



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](mailto: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](mailto:vorstand@adfc-bonn.de)

Bonn, den 7. November 2022

**Betr.:** Planänderung (1. 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 e. V. (ADFC Bonn/Rhein-Sieg) zu den Planänderungen, die die Autobahn GmbH im o.g. Planfeststellungsverfahren mit dem sogenannten 1. Deckblattverfahren vorgelegt hat. Der Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg vertritt die Interessen von über 7.400 Mitgliedern in Bonn und im Rhein-Sieg-Kreis.

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](mailto:bernhard.meier@adfc-bonn.de)
- Dr. Georg Wilmers, Commeßmannstr. 11, 53359 Rheinbach; [georg.wilmers@adfc-bonn.de](mailto:georg.wilmers@adfc-bonn.de)
- Gerd Billen, Hundeshagenstraße 13, 53225 Bonn; [gerd.billen@adfc-bonn.de](mailto:gerd.billen@adfc-bonn.de)
- Dr. Peter Lorscheid, Laurentiusstraße 25, 53859 Niederkassel; [peter.lorscheid@adfc-bonn.de](mailto:peter.lorscheid@adfc-bonn.de)
- Martin Weiser, Rheinweg 92, 53129 Bonn; [martin.weiser@adfc-bonn.de](mailto:martin.weiser@adfc-bonn.de)

Mit freundlichen Grüßen

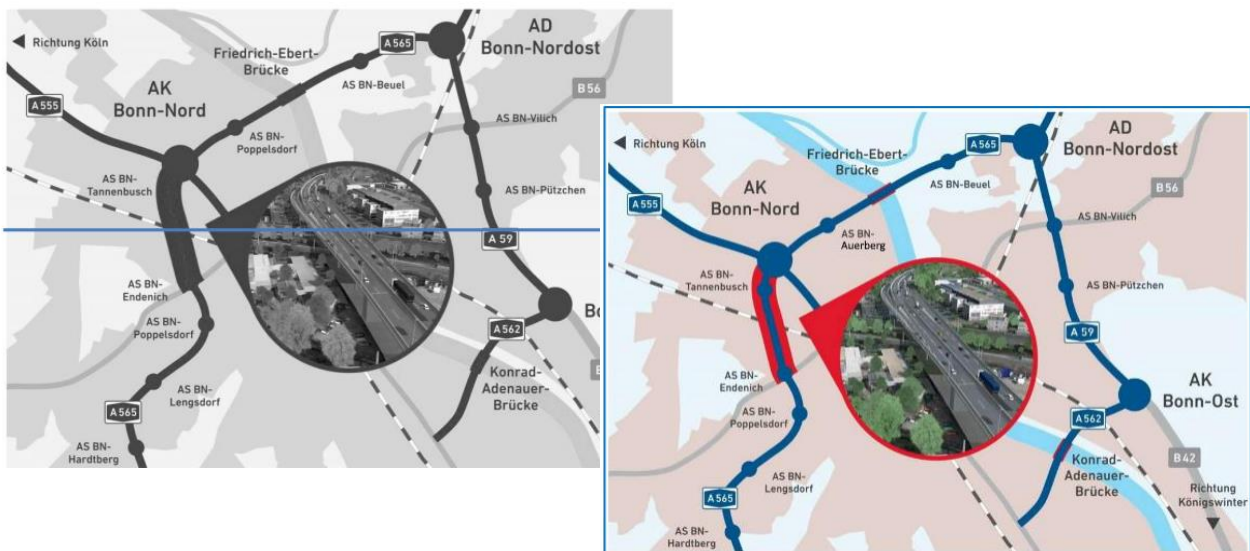
Annette Quaedvlieg  
1. Vorsitzende

Bernhard Meier  
2. Vorsitzender

## Unsere Einwendungen vom 30.10.2020 im Planfeststellungsverfahren bleiben bestehen

In dem Planfeststellungsverfahren hat der Allgemeine Deutscher Fahrrad-Club mit Schreiben vom 30.10.2020 zu den von der antragstellenden Behörde Landesbetrieb Straßenbau NRW vorgelegten Unterlagen umfangreiche Einwendungen erhoben, fehlerhafte Planungen bemängelt und Verfahrensmängel festgestellt. Diese sind in den jetzt von der Autobahn GmbH des Bundes als Rechtsnachfolger von Straßen.NRW im 1. Deckblattverfahren vorgelegten Unterlagen in keiner Weise ausgeräumt.

Unsere Einwendungen, wie im Schreiben vom 30.10.2020 vorgebracht, bleiben daher vollumfänglich bestehen mit einer Ausnahme: Die auf Seite 16 unserer damaligen Stellungnahme als fehlerhaft bemängelte Skizze, in der die Anschlussstelle Bonn-Poppelsdorf zweimal eingezeichnet war, wohingegen die AS Bonn-Auerberg fehlte, ist in den neuerlichen Unterlagen (Unterlage 1.1\_D: Erläuterungsbericht ersetzt Unterlage 1.1) auf Seite 12 gestrichen und durch eine korrekte Skizze ersetzt.



