

Bezirksregierung Köln
Dezernat 25
-Herrn Bierbaum-
50606 Köln

Ansprechpartner/in Jan Benner
(auch für barrierefreie Dokumente)
Telefon 02 28. 77 2665
Telefax -
E-Mail jan.benner@bonn.de
Aufzugsgruppe, Etage, Zimmer 2 / 7 C
Mein Zeichen 61-4
Datum 15.12.2020

Stellungnahme der Stadt Bonn im Rahmen der Planfeststellung für den 6-streifigen Ausbau der A 565 zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord in Bonn von Bau - km 10+ 108 bis Bau - km 11+ 900 einschließlich Brückenneubauten und Stütz- und Lärmschutzwänden sowie Entwässerungseinrichtungen

Bürgertelefon: 0228 - 770
Internet: www.bonn.de

Öffnungszeiten
Mo, Do: 8.00 - 18.00 Uhr
Di, Mi, Fr: 8.00 - 13.00 Uhr
Zusätzliche
telefonische Servicezeit
Di, Mi: 13.00 - 18.00 Uhr

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Bierbaum,

Öffentliche Verkehrsmittel
Bahnen: 61, 62, 66, 67
Busse: 602, 604, 605

die Stadt Bonn wurde im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Planfeststellungsverfahren mit Schreiben vom 28.08.2020 um Stellungnahme zu den vorgelegten Planunterlagen gebeten. Die vorgelegten Planunterlagen wurden durch die berührten Fachdienststellen geprüft und Teilstellungnahmen abgegeben.

Sparkasse KölnBonn
IBAN:
DE79 3705 0198 0000 0113 12
BIC:
COLSDE33

Vorbemerkung

Volksbank Köln Bonn eG
IBAN:
DE95 3806 0186 2003 7530 10
BIC:
GENODE33

Mit dem Bundesverkehrswegeplan bzw. Fernstraßenausbaugesetz wurde im Jahre 2016 der Ausbau der A 565 zwischen AK Bonn Nord und AS Hardtberg im Vordringlichen Bedarf bundesgesetzlich beschlossen; der Abschnitt zwischen AK Bonn Nord und AD Bonn Nordost ist im Weiteren Bedarf eingestuft. Die vorgelegte Planungsvariante entspricht grundsätzlich dem Ratsbeschluss vom 14.12.2017 (DS 1713165EB8), in dem bei einem Ausbau diese Variante favorisiert wurde. Sie beinhaltet die Hochlage der Autobahn wie heute mit teilweiser Troglage zur Überbrückung an der Immenburgstraße.

Seit diesen Entscheidungen haben sich maßgebliche Rahmenbedingungen des Bauvorhabens geändert, die aus Sicht der Stadt Bonn eine Überarbeitung der Planungen zwingend notwendig machen:

- a. Internationale Abkommen, nationale Gesetze und Beschlüsse der Stadt Bonn zur Erreichung der Klimaneutralität
- b. Zunehmende Veränderungen im Stadtklima durch bauliche Maßnahmen

Seite 2

- c. Allgemeine Veränderungen des Mobilitätsverhaltens insbesondere mit Blick auf Pendlerströme und Entwicklungen mobiler Arbeitsformen

Zu a. Die internationale Staatengemeinschaft hat 2015 als gemeinsames Ziel vereinbart, den weltweiten Ausstoß von klimaschädlichen Emissionen so zu reduzieren, dass die weltweite Klimaerwärmung – gegenüber vorindustriellen Werten - deutlich unter 2 Grad Celsius, möglichst 1,5 Grad Celsius, bleibt.

Die Europäische Union hat im Jahr 2018 im europäischen Klimagesetz das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 verankert die Reduktion der CO₂-Emissionen um mindestens 55% gegenüber dem Jahr 1990 und im Klimazielplan vereinbart.

Mit dem Bundes-Klimaschutzgesetz wurde 2019 die Zielmarke vorgegeben, dass die Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich bis 2030 um 37 % im Vergleich zum kalkulierten Wert 2020 gesenkt werden sollen. Bis spätestens 2050 soll die Bundesrepublik Deutschland als Ganzes Klimaneutralität erreicht haben.

Die Stadt Bonn hat mit Beschluss vom 04. Juli 2019 den Klimanotstand ausgerufen und damit festgelegt, dass Klimaschutz im kommunalen Handeln höchste Priorität haben muss. Die Stadt Bonn kann ihren Beitrag zur Erreichung der internationalen, europäischen, nationalen und kommunalen Reduktionsziele folglich ohne eine Verringerung des MIV nicht erreichen.

Zu b. Mit Bezug auf das lokale Klima, mit den Hitzeperioden der letzten Jahre, ergeben sich Fragestellungen im Kontext der möglichen Sperrwirkung durch die hohen Lärmschutzwände für eine Durchlüftung und der Neuversiegelung durch die geplante Autobahnverbreiterung bei einem 6-spurigen Ausbau. Der geplante Ausbau führt zu einer Zunahme der versiegelten Fläche. Dies führt zu einem Verlust an Biotopen und zu zusätzlichen "Aufheizungsflächen". Beide Aspekte, Sperrwirkung und Neuversiegelung sind in ihrer Wirkung auf das Stadtklima nicht ausreichend untersucht und bewertet worden.

Zu c. Nicht erst durch die Corona-Pandemie ergeben sich langfristige Veränderungen im Mobilitätsbedarf und -verhalten der Bevölkerung. Die deutliche Ausweitung von mobiler Arbeit, flexibilisierten Arbeitszeiten und der Ersatz von Dienstreisen durch Videokonferenzen führen tendenziell zu geringeren Verkehrsbelastungen in Spitzenzeiten.

Zusammenfassung

Zusammenfassend bestehen seitens der Stadt Bonn folgende Bedenken bzw. folgende Erwartungen zur Überarbeitung und Ergänzung des vorgelegten Planwerks:

- Die Stadt Bonn ist der Auffassung, dass die A 565 gemäß der RIN 2008 in die Kategorie AS II (Stadtautobahn) einzustufen ist.
- Insgesamt sieht die Stadt Bonn es als notwendig an, integriert in den Brückenneubau zwischen AK Bonn Nord und AS Eendenich einen Radweg, wenn möglich einen Radschnellweg zu realisieren. Dies würde die Radverkehrsverbindungen in der Stadt und der Region Bonn/Rhein-Sieg deutlich verbessern, damit zu einer

Entlastung der Autobahn beitragen und eine Maßnahme für Klimaschutz und Luftreinhaltung darstellen.

- Aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Lärmschutzes fordert die Stadt Bonn ebenfalls die Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von maximal 80 km/h auf dem Ausbauabschnitt der A 565. Es wäre dann auch zu prüfen, ob aus städtebaulichen und klimatischen Gründen eine Reduzierung der Lärmschutzwände in der Höhe und/oder in ihrer Ausgestaltung erfolgen kann, ohne die Grenzwerteinhaltung zu gefährden.
- Die Stadt Bonn plant in Verlängerung der Immenburgstraße eine Fuß- und Radverkehrsbrücke über die A 565. Die Stadt Bonn erwartet daher die Berücksichtigung der geplanten Fuß- und Radverkehrsbrücke bei der weiteren planerischen Ausarbeitung der Lärmschutzeinrichtungen in diesem Bereich.
- Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Stadtklima (Durchlüftungssituation, thermische Belastung) sind bislang in den vorgelegten Planunterlagen nicht bzw. nur ungenügend in den Blick genommen worden. Es wird daher die Erstellung eines klimatologischen Detailgutachtens gefordert, in dem die Auswirkungen des Ausbaus der A 565 auf das Stadtklima im betroffenen Stadtraum untersucht werden.
- Auch bei vollständiger Umsetzung des vorgeschlagenen Schallschutzkonzeptes (Schallschutzwände, passive Lärmschutzmaßnahmen, lärmindernder Fahrbelag) verbleibt im Ausbaubereich und in den direkt angrenzenden Gebieten weiterhin eine signifikante Anzahl von offenen Schutzfällen. Die Stadt Bonn fordert daher eine Überarbeitung des Schallschutzkonzeptes mit dem Ziel des vollständigen Schutzes der angrenzenden Bebauung in Abstimmung mit der Stadt Bonn.
- Durch den Ausbau der A 565 sind Gewerbebetriebe unterschiedlich stark betroffen. Straßen.NRW wird aufgefordert, Sorge dafür zu tragen, dass für die betroffenen Betriebe bestandssichernde Maßnahmen getroffen werden, sodass diese während und nach dem Ausbau der A 565 ohne gravierenden Einschränkungen ihren Betrieb fortführen können.
- Es bestehen Bedenken, dass es aufgrund der Sperrzeiten der Anschlussstelle Tannenbusch zu einem Absinken des Schutzniveaus durch Feuerwehr und Rettungsdienst der Stadt Bonn kommt. Dies gilt es durch geeignete Kompensationsmaßnahmen unbedingt zu verhindern.
- Es kann befürchtet werden, dass eine Kapazitätserhöhung der Autobahn nur kurzfristig zu weniger Stau und damit zu weniger Emission führen wird. Die Situation der Ein- und Auspendler wird nicht signifikant verbessert, da die Kapazität der Straßen zur innerstädtischen Anbindung nicht wesentlich erhöht werden kann. Es wird die Gefahr gesehen, dass der Ausbau der A 565 ein weiter steigendes Verkehrsaufkommen induziert.

