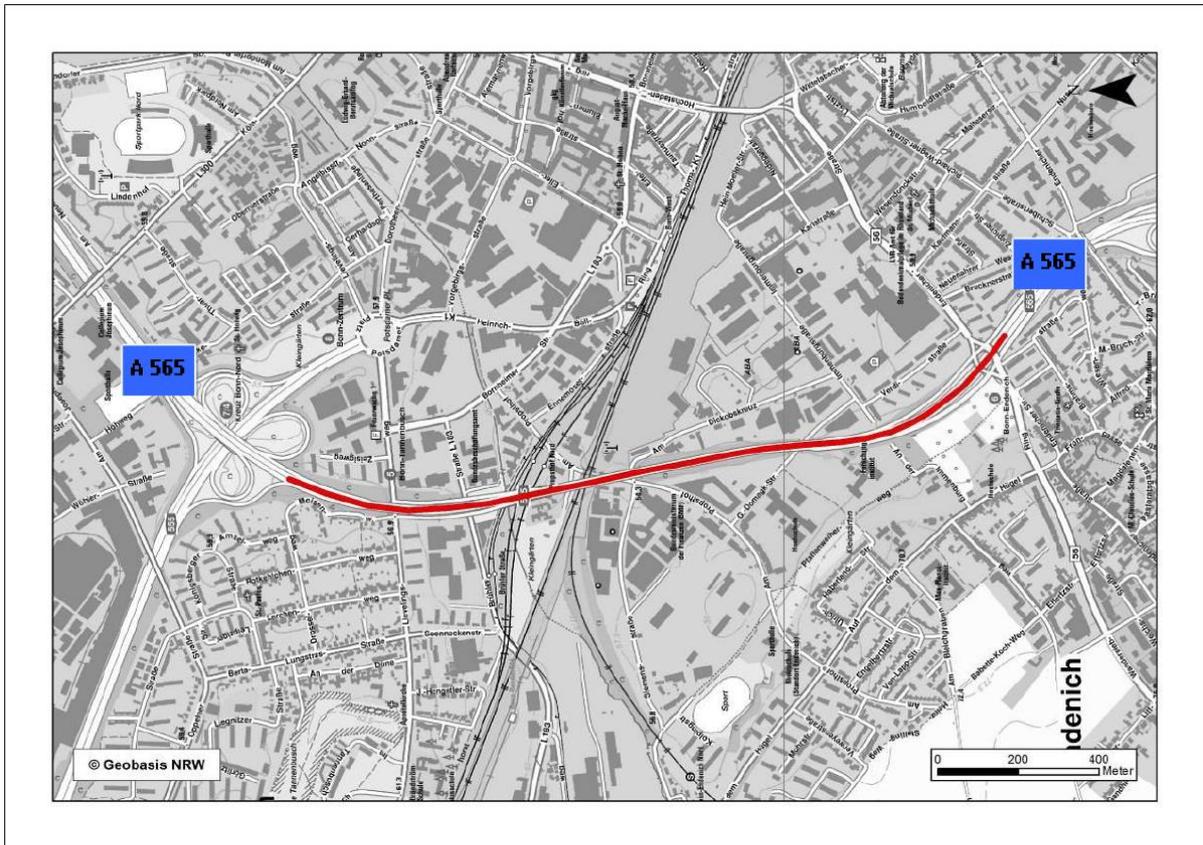
FESTSTELLUNGSENTWURF

Verfasser: [Name]
 Datum: [Datum]
 Blatt-Nr.: [Blatt-Nr.]