Wir hatten damals eingeräumt: „Auch wenn es sich vermutlich um einen Flüchtigkeitsfehler von geringer Relevanz, da außerhalb des betrachteten Streckenabschnitts, handelt, stärken solche Fehler nicht gerade das Vertrauen in die Arbeit der Planungsbehörde.“ Dass das Vertrauen in die Arbeit der Planer der Autobahn GmbH durch die Beseitigung dieses Fehlers wiederhergestellt sei, können wir zurzeit nicht behaupten.

## Fehlende Planung für Radschnellweg verbaut Chancen für die Zukunft

Hauptkritikpunkt unserer Stellungnahme vom 30.10.2020 war die **fehlende Planung für einen Radschnellweg**. Bereits im November 2017 hat der ADfC die Forderung nach einem Radschnellweg am Tausendfüßler ins Spiel gebracht (s. [https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/dateien/Bonn/Pressemitteilungen/Pressemeldungen\\_2017/28.11.2017\\_Tausendfuessler\\_Chance\\_fuer\\_Radschnellweg.pdf](https://www.adfc-nrw.de/fileadmin/dateien/Bonn/Pressemitteilungen/Pressemeldungen_2017/28.11.2017_Tausendfuessler_Chance_fuer_Radschnellweg.pdf)). Der Bonner Stadtrat hat in seiner Sitzung am 14.12.2017 die Stadtverwaltung u.a. wie folgt beauftragt (DS-Nr. 1713165EB8): „Die Verwaltung setzt sich gegenüber dem Landesbetrieb Straßen NRW und der Bundesrepublik Deutschland dafür ein, dass entlang der A 565 (Tausendfüßler) eine neue schnelle, autobahnparallele, kreuzungsfreie, förderfähige Radverkehrstrasse vom Endenicher Ei über

die Nordbrücke bis nach Beuel und in den Rhein-Sieg-Kreis (Niederkassel, Troisdorf, Sankt Augustin) geschaffen wird.“

Diese Forderung haben der Ausschuss für Planung, Verkehr und Denkmalschutz am 20.06.2018 und der Rat der Stadt Bonn am 10.07.2018 jeweils einstimmig bekräftigt und eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Im November 2018 wurde diese unter dem Titel „Wirtschaftlichkeitsberechnung und Potenzialnachweis für den geplanten Radschnellweg (RSW) Bonn/Rhein-Sieg“ vorgelegt.

Ebenso hat der Rhein-Sieg-Kreis die Forderung nach einem Radschnellweg zwischen dem linksrheinischen und dem rechtsrheinischen Kreisgebiet erhoben. Die einzig sinnvolle Linienführung einer solchen Verbindung vom linksrheinischen Alfter (Bahnhof Witterschlick) über Bonn-Endenich (Uni-Campus) nach St. Augustin (Fachhochschule), weiter bis Niederkassel und Troisdorf mit den Verlängerungsoptionen (Rheinbach – Siegburg) führt parallel zur BAB 565 auf der Nordbrücke (Friedrich-Ebert-Brücke) über den Rhein.

Von einer innovativen Planungsbehörde hätten wir erwartet, dass sie bereits das 1. Deckblattverfahren nutzt, um diesen Einwand zumindest im Ansatz zu berücksichtigen. Zumal es auf diesem Feld neue technische Entwicklungen gibt, die auch der Autobahn GmbH nicht entgangen sein dürften.



So hat in der Zwischenzeit ein Unternehmen aus der Schweiz eine auch für den Radschnellweg am Tausendfüßler auf den ersten Blick sehr gut umsetzbare Lösung in Gestalt eines aufgeständerten Radwegs in Modulbauweise vorgestellt (nähere Infos unter <https://www.urb-x.ch/>). Nach einem Bericht der Süddeutschen Zeitung (29. April 2022) will die Landesregierung von Baden-Württemberg solche Module für den Bau eines Radschnellwegs in einem Pilotprojekt einsetzen.

Das Schweizer Radio und Fernsehen (SRF) berichtet in der Rubrik «Die Idee» in der Nachrichtensendung vom 06.05.2022 (<https://www.srf.ch/play/tv/10-vor-10/video/die-idee-urb-x---velowege-fuer-ueberflieger?urn=urn:srf:video:e06f55bc-4a5d-49f2-a49f-c9bd24ad34c9>) über den Besuch des baden-württembergischen Ministerpräsidenten, Winfried Kretschmann, und des dortigen Verkehrsministers, Winfried Hermann, beim Unternehmen urb-x in Birsfelden, Kanton Basel. Es liegt auf der Hand, dass zum Beispiel die neu zu bauenden hohen Lärmschutzwände an der Ausbaustrecke der A 565 auch in Form des aufgeständerten Radschnellweges in Modulbauweise ausgebildet sein könnten. Was in Baden-Württemberg möglich ist, könnte ja auch für Nordrhein-Westfalen in Frage kommen.



