



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 30. Oktober 2020

**Betr.:** 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

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) im o.g. Planfeststellungsverfahren. Der Kreisverband Bonn/Rhein-Sieg vertritt die Interessen von über 6.700 Mitgliedern in Bonn und im Rhein-Sieg-Kreis.

Unsere Einwendungen wurden vom Kreisvorstand am 29. Oktober 2020 beschlossen.

Zum Erörterungstermin nach §73 (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)
- Werner Böttcher, Weimarer Str. 36, 53125 Bonn; [werner.boettcher@adfc-bonn.de](mailto:werner.boettcher@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

## **Fehlende Planung für einen Radschnellweg**

Die vorgelegten Planungen für die Sanierung der Bestandstrecke der Autobahn 565 und für den Ausbau der Strecke beinhalten keinerlei Überlegungen für eine Radwegeverbindung. Dies ist absolut unverständlich und nicht akzeptabel. Das Fehlen jeglicher Überlegungen für einen parallel verlaufenden Radweg ist für den ADFC Bonn/Rhein-Sieg der Hauptgrund für die Ablehnung der jetzt vorgelegten Planung.

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 Verwaltung 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 A565 (Tausendfüßler) eine neue schnelle, autobahnparallele, kreuzungsfreie, förderfähige Radverkehrsstrasse vom Endericher Ei über die Nordbrücke bis nach Beuel und in den Rhein-Sieg-Kreis (Niederkassel, Troisdorf, Sankt Augustin) geschaffen wird.“

Diese Forderung hat 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.

## **Bedarf für Radschnellweg ist vorhanden**

Bonn ist eine Pendlerstadt. 140.000 Menschen pendeln werktäglich nach Bonn hinein, 60.000 Auspendler fahren täglich zu ihren Arbeitsplätzen im Umland. Wenn man einem Teil von denen die Möglichkeit geben will, umweltfreundlich und gesundheitsfördernd mit dem Rad zu pendeln, muss man dafür die entsprechenden Strecken schaffen. Die müssen komfortabel sein. Sie müssen zügiges Fahren möglichst ohne Ampeln und Kreuzungen ermöglichen.

Die „Wirtschaftlichkeitsberechnung und Potenzialnachweis für den geplanten Radschnellweg (RSW) Bonn/Rhein-Sieg“ hat für den hier in Rede stehenden 5,2 km langen Streckenabschnitt zwischen Enderich und dem Knoten Geislar 20.273 verlagerbare Personen-Kilometer pro Tag bei 5.135 Radbewegungen und 3.715 verlagerbaren Wegen/Tag ermittelt.

Den Bedarf für eine solche Strecke erkennt inzwischen auch das Landesverkehrsministerium an: „Es gibt einen grundsätzlichen Bedarf einer Radschnellverbindung zwischen Meckenheim/Rheinbach über Enderich nach Bonn und weiter über die Nordbrücke nach Troisdorf bzw. Niederkassel.“ (Landtagsdrucksache 17/11151)

Die direkte Strecke für einen Ost-West-Radschnellweg vom Linksrheinischen (Bonn, Rheinbach, Witterschlick, Alfter, Bornheim) ins Rechtsrheinische (St. Augustin, Niederkassel, Troisdorf, Lohmar, Siegburg) und umgekehrt führt immer über den Zwangspunkt Rheinquerung, also die Bonner Nordbrücke, die in Zukunft ebenfalls neu gebaut werden muss. Die direkte und schnellste Verbindung vom Campus Enderich zur Nordbrücke führt über die Trasse des Tausendfüßlers. Mit allen anderen Verbindungen, auch den drei Alternativrouten, deren Untersuchung der Bonner Rat in seiner Sitzung am 07.09.2020 beschlossen hat, lässt sich ein Radschnellwegestandard nicht annähernd erreichen.

## **Politische Blockade**

Seit Vorstellung der Bonner Ziele für einen Radschnellweg blockiert das Landesverkehrsministerium (VM) das Vorhaben. Als vorgesetzte Behörde des Landesbetriebs Straßen.NRW hätte das VM einen Planungsauftrag erteilen können, um Synergieeffekte aus der gemeinsamen Planung und dem gemeinsamen Bau für Autobahn- und Radschnellwegstrecke zu erzielen. Straßen.NRW hat in Antworten auf Bürgeranfragen mehrfach betont, dass es keinen Planungsauftrag für den Bau eines Radschnellwegs habe. Den hätte aber das Land als (Noch-)Auftragsverwaltung für den Bund erteilen können.

Dabei schien der Landesbetrieb zunächst nicht vollkommen überfordert durch das Ansinnen der Stadt, einen Radschnellweg zu integrieren. Im Ergebnisprotokoll des dritten Treffens des „Dialogforum bonnbewegt“ vom 10.01.2018 heißt es: „Am 14.12.2017 beschloss der Stadtrat von Bonn die Variante H1T1c als die Vorschlagsvariante aus Sicht der Stadt. Der Lärmschutz soll transparent ausgeführt und eine Radschnellwegverbindung entlang der Autobahn geschaffen werden. Darüber hinaus ist Vollanschluss der Anschlussstelle BN-Tannenbusch gewünscht. Dies müsse jedoch technisch geprüft werden, da es hier bereits einige andere Anschlussstellen gäbe, so Herr Frings“. (Projektleiter Straßen.NRW)  
<https://www.strassen.nrw.de/files/oe/bonnbewegt/dokumente/drittes%20Dialogforum/ergebnisprotokoll-3.-dialogforum-bonnbewegt.pdf>

Im Auswertungsbericht des Online-Dialogs zur A565 von Straßen.NRW heißt es: „Es liegt derzeit kein Auftrag vor, einen Radweg entlang des Tausendfüßlers zu planen. Der oft diskutierte Bau eines Radschnellwegs wäre zwischen dem Landesverkehrsministerium NRW und der Stadt Bonn abzustimmen. In die Entscheidung ist Straßen.NRW nicht eingebunden.“ (2020-08-26\_auswertungsbericht\_onlinedialog\_a565.pdf, in:  
<https://www.bonnbewegt.de/mediathek>)

In der Stellungnahme der Stadt Bonn (Stellungnahme 17/2261 – A11 vom 26.02.2020) zur schriftlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Landtags Nordrhein-Westfalen zum Antrag Drucksache 17/8095 der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Radschnellweg entlang der Autobahn 565 in Bonn - jetzt Planung zügig umsetzen!“ referiert die Stadt Bonn: Seit 2017 ist der Ersatzneubau für den „Tausendfüßler“ in der öffentlichen Diskussion in Bonn. Der Landesbetrieb Straßen.NRW trat frühzeitig und umfassend in den Dialog mit Bürgerschaft und Politik über verschiedene Varianten des Ausbaus (Brücke, Troglage, Tunnel). Bereits im Sommer 2017 wurde zum ersten Mal sowohl aus der Bürgerschaft heraus direkt als auch durch die Stadtverwaltung die Idee an Straßen.NRW herangetragen, mit dem Ersatzneubau „Tausendfüßler“ auch einen Radweg zu realisieren. Die Beschlussfassung des Rates der Stadt Bonn vom 14.12.2017 zu den Ausbauvarianten enthält explizit die Forderung an Straßen.NRW bzw. den Bund, sich für die Realisierung eines Radweges am „Tausendfüßler“ einzusetzen. Dazu gab es zwischen Stadt und Straßen.NRW einen permanenten Austausch. Seitens der Stadt Bonn wurde der Wunsch für einen entsprechenden Radweg im Frühjahr 2018 auch unmittelbar an das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen herangetragen. Ebenfalls im Frühjahr 2018 äußerte Straßen.NRW dahingehend Bedenken, dass ein Radweg entlang der Autobahn, weil er selbst nicht planfeststellungspflichtig wäre, nicht in das Planfeststellungsverfahren integriert werden könnte, da dies zu Rechtsunsicherheiten führen würde. Lediglich wenn es sich um einen LandesRadschnellweg (Land als Straßenbaulastträger) handeln würde, der gesetzlich planfeststellungspflichtig ist, könnte dieser in das Planfeststellungsverfahren für den „Tausendfüßler“ integriert werden. Daraufhin hat die Stadt Bonn nach entsprechender Beschlussfassung durch die politischen Gremien in

Abstimmung mit dem Rhein-Sieg-Kreis und den betroffenen kreisangehörigen Kommunen einen Vorschlag für eine ca. 23 km lange Routenführung eines Landes-Radschnellwegs Bonn / Rhein-Sieg, der in weiten Teilen entlang der A565 und der A59 verlaufen soll, erarbeitet. Ebenso wurden ein Vorschlag für eine detailliertere Routenführung und eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung erarbeitet und im März 2019 dem Land vorgelegt.

Zu dieser Anhörung hat auch der Landesbetrieb Straßen.NRW eine Einlassung (Stellungnahme 17/2348) übersandt: „Es ist mit verstärkten Protesten sowie Klageverfahren im Genehmigungsverfahren durch einen Radschnellweg zu rechnen, da die Eingriffe in die Grundstücke im Vergleich zum 6-streifigen Ausbau der Autobahn deutlich verstärkt werden. Zusätzlich wurde eine juristische Stellungnahme (ohne weitere Quellenangabe, der Verf.) zur Rechtssicherheit in der Planfeststellung eingeholt. Diese sagt aus: „Jedenfalls aber dürfte die Durchführung eines einheitlichen Planfeststellungsverfahrens schon wegen der Frage ihrer Zulässigkeit nach § 78 Abs. 1 VwVfG erhebliche Risiken bergen. Wird zu Unrecht eine gemeinsame Planfeststellung durchgeführt, hat dies voraussichtlich die Rechtswidrigkeit des gesamten Planfeststellungsbeschlusses für die A565 zur Folge. Weiter können Fehler aus der Planung des Radweges die Planfeststellung für die A565 infizieren. Die Gefahr ist insoweit nicht von der Hand zu weisen, da bei einer gemeinsamen Planfeststellung die Trassenbreite um mehr als 6,5 m anwächst und das Gesamtbauwerk dann erheblich näher an die westlich der A565 vorhandenen Bauten heranrückt. Die Nachteile durch Lärm und Sichtbehinderung u.a. werden dadurch größer. Die rechtmäßige Abwägung könnte damit erschwert werden.“

Vor der Blockadehaltung des Landes haben schließlich der noch amtierende Bonner Oberbürgermeister und die vormalige Ratsmehrheit im Juni 2020 den Ratsbeschluss vom Juni 2018 zurückgenommen und stattdessen die Untersuchung alternativer Strecken in Auftrag gegeben.