A 565
 Festlegung der SWS-Einhausung
 Bereich: [Bereich]

Quelle: https://www.tausendfuessler-bonn.de/pdf.js/web/viewer.html?file=/bab565-D1/pdf/VS01_A565_44_4004_FE_AE_10_1_03_GEP_01.pdf&hl=ausgleichsf%C3%A4che

Der Landschaftspflegerische Begleitplan basiert schon deswegen auf einer falschen Grundlage, als der Bauabschnitt zu kurz dargestellt wird, siehe Abb. 1 des LBP, S.3:



Quelle: WMS NW DTK10 ©2020 Land NRW, dl-de/by-2-0 (<https://govdata.de/dl-de/by-2-0>)

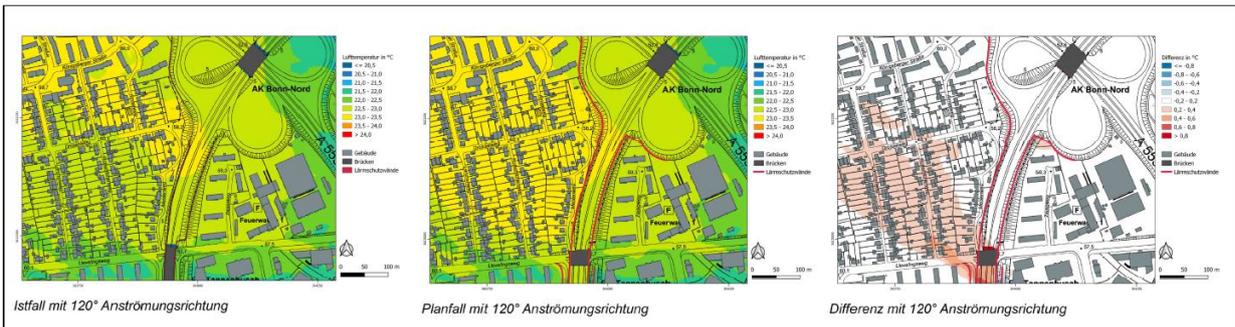
Abbildung 1: Lage des Autobahnabschnittes

Die o.g Abbildung des Landschaftspflegerischen Begleitplans berücksichtigt NICHT die erheblichen Baumaßnahmen, Versiegelungen, Entfernen von Flor und Fauna dort am Kreuz Nord!

In der Unterlage 19.5 „**Klimauntersuchung**“ ist vergessen worden, dass im Zuge der Baumaßnahme Vegetation und wertvoller, die Temperaturen senkender, Baumbestand „An der Immenburg“ entfernt wird.

Ebenso wurde vergessen, dass das Kreuz Nord wie oben gezeigt im „Bauzustand“ wesentliche Grünflächen zerstört und überbaut werden, und dies auch nicht zurückgebaut wird. Insofern ist das **Klimagutachten** und die gesamte Planfeststellungsunterlage ungenügend. In der Unterlage 19.5 ist der „**Planfall**“ **unvollständig** dargestellt:

Anlage 40: Lufttemperaturen im Rechengebiet 1 in 1,5 m Höhe um 4 Uhr

Ich fordere, dass sich das Planfeststellungsverfahren inklusive der „Baufeldgrenze“ und aller Anpassungsbereiche Fahrbahn etc. erstreckt!

Das Planfeststellungsverfahren ist deshalb neu zu starten.

Ebenso sind wegen der „provisorischen“ Baumaßnahmen am Kreuz Nord die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen anzupassen. Wenn schon „Grün“ wegfällt, dann soll es auch ausgeglichen werden, und zwar auch in der Nähe!

Das Beispiel zeigt, dass die Abschnittsbildung ist rechtsfehlerhaft, rechtswidrig und juristisch anfechtbar.

a) “1 Gesamtprojekt: A565-G10-NW” <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A565-G10-NW/A565-G10-NW.html#> A 565 AS Bonn/Hardtberg - AK Bonn/Nord (A 555)
Gesamtprojektkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014): 258,7 Mio €
Länge: 6,1 km

mit den 3 Teilprojekten

“2 Teilprojekt A565-G10-NW-T1-NW” <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A565-G10-NW-T1-NW/A565-G10-NW-T1-NW.html> A 565 AS Bonn/Hardtberg - AS Bonn-Poppelsdorf

“3 Teilprojekt A565-G10-NW-T2-NW” <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A565-G10-NW-T2-NW/A565-G10-NW-T2-NW.html> A 565 AS Bonn/Poppelsdorf - AK Bonn/N

“4 Teilprojekt A565-G10-NW-T3-NW” <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A565-G10-NW-T3-NW/A565-G10-NW-T3-NW.html> A 565 AK Bonn/N (A 555)

sowie

b) „1 Gesamtprojekt: A565-G20-NW“

<https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A565-G20-NW/A565-G20-NW.html> A 565 AK Bonn-N - AD Bonn-NO

Gesamtprojektkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014): 261,5 Mio €
Länge: 3,7 km

mit den 2 Teilprojekten

“2 Teilprojekt: A565-G20-NW-T1-NW” <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A565-G20-NW-T1-NW/A565-G20-NW-T1-NW.html> A 565 AK Bonn-N - AS Bonn-Beuel

“3 Teilprojekt: A565-G20-NW-T2-NW” <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A565-G20-NW-T2-NW/A565-G20-NW-T2-NW.html> **A 565 AS Bonn-Beuel - AD Bonn-NO**

Die Abschnittsbildung ist nicht hinreichend begründet und daher unzulässig.

Der Umfang des Planvorhabens und der Abschnitte ist zudem nicht eindeutig.

Unklar bleibt, ob der Ausbau lediglich eine Folge der Sanierung des Tausendfüßlers darstellt.

Der Tausendfüßler stellt schon für sich alleine einen Abschnitt dar.

Der planfestzustellende Bauabschnitt weist zudem lediglich eine Länge von 1,8 km auf.

Ich fordere die Einbeziehung des **Trogs zwischen Endenicher Allee / Endenicher Ei** sowie des **Kreuz Bonn-Nord** in die Baumaßnahme und die Planfeststellung!

Ich fordere den Stopp der Planungen für den Abriß und völlig unnötigen **erweiterten** Neubau der Friedrich-Ebert-Brücke A565 („Nordbrücke“)

Die Verbreiterung einer Autobahn in Abschnitten bedeutet eine massive Benachteiligung der Anwohner zukünftiger Ausbauplanungen. Bis zur Umsetzung können dann Jahre oder Jahrzehnte vergehen – so dass mir als Bürger der Stadt Bonn Schaden entsteht.

Mit der Feststellung der Planung zu Abschnitt A565-G10-NW-T2-NW würde eine Vorfestlegung für die Abschnitte A565-G10-NW-T1-NW und A565-G10-NW-T3-NW getroffen, ohne dass festgelegt wurde, auf welcher Variante der Verkehr künftig verlaufen soll. Da dies aber nicht feststeht (lediglich als bloßer Planungsstrich im aktuellen Bundesverkehrswegeplan) lassen sich keinerlei Aussagen über die weitere Umweltverträglichkeit und Lärmbetroffenheit von nördlicher gelegenen Ortsteilen und ihren Anwohnern aber auch der Gesamtstadt treffen. Diese Planungsunsicherheit beeinträchtigt meine Wohnsituation im Stadtteil zukünftig, so dass ich vorsorglich auch gegen die weiteren Bauabschnitte A565-G10-NW-T3-NW und A565-G10-NW-T1-NW sowie **Gesamtprojekt: A565-G20-NW** <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A565-G20-NW/A565-G20-NW.html> **A 565 AK Bonn-N - AD Bonn-NO** meine Einwendung erhebe.

Mit der vorliegenden Abschnittsbildung werden alle Möglichkeiten ausgehebelt, um im Planungsrecht vorgesehene Rechtsmittel gegen die Linienbestimmung und gegen weitere Planinhalte der Folgeabschnitte geltend zu machen. Alternative Planungen und Trassierungen der Folgeabschnitte wären aufgrund von ggf. vorhandenen Zwangspunkten nicht mehr möglich.

Betroffene Bürger müssen sich wegen der Zersplitterung in mehrere Gesamt- und Teilprojekte mehrfach an Einwendungsverfahren beteiligen, um ihre Rechte durchzusetzen. Im ersten Bauabschnitt waren bereits über 200 Dokumente zu sichten, die (ausgedruckt) 7 Aktenordner füllen. Dies hat zur Folge dass Bürger und Umweltverbände sich dadurch überlastet fühlen und auf ihre demokratischen Rechte verzichten. Die Kostenrisiken für Betroffene erhöhen sich mit der Anzahl der Bauabschnitte.

