

Neubau des Äußeren Ringes in Worms
zwischen Nievergoltstraße (K1)
und der Bundesstraße B 47 neu



Stadt Worms

Nächster Ort: Leiselheim / Pfiffligheim

Baulänge: 2,000 km

von NK 6315 062

nach NK 6315 051

PLANFESTSTELLUNG

- Klimabeitrag -

Aufgestellt: Stadtverwaltung Worms	
Worms, den 10.03.2023 gez. i. A. Böttner	

Inhaltsverzeichnis

1	Rechtliche Grundlagen.....	1
2	Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf die Treibhausgasbilanz.....	2
2.1	THG durch Änderung des Verkehrsgeschehens.....	3
2.2	THG durch die Errichtung, den Betrieb und die Unterhaltung des Infrastrukturprojektes (Lebenszyklusemissionen)	4
2.3	THG durch die Überbauung, Beseitigung bzw. Neuschaffung und naturschutzfachliche Optimierung von Vegetationsbeständen und Böden.....	4
3	Fazit	6

Auswirkungen der Straßenplanung Neubau der K2 Äußerer Ring in Worms auf Klimabelange:

1 *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 bundesdeutschen 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 Bau einer Straße zu berücksichtigen.

Das aus Art. 20a GG folgende Abwägungsgebot wird auf einfachgesetzlicher 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.

Mit dem KSG reagierte der deutsche Gesetzgeber auf die Notwendigkeit verstärkter Klimaschutzanstrengungen (vgl. BT-Drucks 19/14337, S. 17). Als nationale Klimaschutzziele legt § 3 Abs. 1 KSG in seiner aktuellen Fassung fest, dass die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 Prozent und bis zum Jahr 2040 um mindestens 88 Prozent gemindert werden. Zur Erreichung dieser nationalen Klimaschutzziele legt § 4 Abs. 1 KSG i.V.m. Anlage 2 jährliche Minderungsziele durch die Vorgabe von Jahresemissionsmengen u.a. für den Sektor Verkehr fest (§ 4 Abs. 1 Nr. 3 KSG). Nach der Anlage 2 betragen diese zulässigen Jahresemissionsmengen für die Jahre 2020 bis 2030 die dort angegebenen Mengen an Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten.

Diese Regelungen sind in straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren auch in Ansehung des Beschlusses des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021 (1 BvR 2656/18 u.a.) zu berücksichtigen. In dieser Entscheidung hat das Bundesverfassungsgericht das KSG in seiner Ursprungsfassung vom 12. Dezember 2019 zwar insoweit mit Art. 20a GG für unvereinbar erklärt, als darin eine den verfassungsmäßigen Anforderungen nach Maßgabe der Gründe genügende Regelung über die Fortschreibung der Minderungsziele für Zeiträume ab dem Jahr 2031 fehlte. Im Übrigen hat das Bundesverfassungsgericht die Regelungen aber nicht beanstandet, weshalb sie insoweit auch in Planfeststellungsverfahren zu beachten sind. Die vom Bundesverfassungsgericht beanstandete fehlende Festschreibung der zulässigen Jahresemissionsmengen für die Jahre 2030 bis 2040 hat der Bundesgesetzgeber zwischenzeitlich in Reaktion auf die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts in Anlage 3 zu § 4 KSG in der Fassung des Änderungsgesetzes vom 18. August 2021 vorgenommen.

2 *Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf die Treibhausgasbilanz*

Der Neu- oder 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 des Bauwerkes (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.

2.1 THG durch Änderung des Verkehrsgeschehens

Der geplante Neubau des Äußeren Rings (K2) zwischen der Nievergoltstraße und der K 47-neu in Worms hätte hinsichtlich der Treibhausgasemissionen als solches grundsätzlich eine emissionserhöhende Wirkung und würde deshalb isoliert für sich betrachtet den Minderungszielen des KSG zuwiderlaufen.

Grundlage für die Betrachtung der verkehrsbedingten THG ist die Verkehrsuntersuchung aus dem Stadtentwicklungskonzept Mobilität für die Stadt Worms, welche die verkehrlichen Auswirkungen netzbezogen ermittelt. Sie betrachtet die Verkehrsbeziehungen und Verkehrsmengen in der Ist-Situation und im Prognosenullfall (Prognose der Verkehrszahlen ohne das Vorhaben) und im Prognoseplanfall (Prognose der Verkehrszahlen mit dem umgesetzten Straßenbauvorhaben). Die Veränderung der Verkehrszahlen und damit als Folge auch der THG ergibt sich durch den Vergleich aus dem Prognosenullfall mit dem Prognoseplanfall. Der Neubau einer Straße leistet grundsätzlich für sich genommen zwangsläufig erst einmal einen negativen Beitrag im Hinblick auf CO₂- und sonstige Schadstoffemissionen. Die Menge an Abgasemissionen, die dem Verkehr auf dem hier geplanten Bauabschnitt zuzurechnen ist, nimmt nur dieses Vorhaben als solches in den Blick. In weiten Teilen des sonstigen Straßennetzes wirkt das Vorhaben jedoch emissionsmindernd, weil es dort den Verkehr entsprechend entlastet. Die prognostizierten Verkehrsbelastungen auf dem geplanten Streckenabschnitt resultieren zu einem großen Teil aus projektbedingten Verkehrsverlagerungen im bestehenden Straßennetz. Verkehrsleistungen auf diesem Abschnitt steigen, während sie auf vielen anderen Netzelementen im Straßennetz der Stadt Worms sinken. Entsprechend wird es im Bereich der K 2 zu einer Steigerung und in den anderen o. a. Bereichen zu einem Absinken der Abgasemissionen kommen. Grundsätzlich wird es durch die geplante Straßenbaumaßnahme zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes

kommen. Dadurch erfolgt eine Verbesserung des Verkehrsflusses, was an sich eine Verringerung der TRG zur Folge hat.