Abbildungen: urb-x AG, Hardstr. 6, CH 4127 Birsfelden

Ein Eingehen der Autobahn GmbH des Bundes auf die Forderung nach einem parallelen Radschnellweg wäre umso mehr zu erwarten gewesen, als der Bundesgesetzgeber ja bereits im Mai 2020 § 3 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes so geändert hat, dass nunmehr eine bedarfsabhängige Verpflichtung zum Bau von Radwegen an Brückenbauwerken besteht. Satz 3 lautet „Betriebswege auf Brücken im Zuge von Bundesautobahnen und Betriebswege auf Brücken im Zuge von Bundesstraßen, die als Kraftfahrstraßen ausgewiesen sind, sind bedarfsabhängig durch den Träger der Straßenbaulast so zu bauen und zu unterhalten, dass auf ihnen auch öffentlicher Radverkehr abgewickelt werden kann“.

Statt hier gesetzestreu endlich eine entsprechende Planung für einen Radschnellweg aufzunehmen, hält die Autobahn GmbH an ihrer feinsinnigen Interpretation fest, es gebe im Zuge des Bauwerks gar keine Unterhaltungswege.

**Wir stellen fest:** Die Autobahn GmbH des Bundes ignoriert weiterhin wissentlich das Petikum der Region (Stadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis) für den Radschnellweg. Die Chancen

hinsichtlich der Vermeidung von Treibhausgasen durch die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf das Fahrrad werden nicht in die Untersuchungen einbezogen. Der zusätzliche Nutzen durch die Integration von Photovoltaiketelementen am aufgeständerten Radweg (wie abgebildet) wird weder in Betracht gezogen noch in die Berechnungen der Klimafolgen einbezogen.

Mit Umsetzung der vorliegenden Planung der Autobahn GmbH würde die einzig mögliche sinnvolle Streckenführung für die Trasse eines künftigen regionalen Radschnellwegs zwischen dem links- und rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis vertan und auf Jahre verbaut. Jahre, in denen nach heutiger Kenntnis die Notwendigkeit dem Klimawandel entgegen zu wirken, massiv zunehmen wird.

### **Zu den weiteren Unterlagen:**

Im „Bericht zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens (UVP-Bericht) Unterlage 1A\_D: ersetzt Unterlage 1A“ heißt es auf Seite 7:

*„Eine vergleichende Beurteilung der Gunst oder Ungunst der vertieft zu untersuchenden Varianten im Hinblick auf mögliche Folgen für den Klimawandel und die voraussichtliche Einflussnahme auf die Treibhausgas-Bilanz erfolgte nicht. Hierzu lassen sich auf der Grundlage der aktuellen gesetzlichen Anforderungen, des gegenwärtigen Sach- und Kenntnisstandes und erster Ausführungen zum methodischen Umgang mit dem Thema seitens des Vorhabenträgers folgende Aussagen treffen: Bei allen weiter verfolgten Ausbauvarianten ist davon auszugehen, dass sich deren künftige Verkehrsbelastungen nicht grundlegend unterscheiden werden und der weiter ansteigende motorisierte Individualverkehr in allen Fällen und in gleicher Weise auf die Emission von Treibhausgasen (= THG - insbesondere Kohlenstoffdioxid) Einfluss nehmen wird.“*

Identische Formulierungen finden sich sowohl im LPB-Erläuterungsbericht (Landschaftspflegerischer Begleitplan) auf Seite 9 als auch in der Unterlage „Planfeststellung - Unterlage 1.1\_D: Erläuterungsbericht ersetzt Unterlage 1.1“ auf Seite 131.

Die Beschränkung auf „alle weiter verfolgten Ausbauvarianten“ greift zu kurz: Sie berücksichtigt nur die Ausbauvarianten, die im Vorfeld der Straßenplanungen betrachtet wurden (Tunnel-, Tieflagen-, Hochlagen-Variante); weder die Null-Variante bzw. die reine Erneuerung des Bestandsbauwerks ohne Ausbau auf drei Fahrstreifen plus Standspur, noch die mögliche Variante mit Radschnellweg und dessen Einfluss auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr fließen in die Berechnungen und Beurteilungen ein. Ebenfalls unberücksichtigt bleiben die derzeit bereits beobachtbaren Maßnahmen der Stadt Bonn zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs wie auch die beschlossenen Maßnahmen von Bund und Ländern zur Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Die „voraussichtlichen Umweltauswirkungen“ sind somit unzureichend untersucht.

Auf Seite 28 der o.g. Unterlage heißt es:

*„Die Ergebnisse der Klimauntersuchung bestätigen im Hinblick auf den Aspekt der sommerlichen Erwärmung, dass „signifikante Veränderungen des Temperaturniveaus“ lediglich im „Nahbereich des Vorhabens“ zu erwarten sind, wobei sich in Abhängigkeit von Tageszeit, Streckencharakter und Windverhältnissen sowohl*

*„leichte Erwärmungs- als auch Abkühlungstendenzen“ einstellen können (Letzteres infolge stärkerer Verschattungswirkungen und / oder verringerter Zufuhr von erhitzter Luft wegen höherer oder neuer Lärmschutzwände). Die errechneten Temperaturerhöhungen repräsentieren in der Regel „tendenziell leichte Erwärmungen bis maximal 0,4 °C“, welche vornehmlich „in den frühen Nachstunden“ eintreten. Unter bestimmten Umständen ergibt sich lokal begrenzt auch in den Abendstunden ein Anstieg der Temperatur um maximal 0,5 °C“.*

Diese Passage findet sich wortgleich im LBP-Erläuterungsbericht auf Seite 46.

