



Bonn, 07.12.2023

Bezirksregierung Köln
Zeughausstr. 2-10

50667 Köln

BUND Kreisgruppe Bonn
c/o Ökozentrum Bonn e.V.
Friesdorfer Straße 6
53173 Bonn (Bad Godesberg)

Mein Zeichen:
BN 54 – 02.20 ST / 10.23

Ansprechpartner für dieses
Schreiben:
Herbert Weber

Betr.: Stellungnahme im Namen und in Vollmacht des Landesverbandes BUND NRW
Bezug: Planfeststellungsverfahren 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
2. Deckblatt
Aktenzeichen: 25.3.3.2-2/20

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Beteiligung im o.a. Verfahren und geben wie folgt Stellung ab:

Durch Bundes-Klimaschutzgesetz und "Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 03/2023" ergeben sich zwingende Vorgaben, die in diesem Deckblattverfahren hätten berücksichtigt werden müssen. Die nun durch den Vorhabenträger vorgelegten Unterlagen kommen dieser Verpflichtung nicht nach. Sie sind lückenhaft und weisen inhaltliche Mängel auf.

Im Einzelnen bezieht sich unsere Kritik vor allem auf folgende Punkte:

- 1.) Zu den THG-Lebenszyklusemissionen werden keine Aussagen gemacht.
- 2.) Zu den landnutzungsbedingten THG-Emissionen gibt es ebenfalls keine Aussagen.
- 3.) Berechnungen von THG-Emissionen im Variantenvergleich werden nicht durchgeführt.

Begründung:

Im Rahmen dieses 2. Deckblattverfahrens besteht unter anderem die Verpflichtung, die durch das Vorhaben induzierten voraussichtlichen Emissionen an Treibhausgasen (THG) zu ermitteln, zu beschreiben und zu bewerten. Die Vorgaben dazu ergeben sich aus dem Dokument "Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 03/2023" des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (StB 13/7147.2/07/3729150, 25. Januar 2023).

Diese erfordern, daß die Ermittlung der THG-Emissionen getrennt für die folgenden Teilbereiche zu erfolgen hat:

- 1.) THG-Lebenszyklusemissionen: Bau, Erhaltung und Betrieb der Straßeninfrastruktur und seiner Bauwerke
- 2.) Verkehrsbedingte THG-Emissionen durch die Nutzung der Straßenverkehrsinfrastruktur nach Fertigstellung
- 3.) Landnutzungsbedingte THG-Emissionen: Inanspruchnahme (und Neuanlage) von Böden oder Biotopen mit Funktionen als Treibhausgasspeicher oder Treibhausgassenke.

Darüber hinaus wird unter dem Punkt "Darstellung von Maßnahmen zur Reduktion von THG-Emissionen durch den Vorhabenträger" gefordert, daß die THG-Emissionen auch im Variantenvergleich zu ermitteln sind, wobei die "auf der Ebene der Entwurfs- und Genehmigungsplanung noch vernünftigerweise in Betracht zu ziehenden Planungsvarianten" zu berücksichtigen sind. In den Rahmen der Planung im laufenden Verfahren fallen unter diese Kategorie die Varianten (vgl. UVP-Bericht, S. 6, Kap. 3 "Beschreibung der vernünftigen Alternativen")

- H1 - Hochlage ohne Achsversatz
- H2 - Hochlage mit Achsversatz nach Osten
- T1 - Tieflage ohne Achsversatz
- H1T1a - Hoch- und Tieflage (Hybridlösung) ohne Achsversatz mit kurzen Brücken
- H1T1b - Hoch- und Tieflage (Hybridlösung) ohne Achsversatz mit längerer Brücke,

aber auch die Nullvariante (vgl. o.a. Allgemeines Rundschreiben, Abschnitt V. Ermittlung und Beschreibung der THG-Emissionen durch den Vorhabenträger, Punkt 1. Hintergründe zur Prognosemethode: "Es erfolgt ein Vergleich des Prognose-Nullfalls (ohne Vorhaben) mit dem Planfall ..."). Der Variantenvergleich ist dabei ebenfalls für verkehrs- und landnutzungsbedingte THG-Emissionen sowie THG-Lebenszyklusemissionen durchzuführen.

Der Wissenschaftliche Dienst des Bundestages hat eine Dokumentation zum Thema "Ökobilanzen zum Bau von Infrastrukturen des bodennahen Verkehrs"¹ erstellt. Demnach läßt sich mit Hilfe von sogenannten Ökobilanzierungen auch der CO₂-Fußabdruck des Baus von Verkehrsinfrastrukturen berechnen. Dabei wird zwischen Bau, Unterhalt und Betrieb der Infrastruktur unterschieden. Sämtliche Umweltauswirkungen, die ein Produkt auf seinem Lebensweg systematisch erzeugt - wie Ressourcengewinnung, Energiebereitstellung, Herstellung der Komponenten, Transportleistungen, Nutzung und Entsorgung des Produktes - werden dabei berücksichtigt.

Für den Ausbau der A565 sind gemäß der vorgelegten Planung - als Voraussetzung für den Bau - auch erhebliche Abrißarbeiten an bestehender Infrastruktur (z.B. Brücken) notwendig. Die damit verbundenen Emissionen müssten also ebenfalls in die Bilanzierung der THG-Lebenszyklusemissionen eingehen. Dazu wäre es notwendig, eine zumindest überschlägige Abschätzung vorzunehmen. Desgleichen gilt für die durch die Planung zur Versiegelung vorgesehenen Böden sowie die Vegetation, welche zerstört werden soll.

