



Bezirksregierung Köln Dezernat 25 Zeughausstraße 2-10 50667 Köln über: Bundesstadt Bonn Berliner Platz 2 53111 Bonn gegen Empfangsbestätigung	Verkehrsclub Deutschland Bonn/Rhein-Sieg/Ahr e.V. c/o Rainer Bohnet, Siebengebirgsstraße 152, 53229 Bonn Vorsitzender: Rainer Bohnet (Bonn) Stellvertretende Vorsitzende: Dr. Karl-Heinz Rochlitz (Bonn) Siegfried Wohlfahrt (Remagen)
---	---

Bonn, den 13. Dezember 2023

Betr.: Planfeststellungsverfahren

6-streifiger Ausbau der A 565 zwischen der Anschluss-stelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord in Bonn von Bau - km 10+ 108 bis Bau - km 11+ 900 einschließlich Brückenneubauten und Stütz- und Lärmschutzwänden sowie Entwässerungseinrichtungen

hier: Einwendung des VCD Bonn/Rhein-Sieg/Ahr

Bezug:

1. <https://www.bezreg-koeln.nrw.de/verfahren-und-bekanntmachungen/verfahrensuebersichten/planfeststellungsverfahren-strassen/6>
2. https://www.bonn.de/medien-global/amt-13/amtsblatt/51_2023_Amtsblatt.pdf S. 1328-1331

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf den folgenden Seiten senden wir Ihnen die Einwendungen des Verkehrsclub Deutschland Bonn/Rhein-Sieg/Ahr e.V. im o.g. Planfeststellungsverfahren.

Unser Kreisverband umfasst die Gebiete der Stadt Bonn, des Rhein-Sieg-Kreises und des Landkreises Ahrweiler und vertritt die Interessen von über 1400 Mitgliedern

Zum Erörterungstermin nach §73 (6) VwVfG (https://www.gesetze-im-internet.de/vwvfg/_73.html) laden Sie für den VCD Bonn/Rhein-Sieg bitte folgende Personen ein:

- Rainer Bohnet, Siebengebirgsstraße 152, 53229 Bonn, rainerbohnet58@gmail.com ;
- Dr. Karl-Heinz Rochlitz, Karl-Barth-Straße 12, 53129 Bonn, karl-heinz.rochlitz@gmx.de ;
- Anja Niemeier, Josef-Kuth-Str. 7, 53117 Bonn, anja.niemeier@web.de ;
- Raimund Gerber, An der Elisabethkirche 14, 53113 Bonn, raimundgerber@web.de ;
- Dr. Karl-Friedrich Rohmer, Am Weisenstein 10b, 53639 Königswinter, F.F.Rohmer@t-online.de .

Auf die Einwendung des VCD Bonn/Rhein-Sieg/Ahr e.V. vom 27.10.2020 wird Bezug genommen

Unsere Einwendungen wurden vom Kreisvorstand am 13.12.2023 beschlossen.

Als betroffene Öffentlichkeit, deren Belange durch das Bauvorhaben betroffen wird, erheben wir folgende Einwände gegen den Plan und äußern uns zu den Umweltauswirkungen des o.g. Vorhabens. Als betroffene Öffentlichkeit werden unsere Belange durch das o.g. Bauvorhaben in folgender Weise betroffen und die Art der Beeinträchtigung in der nachfolgenden Auflistung erläutert:

Wir erheben folgende Einwendungen gegen das o.g. Planfeststellungsverfahren:

Die Bekanntmachung der Stadt Bonn und das Verfahren der Bezirksregierung Köln sind fehlerhaft. Das Planfeststellungsverfahren ist schon deshalb neu aufzurollen.

Es ist nicht deutlich, was gem. Bezug 1 unter „bitte beachten Sie den Bekanntmachungstext unter „weitere Informationen“ „gemeint ist. Wenn wir den Text in die Suchfunktion der Bezirksregierung Köln eingeben, erscheint <https://www.bezreg-koeln.nrw.de/suche?volltext=weitere%20informationen> ; hierbei findet man u.a. „Berufsbildungsgänge für Medien und Informationsdienste“, aber nichts zum Planfeststellungsverfahren.

