



<p>Bezirksregierung Köln Dezernat 25 Zeughausstraße 2-10 50667 Köln Per Mail: Einwendungen25@brk.nrw.de</p>	<p>Verkehrsclub Deutschland Bonn/Rhein-Sieg/Ahr e.V. c/o Rainer Bohnet, Siebengebirgsstraße 152, 53229 Bonn rainerbohnet58@gmail.com Mobil: 0172 6242453</p> <p>Vorsitzender: Rainer Bohnet (Bonn) Stellvertretende Vorsitzende: Dr. med. Rolf Tüschen (Bornheim) Siegfried Wohlfahrt (Remagen)</p>
---	--

Bonn, den 23. Juni 2024

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 Verkehrsclub Deutschland VCD Bonn/Rhein-Sieg/Ahr e.V.

Bezug:

1. https://www.bezreg-koeln.nrw.de/system/files/media/document/file/amsblatt_2024_16.pdf
2. <https://www.bezreg-koeln.nrw.de/verfahren-und-bekanntmachungen/verfahrensuebersichten/planfeststellungsverfahren-strassen/6>
3. https://www.bonn.de/medien-global/amt-13/amsblatt/51_2023_Amtsblatt.pdf S. 1328-1331
4. https://www.bonn.de/medien-global/amt-13/amsblatt/16_2024_Amtsblatt.pdf S. 174-178
5. Einwendung VCD Bonn/Rhein-Sieg/Ahr vom 13.12.2023 <https://www.moratorium-a565.de/wp-content/uploads/2024/06/231213-VCD-Einwendung-A565-2.-Deckblatt.pdf>

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.

Der Verkehrsclub Deutschland Landesverband NRW e.V. (VCD NRW) ermächtigt gemäß Schreiben vom 20. Juni 2024 den VCD Kreisverband Bonn / Rhein-Sieg / Ahr e.V., im Namen des VCD NRW Einwendungen zu erheben im Rahmen der Planfeststellung für den „6-streifigen Ausbau der A 565 zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord von Bau - km 10+ 108 bis Bau - km 11+ 900 einschließlich

Brückenneubauten und Stütz- und Lärmschutzwänden sowie Entwässerungseinrichtungen“. Der VCD NRW übernimmt die Einwendungen des VCD Kreisverband Bonn / Rhein-Sieg / Ahr als seine eigenen und erteilt dem VCD Kreisverband Bonn / Rhein-Sieg / Ahr die Vollmacht, den VCD NRW im weiteren Verfahren zu vertreten.

Der VCD NRW ist klageberechtigt im Sinne des Umweltrechtsbehelfsgesetzes.

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

- Rainer Bohnet, Siebengebirgsstraße 152, 53229 Bonn, rainerbohnet58@gmail.com
- Dr. med. Rolf Tüschchen, Herderstraße 56, 53332 Bornheim, familietueschen@gmx.de
- Siegfried Wohlfahrt, Oedinger Str. 32, 53424 Remagen, siegfried.wohlfahrt@icloud.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
- Irmgard Henseler, An der Elisabethkirche 14, 53113 Bonn, suedstadtbonn@gmx.de
- Raimund Gerber, An der Elisabethkirche 14, 53113 Bonn, raimundgerber@web.de
- Ewald Baum, Windeck, ewald.baum@netcologne.de

und für den Verkehrsclub Deutschland Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V.

- melani.lauven@vcd-nrw.de
- ralph.herbertz@vcd-nrw.de

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 Einwendungen des VCD Bonn/Rhein-Sieg/Ahr e.V. vom 27.10.2020 und 13.12.2023 (Bezug 5) bleiben bestehen.

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

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

- Die Bekanntmachung im Amtsblatt Bonn erschien am 24.4.2024, also nur einen Tag vor Offenlage. Diese Kurzfristigkeit ist nicht zumutbar. 14 Tage Vorlauf wären hier akzeptabel, insbesondere da das Schreiben der Bezirksregierung vom 12. April 2024 datiert ist und die Offenlage nur über 4 Wochen geht. Eine unverzügliche Veröffentlichung wäre somit zwingend gewesen. Das Verfahren ist aus diesem Grunde noch einmal neu aufzurollen.

- Die Bekanntmachung im offiziellen Bekanntmachungsblatt der Stadt Bonn, dem „Schaufenster“, erschien erst in der Ausgabe vom 26./27. April 2024, also zu lesen mehrere Tage nach dem ersten Auslegungstag der Unterlagen, der am 25.4.24 sein sollte.

Amtliche Bekanntmachungen

Im Amtsblatt der Bundesstadt Bonn Nummer 16 vom 24.4.2024 wurden folgende amtliche Bekanntmachungen gemäß § 18 Abs. 1 der Hauptsatzung der Bundesstadt Bonn vom 1. Juli 1996 veröffentlicht:

1. Öffentliche Zustellung nach § 10 des Verwaltungszustellungsgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen vom 7.3.2006 (GV NRW S. 94/SGV NRW 2010) in der zurzeit gültigen Fassung
Zustellungen von Bescheiden

2. Öffentliche Auslegung der Planunterlagen zum Planfeststellungsverfahren für den 6-streifigen Ausbau der A 565 zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord in Bonn

– Planänderung (2. Deckblattverfahren) Wiederholung der Offenlage

Da es bei der bereits erfolgten Offenlage der Unterlagen zum 2. Deckblattverfahren im UVP-Portal des Landes Nordrhein-Westfalen zu Fehlern gekommen ist, wird die Offenlage des 2. Deckblatts wiederholt. Die Einwendungen und Stellungnahmen, die bereits zur ersten Offenlage des 2. Deckblatts bzw. deren Verlängerung in das Verfahren eingebracht wurden, bleiben gültig. Eine erneute Eingabe im Rahmen dieser Offenlage ist nicht notwendig.

Die Unterlagen zum 2. Deckblatt werden gemäß § 17a Abs. 3 FStrG und § 19 Abs. 2 UVPG und § 27a VwVfG in digitaler Form vom **25.04.2024 bis zum 24.05.2024 einschließlich** auf der Internetseite der Bezirksregierung Köln (<https://www.bezregkoeln.nrw.de/-/6-52>) veröffentlicht. Gemäß § 27a VwVfG wird dort auch der Inhalt dieser Bekanntmachung veröffentlicht. Als leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit gemäß § 17a Abs. 3 Satz 2 FStrG können die Unterlagen in Papierform bei der Stadt Bonn, Amt für Bodenmanagement und Geoinformation, Stadthaus, Berliner Platz 2, Aufzug 2, Etage 6B (Kundenzentrum Geodaten), eingesehen werden. Die Einsichtnahme ist nur nach vorheriger Terminvereinbarung unter der folgenden Rufnummer möglich: Telefon: +49 228 77 2200 E-Mail: kundenzentrum-geodaten@bonn.de. Außerdem können nach § 20 Abs. 2 UVPG der Inhalt dieser Bekanntmachung und die zu veröffentlichten Unterlagen über das zentrale Internetportal des Landes Nordrhein-Westfalen (<https://uvp-verbund.de/portal/>) eingesehen werden.

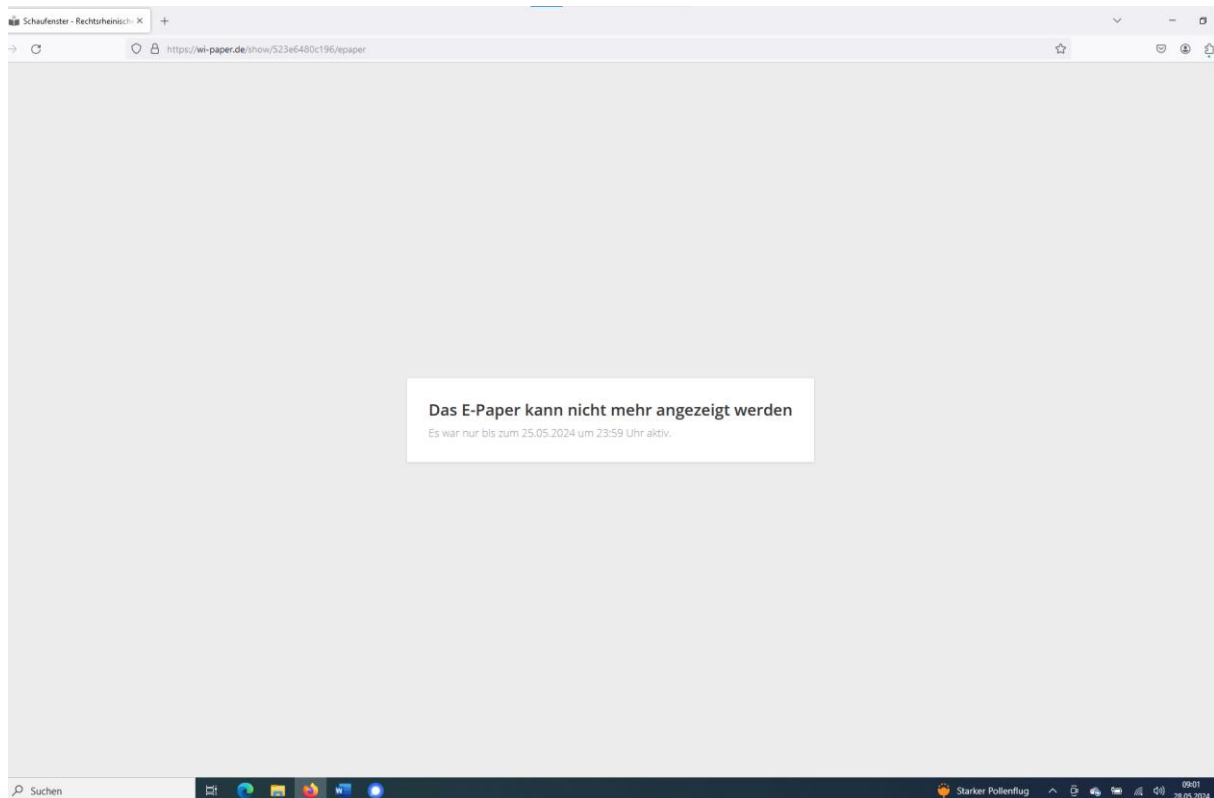
Bezugsmöglichkeiten des Amtsblattes: Abholung in den Bezirksrathäusern; als PDF-Datei per Mail über Tel. 77 24 71 oder auf www.bonn.de/amtsblatt als Download.

STADT.
CITY.
VILLE.
BONN.

- In der Bekanntmachung der Stadt Bonn im „**Schaufenster**“ ist auch insofern fehlerhaft, dass es dort keinerlei Hinweis, dass man noch einmal oder überhaupt eine Einwendung schreiben kann. Auch ist keinerlei Schlussdatum für eine mögliche Einwendung angegeben. Auch wird nicht auf mögliche Einwendungsformen hingewiesen, zum Beispiel Einwendung als Brief, als E-Mail, zur Niederschrift etc. .

- Es heißt bei der Bekanntmachung der Stadt Bonn im Schaufenster : „Gemäß §27a VwVfG wird dort auch der Inhalt dieser Bekanntmachung veröffentlicht.“ Es ist zu vermuten, dass mit „dort“ die Internetseite der Bezirksregierung Köln gemeint ist. Auch dieser Passus ist fehlerhaft, als diese Bekanntmachung, die im Schaufenster erschienen ist, nicht auf der Internetseite der Bezirksregierung Köln erschienen ist.

- Die Website des Schaufensters, auf der die Bekanntmachung der Stadt Bonn regelmäßig erscheinen, wie auch in diesem Fall, ist schon am 28.05.2024 nicht mehr zu erreichen gewesen. Da das Schaufenster das offizielle Bekanntmachungsblatt der Stadt Bonn ist, muß auch die Internetseite ständig erreichbar sein. Ist es das nicht mehr, dann ist auch die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsverfahrens Verfahrens nicht mehr nachvollziehbar. Unten ein Bildschirmdruck der Nichtverfügbarkeit der Bekanntmachung im Schaufenster, gedruckt am 28.05.2024:



- Gemäß den Amtsblättern kann man Einwendungen erheben durch schriftliche Übermittlung per Papier auf dem Postweg an „Bezirksregierung Köln, Dezernat 25, 50606 Köln“. **NICHT mehr zulässig ist demnach die schriftliche Übermittlung durch Abgabe oder Übersendung an die / bei der Bundesstadt Bonn.** Dies ist ein Novum, dass man zu einem Planfeststellungsverfahren, dass die eigene Stadt betrifft, die Einwendungen nicht mehr persönlich bei der Stadt, hier der Stadt Bonn fristgerecht, hier einschließlich des 24.6.2024, abgegeben darf. Dieses Hü und Hott ist nicht nachzuvollziehen, verwirrend, bürger*innenunfreundlich und letztlich unzulässig. Auch können Fehler in der Anschrift passieren, da man die Anschrift der Stadt Bonn gewöhnt ist und die falsche Anschrift/Adresse wählt. Dies wäre uns beinahe passiert!!! Es handelt sich um eine echte Erschwernis für uns und die Bürger*Innen Bonns. Die Abgabe von Einwendungen vor Ort wird unmöglich gemacht. Fehler seitens der Bürger*Innen und Verbände sind programmiert. Das Fehlen der Möglichkeit der Abgabe einer Einwendung bei der Bundesstadt Bonn vor Ort ist ein schwerwiegender Verfahrensfehler. Auch aus diesem Grund ist das Verfahren neu aufzurollen.

Falsche Bezeichnung der Bekanntmachung:

Die Baumaßnahme ist in der Bekanntmachung des Amtsblattes mit „ zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord in Bonn von Bau-km 10+ 108 bis Bau km 11+ 900 “ falsch bezeichnet. Gemäß Bekanntmachung beträgt die Streckenlänge für die Planfeststellung demnach 11,900-10,108=1,792 km.

Die Baumaßnahmen reichen aber tatsächlich von südöstlich des Endenicher Eis bis nordöstlich des AK Bonn Nord auf der A565. Sie beinhalten auch Teile der A555 sowie den

Potsdamer Platz. Dies ist auf einem Flyer der Autobahn GmbH sowie den Lageplänen zu Endzustand und Bauzustand dargestellt. Sowohl auf dem Flyer als auch den Lageplänen beginnt die „Grenze der Planfeststellung“ bei Bau-km 9+780“ und umfaßt die A565 bis östlich der Kölnstraße / nördlich der Straße „Am neuen Lindenhof“ bei km 12+665. Somit beträgt auf der A565 die tatsächliche Länge der Baumaßnahme $12,665 - 9,780 = 2,885$ km. Die Differenz beträgt $2,885 - 1,792 = 1,093$ km. **Allein die Überschrift der Bekanntmachung ist somit grob falsch und irreführend.**

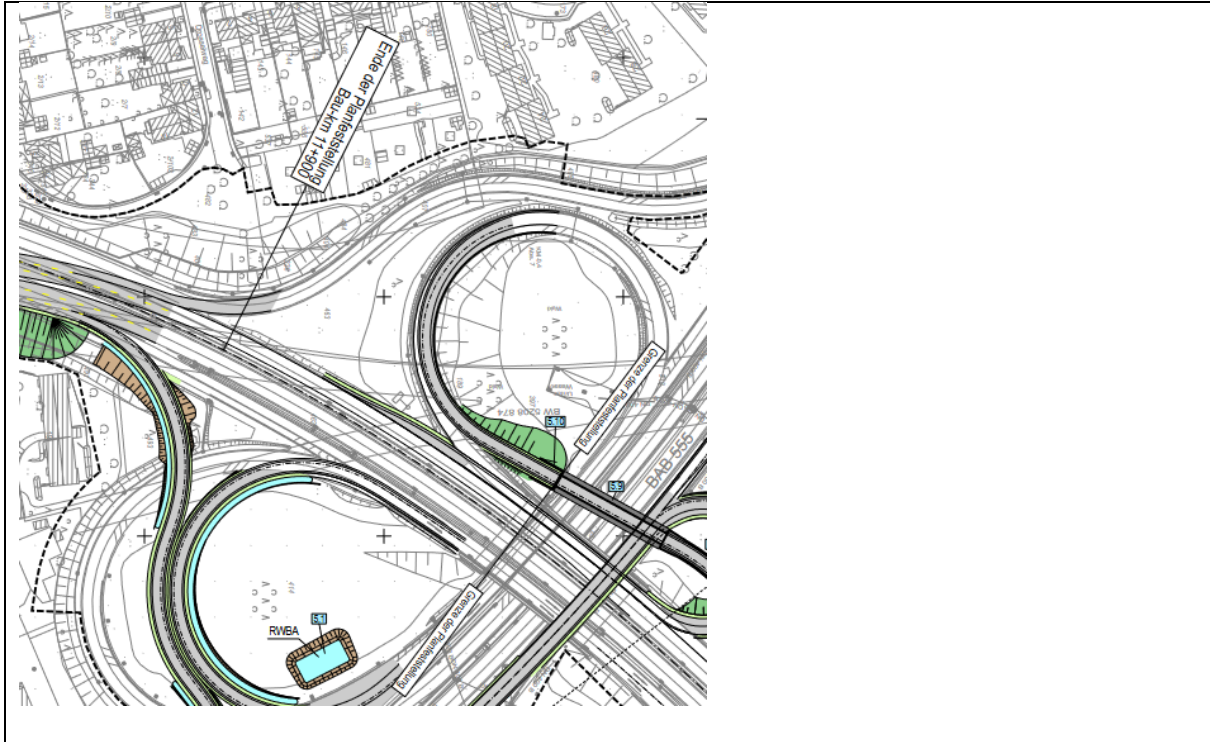
Die „Grenze der Planfeststellung“ liegt bei der A555 bei km 0.425; dies ist in der Bekanntmachung überhaupt nicht erwähnt.