### **Widersprüchliche Angaben zur Restnutzungsdauer**

Das Land hat seine Ablehnung in erster Linie mit Zeitdruck und Kosten begründet. „Eine nähere Betrachtung des städtischen Abschnittes mit Parallelführung zur Autobahn hat allerdings ergeben, dass sich die Umsetzung eines Radschnellweges schon aufgrund des hohen finanziellen Aufwandes für Rampen, Brücken- oder Tunnelbauwerke vor allem auch im Autobahnkreuz Bonn Nord mit großer Wahrscheinlichkeit nicht wirtschaftlich darstellen lässt. Darüber hinaus ist deutlich geworden, welcher großer planerischer Aufwand für diese Radschnellverbindung durch Bonn noch zu leisten ist. Eine integrierte Planung (Radschnellweg und Autobahn) wie in § 3 Absatz 1 neue Fassung des Bundesfernstraßengesetzes würde zu deutlichen Verzögerungen beim Baubeginn des dringend erneuerungsbedürftigen Tausendfüßlers führen“; antwortet die Landesregierung auf eine parlamentarische Anfrage. (Landtagsdrucksache 17/11151)

Beim immer wieder angeführten Argument des Zeitdrucks werden unterschiedliche Formulierungen ins Feld geführt, die in der öffentlichen Debatte zum Teil zu erheblicher Verwirrung geführt haben. Verzögerungen für den Baubeginn des dringend erneuerungsbedürftigen Bauwerks Tausendfüßler seien unter keinen Umständen hinnehmbar, heißt es mehrfach, während kurze Zeit später die Straßenbauverwaltung selber den Baubeginn um ein weiteres Jahr auf „frühestens 2023“ und die erwarteten Kosten um 100 Millionen auf 295,5 Millionen Euro hinaus schiebt. (Bonner General-Anzeiger 12./13.09.2020)

Mehrfach heißt es in der Berichterstattung „die Betriebsgenehmigung für den Tausendfüßler laufe 2022 aus“. Auf der Website von Straßen.NRW heißt es korrekt, „der Tausendfüßler werde im Jahre 2022 das rechnerische Ende seiner Nutzungsdauer erreicht haben.“ In einer Bürgerversammlung der Stadt am 18.09.2020 wird von einem Vertreter der Stadt und von den Vertretern von Straßen.NRW unwidersprochen gesagt, die „Standfestigkeit des Tausendfüßlers“ sei in Gefahr. Wäre dem so, könnte das Bauwerk ohne Ankündigung kollabieren, etwa wie die Ponte Merandi in Genua im August 2018. Hier ist aber allenfalls die Tragfähigkeit des Tausendfüßlers in Frage gestellt. Richtigerweise heißt es daher auf der Website von Straßen.NRW: „die Verkehrsteilnehmer sind beim Überfahren der Rheinbrücken und der Hochstraße „Tausendfüßler“ keinerlei Gefährdung ausgesetzt.“ (Quelle: <https://www.strassen.nrw.de/de/projekte/a562/brueckensanierungen-im-raum-bonn-a562-a565/faq.html>)

Um die babylonische Sprachverwirrung zu beenden, hätte zur sachlichen Information ein Hinweis des Landes beitragen können, dass der Bonner Tausendfüßler eine von 1.119 Brücken in NRW ist, deren Tragfähigkeit und voraussichtliche Lebensdauer nach dem Standard einer Richtlinie der Bundesanstalt für Straßenwesen nachgerechnet werden müssen. Nach dem letzten Bericht „Zustand und Sicherheit der Brücken an Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen“ vom 30.08.2018 im Verkehrsausschuss des Landtags (Vorlage 17/1023) waren davon 520 Brücken nachgerechnet. Davon hat bei 319 Brücken die Nachrechnung der Statik ergeben, dass diese Brücken in absehbarer Zeit neu gebaut werden müssen. Eine von diesen 319 Brücken ist das Bauwerk Tausendfüßler in Bonn.

Den Planunterlagen (Planfeststellungsunterlage 1.1., S. 123) zufolge soll auch in der gewählten Vorzugsvariante H1T1c die Außerbetriebnahme des Tausendfüßlers erst 3 Jahre nach Baubeginn erfolgen, also weit nach dem Erreichen der sogenannten Betriebsgenehmigung oder dem rechnerische Ende seiner Nutzungsdauer. Die Bandbreite der Fertigstellungsprognosen wird in den Planfeststellungsunterlagen noch erweitert: „Nach Auskunft des Vorhabenträgers ist frühestens im Jahr 2030 mit der Realisierung des Planvorhabens zu rechnen. Zur Berechnung der Emissionen wurde daher das Jahr 2030 als Prognosehorizont verwendet.“ (aus: Peutz-Consult, Luftschadstoffuntersuchung zum 6-streifigen Ausbau der A565 zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord, Bericht VL 7354-12 vom 17.01.2020, Unterlage 17.2, S. 33)

Die Verwirrung über die Restnutzungsdauer des Tausendfüßlers zeigt sich auch im Abschluss der untersuchten Variante T2 (Tieflage mit Achsversatz nach Osten). Dort heißt es: „Diese Variante ist wegen des vorlaufenden Abbruchs & Neubaus des Stellwerks nicht innerhalb der Lebensdauer des Tausendfüßlers (2022) herstellbar und wird daher nicht weiter verfolgt.“ Richtig ist aber, dass keine Variante bis 2022 (innerhalb der Lebensdauer des Tausendfüßlers) darstellbar ist. (Unterlage 1.2 – Tabellenübersicht Varianten aus der VU, S. 5)

Sollten vor der Fertigstellung des Neubaus weitere Schäden am Tausendfüßler auftreten, hätte die Straßenbauverwaltung noch mehrere Handlungsoptionen, um die Nutzbarkeit zu verlängern: Ablastung, d.h. Sperrung für schwere Lkw zum Beispiel über 7,5 Tonnen Gesamtgewicht oder wie auf der Leverkusener Brücke Sperrung für alle Lkw (ab 3,5 t), ein Tempolimit von z.B. 60 km/h oder die Sperrung einzelner Fahrstreifen, um die Brücke zu entlasten.

### **Aktueller Stand des Bundesfernstraßengesetzes wird ignoriert**

Im Mai 2020 hat der Deutsche Bundestag das Bundesfernstraßengesetz so geändert, dass der Bund bei bestehendem Bedarf künftig Rad(schnell)wege auf Brücken an Bundesautobahnen bauen muss, indem Betriebswege so ausgestaltet werden, dass auf ihnen Radverkehr stattfinden kann.

In § 3 Absatz 1, Satz 3 heißt es jetzt: „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.“

Anlass für die Gesetzesänderung war, dass der Bund bisher Radwege oder breitere Radwege beim Neubau von Autobahnbrücken mit Verweis auf seine Nichtzuständigkeit abgelehnt hatte; so geschehen etwa beim Ersatzneubau der Leverkusener Rheinbrücke (A1) und der Rheinbrücke Neuenkamp in Duisburg (A40), die beide massiv für mehr Autoverkehr, aber nicht bzw. nur minimal und nach längeren öffentlichen Debatten für mehr Radverkehr ausgebaut werden.

Auf diese neue Rechtslage hat inzwischen auch der Gesetzgeber in Düsseldorf reagiert. Beim geplanten Neubau der 1.830 Metern langen Mintarder Ruhrtalbrücke auf der A52 zwischen Essen und Düsseldorf soll nach dem Willen der Düsseldorfer Regierungsfractionen von CDU und FDP ein Radschnellweg mitgeplant werden. In dem Antrag (Drucksache 17/10634) mit dem Titel „Der Bund macht es auf Initiative der Landesregierung möglich: Radweg entlang der A52 und der Ruhrtalbrücke“ heißt es: „Um den Anforderungen und Zielen nach einem attraktiven Verkehrswegenetz, durch das der Nutzer sein Verkehrsmittel frei wählen kann, gerecht zu werden sowie eine höhere Akzeptanz der Bevölkerung zu erreichen, sollte bei großen Verkehrsbaumaßnahmen auch immer das Radwegenetz insgesamt betrachtet werden. Aufgrund der frühen Planungsphase des Neubaus sowie der Änderung des Bundesfernstraßengesetzes auf Initiative der schwarz-gelben Landesregierung mit Beschluss des Bundesrats vom 05.06.2020, können erstmals auf Brücken von Autobahnen oder Bundesstraßen Radwege auf Kosten des Bundes gebaut werden.“

Umso unverständlicher, dass das Land die Forderung der Stadt Bonn nach einem Radschnellweg an der A565 seit jetzt drei Jahren verzögert, ignoriert und ablehnt.

### **Land ist zuständig**

Das Land hat sich selbst mit der Änderung des Straßen- und Wegegesetzes im Jahr 2016 die Verantwortung für Bedarfsfeststellung, Planung, Bau und Unterhalt regionaler Radschnellwege auferlegt. Jetzt will es anscheinend die Verantwortung auf die Kommunen abwälzen.

Ein Radschnellweg, der seinen Namen verdient, ist an dieser Stelle der Stadt Bonn nur in einer Direttissima, der direkten Route ohne Umwege, vernünftig. Der Verzicht auf die Trasse entlang der A565 bedeutet im Endeffekt, dass es in absehbarer Zeit hier keinen Radschnellweg, höchstens einen Radschleichweg durch Bonn geben wird. Die von einem Gutachter vorgeschlagenen Ersatzrouten als "Radvorrangrouten" können keinesfalls eine

Alternative zu einem Radschnellweg, sondern allenfalls eine Ergänzung darstellen.

Ein vier Meter breiter Radschnellweg von Endenich entlang des Tausendfüßlers, egal ob an, auf, unter oder über der Autobahn, kann technisch keine Überforderung der planenden Ingenieure sein. Ein Fußweg, wie er sonst zum Radschnellwegstandard gehört, ist hier verzichtbar, weil die direkte Verbindung entlang der Autobahn für den Fußverkehr unattraktiv ist. Darauf hat die Machbarkeitsstudie der Stadt Bonn auch hingewiesen. Die Festlegung des Landes auf den Radschnellwegstandard mit 4 Meter breitem Radweg und 2,50 Meter breitem Fußweg ist im Übrigen erst nach Antragstellung und nach der Beauftragung der Machbarkeitsstudie der Stadt erfolgt. Sie ist in dem 145-seitigen „Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen in NRW“ enthalten, der erst im August 2019 vom Land herausgegeben wurde. Auf der Rheinbrücke selbst bedarf es beim späteren Neubau zusätzlich zum Radschnellweg natürlich eines Fußweges.