Diese Feststellung ist nicht akzeptabel und geradezu zynisch, weil

1. zusätzliche 0,5 Grad °C bei den ohnehin gestiegenen und weiter steigenden Temperaturen für bestimmte Bevölkerungsgruppen, zum Beispiel solche mit Vorerkrankungen, keine leichte Erwärmung, sondern einen lebensbedrohlichen Temperaturanstieg darstellen können,
2. die städtebaulichen Planungen der Stadt Bonn in diesem Nahbereich überhaupt nicht berücksichtigt und eingerechnet wurden,
3. auch die Einflüsse der eigenen künftigen und teilweise zeitgleichen Planungen der Autobahn GmbH auf die klimatischen Veränderungen im Nahbereich der A565 nicht berücksichtigt werden.

Zu den letzteren gehören der Ausbau der A 59, die weiteren Ausbauabschnitte der A 565 sowie die Planungen für den Bau der sogenannten Rheinspange im Zuge der A 553.

Zu den unter 2. genannten Planungen der Stadt Bonn heißt es in einer Mitteilung der Stadt: *„Die Stadt Bonn plant hier in der Bonner Weststadt zwischen Immenburgstraße, Am Dickobskreuz und den DB-Schientrassen das so genannte „Innovationsdreieck“. Im rund 15,5 Hektar großen Gebiet des „Innovationsdreiecks“ sollen ein Quartier mit vorwiegend gewerblichen und öffentlichen Nutzungen sowie die Veranstaltungshalle „Westwerk“ entwickelt werden. Ziel ist die Aufwertung des Bereichs. Die Stadt will dabei Gewerbeflächen unter anderem für Büros, Verwaltung, Wissenschaft und Forschung, Hotels realisieren. Die Multifunktionshalle „Westwerk“ soll die Bonner Kulturszene bereichern und das gesamtstädtische Angebot benötigter Veranstaltungsorte verbessern. Geplant ist außerdem ein Mobilitätsparkhaus, in dem verschiedene Verkehrsmittel den Menschen gebündelt zur Verfügung stehen. „Die neuen Gebäude sollen klimaangepasst sein, die Freiflächen unter Berücksichtigung eines sensiblen Umgangs mit Wasser und Stadtnatur entwickelt werden. Ein weiteres wichtiges Ziel ist die Klimaneutralität des Quartiers“.*

Diese Ziele werden durch die Inkaufnahme einer Steigerung der Umgebungstemperatur um 0,5°C on top der allgemeinen Erwärmung konterkariert. Die Bundesautobahnverwaltung sollte diesen kommenden Konflikt nicht einfach außer Betracht lassen.

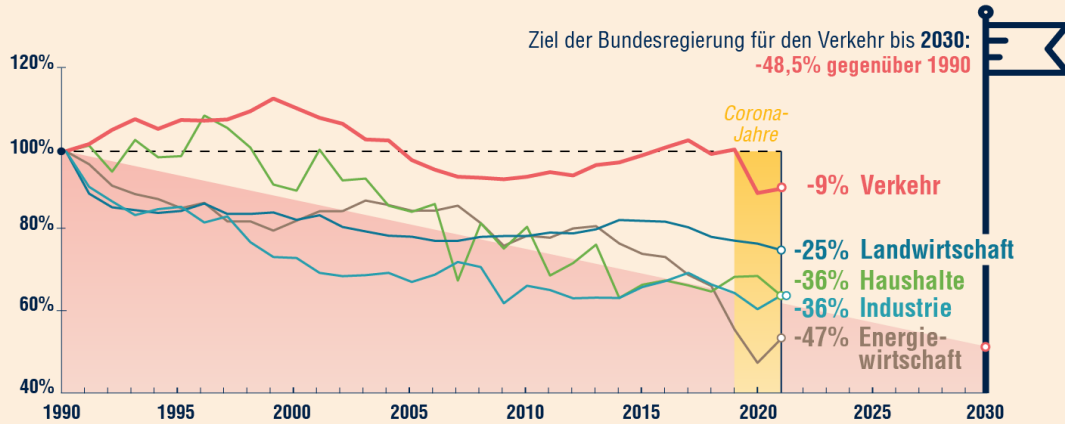
Auf Seite S.33 dieser Unterlage wird ausgeführt:

*„Die Berechnung ergibt, dass ohne Ausbau der A 565 ca. 443 t und künftig ca. 573 t CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Jahr freigesetzt werden. Diese Berechnungen, die allerdings auf bundesweiten Durchschnittswerten beruhen und die konkreten Verkehrsmengen, Gegebenheiten und Entwicklungen vor Ort, wie hier z. B. die sich schadstoffmindernd auswirkende Vergleichmäßigung des Verkehrsflusses, unberücksichtigt lassen, weisen, bezogen auf den Ausbauabschnitt, mit etwa 130 t CO<sub>2</sub>-Äquivalenten pro Jahr eine Zunahme von ca. 29 % aus.“*