Auch die Baumaßnahmen für die Einbeziehung des Potsdamer Platzes sind nicht im Bekanntmachungstext erwähnt.

Des Weiteren ist der komplette Neubau des Endenicher Eis nicht erwähnt. Der Neubau des Endenicher Eis umfaßt, so wie auf der Baustelle zu sehen, unter anderem die Verlegung der Stützmauer um mehrere Meter nach außen, in Richtung der bestehenden Wohnbebauungen. Hierdurch wird die Durchfahrtsbreite für die A565 um mindestens 2 Spuren vergrößert. Die Nichteinbeziehung des Neubaus des Endenicher Eis/B56/A565 in das Planfeststellungsverfahren ist geradezu sträflich. Vor wenigen Monaten wurden schon Rodungsarbeiten an den Auf-/Abfahrten des Endenicher Eis durchgeführt. Es wird gefordert, dass die Bezirksregierung Köln (Planfeststellungsbehörde) im weiteren Verfahren Stellungnahme zu diesem vorzeitigen Beginn der Baumaßnahme A565 nimmt. Ebenso wird gefordert, dass für diese Maßnahme Natur-Ausgleich erfolgt; es ist darzulegen, wo und wie dieser Ausgleich durchgeführt wurde.

Lageplan gem. Flyer der Autobahn GmbH:

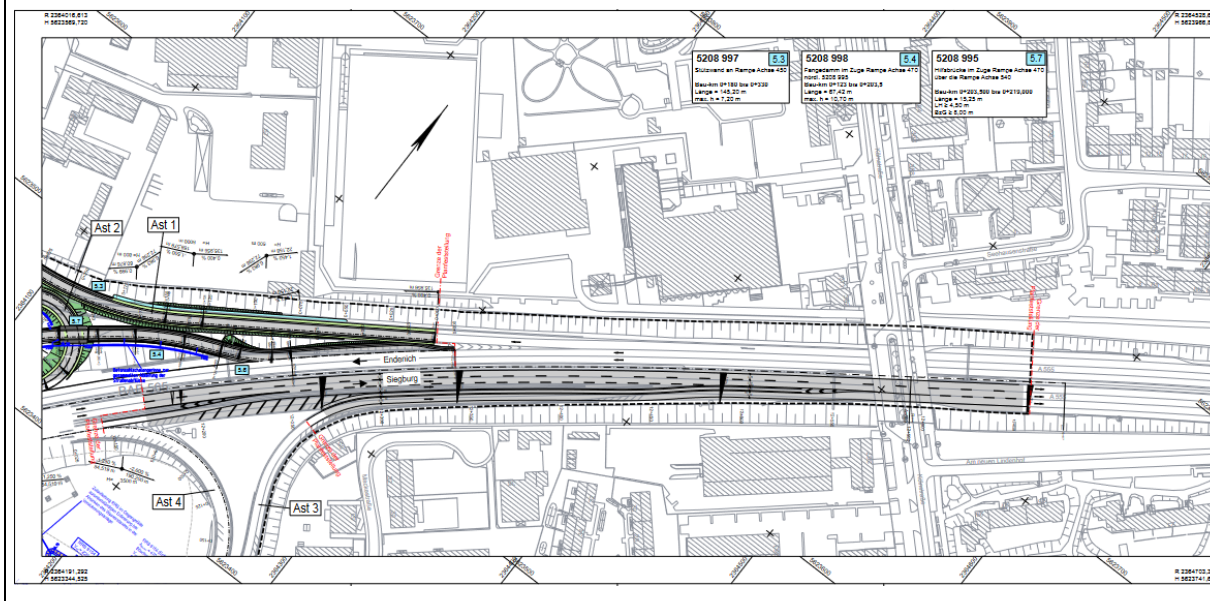


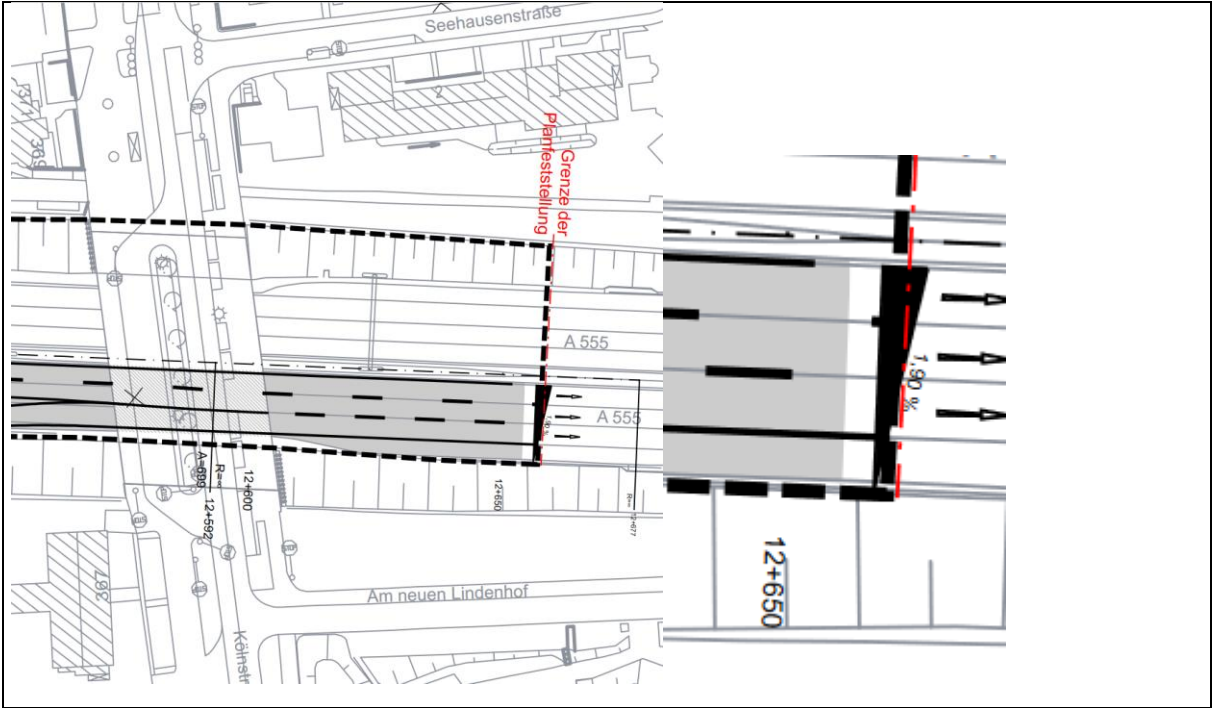


https://tausendfuessler-bonn.de/bab565-D1/pdf/VS01_A565_44_4004_FE_AE_05_2_04_LP_Bauzustand_01.pdf

VS01_A565_44_4004_FE_AE_05_2_04_LP_Bauzustand_01.pdf Blatt 4

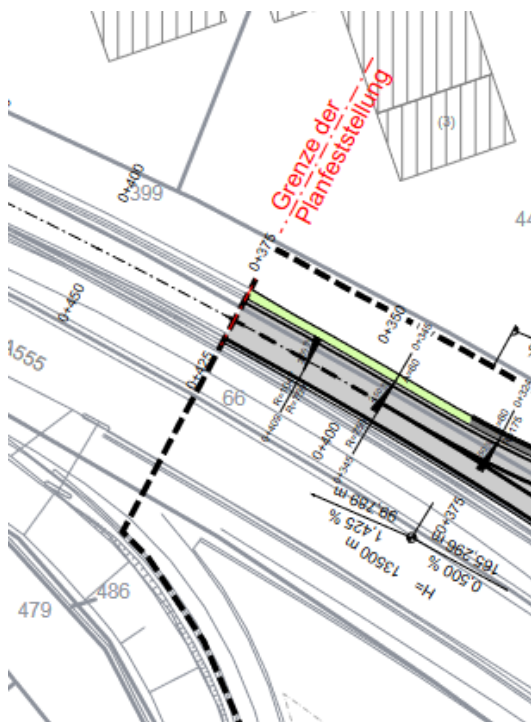
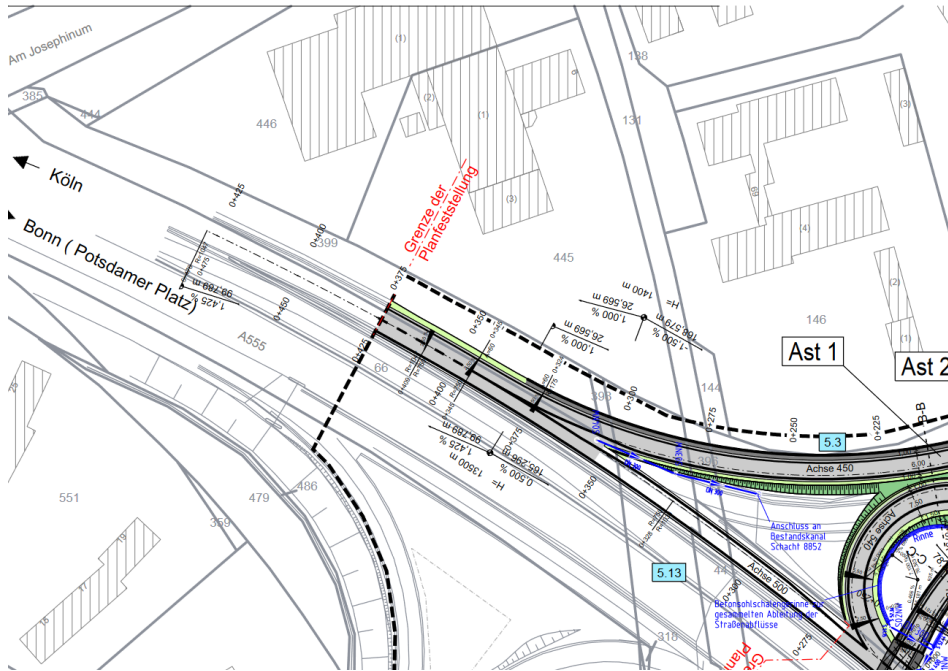
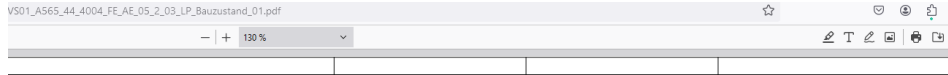
Die östliche „Grenze der Planfeststellung“ liegt bei ca. km 12+665 östlich der Kölnstraße und nördlich von „Am Neuen Lindenhof“.





VS01_A565_44_4004_FE_AE_05_2_03_LP_Bauzustand_01.pdf

Die Grenze der Planfeststellung liegt bei der A555 bei km 0.425 und 0.375 . Die A555 fehlt im Bekanntmachungstext ganz.

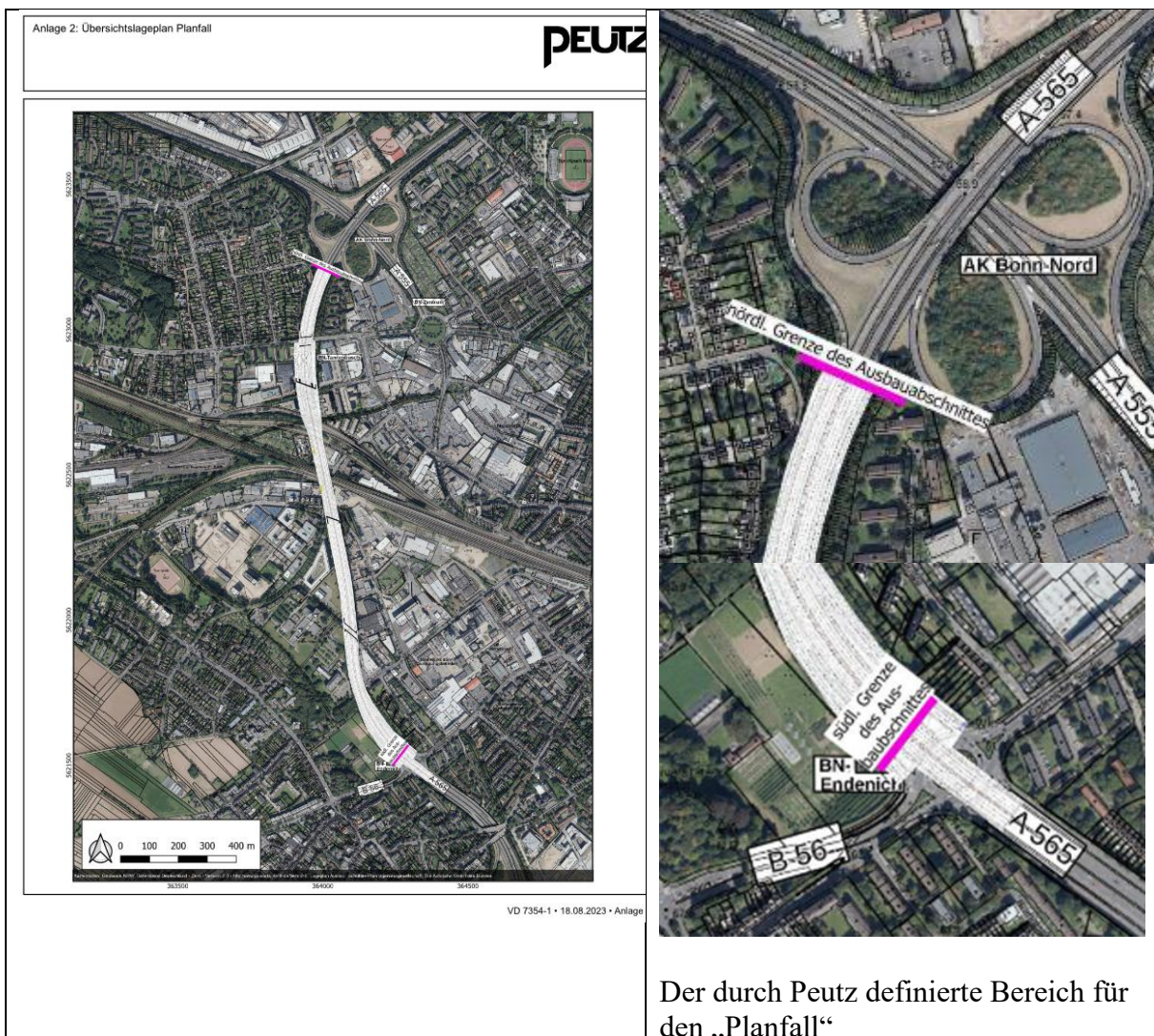


Fazit: Es handelt sich hier um einen groben Fehler in Bekanntmachung und Auslegung. Die Bekanntmachung ist falsch und die bisherigen Auslegungen und Deckblätter ungültig und entsprechend nachzuholen: Die Auslegung ist noch einmal neu durchzuführen!

Zu Peutz-Gutachten zur Schadstoffuntersuchung Immissionstechnische Untersuchungen Unterlage 17.2_D2:

Die Unterlage 17.2_D2 ist ab Seite 3 nicht nach Stichworten durchsuchbar. Dies ist eine schwerwiegende Nachlässigkeit. Dies erschwert völlig unnötigerweise die Evaluierung der Unterlage. Es wird gefordert, dass diese Unterlage 17.2_D2 in durchsuchbarer Form sofort der Öffentlichkeit zugänglich zu machen und den Einwenderinnen und Einwendern unverzüglich zuzuschicken.

Gemäß „Unterlage 17-2_D2_A565_44-4004_FE_DB2_AE_172_D2_Luftschadstoffuntersuchung_02“ (https://www.moratorium-a565.de/wp-content/uploads/2023/12/17.2-A565_44-4004_FE_DB2_AE_17-2_D2_Luftschadstoffuntersuchung_02.pdf) ist der „Planfall“ durch den folgenden Bereich in weiß markierten Abschnitt definiert :



	<p>- beginnt mit der „südl. Grenze des Bauabschnitts“, der gemäß Illustration nördlich des Endenicher Eis beginnt; - endet mit der „nördl. Grenze des Bauabschnittes“, der südlich des Autobahnkreuzes Bonn-Nord endet.</p>
--	--

Somit ist die Peutz-Untersuchung der Emissionen beschränkt auf Grundlage der Definition der Bekanntmachung „ zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord in Bonn von Bau-km 10+ 108 bis Bau km 11+ 900 “ .

Die **tatsächlichen Grenzen für die Baumaßnahmen**, die, wie oben dargestellt,

- bei der A565 zwischen Bau-km 9+780“ und bis östlich der Kölnstraße / nördlich der Straße „Am neuen Lindenhof“ bei km 12+665 liegen, inklusive des Umbaus/Erweiterung des Kreuzes Nord , sowie - die A555 bis km 0.425 sowie
- den Potsdamer Platz

umfassen, werden beim Peutz-Gutachten etc nicht beachtet.