### **Flächenbedarf für den Radschnellweg**

Für den Bau eines Radschnellwegs parallel zur BAB 565 gäbe es mehrere mögliche Varianten mit unterschiedlichem Flächenbedarf:

- a. Verzicht auf jeglichen Ausbau (dritter Fahrstreifen und Standstreifen) der A565 für den motorisierten Individualverkehr (MIV) in diesem Bereich und lediglich Neubau der Bestandsstrecke und Erweiterung um einen Radschnellweg.
- b. Verzicht auf die Erweiterung um eine dritte Fahrspur und Nutzung der dadurch nicht benötigten Erweiterungsfläche von  $2 \times 3,50 \text{ m} = 7 \text{ m}$  für einen Radschnellweg.

Der in diesem Fall neu hinzukommende Standstreifen könnte temporär als dritter Fahrstreifen freigegeben werden, so wie das zum Beispiel heute bereits auf der A4 östlich von Köln, auf der A45 bei Hagen oder auf der A3 zwischen Hilden und Mettmann der Fall ist. Dies umso mehr, als ohnehin geplant ist, „eine VBA- und dWiSta-Anlage inklusive Streckenüberwachung in diesem Streckenabschnitt“ anzuordnen. (Planfeststellungsunterlage 1.1, S. 147) Mit der Einrichtung einer Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA), eines dynamischen Wegweisers mit integrierten Stauinformationen (dWiSta) und einer Streckenüberwachung sind alle Voraussetzungen für eine temporäre Standstreifenfreigabe erfüllt.

- c. Durch eine bauliche Lösung, die ohne zusätzliche Flächeninanspruchnahme den Radweg über, unter oder an der Autobahn integriert. Beispiele für solche technische Lösungen gibt es zahlreiche, z.B. die Radwege unter der Autobahnbrücke in Itzling/Salzburg, unter der Praterbrücke und der Reichsbrücke (beides Donaubrücken) in Wien, unter der Stephanibrücke (Weser) in Bremen. Überall dort fahren oben Autos, darunter Radfahrer und auch Fußgänger haben dort Platz. Selbst der 114 Jahre alte Pont Adolphe in Luxemburg ist nachträglich unter dem Viadukt um eine Radstrecke erweitert worden. Doppelstockbrücken sind auch den Straßenbauingenieuren in NRW nicht ganz fremd. Auf der Listertalbrücke über den Biggensee fährt zum Beispiel oben der Autoverkehr, unten die Bahn.
- d. Durch noch weitere Verbreiterung des Ausbaus um den für einen Radschnellweg benötigten Raum.

Der ADFC Bonn/Rhein-Sieg bevorzugt die Variante a.

### **Streckenführung des Radschnellwegs**

Da die aktuelle Ausbaustrecke der A565 und der sich später anschließende Teil bis zur Vorlandbrücke der Rheinquerung zum Teil auf Brücken, zum Teil in Dammlage und zum Teil in Troglage verläuft und das Autobahnkreuz Bonn-Nord überbrückt werden muss, liegt es nahe, den Radschnellweg mittig zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen zu führen. Dort ist er natürlich durch Lärmschutzwände und ggf. Überdeckung zu schützen und vom Autoverkehr abzugrenzen. Durch die mittige Lage ließen sich Kollisionen mit den Ein- bzw. Ausfädelungsspuren in den Autobahnanschlussstellen Endericher Straße, Tannenbusch und Auerberg vermeiden. Dort könnten für den Radschnellweg separate Rampen als Zu- und Abfahrten aus der Hochlage auf das Niveau des örtlichen Straßen- bzw. Radwegenetzes geführt werden.

Bei der in der Variantenprüfung von Straßen.NRW verworfenen kompletten Abdeckung könnte ein Radschnellweg natürlich auf dem Deckel geführt werden.

Bei der zu erwartenden Dauer des Planfeststellungsverfahrens, möglicher prozessualer Verzögerungen und der europaweiten Ausschreibung der Bauleistungen ist die Integration eines Radschnellwegs in den Bau auch jetzt noch möglich. Der Bauablauf sieht ja vor, zunächst eine Richtungsfahrbahn zu bauen, dann das alte Brückenbauwerk abzureißen und zuletzt die zweite Richtungsfahrbahn zu bauen. Spätestens hier kann der Bau des Radschnellweges noch eingefügt werden.

### **Keine Betriebswege?**

In einem Schreiben vom 13. August 2020 teilt die Bezirksregierung Köln dem ADFC auf seine Anfrage vom 22.07.2020 mit: „Nach Aussage von Straßen.NRW sind heute am sogenannten ‚Tausendfüßler‘ keine Betriebswege vorhanden und auch zukünftig keine Betriebswege auf den Bauwerken geplant. Die Unterhaltung der Bauwerke und Lärmschutzwände erfolgt entweder von der Fahrbahn oder von den in Geländelage verlaufenden Wegen aus. Vor diesem Hintergrund kann eine Umgestaltung von Betriebswegen zu öffentlichen Radwegen im Sinne des §3 Absatz 1 FStrG nicht erfolgen.“

Waren bisher von Straßen.NRW die Argumente „nicht hinnehmbare zeitliche Verzögerung“, „Kosten“ und „fehlender Planungsauftrag“ angeführt worden, kommt nun hinzu, es seien keine Betriebswege an der Ausbaustrecke geplant.

Das ist so keineswegs zutreffend. Für zahlreiche regelmäßig notwendige Unterhaltungsarbeiten an Autobahnen und Bauwerken, z.B. Mäharbeiten, Reinigen der Wasserabflüsse und der Schilder, Überprüfen von Schutzplanken, Geländern und Absturzsicherungen werden die Standstreifen in Anspruch genommen, wenn keine separaten Betriebswege vorhanden sind. Entsprechend heißt es auch in der Planfeststellungsunter 1.1. „Die Brückenbreite wurde so ausgelegt, dass der Seitenstreifen auch als Fahrstreifen genutzt werden kann und eine ausreichende Verkehrsführung im Instandhaltungsfall möglich ist.“ (S. 81)

Aber selbst gesonderte Betriebswege sind nach den Unterlagen zur Planfeststellung an etlichen Stellen der Ausbaustrecke vorgesehen:

So finden sich an zahlreichen Stellen der Planfeststellungsunterlagen Hinweise auf geplante Betriebswege:

In der Planfeststellungs-Unterlage 1.1 auf Seite 144 heißt es im Kapitel 4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme/4.1 Ausbaustandard/4.1.1 Entwurfs- und Betriebsmerkmale: „Im Bereich geplanter Lärmschutzwände mit einer Höhe  $\geq 4,50$  m werden Wartungskorridore mit einer Breite von bis zu 5,00 m vorgesehen (vgl. Kap. 0). Neben der Wartung von der Autobahnseite kann eine Prüfung der Lärmschutzwand somit problemlos von der Rückseite erfolgen.“

Das schlägt sich in der Unterlage 11, Regelungsverzeichnis für das Straßenbauvorhaben A565 6-streifiger Ausbau zwischen der AS BN-Endenich und dem AK BN-Nord, nieder:

- Lfd. Nr. 1.22: Seite 19: „Auf der Ostseite der BAB A565 (im Bereich der Einfahrtsrampe der Anschlussstelle BN-Endenich) wird – wie im Lageplan dargestellt – ein Wartungsweg zur Unterhaltung der Lärmschutzwände und Stützbauwerke errichtet. Der Wartungsweg erhält eine Breite von 5,00 m und wird im Bereich von Engstellen, unter Berücksichtigung eines minimalen Flächeneingriffs auf eine Breite von 3,50 m reduziert. Der Wartungsweg ist an die Verdistraße und an die Immenburgstraße angebunden. Durch die Errichtung des Wartungsweges wird ein Rückbau vorhandener Gartenlauben (RV.-Nr. 1.2, 1.7 und 1.21) erforderlich. Der erforderliche Rückbau ist im Lageplan dargestellt.“
- Lfd. Nr. 1.28 und 1.30, S. 24: „Auf der Westseite der BAB A565 (im Bereich der Ausfahrtrampe der Anschlussstelle BN-Endenich) wird – wie im Lageplan dargestellt – ein Wartungsweg zur Unterhaltung der Lärmschutzwände und Stützbauwerke errichtet. Der Wartungsweg erhält eine Breite von 5,00 m. Der Wartungsweg ist an die städtischen Straßen Hermann-Wandersleb-Ring, An der Immenburg und an die Gerhard-Domagk-Straße angebunden. Durch die Errichtung des Wartungsweges wird ein Rückbau vorhandener Schuppen und Garagen erforderlich (RV-Nr. 1.20 und 1.30)“.
- Lfd. Nr. 1.48. S. 41: „Auf der Ostseite der BAB A565 wird – wie im Lageplan dargestellt – ein Wartungsweg zur Unterhaltung der Lärmschutzwände und Stützbauwerke errichtet. Der Wartungsweg erhält eine Breite von 5,00 m und ist an die Gerhard-Domagk-Straße sowie an die städtische Straße Am Dickobskreuz angebunden. Durch die Errichtung des Wartungsweges wird ein Rückbau einer vorhandenen Lagerüberdachung (Flurstück 961) erforderlich (RV-Nr. 1.46). Der erforderliche Rückbau ist im Lageplan dargestellt. Im Bereich der Flurstücke 994 und 888, Gemarkung Endenich, Flur 001 wird die Nutzung des Wartungsweges über „dauernd zu belastende Fläche“ gesichert.“
- Lfd. Nr. 1.50, S. 43: „Auf der Westseite der BAB A565 wird – wie im Lageplan dargestellt – ein Wartungsweg zur Unterhaltung der Lärmschutzwände und Stützbauwerke errichtet. Der Wartungsweg erhält eine Breite von 5,00 m und wird im Bereich von Engstellen, unter Berücksichtigung eines minimalen Flächeneingriffs auf eine Breite von 2,00 m reduziert. Der Wartungsweg ist an die städtischen Straßen Gerhard-Domagk-Straße und Am Probsthof angebunden. Im Bereich des Flurstücks 1117, Flur 001, Gemarkung Endenich (vorhandene Parkplatzflächen) wird die Nutzung des Wartungsweges über „dauernd zu belastende Fläche“ gesichert.“
- Lfd. Nr. 2.46, S. 86: „Auf der Ostseite der BAB A565 (im Bereich der Ausfahrtrampe der Anschlussstelle BN-Tannenbusch) wird – wie im Lageplan dargestellt – ein

