



ADFC Bonn/Rhein-Sieg e.V. | Breite Straße 71 | 53111 Bonn

EINSCHREIBEN / RÜCKSCHEIN
Bezirksregierung Köln
Dezernat 25
Zeughausstraße 2-10
50667 Köln

vorab per Mail: poststelle@brk.sec.nrw.de

Kopie an: Bundestadt Bonn, Berliner Platz 2, 53103 Bonn

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club
Bonn/Rhein-Sieg
Breite Str. 71
53111 Bonn

Annette Quaedvlieg
1. Vorsitzende

Bernhard Meier
2. Vorsitzender

vorstand@adfc-bonn.de

Bonn, den 5. Januar 2024

Betr.: Planänderung (2. Deckblattverfahren) im Zuge der Planfeststellung für den 6-streifigen Ausbau der Autobahn 565 zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord, Brückenneubau „Tausendfüßler“
Hier: Einwendungen des ADFC Bonn/Rhein-Sieg e.V. gemäß §§ 72 ff. Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf den folgenden Seiten senden wir Ihnen die Einwendungen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC Bonn/Rhein-Sieg e.V.) zu den Planänderungen, die die Autobahn GmbH im o.g. Planfeststellungsverfahren mit dem sogenannten 2. Deckblattverfahren vorgelegt hat. Der Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg vertritt die Interessen von über 7.800 Mitgliedern in Bonn und im Rhein-Sieg-Kreis.

Dem ADFC Bonn/Rhein-Sieg e.V. wurde mit Schreiben vom 02.08.2023 von dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen die Anerkennung zur Beteiligung an behördlichen Entscheidungsverfahren und zur Einlegung von Rechtsbehelfen gem. § 3 Umweltrechtsbehelfsgesetz (UmwRG) erteilt.

Zum Erörterungstermin nach § 73 Absatz 6 VwVfG laden Sie für den ADFC Bonn/Rhein-Sieg bitte folgende Personen ein:

- Bernhard Meier, Saarweg 29, 53129 Bonn; bernhard.meier@adfc-bonn.de
- Hansjoerg Baumann, Teutonenstraße 56, 53175 Bonn, hansjoerg.baumann@adfc-bonn.de
- Dr. Georg Wilmers, Commeßmannstr. 11, 53359 Rheinbach; georg.wilmers@adfc-bonn.de
- Gerd Billen, Hundeshagenstraße 13, 53225 Bonn; gerd.billen@adfc-bonn.de
- Dr. Peter Lorscheid, Laurentiusstraße 25, 53859 Niederkassel; peter.lorscheid@adfc-bonn.de
- Martin Weiser, Rheinweg 92, 53129 Bonn; martin.weiser@adfc-bonn.de

Mit freundlichen Grüßen


Annette Quaedvlieg
1. Vorsitzende


Bernhard Meier
2. Vorsitzender

Vorbemerkung:

Zu den im Planfeststellungsverfahren von der antragstellenden Behörde Landesbetrieb Straßenbau NRW (dann Autobahn GmbH des Bundes) vorgelegten Unterlagen hat der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club Bonn/Rhein-Sieg e.V. mit Schreiben vom 30.10.2020 umfangreiche Einwendungen erhoben, fehlerhafte Planungen bemängelt und Verfahrensmängel festgestellt.

Zu den im sogenannten 1. Deckblattverfahren von der Autobahn GmbH des Bundes als Rechtsnachfolger von Straßen.NRW im Bereich der Planung und des Baus von Autobahnen vorgelegten Unterlagen hat der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club Bonn/Rhein-Sieg e.V. mit Schreiben vom 07.11.2022 erneut umfangreiche Einwendungen erhoben und mögliche Alternativen dargestellt.

Mit den jetzt neuerlich im 2. Deckblattverfahren vorgelegten Unterlagen sind unsere Einwendungen und Bedenken in keiner Weise ausgeräumt. Unsere Einwendungen zum Antrag auf Planfeststellung vom 30.10.2020 und vom 07.11.2022 (zum 1. Deckblattverfahren) bleiben daher vollumfänglich bestehen.

