

# Bürgerantrag Online

Einverständniserklärung für die Erhebung und Verarbeitung von Daten nach der Datenschutzgrundverordnung

Zur Bearbeitung Ihres Anliegens erfolgt auf Grundlage gesetzlicher Bestimmungen die Erhebung und Verarbeitung aller notwendigen personenbezogenen Daten. Dabei handelt es sich insbesondere um Name, Anschrift, Kontaktdaten sowie sonstige notwendige Angaben. Diese Daten werden auf dem Server der zuständigen Stelle gespeichert und können nur von berechtigten Personen eingesehen werden.

Für den Schutz Ihrer personenbezogenen Daten haben wir alle technischen und organisatorischen Maßnahmen getroffen, um ein hohes Schutzniveau zu schaffen. Wir halten uns dabei strikt an die Datenschutzgesetze und die sonstigen datenschutzrelevanten Vorschriften. Ihre Daten werden ausschließlich über sichere Kommunikationswege an die zuständige Stelle übergeben.

Darüber hinaus ist für jede weitere Datenerhebung die Zustimmung des Nutzers erforderlich. Eine automatische Löschung erfolgt nach 180 Tagen, insofern entsprechende Daten nicht weiter benötigt werden. In Fällen mit einer gebührenpflichtigen Verarbeitung kann es vorkommen, dass zur Abwicklung der Bezahlung Ihre bezahlrelevanten Daten an den ePayment-Provider übermittelt werden.

Rechte der betroffenen Person: Auskunft, Berichtigung, Löschung und Sperrung, Widerspruchsrecht  
Sie haben das Recht, Ihre Einwilligung jederzeit ohne Angabe von Gründen mit Wirkung für die Zukunft abzuändern oder gänzlich zu widerrufen. Durch den Widerruf der Einwilligung wird die Rechtmäßigkeit der aufgrund der Einwilligung bis zum Widerruf erfolgten Verarbeitung nicht berührt. Sie können den Widerruf entweder postalisch, per E-Mail oder per Fax an uns übermitteln. Es entstehen Ihnen dabei keine anderen Kosten als die Portokosten bzw. die Übermittlungskosten nach den bestehenden Basistarifen.

Weiterhin können erhobene Daten bei Bedarf korrigiert, gelöscht oder deren Erhebung eingeschränkt werden.

Hiermit versichere ich, der Erhebung und der Verarbeitung meiner Daten zuzustimmen und über meine Rechte belehrt worden zu sein.

Datum
■■■■■■■■■■
■■■■■■■■■■ ■■■■■■■■■■ ■■■■■■■■■■ ■■■■■■■■■■
■■■■■■■■■■ ■■■■■■■■■■ ■■■■■■■■■■ ■■■■■■■■■■
■■■■■■■■■■ ■■■■■■■■■■ ■■■■■■■■■■ ■■■■■■■■■■
■■■■■■■■■■ ■■■■■■■■■■ ■■■■■■■■■■ ■■■■■■■■■■
■■■■■■■■■■ ■■■■■■■■■■ ■■■■■■■■■■ ■■■■■■■■■■
Betreff
Einbindung des A 565 Ausbaus (Tausendfüßler) in innerstädtisches Verkehrsnetzkonzept

ID=KFAS\_01\_002  
bhdggake  
01.03.20 14:46

PDF erstellt mit: www.form-solutions.de  
Artikel-Nr.: KFAS\_01\_002

Ihr Antrag

Die Kapazitäten der durch Bonn führenden A 565 soll von Straßen.NRW im Auftrag des Bundes ausgeweitet werden. Hochrechnungen gehen in der Folge von einer tendenziellen Verdoppelung des Verkehrs an dieser Stelle aus.

Da der Abschnitt zwischen dem Kreuz Bonn-Nord und Bonn-Endenich je nach Wochentag und Uhrzeit sogar prozentual überwiegend von Bonner Aus- und Binnenpendler genutzt wird (vgl dazu auch aktuelle Pendlerzahlen der Bundesagentur für Arbeit) werden die Anschlüsse Bonn-Auerberg und Bonn-Poppelsdorf nach einen Ausbau ebenfalls nahezu verdoppelte Kapazitätzunahmen verzeichnen. Die Bonner Binnenpendler nutzen die A 565, um mit ihren Fahrzeugen über die Ausfahrten von den westlichen Stadtteilen (Auerberg, Buschdorf, Tannenbusch, Dransdorf, Meßdorf, Lessenich) in die Bonner Innenstadt (Ausfahrt Bonn-Zentrum) und die westlichen Gebiete West- und Südstadt, Poppelsdorf, Endenich, Kessenich, Dottendorf, Hochkreuz, Bad Godesberg) zu kommen und umgekehrt.