Wartungsweg zur Unterhaltung der Lärmschutzwände und Stützbauwerke errichtet. Der Wartungsweg erhält eine Breite von 5,00 m und ist an die L 183 Brühler Straße und an den städtischen Lievelingsweg angebunden“

- Lfd. Nr. 2.48, S. 88: „Auf der Westseite der BAB A565 (im Bereich der Einfahrtsrampe der Anschlussstelle BN-Tannenbusch) wird – wie im Lageplan dargestellt – ein Wartungsweg zur Unterhaltung der Lärmschutzwände und Stützbauwerke errichtet. Der Wartungsweg erhält eine Breite von 5,00 m und ist an den Lievelingsweg angebunden.“
- Lfd. Nr. 2.60. S. 98: „Auf der Ostseite der BAB A565 wird – wie im Lageplan dargestellt – ein Wartungsweg zur Unterhaltung der Lärmschutzwände, Regenwasserbehandlungsanlage und Stützbauwerke errichtet. Der Wartungsweg erhält eine Breite von 5,00 m und ist an den städtischen Lievelingsweg angebunden. Im Zufahrtbereich der geplanten Regenwasserbehandlungsanlage am Lievelingsweg wird die vorhandene Geh-/ Radwegerampe in Richtung Osten verschoben.“
- Lfd. Nr. 2.67, S. 104 Auf der Westseite der BAB A565 wird – wie im Lageplan dargestellt – ein Wartungsweg zur Unterhaltung der Lärmschutzwände errichtet. Der Wartungsweg erhält eine Breite von 5,00 m, diese wird im Bereich der Engstelle am nördlichen Ende auf 4,00 m reduziert. Der Wartungsweg ist an die städtische Straße Meisenweg angebunden.

Der Bericht zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens (UVP-Bericht) Unterlage 1A erwähnt auf Seite 43 die ungebundene Bauweise der Wartungswege. Und selbst im landschaftlichen Begleitplan (Erläuterungsbericht, Unterlage 19.1.1, S. 24) wird darauf hingewiesen, dass die Wartungswege eine Wegedecke mit Brechsand-Splitt-Gemisch erhalten.

In den vorgelegten Planunterlagen wurde es versäumt zu prüfen, ob und wie durch eine Verbindung der vorgesehenen Betriebswege eine Trasse zur Nutzung als Radschnellweg hätte geschaffen werden können.

### **OVG-Urteil zur Luftreinhaltung nicht berücksichtigt**

Im Vergleich zum Luftreinhalteplan der Stadt Bonn vor dem Oberverwaltungsgericht Münster mit der Deutschen Umwelthilfe haben sich Land und Stadt unter anderem zum Bau von Radschnellwegen auch in der Ost-West-Verbindung bekannt, um mit einer Verkehrswende die geltenden Luftschadstoffwerte einhalten zu können.

Ergebnis der Erörterung vor dem OVG am 14. Januar 2020 zwischen der Deutschen Umwelthilfe, dem Land NRW und der Stadt Bonn ist ein 12-seitiges Gesamtkonzept verschiedener Luftreinhaltemaßnahmen, mit denen eine zügige Grenzwerteinhaltung erreicht werden soll. Es sollen nicht nur kurzfristige, sondern auch mittel- und langfristige Maßnahmen zur nachhaltigen, umweltgerechten Veränderung der Verkehrssituation in Bonn ergriffen werden, um die Luftschadstoffbelastung kontinuierlich zu vermindern.

In der Anlage 1 zum Urteil (OVG Nordrhein-Westfalen, 23.01.2020 - Az: 8 A 4774/18.AK) heißt es: „Emissionsfreie Innenstadt: Die Bundesstadt Bonn führt gemeinsam mit SWBV und

EnW das Vorhaben „Aktivraum (E-) Mobilität Innenstadt“ im Rahmen des Förderprogramms „Kommunaler Klimaschutz.NRW“ / besonderer Förderbereich „Emissionsfreie Innenstadt“ in den Jahren 2019 bis 2022 als Maßnahme von gesamtstädtischer Bedeutung mit den unten beschriebenen Bestandteilen durch. Die drei Bausteine des Konzepts kombinieren Mobilstationen unterschiedlicher Ausprägung mit den Aktivitäten der Bundesstadt Bonn zur Stärkung des Radverkehrs und zur Elektrifizierung der Automobile. a) Der Ausbau von drei Radweg-Abschnitten (tlw. Radpendlerroute Bonn-Bornheim, Rheinaue linksrheinisch, Rheinaue rechtsrheinisch) zu Radschnellrouten ist beschlossen. Der Entwurfsplanung zu den Radschnellrouten mit den Abschnitten 1.1 (tlw.), 2.2/2.3, und 3.2 wurde gemäß den zur Verfügung gestellten Unterlagen zugestimmt. [...] zu a) Ziel ist ein Ausbau von Radschnellrouten (3 Abschnitte: Rheinaue rechtsrheinisch, Rheinaue linksrheinisch, Teilmaßnahmen Radpendlerroute Bonn -Alfter -Bornheim). Ein Ausbau bedeutet in diesem Fall im Wesentlichen die Verbreiterung bestehender eigenständiger Radwege und deren grundhafte Erneuerung sowie eine verbesserte Ausstattung, zum Beispiel mit Beleuchtung. Eine Querungsstelle auf der Radpendlerroute (Bornheim - Bonn) wird zudem verbessert, um den Radfahrerinnen und Radfahrern ein gefahrloses Kreuzen der viel befahrenen Straße „Am Propsthof“ zu ermöglichen.“

Diese Forderungen aus dem OVG-Urteil haben in die Planunterlagen keinen Einlass gefunden. Das hätten sie aber können, denn diese Vorschläge sind keineswegs alle neu. Denn im Bericht der Landesregierung: „Sonderförderbereich Emissionsfreie Innenstadt im Projektauftrag Kommunaler Klimaschutz.NRW“ heißt es bereits im Frühjahr 2017: „Im besonderen Förderbereich „Emissionsfreie Innenstadt“ des Projektauftrags „Kommunaler Klimaschutz.NRW“ werden ausgewählte Modellkommunen bei der Umsetzung innovativer Ansätze im Verkehrssektor unterstützt. Folgende Städte konnten die Jury mit ihren Umsetzungsstrategien überzeugen: - Stadt Bonn: Bonn setzt konsequent auf eine bessere Verzahnung der Verkehrsträger. Mit einem umfassenden Mobilstationen-Konzept will die Stadt mehrere Knotenpunkte für emissionsfreien Verkehr mit Ladestationen, CarSharing- und Fahrradverleih in der Innenstadt errichten. Die größeren dieser Mobilstationen sollen auch Paketstationen, E-Lieferwagen und E-Lastenfahrrädern vorhalten. Der Ausbau von Radschnellrouten und die Umstellung des städtischen Fuhrparks auf E-Fahrzeuge sind zwei weitere Schwerpunktthemen.“ (Landtag NRW, Vorlage Verkehrsausschuss 17/ 807 vom 25. Mai 2017)

Auch im „Lead-City“ Maßnahmenpaket (Lead City Bonn - Maßnahmen und Status zur Stärkung des Umweltverbunds, Stand: 10.04.2018, <https://www.bonn.de/themen-entdecken/umwelt-natur/luftreinhalteplan.php>) hatte die Stadt Bonn bereits im Frühjahr 2018 den „Ausbau der Fahrradinfrastruktur einschließlich optimaler intermodaler Verknüpfung zwischen allen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes“ angekündigt. Ziel war dort die „Erhöhung des Modal Splits des Umweltverbunds von heute ca. 45 Prozent auf zwei Drittel (ÖV ca. 20%, Rad ca. 25%, Fuß ca. 22%).“ In dem Papier sind unter „P06“ als Teilmaßnahmen vorgesehen: *„Radschnellwege in Nord-Süd- und Ost-Westrichtung; RadPendlerRoute Bornheim-Alfter-Bonn; Einbindung Radwege beidseits des Rheins; Planung Radschnellverbindung parallel zur A565 i. R. Sanierungsmaßnahmen "Tausendfüßler" und "Nordbrücke" (in Kooperation mit Land NRW)“*. Zum aktuellen Stand heißt es: *„Radwege sind in Planung / Voruntersuchung / Konzept abgeschlossen, Maßnahmen teilweise Bestandteil "Emissionsfreie Innenstadt".* Als Zeithorizont wird dort 2019 ff. angegeben, die Investitionskosten auf ca. 20 Mio €. beziffert und die Wirkung mit drei +++ abgeschätzt.

## **Unzureichende Datengrundlagen**

Die Datengrundlage für die Ausbaustrecke der A565 ist allein schon deshalb fehlerhaft, weil eine Potentialanalyse der Verlagerung von Verkehr auf andere Verkehrsträger nicht durchgeführt wurde. Allein der vom ADFC und zunächst von der Stadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis favorisierte Radschnellweg auf der direkten Route am Tausendfüßler kann erhebliche Mengen an motorisiertem Individualverkehr ersetzen.

Auch die vom Bonner Stadtrat mit Beschluss vom 22. Juni favorisierte Westbahn (früher Hardtbergbahn), die als oberirdische Schienenverbindung den Bonner Westen und den Stadtteil Hardtberg mit der Bonner Innenstadt verbinden soll, birgt erhebliches Potential für die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr, der zurzeit noch die A565 nutzt. Auch dieses Potential ist in den Planungen für den Ausbau der A565 nicht untersucht worden.

Gesetzliche Grundlage für den Ausbau der A565 ist das Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz - FStrAbG) und der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, der nach § 1 „diesem Gesetz als Anlage beigefügt ist.“ Grundlage für den Bedarfsplan ist wiederum der Bundesverkehrswegeplan, der als Regierungsprogramm vom Bundeskabinett im Jahr 2016 beschlossen wurde.

Wie fehlerhaft die Daten im Bundesverkehrswegeplan sind, zeigt allein ein Blick auf das Gesamtprojekt A565, das den sechs-streifigen Ausbau von der Anschlussstelle Bonn/Hardtberg bis zum Autobahnkreuz Bonn/Nord (A555) umfasst. Hier sind für den 6,1 km langen Ausbaubereich Gesamtkosten für Erhaltung und Neubau von 258,7 Millionen Euro ausgewiesen. Allein die jetzt vorgelegten voraussichtlichen Kosten für den viel kürzeren 1,8 km langen Abschnitt zwischen der AS Enderich und dem AK Bonn/Nord liegen deutlich höher. So ist auch der im BVWP errechnete NKV-Wert von 2.8 nicht mehr haltbar. (BVWP lfd. Nr. 106, S.125) Der Nutzen-Kosten-Vergleich ist laut BVWP die entscheidende Größe: „Das zentrale Bewertungsmodul des BVWP 2030 stellt die Nutzen-Kosten-Analyse dar, die den Investitionskosten eines Vorhabens alle in Geldeinheiten darstellbaren positiven und negativen Projektauswirkungen gegenüberstellt.“ (S. 59).

