

ifeu • Wilckensstraße 3 • 69120 Heidelberg

Stadt Erlangen Referat für Umwelt und Klimaschutz Werner-von-Siemens-Straße 61 91052 Erlangen ifeu – Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg gGmbH

Wilckensstraße 3 69120 Heidelberg

Telefon +49 (0)6 221. 47 67-0 Telefax +49 (0)6 221. 47 67-19 www.ifeu.de

Fabian Bergk Tel.-38 E-Mail fabian.bergk@ifeu.de

# Einordnung eines möglichen 6-streifigen Ausbaus der A 73 im Bereich Erlangen

Sehr geehrte Damen und Herren,

04.04.2022

in der Beschlussvorlage PET/023/2022 wird der Antrag gestellt, dass die Stadt Erlangen den Planungsauftrag zum 6-streifigen Ausbau der Autobahn A 73 unterstützt und ihm positiv gegenübersteht, u.a. aus Lärm- und städtebaulichen Gründen durch eine mit dem Ausbau gekoppelte mögliche Einhausung der Autobahn. Der zusätzliche Ausbaubedarf wird mit hohen Verkehrszuwächsen bis 2035 basierend auf einer Verkehrsuntersuchung von 2018, insbesondere resultierend aus dem Siemens-Campus, begründet. Es sollen 50.000 € an Haushaltsmitteln und Verwaltungsressourcen für die weitere Planung der Einhausung bereitgestellt werden. Eine Auswirkung auf den Klimaschutz wird verneint.

## Einordnung in die Bundes-Klimaschutzziele

"Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten" (Daniel Goeudevert), dieser Zusammenhang ist vielfach belegt und wird auch im Prozess auf Bundesebene, der letztendlich zu einer Entscheidung wie den 6-streifigen Ausbau der A 73 führt, der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) berücksichtigt. Dieser sogenannte "induzierte Verkehr" ist mit zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen verbunden, vor allem solange der Pkw-Verkehr noch hauptsächlich von fossilen Kraftstoffen abhängig ist, aber auch bei alternativen Antrieben in einer nicht vollständig defossilisierten Energiebereitstellung. Obwohl diese Effekte im BVWP grundsätzlich berücksichtigt werden, erfolgt zu keinem Zeitpunkt eine Prüfung der Ausbaupläne mit den übergeordneten Klimaschutzzielen, sondern der BVWP schreibt historische Trends in der Verkehrsleistungsentwicklung und daraus abgeleiteten Ausbaubedarf fort. Dies ignoriert den in zahlreichen Szenarienstudien geschaffenen wissenschaftlichen Konsens, dass zum Erreichen der Klimaziele eine bundesweite Verkehrswende notwendig ist und sorgt u.a. dafür, dass der Verkehrssektor seinen im Bundes-Klimaschutzgesetz vorgesehenen CO<sub>2</sub>-Absenkpfad in 2021 trotz massiver Fortschritte in der Elektrifizierung nicht einhalten

Geschäftsführung: Andreas Detzel (Dipl.-Biol.), Lothar Eisenmann (Dipl.-Phys.), Dr.-Ing. Martin Pehnt (Dipl.-Phys.)

Prokuristen: Horst Fehrenbach (Dipl.-Biol.), Bernd Franke (Biol.), Hans Hertle (Dipl.-Ing. (FH)), Dr. Ulrich Höpfner (Dipl.-Chem.), Benedikt Kauertz (Dipl.-Ing.), Udo Lambrecht (Dipl.-Phys.), Dr. Guido Reinhardt (Biol. / Chem. / Math.)

Ehrenvorsitzender: Dr. Ulrich Höpfner (Dipl.-Chem.) Handelsregister: Amtsgericht Mannheim HRB 334263

Sitz der Gesellschaft: Heidelberg Steuernummer: 32489/20374 beim Finanzamt Heidelberg UID-Nr.: DE 143446610

Bankverbindung: HypoVereinsbank Heidelberg, IBAN DE53 6722 0286 4880 1912 04, Swift (BIC)HYVEDEMM479



kann. BBH schreiben dazu "Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob der BVWP bzw. die darauf aufbauenden Ausbaugesetze nicht so angepasst werden können, dass die Planung der Verkehrsinfrastruktur weniger mit einem vermeintlichen Bedarf und mehr mit den Emissionsminderungszielen im Einklang steht."