Das Peutz-Gutachten mit dem Thema „Luftschadstoffuntersuchung“ ist somit für dieses Planfeststellungsverfahren wertlos.

Dies gilt für die gesamten Immissionstechnischen Untersuchungen.

Insofern sind alle THG-Berechnungen unvollständig und falsch, inklusive der neuen Anlage 19.6, da sich die Berechnungen nur auf den Abschnitt Bau-km 10+950 - 11+900 beziehen.

Die Anlage 9.6 THG-Emissionen oder Anmerkungen THG-Emissionen in anderen Teilen der Planfeststellungsunterlagen ist um diese geplanten Baumaßnahmen zu erweitern und NEU zu erstellen.

Die Berechnung der THG - Emissionen ist auch zu erstellen im Vergleich zur Nullvariante für Bau und Betrieb!

Desweiteren ist der Begriff „Lageplan bauzeitlich“ falsch und irreführend: Die zu wesentlich höherer Leistungsfähigkeit umgebauten Neubauten und komplexen Brückenbauten am Kreuz Nord und der dann „Turbokreisel“ genannte Postdamer Platz sind KEIN Provisorium und sollen bestehen bleiben. Siehe auch Generalanzeiger Bonn https://ga.de/bonn/stadt-bonn/tausendfuessler-in-bonn-strassen-nrw-haelt-an-abriss-und-neubau-auf-a565-fest_aid-46513871

Unten: Ausschnitt aus dem „Lageplan bauzeitlich“:



Ingenieurgemeinschaft Schüler-Plan Baeco c/o Schüler-Plan Ingenieurgemeinschaft mbH Gröbenberg-Wiese 293 40237 Düsseldorf Tel.: 0211 / 6102-0 Fax: 0211 / 6102-399	Datum	
	Bearbeitet	21.06.2019
	Gezeichnet	21.06.2019
	Geprüft	21.06.2019
Plan-Nr.: 30502		

Regionalniederlassung Ville - Eifel Jülicher Ring 101-103, 53879 Euskirchen	Straßen.n.w. Unternehmensberatung, Ingenieurleistungen

Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen

FESTSTELLUNGSENTWURF

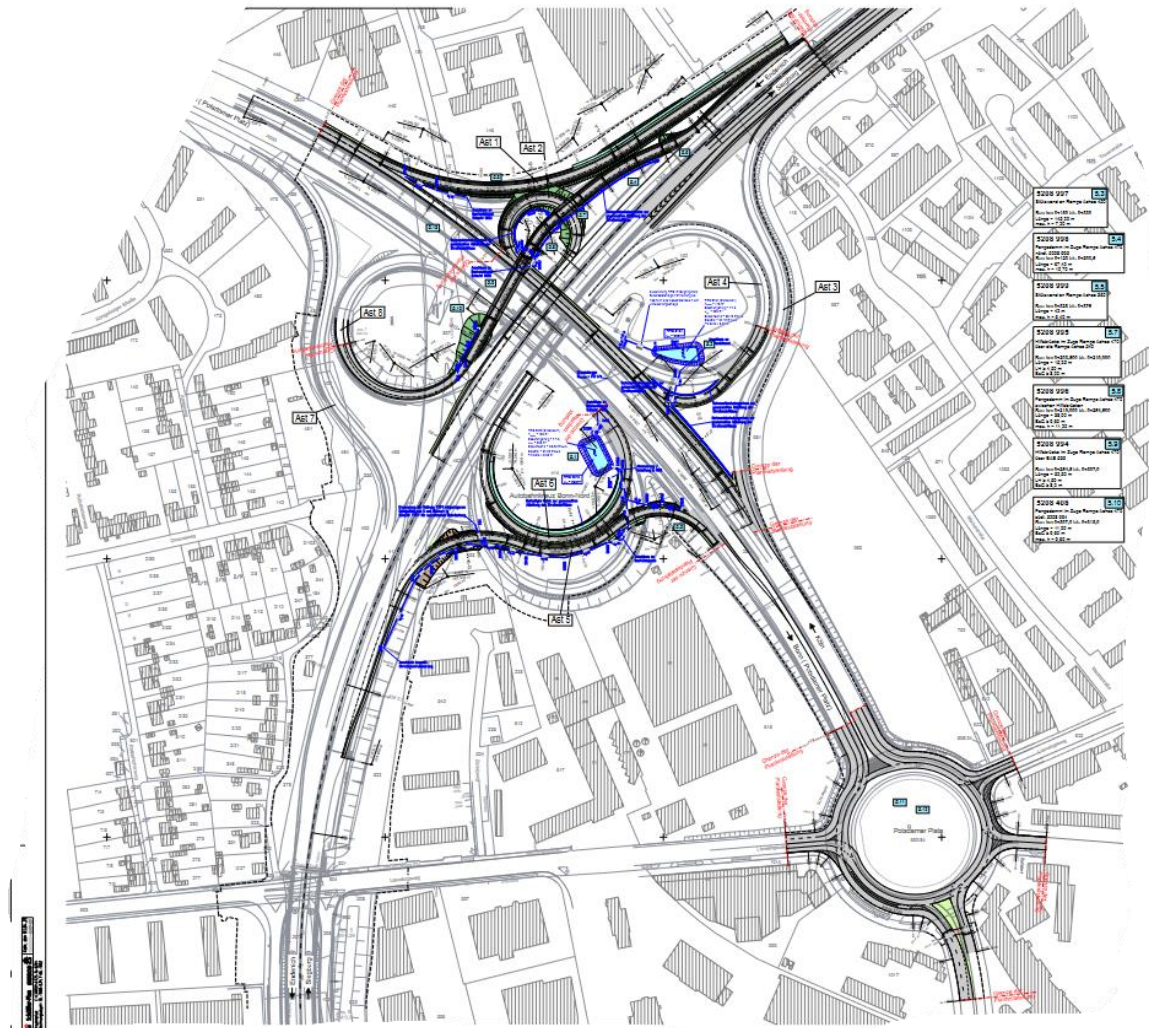
Straßenbauverwaltung Regionalniederlassung Ville-Eifel (RNL VE)	Unterlage / Blatt-Nr.: 5.2 / 2 Lageplan bauzeitlich BAB A565 Bau-km 10+950 - 11+900 Maßstab: 1:1000
--	---

A 565
 6-streifiger Ausbau zwischen der AS BN-Enderlich und dem AK BN-Nord
 Bau-km 10+108 bis 11+900

Aufgestellt: 20. April 2020
 Projektgruppenleiter Bonner Autobahnen
 Regionalniederlassung Ville-Eifel
 I.A. gez. Frings

VS01_A565_44_4004_FE_AE_05_2_03_LP_Bauzustand_01.pdf

— + 30 %



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 in diesem Planfeststellungsverfahren **nicht** eingehalten. Die Unterlagen enthalten keinen Hinweis auf das Landschaftsschutzgebiet gem. Bebauungsplan 7522-4 . Im Bebauungsplan 7522-4 ist ein Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen.

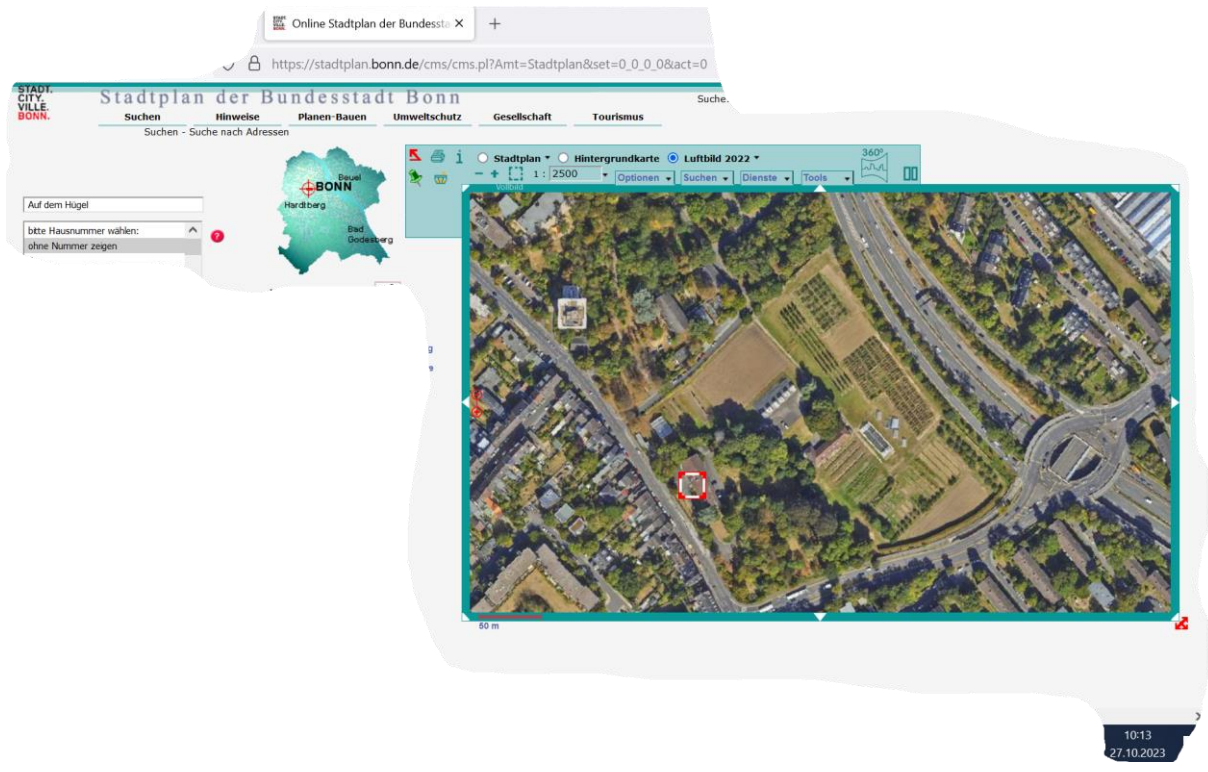
https://stadtplan.bonn.de/cms/cms.pl?Amt=Stadtplan&set=0_0_0_0&act=0

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

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

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 sind deshalb nicht genehmigungsfähig. Die Autobahn GmbH darf letztendlich nicht hier bauen.

In den folgenden 5 Abbildungen ist der Bereich des Landschaftsschutzgebietes und des das LSG beschreibenden Bebauungsplanes dargestellt:



Online Stadtplan der Bundesst... X +

https://stadtplan.bonn.de/cms/cms.pl?Amt=Stadtplan&set=0_0_0_0&act=0 90% ☆

Stadtplan Hintergrundkarte Luftbild 2023

1 : 5000 Optionen Suchen Dienste Tools

und Kartenthemen:

- Bebauungspläne Bürgerinformation
- Bebauungspläne aktuelle Offenlagen
- Bebauungspläne aktuelle Veränderungssperren
- Liegenschaftskarte
- Erhaltungssatzung
- Gestaltungssatzung
- Vorgartensatzung
- Denkmalbereiche
- Lagezonen Stellplatzsatzung
- Zonen für Stellplatzablosungen
- Flächennutzungsplan
- Aufgestellte FNP Änderungen
- Rechtswirksame FNP Änderungen
- Regionalplan
- Bodenrichtwerte 2021

100 m

Bebauungspläne Bürgerinformation

Nummer: 7522-4 Bezeichnung: Auf dem Hügel

Dokumente

10:03
27.10.2023

Stadtplan Hintergrundkarte Luftbild 2023 360°
1 : 1750 Optionen Suchen Dienste Tools

50 m

Bebauungspläne Bürgerinformation

Nummer:	7522-4	Bezeichnung:	Auf dem Hügel
---------	--------	--------------	---------------

Bebauungspläne Bürgerinformation

Nummer: 7522-4

Bezeichnung:

Auf dem Hügel

Dokumente

[Plan als PDF-Datei \(PDF-Datei / 883 kB\)](#)

[Begründung als PDF-Datei \(PDF-Datei / 73 kB\)](#)

Verfahrensablauf

Datum	Typ	Bezeichnung
03.11.1966	Rechtskraft Ertaufstellung	



Das oben gezeigte Landschaftsschutzgebiet darf nicht einfach ignoriert werden und ist von jeglicher Autobahnanlage – auch Autobahnabwasseranlage – freizuhalten. Sollte tatsächlich eine Autobahnabwasseranlage dort gebaut werden, dann ist sie öffentlich zugänglich zu machen, dann sie ist ja, wie den Beschreibungen zu entnehmen, völlig harmlos. Im Übrigen besteht die Anlage aus mehreren Gebäuden, Stellflächen, unterirdischen Anlagen, Rohrleitungen etc.

In Planung ist Folgendes (Kompilation aus Google-Luftbild und Planunterlage, erstellt durch VCD Bonn/Rhein-Sieg/Ahr e.V.):



Gem. Erläuterungsbericht „230825_01_1_A565_GP_E-Bericht_2_Deckblatt_06.docx“ heißt es auf Seite 20 : „2.3 Besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag (Bedarfsplan) Der Ausbau der A 565 zwischen der der AS BN-Hardtberg und dem AK BN-Nord ist im Bundesverkehrswegeplan als vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung unter der Projektnummer A565-G10-NW-T2-NW deklariert. Ein besonderer naturschutzrechtlicher Planungsauftrag besteht nicht.“

Da, wie oben beschrieben, ein Landschaftsschutzgebiet durch die Autobahnbaumaßnahme überbaut wird, ist die Feststellung im Erläuterungsbericht, dass ein naturschutzrechtlicher Planungsauftrag nicht bestehe, widersprüchlich. Dann muss eben ein „naturschutzrechtlicher Planungsauftrag“ erwirkt werden, wenn ein LSG betroffen ist!

Die Planfeststellungsunterlagen sind somit unvollständig.

Es wird gefordert, dass ein „**naturschutzrechtlicher Planungsauftrag**“ erwirkt wird.

Haptisches Modell:

Wie am Beispiel der geplanten Bebauung des Lenné-Parks / Auf dem Hügel 6 durch ein Autobahnabwasserbecken anschaulich wird, ist es unabdingbar, dass endlich ein haptisches Modell erstellt wird: Nur so scheint man begreifen zu können, wie sich die A565-Planung in das komplett umgestaltete Umfeld einfügen. Es wird deshalb der Bau eines haptischen Modells gefordert. Es soll spätestens zum und beim Anhörungsverfahren fertiggestellt und

während der Anhörung vorhanden sein.

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 mit dem Autobahnbau vollständig versiegelt wurde, ohne dass irgendwo Versiegelung aufgebrochen wurde. Nun wird durch die Verbreiterung auf 8 Spuren **plus** Versorgungswege **plus** Lärmschutzwände **plus** Autobahnabwasseranlagen der Versiegelungsgrad mitten in der Stadt weiter angehoben und wieder und weiterhin Kohlenstoffsinken entfernt. ALLE Grünränder entlang des Randes der jetzigen A565 werden ersatzlos entfernt, ohne Entsiegelung neuer Flächen. 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.**“

In Unterlage 19.6 wird überhaupt nicht darauf eingegangen, wie THG-Senkung der „THG-Emissionen zum sechsstreifigen Ausbau der A565 mit Ersatzneubau Tausendfüßler“ von statten gehen könnte und gibt auch keine Handlungshinweise. Insofern ist die Unterlage 19.6 sinnfrei. Im Übrigen wird der Abschnitt 8 Streifen oder mehr haben – auch insofern ist diese Terminologie falsch und irreführend.

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, des als amtlich in diesem Erläuterungsbericht festgestellten ansteigenden motorisierten Verkehrs und der dadurch steigenden THG-Emissionen – siehe Anlage 19.6 - nicht eingehalten werden können.

Aus diesem Grund ist die Erweiterung der A565 nicht zulässig.

Ausgleichsf lächen: Ausgleichs-Zahlungen an die Bundesstadt Bonn!

Wenn es schon keine Regenerationsflächen oder entsiegelte Ausgleichsf lächen im Umfeld gibt, dann wird gefordert, dass im Rahmen des Bauprojektes **Zahlungen an die Bundesstadt Bonn** erfolgen für Anpflanzung von Alleen, Bäumen, Erhaltung und Pflege von Grünflächen als Ausgleich für die Versiegelung durch Autobahntrasse, Nebenflächen, Abwasserbecken sowie die Begrünung der Stadt als Maßnahme gegen Hitze und Starkregen. Die Tatsache an sich sowie die Höhe dieser Zahlungen sind im Planfeststellungsbeschuß festzuhalten.

Die Beibehaltung, Pflege, Weiterentwicklung der grünen Ränder vor, während und nach der Bauzeit wird gefordert. 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.

Im THG-Gutachten 19.6, S.10 heißt es:

„Die Berechnungen zeigen, dass durch den Ausbau des Tausendfüßlers kein zusätzlicher induzierter Verkehr zu erwarten ist.“

Berechnung d. THG-Emissionen zum 8-streifigen Ausbau der A565 mit Ersatzneubau „Tausendfüßler“

Seite 10

Die Berechnungen zeigen, dass durch den Ausbau des Tausendfüßlers kein zusätzlicher induzierter Verkehr zu erwarten ist.