Dem Bundesverkehrswegeplan 2030 liegen verschiedenen Verkehrsuntersuchungen zu Grunde. Ein davon ist die Verkehrsverflechtungsprognose 2030. Deren Abschlussbericht datiert vom 11. Juni 2014. Unter „Wesentliche Ergebnisse“ heißt es dort: „Bis 2030 werden kräftige Zuwächse der Verkehrsleistung in Deutschland erwartet. Gegenüber 2010 wird die Verkehrsleistung im Güterverkehr um 38 % zunehmen, der Personenverkehr wächst um 13 %.“ (S. 54) und „Beim Güterverkehr macht sich bis 2030 die weiterhin hohe Dynamik des internationalen Handels bemerkbar. Grenzüberschreitender (+ 42 %) und Transitverkehr (+ 52 %) nehmen deutlich zu. Auch der Binnenverkehr wächst stark (+ 31 %).“ (S. 55) Auch diese Daten sind veraltet.

Die letzte deutschlandweite Verkehrszählung fand im Jahr 2015 statt. Auch die dort erhobenen Daten haben in den Bundesverkehrswegeplan keinen Eingang gefunden. Zudem wird die Aussagekraft der Daten SVZ 2015 in den Planunterlagen angezweifelt, da „diese Werte nur zum Teil aus Dauerzählstellen stammen und zum anderen Teil aus Stundenzählungen oder gar Schätzungen bestehen, aus denen die Tageswerte hergeleitet werden. Diese Werte stehen teilweise im Widerspruch zu den Auswertungen der Dauerzählstellen.“

(Verkehrsuntersuchung zum sechsstreifigen Ausbau der A565 mit Ersatzneubau „Tausendfüßler“ Ergebnisbericht, S. 7). Die turnusgemäße Zählung im Jahr 2020 wurde

aufgrund der Corona-Pandemie verschoben und soll nachgeholt werden, „sobald sichergestellt ist, dass die erhobenen Daten tatsächlich belastbar und repräsentativ sind.“

Auf veralteter Datenbasis kann kein nachhaltiges verantwortliches Regierungshandeln stattfinden. Die Verkehrsuntersuchungen müssen daher neu durchgeführt werden, vor allem auch, weil die jüngsten Entwicklungen noch gar nicht in die Planfeststellungsunterlagen einfließen konnten.

### **Pandemie mit Langzeitwirkung**

Die Veränderungen, die die Corona-Pandemie auch langfristig auf das Mobilitätsverhalten mit sich bringen wird, beschreibt zum Beispiel das ZEW – Leibniz-Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung in Mannheim: „Die Corona-bedingten Anpassungen der Arbeitsorganisation haben vielen Unternehmen gezeigt, dass sich mehr Tätigkeiten für die Arbeit im Homeoffice eignen als bislang angenommen. Im unternehmensnahen Dienstleistungsbereich sind es mehr als 50 Prozent und im Verarbeitenden Gewerbe mehr als 40 Prozent der Unternehmen, die über solche digitalen Lerneffekte berichten. „Die flächendeckende Erkenntnis, dass zusätzliche Tätigkeiten ins Homeoffice verlagert werden können, verstärkt den Impuls, den die Corona-Krise auf die Verbreitung ortsflexibler Arbeit ausübt. Aufgrund der neuen Erfahrungen und Erkenntnisse planen viele Unternehmen, Homeoffice auch nach der Krise intensiver zu nutzen als vor dem Beginn der Corona-Pandemie“, sagt Dr. Daniel Erdsiek, Wissenschaftler im ZEW-Forschungsbereich Digitale Ökonomie. Dabei musste etwa jedes dritte Unternehmen kurzfristig in neue Technologien investieren, um während der Krise Homeoffice zu nutzen. Zu diesen Ergebnissen kommt eine aktuelle repräsentative Umfrage unter rund 1.800 Unternehmen der Informationswirtschaft und des Verarbeitenden Gewerbes, die das ZEW Mannheim im Juni 2020 durchgeführt hat.“

Es ist vollkommen klar, dass diese Erkenntnisse genauso wenig in die Verkehrsberechnungen und Prognosen einfließen konnten wie die Zunahme des Radverkehrs in dieser Krise: „Die derzeitige Corona-Krise führt zu aufgebrochenen Mobilitätsroutinen und einem nie dagewesenen Bewusstsein, dass Zuzußgehende und Radfahrende mehr Platz brauchen“, schreibt die Internetplattform [www.nationaler-radverkehrsplan.de](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de), die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erstellt wird. (<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/forschung/schwerpunktthemen/radverkehr-im-ausnahmestand>) Weiter heißt es dort: „Politiker\*innen, Wissenschaftler\*innen, Ärzt\*innen und die WHO fordern die Menschen auf, ihre essenziellen Wege möglichst zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen, denn so kann das Fahrradfahren seine gesundheitlichen, psychischen, gesellschaftlichen und ökologischen Vorteile insbesondere während des Lockdowns ausspielen (IASS 2020). Denn das Fahrrad ist platzsparend, ermöglicht individuelle Mobilität mit Abstand, fördert Gesundheit und Wohlbefinden und ist zudem kostengünstig, inklusiv und klimaschonend. [...] Einer Studie der TU Dresden zufolge fahren 40 % der Befragten öfter mit dem Fahrrad. An vielen automatischen Radverkehrszählstellen in deutschen Städten werden aktuell Allzeit-Höchstwerte gemessen. In der Schweiz sind die zurückgelegten Kilometer mit dem Rad seit dem Lockdown um über 200 % gestiegen (ETH Zürich 2020). Das Fahrrad erweist sich also in der Pandemie als besonders widerstandsfähig, zusätzlich zur bewiesenen Resilienz in Energiekrisen und nach Naturkatastrophen.“

Daher gilt es, alte Pläne jetzt unter den neuen Vorzeichen auf den Prüfstand zu stellen. „Welche Verkehrsmittel die Menschen in der neuen Normalität im Verlauf der Corona-Pandemie wählen, hängt nicht zuletzt von der Prioritätensetzung auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene ab. Regierungen und Behörden aller Ebenen müssen sich jetzt mehr denn je zu klaren Zielen für nachhaltige Mobilität mit und nach COVID-19 bekennen. Städte, Gemeinden und Landkreise sind gut beraten, das Fahrrad als resilientes, krisenfestes Verkehrsmittel zu fördern und nachhaltige Mobilität mit sicherem Fuß- und Radverkehr zentral in Pandemie-, Exit- und Entwicklungsplänen zu verankern.“ (ebd.)

### **Klimabeschlussfassung des Bundes nicht berücksichtigt**

Auch ohne Pandemie leiden die Planungen daran, dass die aktuelle Klimabeschlussfassung der Bundesrepublik und der Europäischen Union keinen Eingang in die Planungen gefunden haben. Der Verkehrssektor in Deutschland verfehlt seit Jahren sämtliche Umweltziele. Schadstoffe, Lärm und der Flächenverbrauch werden nicht gemindert. Im Gegenteil: Alle Fortschritte zum Beispiel in der Motorentechnologie oder bei der Herstellung von Kraftstoffen werden durch mehr Fahrzeuge, längere Strecken und mehr gefahrene Kilometer zu Nichte gemacht. Die simplen Verkehrsuntersuchungen mit dem Ergebnis „überlastete Straßen erfordern weitere Straßen und zusätzliche Spuren“ sind keine Lösung, sondern das Problem. Mehr Straßen erhöhen eben nicht die Mobilität, sondern nur den Verkehr.

### **Systematischer Fehler: Induzierter Verkehr wird nicht berücksichtigt.**

Es ist nicht nur ein Bonmot, dass "Wer Straßen säht, Verkehr ernten wird." In der Verkehrswissenschaft ist die These längst unstrittig. „Unter induziertem Verkehr verstehen wir Verkehr, der dadurch, dass das Verkehrsangebot attraktiver gestaltet wird, zusätzlich ermöglicht und in der Folge von Verkehrsteilnehmern tatsächlich realisiert wird.“ (Joachim Schreiner: Verkehrsgenese-forschung, in: Schöllner, Kanzler, Knie: Handbuch Verkehrspolitik, Wiesbaden 2007, S. 694). Das dem Automanager Daniel Goeudevert wie auch dem damaligen Münchener Oberbürgermeister Hans Jochen Vogel zugeschriebene Zitat ist jedoch in der Bundesverkehrswegeplanung nicht angekommen. Dabei ist vollkommen einleuchtend: In der Verkehrsinfrastruktur bestimmt maßgeblich das Angebot die Nachfrage. Wo keine Bahnlinie, da keine Bahnreisenden, wo kein Radweg, da sind keine Radfahrenden.

Das Handelsblatt fasst diese Erkenntnis wie folgt zusammen: „Das Fahrverhalten der Menschen ändert sich. Sie fahren häufiger Auto, wenn das Straßennetz ausgebaut wird. Weniger Bedeutung hat, dass eine Region mit besserem Straßennetz mehr Menschen aus anderen Regionen anzieht oder dass sich der Verkehr verlagert. Unter dem Strich stützt die kanadische Studie eindrucksvoll eine These, die der amerikanische Ökonom Anthony Downs vor mehr als vier Jahrzehnten formuliert hat: Neue Straßen sind kein Mittel gegen Stau, weil sie zusätzlichen Verkehr hervorrufen.“ (Handelsblatt 12.10.2009)

Dies ist keine Einzelmeinung. „Die Wissenschaft ist sich hier relativ einig. Mehr Spuren führen nicht zu weniger Staus. Paradoxe Weise ist genau das Gegenteil der Fall: Mehr Straßen oder auch mehr Spuren führen langfristig (fast) immer zu mehr Stau. [...] Zahlreiche Studien belegen: Die Anzahl der gefahrenen Kilometer steigt proportional mit dem Straßenausbau mit. Monica Menendez vom Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich fasst es so zusammen: ‚Wenn das Autofahren angenehmer wird, weil man weniger im Stau steht, dann wird auch mehr gefahren‘.“ (Quelle: <https://mobilitymag.de/fuehren-mehr-spuren-zu-weniger-stau-induced-demand/>)

Induced Demand, induzierter Verkehr ist die regelmäßige Folge von neuem Straßenbau. Zwei Wirtschaftswissenschaftler, Matthew Turner und Gilles Duranton, veröffentlichten 2009 ihre Untersuchung aller neuen Straßen und Autobahnen, die in verschiedenen US-Städten zwischen 1980 und 2000 gebaut wurden und verglichen diese neuen Straßen mit der Anzahl der gefahrenen Kilometer in diesen Städten im gleichen Zeitraum. Ergebnis: „Das Verhältnis zwischen Straßenausbau und Verkehrsaufkommen bleibt konstant. Wenn eine Stadt ihre Straßeninfrastruktur um 10 Prozent erhöht hatte, stieg das Verkehrsaufkommen ebenfalls um 10 Prozent.“ (ebd.)

