



FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

BUND Rhein-Sieg-Kreis, Steinkreuzstraße 10/14, 53757 Sankt Augustin

Bezirksregierung Köln
Dezernat 25
Zeughausstraße 2-10
50667 Köln

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

Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland LV NW e.V.

Kreisgruppe
Rhein-Sieg-Kreis
Steinkreuzstraße 10/14
53757 Sankt Augustin

Tel.: 02241 – 145-2000

Sprecher: Achim Baumgartner

info@bund-rsk.de

www.bund-rsk.de

30.10.2020

Planfeststellung Ausbau A 565 Abschnitt Bonn-Endenich - AK Bonn-Nord – Öffentliche Auslegung der Planunterlagen - Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum **Planentwurf (Planvorhaben)** wird im Namen und mit Vollmacht des BUND NRW wie folgt Stellung genommen:

Das **Verfahren der öffentlichen Auslegung** wird beanstandet. Die Planungsgrundlage – Richtlinien für die Anlage von Autobahnen, RAA 2008 – ist den Planunterlagen nicht beigelegt. Die Richtlinien sind auch nicht öffentlich und kostenfrei einsehbar.

Bei der Wahl der Auslegungszeit sind berechtigte Belange mitwirkender Akteure nicht berücksichtigt worden. Das Auslegungsverfahren hätte frühestens 2021 stattfinden dürfen, wenn die Stadt Bonn als Hauptbetroffene (und andere in ihren Rechten Betroffene) uneingeschränkt handlungsfähig sind. Am 13. Sept. 2020 wurden neue kommunale Vertretungen gewählt.

Es werden zudem Zweifel erhoben, ob die gesetzlichen Sonderregelungen zur öffentlichen Beteiligung bei Planverfahren in den Zeiten der Corona-Pandemie (z.B. § 3 Abs. 1 Satz 1 PlanSiG) den Grundanforderungen an einen gesicherten Zugang zu den Unterlagen im Rahmen der öffentlichen Beteiligung für die gesamte Bevölkerung und der betroffenen Anwohner genügen und einer rechtlichen Überprüfung standhalten würden.

Anerkannter Naturschutzverband-
nach dem BNatSchG

Deutsche Sektion von Friends
of the Earth International

BUND NRW Landesgeschäftsstelle
Merowingerstr. 88
40225 Düsseldorf
Telefon (0 211) 30 200 5 - 0
Telefax (0 211) 30 200 5 - 26
E-Mail: bund.nrw@bund.net
www.bund-nrw.de

Bank für Sozialwirtschaft GmbH, Köln
BLZ 370 205 00
Geschäftskonto: 8 204 600
Spendenkonto: 8 204 707
IBAN: DE31 3702 0500 0008 2047 07
BIC: BFSWDE33XXX

Die öffentliche Bekanntmachung erfolgte auch nicht vor Ort in den von der Planung wesentlich mit betroffenen Kommunen wie Sankt Augustin oder Troisdorf. Dort wird auch keine Papierfassung in den Rathäusern zur Einsicht vorgehalten.

Weiterhin ist es unverständlich, dass die Unterlagen im Internet nicht während der gesamten Frist für die Einwendung zur Verfügung stehen, sondern nur für den Zeitraum von einem Monat. Das ist zwar formal so gesetzlich vorgesehen, fußt aber auf einer Regelung, die auch die uneingeschränkte Einsichtnahme in einer Behörde und in Papierakten vorgesehen hat. Der Verwaltungsaufwand für die Einsichtnahme ist daher verständlicherweise gesetzlich auf einen praktikablen Zeitraum beschränkt. Dass aber bei einer Darstellung der Unterlagen im Internet die Unterlagen trotzdem nach exakt einem Monat während der noch laufenden Frist zur Stellungnahme aus dem Netz genommen werden, ist unverständlich. Diese Regelung erhöht den Zweifel, ob die Regelungen des PlanSiG rechtmäßig und verhältnismäßig sind.

Das Planvorhaben erfüllt nach Art, Umfang und Auswirkungen nicht die geltenden gesetzlichen Anforderungen. Es ist unter Beachtung angemessener Planungsparameter, realistisch prognostizierten Verkehrsaufkommens und den Anforderungen an Klimaneutralität **neu zu planen**. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Verkehrsentwicklung politisch steuerbar ist und auch gesteuert wird und eben keinem Automatismus unterliegt. Es sind also die klimarelevanten politischen Beschlüsse und fachlichen Erfordernisse in die Prognose mit einzustellen. Offenkundige rechtliche Widersprüche zum (veralteten) Bundesverkehrswegeplan und anderen gesetzlichen Vorgaben zur Klimaanpassung sind dabei zu benennen und zu bewältigen. Denn die Planung unterliegt der Gesamtheit der rechtlichen Regelungen, nicht allein dem Planungsauftrag des BVWP, über dessen Vorgaben sie hier ohnehin auch noch hinausgeht.