In der Bekanntmachung der Stadt Bonn (Bezug 2) steht, daß man „bei der Stadt Bonn, Technisches Rathaus, Einwendungen gegen die geänderten Planunterlagen schriftlich oder zur Niederschrift erheben“ kann. Leider konnte man nicht einmal unter Google die Adresse des „Technisches Rathaus“ finden.

Die Termine in <https://www.uvp-verbund.de/portal/> sind falsch. Welche Einwendungsdaten gelten: der 8.12.2023 oder der 8.1.2024? Auch deshalb fordern wir eine Aufhebung des Planfeststellungsverfahrens.

Von der „Bekanntmachung“ haben viele unserer Mitglieder nur zufällig erfahren, sie war nicht einmal im Generalanzeiger Bonn veröffentlicht!

Wir sehen unsere Belange insbesondere durch die maßlosen Ausbau-Planung der A565 Bonn sowohl dauerhaft als auch vorübergehend, mittelbar und unmittelbar betroffen, durch:

- Verletzung der Grundrechte: Die **Verletzung der Grundrechte**, insbesondere: **Art 2 Abs. 2 S. 1 (Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit) machen wir geltend**. Zudem verweisen wir auf Art 20 a GG (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 die Planungen gemäß Planfeststellungsentwurf **inklusive 2. Deckblatt** nicht eingehalten und massiv verletzt. Das Klimaurteil des Bundesverfassungsgerichts vom April 2021 wird NICHT beachtet, auch nicht durch Änderung der bisherigen Planunterlagen inklusive 1. Deckblatt und 2. Deckblatt.
- Nicht einmal die Einwendung der Stadt Bonn von 12/2020 findet Berücksichtigung.
- Der geplante Ausbau d. A565 auf 8 Spuren inkl. Standspuren ist nicht angemessen u.

überdimensioniert

- Eine unnötige Flächen-Neuersiegelung wird in Kauf genommen
- Die Kapazitäten für noch mehr MIV und Fernverkehr, sowie Verstärkung des Straßen-Güterverkehrskorridors werden erhöht, und das auch noch mitten in der Stadt Bonn
- Es wird weniger Grün in der Stadt aufgrund der geplanten Erweiterung des Straßenkörpers geben
- Temperatursteigerung durch Hitzeabstrahlung der Flächen-Neuersiegelung u. der Lärmschutzwände wird in Kauf genommen
- Bau eines Autobahnabwasserbeckens in einem Landschaftsschutzgebiet mitten in der Stadt ist inakzeptabel
- Stützwände an den Seiten der Autobahn anstelle des grünen Dammes und dessen Bewuchses
- Festschreibung und Vergrößerung der Zerschneidung und Trennung von Stadtteilen
- Erhöhung des Tempolimits nach dem Ausbau von 80 auf 100 km/h
- Verbauung der Frischluftschneisen / Verminderung der Flurwinde durch die geplanten Lärmschutzwände/ Dämme/Erhöhung der Temperaturen/
- negative gesundheitliche Folgen

Wir fordern im Rahmen unserer Einwendungen aus Gründen des Klima- und Gesundheitsschutzes und zwecks angemessener Bürgerbeteiligung Folgendes:

- eine vollständige „Bekanntmachung der Planfeststellung“ der Bezirksregierung Köln sowie der Stadt Bonn und adäquate Offenlegung (Ort, Zeit, digitale Unterlagen). Insbesondere fordern wir, dass die Unterlagen und insbesondere die digitalen Unterlagen ständig auch außerhalb des Planfeststellungszeitraumes zugänglich bleiben. Die Bekanntmachung gab es noch nicht einmal in der örtlichen Tageszeitung, dem Generalanzeiger Bonn
- sofortige Verschiebung des Planfeststellungsverfahrens zwecks Einbeziehung der Bürger*innen durch vorgeschaltete Bürgerversammlung; zudem waren und sind die Informationen durch die Autobahn GmbH und früher durch StraßenNRW völlig unzureichend und irreführend
- maßstabsgetreues barrierefreies Planungsmodell zur umfassenden, angemessenen Bürgerinformation- Überprüfung des BVWP (Bundesverkehrswegeplans) hinsichtlich der Klimaziele der EU und der Bundesregierung
- Zugrundelegung nur aktueller, den Klimaschutz beachtenden Regelungen und Zahlen
- ein neutrales Klimagutachten für die Auswirkungen auf die Stadt Bonn und darüber hinaus
- Ermittlung, Offenlegung, Folgenabschätzung und Berücksichtigung von gesundheitlichen Auswirkungen auf die Bonner Bürger*innen und von klimatischen Veränderungen durch die geplanten Maßnahmen, sowohl lokal als auch global gesehen (z.B. durch CO₂-Ausstoß, Betonverbrauch, Versiegelung).
- Überprüfung dieses Projektes anhand aktueller Standards von Raumordnung, Städtebau, Wirtschaftlichkeit, Umwelt, Klima
- Berücksichtigung der Konsequenzen von kommenden Verkehrswende-Maßnahmen/künftig verändertem Modal Split sowie der erheblichen Erhöhung der MIV-Kapazität auf der A565 durch (teil-) automatisiertes Fahren.
- Wiederherstellung alter Wegeverbindungen (z.B. An der Immenburg / Immenburgstraße) im Zuge der Baumaßnahme inklusive Finanzierung durch Autobahn GmbH als Verursacher der Zerschneidung, auch schon ursprünglich beim Bau der Autobahn
- Aufweitung der schon jetzt absolut unterdimensionierten Durchfahrtsbreite der Gerhard-Domagk-Straße im Zuge der Erneuerung der Autobahnbrücke über diese Straße inklusive Einbeziehung der Planung und der Planungsleistungen und Kostentragung inklusive Betriebs- und Bauunterhaltung durch die Autobahn GmbH und Aufnahme in das Regelungsverzeichnis, denn schließlich ist die Autobahn A565 die Ursache für die Zerschneidung der Stadt Bonn –

deshalb KEINE Kostentragung durch die Bundesstadt Bonn!

- 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!

- Beibehaltung, Pflege, Weiterentwicklung der 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 reduziert und filtert.

- Die von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfohlenen Grenzwerte für Feinstaub werden auch im **Deckblatt 2** nicht als Masstab herangezogen; wir fordern, dass die Grenzwerte der WHO auch für dieses Planfeststellungsverfahren herangezogen werden

- Kein Autobahnabwasserbecken im Landschaftsschutzgebiet „Auf dem Hügel“ und Erhalt des Landschaftsschutzgebiets „Auf dem Hügel“- In der Bekanntmachung der Stadt Bonn steht, „dass die ausgelegten Planunterlagen die nach § 16 Abs. 1 UVPG notwendigen Angaben enthalten“. Gem. nach § 16 Abs. 1 UVPG https://www.gesetze-im-internet.de/uvpg/_16.html heißt es:

„(1) Der Vorhabenträger hat der zuständigen Behörde einen Bericht zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens (UVP-Bericht) vorzulegen, der zumindest folgende Angaben enthält:

2. eine Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile im Einwirkungsbereich des Vorhabens,

.....“

Dieser Paragraph des UVPG ist anders als im Amtsblatt angegeben, auch in diesem 2.

Deckblatt **nicht** eingehalten. Die Unterlagen enthalten keinen Hinweis auf das Landschaftsschutzgebiet gem. Bebauungsplan 7522-4. Im Bebauungsplan 7522-4 ist ein Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. In einem Landschaftsschutzgebiet ist eine Bebauung durch eine Autobahnabwasseranlage nicht zulässig. Die positive Einwirkung auf das Klima durch das bestehende Landschaftsschutzgebiet ist in den Gutachten des Deckblattes 2 nicht evaluiert und beschrieben worden. Bebauung durch die Autobahn GmbH und „Landschaftsschutzgebiet schließen sich aus. **Die Planunterlagen sich deshalb nicht genehmigungsfähig.**

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

https://stadtplan.bonn.de/mapbender/daten/images/Bebauungsplaene/plan_internet/7522-4.pdf

https://stadtplan.bonn.de/mapbender/daten/images/Bebauungsplaene/begrueendung_internet/7522-4.pdf

