

VCD Bayern e.V. \* Hessestraße 4 \* 90443 Nürnberg

Regierung von Mittelfranken  
Promenade 27 (Schloss)  
91522 Ansbach

Per Fax an 0981 53-1456

**Zum Planfeststellungsverfahren „8-streifiger Ausbau der BAB A 9 Berlin – Nürnberg AK Nürnberg – AK Nürnberg-Ost“. Einwendung des Verkehrsclubs Deutschland, Landesverband Bayern e.V.**

Nürnberg, 2. April 2024

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir erheben im o.g. Verfahren folgende Einwendung:

Das Vorhaben ist abzulehnen, weil es den Klimaschutzzielen der Bundesrepublik und des Freistaates Bayern widerspricht.

Begründung:

In ihren Klimaschutzgesetzen haben sich die Bundesrepublik Deutschland und der Freistaat Bayern die sog. Klimaneutralität bis zum Jahr 2045 bzw. 2040 als Ziel gesetzt. Im Falle der Bundesrepublik Deutschland ist dies (noch!) mit vorgeschriebenen Reduzierungen der Treibhausgasemissionen in den einzelnen Sektoren verbunden. Diese Reduzierungen werden derzeit im Sektor Verkehr bei weitem nicht erreicht. Im Falle des Freistaates Bayern weist der Klimabericht 2022 des bayerischen Ministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz aus, dass im Jahr 2019 der Sektor Verkehr unter den sechs betrachteten Sektoren mit ca. 30% der größte Emittent war und als einziger seit 1990 eine Zunahme zu verzeichnen hat.

Die „Verkehrsuntersuchung A 3 / A 9 Autobahnkreuz Nürnberg, Prognose 2035, Grundlagen für Verkehrslärberechnung, 2020 (Professor Dr.-Ing. Harald Kurzak)“ weist im Vergleich zwischen Nullfall und Planfall 2035 auf drei der vier Äste des Autobahnkreuzes Nürnberg Verkehrszunahmen auf, auf dem verbleibenden (A 3 östlich AK Nbg.) eine marginale Abnahme von ca. 2%. Dieses Ergebnis der Modellrechnung kann aus unserer Sicht als Beleg für die verkehrsverstärkende Wirkung des Straßenbaus gewertet werden (vulgo: „Wer Straßen sät, ...“). Es darf deshalb bezweifelt werden,

dass der jetzt geplante Ausbau die dort auftretenden Probleme des motorisierten Individualverkehrs längerfristig löst.

Aufbauend auf die Verkehrsuntersuchung weist der UVP-Bericht als Anlage 1 zum Erläuterungsbericht eine Zunahme der THG-Emissionen im Vergleich zwischen Null- und Planfall 2035 von 16.050 t/a für Verbrenner-Kfz-Fahrten aus. Zahlenmäßig nur dem Zusatzgutachten von Lohmeyer zu entnehmen ist die Zunahme der THG-Emissionen von 1 661 t/a für Elektro-Kfz-Fahrten im Vergleich zwischen Null- und Planfall 2035. Es wird also keine Reduzierung sondern eine Erhöhung der THG-Emissionen prognostiziert, was den Klimaschutzzielen der Bundesrepublik Deutschland und des Freistaates Bayern zuwiderläuft. Ergänzen wollen wir in diesem Zusammenhang das Argument, dass die zusätzlichen THG-Emissionen durch die prognostizierte Verkehrszunahme als sehr gering in Bezug auf das für das Jahr 2035 im Sektor Verkehr angestrebte Emissionsniveau ist (siehe Zusatzgutachten Lohmeyer) anzusehen sei. Dieses Argument ist sicher richtig, betrachtet man jeden Straßenbau für sich alleine, in der Summe aller Straßenbauten wird wohl das Reduktionsziel der Bundesrepublik Deutschland konterkariert.

Die Lebenszyklusemissionen, die aus dem Bau, der Erhaltung und dem Betrieb der Straße resultieren, betragen 75.756,55 kg CO<sub>2</sub>eq/Jahr gerechnet über eine lange Nutzungsdauer der Straße. Leider werden die THG-Emissionen, die alleine während des Baus anfallen in kurzer Zeit verglichen mit der langen Nutzungsdauer anfallen, nicht getrennt angegeben. Eine getrennte Angabe wäre wichtig, weil diese Emissionen „sofort“ klimawirksam werden und nicht auf eine lange Nutzungsdauer verteilt werden. Hier ist die Berechnungsmethode verbesserbar.

Sowohl für die aus dem Verkehr resultierenden Emissionen als auch für die Lebenszyklusemissionen werden keine Maßnahmen zur Minderung und zum Ausgleich wie beispielsweise flächendeckende Geschwindigkeitsbeschränkungen angegeben.

Mit freundlichen Grüßen



Franz Gabler  
VCD Bayern e.V., stellvertretender Vorsitzender