Nach Abwägung der vorgenannten Einwände und Erwartungen fordert die Stadt Bonn die 4-spurige Erneuerung der A 565 inkl. Lärmschutz mit zusätzlichem Radweg.

Die Stadt fordert, das Projekt nach dem Standard einer Stadtautobahn mit dem entsprechenden reduzierten Regelquerschnitt zu planen.

Wird die A565 als Stadtautobahn anerkannt, ist aufgrund des reduzierten Flächenverbrauchs ein 4-spuriger Ausbau mit durchgängigem Sicherheitsstreifen, Lärmschutz und zusätzlichem Radweg denkbar. Der Sicherheitsstreifen wird dabei so vorgerichtet, dass eine restriktive, temporäre Seitenstreifenfreigabe "(TSF)" möglich ist.

Weitergehende Erläuterungen zu diesen zentralen Aspekten sowie weitere Hinweise der Stadt Bonn zu den vorgelegten Plänen für den Ausbau der Autobahn A 565 zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Nord in Bonn können der folgenden Gesamtstellungnahme entnommen werden:

Allgemein

Die vorgelegte Planungsvariante entspricht grundsätzlich dem Ratsbeschluss vom 14.12.2017, in dem bei einem Ausbau diese Variante favorisiert wurde. Sie beinhaltet die Hochlage der Autobahn mit teilweiser Troglage zur Überbrückung an der Immenburgstraße. Allerdings ist keine neue schnelle, autobahnparallele, kreuzungsfreie, förderfähige Radverkehrsstrasse vom Endenicher Ei über die Nordbrücke bis nach Beuel und in den Rhein-Sieg-Kreis (Niederkassel, Troisdorf, Sankt Augustin) enthalten. Diese Radverkehrsverbindung sollte das Kernstück einer Radschnellverbindung zwischen dem Rhein-Sieg-Kreis (Alfter-Witterschlick bis Niederkassel) sein, die 2019 von der Stadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis dem Landesverkehrsministerium vorgeschlagen wurde. Die alternativ angedachten Varianten für eine Radvorrangroute sind nach einer ersten groben Einschätzung grundsätzlich möglich und werden auch als sinnvoll erachtet, wobei eine Führung entlang der A 565 weiterhin favorisiert wird.

Ausbaustandard/Ingenieurbauwerke

Bestandteil der Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren ist ein Verkehrsgutachten. Im Einzelnen wurden in dem Verkehrsgutachten die folgenden Grundlagedaten zur Analyse herangezogen:

- Kontinuierliche Dauerzählstellen
- Periodische Straßenverkehrszählung (SVZ) 2015
- Ergänzende Verkehrszählungen
- Ergänzende Routenverfolgung
- Ergänzende Verkehrszählungen des untergeordneten Straßennetzes

Zur Herleitung des erforderlichen Ausbaustandes des Autobahnnetzes und zur Beurteilung von verkehrlichen Auswirkungen von

Seite 5

Baumaßnahmen im Autobahnnetz ist die Kenntnis der heutigen und der zukünftigen Verkehrsnachfrage sowie der genauen Fahrtbeziehung (Verflechtung) von entscheidender Bedeutung. Daher wurde für den Untersuchungsraum ein Verkehrsmodell aufgebaut. Aufgabe des Verkehrsmodells ist es, anhand der absehbaren strukturellen Entwicklungen im Untersuchungsraum sowie genereller Entwicklungstrends die zukünftige Verkehrsnachfrage zu ermitteln und auf Basis einer Verflechtungsmatrix auf das Straßennetz umzulegen. Für das Verkehrsmodell wurden aus folgenden Quellen Grundlagendaten verwendet:

- Ergebnisse der Prognoseberechnung für die Bundesverkehrswegeplanung (BVWP)
- Studie zur Mobilität in Deutschland 2017
- Information und Technik Nordrhein-Westfalen

Außerdem wurden die Daten aus der automatischen Verkehrserfassung der Autobahnen im Untersuchungsraum des Jahres 2017 herangezogen. Die Aufgabe der Verkehrsprognose besteht darin, einzuschätzen, wie sich das Verkehrsaufkommen künftig entwickeln wird. Die verkehrliche Entwicklung hängt dabei von den folgenden Einflussfaktoren ab:

- Allgemeine Verkehrsentwicklung
- Demografische Entwicklung
- Ökonomische Entwicklung

Für Bonn und die umliegenden Städte und Gemeinden wurde die Prognose des Verkehrsaufkommens auf der Grundlage des Verkehrsmodells mit den Planungsprogrammen VISEM bzw. VISUM für das Jahr 2030 durchgeführt. Für die Prognose des Untersuchungsraumes außerhalb des genannten Bereichs wurde analog zur Analyse auf Verflechtungsmatrizen für das Jahr 2030 aus der bundesweiten Verflechtungsprognose zurückgegriffen und aufbereitet. Im Einzelnen wurden folgende Daten in das Modell eingespeist:

- Die Bevölkerungsentwicklung wurde auf Grundlage einer Abfrage bei Städten und Gemeinden festgelegt.
- Für die weiteren umliegenden Verkehrszellen wurden die Prognosedaten (2030) des BVWP-Modells übernommen.
- Die Entwicklung von Gewerbe-, Industrie- und Wohnflächen wurde auf Grundlagen einer Abfrage bei Städten und Gemeinden mitberücksichtigt.

Im Gutachten wurde mit der südlichen Variante zur Rheinspange (BAB 553) gerechnet, da für diese Variante die höheren Verkehrsbelastungen auf dem Tausendfüßler aufträten. Die der Verwaltung vorliegenden Gutachten zur BAB 553 zeigen jedoch in jeder Variante mehr oder weniger Entlastungen für die A 555 und A 565 (zw. A 555 und A 59) auf, sodass Belastungen durch eine Rheinspange auf der A 565 südlich des AK Bonn-Nord (Tausendfüßler) als nicht plausibel erscheinen. Insofern müsste die Prognose hinsichtlich dieser Auswirkungen überprüft werden. Die Auswirkungen dürften jedoch gering sein.

Seite 6

Für die Prognose wurde unter anderem die Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) berücksichtigt (fest disponierte, als vordringlicher Bedarf eingestufte Maßnahmen und die A 565, AK Bonn-Nord bis AD Bonn-Nordost als weiterer Bedarf).

In der Analyse ist die Bonner Nordbrücke im Querschnitt mit durchschnittlich 105.300 Kfz/24h belastet, der Tausendfüßler westlich des AK Bonn-Nord mit 92.600 Kfz/24h. Im weiteren Verlauf der A565 nehmen die Belastungen auf der Hauptfahrbahn kontinuierlich ab. Südlich der AS Bonn-Poppelsdorf ist die A565 nur noch mit 66.100 Kfz/24h belastet, südlich der AS Hardtberg sind es 53.500 Kfz/24h. Die A 555 ist mit 73.500 Kfz/24h belastet.

Im Prognose-Bezugsfall für das Jahr 2030 (d.h. ohne den Ausbau des Tausendfüßlers) sind teilweise moderate Zunahmen der Verkehrsstärken im Bereich der A 565, allerdings auch im Bereich der westlichen innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen (z.B. H.-Wandersleb-Ring, Endericher Straße und Viktoriabrücke) zu erkennen. So wird z.B. die A555 nördlich des AK Bonn-Nord mit 1.800 Kfz/24h (75.300 Kfz/24h) und der Tausendfüßler mit 3.600 Kfz/24h mehr belastet (96.200 Kfz/24h). Die Bonner Nordbrücke ist mit 102.700 Kfz/24h belastet.

Im Prognose-Planfall 2030 ist zusätzlich zum Prognose-Bezugsfall der Tausendfüßler sechsstreifig ausgebaut.

Der Tausendfüßler wird durch diesen Ausbau von durchschnittlich 114.300 Kfz (+ 18.100 Kfz/24h) am Tag im Querschnitt befahren. Die Bonner Nordbrücke mit 105.300 Kfz/24h (+ 2.600 Kfz/24h) und die A555 nördlich des AK Bonn-Nord mit 78.000 Kfz/24h (+ 2.700 Kfz/24h).