1. Planungsparameter (Sanierung und Ausbau)

Die **Sanierung** des Tausendfüßlers ist nicht Gegenstand eines / dieses Planfeststellungs-Verfahrens. In diesem Verfahren geht es um den dreistreifigen **Ausbau** der A 565 mit Standstreifen je Fahrtrichtung vor dem Hintergrund mehrerer A 565-BVWP-Projekte. Der **Bauabschnitt Tausendfüßler ist im Rahmen des Gesamtprojekts zu bewerten**.

Das in den Planunterlagen spezifizierte Ausbauprogramm verantwortet erhebliche Beeinträchtigungen für Mensch, Klima und Umwelt. Die dem Ausbau zugrundeliegenden Planungs-Parameter (Trassierung, Breiten, Entwurfsgeschwindigkeit pp) berücksichtigen weder die **Projektbeschreibung des BVWP**, noch die legitimen Belange der Menschen, des Klimas und der Umwelt.

Der für das Verfahren gewählte „**Ausbauabschnitt**“ hätte nicht auf den Bereich des dringendsten Sanierungsbedarfs begrenzt werden dürfen. Der dreistreifige Ausbau ist kein Nebenprodukt der Sanierung.

Das Planvorhaben fügt sich nicht in das Ausbau-Gesamtprojekt A 565 (AS Bonn-Lengsdorf bis AD Bonn-Nordost) ein. Die Knotenpunkte Bonn-Nord und Endericher Ei durften nicht außer Betracht bleiben. Zu untersuchen ist die geeignetste Gesamttrassierung. Wegen dieses Mangels scheitert der Variantenvergleich; an den Ausbauenden sind nicht alle Varianten mit dem Bestand kompatibel. Die Trassenvariante „Tieflage ohne

Dükerung in Offener Bauweise“ (Erl.Ber. S. 55/59) verdient eine zweite Chance, sollte das Vorhaben fortgeführt werden.

Der **Halbanschluss Bonn-Lievelingsweg** hätte nicht „gesetzt“, sondern als Bestandteil des benachbarten Ausbau-Vorhabens AK Bonn-Nord bearbeitet werden müssen.

Gemäß BVWP ist der **dreistreifige Ausbau** raumordnerisch und städtebaulich **nicht bewertungsrelevant**. Das Planvorhaben muss aufgrund von Planungsparametern arbeiten, die diese Vorgabe erfüllen.

2. Verkehrs-Bedarf (Home-Office, Rheinbrücke Wesseling, Verkehrswende)

Maßgebend für die Planfeststellung ist der Verkehrsbedarf im Zeitpunkt der Entscheidung über das Vorhaben. Der BVWP 2030 verpflichtet nicht, seine Projekte ohne Rücksicht auf sich ändernde Verhältnisse zu verwirklichen, sondern die Umsetzbarkeit zu prüfen.

Das Planvorhaben hat die durch Corona, Klima-Erfordernisse u.a. veränderten verkehrlichen und ökonomischen Umstände, sowie die zunehmend geringer werdende Akzeptanz des Autos bei der jungen Generation zur Kenntnis zu nehmen und zu berücksichtigen (Verkehrsuntersuchung S. 10). Das ist nachzuholen.

Es wird künftig **20 bis 25 v.H. Home-Office-Arbeitsplätze** geben, die zur Verkehrsminderung beitragen.

Das BVWP-Projekt „**Rheinquerung der A 553**“ (ErlBer. S. 18) darf nicht in das Planvorhaben aufgenommen werden. Deren Realisierung ist keineswegs zu erwarten. Sie ist noch nicht planfestgestellt und wird voraussichtlich wegen hoher Raumwiderstände, der negativen Entwicklung des Flughafens Köln/Bonn, der Umstrukturierung der Chemiestandorte in Wesseling und der ausstehenden Klimaanpassung im Verkehrssektor auch nicht gebaut werden. Eine weitreichende politische Rückendeckung für dieses Verkehrsprojekt ist nicht mehr erkennbar.