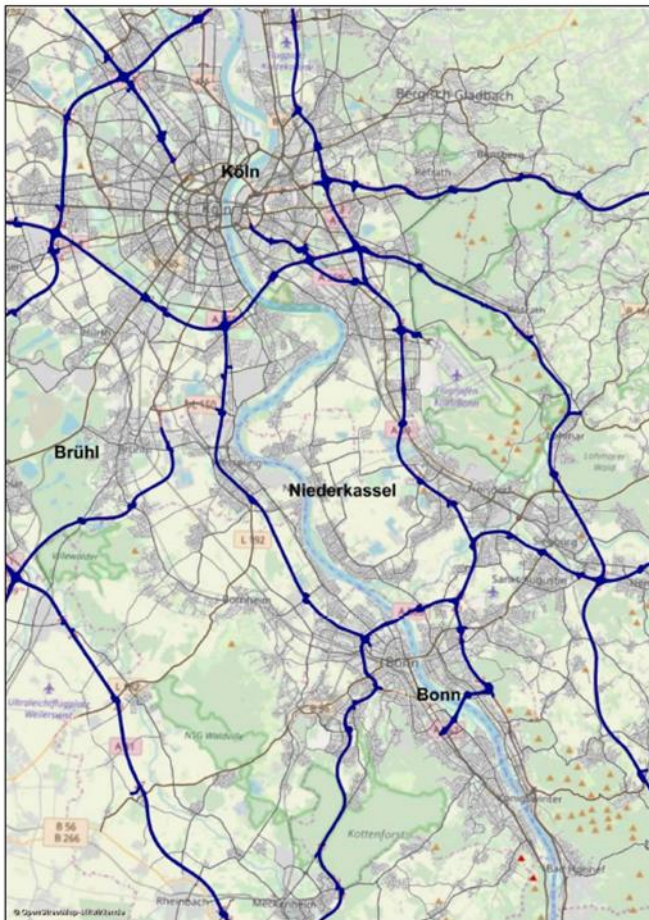


Abbildung 5: Netzausschnitt des Verkehrsmodells (Kartengrundlage: OpenStreetMaps-Mitwirkende, Open Database License)



Der o.g. Netzausschnitt des Verkehrsmodells, im THG-Gutachten dargestellt, berücksichtigt nicht die Rheinspange, die zu Mehrverkehr auf der A565 führen wird. Somit ist das Verkehrsmodell falsch.

Insofern ist die Vermutung im THG-Modell, dass *„durch den Ausbau des Tausendfüßlers kein zusätzlicher induzierter Verkehr zu erwarten ist“* schon insofern unrichtig, weil 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. Ausbau der A59 auf 8-10 Spuren.

Der gewagten These, dass „*kein zusätzlicher induzierter Verkehr zu erwarten ist*“ ist falsch, weil der Erläuterungsbericht auf S. 21 feststellt:

„2.4.2.2 Verkehrsprognose und verkehrstechnische Bemessung (S. 21)

In dem definierten Prognose-Planfall 2030 wird ein möglicher 6-streifiger Ausbau der A 565 von der AS BN-Hardtberg bis zum AK BN-Nord sowie der Bau der südlichen Lagevariante der Rheinspange A 553 abgebildet. Die Verkehrsbelastung auf der Brücke „Tausendfüßler“ steigt in diesem Prognose-Planfall auf ca. 114.300 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von 7,2 % an. Die Zunahme resultiert maßgeblich aus Verkehrsverlagerungen aus dem innerstädtischen Netz in Bonn sowie einer geringfügigen Zunahme des Durchgangsverkehrs auf der A 565.“

Auch heißt im Erläuterungsbericht Kapitel 2.1.2 auf S.17:

„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. 19 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 sind sowohl Erläuterungsbericht als auch Anlage 19.6 falsch und neu zu erstellen.

Erläuterungsbericht S.70: Eine Begründung für das Planungsziel „Entwurfsgeschwindigkeit $v_{zul} = 100 \text{ km/h}$ “ wurde immer noch nicht gegeben. Wenn für einen Tunnel das Ziel ist „gem. RAA 2008 Abs. 8.5.4 $v_{zul} = 80 \text{ km/h}$ “ 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 $v_{zul} = 100 \text{ km/h}$ überhaupt gibt.

Screenshot:

Planfeststellung - Unterlage 1.1_D2 Erläuterungsbericht ersetzt Unterlage 1.1_D

Tabelle 3.4 Tunnel bergmännisch Gegenüberstellung der Einhaltung der Planungsparameter und -ziele

Stand: 21.03.2018

Planungsziel	Tunnelvarianten (bergmännisch)			
	Variante BT1	Variante BT2	Variante BT3	Variante BT4
Entwurfsgeschwindigkeit v zul = 100 km/h	Nicht eingehalten. gem. RAA 2008 Abs. 8.5.4 v _{zul} = 80 km/h			

Insofern fehlt auch in Unterlage 19.6 ein „Variantenvergleich“ der THG-Emissionen bei einer $V_{zul} = 80 \text{ km/h}$ sowie $V_{zul}=100 \text{ km/h}$. Bei einer $V_{zul}=80 \text{ km/h}$ ist eine erheblich geringere Menge and Ausstoß von THG zu erwarten als bei $V_{zul}=100 \text{ km/h}$. Es wird gefordert, dass ein Variantenvergleich der THG-Emissionen erstellt wird – sowohl für die Nullvariante als auch für den Planfall als Bauwerk als auch unter unterschiedlichen V_{zul} .

Ein **Tempolimit** von 80 km/h für PKW **und** LKW **und** mehrere ständige Geschwindigkeitskontrollen/-Kontrollanlagen **für alle (!) befahrenen Spuren** inklusive der baulichen Vorbereitung für Geschwindigkeitskontrollanlagen wird **gefordert**. Zurzeit wird auf der gesamten A565 zwischen A61, A565, über die Rheinbrücke (Friedrich-Ebert-Brücke) bis zur A59 Bonn-Nordost beliebig schnell gefahren, als ob es keinerlei Geschwindigkeitsbegrenzung gäbe. Das muß endlich verhindert werden, und die Forderung nach **umfassenden** Geschwindigkeitskontrollanlagen wird im Sinne des Umwelt- und Klimaschutzes, des Städtebaus, der Verminderung des Lärms und der Verminderung der Schadstoffe, des Reifenabriebs etc. gefordert. Geringere gleichmäßige Geschwindigkeit = weniger Lärm, weniger Reifenabrieb, weniger Staub, weniger Energieverbrauch. Dies wird bestärkt durch das Gutachten, dass „verstetigter Verkehrsfluss zu einer leichten Verbesserung der Luftschadstoffsituation“ führt:

”

Planfeststellung - Unterlage 1.1_D2 Erläuterungsbericht ersetzt Unterlage 1.1_D

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.

”

Fazit: Tempolimit + Geschwindigkeitskontrollen/-Kontrollanlagen auf allen (!) befahrenen Spuren!!!

Fahrstreifenbreite:

Die vorgesehene **Fahrstreifenbreite** von 3,75 m und Standstreifenbreite von 3,75 m ist absolut inakzeptabel. Aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes, des Schutzes vor Immissionen, des Städtebaus werden die voll ausreichenden geringeren Spurbreiten, wie sie in einem Tunnel / Tunnelquerschnitt vorgesehen wären gefordert: Streifenbreite in einem Autobahntunnel gem. Erläuterungsbericht: nur 3,50 m, Seitenstreifen nur 2,00 m. Auch insofern sind die Planfeststellungsunterlagen völlig neu zu erstellen.

Automatisiertes Fahren:

Insbesondere das zukünftige (teil-)automatisierte Fahren läßt wesentlich geringere Fahrbahnbreiten zu. Ebenso ist zu berücksichtigen bei der Gesamtplanung die wesentliche Erhöhung der MIV-Kapazität auf der A565 durch (teil-) automatisiertes Fahren: Die jetzige Anzahl der Fahrspuren und Breite der Fahrspuren reicht dann erst recht völlig aus! Die Vorschriften und Richtlinien, nach denen die Verkehrsuntersuchungen und THG-Berechnungen gemacht wurden, sind offensichtlich nicht up to date und Stand der Technik: sie berücksichtigen nicht die Zukunft und die Auswirkungen des (teil-) automatisierten Fahrens auf Verkehrsfluss und THG-Ausstoß! Im Generalanzeiger Bonn vom 19.6.2024, Seite 30, heißt es schon in der Überschrift hinsichtlich der Sicherheit zum autonomen Fahren: „ „Autonome Fahrzeuge sind meist sicherer unterwegs“ und weiter: „Autonome Fahrzeuge sind einer Analyse zufolge in den meisten Situationen mit einem geringeren Unfallrisiko unterwegs als von Menschen gesteuerte.“

Eine Untersuchung über die Auswirkung des (teil-)automatisierten Fahrens für dieses Planfeststellungsverfahren wird gefordert, insbesondere der zu erwartenden geringeren Emissionen sowie der geringeren Breite der Spuren.

Zur Anlage 19.6 2. -Treibhausgasemissionen-

Im Erläuterungsbericht „Planfeststellung - Unterlage 1.1_D2: Erläuterungsbericht ersetzt Unterlage 1.1_D“ 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 nicht auch deutlich erhöht werden – **die Darstellung der THG-Emissionen z.B. auf S. 11 des THG-Gutachtens 19.6 ist mit den Aussagen:::**

„... Bezüglich der Treibhausgasbelastung zeigt sich insgesamt eine leichte Zunahme um ca. 1.000 t CO₂e (WTW) pro Jahr... Bei der Einordnung der errechneten ca. 1.000 t CO₂e (WTW) pro Jahr ist zu bedenken, dass es sich hierbei bezogen auf die gesamten THG-Emissionen im Modellbereich um weniger als 0,3 Promille Abweichung handelt. Die zu erwartende Abweichung eines Verkehrsmodells, das eine sehr große Übereinstimmung mit realen Werten zeigt (d. h. SQV > 0,9 nach Friedrich et al., 2019), liegt im mittleren einstelligen Prozentbereich, also mehr als um den Faktor 100 höher. Das bedeutet, dass die errechnete Zunahme als nicht statistisch signifikant einzustufen ist. In anderen Worten ergibt die Berechnung, dass bezüglich der Treibhausgasemissionen verschwindend geringe Veränderungen zu erwarten sind.“

::: absolut verharmlosend, ignorant gegenüber dem Klimawandel und erforderlichen Klima- und Umweltschutz und auch Schutz der Stadt Bonn und widerspricht dem Klima-Urteil des Bundesverfassungsgerichts. Insbesondere zeigt sich immer wieder, dass die **Betrachtungen in Einzelbauabschnitte mit Einzelbewertungen zu einem falschen Ergebnis führen**.

Minimum ist die THG-Belastungsermittlung für ALLE Baumaßnahmen zwischen A565-AS Hardtberg und AD Bonn Nordost, die hiermit für dieses Planfeststellungsverfahren gefordert werden.

Die Bewertung „leichte Zunahme“ und „nicht statistisch signifikant“ und damit irrelevant hinsichtlich der Zunahme der THG in einem Planfeststellungsverfahren liegt außerhalb des Kompetenzbereichs der Autobahn GmbH. Auch minimale zusätzliche Belastungen sind nicht hinnehmbar und verantwortbar, wenn sie vermeidbar sind. Insofern ist „Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 03/2023 Sachgebiet 12.0: Umweltschutz; Allgemeines“ wertlos!

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 Anlage 19.6 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 „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.**

Es wird gefordert, dass die Abschätzung der THG- Emissionen vorgenommen wird
a) für die Nullvariante (reine Renovierung, kein Ausbau auf 8 Spuren, ggf. der teilweise Neubau der Strecke aus statischen Gründen) UND b) für die vorgelegte Planung.

Gem. Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau 2023/3

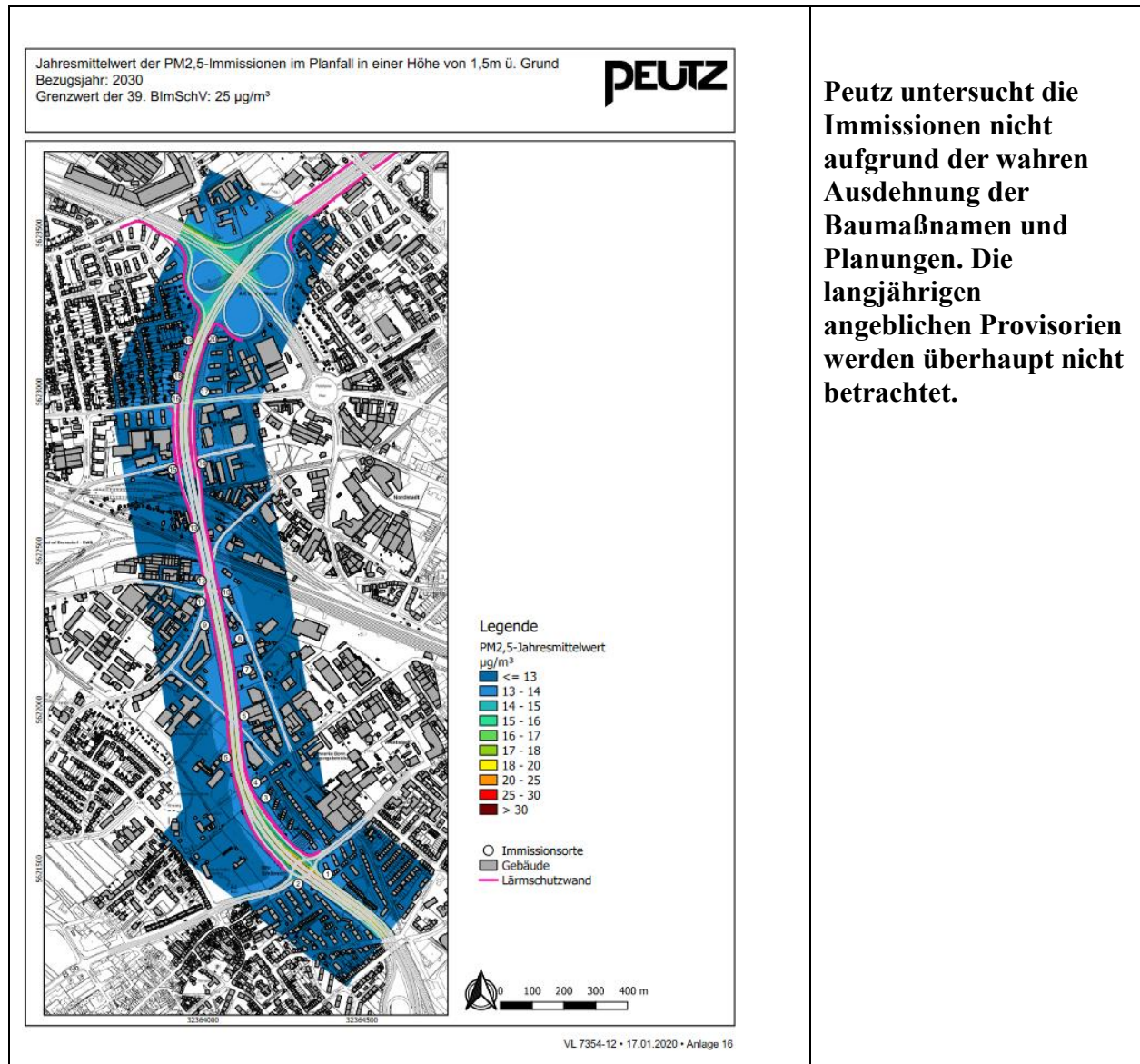
https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/ars-aktuell/allgemeines-rundschreiben-strassenbau-2023-03.pdf?__blob=publicationFile heißt es:

„Mit dem KSG werden nationale Klimaschutzziele normiert. Nach § 3 KSG sind die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise wie folgt zu mindern:

1. bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 Prozent,
2. bis zum Jahr 2040 um mindestens 88 Prozent,
3. bis zum Jahr 2045 Netto-Treibhausgasneutralität,
4. nach dem Jahr 2050 sollen negative Treibhausgasemissionen erreicht werden.“

Diese Ziele, die auch durch das Klimaschutzgesetz veranlasst sind, werden gem. Anlage 19.6 NICHT erreicht. Dort wird eine Erhöhung der THG-Emissionen errechnet. Damit trägt die Maßnahme A565 dazu bei, dass die Erreichung der Ziele des Klimaschutzgesetzes konterkariert werden. **Die Planfeststellung ist damit zu versagen.**

Auch sind die Unterlagen zu Planfeststellung unvollständig, das Verfahren ist neu aufzunehmen, da es keine Begründung zur Abweichung vom Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau 2023/3 gibt.