Im Einzelnen:

Die Autobahn GmbH legt in ihrer Vorbemerkung (Planfeststellung – Unterlage 0) dar, das 2. Deckblatt solle „nochmals das Thema Klima/CO₂-Bilanz/§13 KSG“ aufgreifen und es ergänze „entsprechend der Allgemeinen Rundverfügung 03/2023 des BMDV die Planfeststellungsunterlage um den Bericht THG-Emissionen aus Verkehr. Zusätzlich wird die Luftschadstoffuntersuchung auf den aktuellen Stand der HBEFA aktualisiert.“ Wir gehen davon aus, dass es sich bei der angeführten „Allgemeinen Rundverfügung 03/2023 des BMDV“ um das Schreiben vom 25. Januar 2023 an die Obersten Straßenbaubehörden der Länder mit dem folgenden Titel handelt: „Nr. 15 Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 03/2023, Sachgebiet 12.0: Umweltschutz; Allgemeines, StB 13/7147.2/07/3729150“. Es ist verfahrenstechnisch außerordentlich fragwürdig, sich auf eine „Allgemeine Rundverfügung“ zu beziehen, diese aber der zur Beteiligung eingeladenen Öffentlichkeit nicht mitzuliefern. Das ist in etwa so wie die Forderung, „alle Grenzwerte sind einzuhalten“, die entsprechenden Werte aber nicht bekannt zu machen. Allein dieses Vorgehen widerspricht den Zielen der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 25 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG), ist unseres Erachtens nicht akzeptabel und erfordert einen Einwand.

Klimaschutzgesetz wird nicht hinreichend berücksichtigt.

In der o.g. Allgemeinen Rundverfügung heißt es: „Die Ziele und der Zweck des KSG sind bei der gestuften Straßenplanung auf allen Ebenen – von der Bundesverkehrswegeplanung bzw. Bedarfsplanung über das Raumordnungsverfahren und die Linienbestimmung bis zur Zulassung eines Straßenbauvorhabens (Planfeststellung bzw. Plangenehmigung) – gemäß § 13 Absatz 1 Satz 1 KSG zu berücksichtigen. Der globale Klimaschutz und die nationalen Klimaschutzziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes sind als öffentlicher Belang in die

planerische Abwägung nach § 17 Absatz 1 Satz 4 FStrG einzustellen und sind auf die Vermeidung bzw. Minderung der THG-Emissionen ausgerichtet.“

Es wird von niemandem seriös behauptet, die Bundesrepublik Deutschland erreiche mit den bislang getroffenen Maßnahmen die Klimaschutzziele, zu deren Erreichen sie sich in internationalen Verträgen verpflichtet hat. Schon gar nicht erreicht sie die Ziele im Verkehrssektor, zu dem auch der Bau von zusätzlichen und der Ausbau von Verkehrswegen zu zählen sind. In § 3 KSG werden die nationalen Klimaschutzziele wie folgt festgelegt: Im Vergleich zum Jahr 1990 sind die Treibhausgasemissionen 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.

Die Autobahn GmbH geht in ihren neuerlichen Plänen im 2. Deckblatt von einem Baubeginn nach Vorliegen eines rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses im Jahr 2024 und einer Gesamtbauzeit von 9 Jahren aus. Seite 221:

9.1.1 Gesamtbauzeit und Verkehrsfreigabe

Nach planmäßigem Vorliegen des rechtskräftigem Planfeststellungsbeschlusses ist der Baubeginn frühestens ~~für Anfang 2023~~ in 2024 vorgesehen. ~~Ende des Jahres 2025~~ Vier Jahre nach Baubeginn soll der Tausendfüßler in östlicher Seitenlage inkl. Anschlussbereichen und Hilfsbrücke am Lielingsweg fertiggestellt sein, um so den Verkehr ohne Lastbeschränkungen in einer 4+0-Verkehrsführung aufnehmen zu können.