Die Ursache für diesen Effekt war nicht im Bevölkerungswachstum, nicht im Anstieg der Pendlerzahlen zu suchen, sondern führte zu der Erkenntnis: Wenn die Bedingungen für das Autofahren besser sind, fahren mehr Menschen Auto. Sie fahren öfters und damit mehr Kilometer mit dem Auto. Turner und Duranton kommen zu dem Schluss, dass der Effekt von Straßenbau so gering ist, dass sich die Investition in den Straßenausbau nicht lohnt.

Auch der umgekehrte Effekt ist wissenschaftlich erforscht. Weniger Straßen führen nicht zwingend zu mehr Staus. In Städten wie Paris oder Los Angeles, wo die die Anzahl der Straßen und Spuren verringert wurde, gab es nicht mehr Staus.

Die Logik des „mehr Verkehr - mehr Straßen – mehr Verkehr“ hat sogar Einlass in die Umwelt-Enzyklika LAUDATO SI von Papst Franziskus gefunden: „Die Lebensqualität in den Städten hat viel mit den Verkehrsverhältnissen zu tun, die oft Grund für große Leiden der Bewohner sind. In den Städten fahren viele Autos umher mit nur einem oder zwei Insassen. Dadurch wird der Verkehrsfluss erschwert, der Grad der Verschmutzung ist hoch, es werden enorme Mengen von nicht erneuerbarer Energie verbraucht, und es wird notwendig, weitere Autobahnen und Parkplätze zu bauen, die das städtische Gefüge beeinträchtigen.“ (Ziffer 153) [http://www.vatican.va/content/francesco/de/encyclicals/documents/papa-francesco\\_20150524\\_enciclica-laudato-si.html](http://www.vatican.va/content/francesco/de/encyclicals/documents/papa-francesco_20150524_enciclica-laudato-si.html)

Vollkommen fremd scheint aber auch der Straßenbauverwaltung der induzierte Verkehr nicht zu sein. Durch den geplanten Neubau einer zusätzlichen Rheinspange bei Wesseling, die ja immer mit der Entlastung der wenigen Rheinbrücken in Köln und Bonn begründet wurde, rechnet man mit zusätzlichem Verkehr auf dem Tausendfüßler: „Im BVWP 2030 wurde eine neue Rheinquerung der A553 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. Aus diesem Grund wurde eine Überarbeitung der oben beschriebenen Verkehrsuntersuchung unter Einbeziehung der neuen Rheinquerung sowie einer generellen Aktualisierung der Grundlagendaten in Auftrag gegeben (s. Unterlagen 22). Da zum Zeitpunkt der Erstellung der neuen Verkehrsuntersuchung noch keine Entscheidung über die Vorzugsvariante der Rheinspange der A553 vorlag, wurde die Lagevariante mit der höchsten resultierenden Verkehrsbelastung im Ausbauabschnitt berücksichtigt.“ (Planfeststellungsunterlage 1.1, S. 17).

## Weitere Anmerkungen zu den vorgelegten Planunterlagen

Die in der Planfeststellungs-Unterlage 1.1 (S. 12) vorgelegte Skizze ist fehlerhaft. Die Anschlussstelle Poppelsdorf ist dort zweimal eingezeichnet, die AS Auerberg fehlt hingegen.

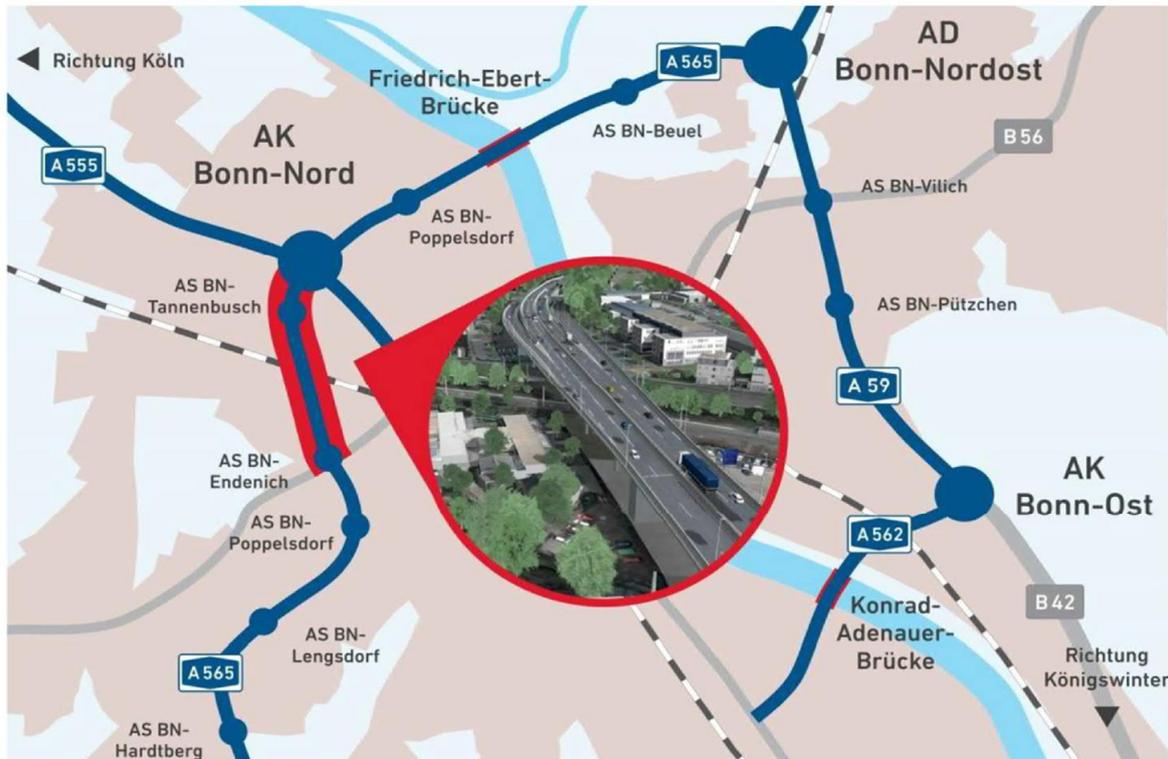


Abbildung 1.1 Darstellung des Planungsgebietes (Quelle: Straßen.NRW)

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.

## Weitere Verbreiterung des Querschnitts

Eher lapidar wird in der Planfeststellungs-Unterlage 1.1 (S. 18) unter dem Punkt 2.1.4 Änderung von Planungszielen auf eine weitere, nachträglich eingeplante Verbreiterung der A565 im Untersuchungsabschnitt hingewiesen. „Zu Beginn der Planung wurde als Planungsgrundlage die Aufrechterhaltung einer bauzeitlichen 4+0 Verkehrsführung definiert. Die Festsetzung des Autobahnquerschnittes erfolgte demnach unter der Vorgabe zur Aufrechterhaltung von zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung auf einer Richtungsfahrbahn während der Bauzeit. Zur Verringerung von bauzeitlichen Verkehrsbehinderungen in einem späteren Sanierungsfall wurde im Rahmen der Voruntersuchung als zusätzliches Planungsziel festgelegt, eine 5+0 Verkehrsführung für den Endzustand zu ermöglichen. Hieraus resultiert eine Querschnittsverbreiterung für den Endzustand. Dieses ergänzende Planungsziel mit der damit verbundenen Querschnittsanpassung wurde erst im Rahmen des Vorentwurfs und nicht in der Variantenuntersuchung berücksichtigt, da hieraus kein Einfluss auf die Vergleichbarkeit der Varianten resultiert.“ Erstaunlich, dass für eventuelle spätere Sanierungen eine Aufweitung des Autobahnquerschnitts geplant wird, während für einen Radschnellweg angeblich kein Platz vorhanden ist. (Abbildung Unterlage 1.1, S. 161).

Auch auf dem Bauwerk Tausendfüßler gibt es anscheinend keinen Platzprobleme: „Um bei einem späteren Ausbau des AK BN-Nord ausreichend Spielraum für eine veränderte

Einfahrt- bzw. Ausfahrtsituation gewährleisten zu können, wird der Seitenstreifen auf der gesamten Bauwerkslänge der künftigen Brücke Tausendfüßler bis zum AK BN-Nord mit einer Breite von 3,00 m ausgeführt.“ (Planfeststellung - Unterlage 1.1, S. 73)

#### 4.4.1 Querschnittselemente

##### 4.4.1.1 BAB 565

##### 4.4.1.1.1 Querschnittsabmessungen der Richtungsfahrbahnen

Die Abmessungen der Richtungsfahrbahnen der BAB 565 im Planungsabschnitt entsprechen im Wesentlichen dem RQ 36 gemäß RAA 2008. Hiervon abweichend sind im Zuge des Planungsprozesses folgende Querschnittsmodifikationen gegenüber dem Regelquerschnitt festgelegt worden (vgl. Abbildung 4.10).

- Reduzierung der Mittelstreifenbreite von 4,00 m auf 3,50 m
- Reduzierung des Randstreifens am Mittelstreifen von 0,75 m auf 0,50 m

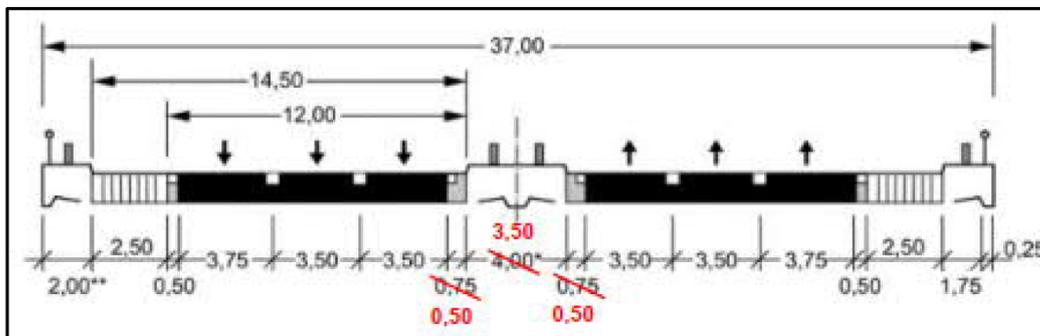


Abbildung 4.10 Querschnittsmodifikation RQ 36 gemäß RAA 2008

#### Baulärm unzumutbar hoch

An mehreren Stellen der Planunterlagen wird darauf hingewiesen, dass während der Bauphasen geltende Lärmhöchstwerte massiv überschritten werden.