## Entwicklung der Treibhausgasemissionen in Deutschland



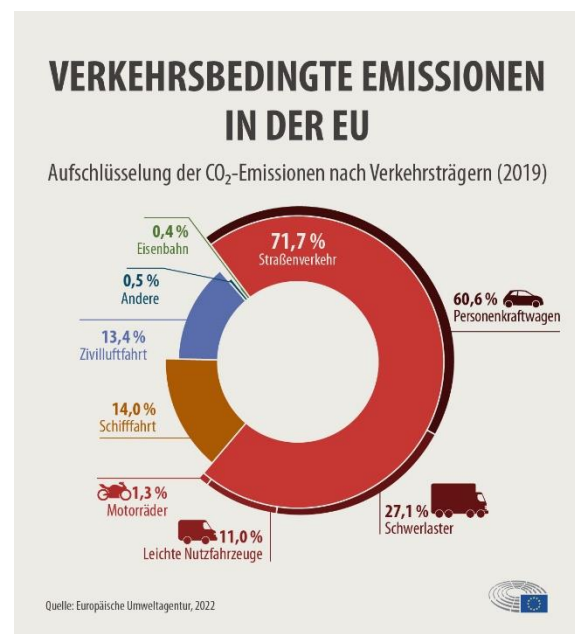
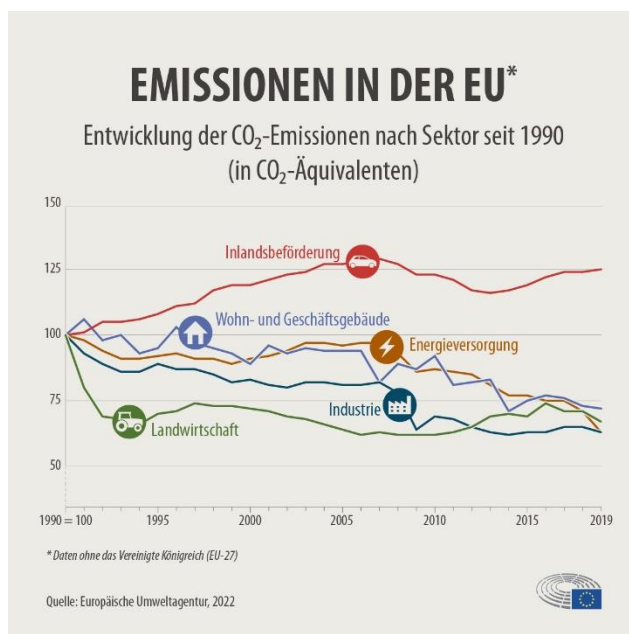
1990 bis 2021 (1990=100%)



Quelle: Allianz pro Schiene | 03/2022 | mit Material von Umweltbundesamt, 2022  
Lizenz: © Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Nennung der Allianz pro Schiene

Diese Zunahme nehmen die Antragsteller offenbar achselzuckend zur Kenntnis. Eine Zunahme um fast 30 Prozent im Ausbauabschnitt von 130 t CO<sub>2</sub>-Äquivalenten pro Jahr ist überhaupt nicht akzeptabel, schon gar nicht, wenn man berücksichtigt, dass das am 18.12.2019 in Kraft getretene Klimaschutzgesetz des Bundes in seinem § 3 Abs. 1 verlangt, die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise bis zum Zieljahr 2030 um mindestens 55 Prozent zu mindern und dieses Ziel mit der Novellierung des Klimaschutzgesetzes im Jahr 2021 um weitere 10 Prozentpunkte auf mindestens 65 Prozent angehoben wurde. Dieses Ziel ist auch bei Straßenbauvorhaben zu berücksichtigen. Das gilt insbesondere, weil der Verkehrssektor hierzu bislang so gut wie keinen Beitrag geleistet hat.

Die Grafiken zeigen, dass der Verkehrssektor bislang die Klimaziele der Bundesrepublik Deutschland und der Europäischen Union vollkommen verfehlt hat. Eine Zunahme der CO<sub>2</sub>-



Äquivalente um rund 29 Prozent wird auch nicht dadurch hinnehmbarer, dass sie hier nicht eigens berechnet wurde, sondern auf bundesweiten Durchschnittswerten beruht und bei allen Maßnahmen des BVWP mit solchen pauschalen Annahmen gerechnet wird.

In den Unterlagen geht die Autobahn GmbH sogar von zunehmendem Verkehr aus, versucht dem aber eine positive Note abzugewinnen, weil dieser Zuwachs sich aus dem innerstädtischen Verkehr rekrutiere. So heißt es auf Seite 34 der Unterlage 1A\_D: UVP-Bericht ersetzt Unterlage 1A:

*„Festzustellen bleibt, dass das aktuell anfallende Verkehrsaufkommen auf der A 565 künftig weiter anwachsen wird, wobei der Anstieg nach einem Streckenausbau stärker ausfallen wird. Als Grund hierfür werden „Verkehrsverlagerungen aus dem innerstädtischen Netz in Bonn“ angeführt.“*

Der Aspekt des erst durch den Neubau induzierten Verkehrszuwachses wird auch hier genauso ignoriert wie die sichtbaren Bemühungen der Stadt Bonn, durch zahlreiche Maßnahmen den MIV-Anteil am Modal Split in der Stadt Bonn zu reduzieren.