Es ist vorgesehen die Baumaßnahme im Mehrschichtbetrieb durchzuführen.

Die Fertigstellung der Gesamtmaßnahme ist ~~für 2030~~ nach einer Gesamtbauzeit von ca. 9 Jahren vorgesehen.

Die Fertigstellung des Tausendfüßlers wäre also im „günstigsten“ Fall im Jahr 2033 zu erwarten. In dem Jahr hätte die Bundesrepublik Deutschland bereits seit drei Jahren eine Treibhausgasminderung um 65 Prozent (gemessen am Ausgangsjahr 1990) erreicht haben sollen. Solange nicht überzeugend nachgewiesen ist, dass und wie dieses Ziel realistisch erreicht wird, muss unseres Erachtens an jede einzelne Maßnahme dieser Maßstab angelegt werden. Der geplante Ausbau des Tausendfüßlers wird aber nicht zu Treibhausgasminderungen führen, sondern im Gegenteil zu vermehrten THG-Emissionen. Zwar äußern die Antragsteller die vage Hoffnung, diese würden durch verbesserten Verkehrsfluss und steigenden Anteil an E-Kfz langfristig sinken, die zu Grunde gelegten Verkehrszuwächse und vor allem auch die durch „induzierten Verkehr“ zu erwartenden zusätzlichen Belastungen machen aber deutlich, dass der geplante Ausbau sich kontraproduktiv auf das Erreichen der Ziele des Klimaschutzgesetzes auswirken wird.

Zeitplan zeugt von wenig Engagement, drohende Verkehrseinschränkungen zu vermeiden.

Zum Zeitplan ist im Übrigen an dieser Stelle anzumerken., dass das Thema Ersatzneubau für den Tausendfüßler den zuständigen Baulastträgern spätestens seit dem Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Abteilung Straßenbau) vom 26.05.2011 bekannt war. Mit diesem Schreiben wurden die Straßenbaubehörden angewiesen, die Richtlinie zur Nachrechnung von Straßenbrücken im Bestand

(Nachrechnungsrichtlinie) 2011 der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) anzuwenden. Bereits in der Auflistung der BASt „Vordringlich zu untersuchende Brücken, Brücken im Zuge von Bundesautobahnen, Stand: Februar 2010“ ist der entsprechende Abschnitt der A565 aufgeführt.

In mehreren Berichten an den für den Verkehr zuständigen Landtagsausschuss wurde seitdem zum Stand der Maßnahme berichtet. In der Vorlage 17/1023, mit der der damalige NRW-Verkehrsminister den Verkehrsausschuss des Landtags zu dessen Sitzung am 5. September 2018 berichtet, heißt es zum Stand der Nachrechnung des Brückenbauwerks 5208717 Tausendfüßler „erledigt“ und zum Ergebnis: „Verstärkung ja“, „Ersatzneubau ja“ sowie „vorläufige Nutzungsdauer 2022“.

In der jetzt vorgelegten „Unterlage 1.1_D2: Erläuterungsbericht ersetzt Unterlage 1.1_D“ ist neu bemerkt (Seite 16): „Nach Ablauf der Restnutzungsdauer des Tausendfüßlers wird das Bauwerk nun einem verstärkten Monitoring (mit zusätzlichen Risskontrollen) bis zur Außerbetriebnahme unterworfen. Ziel ist es, schnellstmöglich die angesprochenen Bauwerke außer Betrieb nehmen zu können und durch neue Brücken zu ersetzen.“ Gleichlautende Anmerkungen finden sich in der Unterlage 1A_D2: UVP-Bericht ersetzt Unterlage 1A_D auf Seite 3 und in der Unterlage 19.1.1_D2: LBP Erläuterungsbericht ersetzt Unterlage 19.1.1_D – auf Seite 6.