Die Ergebnisse der Immissionsberechnung für die Baustellen-Situationen 1 bis 21, (Dateien *VS01\_7354\_VA\_Ber\_01\_Anlage\_4* bis *VS01\_7354\_VA\_Ber\_01\_Anlage\_21*) weisen für die Tageswerte sowie für die Nachtwerte (*Datei VS01\_7354\_VA\_Ber\_01\_Anlage\_22*) und die Vorbelastung durch die Umgebungswerte (*VS01\_7354\_VA\_Ber\_01\_Anlage\_25*) zum großen Teil massive Überschreitungen der Lärmrichtwerte auf.

Für das Wohngebiet in Endenich rechnet der Gutachter für die Situation 3 „mit einem Beurteilungspegel größer oder gleich 70 dB(A) im Tageszeitraum bzw. 60 dB(A) im Nachtzeitraum“ um dann festzustellen, dass ein „Beurteilungspegel  $L_r$  von 70 dB(A) im Tageszeitraum bzw. 60 dB(A) im Nachtzeitraum ... von der verwaltungsrechtlichen Rechtsprechung als Schwelle zu einer möglichen Gesundheitsgefährdung angesehen“ wird. (*Dokument VS01\_7354\_VA\_Ber\_17\_3\_1\_20191217\_BL\_CJ\_txt*, S. 25)

Solche Feststellungen in der „Schalltechnischen Untersuchung zu den Baulärmimmissionen für den 6-streifigen Ausbau der A565 zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord Bericht VA 7354-1 vom 17.12.2019 Unterlage 17.3.1“ gelten für zahlreiche Bausituationen in dem insgesamt auf 72 Monate berechneten Bauablauf. Lapidar

wird festgestellt: „Die Möglichkeiten zum Einsatz lärmarmen Verfahren sind bei städtischen Bauarbeiten begrenzt. In diesem Kontext sind aufgrund der geringen Abstände zwischen Baustelle und Immissionsorten hohe Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm an den nahegelegenen schutzbedürftigen Fassaden zu erwarten.“ (S. 44). Nicht sonderlich beruhigend, dass der Gutachter dann feststellt: „Die Empfindung von Lärm hat nicht nur eine physikalische Komponente, sondern hängt auch von der subjektiven Einstellung der Anwohner zur Geräuschquelle / zum Verursacher ab. Daher führt eine Information der Anwohner zwar nicht zu einer Minderung der physikalischen Geräuschbelastung, aber im Allgemeinen zu einer Erhöhung der Akzeptanz und damit auch zu einer Minderung der subjektiven Belästigung.“ (S. 45) Wenn das nicht reicht, empfiehlt der Gutachter: „Eine weitere Vorgehensweise, die allerdings eine Abstimmung mit der zuständigen Behörde und die Zustimmung der betroffenen Anwohner erfordern, weil diese so nicht von der AVV Baulärm vorgesehen ist, ist die Übernahme von passiven Schallschutzmaßnahmen (z.B. der Einbau neuer Fenster) zur Einhaltung der in Kapitel 4.2 beschriebenen Zumutbarkeitsregelungen. Diese Maßnahmen können, bei Lärmbelastungen, die sich wie in diesem Fall über einen längeren Zeitraum (viele Monate oder Jahre) erstrecken, sinnvoll sein.“ Und „Bei kurzfristigeren Baumaßnahmen von wenigen Nächten kann auch eine auswärtige Unterbringung empfohlen werden. Dies betrifft insbesondere den Bereich des Tausendfüßlers, da hier aufgrund notwendiger Sperrpausen Nachtarbeit nicht vermieden werden kann.“ (S. 46)

Immerhin wird darüber nachgedacht, dass, wo es besonders laut ist, ein wenig mehr Lärm vermutlich auch nichts ausmacht: „Des Weiteren wurde die im Bestand vorherrschende Vorbelastung durch Verkehrslärm ermittelt. Die Berechnungen haben gezeigt, dass im Nahbereich der Autobahn derzeit schon Beurteilungspegel vorherrschen, die zum Teil deutlich oberhalb des Schwellenwertes von 70 dB(A) tags sowie 60 dB(A) nachts liegen. Das Bundesverwaltungsgericht [19] hat entschieden, dass ein ständig vorherrschendes Hintergrundgeräusch z.B. aus Verkehrslärm bei der Beurteilung der Baulärmimmissionen Berücksichtigung finden kann. Ob aufgrund der nur zeitweise einwirkenden Baulärmimmissionen und der hohen Vorbelastung nicht auch eine höhere Zumutbarkeitsschwelle von z.B. 5 dB(A) unterhalb des Hintergrundgeräusches hinnehmbar ist, müsste ggf. abgewogen werden oder durch die genehmigende oder planfeststellende Behörde entschieden werden.“ (S. 54)

So viel Zynismus sollte in einem Planfeststellungsverfahren keinen Platz haben.

### **Auch nach Fertigstellung wird Lärmschutz nicht eingehalten**

Nach erfolgtem Ausbau sollen Lärmschutzwände mit einer Höhe von bis zu 12 m über Fahrbahnrand und lärmindernder Fahrbahnbelag für die Einhaltung der Grenzwerte sorgen. Das funktioniert aber nicht bei sämtlichen Gebäuden an der Ausbaustrecke. „Insgesamt verbleiben 121 von ehemals 1007 Schutzfällen tags sowie 249 von 1250 Schutzfällen nachts, wovon sich mit 41 Schutzfällen tags und 117 Schutzfällen nachts ein großer Teil im Schutzabschnitt 7 befindet.“ Schutzabschnitt 7 ist der überwiegend mit Wohnbebauung genutzte Bereich zwischen Wiesenweg und Hermann-Wandersleb-Ring.

Die Stadt Bonn gehört bekanntermaßen zu den lautesten Städten der Republik. Der Ausbau der A565 wird Bonn in dieser Position stärken. Bislang ungehört bleibt bisher anscheinend der Appell des Rates der Stadt Bonn, der in seiner Sitzung vom 18.06.2020 beschlossen hat: „Der Rat der Bundesstadt Bonn appelliert an die betreffenden externen Institutionen,

insbesondere an die DB AG, den Landesbetrieb Straßenbau NRW und die Bezirksregierung Köln, im Sinne dieses Lärmaktionsplans die in ihre Zuständigkeit fallenden Maßnahmen und Vorschläge zu prüfen und nach Möglichkeit umzusetzen.“

### **Verkehrssicherheit**

Der während der mindestens sechsjährigen Bauphase geplante Umbau des Potsdamer Platzes erscheint unter Verkehrssicherheitsaspekten äußerst fragwürdig. „Durch die zu erwartende Verkehrsverlagerung im Zuge der Sperrungen der AS BN-Tannenbusch ist eine Ertüchtigung des Kreisverkehrs Potsdamer Platz erforderlich. Der Kreisverkehr soll bei laufendem Verkehr (mit kurzzeitigen Einschränkungen) zu einem „Turbokreisel“ umgebaut werden. Die Außenkanten des Kreisverkehrs bleiben bestehen. Es erfolgt ein Umbau in Richtung Kreismitte und Umbau des Astes Heinrich-Böll-Ring.“ (Deutz Consult: Prognose zu baubedingten Erschütterungen, Bericht-Nr.: VA 7354-2) Dabei verzeichnet der Kreisel am Potsdamer Platz bereits heute zahlreiche Unfälle (siehe: <https://unfallatlas.statistikportal.de/>) und gefährliche Verkehrssituationen. Das wird dadurch sicher nicht besser, auch wenn in Zukunft „innerhalb des Kreisverkehrs ein Wechsel der Fahrspuren nicht vorgesehen bzw. möglich ist.“ (S. 13)

Befremdlich, dass hierzu keine eigene Untersuchung erstellt wurde, genauso wenig wie zu Verkehrssicherheitsfragen in Bezug auf die Ausbildung der Anschlussstellen an das untergeordnete (kommunale) Straßennetz insbesondere auch unter Berücksichtigung des dort verlaufenden Rad- und Fußgängerverkehrs. In Planfeststellungsunterlage 1.1. (S. 146) heißt es dazu lediglich: „Während sich die Anschlusssituation in Eendenich gegenüber dem Bestand nicht verändert, werden an der AS BN-Tannenbusch aufgrund der Querschnittsverbreiterung der BAB 565 die Anschlussstellenrampen nach außen gedrückt. Hierdurch wird der Knotenpunktbereich der Stadtstraße Lievelingsweg, unter Berücksichtigung einer mindestens ausreichenden Verkehrsqualitätsstufe (QSV = D), vollständig umgeplant. Die Belange des Fuß- und Radverkehrs, sowie mobilitätseingeschränkter Personen werden gemäß aktuellem Stand der Technik berücksichtigt.“ Ein wenig mehr Konkretion wäre hier angebracht.

Bei der Untersuchung der bestehenden Verkehrsverhältnisse heißt es in Planfeststellungs - Unterlage 1.1 auf Seite 20: „Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (kurz: DTV) auf der Brücke Tausendfüßler im Streckenabschnitt der A565 beträgt im Analysefall für das Jahr 2018 ca. 92.600 Kfz/24h (s. Unterlage 22). Der aktuell 4-streifige Autobahnabschnitt zwischen der AS BN-Eendenich und dem AK BN-Nord ist mit der vorliegenden Verkehrsstärke bereits heute schon überlastet. Dabei führen insbesondere starke Pendleranteile zu Stauerscheinungen zu den Verkehrsspitzen am Morgen und am Abend. Außerdem wirken sich die kurzen Abstände zwischen der AS BN-Eendenich, der AS BN-Tannenbusch und dem AK BN-Nord durch die entstehenden vermehrten Fahrstreifenwechsel sowie Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgänge nachteilig auf den Verkehrsablauf aus.“ Die häufigen Fahrstreifenwechsel werden bei mehr Fahrstreifen im Ausbauzustand noch zunehmen. Es wurde versäumt, die unter Verkehrssicherheitsaspekten zu untersuchen.