- geringere Spurbreiten: nicht breiter als im Tunnel-Querschnitt erforderlich wären (Streifenbreite in einem Autobahntunnel gem. Erläuterungsbericht: nur 3,50 m, Seitenstreifen nur 2,00 m) . **Die jetzt geplante riesige unnötige Dimensionierung widerspricht einer ordnungsgemäßen Haushaltsführung**

- Tempolimit von 80 km/h für PKW **und** LKW **und** mehrere ständige Geschwindigkeitskontrollen/-Kontrollanlagen inklusive der baulichen Vorbereitung für Geschwindigkeitskontrollanlagen

- dass auf der gesamten A565, insbesondere im Stadtgebiet Bonns, die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h planfestgestellt wird. **Erläuterungsbericht S.70:** Eine Begründung für das Planungsziel „Entwurfsgeschwindigkeit v zul = 100 km/h“ wurde

immer noch nicht gegeben. Wenn für einen Tunnel das Ziel ist „gem. RAA 2008 Abs. 8.5.4 v_{zul} = 80 km/h“ dann sollte aus Gründen des Klimas, der Umwelt, des Städtebaus, des Lärmschutzes, des Luftaustausches, der Biodiversität etc. das Planungsziel ebenso 80 km/h OHNE Tunnel bestehen! Im Übrigen fehlt ein Hinweis, wieso es das Planungsziel v_{zul} 100 km/h überhaupt gibt.

- **Einbeziehung** des Trogs zwischen Eendenicher Allee / Eendenicher Ei, des Kreuz Bonn-Nord und der dortigen wesentlichen Veränderungsbaumaßnahmen, auch derer, die für den Bauzustand der Gesamtmaßnahme für erforderlich gehalten werden, den Neubau des Eendenicher Eis und der sonstigen Baumaßnahmen an der A565, z.B. Neubau der um mehrere Streifen der Brücke über die Villemombler Straße **in die Baumaßnahme und die Planfeststellung**

- Definition des Begriffes „großer Kohlenstoffmengen“:

Gem. Erläuterungsbericht Seite 131 heißt es: „*Bei keiner der Varianten werden innerhalb des städtisch geprägten Planungsraumes unbebaute Bereiche großflächig und dauerhaft in Anspruch genommen, die für die stoffliche Bindung großer Kohlenstoffmengen von wesentlicher Bedeutung sind (insbesondere organische Böden und Wälder).*“

Wie definieren Sie „große Kohlenstoffmengen“? Bevor die Autobahn gebaut wurde, bestand die Landschaft aus Grünfläche, die vollständig versiegelt wurde, ohne dass irgendwo gleichwertig Versiegelung aufgebrochen wurde. Nun wird durch die Verbreiterung auf 8 Spuren plus Versorgungswege plus Lärmschutzwände plus mehrerer Autobahnabwasseranlagen der Versiegelungsgrad mitten in der Stadt weiter erheblich angehoben und wieder und weiterhin Kohlenstoffsinken entfernt. ALLE Grünränder entlang des Randes der jetzigen A565 werden ersatzlos entfernt, ohne Entsiegelung neuer Flächen. Insofern ist der Vergleich des Verlustes von Kohlenstoffsinken mit der Zeit vor dem Autobahnbau zu erstellen und zu bewerten. Dass die bestehenden grünen Flächen entlang der jetzigen Autobahn hinsichtlich „THG-senkender Gehölze“ für das Klima wichtig sind, wird auf S. 132 des Erläuterungsbericht angedeutet, wo der kurze Damm, der neu aufgeschüttet wird und extra aufgeführt wird. dass die „*Böschungsf lächen mit THG-senkenden Gehölzen begrünt werden können.*“

Auf S. 131 des Erläuterungsberichtes heißt es: „*...der weiter ansteigende motorisierte Individualverkehr in allen Fällen und in gleicher Weise auf die Emission von Treibhausgasen (= THG - insbesondere Kohlenstoffdioxid) Einfluss nehmen wird.*“ Das „Übereinkommen von Paris“ vom 12. Dezember 2015 wird auch wegen des Baus der A565 und des als amtlich in diesem Erläuterungsbericht festgestellten ansteigenden motorisierten Verkehrs **nicht** eingehalten werden können. Aus diesem Grund ist die Erweiterung der A565 nicht zulässig.