Überdies ist zu berücksichtigen, dass sich die auf den vorliegenden Straßenabschnitt entfallenden Treibhausgasemissionen nach der Fertigstellung des Projekts aller Voraussicht nach weiter verringern werden. Bereits jetzt zeichnet sich angesichts entsprechender gesetzgeberischer Fördermaßnahmen und Ankündigungen der Automobilindustrie sowie einschlägiger Marktanalysen ab, dass die Umstellung auf die Elektromobilität deutlich schneller und in größerem Umfang erfolgen wird als noch vor wenigen Jahren angenommen. Diese Prognose liegt im Übrigen auch dem Klimaschutzplan 2050 und der Bundesverkehrswegeplanung zugrunde.

2.2 THG durch die Errichtung, den Betrieb und die Unterhaltung des Infrastrukturprojektes (Lebenszyklusemissionen)

Neben den verkehrs- bzw. betriebsbedingten CO₂-Emissionen müssen auch die Treibhausgasemissionen berücksichtigt werden, die aus der Errichtung, dem Betrieb und der Unterhaltung des Infrastrukturprojektes resultieren – die sogenannten Lebenszyklusemissionen. Der hierfür erforderliche Energieaufwand ist grundsätzlich nicht vermeidbar und verursacht zwangsläufig zusätzliche TRG-Emissionen. Im Rahmen der Ausführung des Bauprojektes werden Möglichkeiten geprüft, um ggf. durch Anwendungen moderner Technologien und durch die Verbesserung von Bauabläufen Verringerungen der TRG-Emissionen zu erreichen.

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

Straßenbauvorhaben nehmen grundsätzlich Vegetationsflächen und Bodenflächen in Anspruch bzw. beeinflussen sie durch naturschutzfachliche Maßnahmen. Damit wird durch Straßenbauvorhaben aktiv Einfluss genommen auf die Funktionen von Böden und Vegetation als Treibhausgasspeicher und -senken.

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 hier geplante Vorhaben kein verstärkender Beitrag zum Klimawandel bewirkt. Die Neuversiegelung von insgesamt 4,9 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 und soweit unvermeidbar durch Maßnahmen zur naturnahen Gewässerentwicklung vor Ort kompensiert. Verstärkende Beiträge des Vorhabens zum Klimawandel sind somit nicht zu erwarten. Auch eine projektbedingt verstärkte Anfälligkeit von Schutzgütern gegenüber dem Klimawandel ist nicht vorhanden.

Bei der vorliegenden Straßenplanung wurde bereits im Rahmen der Entwurfsplanung bei der Entwicklung der Lage und Höhe der Trasse sowie insbesondere bei der Lage und Dimensionierung der Querungsbauwerke eine größtmögliche Vermeidung von Beeinträchtigungen der Naturhaushaltsfunktionen angestrebt. Im Hinblick auf den mit dem Vorhaben einhergehenden Eingriff in Natur und Landschaft ist den sich aus der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung in §§ 14 - 17 BNatSchG i.V.m. §§ 6 - 10 ff. LNatSchG ergebenden Anforderungen Rechnung getragen worden. In diesem Zusammenhang wurde das sich aus § 15 Abs. 1 BNatSchG ergebende Vermeidungsgebot berücksichtigt und bei der Planung darauf geachtet, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen. Hinsichtlich der Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter Flächen wurden generell Flächen für baulich bedingte vorübergehende Inanspruchnahmen nur in dem Umfang und nur dort ausgewiesen, wo diese bautechnisch unbedingt erforderlich sind, wobei insbesondere in den höherwertigen Bereichen durch weitgehende Minimierung oder Verzicht von temporären Bauflächen die Eingriffsintensität auf das absolut Notwendige reduziert wurde. Soweit Eingriffe hiernach nicht vermeidbar waren, sind naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen vorgesehen, um den Eingriff in die verschiedenen Naturhaushaltsfunktionen sowie das Landschaftsbild auszugleichen oder zu ersetzen. Der straßenbaubedingten dauerhaften Versiegelungsfläche von ca. 4,9 ha stehen in der Bilanz naturschutzfachliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in einem Gesamtumfang von ca. 6,3 ha gegenüber. Danach können die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts durch das Vorhaben gleichartig ausgeglichen bzw. gleichwertig ersetzt werden und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neugestaltet werden. Es verbleibt kein Ausgleichsdefizit. Dabei ist davon auszugehen, dass die Kompensationsmaßnahmen - Nutzungsextensivierungen, Neuanlage von naturnahen Biotopstrukturen, Gehölzpflanzungen usw. - 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 größeren Umfang kompensiert werden. Dies führt auch aus der Sicht der Treibhausgasbilanz näherungsweise zu einem Ausgleich.

3 Fazit

Nach § 13 Abs. 2 KSG ist bei der Planung, Auswahl und Durchführung von Investitionen und bei der Beschaffung zu prüfen, wie damit jeweils zum Erreichen der nationalen Klimaschutzziele nach § 3 KSG 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 Bau des Äußeren Rings zwischen der Nievergoltstraße und der B 47 neu mit dem Ziel einer weiteren Minderung der Treibhausgasemissionen umgesetzt werden.

Die hier in Rede stehende Straßenbaumaßnahme führt nach alledem 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.