

B 48

Ausbau zwischen Imsweiler und Schweisweiler mit Rad- und Gehweg

<p>Betr.-km: 1+740 (B 48)/ 1+490 (R+G) - 2+283</p> <p>Nächster Ort: Imsweiler/Schweisweiler</p> <p>Baulänge: 478 m (B 48)/ 728 m (R+G) + 98 m Kappe</p> <p>Länge der Anschlüsse: -</p>	  <p>LBM</p> <p>LANDESBETRIEB MOBILITÄT RHEINLAND-PFALZ</p>
--	---

Klimabeitrag

Feststellungsentwurf

<p>Aufgestellt und genehmigt: Landesbetrieb Mobilität Kaiserslautern Morlauerer Straße 20 67657 Kaiserslautern Telefon: +49 631 3631-0 Fax: +49 631 3631-4020</p> <p>gez. Lutz</p> <p>Kaiserslautern, den 24.07.2023 Der Leiter des Landesbetriebs Mobilität Kaiserslautern</p>	

Klimabeitrag

Rechtliche Vorgaben und Auswirkungen des Projekts im Hinblick auf Treibhausgasemissionen (THG)

Rechtliche Grundlagen:

Sowohl das europäische Gemeinschaftsrecht in der EU-UVP-Richtlinie (Richtlinie 2014/52/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 zur Änderung der Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (vgl. Art. 3 b) i.V.m. Art. 8) als auch das zu deren Umsetzung erlassene nationale UVP-Recht in Gestalt des UVPG in der Fassung vom 8. September 2017 - BGBl. I S. 3370 – (Siehe § 2 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m § 25 Abs. 2) verlangt eine Berücksichtigung der Projektwirkungen auf das Klima auch im Hinblick auf Treibhausgasemissionen. Diese Regelungen gelten allerdings nur für die Vorhaben, die dem Geltungsbereich der UVP-Richtlinie von 2014 (Richtlinie 2014/52/EU) unterfallen und somit den Regelungen des UVPG vom 20. Juli 2017.

Überdies schützt im deutschen Verfassungsrecht der Staat nach Art. 20a GG auch in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen und die Tiere im Rahmen der verfassungsmäßigen Ordnung durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und Recht durch die vollziehende Gewalt und die Rechtsprechung. Dieser Schutzauftrag des Art. 20a GG umfasst auch den Schutz des Klimas. Der Schutz ist nicht nur von der Gesetzgebung, sondern auch bei der Planung und Zulassung öffentlicher Vorhaben wie der hier vorliegenden Planfeststellung für den Ausbau der B 48 zwischen Imsweiler und Schweisweiler mit Rad- und Gehweg zu berücksichtigen.

Das aus Art. 20a GG folgende Abwägungsgebot wird auf gesetzlicher Ebene durch das Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) vom 12. Dezember 2019 (geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3905) und im rheinland-pfälzischen Landesrecht durch das Landesgesetz zur Förderung des Klimaschutzes (Landesklimaschutzgesetz - LKSG-) vom 19. August 2014, GVBl. 2014, 188) konkretisiert und ergänzt. Nach § 13 Abs. 1 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck des Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Zweck des KSG ist es, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben unter Berücksichtigung der ökologischen, sozialen und ökonomischen Folgen zu gewährleisten (§ 1 Satz 1 und 2 KSG). Das LKSG Rheinland-Pfalz verfolgt gemäß seinem § 1 den Zweck, den Klimaschutz in Rheinland-Pfalz in Ergänzung nationaler, europäischer und internationaler Anstrengungen durch einen angemessenen Beitrag des Landes nachhaltig zu verbessern. Gemäß § 6 Abs. 1 LKSG sind die wesentlichen Ziele, Strategien und Maßnahmen zur Erreichung der Gesetzesziele in einem Klimaschutzkonzept darzustellen. Soweit die Belange des Klimaschutzes ausdrücklich oder

im Rahmen öffentlicher Belange bei Entscheidungen der öffentlichen Stellen zu berücksichtigen sind, finden die Vorschriften des LKSG ergänzende Anwendung (§ 2 Satz 2 LKSG). Demgemäß bestimmt das Landesrecht in § 9 Abs. 2 Satz 1 LKSG, dass die Belange des Klimaschutzes bei allem Handeln öffentlicher Stellen zu berücksichtigen sind.

Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf die Treibhausgasbilanz:

Der Neu- und Ausbau der Straßeninfrastruktur beeinflusst die Treibhausgasbilanz in verschiedener Hinsicht. In Anlehnung an die sektorale Betrachtung des Klimaschutzgesetzes (vgl. §§ 3a, 4, 5 KSG) sind drei Bereiche von Wirkkomplexen zu berücksichtigen:

- Die *Änderung der Treibhausgasemissionen (THG)* durch die Änderung des Verkehrsgeschehens im Verkehrsnetz nach Fertigstellung des Vorhabens, wobei die Effekte dieser verkehrsbedingten THG-Emissionen des Vorhabens positiv oder negativ ausfallen können (verkehrsbedingte THG-Emissionen).
- Die Erzeugung von *Treibhausgasemissionen durch die Errichtung, den Betrieb und die Unterhaltung der Straße und des Rad- und Gehweges* (THG-Lebenszyklusemissionen), deren THG-Beitrag durch eine entsprechende Optimierung vorhabenbezogen minimiert werden kann.
- Die Änderung der *Treibhausgasemissionen durch die Überbauung / Beseitigung bzw. Neuschaffung und naturschutzfachliche Optimierung von Vegetationsbeständen und Böden*, die als Treibhausgasspeicher oder -senke dienen (landnutzungsbedingte THG-Emissionen) und bei denen die eingriffsseitigen Effekte in der Treibhausgasbilanz durch gezielte Maßnahmen hin zu einer Klimaneutralität positiv beeinflusst werden können.

THG durch Änderung des Verkehrsgeschehens

Der bauliche Zustand der B 48 im Bereich zwischen Imsweiler und Schweisweiler entspricht nicht mehr den verkehrlichen Anforderungen. Die Baumaßnahme ist daher im Wesentlichen aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen geplant. Eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens wird dadurch nicht erfolgen. Insofern kann davon ausgegangen werden, dass es durch die Realisierung des geplanten Bauvorhabens nicht zu einer Erhöhung der verkehrsbedingten THG-Emissionen kommt. Durch den Bau des Radweges zwischen den Gemeinden Schweisweiler und Imsweiler sind ebenfalls keine verkehrsbedingten zusätzlichen TRG-Emissionen möglich.

THG durch die Errichtung, den Betrieb und die Unterhaltung der Straße und des Rad- und Gehweges (Lebenszyklusemissionen)

Neben den verkehrs- bzw. betriebsbedingten CO₂-Emissionen müssen auch die Treibhausgasemissionen berücksichtigt werden, die aus der Errichtung, dem Betrieb und der

Unterhaltung der Straße und des Rad- und Gehweges resultieren (sogenannte Lebenszyklusemissionen). Grundsätzlich ist der hierfür erforderliche Energieaufwand nicht vermeidbar und verursacht zwangsläufig zusätzliche THG-Emissionen. Im Rahmen der Ausführung der Baumaßnahme werden Möglichkeiten geprüft, um ggf. durch Anwendungen moderner Technologien und durch die Verbesserung von Bauabläufen Verringerungen der THG-Emissionen bei der Durchführung der Baumaßnahmen zu erreichen.