Im Prognose-Planfall 2030 sind beim Tausendfüßler mit einer Belastung von 114.300 Kfz/24h im Querschnitt deutliche Zuwächse (+19%) gegenüber dem Prognose-Bezugsfall 2030 zu erkennen. Diese resultieren aus Verkehrsverlagerungen aus dem innerstädtischen Netz in Bonn und einer geringfügigen Zunahme des Durchgangsverkehrs auf der A565 (siehe Anlagen Differenzdarstellung Planfall zu Bezugsfall 2030 U-9 und U-10) Insbesondere werden u. a. folgende innerstädtische Hauptverkehrsstraßen zum Teil deutlich entlastet: Provinzialstraße, H.-Wandersleb-Ring, Endericher Straße, Wittelsbacherring/Baumschulallee, Viktoriabrücke, Kaiser-Karl-Ring, Vorgebirgsstraße sowie weitere Teile der B56. So ist zum Beispiel anhand der Anlagen eine Reduzierung auf der Endericher Straße von ca. 20 bis 25% (Prognose 2030 Planfall zu Bezugsfall) zu erkennen.

Für den Untersuchungsabschnitt zwischen der AS Bonn-Poppelsdorf und dem AK Bonn-Nord konnte mithilfe einer Mikrosimulation nachgewiesen werden, dass mindestens eine ausreichende Qualität des Verkehrsablaufs (QSV D) für alle Messquerschnitte erreicht werden kann.

Die Grundlage für den Entwurf von sicher befahrbaren und funktionsgerechten Autobahnen bilden die „Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA 2008)“. Zur Gewährleistung einer Einheitlichkeit von Autobahnen mit vergleichbarer Netzfunktion und Verkehrsbedeutung werden sie in den RAA nach Entwurfsklassen für Autobahnen (kurz: EKA) unterschieden und entworfen. Die Festlegung der EKA erfolgt in

Seite 7

Abhängigkeit der Straßenkategorie, der Lage zu bebauten Gebieten sowie der Straßenwidmung. Die A 565 ist im Planfeststellungsverfahren mit Hinweis auf die „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)“ der Kategorie AS I (Fernautobahnen) zugeordnet und als Entwurfsklasse EKA 1 A (Fernautobahn) festgesetzt worden.

Aufgrund der innerstädtischen Lage sind städtebauliche Gegebenheiten derart berücksichtigt worden, dass auf Basis der Entwurfsklasse EKA 2 für eine Geschwindigkeit von ≤ 100 km/h mit einem Regelquerschnitt von 36 m geplant worden ist. Die Stadt Bonn ist der Auffassung, dass die A 565 gemäß der RIN 2008 jedoch in die Kategorie AS II einzustufen ist, weil sie die Verbindungsfunktion Oberzentrum (Bonn) mit Mittelzentrum (Meckenheim) erfüllt und der Standardentfernungsbereich zwischen 10 und 70 km liegt. Die Kriterien der Kategorie AS I (Fernautobahn) werden demnach nicht erfüllt.

Die Einstufung in die Kategorie AS II ermöglicht einen Regelquerschnitt der EKA 3 (Stadtautobahn) mit einer angestrebten mittleren PKW-Fahrgeschwindigkeit von 80 km/h. Die Reduzierung erfolgt durch schmalere Fahr-, Mittel- und Seitenstreifen.

Die „gewonnene“ Fläche könnte eventuell für einen dringend benötigten Radschnellweg verwendet werden, aber bei einem 6-spurigen Ausbau nur falls das Land nicht wie bisher die Vorgabe macht, dass auch ein 2,50 m breiter Fußweg erstellt werden muss. Dann wäre immer noch eine Radvorrangroute möglich.

Wird die A565 als Stadtautobahn geplant, ist aufgrund des reduzierten Flächenverbrauchs ein 4-spuriger Ausbau mit durchgängigem Sicherheitsstreifen, Lärmschutz und zusätzlichem Radweg denkbar. Der Sicherheitsstreifen wird dabei so vorgerichtet, dass eine restriktive, temporäre Seitenstreifenfreigabe "(TSF)" möglich ist.

Aus Sicherheitsgründen (kurze Verflechtungsstrecken an den Ein- und Ausfahrten), aus Lärmschutzgründen und aus Gründen der Verkehrssicherheit wird seitens der Stadt Bonn eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h als absolut notwendig erachtet (siehe auch Stellungnahme zum Lärmschutz unten)

Die Planfeststellungsunterlagen machen keine Angaben zur Durchfahrtshöhe im Bereich der Straße Am Propsthof. Diesbezügliche Aussagen sind noch nachzureichen.

Im Bereich des Livelingswegs ist noch abschließend zu prüfen, ob die im Planfeststellungsverfahren integrierte Anpassung des Bestandquerschnittes der Stadtstraße regelkonform und mit städtischen Planungszielen kompatibel ist. Dies betrifft u.a. die Querschnittsaufteilung (Fahrbahn, Radweg, Gehweg).

Städtebauliche und stadtgestalterische Auswirkungen

Der geplante Ausbau der BAB 565 wirkt sich aus städtebaulicher und stadtgestalterischer Sicht erheblich auf die unmittelbar angrenzenden Siedlungsbereiche sowie das übergeordnete Stadtbild aus. Die bereits heute bestehende Trennwirkung im Stadtgefüge wird zudem verstärkt. Hierzu tragen neben einem zukünftig erweiterten Flächenbedarf insbesondere die in ihrer Höhe weit über den heutigen Bestand hinausgehenden Lärmschutzmaßnahmen sowie die Überplanung von

Seite 8

begrüntem und durch Gehölz- und Baumstrukturen geprägten Böschungen und Randflächen bei.

Betroffen hierdurch sind in besonderer Weise die in direkter Nachbarschaft liegenden, sensiblen Wohnbereiche. In diesem Zusammenhang wird auch auf die stadtklimatische und ökologische Bedeutung von Grünstrukturen hingewiesen.

In den vorgelegten Unterlagen fehlen Detailpläne zu den Ingenieurbauwerken, zu den Lärmschutzwänden und Stützwänden. Somit können keine detaillierten Aussagen über die in der Ratsentscheidung geforderte transparente Gestaltung der Lärmschutzwände sowie über die stadtgestalterische Einbindung der Bauwerke getroffen werden.

Folgende Zielsetzungen müssen daher bei der weiteren Konzeption der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen und sonstigen Bauwerke neben ihrer eigentlichen Funktion berücksichtigt werden:

- Individuelle Abstimmung der äußeren Gestaltung des Bauwerkes und der entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen auf Typologie und Schutzanspruch des angrenzenden Stadtraumes bzw. der angrenzenden Nutzungen
- Berücksichtigung von ausreichend Böschungs- und Randflächen für Neupflanzung und Wiederherstellung von Gehölz- und Baumstrukturen zur stadtgestalterischen sowie stadtklimatisch und ökologisch optimierten Integration des Bauwerks in den Stadtraum
- Entgegenwirken von Trennwirkung, insbesondere im Bereich von Brücken und Unterführungen

Die innere sowie die äußerlich wirksame Gestaltung ist diesbezüglich mit der Stadt Bonn, wie durch Straßen.NRW bereits zugesagt, abzustimmen. Hierbei sind im Sinne des stadträumlichen Einfügens sowie der stadtklimatischen und ökologischen Kompensation bereits im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ausreichend geeignete Flächen für Bepflanzungen im oben genannten Sinne zu identifizieren und bereitzustellen. Insbesondere sind das Thema erdgebundene Be- und Eingrünung zu berücksichtigen und die notwendigen Flächen hierfür einzuplanen.

Variantenvergleich/Wahl der Linie

Der geplante 6-streifige Ausbau des Teilabschnittes der A 565 ist aufgrund der gesetzlichen Vorschriften auch unter wirtschaftlichen Aspekten zu beurteilen, wobei die wirtschaftliche Unzumutbarkeit anhand einer sog. Verhältnismäßigkeitskurve ermittelt wird. Einer Tunnel- bzw. Einhausungslösung, die aus finanziellen Gründen abgelehnt wird, wäre aus umweltmedizinischer Sicht eindeutig der Vorzug zu geben, da damit die noch bestehenden Konflikte bei Lärm und Verschattungen nicht auftreten würden. In diesem Sinne wird trotz der fortgeschrittenen Planungsphase angesichts des zunehmenden Home-Office und der verbreiteten Verwendung von Fahrrädern für den Weg zur Arbeit gefordert, dass eine Reduzierung der Querschnittsbreite erfolgt. Die dann zur Verfügung stehende Fläche könnte eventuell für einen dringend benötigten Radschnellweg verwendet werden. Damit würde auch der

Seite 9

Sorge um ein erhöhtes Klagerisiko bei Ergänzung des Radschnellwegs Rechnung getragen.

