7-36
Thieser, Bierganns, Tatter
Tel.: 1241, 1242, 1377

05. April 2016

**VVII-2**

**Bundesverkehrswegeplan 2030**
**Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung (SUP) gemäß § §14h-j des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)**

Stellungnahme zur Lärmsituation

Die Verkehrssimulation zum BVWP 2030 prognostiziert bei Realisierung der Erweiterung des Autobahn-Abschnitts der A 4 zwischen dem AK Köln-Ost und der AS Moitzfeld auf sechs Spuren eine Zunahme der DTV werktags um 2.000 Kfz (von 83.000 auf 85.000 Kfz/24h) für das Jahr 2030. Gleichzeitig wird für diesen Planfall eine Zunahme sowohl des Kfz- als auch des Lkw-Verkehrs auf innerstädtischen Straßen vorhergesagt. Einige dieser Straßen es sind hoch lärmbelastet und im Lärmaktionsplan der Stadt Bergisch Gladbach als Belastungsachsen mit Pegeln $L_{den} \geq 70$ dB(A) und $L_{night} \geq 60$ dB(A) identifiziert. (Anm.: Das Umweltbundesamt empfiehlt die Einhaltung von Vorsorgewerten $L_{den} \geq 65$ dB(A) und $L_{night} \geq 55$ dB(A) zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen.) Im Wesentlichen sind hier die Achsen Vürfelser Kaule / Dolmanstraße und Gladbacher Straße / Bensberger Straße zu nennen. Durch die Umsetzung der hier in Rede stehenden Autobahnerweiterung könnten die im Lärmaktionsplan entwickelten Lärmminderungsmaßnahmen teilweise ihre Wirkung verlieren. Im Lärmaktionsplan wird die tatsächliche Geräuschimmissionssituation betrachtet, so dass mit diesem Planungsinstrument nicht im Vorfeld auf Planungen reagiert werden kann.

Beim geplanten Ausbau des hier in Rede stehenden Autobahnabschnitts sind die gesetzlichen Vorgaben, insbesondere die der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) einzuhalten. Nur so können die Annahmen des Datenblatts „A4-G60-NW-T1-NW" im Projektinformationssystem (PRINS) zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 eingehalten werden, dass sich die Anzahl der von Verkehrslärm betroffenen Einwohner nicht verändert sowie die im Lärmaktionsplan Maßnahmen weiterhin Bestand behalten.

Stellungnahme zum Schutzgut Luft/Klima

Seit September 2015 sind massive Abweichungen der realen Fahrzeugemissionen von den europäischen Abgasnormen weltweit bekannt. Üblicherweise basiert die Berechnung für Verkehrsprognosen und deren Immissionen auf Grundlage dem sogenannten Handbuch für Emissionsfaktoren (HBEFA). Die HBEFA berücksichtigt unter anderem sowohl die zu erwartende Flottenzusammensetzung als auch das zukünftige theoretische Emissionsverhalten (z.B. durch Verbesserungen der Motortechnik, Partikelfilter etc.) der Fahrzeuge und bildet damit die Grundlage der Immissionsberechnungen für Luftschadstoffe. Angesichts dieser Tatsache, muss derzeit davon ausgegangenen

werden, das die vorliegenden Aussagen der Prognosen über die verkehrsbedingten Immissionen unrealistisch sind.
Aufgrund der deutlichen Verkehrszunahme bis 2030 und der Überschätzung der Reduktionsanteile der verkehrsbedingten Emissionen sind

- zusätzliche verkehrsbedingte Emissionen entlang der BAB 4 und aufgrund der Belastungszunahme auch entlang der Zubringerstrecken und
- erhebliche Beeinträchtigungen aufgrund zusätzlicher straßenbürtiger Stickstoffdeposition auf das FFH-Gebiet Königsforst zu erwarten

Die Bestandssituation im Stadtgebiet im Jahr 2016 zeigt, dass gemäß 39. BImSchV der zum Schutz der Vegetation über ein Kalenderjahr ermittelte kritische Wert für Stickoxide (NOx) 30 µg/m³ im gesamten Stadtgebiet überschritten wird! Die Daten der Hintergrundbelastungskarten für Stickstoff des Umwelt-Bundesamtes aus dem Jahr 2009 zeigen, dass der sogenannte Critical Load (kritische Eintragsrate für verschiedene empfindliche Rezeptoren) für die im Stadtgebiet vorhandenen Lebensraumtypen (LRT) zumeist überschritten werden.

Aus Sicht des Immissionsschutzes sind auf Grund der Überschätzung der Reduktionsanteile verkehrsbedingter Emissionen für das Schutzgut Luft/Klima

1. die Auswirkungen der zusätzlichen straßenbürtigen Stickstoffdeposition ggfs. unter Berücksichtigung kumulativer Wirkungen durch andere Projekte (Ausweisung von Gewerbegebieten, Bebauungspläne etc.) auf die FFH Gebiete zu untersuchen und
2. die Zunahme der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung entlang der BAB und der Strecken mit Belastungszunahme unter Berücksichtigung realer Fahrzeugemissionen zu untersuchen.

<u>Stellungnahme Natur- und Artenschutz</u>
Der geplante 6-spurige Ausbau der A4 führt auf einer Länge von ca. 5,5 km durch das FFH- und Vogelschutzgebiet Königsforst. Hierbei handelt es sich um eine strukturreiche Waldlandschaft mit einem bioökologisch wertvollem Fließgewässer- und Feuchtwaldsystem, welches eine international bedeutende Biotop-Vernetzungsfunktion besitzt. Neben den Erlen-, Eschen- und Weichholz-Auenwälder sowie der Bruch- und Sumpfwälder und den alten Eichenwäldern sind es vor allem die Vögel (Grau- und Schwarzspecht, Wespenbussard und Eisvogel) und die Fische (Groppe und Bachneunauge) sowie der Hirschkäfer, die die Wertigkeit des Gebietes begründen.
In der Umwelt- und Naturschutzfachlichen Beurteilung des BVWP, kommt man folgerichtig zum Schluss, dass erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden können.

Eine weitere Konkretisierung der Planung muss zwingend alle nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgebiet ausschließen. Die Dammlage der bestehenden Fahrbahn sowie das Heranrücken von Bebauung und Straßen auf der Nordseite dürfen nicht zu einer unreflektierten Inanspruchnahme des südseitig gelegenen Schutzgebietes führen. Besondere Anforderungen sind auch an die Beseitigung von Regenwasser zu stellen, damit die schützenswerten Gewässersysteme intakt bleiben.

Im Auftrag

Jäger