THG durch die Überbauung, Beseitigung bzw. Neuschaffung und naturschutzfachliche Optimierung von Vegetationsbeständen und Böden

Die bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme stellt einen der wesentlichen Eingriffe der vorliegenden Straßenbaumaßnahme in den Naturhaushalt dar, der insbesondere mit Auswirkungen auf den Boden und die Vegetation verbunden ist und zumindest im Bereich des Straßenkörpers einen weitgehenden Funktionsverlust der betroffenen Boden-Vegetationskomplexe bedingt. Hierdurch werden zwangsläufig Landnutzungsänderungen ausgelöst. Unter dem Aspekt der landnutzungsbedingten THG-Emissionen wird durch das geplante Bauvorhaben kein verstärkender Beitrag zum Klimawandel bewirkt. Die Neuversiegelung von insgesamt 0,23 ha beschränkt sich in ihren Auswirkungen auf das Mikroklima bzw. Lokalklima. Diese werden durch Kompensationsmaßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans ausgeglichen. Eingriffe in Gewässer werden durch Schutzmaßnahmen weitgehend vermieden. Verstärkende Beiträge des Vorhabens zum Klimawandel sind somit nicht zu erwarten. Auch eine projektbedingt verstärkte Anfälligkeit von Schutzgütern gegenüber dem Klimawandel ist nicht vorhanden.

Temporär, bauzeitlich beanspruchte Flächen werden lediglich im erforderlichen Umfang und in Bereichen ausgewiesen, in denen diese bautechnisch unbedingt erforderlich sind. Insbesondere in höherwertigeren Bereichen wird durch weitgehende Minimierung oder Verzicht von temporären Bauflächen die Eingriffsintensität auf das absolut Notwendige reduziert. Die nicht vermeidbaren Verluste werden entsprechend gleichwertig ausgeglichen bzw. ersetzt. Die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen führen dazu, dass die Eingriffe entsprechend kompensiert werden. Es verbleibt kein Ausgleichsdefizit. Dabei ist davon auszugehen, dass die Kompensationsmaßnahmen (ökologische Verbesserung bestehender land- / forstwirtschaftliche genutzter Biotopstrukturen durch Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen, Gehölzpflanzungen) auch aus der Sicht des Klimaschutzes positive Maßnahmen darstellen. Durch die Kompensationsmaßnahmen werden Nutzungstypen geschaffen, die dazu beitragen, dass die organische Substanz im Boden erhalten oder sogar weiter aufgebaut wird. Zudem führen Gehölzpflanzungen dazu, dass kontinuierlich Kohlenstoff in der Biomasse gespeichert wird. Die vorgesehenen naturschutzfachlichen Maßnahmen führen dazu, dass die eingriffsbedingten Verluste an Aufwuchs nicht nur ausgeglichen, sondern flächenmäßig in noch größerem Umfang kompensiert werden. Dies führt auch aus Sicht der Treibhausgasbilanz näherungsweise zu einem Ausgleich.

Fazit

Nach § 13 Abs. 2 KSG hat der Bund bei der Planung, Auswahl und Durchführung von Investitionen und bei der Beschaffung zu prüfen, wie damit jeweils zum Erreichen der nationalen Klimaschutzziele nach § 3 beigetragen werden kann. Kommen mehrere Realisierungsmöglichkeiten in Frage, dann ist in Abwägung mit anderen relevanten Kriterien mit Bezug zum Ziel der jeweiligen Maßnahme solchen der Vorzug zu geben, mit denen das Ziel der Minderung von Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus der Maßnahme zu den geringsten Kosten erreicht werden kann. Das hier geplante Straßenbauvorhaben kann mit Blick auf den Klimaschutz nicht günstiger realisiert werden. Weder im Hinblick auf seine bau-, oder anlage- noch seine betriebsbedingten Auswirkungen könnte der Ausbau der B 48 zwischen Imsweiler und Schweisweiler mit Geh- und Radweg mit dem Ziel einer weiteren Minderung der Treibhausgasemissionen umgesetzt werden.

Das geplante Straßenbauvorhaben führt nicht dazu, dass die Ziele des nationalen und rheinland-pfälzischen Klimaschutzgesetzes nicht erreicht werden können. Das Vorhaben widerspricht daher nicht den öffentlichen Interessen des Klimaschutzes.