Fuß- und Radverkehrsbrücke Immenburgstraße

Die Stadt Bonn plant in der Verlängerung der Immenburgstraße eine Fuß- und Radverkehrsbrücke. Diese geplante Fuß- und Radverkehrsbrücke in Verlängerung der Immenburgstraße ist nicht Bestandteil des Verfahrens. Die Brücke ist jedoch nicht in den Planfeststellungsunterlagen nachrichtlich dargestellt und die Lage und Form der geplanten Lärmschutzwand in den vorgelegten Planfeststellungsunterlagen berücksichtigt auch nicht die künftige Fuß- und Radverkehrsbrücke über die BAB 565. Die Stadt Bonn fordert daher die Berücksichtigung der geplanten Fuß- und Radverkehrsbrücke in Verlängerung der Immenburgstraße bei der weiteren planerischen Ausarbeitung der Lärmschutzeinrichtungen in diesem Bereich. Da das von der Stadt Bonn beauftragte Planungsbüro für die Fuß- und Radverkehrsbrücke identisch mit dem von Straßen.NRW beauftragten Büro zur Planung des Ausbaus der BAB 565 ist, kann von guten Voraussetzungen für eine gesicherte Abstimmung über Bauverfahren und Lärmschutzeinrichtungen ausgegangen werden.

Ob der in diesem Bereich geplante Düker kompatibel mit der städtischen Brückenplanung ist, muss noch näher betrachtet werden.

Für die Fuß- und Radverkehrsbrücke in Verlängerung der Immenburgstraße wird ein eigenes Planfeststellungsverfahren durch die Stadt Bonn durchgeführt werden müssen.

Entwässerung

Entwässerungstechnische Belange:

Die nun in das Planfeststellungsverfahren gegangene Variante (Brückenlösung) hat keine negativen Auswirkungen auf den Endericher bzw. Dransdorfer/Rheindorfer Bach. Durch die künftige Rückhaltung und Behandlung des Niederschlagswassers vor Einleitung in die Gewässer wird eine Verbesserung erzielt. Zwar wurde die Einleitmenge mit der Unteren Wasserbehörde abgestimmt, es wird jedoch ein BWK M3 Nachweis für erforderlich gehalten. Dieser muss im Gesamtzusammenhang mit den bestehenden Einleitungen in die Gewässer die stoffliche und mengenmäßigen Auswirkungen darstellen.

Betriebliche Belange:

An mehreren Stellen kreuzt ein städtischer Kanal die Autobahntrasse. Im Einzelnen sind die folgenden Straßen betroffen: Lambareneweg, Immenburgstraße/An der Immenburg, Gerhard-Domagk-Straße, Siemensstraße/Am Dickobskreuz, Am Propsthof, Brühler Straße, Lielingsweg, Meisenweg. Aus diesem Grund sind die weiteren Planungen eng mit dem Tiefbauamt abzustimmen. Die Kanalschächte müssen während der gesamten Bauzeit und nach Fertigstellung zu Unterhaltungszwecken anfahrbar sein.

Hydraulische Belange:

Zu Kap. 4.13.4.5 „Städtische Kanäle“: Entgegen den Ausführungen im letzten Satz des Kapitels ist der Düker zur Unterquerung der A 565 nicht mehr mit einem Profil DN 2000 geplant. Auf Grundlage des

Seite 10

Variantevergleichs mit Kostenschätzung von „sweco“ wurde beim Abstimmungstermin am 19.08.2020 bei Straßen.NRW in Euskirchen die Variante mit zwei Dükerleitungen DN 300 (eine Leitung als Reserve) als Vorzugsvariante von allen Teilnehmern festgelegt.

Zur Auslegung des Pumpwerks mit vorgeschaltetem RBB im südlichen Entwässerungsabschnitt (EA2): Ausgehend von der maximalen Förderleistung des Pumpwerks von 1.700 l/s wurde für den Endzustand für das 20-jährliche Bemessungsereignis ein erforderliches Rückhaltevolumen von 831 m³ ermittelt. Aufgrund der Troglage des südlichen Teils der Autobahn sollte das erforderliche Rückhaltevolumen zusätzlich für ein 50-jährliches und 100-jährliches Bemessungsereignis ermittelt werden. Anhand der Differenz zum geplanten Rückhaltevolumen (831 m³) lässt sich grob abschätzen, ob bei extremen Starkregenereignissen die Gefahr eines kritischen Einstaus für den Fahrbahntiefpunkt im Bereich der Troglage besteht.

Zum Betrieb mit Umgehung der Regenwasserbehandlungsanlage im Entwässerungsabschnitt EA2: Unter bestimmten Umständen (vollständiger Einstau des Retentionsbodenfilters einschließlich des Retentionsraums und gleichzeitig hoher Rückstau vom verrohrten Endericher Bach in die Ablaufleitung der Regenwasserbehandlungsanlage) fördert das Pumpwerk ($Q_{p,max}=1.700$ l/s) über den Umgehungskanal direkt in den verrohrten Endericher Bach. Es ist zu klären, ob der verrohrte Endericher Bach für diesen Lastfall hydraulisch ausreichend leistungsfähig ist.

Sonstige Belange städtischer Kanäle:

- Es ist eine leitungsrechtliche Sicherung des städtischen Kanals (vorhandener und geplanter Kanal) im Grundbuch für das Grundstück Gemarkung Enderich, Flur 2, Nr. 2096 nach Vorgaben des Tiefbauamtes einzutragen.
- Es ist eine leitungsrechtliche Sicherung der geplanten städtischen Kanalanlagen im Grundbuch für die Grundstücke Gemarkung Enderich, Flur 4, Nr. 548 sowie Gemarkung Enderich, Flur 2, Nrn. 1847 und 1848 nach Vorgaben des Tiefbauamtes einzutragen.
- Die Umliegung der Kanalanlagen im Bereich der Immenburgstraße wurden im Vorfeld bereits vorabgestimmt. Hier ist die weitere Planung in Abstimmung mit dem Tiefbauamt vorzunehmen.
- In der Ausführungsplanung für die Entwässerungsmaßnahmen ist eindeutig zu kennzeichnen, welche Kanalleitungen im Eigentum und in der Zuständigkeit von Straßen NRW bzw. der Stadt Bonn sind.

Umweltauswirkungen

Stadtklima

Bereits aufgrund der Orographie des Stadtgebietes herrscht in Bonn eine problematische stadtklimatische Situation vor. Weite Teile der Siedlungsbereiche befinden sich in Tallage und werden von Höhenzügen umgeben, was insgesamt zu einer eher mäßigen Durchlüftung des Siedlungskörpers und häufig auftretenden Inversionswetterlagen führt. Schon heute treten bei sommerlichen austauscharmen Hochdruckwetterlagen Temperaturunterschiede zwischen der dicht bebauten Innenstadt und den die Stadt umgebenden Freiflächen von bis

Seite 11

zu 8,5°C (Wärmeinseleffekt) auf. Im Zuge des sich weiter intensivierenden Klimawandels ist von einer Zunahme absoluter Temperaturen auszugehen, im Zusammenhang mit der fortschreitenden Stadtentwicklung zudem von einer Steigerung bzw. Ausdehnung von Wärmeinseleffekten. Die Stadt Bonn ist daher bestrebt durch Reduktion von Verwundbarkeiten und Steigerung der Resilienz den Folgen des Klimawandels aktiv zu begegnen.

Vor diesem Hintergrund erscheint der geplante 6-streifige Ausbau der A565 nachteilig, da dieser inkl. der zu errichtenden Lärmschutzwände ein potenzielles Strömungshindernis darstellt. Für die Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens ist daher insbesondere die Frage nach der Beeinträchtigung der Durchlüftungsqualität relevant – daneben auch die Veränderung des Anteils versiegelter bzw. begrünter Fläche. Die konkreten zu erwartenden Folgen auf das Stadtklima und die Lufthygiene sollten umfassend auf qualifizierter Basis erörtert und bewertet werden. Nach Durchsicht der vorliegenden Unterlagen muss festgestellt werden, dass dies für den Belang Stadtklima bislang nicht erfolgt ist. Als Basis zur Einschätzung der aktuellen Situation wurden Planungshinweise aus dem Jahr 1992 verwendet, welche aufgrund Ihrer unzureichenden Aktualität und einer dem heutigen Stand der Technik nicht mehr gerecht werdenden Auflösung nicht als qualifizierte Planungsgrundlage angesehen werden können (aktuelle Karten verfügbar unter www.bonn.de/zures). Es ist zudem nicht ersichtlich, auf welcher Basis die in den vorliegenden Unterlagen formulierten Bewertungen der Auswirkungen auf stadtklimatisch relevante Parameter getroffen worden sind. Die formulierten Aussagen wirken zudem sehr pauschal und wenig differenziert. Im Erläuterungsbericht heißt es auf S. 197 beispielsweise sehr allgemein „Die Durchlüftungsbedingungen - insbesondere im Umfeld von Wohnsiedlungen - ändern sich nicht.“ Insofern muss unabhängig von der Frage nach der Basis für die getroffenen Einschätzungen festgestellt werden, dass die bisherige Betrachtung stadtklimatischer Auswirkungen der Planung bislang unzureichend konkret ist.

Zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf stadtklimatisch relevante Parameter muss aus Sicht der Bundesstadt Bonn daher ein klimatologisches Detailgutachten zur Klärung und Bewertung der Auswirkungen auf die Durchlüftungssituation sowie auf die thermische Belastung erarbeitet werden. Hierfür ist die vollständige Kubatur der gewählten Variante inkl. Lärmschutzwänden für die Simulation des PLAN-Zustandes zu berücksichtigen.

Lufthygiene:

In der Verkehrsuntersuchung zum 6-streifigen Ausbau der A565 vom Dezember 2019 werden im Prognose-Planfall 2030 mit einer durchschnittlichen Belastung von 114.300 Kfz/24h deutliche Zuwächse gegenüber dem Prognose-Bezugsfall 2030 (Belastung 96.200 Kfz/24h) dargestellt (Verkehrsuntersuchung S.27). Ein am 17.01.2020 fertiggestelltes Gutachten zur Luftschadstoffuntersuchung kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass die vorhabenbedingten Veränderungen im überwiegenden Teil des Untersuchungsgebietes u.a. infolge der abschirmenden Wirkung der neuen Lärmschutzwände und der Verstetigung des Verkehrsflusses zu einer leichten Verbesserung der Luftschadstoffbelastungssituation führen.

Die NO₂-Immissionen in der näheren Umgebung sinken demnach deutlich, die PM₁₀- und PM_{2,5}-Belastung dort fast durchgehend leicht.

Seite 12

Die bestehenden Grenzwerte der 39. BImSchV werden sowohl für die Jahresmittelwerte als auch für die Kurzzeitwerte eingehalten.

Verkehrslärm:

Die Stadt Bonn begrüßt die Verbesserung des Lärmschutzes für die Anwohner der A 565.

Mit der gewählten Kombination von lärminderndem Fahrbelag (DStro= - 5 dB) und bis zu 12 m hohen Lärmschutzwänden kann für einen Großteil der umliegenden Bebauung eine Einhaltung der Immissionsgrenzwerte erzielt werden. In der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung vom 28.05.2020 wird nicht erwähnt, um welchen lärmindernden Belag es sich genau handelt.

Durch entsprechende Maßnahmen sollte sichergestellt werden, dass die angegebene Höhe der Lärminderung durch den Fahrbelag während der Nutzungszeit des Brückenbauwerkes aufrecht erhalten wird. Zur Dimensionierung der Schallschutzwände wird ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts aus dem Jahr 2009 zur Lärmschutzabwägung herangezogen. Bei der hier angewandten Methode gibt es noch 121 (tags) plus 249 (nachts) offene Schutzfälle. Nach dem Stand der Technik sollte es möglich sein, diese verbleibenden Schutzfälle weitgehend zu vermeiden. Es gibt innovative Formen von Schallschutzwänden, die durch eine nach oben geknickte oder gekrümmte Wand eine um 4 bis 12 dB größere Schirmwirkung zeigen als gerade Wände.

Vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele des Landes NRW und der Stadt Bonn ist zu prüfen und darzustellen, ob und inwieweit die Lärmschutzwände für eine solarenergetische Nutzung geeignet sind. Vorhandenes Potenzial sollte unter der Berücksichtigung anderer Belange wie Begrünung und Lärmschutz entsprechend genutzt werden.

Bei der Betrachtung von Balkonen, Freisitzen / Terrassen sowie Kleingartenanlagen bleiben letztlich noch 6 Balkone direkt an der Autobahn, die nicht durch aktive Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden können. Hier sollte in dem Bereich der Troglage eine Überdeckelung der Autobahn südlich des Endericher Eis geprüft werden. Alternativ ist zu prüfen, ob eine schallschluckende Verkleidung der Bauwerke des Endericher Eis eine Einhaltung der Immissionsgrenzwerte in dem Bereich erreichen könnte.

Kritisch anzumerken ist, dass das Lärmschutzkonzept für den betrachteten Abschnitt 7 zwischen der Abfahrt Enderich (Endericher Ei) und dem Wiesenweg ausschließlich passiven Lärmschutz vorsieht, woraus nachts durchschnittlich 140 Lärmereignisse für das betroffene Wohngebiet resultieren. Dadurch ist das Gesamtkonzept für den Schallschutz aus umweltmedizinischer Sicht als unzureichend zu beurteilen. Zudem wurde bei der Angabe der Anzahl der verbliebenen Lärmereignisse die entlastende Wirkung der erst geplanten Autobahn-Rheinquerung nördlich von Bonn bereits eingerechnet.

Zu guter Letzt muss auch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit als einfachstes Mittel zur Lärminderung geprüft werden. Es wird vorgeschlagen, die Geschwindigkeit grundsätzlich auf 80 km/h zu begrenzen. Es wäre dann auch zu prüfen, ob ein Vollschutz mit dieser zusätzlichen Maßnahme erreicht werden kann und ob aus städtebaulichen und klimatischen Gründen sogar ggf. teilweise eine Reduzierung der Lärmschutzwände in ihrer Höhe und/oder in ihrer

Seite 13

Ausgestaltung erfolgen kann, ohne die Grenzwerteinhaltung zu gefährden.

Um eine Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung wird gebeten.

(Anmerkung: Straßenbezeichnung auf S. 17 und 205: Hermann-Wandersleb-Ring nicht –Straße)

Oberflächengewässer:

Aus wasserrechtlicher Sicht bestehen für den Bereich Oberflächengewässer keine grundsätzlichen Bedenken. Die abzurufenden Unterlagen entsprechen den vorabgestimmten Unterlagen. Hinsichtlich der bauzeitlichen Entwässerung (siehe Erläuterungsbericht 5. Bauzeitliche Entwässerung) wurden Ergänzungen, die erst in der Detailplanung konkretisiert werden, vorgenommen.

Für die Errichtung der beschriebenen Niederschlagswasserbehandlungsanlagen im Bereich Lievelingsweg und Campus sind wasserrechtliche Anlagengenehmigungen gemäß §60 WHG zu erteilen. Des Weiteren sind wasserrechtliche Erlaubnisse zur Gewässerbenutzung für die Einleitung des Niederschlagswassers in den Endericher- und Rheindorfer Bach (Hardtbach-System) zu genehmigen. Die wasserrechtlichen Genehmigungen und Erlaubnisse werden durch die Untere Wasserbehörde bearbeitet und sind dem Planfeststellungsbeschluss hinzuzufügen.

Altlasten/Bodenschutz:

Der Planbereich ist ganz oder teilweise von folgenden Altlasten betroffen:

Altablagerung 7422-009

Bei der Altablagerung handelt es sich um eine ehemalige Kiesgrube, die hauptsächlich mit Erdaushub mit geringen Anteilen an Bauschutt und Hausmüll verfüllt wurde. Eine 1989 an der Altablagerung durchgeführte Altlastenuntersuchung ergab kein Gefährdungspotenzial, so dass die Altablagerung aus der Überwachung entlassen wurde.

Altablagerung 7422-010

Bei dieser Altablagerung handelt es sich wiederum um eine ehemalige Kiesgrube, die überwiegend mit Erdaushub, der mit geringen Anteilen an Bauschutt und Hausmüll durchsetzt ist, verfüllt wurde. Eine 1990 hier durchgeführte Altlastenuntersuchung ergab ebenfalls kein Gefährdungspotenzial. Aufgrund der vorliegenden Untersuchungsergebnisse wurde die Altablagerung aus der Überwachung entlassen.

Altablagerung 7422-028

Bei dieser Altablagerung handelt es sich um einen ehemaligen Feuerlöschteich, der überwiegend mit Erdaushub sowie untergeordnet mit Bauschutt, Aschen und Glas verfüllt wurde. Eine 1998 hier durchgeführte Altlastenuntersuchung ergab lediglich punktuell einen erhöhten CKW-Gehalt. Da von den abgelagerten Materialien kein Gefährdungspotenzial ausging, wurde die Altablagerung aus der Überwachung entlassen. Der Gutachter wies jedoch darauf hin, dass durch die vereinzelt festgestellten Aschebeimengungen und den damit verbundenen PAK-Gehalten ein eventueller Bodenaushub aus dem Untersuchungsgebiet nicht uneingeschränkt wiederverwertet werden kann.

Altablagerung 7622-001

Bei dieser Altablagerung handelt es sich um eine ehemalige Kiesgrube, die in der Vergangenheit im Wesentlichen mit Erdaushub, der mit Bauschutt durchsetzt ist, verfüllt wurde. 1992 hier durchgeführte Altlastenuntersuchungen ergaben punktuelle Belastungen an Blei, Zink und Phenolen. Ein von den Deponieinhaltsstoffen ausgehendes Gefährdungspotenzial ist nicht erkennbar. Da auch die Untersuchungsergebnisse der Bodenluft und des Grundwassers unauffällig waren, bestand kein weiterer Handlungsbedarf; demzufolge wurde die Altablagerung auch aus der Überwachung entlassen.