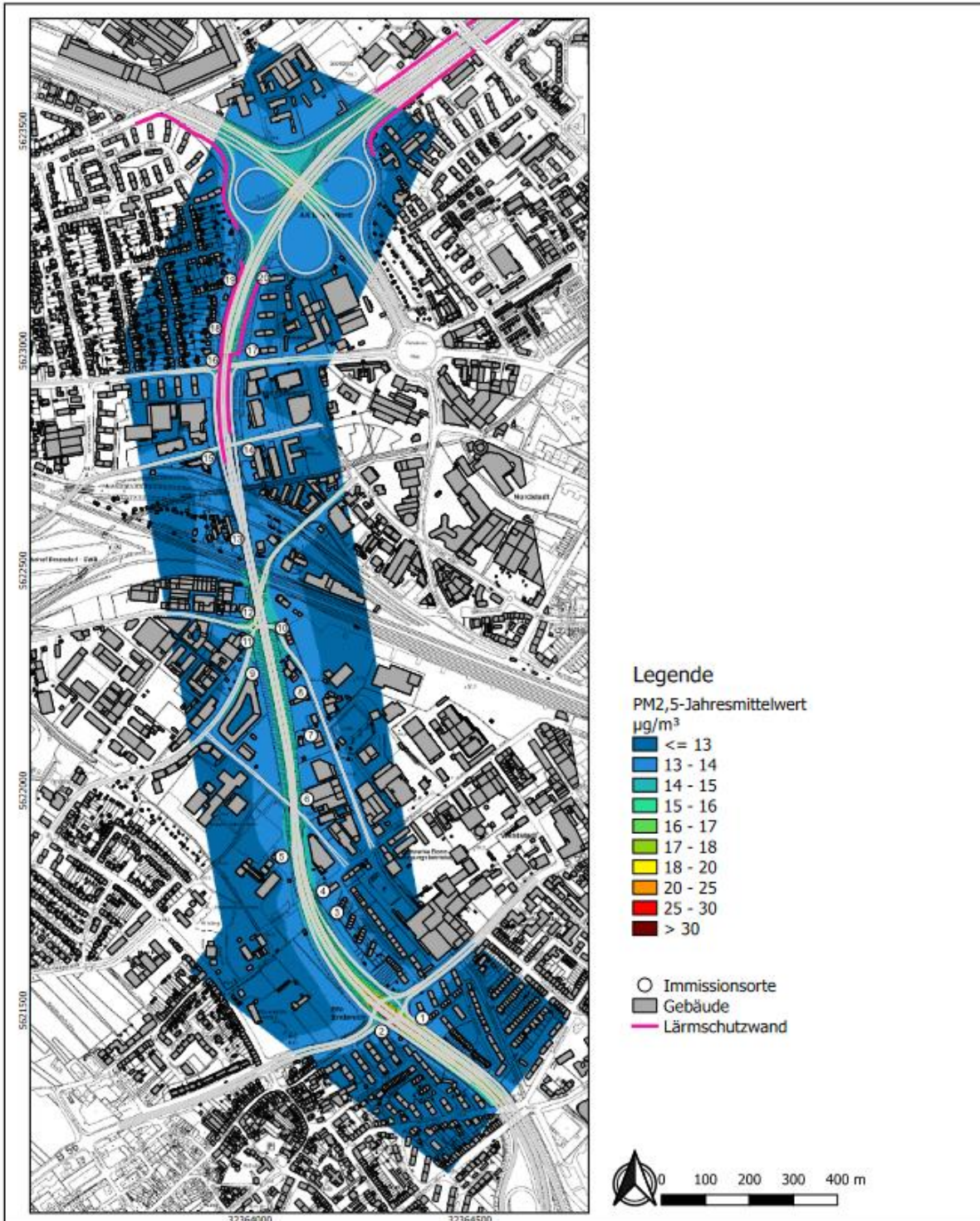


Peutz untersucht die Immissionen nicht aufgrund der wahren Ausdehnung der Baumaßnahmen und Planungen. Die langjährigen angeblichen Provisorien werden überhaupt nicht betrachtet.

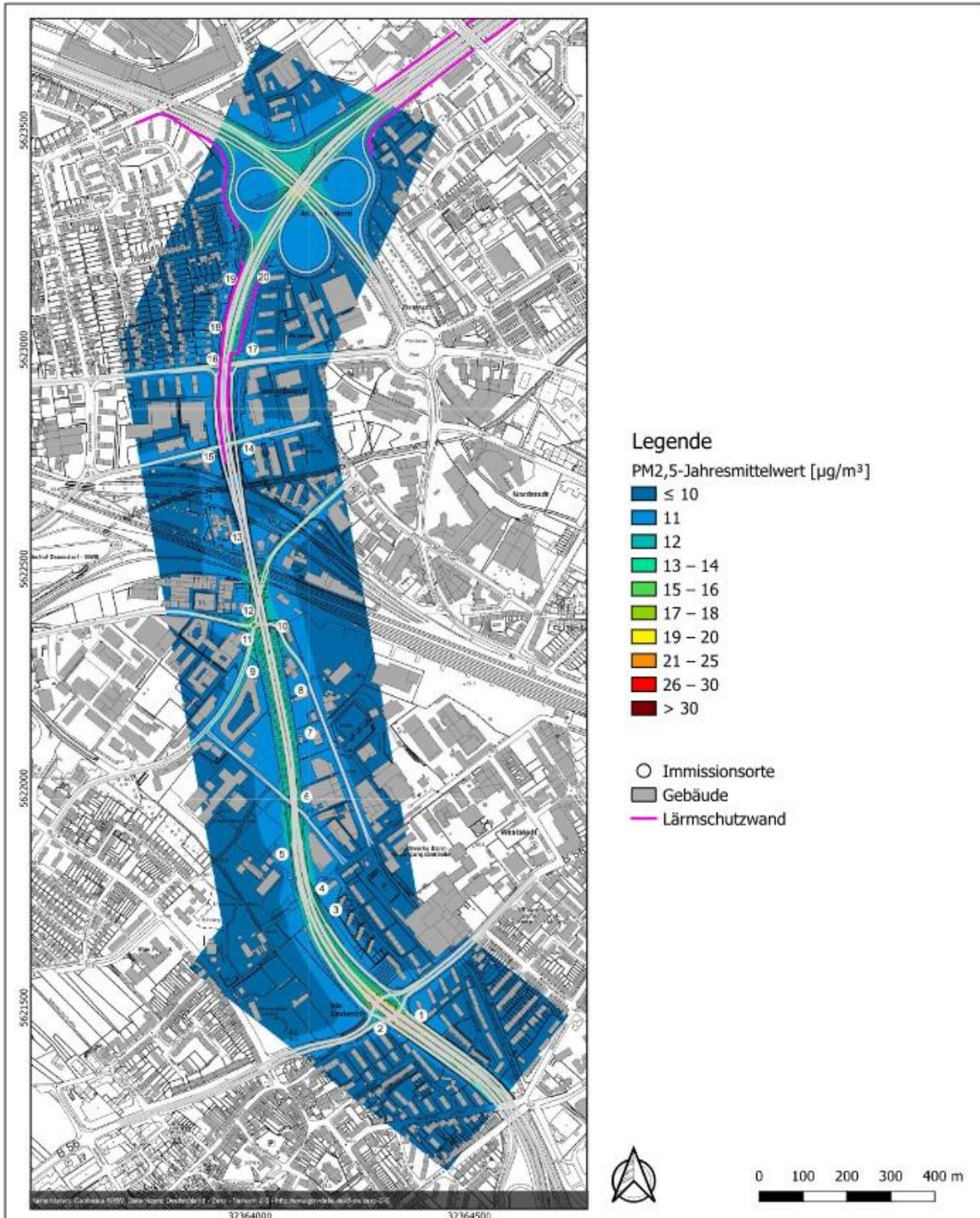
Unterschiedliche Darstellung und Ergebnis in den Abbildungen für PM_{2,5}, PM₁₀, NO₂:
In den Klimagutachten der Peutz Consult GmbH von 2020 und 2023 wird für die Darstellung der Feinstaubkonzentrationen PM_{2,5} die gleiche Abbildung mit jedoch unterschiedlichen Legenden genommen (siehe Abbildungen unten): In der Legende von 2020 steht die Farbe tiefblau für Werte ≤13 µg. In der Abbildung von 2023 entspricht tiefblau dem Wert ≤10 µg, dem vom EU-Parlament 2024 vorgeschlagenen Grenzwert für Feinstaub PM_{2,5} ab 2030. Der Leser soll offenbar beim Betrachten der Abbildung den Eindruck gewinnen, dass sich die vom Gutachter berechneten Feinstaubwerte in Zukunft unterhalb der Grenzwerte der Europäischen Union bewegen.
Die parallele Darstellung der PM_{2,5} und PM₁₀ aus den Unterlagen 2020 und 2023 sind unten gegenübergestellt.

Anlage 15: Jahresmittelwert der PM_{2,5}-Immissionen im Prognosenullfall in einer Höhe von 1,5m ü. Grund
Bezugsjahr: 2030
Grenzwert der 39. BImSchV: 25 µg/m³

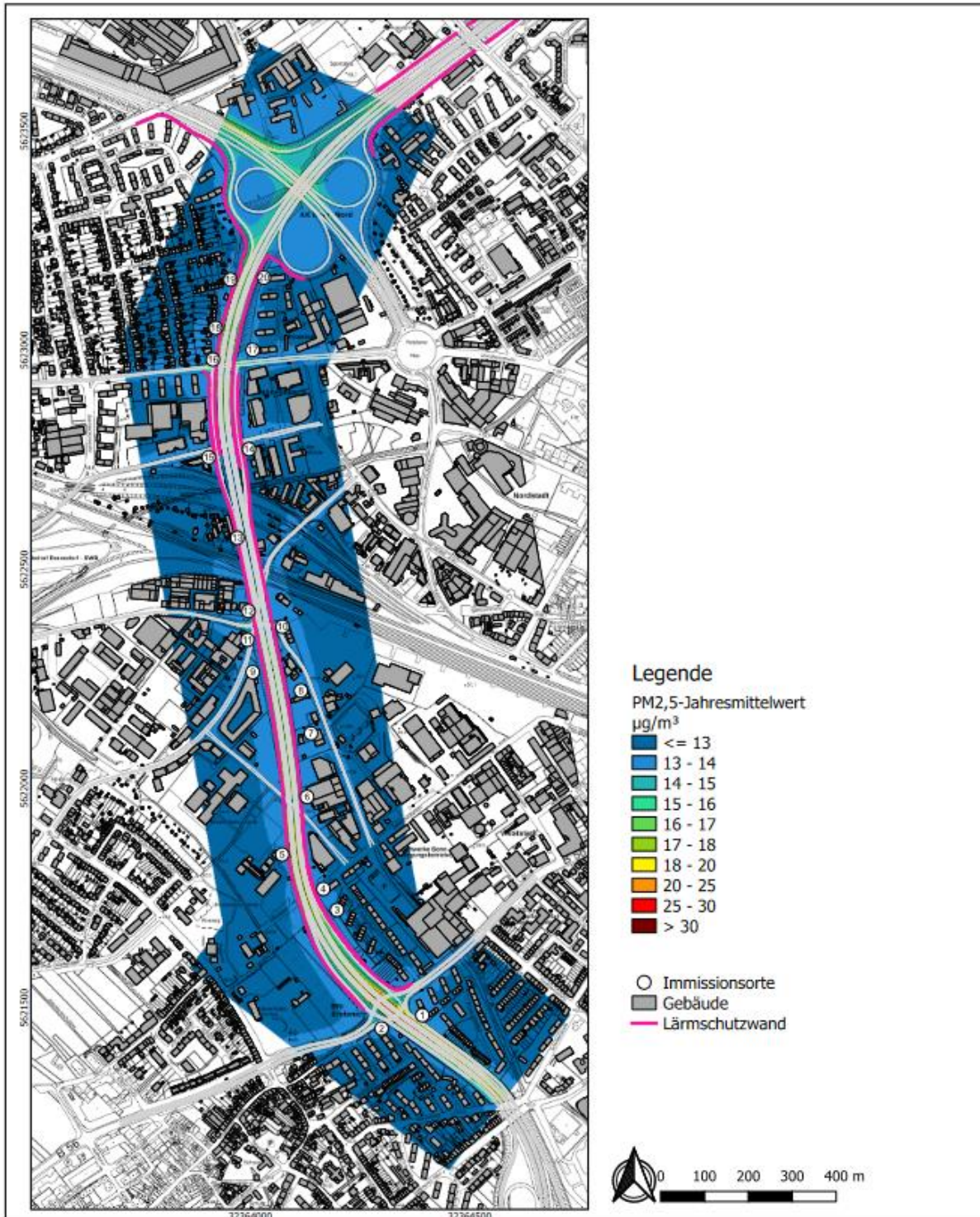
PEUTZ



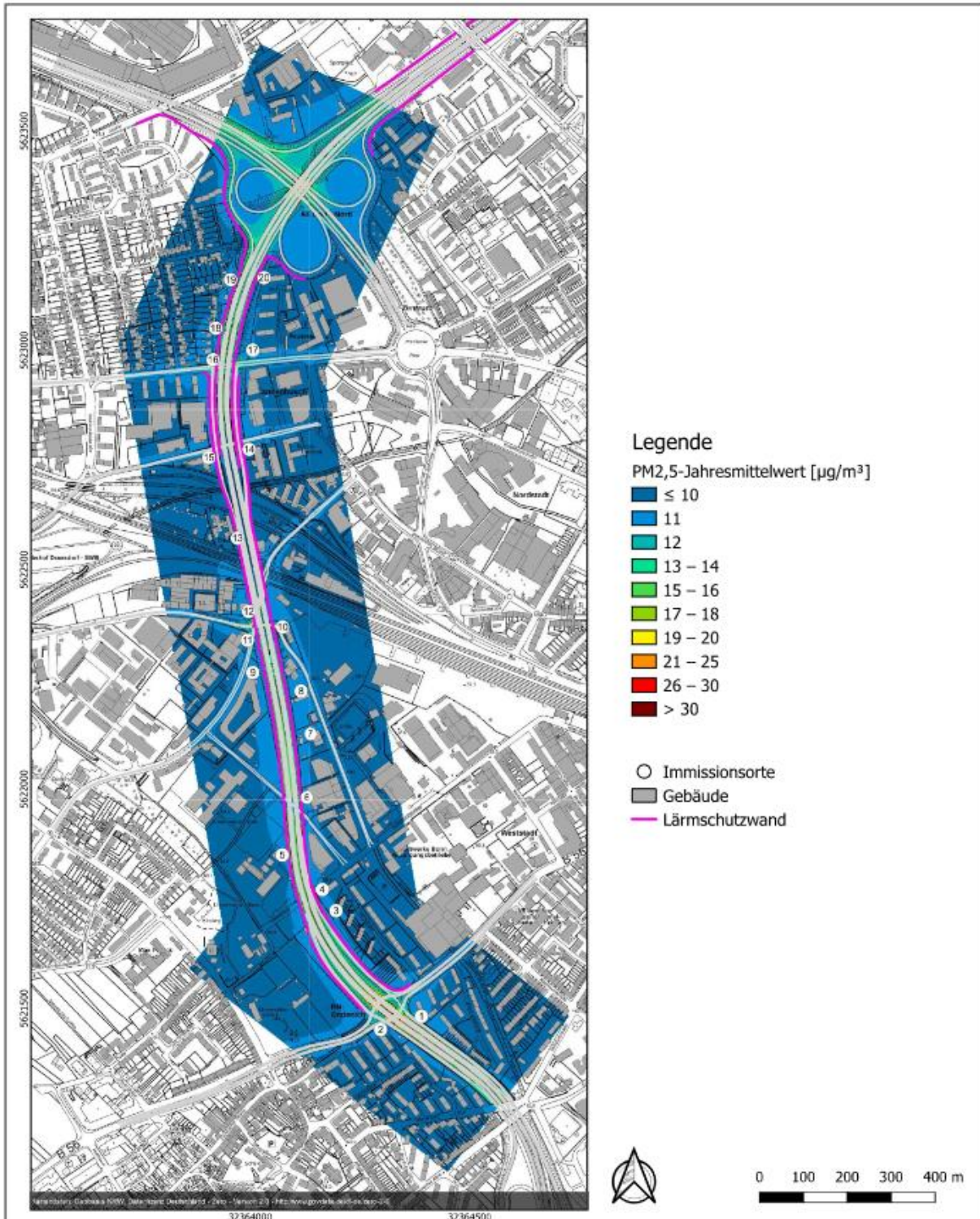
Anlage 15: Jahresmittelwert der PM_{2,5}-Immissionen im Prognoseullfall in einer Höhe von 1,5 m ü. Grund
Bezugsjahr: 2030
Grenzwert der 39. BImSchV: 25 µg/m³