- weniger Lärm als jetzt, auch in entfernten Stadtgebieten, durch Geschwindigkeitsbegrenzung, Überdeckelung etc. Insbesondere wird gefordert, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung auch südlich des Planfeststellungsabschnitts zwischen Anschlussstelle Hardtberg und Eendenicher Ei dauerhaft hergestellt wird. Dort ist wegen der abfallenden Hanglage und der darauf folgenden Offenheit zur Stadt hin ein baulicher Lärmschutz nicht oder nur begrenzt möglich. Das 2. Deckblatt berücksichtigt dies immer noch nicht.

- ein Umweltmedizinisches Gutachten. Die Grenzwerte der WHO zum Feinstaub werden nicht eingehalten

- Zur Anlage 19.6 2. -Treibhausgasemissionen-

Im Erläuterungsbericht Kapitel 2.1.2 auf S.17 heißt es:

„Im BVWP 2030 wurde eine neue Rheinquerung der A 553 auf Höhe der Stadt Wesseling aufgenommen. Da der Rhein eine maßgebliche Barriere im Verkehrsnetz der Straßen darstellt, wirkt sich diese zusätzliche Rheinquerung bis zu den angrenzenden Rheinquerungen in Köln

und Bonn und damit auch auf den hier betrachteten Ausbauabschnitt aus.“

Und in Kap 2.1.4 S. 18 heißt es: „Durch die im BVWP 2030 neu eingestellte Rheinquerung der A 553 wurde das Verkehrsgutachten überarbeitet. Die Überarbeitung zeigte, dass die Verkehrsbelastung im Ausbauabschnitt durch Verkehrsverlagerungen deutlich erhöht wird“. Insofern ist es nicht plausibel, dass die Treibhausgasemissionen gem. Anlage 19.6 nicht auch deutlich erhöht werden – die Darstellung der THG-Emissionen z.B. auf S. 11 des THG-Gutachtens ist mit dem Satz „*Bezüglich der Treibhausgasbelastung zeigt sich insgesamt eine leichte Zunahme um ca. 1.000 t CO₂e (WTW) pro Jahr.*“ ist absolut verharmlosend und widerspricht dem Klima-Urteil des Bundesverfassungsgerichts. Die Bewertung „*leichte Zunahme*“ für Treibhausgase in einem Planfeststellungsverfahren liegt außerhalb des Kompetenzbereichs der Autobahn GmbH.

Insbesondere wird nicht berücksichtigt, dass eine Ausschnitts- und Einzelfallbetrachtung dieses inklusive Angleichungsstrecken von Auerberg/Kreuz Nord/Endenicher Ei/Trog 2500 m lange Baumaßnahme stattfindet:

Die anderen in unmittelbaren Zusammenhang stehenden geplanten Neu- und Erweiterungsbaumaßnahmen gemäß BVWP Prins

<https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A565-G10-NW-T1-NW/A565-G10-NW-T1-NW.html> ,
<https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A565-G10-NW-T2-NW/A565-G10-NW-T2-NW.html> ,
<https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A565-G10-NW-T3-NW/A565-G10-NW-T3-NW.html> ,
<https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A565-G20-NW-T1-NW/A565-G20-NW-T1-NW.html> ,
(Letzteres inklusive Abriß und Neubau inklusive Erweiterung von 6 Streifen auf 10 Streifen der Friedrich-Ebert-Brücke A565 über den Rhein)
<https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A565-G20-NW-T2-NW/A565-G20-NW-T2-NW.html> ,

plus der Erweiterungsbaumaßnahmen A59 von 6 auf 8 und 10 Streifen und insbesondere der Neubau des Rheinspangen – A553- Tunnels nur 6 km nördlich von Bonn sind NICHT in die Betrachtung des THG-Gutachtens eingeflossen. Dies Art der sektionalen Betrachtung ist falsch und irreführend und gibt nicht die wahren THG-Belastungen, die durch Bau, Betrieb und Verkehr entstehen, wieder.