Altablagerung-Verdachtsflächen 7422-020, 7422-021, 7422-022

Bei diesen drei Verdachtsflächen handelt es sich jeweils um Anschüttungen (Lärmschutzwälle) entlang der A565. An diesen Verdachtsflächen wurden bislang keine Altlastenuntersuchungen durchgeführt und sind aufgrund der von hier vorgenommenen Prioritätenfestlegung auch derzeit nicht beabsichtigt. Ein von den in den Lärmschutzwällen abgelagerten Materialien ausgehendes Gefährdungspotenzial ist nicht erkennbar.

Altstandort 7422-060

Bei diesem Altstandort handelt es sich um das von 1896 bis 1984/1985 betriebene Werk I der Wessel Porzellan- und Steingutfabrik. Im Rahmen einer Altlastenuntersuchung konnte 2006 für diesen Bereich bedingt durch die ehemalige gewerbliche Nutzung eine Grundwassergefährdung nicht ausgeschlossen werden. Eine daraufhin 2007 an fünf Messstellen durchgeführte Grundwasseruntersuchung ergab lediglich an einer Messstelle eine geringfügige Überschreitung des Geringfügigkeitsschwellenwertes für den Parameter leichtflüchtige chlorierte Kohlenwasserstoffe (LCKW). Eine Gefährdung geht hiervon nicht aus. Ausgehend von den vorliegenden Untersuchungsergebnissen besteht aufgrund der derzeitigen Nutzung kein weiterer Handlungsbedarf.

Altstandort 7422-061

Bei diesem Altstandort handelt es sich um das Gelände einer von 1911 bis 1984/85 hier betriebenen Wandplattenfabrik. Auf dem Gelände befanden sich Tankanlagen, eine Dreherei, mehrere Klärgruben, eine Schlosserei, Tunnelöfen, eine Trafostation, ein Isolatorenwerk und ein Glasurbehältergebäude. Nach Stilllegung der Wessel-Werke erfolgte die Zuführung und Ergänzung der Gebäudesubstanz für andere gewerbliche Nutzungen. 2006 hier durchgeführte Altlastenuntersuchungen ergaben aufgrund der weitgehenden Versiegelung und gewerblicher Nutzung keinen weiteren Handlungsbedarf. Bei Umnutzung (Entsiegelung) sind weitere Untersuchungen notwendig. 2007 im Umfeld des Altstandortes durchgeführte Grundwasseruntersuchungen ergaben keinen weiteren Handlungsbedarf.

Altstandort 7422-100

Auf dem Altstandort wurde im Zeitraum von 1981 bis 1988 eine Autoverwertung betrieben. 2000 hier durchgeführte Altlastenuntersuchungen ergaben erhöhte Schwermetallkonzentrationen im Boden, die anschließend im Rahmen von Baumaßnahmen einer ordnungsgemäßen Entsorgung zugeführt wurde. Aufgrund dieser

Seite 15

Auskofferungsarbeiten wird der Altstandort mit dem Status „saniert“ im Altlastenkataster der Bundesstadt Bonn geführt.

Altstandort 7422-115

Auf diesem Altstandort war im Zeitraum von ca. 1967 bis vor 1972 ein Schrottplatz ansässig. Eine 2013 hier durchgeführte Altlastenuntersuchung ergab bei derzeitiger Nutzung keinen Handlungsbedarf.

Altstandort 7422-241

Auf diesem Altstandort, von dem das Bauvorhaben im Randbereich zu einem kleinen Teil betroffen ist, war von 1873 bis 1995 der ehemalige Güterbahnhof Bonn ansässig. Im Bereich der A565 befanden sich keine betriebsbedingten Anlagen und/oder Einrichtungen.

Altstandort 7422-351

Bei diesem Altstandort handelt es sich um eine von 1879 bis 1924 betriebene ehemalige Feldbrandziegelei und Kalkbrennerei. Nach den mir vorliegenden Unterlagen befanden sich die eigentlichen Produktionsstätten und Betriebseinrichtungen außerhalb des Bauvorhabens der A565.

Altstandort 7422-604

Auf diesem Altstandort produzierten seit den 30er Jahren des letzten Jahrhunderts diverse Firmen Farben und Lacke. Von 1988 bis zur Stilllegung des Standortes im Jahre 2001 war hier die Firma DuPont ansässig. 2002 wurden die Gebäude und Anlagen zurückgebaut sowie die vorgefundenen Bodenkontaminationen in Abstimmung mit der Unteren Wasser- und Bodenschutzbehörde der Bundesstadt Bonn ausgehoben und unter gutachterlicher Begleitung fachgerecht entsorgt. Anschließend konnte dieses Gelände, das mit dem Status „saniert“ im Altlastenkataster der Bundesstadt Bonn geführt wird, einer neuen Nutzung als Gewerbestandort zugeführt werden.

Altstandort 7422-700

Bei diesem Altstandort handelt es sich um eine von 1904 bis zur Betriebsstilllegung im Jahre 1973 betriebene ehem. Büromöbelfabrik. In den Jahren nach der Einstellung der Produktion wurden mehrere Betriebsgebäude abgebrochen und diese teilweise durch Neubauten ersetzt. Eine 2010 hier durchgeführte Altlastenuntersuchung ergab kein Gefährdungspotenzial, so dass der Altstandort mit dem Status „bei derzeitiger Nutzung kein Handlungsbedarf“ im Altlastenkataster der Bundesstadt Bonn geführt wird.

Altstandort 7622-151

Bei diesem Altstandort handelt es sich um ein ehemaliges Tanklager mit Kfz-Werkstatt und um einen Brennstoffhandel. Des Weiteren befanden sich auf dem Grundstück mehrere Bombenrichter, die in der Vergangenheit mit Materialien unbekannter Herkunft verfüllt wurden. Im Rahmen der 2006 und 2007 an dem Altstandort durchgeführten Altlastenuntersuchungen konnte eine Gefährdung für den Wirkungspfad Boden -> Grundwasser nicht ausgeschlossen werden. Eine daraufhin 2007 im Umfeld des Grundstückes „Endericher Str. 120 – 140“ durchgeführte Grundwasseruntersuchung ergab keine Beeinträchtigung des Grundwassers. Da keine weiterführenden Untersuchungen

Seite 16

erforderlich waren, wurde der Altstandort mit dem Status „bei derzeitiger Nutzung kein Handlungsbedarf“ aus der Überwachung entlassen.

Altstandort-Verdachtsfläche 7422-350

Auf dieser Verdachtsfläche war von 1889 bis ca. 1910 eine Feldbrandziegelei ansässig. Nähere Erkenntnisse liegen nicht vor. Im Bereich der A565 sollen sich mehrere Feldbrandöfen mit wechselnden Standorten befunden haben. Altstandortspezifische Untersuchungen wurden an der Verdachtsfläche bislang nicht durchgeführt und sind aufgrund der von hier vorgenommenen Prioritätenfestlegung auch in absehbarer Zeit nicht vorgesehen.

militärische Altlast 7422-092

Bei dieser militärischen Altlast handelt es sich um die hier von 1944 bis 1945 betriebene Flak-Stellung. Für den Bereich der A565 sind in den Unterlagen eine Flak-Stellung, ein Bombenfund und mehrere mögliche Blindgänger verzeichnet.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass im Bereich des Bauvorhabens der A565 zwischen dem Autobahnkreuz Bonn-Nord und der Anschlussstelle Bonn-Endenich im Altlastenkataster der Bundesstadt Bonn diverse Einträge verzeichnet sind. Nach den vorliegenden Informationen und Untersuchungsergebnisse geht von den hier vorhandenen Altlasten derzeit kein Gefährdungspotenzial aus. Sofern in diesen Bereichen Baumaßnahmen geplant sind, haben hier in Abstimmung mit der Unteren Umweltbehörde der Bundesstadt Bonn nutzungs- und planungsorientierte Bodenuntersuchungen gemäß der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) zu erfolgen.

Niederschlagswasser

Die Unterlagen hinsichtlich Versickerung und Grundwasser sind geprüft. Mit der gewählten Variante wird das NW gänzlich nach Vorbehandlung über Retentionsbodenfilter den beiden Oberflächengewässern zugeführt. NW wird nicht versickert. Grundwasser ist nicht betroffen. Aus dieser Sicht bestehen keine Bedenken.

Stadtgrün

Durch die mit dem Ausbau auf sechs Spuren verbundene Verbreiterung der BAB 565 sind insbes. in den Abschnitten südlich des Autobahnkreuzes Bonn Nord bis Lievelingsweg und Siemensstraße bis Immenburgstraße steile, jedoch dicht begrünte Böschungen beiderseits der Autobahn betroffen. Der Bestand bildet einen Sichtschutz und mindert in den benachbarten Wohn- und Gewerbebetrieben die Wahrnehmung der auftretenden Lärmbelastung. Mit dem geplanten Wegfall der Bestände ist ein hohes Maß an Baumfällungen verbunden. Die im landespflegerischen Begleitplan dargestellten Neupflanzungen unterschreiten die Menge der zu rodenden Bestände erheblich.