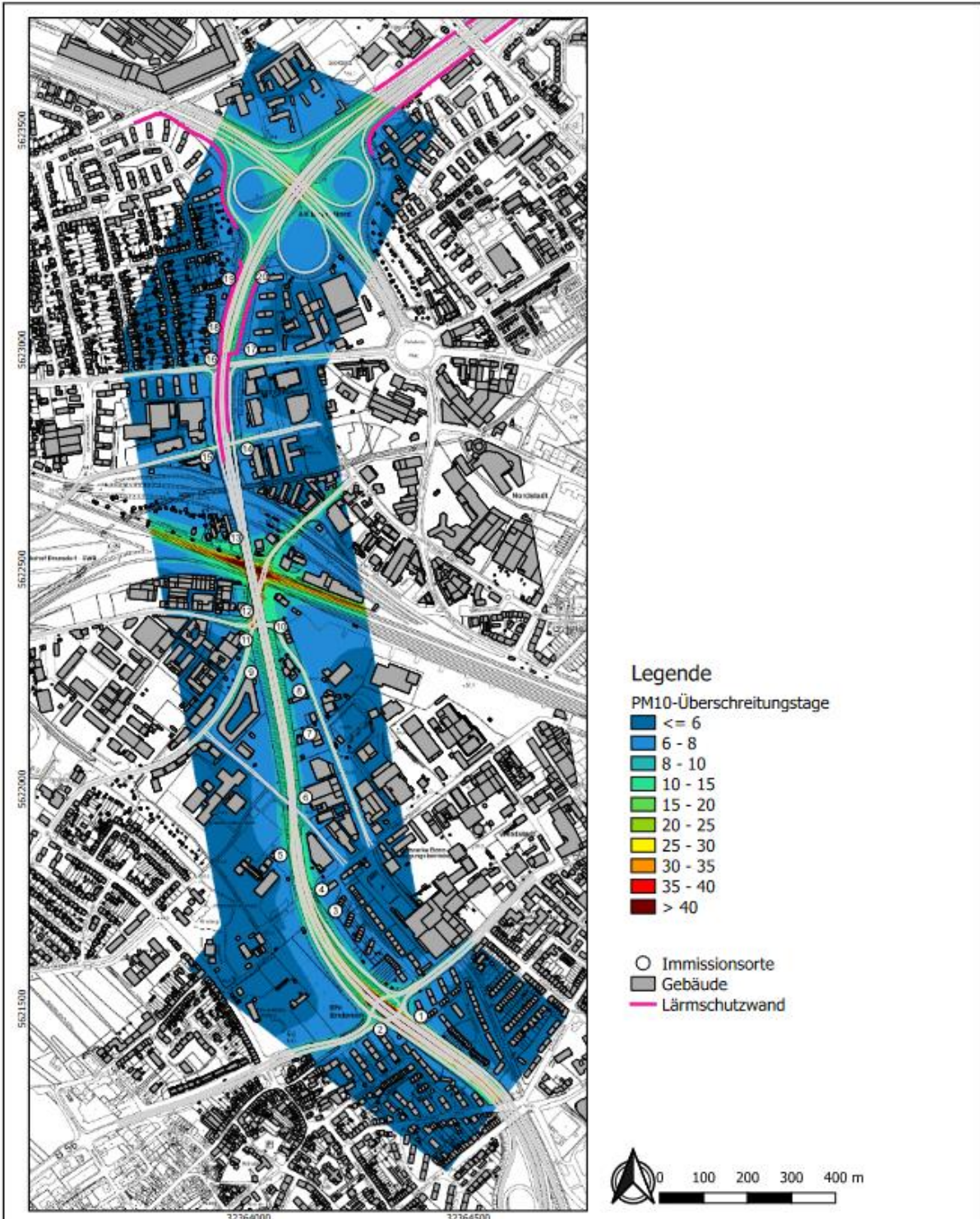
Jahresmittelwert der PM_{2,5}-Immissionen im Planfall in einer Höhe von 1,5m ü. Grund
Bezugsjahr: 2030
Grenzwert der 39. BImSchV: 25 µg/m³



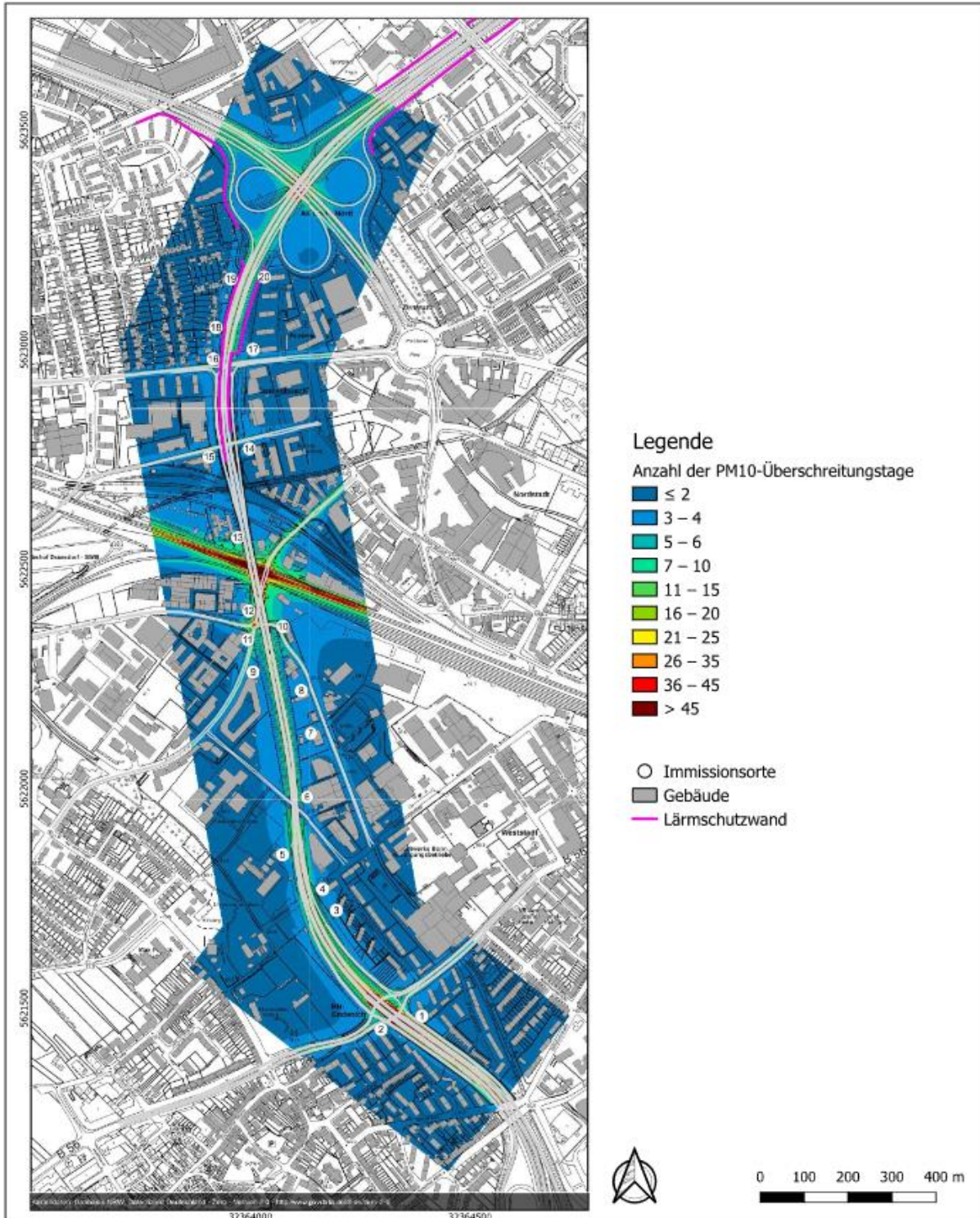
Anlage 16: Jahresmittelwert der PM_{2,5}-Immissionen im Planfall in einer Höhe von 1,5 m
ü. Grund
Bezugsjahr: 2030
Grenzwert der 39. BImSchV: 25 µg/m³



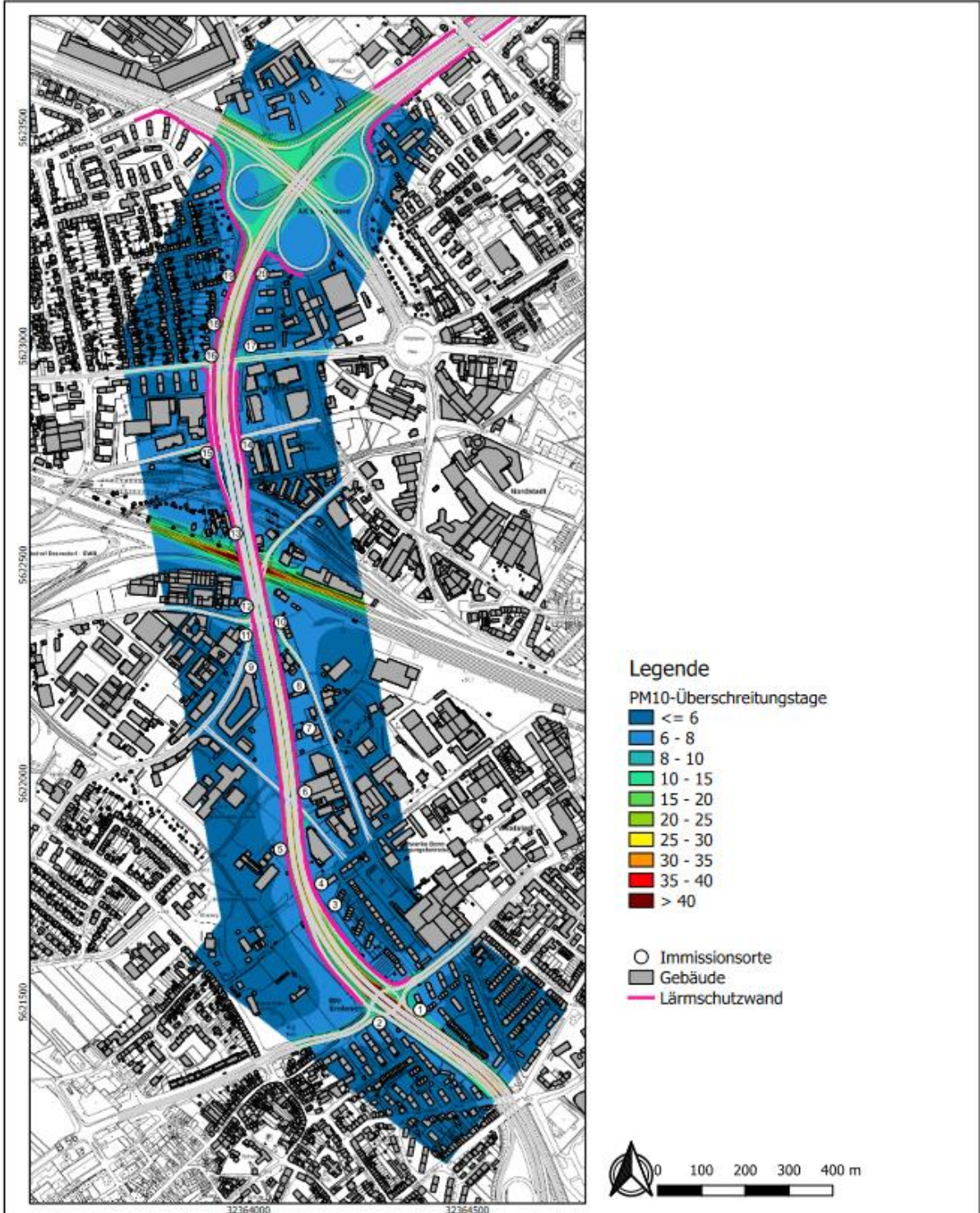
Anlage 13: Anzahl der PM10-Überschreitungstage im Prognosenullfall in einer Höhe von 1,5m ü. Grund
Bezugsjahr: 2030
Grenzwert der 39. BImSchV: 35 Tage



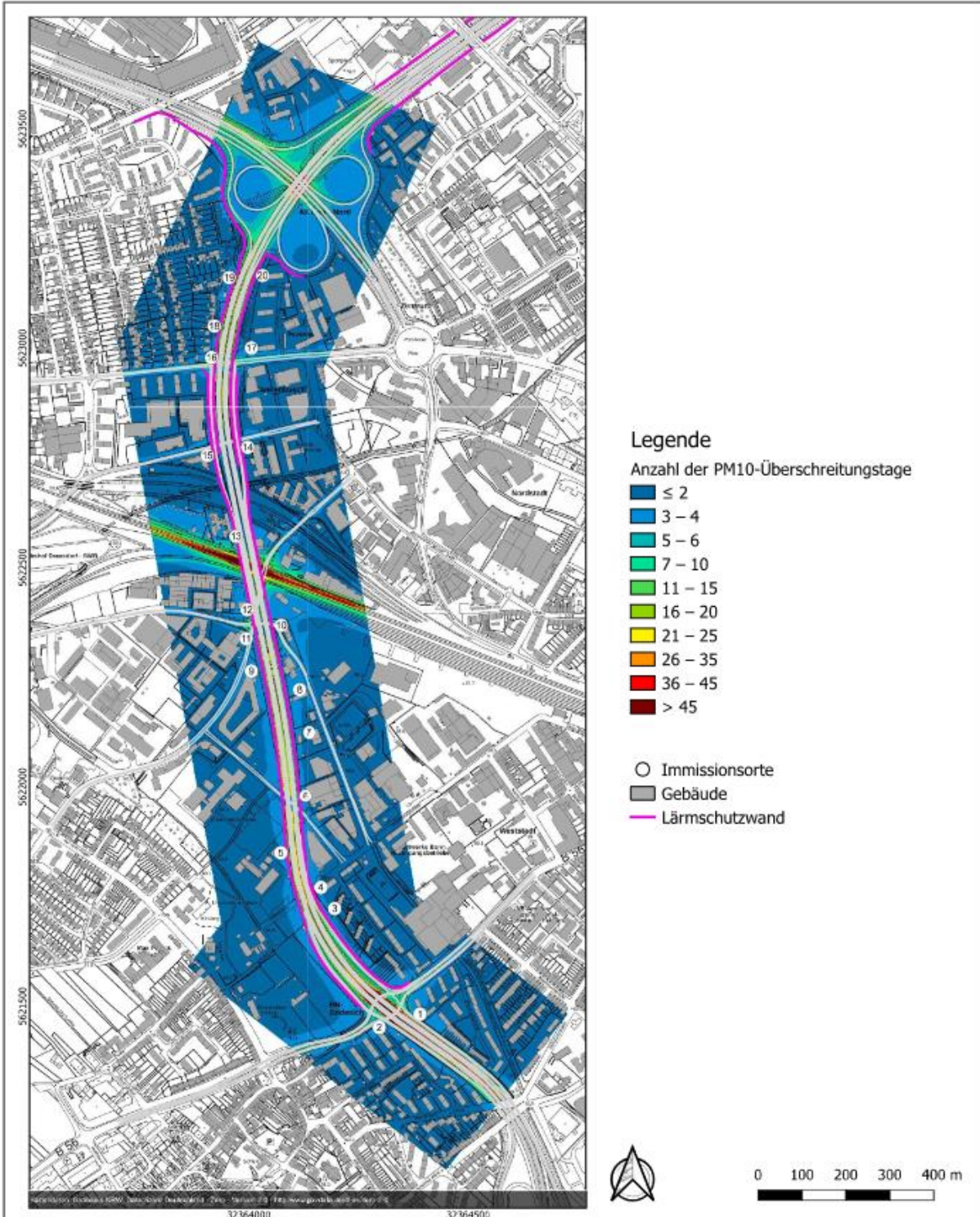
Anlage 13: Anzahl der PM10-Überschreitungstage im Prognosenullfall in einer Höhe von 1,5 m ü. Grund
Bezugsjahr: 2030
Grenzwert der 39. BImSchV: 35 Tage



Anlage 14: Anzahl der PM10-Überschreitungstage im Planfall in einer Höhe von 1,5m
ü. Grund
Bezugsjahr: 2030
Grenzwert der 39. BImSchV: 35 Tage

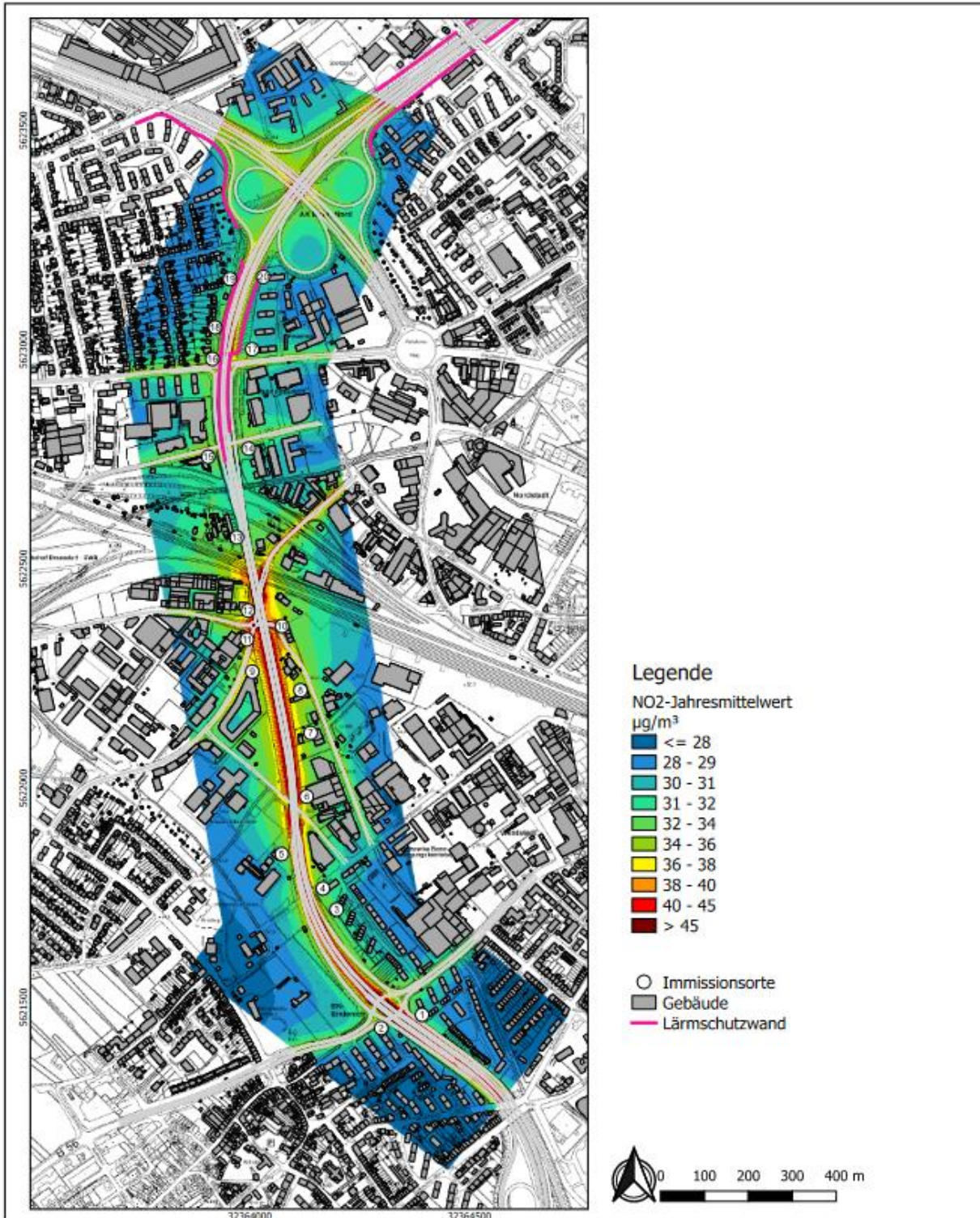


Anlage 14: Anzahl der PM10-Überschreitungstage im Planfall in einer Höhe von 1,5 m
ü. Grund
Bezugsjahr: 2030
Grenzwert der 39. BImSchV: 35 Tage

