

## **Antrag**

**der Abg. Cindy Holmberg u. a. GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Klima-Check für den Straßenbau**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. wie der Sachstand bei der Erarbeitung eines Klima-Checks als zusätzliches Kriterium bei der Bewertung und Priorisierung von Bundesverkehrswegeplan (BVWP)-Maßnahmen, im Landesstraßenbau und bei der Förderung kommunalen Straßenbaus nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGV-FG) ist;
2. wie sie sicherstellt, dass bei der Planung von Straßen die Treibhausgasemissionen, die durch Ausbau, Optimierung und Kapazitätssteigerung der Infrastruktur entstehen, vollständig – unter anderem unter Berücksichtigung von Eingriffen in Wälder, Moore und andere Kohlenstoffsinken – ermittelt werden;
3. wie sie bei der Planung der Straßen sicherstellt, dass Netzalternativen ermittelt, beschrieben und bewertet werden und durch Maßnahmen der Verkehrsverlagerung und Verkehrsvermeidung die Ziele der Klimaschutzgesetze und des Pariser Klimaabkommens eingehalten werden;
4. wie sie sicherstellt, dass klima- und naturschonende Alternativen zu einzelnen Projekten im Zuge der strategischen Umweltprüfung (SUP) vergleichend geprüft werden, und wie alle Umweltkosten angemessen in die Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen einfließen;
5. wie sie das im Auftrag des Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) erstellte Rechtsgutachten „Zur formellen (Unions-)Rechtswidrigkeit und materiellen Verfassungswidrigkeit des gesetzlichen Bedarfsplans 2030 für Bundesfernstraßen und den hiermit verbundenen Rechtsfolgen“ vom Oktober 2021 bewertet;

6. wie sie die im Gutachten geäußerte Ansicht bewertet, der Bedarfsplan und der Bundesverkehrswegeplan 2030 erfüllten nicht die EU-rechtlichen Vorgaben und seien mit dem Klimaschutzgesetz des Bundes, dem Verfassungsgerichtsurteil zum Gebot der intertemporalen Freiheitssicherung vom 24. März 2021 sowie den Zielen des Pariser Klimaabkommens unvereinbar;
7. ob sie erwartet, dass in Planung oder Bau befindliche BVWP-Maßnahmen aufgrund der im Gutachten erklärten Rechts- und Verfassungswidrigkeit gestoppt werden müssen, und wenn ja, welche;
8. welche Auswirkung die Erkenntnisse aus dem Gutachten auf die Konzeption der Klima-Checks für die Priorisierung von BVWP-Maßnahmen, die Maßnahmen im Landesstraßenbau sowie die Förderung des kommunalen Straßenbaus nach dem LGVFG haben.

22.10.2021

Holmberg, Gericke, Katzenstein, Braun, Hentschel,  
Joukov-Schwelling, Marwein, Nüssle GRÜNE

#### Begründung

Die grün-schwarze Regierungskoalition hat im Koalitionsvertrag „Jetzt für morgen!“ vereinbart, die Bundesfernstraßen-Projekte, deren Planung bis 2025 begonnen werden soll, im stetigen Austausch mit dem Bund verlässlich umsetzen. Für die Festlegung der Reihenfolge der weiteren Projekte sollen die Belange des Klimaschutzes als weiteres Bewertungskriterium berücksichtigt werden. Das im Oktober veröffentlichte Rechtsgutachten „Zur formellen (Unions-)Rechtswidrigkeit und materiellen Verfassungswidrigkeit des gesetzlichen Bedarfsplans 2030 für Bundesfernstraßen und den hiermit verbundenen Rechtsfolgen“, das im Auftrag des BUND erarbeitet wurde, erhebt schwerwiegende Vorwürfe sowohl gegen den gesetzlichen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2030 als auch gegen den Bundesverkehrswegeplan 2030. Dabei geht es sowohl um Verstöße gegen die europäische SUP-Richtlinie als auch gegen das Klimaschutzgesetz.

Auch für den Landesstraßenbau wurde vereinbart, die Projekte umzusetzen, die bis 2025 mit Planungsbeginn vorgesehen sind. Die weiteren Projekte im Maßnahmenplan Landesstraßen sollen einem Klima-Check als zusätzlichem Kriterium unterzogen werden. Auch für die Förderung des kommunalen Straßenbaus nach dem LGVFG wurde ein Klima-Check vereinbart.

Mit dem Antrag soll geklärt werden, wie Klima- und Umweltschutzaspekte bei der künftigen Straßenplanung auch im Land ausreichend berücksichtigt und neu gewichtet werden.

### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 20. Dezember 2021 Nr. VM2-0141.5-9/10/2 nimmt das Ministerium für Verkehr nimmt im Einvernehmen mit dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*1. wie der Sachstand bei der Erarbeitung eines Klima-Checks als zusätzliches Kriterium bei der Bewertung und Priorisierung von Bundesverkehrswegeplan (BVWP)-Maßnahmen, im Landesstraßenbau und bei der Förderung kommunalen Straßenbaus nach dem Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz (LGV-FG) ist;*

Für die landesweite Festlegung der Reihenfolge der Umsetzung der Bundesstraßenprojekte des Bedarfsplans mit einem Planungsbeginn nach 2025 sollen die Belange des Klimaschutzes als weiteres Bewertungskriterium berücksichtigt werden. Darüber hinaus soll für Aus- und Neubaumaßnahmen an Landesstraßen und geförderte kommunale Straßen ein Klimacheck als weiteres Bewertungskriterium eingeführt werden, um die konkrete Wirkung von Maßnahmen des Straßenaus- und Neubaus auf das Klima beurteilen zu können.

Die Vorbereitungen zur Etablierung eines solchen Klimachecks für den Straßenbau sind angelaufen, stehen allerdings noch am Anfang. Es muss ein wissenschaftlich fundiertes Verfahren entwickelt werden, welches neben den CO<sub>2</sub>-Emissionen während des Lebenszyklus der Straße (Erstinvestitionen, Ersatzinvestitionen, Streckenunterhaltung und Betrieb) und den Emissionen aus dem Fahrbetrieb (inklusive induziertem Verkehr) auch die positiven Wirkungen (z. B. Aufwertung von Ortsmitten und Bedeutung für intermodale und/oder öffentliche Mobilität) berücksichtigt.

*2. wie sie sicherstellt, dass bei der Planung von Straßen die Treibhausgasemissionen, die durch Ausbau, Optimierung und Kapazitätssteigerung der Infrastruktur entstehen, vollständig – unter anderem unter Berücksichtigung von Eingriffen in Wälder, Moore und andere Kohlenstoffsenken – ermittelt werden;*

Bei der Ermittlung der Treibhausgasemissionen wurde im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) ein wissenschaftliches Verfahren nach dem Methodenhandbuch für den BVWP 2030 angewandt. Zentrale Eingangsgröße des Bewertungsverfahrens ist die Verflechtungsprognose 2030, auf deren Grundlage die zukünftige Nachfrage aller Verkehrsträger im Referenzjahr 2030 beschrieben wird.

In der Regel wird es bei der Straßenplanung vermieden, in Kohlenstoffsenken wie Wälder und Moore einzugreifen. Sollte dies im Einzelfall dennoch erforderlich sein, werden die Beeinträchtigungen im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung bewertet und kompensiert. Darüber hinaus muss für diese Fälle für die Zukunft ein Bewertungsinstrument hinsichtlich der CO<sub>2</sub>-Thematik etabliert werden.

*3. wie sie bei der Planung der Straßen sicherstellt, dass Netzalternativen ermittelt, beschrieben und bewertet werden und durch Maßnahmen der Verkehrsverlagerung und Verkehrsvermeidung die Ziele der Klimaschutzgesetze und des Pariser Klimaabkommens eingehalten werden;*

Bei der Planung von Straßen wird beispielsweise die Förderung des Radverkehrs stets mitgedacht, auch außerorts. So ist beispielsweise bei Bundesstraßen zu begründen, wenn im Einzelfall die gleichzeitige Anlage eines Radweges nicht weiterverfolgt wird. Die im Rahmen der Planung durchzuführenden Verkehrsuntersuchungen mit Verkehrsprognose und Variantenbetrachtung greifen Verkehrsverlagerungen und vermeidungen entsprechend auf. Die Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung und deren Auswirkungen auf die Treibhausgasbilanz des Verkehrssektors sollen auch beim Klimacheck berücksichtigt werden.

\*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

*4. wie sie sicherstellt, dass klima- und naturschonende Alternativen zu einzelnen Projekten im Zuge der strategischen Umweltprüfung (SUP) vergleichend geprüft werden, und wie alle Umweltkosten angemessen in die Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen einfließen;*

Im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung (SUP) wird auf Ebene eine Umweltbewertung einzelner Projekte und hierauf aufbauend eine Umweltbewertung für den Gesamtplan anhand der Schutzgüter des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Das für die Erstellung des BVWP zuständige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat daher für den BVWP 2030 eine SUP durchführen lassen. Der Kern der SUP-Methodik zum BVWP 2030 betrifft die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen der konkret in den BVWP eingestellten Bundesschienenwege-, Bundeswasserstraßen- und Bundesfernstraßenprojekte sowohl anhand von Einzelprojektbewertungen (im Detail dokumentiert in den Anhängen zum Umweltbericht sowie im Projektinformationssystem [PRINS]) als auch anhand einer summarischen Betrachtung des Gesamtplans.