Die geplanten Lärmschutzwände stellen einen nur unzureichenden Ersatz für erdgebundene Begrünungsformen, insbesondere Bäume dar.

Aussagen zu einer etwaigen dauerhaften Begrünung der Lärmschutzwände liegen zum gegenwärtigen Planstand nicht vor. Hinsichtlich der teilweisen Beanspruchung von Flächen, die im Bereich der bzw. in Nachbarschaft zu den öffentlichen Kinderspielflächen auf fremdem Grund am Lievelingsweg bzw. Zeisigweg liegen, bittet die Stadt Bonn um frühzeitige Abstimmung bzw. Mitteilung des Zeitraums und

Seite 17

Umfangs der Beanspruchung, damit gegebenenfalls notwendige städtische Maßnahmen bezüglich der öffentlichen Kinderspielflächen rechtzeitig veranlasst werden können (z.B. temporäre Sperrung der Kinderspielflächen).

Das Integrierte Freiraumsystem der Stadt Bonn, Stand 2012 trifft für Grünbereiche im Abschnitt westlich der BAB 565 im Abschnitt zwischen Siemensstraße und An der Immenburg den Planungshinweis „Lineare Umfeldverbesserung“. Durch Pfeilsymbole werden im Zielkonzept vorhandene und geplante Grünverbindungen dargestellt. Vorrangig innerhalb der Siedlungsräume gelegen, sollen grüne Verbindungen die Lücken im Freiraumsystem schließen. Durch die Nutzung von Böschungen, Restflächen, Freiflächen an Gebäuden etc. werden hierbei auch schmale Streifen als Verbundelement für den Biotop-/ Artenschutz entwickelt. Die vorhandenen, die BAB begleitenden Grünstrukturen tragen als Verbundelement zu dieser Grünverbindung bei und sind aus Sicht der integrierten Freiraumplanung erhaltenswert, werden jedoch durch die Planung deutlich beeinträchtigt.

Die Erweiterung bedeutet insgesamt einen nicht unerheblichen Verlust innerstädtischer Freifläche, die für andere Planungen nicht mehr zur Verfügung steht.

Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP):

Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben und den einschlägigen Regelungen zur Berücksichtigung von Naturschutz und Landschaftspflege, enthält der vorgelegte, methodische und fachlich korrekt durchgeführte Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP), alle zur Abhandlung der Eingriffsregelung erforderlichen Angaben, die zur Abhandlung der Eingriffsregelung gem. § 17 BNatSchG erforderlich sind. Der LBP geht dabei auch auf die für eine Projektzulassung möglicherweise relevante Betroffenheit von Gebieten des Europäischen Netzes Natura 2000 (§ 34 BNatSchG) und den besonderen Artenschutz (§ 44 BNatSchG) ein.

Für die Vorhabenrealisierung werden Flächen in einer Größe von ca. 6,1 ha dauerhaft in Anspruch genommen. Die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme beträgt ca. 16,7 ha, wobei es sich bei etwa einem Drittel um bereits versiegelte oder teilversiegelte Flächen handelt. Die Kompensation der unvermeidbaren Beeinträchtigungen erfolgt im Wesentlichen über die Inanspruchnahme von Flächen des Bonner „Kompensationskonzeptes Deichvorland“ westlich von Schwarzrheindorf. Hierbei werden auf einer etwa 3 ha großen und überwiegend als Grünland genutzten Fläche Renaturierungs- wie auch Extensivierungsmaßnahmen zur Entwicklung einer artenreichen Wiese sowie Anpflanzungen standorttypischer Auenwaldgehölze durchgeführt. Zur Begleichung des verbleibenden Defizites erfolgt eine Einbuchung in das Ökokonto der Bundesstadt. Hierbei kann auf eine landschaftspflegerische Maßnahme zurückgegriffen werden, die als Ausgleichsmaßnahme „Aufwertung am Rheindeich“ geplant und bereits umgesetzt wurde. Die Maßnahme umfasst Grünlandextensivierungen, Ackerumwandlungen, standortgerechte Gehölzpflanzungen sowie die Anlage weiterer Offenlandbiotoptypen. Das Gebiet liegt unweit der Maßnahmenfläche im Deichvorland, südlich der A 565.

Die Kompensationsmaßnahmen wurden gemeinsam mit der Unteren Naturschutzbehörde der Bundesstadt Bonn erarbeitet und festgelegt. Die im Rahmen der Offenlage bereitgestellten Planunterlagen sind die Maßnahmenblätter des LBPs und die Tabellen zu bilanzierenden

Seite 18

Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation nicht enthalten. Die UNB bitte um die Bereitstellung dieser Unterlagen in der aktuellen Version.

Die Beeinträchtigungen des Bodens sowie des Landschaftsbildes werden multifunktional über die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Aufwertung der Lebensraumfunktion kompensiert. Mit der Umsetzung der im LBP ausführlich beschriebenen, landschaftspflegerischen Maßnahmen wird sichergestellt, dass vermeidbare Eingriffsfolgen unterbunden oder verringert, unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ausgeglichen oder ersetzt werden.

Die Gutachten kommen zusammenfassend zu dem Ergebnis, dass unter Beachtung von Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zur Kompensation von Eingriffen in Natur, Landschaft, keine erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verbleiben und artenschutzrechtliche Zugriffsverbote vermieden werden können.

Artenschutzprüfung:

Zur Beachtung der Artenschutzbelange wurde eine artenschutzrechtliche Prüfung (ASP) durchgeführt. Die Notwendigkeit zur Durchführung einer ASP ergibt sich aus den Artenschutzbestimmungen des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG).

In einer ersten Stufe der ASP (Vorprüfung) wurde geklärt, ob und bei welchen Arten artenschutzrechtliche Konflikte auftreten können. Da artenschutzrechtliche Konflikte bei Fledermausarten und Reptilien nicht ausgeschlossen werden konnten, wurde für die betreffenden Arten eine vertiefende Artenschutzprüfung mit Art-für-Art Analyse (ASP Stufe II) erforderlich.

Die methodisch und fachlich korrekt durchgeführte Artenschutzprüfung (Stufe I und Stufe II), kommt zu dem Ergebnis, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände gem. § 44 Abs.1 BNatSchG, nur dann nicht ausgelöst werden, wenn artspezifische Vermeidungsmaßnahmen umgesetzt werden.

Die Ergebnisse der Artenschutzprüfung sind in der weiteren Planung verbindlich zu berücksichtigen. Notwendige artenschutzrechtliche Maßnahmen sind verbindlich umzusetzen. Aus artenschutzrechtlicher Sicht ist der Eingriff zulässig. Eine Prüfung der Ausnahmetatbestände nach § 45 (7) BNatSchG (ASP Stufe III) ist nicht erforderlich.

Die ökologisch sachgerechte Bauabwicklung sowie die Berücksichtigung und korrekte Umsetzung der in den Gutachten detailliert beschriebenen Maßnahmen, sind durch eine fachkompetente, ökologische Bauüberwachung zu gewährleisten. Die UNB ist in diesem Prozess, regelmäßig und unaufgefordert zu informieren.

Unter Beachtung der in den Gutachten ausführlich beschriebenen Anforderungen sowie Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft sowie zum Artenschutz, hat die Untere Naturschutzbehörde keine fachlichen Bedenken in Bezug auf den Artenschutz gegen den geplanten 6-streifigen Ausbau der A 565 zwischen der AS Bonn-Enderich und dem AK Bonn-Nord.

Vibrationen:

Während der Bauphase ist mit Erschütterungen oberhalb der Anhaltswerte der DIN 4150-3 zu rechnen. Den gutachterlichen

Seite 19

Empfehlungen im Kapitel 4.3, Buchstabe a-f des Berichts sollte Folge geleistet werden.

Verschattung:

Während sich die Lärmsituation durch die Errichtung der hohen Schallschutzwände und die Immissionssituation auch durch die anzunehmende Reduzierung der Staus insbesondere in den Stoßzeiten verbessern könnte, wird sich die Verschattungssituation für einige Anwohner deutlich verschlechtern.

Im Endausbauzustand sind durch die Schutzwände relevante Verschattungen von mehr als 33% an autobahnnahen Wohn- und Gewerbebauten zu erwarten.

Kritisch wird hier die Verschattung insbesondere der unteren Etagen von Wohngebäuden im Winter gesehen, die in Einzelfällen 100% erreicht (z.B. Meisenweg 4: jetzige Sonnenstunden bei Tag- und-Nachtgleiche: 2,5 Stunden, nach Ausbau: 0 Stunden).