Wenn dieses Ziel „schnellstmöglich die angesprochenen Bauwerke durch neue Brücken zu ersetzen“ ernsthaft im Mittelpunkt gestanden hätte, dann hätte der Baulastträger dieses Ziel am schnellsten durch einen tatsächlichen 1:1 Ersatzbau erreichen können, für den eine Planfeststellung nicht notwendig gewesen wäre. Stattdessen hat er aber sehr viel Zeit vergeudet, indem er einen doppelt so großen Neubau mit Ausbau von heute 2 Fahrstreifen ohne Standstreifen auf künftig 3 Fahrstreifen plus Standstreifen geplant hat und indem er die Forderung der Region nach einem begleitenden Radschnellweg zurückgewiesen hat und seit Jahren eine diesbezügliche Planung verweigert. Auch eine moderate Erweiterung um einen Standstreifen bei gleichzeitiger Berücksichtigung des Petitums der Region nach dem parallelen kreuzungsfreien Radschnellweg entlang der A 565 vom Endenicher Ei über die Nordbrücke bis nach Beuel und in den Rhein-Sieg-Kreis wäre sicherlich auf weniger Empörung gestoßen und wäre einem schneller erreichten Baurecht und einem früheren Baustart zuträglich gewesen.

Beschleunigungsgesetz und Einschränkung des Rechtsweges

Unterdessen hat der Bundesgesetzgeber - wohl in Erwartung des massiven Widerspruchs aus der betroffenen Bevölkerung - mit dem „Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes“ vom 22.12.2023 (BGBl. I 2023 Nr. 409) den Ausbau des Tausendfüßlers in die Anlage 1 zu § 17e Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes wegen seiner besonderen verkehrlichen Bedeutung aufgenommen, damit gleichzeitig aber auch die Planfeststellungsentscheidung der erstinstanzlichen Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts unterstellt. Damit wird den Bürgerinnen und Bürgern gegen diese Entscheidung nur noch eine gerichtliche Fachinstanz zur Verfügung stehen.

Änderung Fernstraßengesetz nicht berücksichtigt

Ob die Straßenbauverwaltung die in diesem Gesetz ebenfalls beschlossene Änderung des Artikel 1 des Bundesfernstraßengesetzes anwenden wird, mag sie in einem 3.

Deckblattverfahren erklären. Der Zusatz im FStrG lautet jetzt: „Bei dem Bau oder der Änderung von Bundesautobahnen sollen zur Förderung der Klimaziele des Bundes die Bundesautobahnen, ausgenommen der Straßengrund, für die Erzeugung erneuerbarer Energien genutzt werden. Nutzbare Flächen und Anlagen sind vom Träger der Straßenbaulast in einem Kataster festzuhalten.“ Die überdimensionierten Lärmschutzwände am Tausendfüßler böten immerhin einige Fläche für Photovoltaik-Anlagen. Noch mehr solcher Flächen böte ein Radschnellweg oberhalb der Autobahn, wie wir ihn in unserer Einwendung zum 1. Deckblattverfahren bildlich dargestellt haben (s. auch <https://www.urb-x.ch/>).

Luftschadstoffe:

Die Autobahn GmbH schreibt auf Seite 194: (Unterlage 17.2_D2). „Laut Angaben zur prognostizierten Luftschadstoffbelastung ist grundsätzlich von einer Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV außerhalb der Fahrstreifen auszugehen 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.“

Auf der Fahrbahn selbst, auf der sich nicht nur Verkehrsteilnehmer, sondern auch Beschäftigte im Straßen-Unterhaltungsdienst der Autobahn GmbH bewegen (müssen), scheint das offenkundig nicht der Fall. Auch wird nicht gesagt, wohin und wie schnell sich die erhöhten Schadstoffwerte zwischen den neuen Lärmschutzwänden, verflüchtigen werden. Ebenfalls nicht berücksichtigt ist, dass es anerkannte Lehrmeinung ist, dass der vermeintliche Vorteil des flüssigeren Verkehrs bei Straßenneu- und Ausbauten durch induzierten Verkehr nach kurzer Zeit wieder in den Status quo ante führt.