*(Ebenda Seite 34:) „Diese zu erwartenden Verlagerungen können auf die deutlich größere Attraktivität des ausgebauten innerstädtischen Autobahnabschnittes zurückzuführen sein. Hierzu trägt im Wesentlichen die Verbesserung des Verkehrsflusses bei, welche Planungsziel ist und auch sicher vorausgesetzt werden kann.*

*Ansonsten wird die „Zunahme des Durchgangsverkehrs auf der A 565“ als geringfügig eingestuft. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass, obgleich der Fahrzeugbestand generell weiter ansteigen wird, demgegenüber auch von einem wachsenden Anteil abgasärmerer /-freier Fahrzeuge bzw. einer zunehmenden Akzeptanz der Elektromobilität auszugehen ist.*

*Die vorherigen Ausführungen verdeutlichen, dass den sich potenziell vermehrenden Emissionen des Individualverkehrs ebenso Entwicklungen gegenüberstehen, die der Freisetzung klimaschädlicher Treibhausgase entgegenwirken.*

*Dies gilt nicht nur für den eigentlichen Trassenverlauf der A 565. Herauszustellen sind dabei auch die positiven Einflüsse auf das Straßenverkehrsnetz im Umfeld der Autobahn. So führt die Realisierung der Ausbaumaßnahme offenkundig zu einer verkehrlichen Entlastung von Teilen der Bonner Innenstadt und damit auch zu einer Reduzierung entsprechender Emissionen. Der Kfz-Verkehr nimmt dabei um bis zu 45 % ab (Straßenzug „Am Propsthof“).“*

Die Annahme eines wachsenden Anteils abgasärmerer und abgasfreier Fahrzeuge ist spekulativ und wird in der Vorlage der Autobahn GmbH nicht quantifiziert. Jedenfalls lässt das derzeitige Tempo des Austauschs des Kfz-Bestandes in der Bundesrepublik hin zu abgasfreien Fahrzeugen und zum Betrieb solcher Fahrzeuge ohne die sekundäre Produktion von CO<sub>2</sub>-Äquivalenten eine derartige Spekulation weder zu, noch befreit sie von der Pflicht, zur CO<sub>2</sub>-Minderung beizutragen.

Dementsprechend gleicht auch die „Gesamteinschätzung“ (S. 35) eher dem Blick in die Kristallkugel und lässt eine seriöse Betrachtung der Folgen der Baumaßnahme für das Klima vermissen:

*„Bezogen auf die mit der Erstinvestition, Reinvestition, der Instandhaltung und dem Betrieb der ausgebauten Autobahn verknüpften Lebenszyklusemissionen ist von einer zusätzlichen Freisetzung von Treibhausgasen auszugehen. Diesem Umstand stehen*



*günstigere Verkehrsabwicklungen auf der Autobahn wie auch im städtischen Umfeld mit geringerem Schadstoffausstoß gegenüber, was sich wiederum positiv auf die THG-Emissionen auswirken wird. Zu Beeinträchtigungen klimarelevanter Treibhausgasspeicher oder-senken kommt es nicht. Zusammenfassend betrachtet lassen sich Folgen eines einzelnen Projektes für den globalen Klimawandel 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. Davon unabhängig stellt der Schutz des Makroklimas einen die Umwelt insgesamt betreffenden öffentlichen Belang dar, der auch im Wissen, dass sich ohnehin eine genaue Zuordnung der Wirkungen eines Projektes auf das Globalklima nicht vornehmen lässt, nicht im Rahmen eines Einzelvorhabens bewältigt werden kann. Von daher kann die Begrenzung und Reduzierung schädlicher Treibhausgasemissionen sowohl insgesamt als auch bezogen auf solche, die im Straßenverkehr und damit auch auf der A 565 emittiert werden, nur durch entsprechende politische / gesetzliche Maßnahmen und Regelungen erfolgen.“*

Diese Zusammenfassung gleicht einer Kapitulation vor den Anforderungen, dem Klimawandel mit wirksamen Maßnahmen entgegenzuwirken bzw. durch Unterlassung von Maßnahmen ihn nicht weiter zu befördern. Man liest aus der Zusammenfassung den Konflikt, in dem sich die Straßenbauverwaltung befindet, hat sie doch einerseits den gesetzlichen Auftrag zur Umsetzung des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG), wohl wissend, dass sie sich andererseits genau damit in Konflikt mit den konkurrierenden gesetzlichen Bestimmungen zum Klimaschutz begibt. Es ist jedoch keine Lösung, „im Wissen, dass sich ohnehin eine genaue Zuordnung der Wirkungen eines Projektes auf das Globalklima nicht vornehmen lässt“, einfach so weiter zu machen wie bisher. Genau dieses Vorgehen hat in den vergangenen Jahren ja zum Versagen der Verkehrspolitik in Hinblick auf die Klimaziele geführt.

