

<i>Federführung:</i> 61 Stadtplanungsamt	<i>Dezernat:</i> Dez. III
---	------------------------------

Planfeststellung für den 6-streifigen Ausbau der A 565 zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord in Bonn einschließlich Brückenneubauten und Stütz- und Lärmschutzwänden sowie Entwässerungseinrichtungen; Stellungnahme der Stadt Bonn im Rahmen des Anhörungsverfahrens

Beratungsfolge

Bezirksvertretung Bonn	24.11.2020	Anhörung
Rat	10.12.2020	Entscheidung

Begründung der Dringlichkeit:

Bei einer Beratung der Stellungnahme zu einem späteren Zeitpunkt, kann die Stellungnahme der Stadt Bonn nicht mehr fristgerecht abgegeben werden und es besteht die Gefahr, dass die dann verspätet vorgebrachten Belange der Stadt im Planfeststellungsverfahren nicht berücksichtigt werden müssen (§ 73 (3a) VwVfG).

Beschlussvorschlag

Die Stadt Bonn gibt im Rahmen der Planfeststellung für den 6-spurigen Ersatzneubau der A 565 zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord die in der Anlage beigefügte Stellungnahme ab.

Sachverhalt

1. Aktueller Sachstand

Der „Tausendfüßler“ – ein ca. 600 m langes Brückenbauwerk, welches ein Teilstück der A 565 zwischen den Anschlussstellen Bonn Endenich und Bonn-Tannenbusch bildet - wird im Jahr 2022 das rechnerische Ende seiner Restnutzungsdauer erreicht haben und ist zu erneuern. Gemäß

Fernstraßenausbaugesetz des Bundes soll der Autobahnabschnitt der A 565 zwischen der Anschlussstelle Bonn-Endenich und dem Autobahnkreuz Bonn-Nord inklusive des „Tausendfüßlers“ erneuert und 6-streifig ausgebaut werden.

Zur Erlangung des Baurechts für den geplanten Ausbau ist ein Planfeststellungsverfahren notwendig. Im Zuge dieses Planfeststellungsverfahrens wurde die Stadt Bonn im Rahmen des Anhörungsverfahrens zum Planfeststellungsverfahren von der Bezirksregierung Köln als zuständiger Planfeststellungsbehörde um Stellungnahme zu den vorgelegten Planunterlagen bis zum 09.11.2020 gebeten. Im Hinblick auf die Kommunalwahl und die konstituierende Sitzung des neuen Stadtrats wurde die Frist zur Abgabe der Stellungnahme durch die Bezirksregierung Köln bis zum 31.12.2020 verlängert.

2. Anlass für die Stellungnahme

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
- 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.

3. Fachliche Einwände

Die Stadt Bonn sieht den Ausbau der A 565 in der geplanten Form als überdimensioniert und den aktuellen Entwicklungen nicht mehr angemessen an. Die Bundesstadt Bonn befürwortet, dass der Bund für eine Kapazitätserweiterung der A 565 erneut den verkehrsplanerischen Bedarf auf Basis aktueller Zahlen und Zielsetzungen kritisch überprüft. Nach Prüfung der Unterlagen ergeben sich für die Stadt Bonn folgende fachliche Einwände:

- Es ist keine neue schnelle, autobahnparallele, kreuzungsfreie, förderfähige **Radverkehrstrasse** vom Endericher Ei über die Nordbrücke bis nach Beuel und in den Rhein-Sieg-Kreis (Niederkassel, Troisdorf, Sankt Augustin) enthalten, wie sie die Bundesstadt Bonn und der Rhein-Sieg-Kreis einvernehmlich fordern.
- Zur Gewährleistung einer Einheitlichkeit von Autobahnen mit vergleichbarer Netzfunktion und Verkehrsbedeutung werden Autobahnen in den RAA nach Entwurfsklassen für Autobahnen (kurz: EKA) unterschieden und entworfen. Die Festlegung der EKA erfolgt in 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. Die Stadt Bonn ist jedoch der Auffassung, dass die A 565 gemäß der RIN 2008 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 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.

Durch den Ausbau der A 565 im Bereich des Tausendfüßlers wird die bereits heute bestehende Trennwirkung dieses Bauwerks im Stadtgefüge noch verstärkt (Lärmschutzwände, Stützwände, Ingenieurbauwerke). Straßen.NRW hat der Stadt bereits Gestaltungsvorschläge für dieses Bauwerk vorgestellt (3 Varianten). Diese wurden im Städtebau- und Gestaltungsbeirat diskutiert, jedoch keine Variantenbewertung vorgenommen. Stattdessen wurde empfohlen, die äußere Gestaltung des Bauwerks und der entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen auf Typologie und Schutzanspruch des angrenzenden Stadtraums bzw. der angrenzenden Nutzungen abzustimmen. Es wird daher gefordert, die Gestaltung und stadträumliche Einbindung dieser Bauwerke mit der Stadt Bonn abzustimmen.

4. Erwartungen

Auf dieser Grundlage und aus der Prüfung der sonstigen im Planfeststellungsverfahren vorgelegten Pläne und Unterlagen heraus bestehen seitens der Stadt Bonn zusammenfassend folgende Bedenken bzw. folgende Erwartungen zur Überarbeitung und Ergänzung des 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 Grenzwerteinhalten zu gefährden.
- Die Stadt Bonn plant in Verlängerung der Immenburgstraße eine Fuß- und Radverkehrsbrücke über die A 565 als Verbindung für den entstehenden Campus Eendenich der Universität Bonn (als Landeseinrichtung). 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 Fahrbahnbelag) 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 A565 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 A565 ein weiter steigendes Verkehrsaufkommen induziert.

Nach Abwägung der vorgenannten Einwände und Erwartungen präferiert die Stadt Bonn die 4-spurige Erneuerung der A565 inkl. Lärmschutz mit zusätzlichem Radweg. Es sollte geprüft werden, wo auf den Sicherheitsstreifen verzichtet werden kann, um den Flächenverbrauch zu minimieren.

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

Für den Fall, dass die A565 als Stadtautobahn anerkannt wird, wäre aufgrund des reduzierten Flächenverbrauchs ein 4-spuriger Ausbau mit durchgängigem Sicherheitsstreifen, Lärmschutz und zusätzlichem Radweg denkbar.

Anlage/n

1 Gesamtstellungnahme_A565 (öffentlich)