Im THG-Gutachten Anlage 19.6. S.10 heißt es: „*Die Berechnungen zeigen, dass durch den Ausbau des Tausendfüßlers kein zusätzlicher induzierter Verkehr zu erwarten ist.*“ Der Netzausschnitt des Verkehrsmodells, im THG-Gutachten dargestellt, Abbildung 5, berücksichtigt die Planungen und Baumaßnahmen an den Autobahnen um Bonn herum nicht Autobahnen zwischen Bonn und Köln und durch den Querschnitt einer transeuropäischen Autobahn ausgebaut wird und die Leichtigkeit des Verkehrs mitten in Bonn beschleunigt wird. Somit ist das der Anlage 19.6 zugrunde gelegte Verkehrsmodell falsch. Die Vermutung im THG-Modell ist unrichtig, dass „*durch den Ausbau des Tausendfüßlers kein zusätzlicher induzierter Verkehr zu erwarten ist*“ schon insofern unrichtig, weil in den diversen Unterlagen der Autobahn GmbH die Rheinspange und der Ausbau der A565 zu Mehrverkehr führen werden. Nicht berücksichtigt ist, dass die A565 auf 6 und mehr Fahrspuren ausgebaut wird, somit die „Leichtigkeit des Verkehrs“ wesentlich erhöht wird und es schon deswegen zu induziertem Verkehr kommen wird. Der induzierte Verkehr wegen des Ausbaus weiterer Autobahnteile kommt hinzu: u.a. Ausbau des Kreuzes Köln Süd, der Ausbau des Kreuzes Bonn Nord, der Ausbau der A59 auf 8-10 Spuren. Insbesondere wird auch in Anlage 19.6 nicht berücksichtigt, dass es erhebliche weit überregionale Verkehrsverlagerungen auf die A565 geben wird, gem. S. 9 der Anlage 19.6 „*handelt sich hierbei um Verkehr, der aufgrund veränderter Widerstände im Straßennetz eine veränderte Zielwahl aufweist.*“ : die Verbindung A61 aus südlicher Richtung mitten durch Bonn zur A4 und A59 und A3 stellt eine um mehrere Kilometer kürzere Verbindung dar, die durch den Ausbau der A565 auf 8

Spuren und insbesondere durch den Ausbau der A61 um mehrere Spuren noch erheblich attraktiver für den fernräumigen Verkehr wird: dies ist in Anlage 19.6 „*Berechnung d. THG-Emissionen zum 6-streifigen Ausbau der A565 mit Ersatzneubau „Tausendfüßler“*“, nicht berücksichtigt. **Anlage 19.6 ist fehlerhaft, aufzuheben und neu zu erarbeiten.**

Auf S. 9 der Anlage 19.6 heißt es: „*Als sekundär induzierter Verkehr wird zusätzlicher Verkehr bezeichnet, der entsteht, wenn die Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur zu einer zusätzlichen Ansiedlung von Einwohnern und / oder Beschäftigten im Einzugsbereich der betreffenden Maßnahmen führen. Da es sich hier um langfristige Entwicklungen handelt, ist dieser Verkehr in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung nicht berücksichtigt.*“ Gerade auch solche Entwicklungen hat das Verkehrsmodell zu berücksichtigen, da hier ja wohl **zusätzlich** zum überörtlichen Verkehr (in Abb. 5 betrachtet), zu erwarten sind.

Eine Bewertung und „*Abschätzung der THG-Emissionen bei der Lebenszyklusbetrachtung der Straße (Bau, Erhaltung und Betrieb der Straße)*“ gem. „Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 03/2023 Sachgebiet 12.0: Umweltschutz; Allgemeines“ wurde gar nicht vorgenommen.

Nicht vorgenommen wurden die „*Abschätzung der THG-Emissionen bei der Lebenszyklusbetrachtung der Straße (Bau, Erhaltung und Betrieb der Straße)*“ gem.

„Allgemeines Rundschreiben Straßenbau

Nr. 03/2023 Sachgebiet 12.0: Umweltschutz; Allgemeines“

https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/ars-aktuell/allgemeines-rundschreiben-strassenbau-2023-03.pdf?__blob=publicationFile . Insofern sind auch die neuen Unterlagen Deckblatt 2 zur Planfeststellung unvollständig, das Verfahren ist neu aufzunehmen. Ein Variantenvergleich hinsichtlich der THG-Emissionen ist vorzunehmen. Eine Variante hierbei ist auch die reine Renovierung, ggf. der teilweise Neubau der Strecke aus statischen Gründen, aber ohne Ausbau auf 8 Spuren.