Die Projektvorschläge für den Aus- und Neubau wurden für die Erstellung des BVWP 2030 vom Bund umfassend geprüft und hinsichtlich ihrer Notwendigkeit zur Bewältigung des zukünftigen Verkehrs sowie ihrer Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit bewertet. Im PRINS wurden die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analyse, der umwelt- und naturschutzfachlichen Beurteilung sowie der raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilung dargestellt. Eine Alternativenprüfung auf Projektebene erfolgte für den Verkehrsträger Straße im Rahmen der Vorbereitung der Projektanmeldung durch die Länder. Die Länder mussten im Rahmen der Anmeldung von Straßenbauprojekten erläutern, inwieweit „alternative Lösungsmöglichkeiten“ geprüft wurden. In Bezug auf Konflikte mit Natur und Umwelt war entsprechend darzustellen, ob Alternativplanungen (z. B. Ausbau statt Neubau, vereinzelt auch Verkehrsträgeralternativen) geprüft wurden. Die Ausführungen zur Prüfung von Alternativen sind im PRINS auf der Seite des BMVI einsehbar.

Die Umweltkosten wurden nach dem Methodenhandbuch zum BVWP 2030 innerhalb der Nutzenkomponenten der Nutzen-Kosten-Analyse (Emissionen von CO<sub>2</sub>, Luftschadstoffen und Lärm) ermittelt. Weitere Umweltbelange wurden als nicht-monetarisierte Bewertungskomponenten aufgegriffen. Dies betrifft insbesondere die Bereiche Natur- und Landschaftsschutz, den Bodenschutz, den Schutz von Grund- und Oberflächengewässern, den Schutz von Erholungs- und Landschaftsräumen sowie den Schutz von Kulturgütern.

*5. wie sie das im Auftrag des Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) erstellte Rechtsgutachten „Zur formellen (Unions-)Rechtswidrigkeit und materiellen Verfassungswidrigkeit des gesetzlichen Bedarfsplans 2030 für Bundesfernstraßen und den hiermit verbundenen Rechtsfolgen“ vom Oktober 2021 bewertet;*

*6. wie sie die im Gutachten geäußerte Ansicht bewertet, der Bedarfsplan und der Bundesverkehrswegeplan 2030 erfüllten nicht die EU-rechtlichen Vorgaben und seien mit dem Klimaschutzgesetz des Bundes, dem Verfassungsgerichtsurteil zum Gebot der intertemporalen Freiheitssicherung vom 24. März 2021 sowie den Zielen des Pariser Klimaabkommens unvereinbar;*

*7. ob sie erwartet, dass in Planung oder Bau befindliche BVWP-Maßnahmen aufgrund der im Gutachten erklärten Rechts- und Verfassungswidrigkeit gestoppt werden müssen, und wenn ja, welche;*

Die Fragen 5 bis 7 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Rechtsgutachten „Zur formellen (unions-)Rechtswidrigkeit und der materiellen Verfassungswidrigkeit des gesetzlichen Bedarfsplans 2030 für Straßen und den hiermit verbundenen Rechtsfolgen“ stellt zunächst die Rechtsauffassung der Kanzlei Baumann Rechtsanwälte dar.

Das Fernstraßenausbaugesetz enthält als integralen Bestandteil den Bedarfsplan, der die geplanten Aus- und Neubaumaßnahmen im Bundesfernstraßennetz festlegt. Das Fernstraßenausbaugesetz ist ein Bundesgesetz, das von den Ländern in Bundesauftragsverwaltung ausgeführt wird (Art 90 Absatz 3 GG). Es ist daher in erster Linie Sache des BMVI die gesetzlichen Grundlagen für den Bundesstraßenbau im Hinblick auf die Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichtes zu überprüfen und ggf. anzupassen. Für die nach Art 20 Absatz 3 GG an Gesetz und Recht gebundene Verwaltung sind das Fernstraßenausbaugesetz und die dortige gesetzliche Bedarfsfeststellung verbindlich, bis das Gesetz entweder durch den Bundesgesetzgeber abgeändert, aufgehoben oder durch das Bundesverfassungsgericht für verfassungswidrig erklärt wird. Das Land geht deshalb davon aus, dass das Gutachten vom BMVI umfassend geprüft und dann eventuell notwendige gesetzlichen Änderungen oder Ergänzungen vorgenommen werden.

*8. welche Auswirkung die Erkenntnisse aus dem Gutachten auf die Konzeption der Klima-Checks für die Priorisierung von BVWP-Maßnahmen, die Maßnahmen im Landesstraßenbau sowie die Förderung des kommunalen Straßenbaus nach dem LGVFG haben.*

Die Auswirkungen auf die Konzeption des Klima-Checks im Straßenbau sind derzeit noch nicht absehbar und müssen bei der weiteren Erarbeitung der Methodik geprüft werden.

Hermann  
Minister für Verkehr