Ich nehme an, dass selbst die Stadtverordneten meiner Bundesstadt Bonn und ggf. auch die Verwaltung der Bundesstadt Bonn nur sehr schwer in der Lage sind, das Ganze zu durchblicken und kommen hierdurch auch zu falschen oder keinen Entscheidungen.

Im Übrigen verstößt die Planung für die A565 gegen den Regionalplan:
<https://beteiligung.nrw.de/portal/brk/beteiligung/themen/1000661>
<https://beteiligung.nrw.de/portal/brk/beteiligung/themen/1000661/1001189> (Textliche Festlegungen):

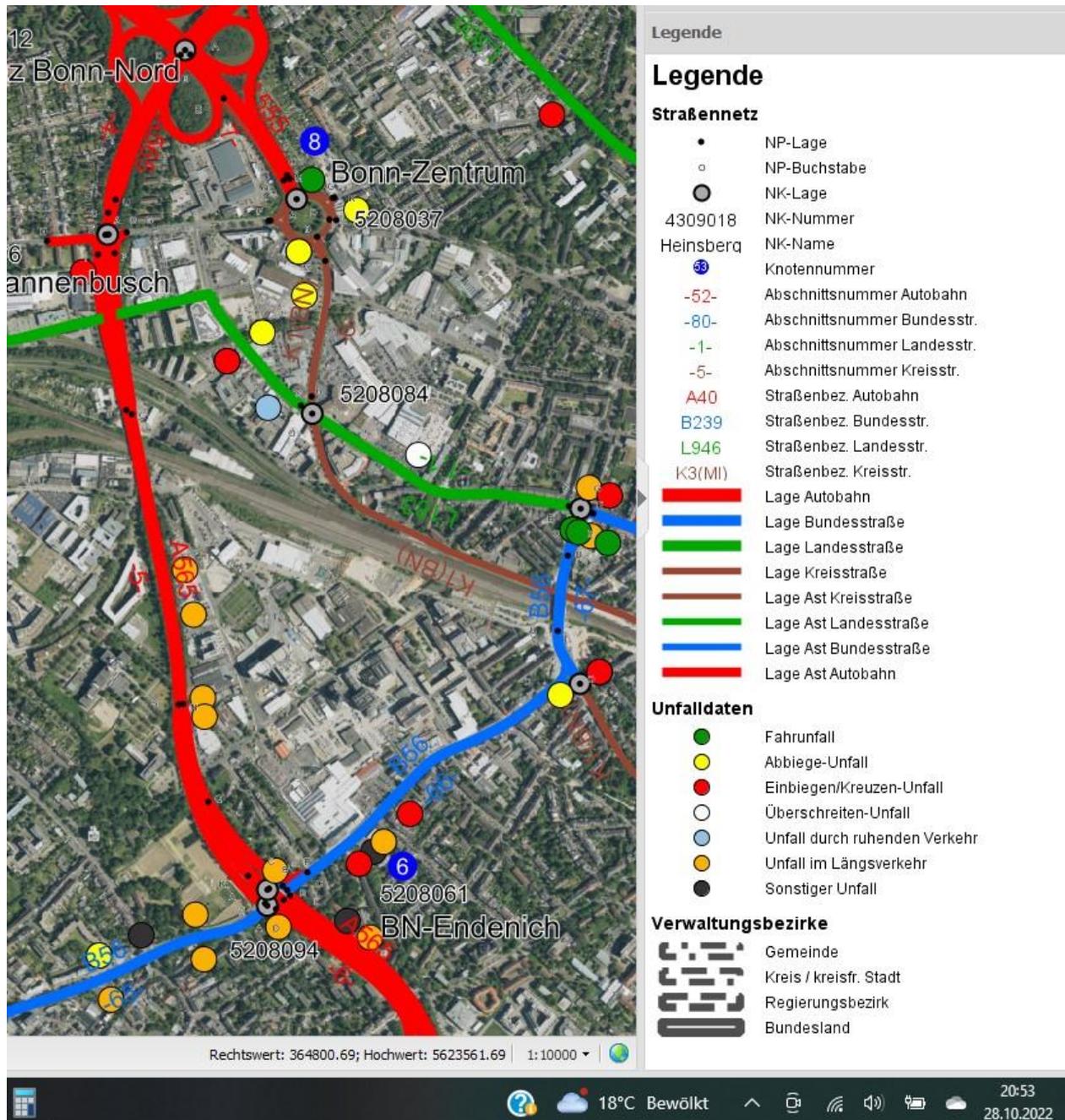
Gem. Regionalplan G.50 auf Seite 130 heißt es:

*„G.50 Integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung fördern
Die bestehende Verkehrsinfrastruktur soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Dabei sollen Verkehrsplanung und Siedlungsentwicklung aufeinander abgestimmt und **Verkehre möglichst auf umweltverträgliche Verkehrsträger verlagert werden.**“*
Diese Planung, auch im Bundesverkehrswegplan und FSTrG, verstößt/verstoßen gegen die Prinzipien des Regionalplans, weil durch den Ausbau keinerlei Verlagerung auf umweltverträgliche Verkehrsträger bewirkt wird.

Auf Seite 22 des Erläuterungsberichtes heißt es: *„In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die als Fahr Unfall charakterisierten Unfälle (durch einen Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug infolge einer nicht vorgenommenen Geschwindigkeitsanpassung), im Planungsabschnitt und auch in den anschließenden Bestandsabschnitten nicht signifikant erhöht sind.“* Daraus ist zu folgern, dass auch aus diesem Grund KEINE Erweiterung der Autobahn von 4 auf 8 Spuren erfolgen muss!

den **Standstreifen** für diese Zwecke **verzichten**. Mit Verzicht auf die Standstreifen würde auch weniger Flächenversiegelung geben.

Der Ausschnitt aus <https://www.nwsib-online.nrw.de/> von 28.10.2022 zeigt das folgende Bild:



Man hat in mit Stand 28.10.2022 für das bisherige Jahr 2022 ca. 6 Unfälle notiert, was die obige Kalkulation noch erhärtet: die Erweiterung der A565 von 4 auf 8 Spuren ist mindestens aus Gründen der Verkehrssicherheit unwirtschaftlich! Vergessen wurde im Erläuterungsbericht auch zu erwähnen, dass in Zukunft bei Fortschritt des „Automatisierten Fahrens“ die Anzahl der Unfälle Richtung NULL tendieren werden!.

- Ich fordere die Einbeziehung der Planung und der Planungsleistungen und Kostentragung und Betriebs- und Bauunterhaltung **durch** die Autobahn GmbH der geplanten **Radbrücke** über die A565 im Zuge der Immenburgstraße auf ihrem ehemaligen Verlauf zum Campus **und Aufnahme in das Regelungsverzeichnis** – schließlich ist die Autobahn A565 die Ursache für die Zerschneidung der Stadt Bonn – deshalb KEINE Kostentragung durch Bonn! Bisherige

Kosten für Planung etc sind durch die Autobahn zu übernehmen.

Gerade in diesen Zeiten der absoluten Haushalts-, der Klima- und jetzt auch der Energiekrise gibt es wichtigere Prioritäten als diese Autobahn A565 von ca. 22 m auf ca. 50 m zu verbreitern. Ich fordere die Bundes-Landes-Kommunalpolitikerinnen auf, deshalb den Stopp der Planungen aktiv zu betreiben und aus dem Bundesverkehrswegeplan und Fernstraßenausbaugesetz (beide vom Bundestag 2016 beschlossen), ersatzlos zu streichen. Da die Planung für die Erweiterung der A565 weder den Vorgaben des Bundesverfassungsgerichts des Klimaurteils von 2021 noch den Ergebnissen der UN-Weltklimaforen, ist die Planfeststellungsbehörde, hier die Bezirksregierung Köln verpflichtet, den Auftrag zur Planfeststellung A565 an den Bundestag / die Bundesregierung / den Gesetzgeber zurückzugeben, da im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens festzustellen ist, dass die Klima- und Umwelterfordernisse durch den gesetzlichen Auftrag des Fernstrassenausbaugesetzes und den Bundesverkehrswegeplan nicht eingehalten werden können und damit beide Gesetze zumindest für diesen Ausbauabschnitt 565 unwirksam sind und zurückgenommen werden müssen. Zumindest dieser Ausbauabschnitt A565 ist aus den beiden Gesetzen zu streichen. Ich lehne das geplante Vorhaben insgesamt ab. Ich fordere, dass die jetzige Autobahn instandgesetzt aber nicht baulich erweitert wird.