Im Übrigen wurde keinerlei Variantenvergleich inklusive der Renovierung der A565 in gleicher Dimension.

In Unterlage „Planfeststellung - Unterlage 1.1_D2 Erläuterungsbericht ersetzt Unterlage 1.1_D heißt es: „*Laut Angaben zur prognostizierten Luftschadstoffbelastung ist grundsätzlich von einer Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV außerhalb der Fahrstreifen auszugehen (s. Unterlage 17.2_D2). Insbesondere durch die abschirmende Wirkung der neuen Lärmschutzwände und die Verstetigung des Verkehrsflusses durch den zusätzlichen Fahrstreifen je Fahrtrichtung kommt es im überwiegenden Teil des Untersuchungsgebietes zu einer leichten Verbesserung der Luftschadstoffbelastungssituation.*“ Das bedeutet im Umkehrschluss, dass innerhalb der Lärmschutzwände eine Erhöhung der Schadstoffbelastung auftritt. Eine derartige Untersuchung fehlt. Es darf nicht sein, dass die Autofahrerinnen und Autofahrer einer erhöhten Schadstoffbelastung durch die Baumaßnahme ausgesetzt werden. Die Baumaßnahme und der Bau und die Planungen und das fertiggestellte Bauwerk sind so zu gestalten, dass es keine erhöhten Schadstoffkonzentrationen auf der und durch die Autobahn selber gibt sondern diese vermindert werden. Dies geschieht auch zum Schutz der sich dort bewegenden Menschen! Dies ist nachzuweisen und im Planfeststellungsverfahren darzustellen. Ansonsten ist es das ganze Vorhaben eine Körperverletzung. Ansonsten ist es eine Frage der Körperverletzung, auch der Kraftfahrzeugfahrenden. Aufgrund der Baumaßnahme bzw. der fertiggestellten Autobahn werden dort und anderswo erhöhte Schadstoffbelastungen auftreten.

Die Bezirksregierung Köln wird aufgefordert, alles zu tun, 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“. Dies gilt auch dafür, dass diese Baumaßnahme „beschleunigt“ durchgeführt werden soll (Rechtsgutachten Baumann Rechtsanwälte Kanzlei für Verwaltungsrecht, Würzburg, Leipzig, Hannover https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/klimawandel/naturschutz-fernstrassenplanung-analyse-habitat-artenschutz-recht-deutschland-planungsbeschleunigung-planungsverfahren-bvwp-rechtsgutachten-franziska-hess-eric-weiser-saulin-bund-2023.pdf).

Wir fordern, die Planungen zur A565 im o.g. Sinne zu überarbeiten. Die bestehende Straße ist nur zu renovieren und nicht zu erweitern. Die bestehenden Planungen sind aus o.g. Gründen nicht haltbar und zu stoppen. Stattdessen sind die Planungen auf der Grundlage „E 4 ohne Seitenstreifen“ zu ändern.

Wir fordern und beantragen, dass die Bezirksregierung Köln uns, in Abänderung der Ausführungen des Amtsblattes und der sonstigen Bekanntmachungen, vom fristgerechten Eingang dieser Einwendung benachrichtigt.

Ebenso bitten wir um Mitteilung an uns hinsichtlich aller weiteren Verfahrens- und Genehmigungsschritte, eventueller weiterer Deckblätter sowie insbesondere hinsichtlich eines etwaigen Termins einer Anhörung / eines Erörterungstermins. Wir fordern, dass die Anhörung / der Erörterungstermin „leibhaftig“ stattfindet. Ausnahmeregelungen wegen Corona gelten nicht mehr!

Mit freundlichen Grüßen

**Rainer Bohnet
Vorsitzender Verkehrsclub Deutschland / VCD Bonn/Rhein-Sieg/Ahr e.V.**

**Dr. Karl-Heinz Rochlitz
Stellvertretender Vorsitzender Verkehrsclub Deutschland / VCD Bonn/Rhein-Sieg/Ahr e.V.**