Auf der anderen Seite darf die projektierte „Rheinquerung der A 553“ nicht als Verkehrsbringer für die A 565 – Tausendfüßler berücksichtigt werden. Sie wird die Bestandsautobahnen eher entlasten, nicht zuletzt die A 565 im Bereich der Rheinquerung, aber auch im Bereich Tausendfüßler. Die vom Planvorhaben prognostizierte Mehrbelastung (3.600 KFZ, Verkehrsuntersuchung S. 19) ist nicht nachvollziehbar, ein dritter Fahrstreifen je Fahrtrichtung ist nicht zu rechtfertigen.

Der drei- und viergleisige Ausbau der linksrheinischen **Bahnstrecke** generiert eine Entlastung auf Straßen und Autobahnen, auch auf der A 565. Es gibt zwar noch keine Planungsvereinbarung, das Projekt hat aber höchste Priorität.

Klimaneutralität ist das Ziel der EU-Klimastrategie und der deutschen Klimaziele. Die Verkehrswende ist umzusetzen, d.h. Verlagerung der Mobilität zu CO₂-neutralen Verkehrsträgern, zu Lasten des Straßenverkehrs, mehr Rad-Pedelec-Verkehr, weniger KFZ-Berufspendler, mehr ÖPNV. Jeder zusätzliche Autobahn-KM erhöht die CO₂-Belastung durch Bau und Betrieb.

Dem Planvorhaben ist also ein signifikant geringeres Verkehrsaufkommen zugrunde zu legen, als die Planunterlagen unterstellen. **Es ist davon auszugehen, dass auf der A 565 ein dritter Fahrstreifen je Fahrtrichtung nicht erforderlich ist.**

3. Stadtautobahn

Das Planvorhaben ist raumordnerisch, städtebaulich und klimaschädigend relevant. Es stuft die A 565 als **Fernautobahn** ein. Das widerspricht dem BVWP. Der Planungsträger ist dazu nicht legitimiert. Der für Fernautobahnen geltende Begriff „Freie Strecke“ für Abschnitte der A 565 verleitet zu überzogenen Bemessungsgeschwindigkeiten und Flächeninanspruchnahmen.

Das erklärte Ziel des Planvorhabens, das Stadtgebiet Bonn mit überregionalem (Schwer-)Verkehr zusätzlich zu belasten, und den Fernverkehr zu Industriegebieten südlich Köln zu beiden Seiten des Rheins über den Tausendfüßler abzuwickeln, ist raumordnerisch, städtebaulich und verkehrspolitisch nicht vertretbar.

Aus raumordnerischer Sicht ist die A 565 eine Stadtautobahn. Als Geschäfts- Industrie- und Bundeshauptstadt war Bonn an das deutsche Autobahnnetz anzuschließen (Irh A 565, rrh A 560). Die A 565 erfüllt diese Zweckbestimmung. Für den nationalen und europäischen Fernverkehr ist die A 565 (anders als die A 61 und die A 3, bzw. die A 48 und die A 4) weder bestimmt, noch geeignet.

Der BVWP 2030 hat die Zweckbestimmung der A 565 als Stadtautobahn nicht verändert. Den dreistreifigen Ausbau der A 565 stuft er aus raumordnerischer wie aus städtebaulicher Sicht als nicht bewertungsrelevant ein. Diese Vorgabe ist bindend. Sie korreliert mit dem BVWP-Projekt „Rheinquerung der A 553“, der Fortführung der A 553 über den Rhein hinweg zur A 59. An der Zweckbestimmung der A 565 als Stadtautobahn ist festzuhalten.

Das hat Folgen für die Trassierung des Planvorhabens:

- **Festschreibung der Entwurfsgeschwindigkeit 80 KM/h**
- **Wegfall der dritten Fahrstreifen**
- **Wegfall der Standstreifen**
- **Wegfall Trassen-Verbreiterung wegen „5 + 0 Verkehrsführung“** (bei künftigen Reparaturarbeiten – „nice to have“).

Dem Gebot, schonend mit dem Verbrauch von Grund und Boden umzugehen, ist zu folgen.

Sollte der **dritte Fahrstreifen** – entgegen verkehrlichen Notwendigkeiten – planfestgestellt werden, ist seine Breite, jeweils mittig angrenzend an den Pflanzstreifen, auf 2,50m zu begrenzen. Diese Breite gewährleistet die verkehrssichere Abwicklung des Autobahnverkehrs bei einer Geschwindigkeit von 80 KM/h.

4. Beeinträchtigungen – Lebensqualität – Klima

Der BUND hält eine umfassende Stadtklima-Untersuchung für dringend erforderlich.