Darüber hinaus weisen die Unterlagen inhaltliche Mängel auf:

1 <https://www.bundestag.de/resource/blob/835692/89d1ef927ee7f5f42292b95cf37109eb/WD-8-002-21-pdf-data.pdf>

In der Unterlage zu der Berechnung der THG-Emissionen heißt es auf S. 10: "Die Berechnungen zeigen, dass durch den Ausbau des Tausendfüßlers kein zusätzlicher induzierter Verkehr zu erwarten ist." Diese Aussage widerspricht der Angabe im UVP-Bericht zur 1. Deckblattänderung, derzufolge es aufgrund des Streckenausbau zu "Verkehrsverlagerungen aus dem innerstädtischen Netz in Bonn" mit einem stärkeren Anstieg des Verkehrsaufkommens nach dem Streckenausbau kommen wird. D.h., neben den Verkehrsverlagerungen wird von einem zusätzlich induzierten Verkehr ausgegangen. Unabhängig davon besteht in der Verkehrswissenschaft Einigkeit darüber, daß jeder Straßenausbau zu mehr Verkehr führt ("Induzierter Nachfrage-Effekt"). Dies beruht auf der Erfahrung, daß die Menschen ein festes Budget für die Mobilität haben, die "eingesparte" Zeit durch Straßenausbau also wieder vollständig in Mobilität investiert wird, indem z.B. weiter entfernte Ziele gewählt und damit insgesamt längere Strecken zurückgelegt werden.

Wir weisen nochmals darauf hin, daß es keinen Bedarf für den Ausbau der A 565 gibt. Gemäß den Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen ist das Verkehrsaufkommen auf den Bundesfernstraßen insgesamt rückläufig. In ihrem Dokument "Ergebnisse auf Bundesautobahnen"² heißt es: "Im Vergleich zur SVZ 2015 sanken die für das Jahr 2021 ermittelten Verkehrsbelastungen (DTV_{Mo-So}) auf Bundesfernstraßen durchschnittlich um rund 8 Prozent". In der BUND-Stellungnahme von 08.11.2022 wiesen wir auf diesen auch im Bonner Raum gemessenen Trend hin (Kfz pro Tag am AD Bonn Beuel: 2015: 118.811; 2021: 105.508). Auch bundesweit nehmen die durchschnittlichen Fahrleistungen ab. Von Bedeutung für die Verkehrsprognose auf der A 565 ist, daß die Anzahl der zugelassenen PKW in Bonn seit mehreren Jahren eher stagniert³. Zum Zeitpunkt 1. Januar 2023 waren nach Angaben des Kraftfahrbundesamtes in Bonn 174.650 PKW zugelassen, zum 1. Januar 2022 waren es noch 174.763 gewesen, zum 1. Januar 2021 175.805. Für die Anzahl der in Bonn zugelassenen LKW könnte sich inzwischen ebenfalls eher eine Stagnation abzeichnen (2021: 83.360; 2022: 88.525; 2023: 88.720), was einen allgemeinen Trend der LKW-Zulassung in der Europäischen Union widerspiegelt⁴. Damit wird die Begründung für den Ausbau der A565 fragwürdig. Denn im Dokument "VS01_A565_44_4004_FE_AE_01_1_E_Bericht_01-1.pdf" (S. 20) heißt es: "In dem definierten Prognose-Planfall 2030 wird ein möglicher 6-streifiger Ausbau A 565 von der AS BN-Hardtberg bis zum AK BN-Nord sowie der Bau der südlichen Lagevariante der Rheinspange A 553 abgebildet. Die Verkehrsbelastung auf der Brücke „Tausendfüßler“ steigt in diesem Prognose-Planfall auf ca. 114.300 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von 7,2 % an. Die Zunahme resultiert maßgeblich aus Verkehrsverlagerungen aus dem innerstädtischen Netz in Bonn sowie einer geringfügigen Zunahme des Durchgangsverkehrs auf der A 565." Wenn jedoch Verkehrsverlagerungen aus Bonn die Prognose-Grundlage sind, real aber die Anzahl der PKW in Bonn zumindest nicht zunimmt, und sich auch bei den LKW-Zulassungszahlen eine Sättigung abzeichnet, und generell die Fahrleistung abnimmt, entfällt die Grundlage für den Bedarf eines Ausbaus der A 565.

Aus Sicht des BUND bilden die im Rahmen dieses 2. Deckblattverfahrens vorgelegten Dokumente aufgrund der dargelegten Mängel keine für die Planung genehmigungsfähige Grundlage. Wir fordern eine Überarbeitung der Unterlagen hinsichtlich einer umfassenden Bilanzierung der durch das Vorhaben verursachten voraussichtlichen Treibhausgasemissionen.

Mit freundlichen Grüßen

i.A. Herbert Weber (BUND KG Bonn)

2 <https://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten/Manuelle-Zaehlung.html>

3 https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz3_b_uebersicht.html

4 <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1243219/umfrage/neuzulassungen-von-nutzfahrzeugen-in-europa/>