Der Ruf nach dem Gesetzgeber und den Gerichten ist hier unüberhörbar, wenn die Antragsteller schreiben:

*„Von daher kann die Begrenzung und Reduzierung schädlicher Treibhausgasemissionen sowohl insgesamt als auch bezogen auf solche, die im Straßenverkehr und damit auch auf der A 565 emittiert werden, nur durch entsprechende politische / gesetzliche Maßnahmen und Regelungen erfolgen.“ (wortgleich auch im Landschaftspflegerischen Begleitplan, S. 58). Der Gesetzgeber hätte es in der Hand, die Autobahnverwaltung aus diesem Konflikt zu befreien, in dem er die nach § 4 FStrAbG ohnehin seit einem Jahr überfällige Bedarfsplanüberprüfung nicht weiter verzögert und in diese Überprüfung auch die gesetzlichen Verpflichtungen zur Bekämpfung der Klimakatastrophe einbezieht. Der Gesetzgeber müsste dabei eben auch die aktuellen klimapolitischen Vorgaben berücksichtigen, heißt es doch im Gesetz: „Nach Ablauf von jeweils fünf Jahren prüft das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist; in die Prüfung sind die bei der Bedarfsplanung berührten Belange, insbesondere die der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus, einzubeziehen. Die Anpassung geschieht durch Gesetz.“*

Der Gesetzgeber hätte also nicht nur die Chance, sondern geradezu die Verpflichtung, die Nullvariante hinsichtlich des Ausbaus der A 565 an dieser Stelle, also die reine Sanierung des Bestandsbauwerks Tausendfüßler einschließlich der positiven Auswirkung des gleichzeitigen Baus eines Radschnellweges einer vergleichenden Neubewertung zu unterziehen. Kommt er dem nicht nach, könnten ihn Verwaltungsgerichte dazu zwingen. Es wäre nicht der erste Fall, dass Gerichte versäumte politische Entscheidungen herbeiführen.

Zu erwähnen bleibt noch, dass die im Erläuterungsbericht auf Seite 219 geforderte Abwägung hinsichtlich der Treibhausgasbilanz der eingesetzten Baumaterialien nicht nur unter Klimaaspekten sondern auch hinsichtlich der zunehmenden Rohstoffknappheit und der umweltschädigenden Gewinnungsmethoden zum Beispiel für Kies, Schotter, Sand und Kalk zu betrachten gewesen wäre.

### **Zum neu vorgelegten Klimagutachten**

Das im jetzigen „Deckblattverfahren“ neu vorgelegte Klimagutachten

(„Klimauntersuchung zum 6-streifigen Ausbau der A 565 zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord, Bericht VC 7354 - 1 vom 30.07.2021 Unterlage 19.5“)

ist an zahlreichen Stellen - wie oben dargelegt - in die geänderten Unterlagen

- Unterlage 0 Vorbemerkung zum 1. Deckblatt (neu)
- Unterlage 1.1\_D Erläuterungsbericht
- Unterlage 1A\_D UVP-Bericht
- Unterlage 19.1.1\_D Erläuterungsbericht LBP

einbezogen worden. Die oben formulierten neuerlichen Einwendungen des ADFC Bonn/Rhein-Sieg beziehen sich auf diese Unterlagen. Unsere im Planfeststellungsverfahren bereits am 30.10.2020 erhobenen Einwendungen bleiben, wie anfangs erläutert, bestehen.

Zum Vorblatt (Planfeststellung – Unterlage 0 220524\_PlaFe\_1\_DB\_Vorblatt.docx Seite i von ii Vorbemerkung zum 1. Deckblatt) ist an dieser Stelle noch anzumerken, dass der Hinweis, „Im Rahmen des 1. Deckblattes können nur Einwendungen berücksichtigt werden, die sich ausschließlich auf die im 1. Deckblatt offen gelegten Unterlagen beziehen“ doch eher der planfeststellenden Behörde zusteht und nicht dem Antragsteller, und schon gar nicht, wie hier geschehen, der beauftragten Ingenieurgesellschaft, in diesem Fall der Schüßler-Plan GmbH.

Auch bestehen unserer Meinung nach erhebliche Zweifel an der im Klimagutachten auf Seite fünf aufgestellten Behauptung der Firma Peutz Consult GmbH, die als Subauftragnehmer der Schüßler-Plan GmbH das Klimagutachten erstellt hat: „Für das Vorhaben ist aufgrund einer Vielzahl an im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eingegangenen Einwendungen zum Thema Stadtklima eine detaillierte Klimauntersuchung zu erstellen.“ Unserer Meinung nach ist ein solches Gutachten auf Grundlage des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) vom 2.12.2019 (Änderung v. 18.8.2021) in jedem Fall erforderlich, unabhängig von der Anzahl der erhobenen Einwendungen.

Denn dort heißt es im Abschnitt 5 „Vorbildfunktion der öffentlichen Hand“ in § 13 „Berücksichtigungsgebot“ in Satz (1) „Die Träger öffentlicher Aufgaben haben bei ihren

Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen.“

Die Ausführung auf Seite 9 der Klimauntersuchung ist irreführend: „*Der bestehende vierstreifige Querschnitt der A 565 wird durch die Anordnung zusätzlicher Verflechtungstreifen zwischen der AS Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord ergänzt. Je Fahrtrichtung werden somit künftig drei Fahr- und ein Seitenstreifen vorgehalten.*“ Verflechtungstreifen gibt es bereits im Bestand. Der heutige Querschnitt der A 565 mit zwei Fahrstreifen je Richtung ohne Standstreifen soll nach den Planungen um einen dritten Fahrstreifen und einen Standstreifen erweitert und somit verdoppelt werden.