Auf Luftbildern ist die komplette **Eingrünung der Autobahn** (ohne Brücken) durch Baumpflanzungen und Parkanlagen eindrucksvoll zu erkennen. Das Planvorhaben beseitigt die vorhandene Randbepflanzung komplett, benachbarte Parkanlagen (Lenné-Park) erheblich. Stattdessen Stützmauern und Lärmschutzwände! Das Vorhaben lässt keinen Raum für Ersatzpflanzungen. Die fehlende Durchgrünung mindert die Lebensqualität der Anwohner in den Wohnungen und draußen, die Wohnqualität sinkt.

Das Stadtklima verschlechtert sich im Hinblick auf Sauerstoffproduktion, Luftfeuchtigkeit, Wärme, Verlärmung und sonstige Verkehrs-Emissionen. Die zusätzlichen Versiegelungsflächen (mindestens 35.000m²) tragen zur Aufheizung des Stadtklimas bei. Längs der A 565 entsteht ein Problemraum ohne Aufenthalts- und Wohnqualität. Der Wohnwert nahegelegener Wohnsiedlungen sinkt deutlich, die Grundstückswerte gleichermäßen. Zu befürchten sind „Autobahn-Slums“ in Bonn.

Die Zerschneidung des Universitäts-Campus erschwert universitäre Betriebsabläufe.

Die Trennungswirkung des Planvorhabens verschärft sich also. Unter diesen Umständen fehlt jedes Verständnis für die Weigerung des Planungsträgers, diese Beeinträchtigungen auch städtebaulich zu bewerten (ErlBer. S. 113), zu minimieren und auszugleichen. Die objektiven Bewertungsmaßstäbe liegen auf der Hand: Geringere Trassenbreite, ggf. Überdeckelung, mehr Eingrünung, Schonung entwicklungsfähiger Freiflächen im Bereich Abwasserkläranlage.

5. Zusammenfassung

Das Planvorhaben überschreitet die Zweckbestimmung der A 565 als Stadtautobahn. Eine grundlegende Überarbeitung und eine umfassende Stadtklima-Untersuchung sind geboten.

Die A 565 darf nicht für Schwerlast- und Fernverkehr zu Destinationen in Köln, Wesseling, Niederkassel und darüber hinaus (Rheinquerung Wesseling) ausgebaut werden. Die benötigte Fläche für diese Zwecke steht nicht zur Verfügung. Der auf den Planabschnitt Tausendfüßler beschränkte Variantenvergleich reicht nicht aus.

Die innerörtliche Lage des beplanten Teilabschnitts (1895 m) erfordert die Beschränkung der in Anspruch zu nehmenden Flächen auf das wirklich Notwendige. Die Grundausstattung der vorhandenen, verkehrssicheren Trasse (Mittelstreifen, Fahrstreifen, Randstreifen innen/außen) ist zu übernehmen. Das verkehrlich Wünschenswerte ist zurückzustellen; es überwiegt nicht die städtebaulichen Belange. An der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 80 KM/h ist festzuhalten. Bei 6 Fahrstreifen (BVWP 2030)

ist eine Trassenbreite von 23m (3,00m; 18,00m; 2,00m) verkehrlich angemessen, zuzüglich Bankette (Leitplanken, Bepflanzung, Lärmschutz).

Aus heutiger Sicht rechtfertigt der zu unterstellende Verkehrsbedarf für die A 565 keinen dritten Fahrstreifen je Fahrtrichtung, sodass eine Trassenbreite von 18m (3,00m; 13,00m; 2,00m) zuzüglich Bankette verkehrlich ausreicht. Auf den dritten Fahrstreifen kann verzichtet werden, ohne der Vorgabe des BVWP zu widersprechen. Das gesetzliche Gebots, schonend mit dem Verbrauch von Grund und Boden umzugehen und alle öffentlichen Belange im Planungsverlauf hinreichend zu erfassen und zu würdigen, ist zu befolgen. Es gibt keinen automatischen Vorrang für den Straßenverkehr.

Schlussbemerkung

Die ablehnende Position des BUND zum Projekt Rheinquerung 553 - alle Trassen-Varianten erweisen sich als umweltunverträglich - bleibt unberührt.

Der BUND hält es für richtig, die entlastende Wirkung des BVWP-Projekts B 56n (Südtangente Bonn) – weiterer Bedarf mit Planungsrecht - im Rahmen des Planvorhabens Tausendfüßler nicht zu berücksichtigen. Die Südtangente Bonn ist verkehrlich nicht erforderlich und auch hinsichtlich ihrer Umweltwirkungen nicht umsetzbar.

Gez. Dr. Franz-Friedrich Rohmer

Gez. Herbert Weber

Gez. Achim Baumgartner

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