- Die Bezirksregierung Köln wird aufgefordert, alles zu tun, z.B. an den Gesetzgeber oder den Bundesverkehrsminister heranzutreten/aufzufordern, dass dieses Projekt aus dem Bundesverkehrswegplan sowie dem Fernstraßenausbaugesetz gestrichen wird, da „der gesetzliche Bedarfsplan 2030 für Straßen, der mit seinen Projektlisten für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG) nach § 1 Abs. 2 FStrAbG die gesetzliche Planrechtfertigung für eine Vielzahl von Vorhaben liefert, formell rechtswidrig und materiell verfassungswidrig ist“ (Rechtsgutachten Baumann Rechtsanwälte Kanzlei für Verwaltungsrecht, Würzburg, Leipzig, Hannover).

Es liegt also auch im Verantwortungsbereich der BezReg Köln und auch des Regionalrates Köln, BFstrG und BVWP zu hinterfragen, und es ist deren PFLICHT, dies zu tun!!!

Gemäß Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz - FStrAbG) § 4 ist nach Ablauf von jeweils fünf Jahren durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, zu prüfen, ob der Bedarfsplan gem. FStrAbG und des Bundesverkehrswegeplans - beide stammen aus 2016, der Verkehrsentwicklung anzupassen ist; in die Prüfung sind die bei der Bedarfsplanung berührten Belange, insbesondere die der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus, sowie der Wirtschaftlichkeit einzubeziehen. Die Anpassung geschieht durch Gesetz. Ich fordere, dass keine unabänderlichen Fakten für die A565 geschaffen werden, bevor nicht diese Prüfung erfolgt ist. **Im Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz - FStrAbG) Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sind die lfd. Nr. 952 und 953 zu streichen oder das „Bauziel“ von E 6 auf E 4 zu ändern.**

lfd. Nr.	Land	Straße	Straße	Projektbezeichnung	Bauziel	Dringlichkeit
----------	------	--------	--------	--------------------	---------	---------------

952	NW	A 565	AS Bonn/Hardtberg	AK Bonn/Nord (A 555)	E 6	Vordringlicher Bedarf
	NW	A 565	AS Bonn/Hardtberg	AS Bonn-Poppelsdorf	E 6	
	NW	A 565	AS Bonn/Poppelsdorf	AK Bonn/N	E 6	
	NW	A 565	A 555	AK Bonn/N (A 555)	KN	
953	NW	A 565	AK Bonn-N	AD Bonn-NO	E 6	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
	NW	A 565	AK Bonn-N	AS Bonn-Beuel	E 6	
	NW	A 565	AS Bonn-Beuel	AD Bonn-NO	E 6	

Quellen: <https://www.gesetze-im-internet.de/fstrausbau/anlage.html>

<https://dip.bundestag.de/vorgang/.../76293>

https://www.bgbl.de/xaver/bgbl/start.xav?startbk=Bundesanzeiger_BGBl&start=//%5b@attr_id=%27bgbl116s3354.pdf%27%5d#_bgbl_%2F%2F*%5B%40attr_id%3D%27bgbl116s3354.pdf%27%5D_1666546849000

Ich fordere, die Planungen zur Instandsetzung der A565 in o.g. Sinne zu überarbeiten. Die ist Autobahn nur zu renovieren und nicht zu erweitern. Ein neues Planfeststellungsverfahren ist durchzuführen.

Ich fordere und bitte Sie, dass Sie mich, in Abänderung der Ausführungen des Amtsblattes und der Bekanntmachungen, vom fristgerechten Eingang dieser Einwendung benachrichtigen.

Ebenso bitte ich um Mitteilung aller weiteren Verfahrens- und Genehmigungsschritte, insbesondere einem etwaigen Termin einer Anhörung.

Mit freundlichen Grüßen