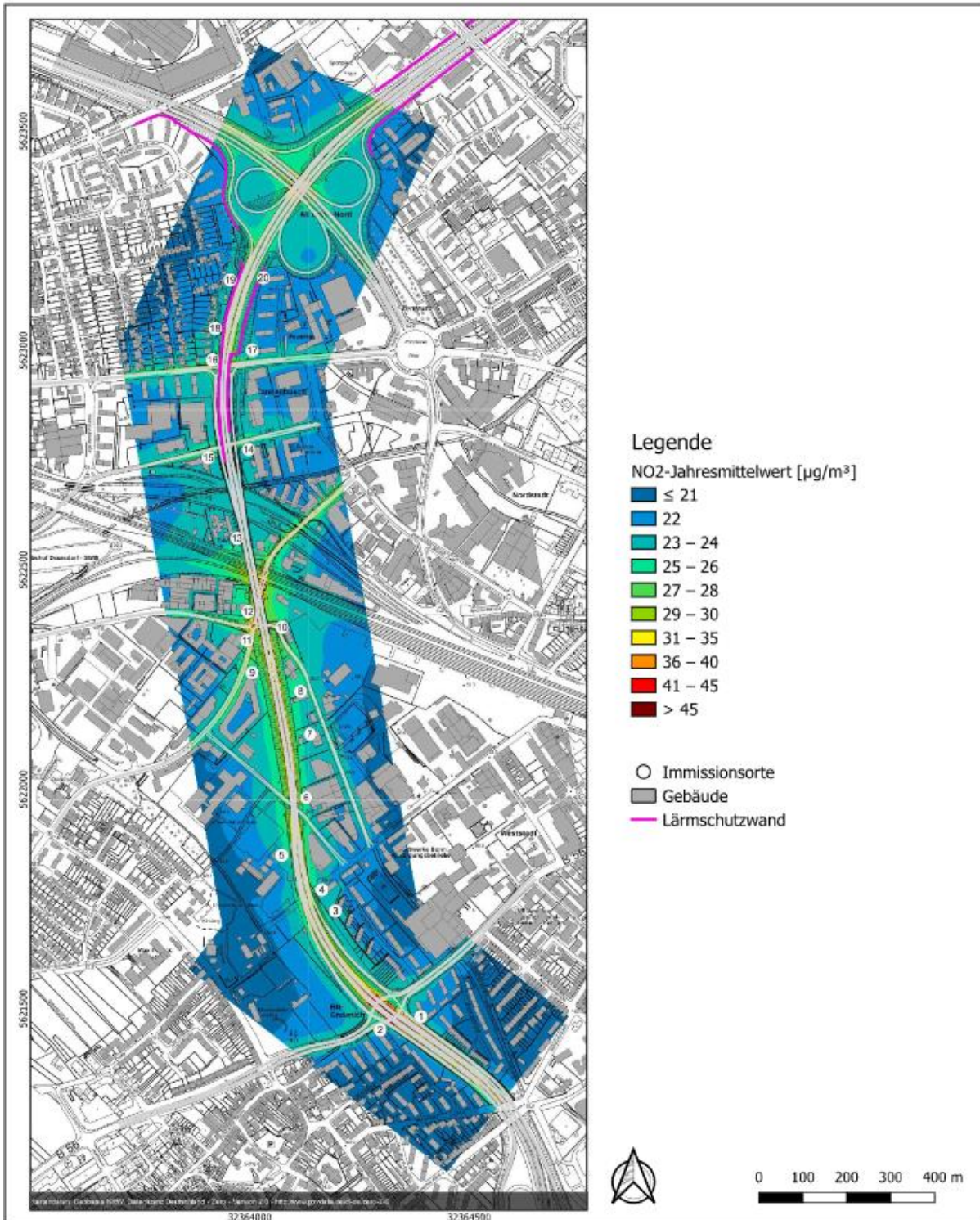


Anlage 9: Jahresmittelwert der NO₂-Immissionen im Prognosenullfall in einer Höhe von 1,5m ü. Grund
Bezugsjahr: 2030
Grenzwert der 39. BImSchV: 40 µg/m³

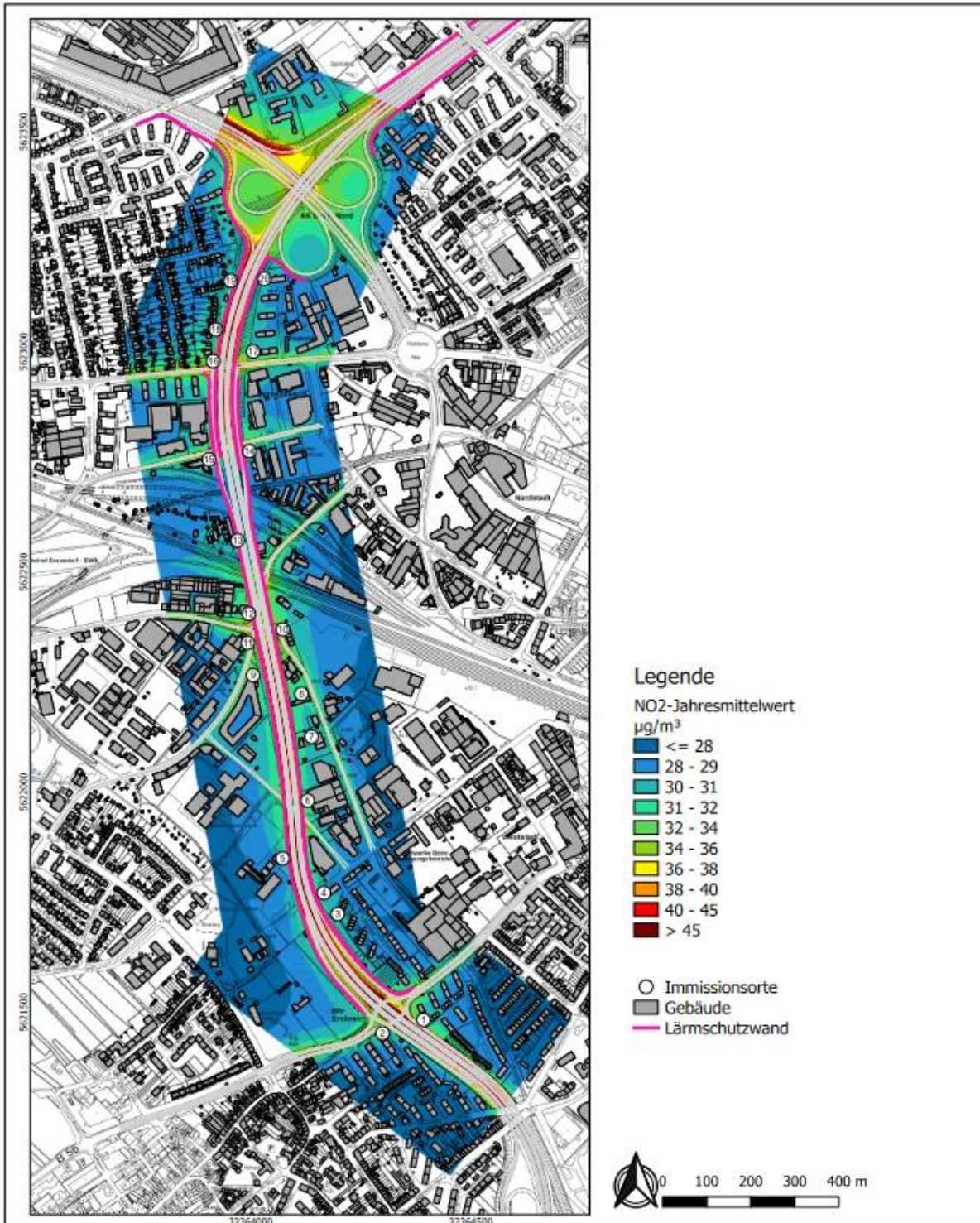
PEUTZ



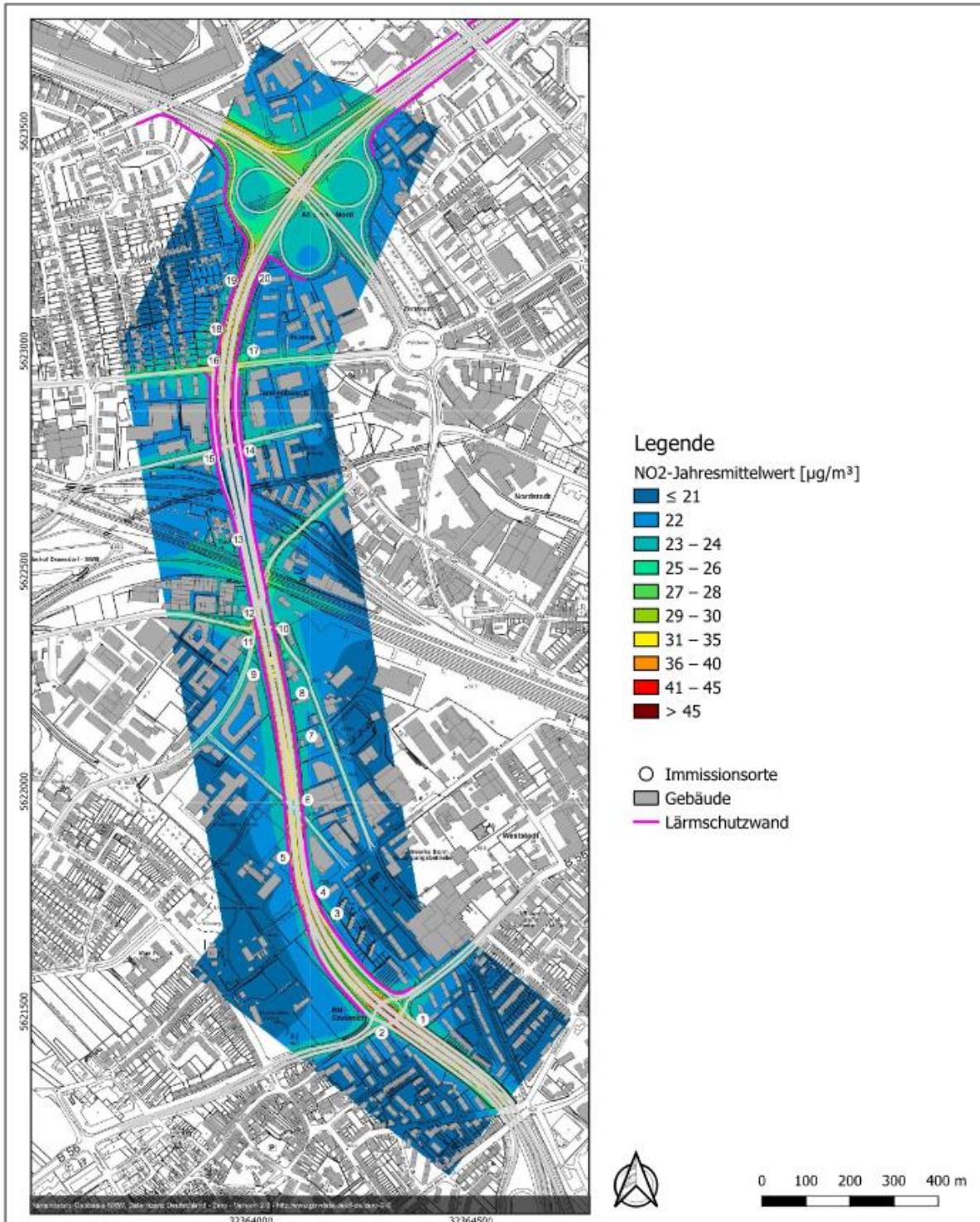
Anlage 9: Jahresmittelwert der NO₂-Immissionen im Prognoseullfall in einer Höhe von 1,5 m ü. Grund
Bezugsjahr: 2030
Grenzwert der 39. BImSchV: 40 µg/m³



Anlage 10: Jahresmittelwert der NO₂-Immissionen im Planfall in einer Höhe von 1,5m
ü. Grund
Bezugsjahr: 2030
Grenzwert der 39. BImSchV: 40 µg/m³



Anlage 10: Jahresmittelwert der NO₂-Immissionen im Planfall in einer Höhe von 1,5 m
ü. Grund
Bezugsjahr: 2030
Grenzwert der 39. BImSchV: 40 µg/m³



Wie kommt es zu solch unterschiedlichen Legenden 2020/2023 für PM2.5 und PM10 sowie NO2-Immissionen? Sind die Unterschiede wissenschaftlich begründet? Welche Parameter wurden verändert? Liegen entsprechende neuere Untersuchungen vor? Was liegt den Untersuchungen zugrunde? Wieso gibt es keine „PM2.5-Überschreitungstage“ sondern nur „PM10-Überschreitungstage“? Wieso ist die Änderung in der Unterlage von 2023 gegenüber der Unterlage von 2020 nicht markiert???

Zu Peutz-Gutachten zur Schadstoffuntersuchung Immissionstechnische Untersuchungen Unterlage 17.2_D2:

Hier heißt es:

FESTSTELLUNGSENTWURF

2. Deckblatt

– Immissionstechnische Untersuchungen –
bestehend aus:

schriftliche Unterlagen: 17.2_D2 Luftschadstoffuntersuchung ersetzt Unterlage 17.2

Aufgestellt: 25.08.2022
Niederlassung Rheinland
Außenstelle Euskirchen

im Auftrag gez. Mpasios

Dies ist verwirrend, denn die Unterlage ist mit „Datum 18.08.2023“ angegeben. Die Unterlage wurde also NICHT mit „25.8.2022“ aufgestellt! Die Auslage ist also falsch..

Im Peutz-Gutachten 17.2 D2 heißt es auf Seite 4:

”

Die Konzentrationen weiterer Luftverunreinigungen aus dem Verkehrsbereich, wie z. B. Benzol (C₆H₆), Blei (Pb), Schwefeldioxid (SO₂) und Kohlenmonoxid (CO) liegen heute aufgrund der bereits ergriffenen Luftreinhaltemaßnahmen auch an höchst belasteten „Hot Spots“ deutlich unterhalb gesundheitsbezogener Grenz- und Richtwerte. Sie werden daher nicht weiter betrachtet.

“

Da die Werte für Benzol, Schwefeldioxid und Kohlenmonoxid an der A565 nicht gemessen wurden, ist die oben genannte Aussage völlig belanglos und nicht zu gebrauchen.

Es wird gefordert, dass der Ist-Zustand dieser Werte direkt an der A565 und im Umfeld der mitten durch das Stadtgebiet verlaufenden A565 gemessen wird und dann eine Beurteilung erfolgt, inklusive der jetzige PM2.5, PM10 und NO2-Werte. 1

Es heißt auf S.4 der Anlage 17.2 D2:

”
Nach Auskunft des Vorhabenträgers ist frühestens im Jahr 2030 mit der Realisierung des Planvorhabens zu rechnen. Zur Berechnung der Emissionen wird daher das Jahr 2030 als Prognosehorizont verwendet.

”

Wenn zur Berechnung der Emissionen das Jahr 2030 als Bezugshorizont genommen wird dann sind selbstverständlich die höchst wahrscheinlich dann geltenden Niedrigeren als Maßstab zu nehmen.

Das Umweltbundesamt stellt fest:

„Die aktuell in Europa geltenden Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid sind mehr als 20 Jahre alt und entsprechen nicht den heutigen wissenschaftlichen Erkenntnissen über die gesundheitlichen Auswirkungen von Luftverschmutzung.“

(Quelle: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/regelungen-strategien/luftreinhaltung-in-der-eu/ueberarbeitung-der-richtlinie-zur-luftqualitaet>)

Deshalb wird gefordert, dass die Grenzwerte, die auf EU-Ebene ab 2030 gelten und sich an den Werten der WHO orientieren, als Maßstab verwendet werden.