### **Erschütterungen**

Ähnlich wie bei der Lärmbelastung werden die baulich bedingten Erschütterungen und deren Auswirkungen für Beschäftigte in den anliegenden Büros nicht ernsthaft untersucht. Es werden keinerlei Maßnahmen zur Verminderung der Erschütterungen vorgestellt,

stattdessen. „Bei einer ausreichenden Anwohnerinformation kann von einer höheren Akzeptanz der Baumaßnahme ausgegangen werden. Daher sind in solchen Fällen höhere Erschütterungsimmissionen zulässig (Stufe II) als bei Baumaßnahmen ohne eine Information der Anwohner.“ (Peutz Consult, Prognose zu baubedingten Erschütterungen (Stufe I), Unterlage 17.5.1., S. 19)

„Aus diesen Messungen lassen sich ebenfalls Rückschlüsse ziehen oder es lässt sich direkt messen, inwieweit von einer Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 (Einwirkung auf Menschen in Gebäuden) ausgegangen werden kann bzw. diese vorliegt. Sollte sich aus diesen Messungen eine Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 ergeben, ist hierauf bspw. durch Baustellenorganisation (Vermeidung von fortwährender Tätigkeit vor genau einem Gebäude) oder Wechsel des Bauverfahrens zu reagieren.“ (ebd. S. 30)

Ob die Reduzierung der Erschütterungen für die Wohnbebauung beim provisorischen Umbau im AK Bonn-Nord durch die Limitierung der „Netto-Einwirkzeit“ auf vier Stunden im Zeitraum von 6 bis 22 Uhr für die Betroffene ein wirklicher Trost ist, darf bezweifelt werden. (S. 32)

### **Verschattung**

Insbesondere die Wohnbebauung „Meisenweg“ und „Am Dickobskreuz“, aber auch zahlreiche Bürogebäude und das Tierheim werden in Zukunft durch den ausgebauten Tausendfüßler dauerhaft deutlich mehr verschattet als das heute der Fall ist. „Östlich der A565 sind im Endausbauzustand und während der Bauphase Veränderungen um bis zu 75 Stunden auszumachen. Insgesamt ergeben sich im Endausbauzustand 40 Gebäude und während der Bauphase 15 Gebäude, an denen Abnahmen der Besonnungstunden um mehr als 33,33 % zu erwarten sind.“ (Verschattungsuntersuchung im Rahmen der Planung zum 6-streifigen Ausbau der A565 zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord, Unterlage 17.4, S. 20.)

Da das Tierheim eine gewerbliche Nutzung darstellt, gilt es hier mangels Vorhandensein auch keine besonderen Regeln zu beachten – zum Nachteil der Tiere, für die Sonnenlicht künftig eine Ausnahmerecheinung sein wird: „Der Gebäudekomplex Lambarenweg 2 (Tierheim) weist im Endausbauzustand sowohl im Winterzeitraum als auch zur Tagundnachtgleiche Veränderungen von mehr als 33,33 % auf. Im Winterzeitraum verändert sich die Besonnungsdauer von ehemals 42 Stunden auf 2 Stunden Besonnung an der am meisten betroffenen Ostfassade (nächst gelegen, parallel zur Autobahn). Zur Tagundnachtgleiche verringert sich die Besonnungsdauer von im Bestand ca. 3 Stunden Besonnung auf 18 Minuten. Die aus dem Kriterium Abstandsflächen ermittelten Betroffenheiten finden sich auch im Kriterium der 1/3-Regelung wieder. Anzumerken ist allerdings, dass es sich bei diesen Gebäuden um eine gewerbliche Nutzung handelt. Mit Ausnahme des Tierheims, hier gilt das Tierschutzgesetz, eine Besonnung muss vorhanden sein, aber es ist keine Zeitdauer definiert. Für gewerbliche Nutzungen sind keine Anforderungen an eine Mindestbesonnungsdauer normiert.“ (S. 29 f.)

### **Luft und Klima: Messdorfer Feld ist unbekannt**

Im Bericht zu den voraussichtlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens (UVP-Bericht, Unterlage 1A) wird beteuert, dass es keine Auswirkungen des Ausbaus der A565 auf das Stadtklima gebe. Das Messdorfer Feld, das für die Frischluftversorgung in der Stadt von überragender Bedeutung ist, und sich in unmittelbarer Nähe der Ausbaustrecke der A565

erstreckt, scheint in der Untersuchung vollkommen außen vor gelassen worden zu sein. „Aufgrund der verbreiteten Bebauung und Versiegelung ist im Planungsraum weitgehend von einem typischen Stadtklima auszugehen (höhere Durchschnittstemperatur und Schadstoffkonzentration sowie geringe Luftfeuchtigkeit und Windgeschwindigkeit). In bestimmten Arealen kann es davon Abweichungen geben (z.B. in den durchgrünten Wohnlagen südwestlich des AK Bonn-Nord, im unbebauten UNI Campus nordwestlich der AS Bonn-Endenich). Waldflächen (Frischluftproduzenten) und weiträumige Acker- und Grünlandflächen, die als Kaltluftproduzenten fungieren, sind hier auszuschließen.“ (S. 41)

„Die nordwestlich der Anschlussstelle Bonn-Endenich laut Klimagutachten bestehende Frischluftschneise bleibt in ihrer Funktion und Bedeutung erhalten, da der Autobahnausbau auf die bestehenden Rahmenbedingungen keinen Einfluss nimmt. Vielmehr kann die tiefer geführte Gradienten die Frischluftversorgung erleichtern. Da dies für die übrigen Ausbaustrecken wegen der Dammlage der Autobahn, bepflanzten Böschungen bzw. der angrenzenden Bebauung und stellenweise auch begleitender Gehölzstreifen kaum oder nicht gilt, ist anzunehmen, dass auch hohe Schallschutzwände die ohnehin eingeschränkte Ventilation im Bereich der vor Lärm zu schützenden Wohnsiedlungsbereiche nicht weiter beeinträchtigt.“ (S. 44)

Die Durchlüftungsbedingungen insbesondere im Umfeld von Wohnsiedlungen ändern sich nicht. Durchlüftungshindernisse existieren bereits jetzt (Dammlage, Bebauung, Gehölzstreifen); höhere Lärmschutzwände werden darauf keinen wesentlichen Einfluss im Sinne einer verstärkenden Wirkung nehmen. (S. 45)

Planfeststellungs-Unterlage 1.1. behauptet zusammenfassend: „Trotz der vorhabenbedingten Flächeninanspruchnahme und Versiegelung wird eine spürbare Veränderung der lokalklimatischen wie auch lufthygienischen Verhältnisse innerhalb der Wohn und Erholungsbereiche im Planungsgebiet durch bau- wie auch anlagenbedingte Wirkungen ausgeschlossen.“ Diese Behauptung ist absolut unzureichend belegt. Und da tröstet auch keine Politik der hohen Schornsteine: „Bei Varianten in Hochlage kommt es zu einer stärkeren Verdünnung der Luftschadstoffemissionen, da diese bereits in höheren Luftschichten ausgestoßen werden. Hierdurch ist die Konzentration der Schadstoffe in der Luft in der bodennahen Beurteilungsschicht geringer als bei Varianten in Tieflage, bei denen die Schadstoffe direkt in Bodennähe ausgestoßen werden.“ (ebd. S. 81)

### **Folgewirkungen nicht hinreichend berücksichtigt**

Nach Berechnungen von Geografen der Universität Bonn verursachen die Einpendler, die zu ihrer Arbeit aus dem Umland nach Bonn fahren, jährlich mehr als 68.000 Tonnen Kohlendioxid-Emissionen und gehören damit zu den großen Treibhausgasverursachern. Den Berechnungen zufolge verursachen 118.604 Einpendler jährlich 60.197 Tonnen Kohlendioxid durch den motorisierten Individualverkehr und 8.314 Tonnen CO<sub>2</sub> durch den öffentlichen Personennahverkehr. Pro Einpendler entspricht das rund 0,58 Tonnen Kohlendioxid im Jahr – das sind rund sieben Prozent der deutschlandweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Kopf, die das Umweltbundesamt für das Jahr 2019 berechnet hat. Die Einpendler nach Bonn legten zusammen 2.549.848 Gesamtkilometer zurück.

Unter dem Aspekt der nachhaltigen Auswirkungen der Corona-Pandemie und des vermehrten induzierten Verkehrs durch den Autobahnausbau ist einleuchtend, dass der Ausbau der A565 ohne Radschnellweg weder zur Einhaltung der Klimaziele noch zu mehr Mobilität in Bonn führen wird.

**Aus all diesen Gründen verlangt der ADFC Bonn/Rhein-Sieg eine Überarbeitung der vorgelegten Pläne bzw. eine Neuplanung der Sanierung der A565, die eine Trasse für einen neu zu bauenden Radschnellweg einschließt, der Teil einer regionalen Radschnellwegeverbindung zwischen Rheinbach – Witterschlick - Alfter über Bonn-Endenich bis nach Troisdorf und Niederkassel sein wird.**

**In den Neuplanungen sind die Anforderungen aus dem Urteil vom 14.01.2020 des Oberverwaltungsgerichts zur Luftreinhaltung in Bonn zu berücksichtigen.**

**Die aktuelle Gesetz- und Verordnungslage der Bundesrepublik Deutschland und der Europäischen Union zum Erreichen der Klimaschutzziele und der dadurch notwendigen Verkehrswende muss in die Planungen Einlass finden.**

**Die Datengrundlage der vorgelegten Verkehrsuntersuchungen ist dabei durch Berücksichtigung der Verkehrsverlagerung durch den Bau eines Radschnellweges wie auch weiterer Vorhaben der Stadt Bonn wie etwa der geplanten Westbahn und weiterer Verbesserungen im ÖPNV zu aktualisieren.**

**Dabei muss die Verkehrsverlagerung durch induzierten Verkehr Bestandteil aller Verkehrsprognosen und Berechnungen sein.**

**Die langfristigen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten der Menschen müssen in der Neuplanung berücksichtigt werden.**

**Die umweltschädlichen Auswirkungen der vorgelegten Planungen müssen hinsichtlich der Verschlechterung des Luftaustausches und der Luftqualität, der Steigerung des Verkehrslärms, des gesundheitlich schädlichen Baulärms und der baubedingten Erschütterungen, der dauerhaften Verschattung von Gebäuden bei der Planüberarbeitung bzw. Neuplanung minimiert werden. Die Vorkehrungen für die Verkehrssicherheit sind zu erhöhen.**