Betroffenheit Gewerbebetriebe

Durch den Ausbau der BAB 565 sind Gewerbebetriebe entlang der Trasse grundsätzlich aber unterschiedlich stark betroffen. Diese betrifft sowohl den Zeitraum der Baustelleneinrichtung, der Bauphase und für einzelne Betriebe auch nach Fertigstellung der Maßnahme. So kommt es bei einigen Betrieben während der Bauphase zu Einschränkungen hinsichtlich der notwendigen Erreichbarkeit sowie zu temporären Verlagerungen von Teilen des Betriebs bzw. andererseits ist die endgültige Verlagerung des Betriebs notwendig, da eine Weiterführung an alter Stelle nicht mehr möglich sein wird. Die Stadt Bonn – Amt für Wirtschaftsförderung – steht diesbezüglich in einem intensiven Kontakt mit den betroffenen Betrieben. Ebenso besteht ein regelmäßiger Austausch mit Straßen.NRW.

Für die Wirtschaftsförderung ist es grundsätzlich sehr bedeutsam, dass Straßen.NRW Sorge dafür zu tragen hat, dass bestandssichernde Maßnahmen getroffen werden, so dass die Betriebe während und nach der Maßnahme ohne gravierende Einschränkungen ihren jeweiligen Betrieb fortführen können.

Feuerwehr und Rettungsdienst

Die in den Abstimmungen mit der Feuerwehr zur Erreichbarkeit der an das Baufeld angrenzenden Gebäude im Einsatzfall während der Bauzeit formulierten Anforderungen der Feuerwehr wurden nicht vollständig bzw. abweichend umgesetzt oder es ist nicht eindeutig, ob die Anforderungen auch ohne Darstellung im Plan erfüllt werden (Unterlage 1.1 (i.v.m. Unterlage 5.2.1 und 5.2.2) in Verbindung mit Kapitel 6.7).

- Bezüglich des Objekts Gewerbepark Sirius / Siemensstr. 2-50 (Unterlage 1.1, 4.3 und 4.4) wird darauf verwiesen, dass die Aufstellfläche im Innenhof über die Zufahrt 4.3 oder 4.4 erreicht werden kann. Unter 4.4 ist die Zuwegung mit einer Breite von lediglich 2,5m beschrieben. Das reicht als Zufahrtsbreite nicht aus. Ein Ersatz für 4.3. durch 4.4 ist nur bei ausreichender Breite und Ausgestaltung möglich. Anderenfalls ist der 2. Rettungsweg im Innenhof baulich sicherzustellen.

Seite 20

- Für das Objekt ADAC Becker, Lambareneweg 1 wurden die Anforderungen an Zufahrten, Rettungswege und Aufstellflächen für tragbare Leitern nicht berücksichtigt bzw. sind den Planunterlagen nicht zu entnehmen.
- Für das Objekt Fachmärkte, Am Dickobskreuz 8-14 wurden die Anforderungen an die Zuwegungen nicht berücksichtigt bzw. sind den Planunterlagen nicht zu entnehmen.
- Für das Objekt Fachmärkte Brühler Str. 6-10a wird davon ausgegangen, dass eine planerische Berücksichtigung nicht erfolgte, da die Anforderungen der Feuerwehr auf den nicht tangierten Grundstücksflächen umgesetzt werden können.
- Es wird davon ausgegangen, dass die Befahrbarkeit des Meisenweges entsprechend den Anforderungen der Feuerwehr ausreichend gegeben ist (Unterlage 1.1, 9.2.2)

Weiterhin ergeben sich für Feuerwehr und Rettungsdienst Probleme aus der temporären Sperrung der Auffahrt Anschlussstelle Tannenbusch. Die BAB 565 ist für Feuerwehr und Rettungsdienst Bonn über die Auffahrt BN-Tannenbusch Richtung Koblenz und die folgenden Anschlussstellen BN-Endenich, BN-Poppelsdorf, BN-Lengsdorf und BN-Hardtberg eine wichtige Verbindung, um mit Fahrzeugen der Feuerwache 1 (Lieselingsweg 112) alle im südwestlichen Stadtgebiet gelegenen Stadtteile zu erreichen. Dies gilt umso mehr, als dieser Bereich weder über eine eigene hauptamtlich besetzte Feuerwache, noch über einen eigenen Notarztstandort verfügt. Eine Nichtbenutzbarkeit der Anschlussstelle BN-Tannenbusch führt für weite Teile des südwestlichen Stadtgebietes zur deutlichen Überschreitung der vorgegebenen Hilfsfristen und damit zu einem erheblichen Absinken des Schutzniveaus.

Auf Grundlage der bisher diskutierten Planungsvarianten wurde davon ausgegangen, dass die Anschlussstelle BN-Tannenbusch für sechs bis acht Monate nicht genutzt werden kann. Als Kompensationsmaßnahme hierfür war bereits in den laufenden Brandschutzbedarfsplan die Einrichtung einer werktags tagsüber besetzten Interimsfeuerwache am Standort der Löscheinheit Duisdorf der Freiwilligen Feuerwehr aufgenommen worden. Durch die Gestellung des erforderlichen Personals wären für diese Wache Kosten im mittleren sechsstelligen Bereich entstanden.

Gemäß einer Mitteilung von Straßen NRW vom 30.09. ist nach der überarbeiteten Planung für das Bauwerk mit vorgesehenem Beginn ab 2023 eine deutlich längere Sperrzeit (4,5 Jahre) für die Anschlussstelle Tannenbusch zu erwarten. Hierdurch wird die Einrichtung einer Interimswache personalwirtschaftlich und organisatorisch erheblich erschwert und ist so nicht mehr sinnvoll umsetzbar. Aus Sicht von Feuerwehr und Rettungsdienst ist es daher erforderlich, für die entsprechende Zeitspanne bauliche Kompensationsmaßnahmen (über die im Autobahnkreuz Bonn-Nord vorgesehenen hinaus), wie z. B. eine Behelfsauffahrt zu prüfen, um das o. g. Absinken des Schutzniveaus für einen solch langen Zeitraum unbedingt zu verhindern.

Baustellenverkehr

Die Baumaßnahme auf der A 565 soll unter permanenter Aufrechterhaltung von 2 Fahrspuren je Richtung abgewickelt werden. Es

Seite 21

wird daher davon ausgegangen, dass ein Großteil des normalen Kfz-Verkehrs sowie auch des Baustellenverkehrs auf der Autobahn verbleibt. Ein Teil der Verkehrsströme wird jedoch ins innerstädtische Netz abfließen und die dortigen Straßen zusätzlich mit Verkehr belasten. Eine vollständige Sperrung der A 565 und die damit verbundene Ableitung des gesamten Verkehrs ins innerstädtische Netz sind daher nur in absoluten Ausnahmefällen und nur in Nächten oder an Wochenenden umsetzbar. Die unter Punkt 9.1.2 und 9.1.3 benannten Sperrpausen führen in aller Regel zu Bahnersatzverkehr im innerstädtischen Straßennetz und bedingen dort freie Ersatzstrecken.

Die unter Punkt 9.2.2 (Unterlage 1.1) aufgeführten Straßen sind für kurzzeitige Sperrungen grundsätzlich geeignet (ausgenommen die Sackgasse „An der Immenburg“). Termine und Umleitungen sind mit dem Tiefbauamt -Stabsstelle Verkehrslenkung und Baustellenmanagement- rechtzeitig abzustimmen, da in Teilen auch der Buslinienverkehr betroffen ist.

Wohngebiete abseits der Hauptverkehrsstraßen sind grundsätzlich vom Baustellenverkehr freizuhalten, sofern die Baustelle nicht ausschließlich über diese Anliegerstraßen erreicht werden kann. Auf Fußgänger und Radfahrer ist besondere Rücksicht zu nehmen.

Baustelleneinrichtungsflächen stehen im Bereich der öffentlichen Verkehrsflächen nur in sehr eingeschränktem Umfang zur Verfügung und sind rechtzeitig vor Inanspruchnahme bei dem Tiefbauamt -Stabsstelle Verkehrslenkung und Baustellenmanagement- zu beantragen; die Nutzung von öffentlichen Flächen zur Aufstellung wartender Fahrzeuge (Lkw zur Belieferung, o.ä.) ist grundsätzlich ausgeschlossen.

Tierheim

Das Bonner Tierheim Albert Schweitzer e.V. ist in der Fläche und der Funktion vom Neubau und der Verbreiterung des Tausendfüßlers betroffen. Zur Wahrung der Funktion des Bonner Tierheims sollen temporär während der Bauphase Parzellen des benachbarten Kleingartenvereins Flora e.V. in Anspruch genommen werden. Dies ist das Ergebnis zweier Veranstaltungen mit den betroffenen Anliegern, StraßenNRW und Vertretern/innen der Stadtratsfraktionen sowie der Verwaltung, die auf Beschluss des Rates der Stadt Bonn am 10.03.2020 und am 29.05.2020 durchgeführt wurden. Die Umsetzung und vertragliche Sicherung obliegt StraßenNRW. Die Leitung des Bonner Tierheims hat im Nachgang des o.g. Runden Tisches mündlich die Stadtverwaltung darüber informiert, dass der mit dem Land NRW gefundene Konsens nicht mitgetragen wird.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung



Helmut Wiesner
Stadtbaurat