



Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Postfach 22 12 53 • 80502 München

E-Mail
Staatliche Bauämter mit Straßenbauaufgaben

nachrichtlich:
Bayerischer Landkreistag
Bayerischer Städtetag
Bayerischer Gemeindetag

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen StMB-41.2-4380-2-1-4	Bearbeiter Herr Dr. Lehner	München 07.02.2024
	Telefon (089) 2192 3501	E-Mail stefan.lehner@stmb.bayern.de	

**Berücksichtigung des globalen Klimas bei der Straßenplanung;
Ad-hoc-Arbeitspapier der FGSV zur Berücksichtigung von großräumigen Klimawirkungen bei Straßenbauvorhaben (AP Klimaschutz Straße)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) hat das „Ad-hoc-Arbeitspapier zur Berücksichtigung von großräumigen Klimawirkungen bei Straßenbauvorhaben“ (AP Klimaschutz Straße) als vorläufige Hilfestellung veröffentlicht. Ziel des Papiers ist es, ebenso wie bei dem bisherigen Methodenpapier zur Berücksichtigung des globalen Klimas in der Straßenplanung in Bayern (Az: StMB-41.2-4380-2-1-2; 17.11.2022) des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (Methodenpapier Bayern) und den Hinweisen zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung (Az: StMB-41.2-4380-2-1-3; 11.05.2023) des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (Hinweise BMDV), die ordnungsgemäße und angemessene Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen von Straßenbauvorhaben auf das globale Klima zur Gewährleistung rechtssicherer Zulassungsentscheidungen.

Sie können das Arbeitspapier über den FGSV-Verlag (<https://www.fgsv-verlag.de/ap-klimaschutz-strasse>) beziehen.

Das AP Klimaschutz Straße ersetzt das Methodenpapier Bayern. Ob die mit ARS eingeführten Hinweise des BMDV weiterhin gültig bleiben, ist noch nicht entschieden. Die Hinweise des BMDV stehen aber nicht im Widerspruch zum AP Klimaschutz Straße.

Wir weisen bei der Anwendung des AP Klimaschutz Straße auf Folgendes hin:

Zu 2 Rechtliche Grundlagen

Zu den Ausführungen zu den rechtlichen Grundlagen unter 2. wird angemerkt, dass hierfür die Rechtsprechung bis zum Zeitpunkt des Abschlusses des Arbeitspapiers ausgewertet wurde. Spätere Rechtsprechung kann davon abweichen und ggf. zusätzliche oder andere Angaben erfordern. Bei Fragen hierzu können Sie sich an die für das jeweilige Vorhaben zuständige Planfeststellungsbehörde wenden.

Zu 3 Berechnung der THG-Emissionen aus dem Verkehr

- Bei der Abgrenzung des Untersuchungsraums der verkehrlichen Auswirkungen wird festgehalten, dass auch geringe Belastungsänderungen klimarelevant sein können. Daher sollte nicht mit dem gleichen Verkehrsmodell gearbeitet werden, das auch für den Nachweis der Wirtschaftlichkeit nach der Bedarfsplansystematik oder nach der Systematik der Empfehlung für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen (EWS) verwendet wurde.
- Gemäß Ad-hoc-Papier sind die Vorketten-Emissionen für Elektrofahrzeuge und für Verbrennungskraftstoffe mit zu berücksichtigen. Dafür werden die THG-Emissionen, die den Sektoren „Verkehr“ (Tank-To-Wheel, (TTW)-Emissionen) und „Energiewirtschaft“ (Well-To-Tank, (WTT)-Emissionen) zuzuordnen sind, zu Well-To-Wheel, (WTW)-Emissionen, addiert.
- Gemäß 3.5.2 „Bezugsjahr der Emissionsbestimmung“ im Ad-hoc-Papier sind die Vorketten-Emissionen für Elektrofahrzeuge im „Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs“ (HBEFA) hinterlegt. Dort muss die Option „Well-To-Tank“ (WTT) gesetzt und die entsprechende Schad-

stoffkomponente „CO₂e“ gewählt sein. Die Verwendung der HBEFA-Vollversion durch den Auftragnehmer, der die Verkehrsemissionen ermittelt, empfiehlt sich.

- Die Berücksichtigung der Steigungen kann für das eigentliche Projekt relativ einfach erfolgen. Die Ermittlung und Berücksichtigung der Steigungen im ganzen Untersuchungsraum stellt eine hohe Anforderung mit, abhängig vom Untersuchungsraum, sehr hohem Aufwand dar. Deshalb sollte das Vorgehen genau abgewogen werden. Leider liegen uns dafür jedoch auch noch keine Erfahrungswerte vor.
- Eine Beschaffung von HBEFA 4.2 sehen wir für die Ermittlungen der CO₂-Äquivalente nicht generell notwendig an, da dies im Normalfall eine Leistung eines externen Büros sein wird. Sollte der Einsatz von HBEFA 4.2 jedoch tatsächlich selbst geplant sein, so bitten wir um Rückmeldung an referat-42@stmb.bayern.de.

Zu 5 Landnutzungsänderungen

Vorbehaltlich vorliegender genauerer Bodeninformationen, wird in Bayern zur Ermittlung der relevanten Flächen die aktualisierte Kulisse organischer Böden in Deutschland des Thünen Instituts, Juni 2023, empfohlen (AP Klimaschutz Straße, Fußnote 35). Diese Karte basiert in Bayern auf der Moorbodenkarte 1:25.000 des Bayerischen Landesamtes für Umwelt und Daten aus der Bodenschätzung des Bayerischen Landesamtes für Digitalisierung, Breitband und Vermessung, die vom Thünen Institut zusammengeführt wurden. Die Greifswalder Moorkarte (AP Klimaschutz Straße, Fußnote 36) ist ebenfalls in der Thünen-Kulisse berücksichtigt. Betrifft ein Vorhaben einen in der Thünen-Kulisse gekennzeichneten Bereich, gilt er zunächst grundsätzlich als klimaschutzrelevant. Ist dies nicht der Fall, kann i. d. R. davon ausgegangen werden, dass kein Boden mit besonderer klimaschutzrelevanter Funktion betroffen ist.

Eine weitere zu beachtende Rechtsgrundlage für die Berücksichtigung des globalen Klimas ist neben dem Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) auf Landesebene das Bayerische Klimaschutzgesetz (BayKlimaG). Art. 2 Abs. 3 Satz 2 BayKlimaG fordert einen unterstützenden Beitrag der staatlichen Behörden zur Erreichung der

Klimaschutzziele (Verwirklichung der Minderungsziele im Rahmen der hoheitlichen Tätigkeit) ein. Dieser Beitrag kann mit der Anwendung der Hinweise des BMDV und des AP Klimaschutz Straße erbracht werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Wüst
Ministerialdirigent