Jedwede mit dem BVWP begründete Planung zusätzlicher Straßenkapazitäten ist daher aus Klimaschutzsicht skeptisch zu sehen, insbesondere auch vor dem Hintergrund der langfristigen Auswirkungen von einmal geschaffenen Infrastrukturen sowie den dadurch gebundenen hohen Investitionskosten und Planungsressourcen, die für den Ausbau des Umweltverbundes dringend benötigt werden.

## Einordnung in den Fahrplan "Klima-Aufbruch"

im November 2020 wurde der Fahrplan "Klima-Aufbruch" in Erlangen vom Stadtrat beschlossen (31/040/2020). Darin enthalten ist die Zielsetzung, das 1,5°C-Ziel auf städtischer Ebene einzuhalten und das CO2-Restbudget als Grundlage und Steuerungsgröße zu verwenden. Um das verbleibende 1,5°C-Budget im Verkehr einzuhalten, muss der Pkw-Verkehr im Erlanger Stadtgebiet in wenigen Jahren insgesamt halbiert werden.

In der Erlanger Treibhausgasbilanz 2019 entfallen 351 Kilotonnen CO<sub>2</sub>-Äqu. (38 % der Gesamtbilanz) auf den Verkehr. Davon sind 128 Kilotonnen dem motorisierten Individualverkehr auf den Autobahnen sowie 96 Kilotonnen dem Autobahn-Güterverkehr zuzurechnen. Der Autobahnverkehr im Erlanger Stadtgebiet trägt demnach knapp ein Viertel zur städtischen Gesamtbilanz bei. Mit einem Ausbau der Autobahnkapazitäten steigt die Attraktivität zur Kfz-Nutzung gleichermaßen für Durchgangsverkehre wie auch für Quell-Ziel-Verkehre von bzw. nach Erlangen. Letzteres würde dementsprechend auch zu mehr Kfz-Verkehrsnachfrage im nachgelagerten Erlanger Straßennetz führen und steht damit im Widerspruch mit der Erreichbarkeit der Klimaziele, die eine erhebliche Reduktion des Kfz-Verkehrs in Erlangen erfordern.

## Einordnung der verkehrlichen Notwendigkeit des Autobahnausbaus

Das Gutachterteam kann keine finale Analyse der verkehrlichen Notwendigkeit des Autobahnausbaus abgeben, da wir im Rahmen der Arbeiten für Erlangen keine Betrachtung des übergeordneten Verkehrs machen. Jedoch erscheint ein starker zukünftiger Anstieg der Verkehrsleistung auf der A 73 in Erlangen zweifelhaft, da:

- a) Die Kfz-Verkehre mit Bezug zu Erlangen aufgrund des "Klima-Aufbruchs" deutlich reduziert werden.
- b) Der Siemens-Campus, der als zentraler Verkehrserzeuger in dem Antrag explizit als Begründung für den Ausbau angegeben ist, heute mit deutlich niedrigeren Pendelverkehren rechnet als zum Zeitpunkt der Verkehrsuntersuchung 2018:

2/3

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2021/BVWP-Gutachten/Gutachten - Bundesverkehrswegeplan.pdf



So werden die Auswirkungen der Corona-Pandemie bezüglich Home-Office bei Siemens nicht komplett zurückgedreht werden, sondern es sind zwei bis drei Home-Office-Tage je Woche das neue Normal (d.h. Reduzierung der Pendelverkehrsleistung gegenüber einer 5-Tage-Woche um ca. 40 bis 60 %)<sup>2</sup>.

- c) Bundesweit mit den bereits beschlossenen Klimaschutzmaßnahmen eine Stagnation des Pkw-Verkehrs erwartet wird (vgl. Projektionsbericht 2021) und mit zusätzlichen Klimaschutzmaßnahmen in seitdem beschlossenen und aktuell entwickelten Maßnahmenprogrammen ein Rückgang des Pkw-Verkehrs angestrebt wird.
- d) Auch die bayerische Staatsregierung mit diversen Maßnahmen ihrer Klimaschutzoffensive die Verlagerung von Pkw-Fahrten zum Umweltverbund und somit eine Begrenzung des Pkw-Verkehrs anstrebt.

3/3

#### **Fazit**

Abschließend ist festzuhalten, dass für den Ausbau der A 73 – mit der Einschränkung, dass keine überregionalen Analysen durchgeführt werden konnten - sowohl die verkehrliche Notwendigkeit als auch die Vereinbarkeit mit den Klimaschutzzielen fraglich sind.

Mit freundlichen Grüßen,

Fahian Bergk

Frank Dünnebeil

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Interview mit der Mobilitätsbeauftragten des Siemens Campus Erlangen Gabriele Engel am 9.3.2022