Endgültig zum Offenbarungseid dieses Vorhabens wird die Bemerkung auf Seite 199: „Laut Angaben zu den THG-Emissionen (s. Unterlage 19.6) zeigt sich durch den geplanten Ausbau des Tausendfüßlers 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.“ (gleichlautend auch in Unterlage 1A_D2: UVP-Bericht ersetzt Unterlage 1A_D (Seite 24/35). Hier wird die Ignoranz gegenüber dem notwendigen Klimaschutz fortgeführt und Abweichungen im mittleren einstelligen Prozentbereich als „nicht statistisch signifikant“ unter den Teppich gekehrt. Richtig ist jedoch, dass auch minimale zusätzliche Belastungen nicht mehr verantwortbar sind, wenn sie vermeidbar sind.

Da bleibt nur die Flucht in die resignative Feststellung wie in Unterlage 19.1.1_D2: LBP Erläuterungsbericht ersetzt Unterlage 19.1.1_D auf Seite 58 beschrieben:

~~Zusammenfassend betrachtet lassen sich~~ Folgen eines einzelnen Projektes für den globalen Klimawandel lassen sich kaum quantifizieren. Im vorliegenden Fall unterstützt zwar der Ausbau der A 565 an sich nicht das Ziel, die Treibhausgasemissionen insgesamt zu reduzieren. Der nachteilige Beitrag fällt aber weniger schwerwiegend aus, bezieht man die vorteilhaften Effekte eines deutlich besseren Verkehrsflusses im Wirkungsbereich der Autobahn ein.

Hinsichtlich der Treibhausgasbelastung spiegelt sich die vorhabenbedingte Zunahme des Verkehrs auf der A 565 in einer leichten Zunahme um ca. 1.000 t CO₂e (WTW) pro Jahr wider, die in etwa dem rechnerischen Jahresausstoß an CO₂-Emissionen von 333 Pkw entspricht. „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.“⁴⁶

Folgen die sich kaum quantifizieren lassen, dürfen deshalb noch lange nicht außer Acht gelassen werden. Auch verschwindend geringe zusätzliche Belastungen des Klimas sind Provokationen der künftigen Generationen und verbieten sich, weil die Summe der verschwindend geringen Mengen den Unterschied macht.

So ist es kein Wunder, wenn der Think Tank „Agora Energiewende“ in seiner Pressemitteilung vom 4. Januar 2024 feststellt: „Zum dritten Mal in Folge verfehlte der Verkehrssektor das im Klimaschutzgesetz festgelegte Sektorziel. Um gerade einmal 2 Prozent sanken die Emissionen gegenüber 2022. 145 Millionen Tonnen CO₂ stieß der Verkehr in Deutschland laut Agora-Berechnungen aus, was gegenüber 1990 einer Minderung von lediglich 11 Prozent entspricht. Damit überschritten die Verkehrsemissionen die gesetzliche Höchstmenge von 133 Millionen Tonnen CO₂ um 12 Millionen Tonnen CO₂.“

Zuletzt hat das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg der Bundesregierung auferlegt, ein Sofortprogramm nach § 8 Klimaschutzgesetz zu beschließen, das die Einhaltung der im Klimaschutzgesetz genannten Jahresemissionsmengen der Sektoren Gebäude und Verkehr für die Jahre 2024 bis 2030 sicherstellt. Sofortprogramm zur Einhaltung der sektoralen Klimaschutzziele kann im Falle des geplanten Ausbaus des Tausendfüßlers im Zuge der A565 nur heißen, die überzogenen Ausbaupläne zu stoppen. Stattdessen müssen die Pläne dahin gehend geändert werden, dass der Neubau auf ein Ersatzbauwerk maximal mit Verbreiterung um einen Standstreifen je Fahrrichtung beschränkt wird, und eine Trasse für klimafreundlichen Radverkehr auf dem von der Region Bonn/Rhein-Sieg gewünschten Radschnellweg integriert wird. Dieser hat das Potential, in relevantem Ausmaß motorisierten klimaschädlichen Individualverkehr zu vermeiden und damit den Klimaschutz, aber auch den Lärmschutz, die Gesundheit und das Wohlbefinden der Nutzer:innen zu steigern.

+++