Zu den ausführlichen Berechnungen des klimatischen Einflusses des Vorhabens im Nahbereich der Baumaßnahme kann von hier mangels fachlicher Expertise nicht Stellung genommen werden.

Es scheint aber fraglich, ob das Vorgehen wie auf Seite 41 beschrieben, hinreichend ist:

*„Bei der Interpretation der Ergebnisse ist grundsätzlich zu beachten, dass die Berechnungsergebnisse die stadtklimatologischen Verhältnisse unter den zugrunde gelegten Einström- und Rahmenbedingungen repräsentieren. Änderungen der Initialisierungsparameter werden zu anderen Ergebnissen führen. Hierbei ist insbesondere die Bodenfeuchte von Bedeutung. Die zugrunde gelegte Feuchte repräsentiert hierbei die Verhältnisse an einem Sommertag, dem wenige Tage zuvor Regenfälle vorausgegangen waren. Für eine länger anhaltende Hitzeperiode würde man niedrigere Bodenfeuchten ansetzen, was zu insgesamt höheren Temperaturen im Rechenmodell, gleichzeitig aber auch zu geringeren Unterschieden zwischen versiegelten und unversiegelten Flächen führen würde.“*

Die Prämisse eines Sommertags, „dem wenige Tage zuvor Regenfälle vorausgegangen waren“ steht zumindest nicht in Übereinstimmung mit den auf Seite 10 genannten Szenario, dem zufolge genau dies häufiger nicht der Fall sein wird: „*Bei Zugrundelegung des ungünstigsten CO<sub>2</sub>-Szenarios „RCP 8.5“ ist demnach davon auszugehen, dass*

- *sich die Anzahl der Sommertage (Maximaltemperatur  $\geq 25^\circ \text{C}$ ) im Jahr 2100 gegenüber der Periode 2015 – 2045 mehr als verdreifachen wird,*
- *sich die Anzahl der heißen Tage (Maximaltemperatur  $\geq 30^\circ \text{C}$ ) im selben Zeitraum etwa verfünffachen wird und*
- *die Anzahl der Tropennächte (Minimaltemperatur  $\geq 20^\circ \text{C}$ ) im selben Zeitraum um den Faktor 3 bis 5 zunehmen wird.“*

Auch hier müssen wir feststellen, dass zwar konkurrierende Schutzgüter (Kleinklima, Lärmschutz) gegeneinander abgewogen und wenig erfolgversprechende Maßnahmen hinterfragt werden, die für Klima-, Umwelt- und Menschenschutz naheliegendste Maßnahme, die Nullvariante, der Verzicht auf den Ausbau nicht untersucht und berechnet wird.

*(S. 48) Verbesserungen gegenüber der hier betrachteten Plansituation sowohl in Bezug auf die Kaltluftströme als auch in Bezug auf die Hitzeproblematik ließen sich daher vor allem durch eine Reduktion der Wandhöhen in den unter klimatischen Gesichtspunkten kritischen Bereichen erzielen. Dies wird aus immissionsschutzrechtlichen Gründen allerdings vermutlich nicht möglich sein.*

*Weitere, wenn auch weniger effektive Maßnahmen zur Hitzereduzierung sind:*

- *Beidseitige Begrünung der Lärmschutzwände zur Reduktion der Wärmeabgabe der Wände und zur Erhöhung der Verdunstungsabkühlung*
- *Auswahl von möglichst hellem Asphalt zur Erhöhung der kurzwelligen Rückstrahlung (Albedo) und damit einer verminderten Erwärmung der Luftmassen oberhalb der Autobahn*
- *Schnelle Umsetzung der vorgesehenen Begrünungsmaßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans*

Insofern ist auch das Resümee *„Abschließend ist festzuhalten, dass sich ein klimatischer Einfluss des Vorhabens nur im Nahbereich der Maßnahme nachweisen lässt. Auswirkungen auf die gesamt-klimatische Situation der Stadt Bonn konnten nicht festgestellt werden.“* von nur sehr begrenzter Aussagekraft. Die Frage wurde nämlich gar nicht gestellt, welche Alternativen zum Autobahnausbau zu weniger Treibhausgasbelastung und zu einer klimatischen Verbesserung im Nahbereich der A 565, im gesamtstädtischen Bereich wie auch im nationalen, europäischen und weltweiten Maßstab beitragen könnten.

Umso unverständlicher, dass ebenfalls nicht untersucht wurde, wie der von der Region geforderte Radschnellweg zum Beispiel auf den Lärmschutzwänden oder oberhalb der Autobahnstrecke realisiert werden kann und welcher positive Effekt zu Gunsten des Klimaschutzes hiervon in Zukunft bei Nutzung des Radschnellweges durch eine relevante Zahl von bisher Autofahrenden zu erwarten ist.