Die dadurch unmittelbaren Auswirkungen an allen Zuwegen zu den o.g. Anschlüssen (in einzelnen Thoma- und Bornheimer Straße, Vorgebirgsstraße, Dorotheenstraße, Lievelingsweg, Kölnstraße, Endenicher Straße, Hermann-Wandersleb-Ring und Reuterstraße) durch die nach Prognosen naheliegenden Verdopplungen der Belastungen (Zahl der Fahrzeuge inkl. deren Lärm und Schadstoffe) ist daher ebenso von der Stadt Bonn objektiv zu prüfen, wie die direkten Folgekosten für die SWB Bus und Bahnen (ÖPNV), die Radfahrtsicherheit (Querschnitte und Kreuzungen) und nicht zuletzt die Auswirkungen auf die Planungen und Betrieb der Westbahn insbesondere, die entscheidende Frage, ob die Bahn im Kreuzungsbereich B 56/Viktoriabrücke durch den Mehrverkehr an der Kreuzung negativ tangiert wird. Weder Planungsvariante C1 noch C2 sehen bislang eine Brücke über den Wittelsbacher Ring vor.

Auch ist zu untersuchen wie die nach dem erfolgten A 565 - Ausbau möglicherweise verdoppelten Kapazitäten für die vor den Toren der Bonner Innenstadt schon durch verschiedene Szenarien (auch mit dem Rhein-Sieg-Kreis) angedachten Park & Ride-Anlagen verdoppelt werden müssen. Insbesondere ist klarzustellen, wie, wo und wann durch die Kapazitätsausweitung der A 565 das von der Verwaltung angestrebte Ziel keinen weiteren MIV in die Innenstadt zu holen (vgl. Drucksache 200128-1 ST) eingebunden werden wird. Da die Erstellung von Park & Ride - Parkplätze bislang finanziell von der VRS getragen werden, ist zu prüfen, wie die Kosten refinanziert werden können.

Zu prüfen sind grundsätzlich also, die nach einer Kapazitätsausweitung geschaffenen Ausweitungsfolgen und -hindernisse, alle Verkehrssicherheitsaspekte (auch bestehende Tempo 50-Garantie), Kreuzungen und Querschnitte an allen o.g. genannten Einfalls- und Ausfallsstraßen des Tausenfüßlers im Zusammenhang mit einer negativen Beeinflussung durch den A 565 - Ausbau von eher zu fördernden schwächeren Verkehrsteilnehmern (Fußgänger und Radfahrer) nicht nur auf Schulwegen, sondern auch bei Straßenquerungen aller A 565 - Zuwege.

Nicht zuletzt ist hinreichend und zügig zu prüfen, inwieweit die Kapazitätssteigerung für den MIV die schon beschlossenen Verbesserungs- und Vorrangbemühungen für den Bonner ÖPNV, durch Reduktion der staubedingten Verspätungen und Ausfälle wieder zunichte machen könnte. Der Mehrverkehr auf den Zubringern könnte insbesondere durch das Fehlen von Umweltpuren zu weiteren erheblichen Problemen beim Verbessern der ÖPNV-Attraktivität führen und die langfristigen Ziele von SWB Bus und Bahn nicht nur finanziell, sondern auch strategisch gefährden. Dies sollte in direkter enger Absprache und Expertise der SWB erfolgen. Auch eine Einbindung der Deutschen Umwelthilfe (DUH) nach dem ausgehandelten gerichtlichen Vergleich mit Schadstoff-Verringerungs-Maßnahmen und die Lead City-Ausrichtung kann in diesem Zusammenhang nicht unberücksichtigt bleiben.

Eine durch den Ausbau der A 565 angestrebte Negation der von der Politik und Verwaltung beschlossenen Einbeziehung aller nachhaltigen Umwelt- und Klimabelange sind auch in diesem Kontext kritisch zu hinterfragen.