Das EU-Parlament hat am 21.02.2024 beschlossen, dass ab 2030 ein Grenzwert für Feinstaub PM_{2,5} von 10 µg in den europäischen Ländern gelten soll, auch wenn die WHO seit 2021 die Werte von PM_{2,5} zwischen 5 und 10 µg als gesundheits- schädigend bezeichnet. Wenn also der Grenzwert für die Bewertung mit „Grenzwert der 39. BImSchV: 25 µg/m³“ genommen wird, dann ist das höchst fahrlässig in Bezug auf die Bürger*innen und der Stadt Bonn und insbesondere auch für die Autofahrer, die zwischen den feinstaubgeschwängerten Lärmschutzwänden fahren muß.

Die von der Autobahn GmbH als Maßstab für die Feinstaubbelastung vorgegebenen Grenzwerte sind nicht zukunftsorientiert und menschenfeindlich.

Die von der WHO 2021 proklamierten Grenzwerte für Feinstaub (PM_{2,5} unter 5 µg) sollten aus ökologischer und ethischer Sicht schon heute gelten. Die jetzt von der Europäischen Union geplanten Grenzwerte (Feinstaub PM_{2,5} unter 10 µg) sind bei langfristigen Planungen wie dem Ausbau der A565 schon heute zu berücksichtigen, da sie mit hoher Wahrscheinlichkeit ab 2030 gesetzlich verankert sein werden. Da die Feinstaubwerte an der A565 schon im Jahre 2020 den zukünftigen Grenzwert von 10 µg überschritten haben (Anlage 16 des Peutz-Gutachtens von 2020, sollten die Autobahnbetreiber aufzeigen, durch welche Maßnahmen die Feinstaubwerte an und auf der A565 gesenkt werden können.

In Anlage 17.2 D2 Peutz Seite 12 heißt es:

„““““““““
”



Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV [2] zum Schutz der menschlichen Gesundheit werden dabei gemäß Anlage 3 Punkt A.2.c der 39. BImSchV an folgenden Orten nicht beurteilt:

- „an Orten innerhalb von Bereichen, zu denen die Öffentlichkeit keinen Zugang hat und in denen es keine festen Wohnunterkünfte gibt;“
- „auf dem Gelände von Arbeitsstätten, für die alle relevanten Bestimmungen über Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz gelten;“
- „auf den Fahrbahnen der Straßen und, sofern Fußgänger und Fußgängerinnen für gewöhnlich dorthin keinen Zugang haben, auf dem Mittelstreifen der Straßen.“

““““““““

In Unterlage „Planfeststellung - Unterlage 1.1_D2 Erläuterungsbericht ersetzt Unterlage 1.1_D heißt es in Gliederungspunkt 5.1.2: *„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.** Wenn die Aussage deutlich gutachterlich die Schlussfolgerung zulässt, dass zwischen den Lärmschutzwänden erhöhte Schadstoffbelastung ist, dann ist dies zu untersuchen! **Eine Untersuchung zur Luft- und sonstigen Schadstoffsituation zwischen den Lärmschutzwänden fehlt hierzu fehlt und ist nachzuholen!** 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 und der Betrieb sind so zu gestalten, dass es keine erhöhten Schadstoffkonzentrationen auf der Autobahn selber gibt, sondern diese vermindert werden. Dies geschieht zum Schutz der sich dort bewegendenden Menschen! Dies ist nachzuweisen und im Planfeststellungsverfahren darzustellen. Ansonsten führt das ganze Vorhaben eine Körperverletzung, wenn sich aufgrund der Baumaßnahme bzw. der fertiggestellten Autobahn dort erhöhte Schadstoffbelastungen auftreten. Auf die besondere Schadstoffkonzentration zwischen den sehr hohen

Lärmschutzwänden wird also in diesen Planfeststellungsunterlagen explizit hingewiesen. **Aus diesem Grund ist es zwingend erforderlich, dass – in Ausnahme zur o.g. Regelung der 39. BImSchV – die Beurteilung der Immissionsgrenzwerte auch „auf den Fahrbahnen der Straßen“ , also dieser Autobahn, vorgenommen wird.** Im dem 2. Deckblatt beigefügten Peutz-Gutachten 17.2 in den Darstellungen der PM-Jahresmittelwerte sind die offensichtlich als äußerst kritisch zu bewertenden PM-Jahresmittelwerte **auf** der Fahrbahn, seien es ohne oder mit Lärmschutzwänden nicht dargestellt und werden durch die graue Darstellung der Fahrbahn verdeckt. In den jetzigen Unterlagen wird es unterlassen, die besonders schlechten und kritischen Werte „offensichtlich“ darzustellen.

Das Peutz-Gutachten 17.2 ist grundlegend auf Sichtbarkeit und Darstellung der Werte zu überarbeiten. Insbesondere wird, noch einmal, gefordert, dass das Gutachten bis zu km 12+677 östlich des AK Bonn-Nord bis östlich der Kölnstraße sowie den Potsdamer Platz sowie bis km+0.400 auf der A555 überarbeitet wird, den denn mindestens bis hierhin gehen die Baumaßnahmen.

Geh-/Radwegbrücke:

Es wird gefordert die Wiederherstellung alter Wegeverbindungen (z.B. An der Immenburg / Immenburgstraße) im Zuge der A565-Baumaßnahme inklusive Finanzierung durch Autobahn GmbH als Verursacher der Zerschneidung. Für die geplante Fußgänger-/Radbrücke **über die Autobahn wird gefordert:**

Einbeziehung der Planung und der Planungsleistungen und Kostentragung und Betriebs- und Bauunterhaltung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch die Autobahn GmbH der geplanten Radbrücke über die A565 im Zuge des ehemaligen Verlaufs der Immenburgstraße zum Campus / Straße „Auf dem Hügel“ und Aufnahme in das Regelungsverzeichnis – schließlich ist die Autobahn A565 die Ursache für die Zerschneidung der Stadt Bonn – deshalb KEINE Kostentragung durch Bonn! Im Übrigen ist die geplante Radbrücke im Zuge der Gesamtplanung der Renovierung der A565 konsistenter und ohne Reibungsverluste und aus einem Guß zu planen.

Gerhard-Domagk-Straße:

Es wird gefordert die Aufweitung der schon jetzt absolut unterdimensionierten Durchfahrtsbreite (Angstrum) 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 Bonn sondern Finanzierung durch die Autobahn GmbH! Sollte die Kostentragung durch die Stadt Bonn vereinbart werden, würden die Bürger*innen hinsichtlich der kommunalen Finanzen besonders benachteiligt. Nein zur Kostentragung durch die Stadt Bonn, ja zur Aufweitung der Unterführung Gerhard-Domagk-Straße!

- Die Planungshinweiskarten der Stadt Bonn werden durch diese Autobahnplanung NICHT berücksichtigt:

Unten: Planungshinweiskarte Oktober 2023:

<https://www.bonn.de/medien-global/amt-67/klimaschutz/Planungshinweiskarte.pdf>

KALTLUFTPROZESSE IM AUSGLEICHSRaum



**Kaltluftleitbahn / lokale Leitbahn /
Kaltluftabfluss**



Bodennahes nächtl. Strömungsfeld
(aggregiert, Windgeschwindigkeit > 0,1 m/s)

KLIMAANALYSE BONN Planungshinweiskarte Stadtklima

Die Planungshinweiskarte Stadtklima zeigt eine (auf das Schutzgut "Mensch" ausgerichtete) klimatische Bewertung des Siedlungs- und Ausgleichsraums in Bonn und leitet daraus allgemeine Planungshinweise ab (klimafachliches Abwägungsmaterial). Die Bewertung kombiniert die Tag- und Nacht-Situation und berücksichtigt die Auswirkungen des Klimawandels in zwei verschiedenen Szenarien bis zum Jahr 2035.

Meteorologische Randbedingungen

BASISDATUM : 21.06. [SONNENHÖCHSTAND]
WETTERLAGE : AUTOCHTHONER SOMMERTAG (0/8 Bewölkung)
ANTRIEB : AUS DEUTSCHLANDRECHNUNG 250 M (GEO-NET 2021)

Kartographische Legende

HINTERGRUNDKARTE : TopPlusOpen (WMS-Dienst des Bundesamts für Kartographie und Geodäsie (BKG))
KOORDINATENSYSTEM : UTM32 (ETRS89)
MAßSTAB : 1 : 19.000 (in Originalauflösung)
KARTENERSTELLUNG : Oktober 2023



Gebäude



Gewässer



Sonstiger Verkehrsraum

Auftragnehmer: GEO-NET Umweltconsulting



Große Pfahlstraße 5a
30161 Hannover
www.geo-net.de

Auftraggeber: Bundesstadt Bonn



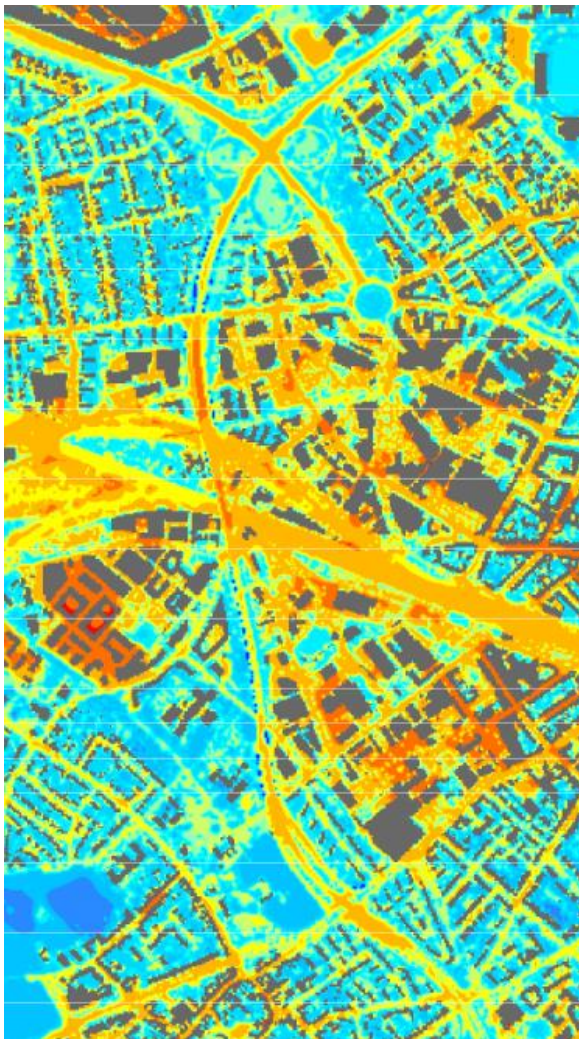
Bundesstadt Bonn
Amt für Umwelt und Stadtgrün
Umweltvorsorge und -planung
Berliner Platz 1
53111 Bonn



<u>WIRKRAUM: SIEDLUNGSFLÄCHEN UND ÖFFENTLICHER RAUM</u>		<u>AUSGLEICHSRAUM: GRÜN- / FREIFLÄCHEN, LANDWIRTSCHAFTLICHE FLÄCHEN, WALD</u>	
Stadtklimatische Handlungspriorität		Stadtklimatischer Schutzbedarf	
	Handlungspriorität 1 (2,3 % Flächenanteil)		Sehr hoher Schutzbedarf (48,7 % Flächenanteil)
	Handlungspriorität 2 (26,9 % Flächenanteil)		Grün- und Freiflächen die für die Kaltluftzufuhr in den Wirkraum und/oder als Ausgleichsraum zur Hitzeerholung am Tage eine sehr hohe Bedeutung aufweisen und damit unbedingt in ihrer Funktion erhalten bleiben sollten. Bei Eingriffen in die Flächen ist die Erhaltung der jeweiligen stadtklimatischen Funktion nachzuweisen (bspw. Kaltlufttransport, Verschattung).
	Handlungspriorität 3 (10,1 % Flächenanteil)		Hoher Schutzbedarf (44,7 % Flächenanteil)
	Handlungspriorität 4 (6,6 % Flächenanteil)		Innerstädtische oder stadtnahe Grün- und Freiflächen, denen heute und zukünftig eine hohe Bedeutung als nächtlicher Luftaustauschbereich und/oder Erholungsfläche am Tage zukommen wird. Bei Eingriffen in die Fläche ist die Erhaltung der jeweiligen stadtklimatischen Funktion anzustreben (bspw. Kaltlufttransport, Verschattung).
	Handlungspriorität 5 (39,6 % Flächenanteil)		Erhöhter Schutzbedarf (6,2 % Flächenanteil)
	Maßnahmen zur Verbesserung der klimatischen Situation sind bei allen baulichen Entwicklungen und Sanierungen möglichst proaktiv umzusetzen. Im Bestand ist die Möglichkeit entsprechender Maßnahmen sowie ggf. einer (klimagerechten) Gebäudekühlung, vor allem bei Nutzung von vulnerabler Gruppen, zu prüfen.		Stadtnahe Grün- und Freiflächen, die die Zufuhr von Kaltluft zu den Leitbahnen und Luftaustauschbereichen unterstützen oder als Erholungsfläche am Tage dienen. Bei Eingriffen in die Flächen ist auf die jeweilige stadtklimatische Funktion zu achten (bspw. Kaltlufttransport, Verschattung).
	Bei Nachverdichtungen, baulichen Entwicklungen und im Zuge von Straßensanierungen sind über den klimaökologischen Standard hinausgehende, optimierende Maßnahmen umzusetzen (bspw. Entsiegelung, Fassadenbegrünung, Flächen mit hoher Aufenthaltsqualität schaffen).		
	Klimaökologische Standards zur baulichen Entwicklung sind bei allen baulichen Entwicklungen einzuhalten (Bäume, Dachbegrünung, geringe Versiegelung, etc.).		

Wir haben ein Recht darauf, dass die Analysen der Stadt Bonn auch von der Autobahn GmbH und auch dem BMDV beachtet werden, und das sind sie NICHT!

Unten: Klimaanalysekarte Nacht: [https://www.bonn.de/medien-global/amt-67/klimaschutz/Klimaanalysekarte-Nacht](https://www.bonn.de/medien-global/amt-67/klimaschutz/Klimaanalysekarte-Nacht.pdf).pdf



Sollten alle Grünstreifen entlang der Autobahn entfallen, versiegelt werden, dann wird die gelblich gefärbte Markierung entlang der A565 noch breiter werden, als sie schon ist und die in Blau gefärbten Flächen noch kleiner werden, als sie zur Zeit sind. Dies bedeutet: Die geplante Verbreiterung der A565 sorgt für schlechteres Klima, ungünstigere Temperaturen, höhere Schadstoffbelastungen in der Stadt Bonn. Die A565 darf nicht breiter werden, muß so schmal wie möglich gehalten werden.

Mit dieser massiven Autobahnerweiterung A565 auf das Doppelte des Bisherigen mitten im Stadtgebiet Bonns, würde alles getan, um Flächen zu versiegeln und Grün verschwinden zu lassen und damit Luft zu verpesten und Hitzeentwicklungen zu fördern. So war waren die letzten Jahre die heißesten jemals in Bonn gemessenen Jahre (https://ga.de/bonn/stadt-bonn/wetterbilanz-fuer-bonn-und-jahr-2023_aid-104304949) und diese höchst negative Entwicklung wird sich sicherlich fortsetzen. Vom RKI wird auf die erhöhte Sterblichkeit bei Hitze hingewiesen https://www.rki.de/DE/Content/GesundAZ/H/Hitzefolgekrankheiten/Bericht_Hitzemortalitaet.html Laut Deutschem Ärzteblatt vom 09.02.2024 gab es im Hitzesommer 2022 die Anzahl von 6900 Hitzetoten. Da DARF es einfach keinen Autobahn-Neubau – und das ist der massive Komplettumbau und Kompletterweiterung gem. jetzigem Planfeststellungsverfahren sicherlich - (nicht nur) inmitten der Bundestadt Bonn mehr geben: den diese „neue“ Autobahn A565 wird einen erheblichen Beitrag zur Hitzeentwicklung in Bonn leisten. Im Übrigen dürften die im Generalanzeiger dargestellten Temperaturwerte für den Bonner Innenstadtbereich noch zu niedrig liegen, weil die einzige Messstation in Auerberg für Luftqualität und Wetterstation in Roleber schon im äußeren Bereich Bonns liegen und nicht im Inneren Bonns. Wir dürfen durch diese maßlose Erweiterung der A565 nicht dazu beitragen, dass die Erde noch wärmer wird (**„Mai 2024 weltweit gesehen bisher wärmster Mai und zwölfter rekordwarmer Monat in Folge** <https://www.wetterkontor.de/de/wetternews.asp#n2> <https://climate.copernicus.eu/surface-air-temperature-may-2024>)

Schlussbemerkung:

Die Einwendungen unseres Umweltverbandes richten sich ausdrücklich nicht gegen eine 1:1 - Sanierung der entsprechenden Autobahnabschnitte.

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, z.B. wegen Corona, gelten nicht mehr!

Mit freundlichen Grüßen

gez. Rainer Bohnet

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

gez. Dr. med. Rolf Tüschchen, Stellvertretender Vorsitzender

gez. Siegfried Wohlfahrt, Stellvertretender Vorsitzender