

# Planfeststellung

für den Neubau der Anschlussstelle

## Dormagen-Delrath an der A57

von Bau-km 0+000,00 bis Bau-km 1+072,27 (Achse 1, K33n)  
und Bau-km 0+000,00 bis Bau-km 1+093,02 (Achse 2, K33n)

### Der Neubau beinhaltet:

- den Neubau der K33n
- die Herstellung der Ein- und Ausfahrten der AS Dormagen-Delrath
- die Herstellung einer Versickerungsanlage
- die Herstellung von landschaftspflegerischen Maßnahmen außerhalb des Vorhabenstandortes
- die Folgemaßnahmen an den berührten Versorgungsleitungen

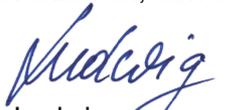
in der Stadt Neuss, Gemarkung Rosellen, Flur 18,

in der Stadt Dormagen, Gemarkung Nievenheim, Flur 19, 20, 21, 22, 23

### Fachbeitrag zur Bewertung der beim Neubau der Anschlussstelle Dormagen-Delrath an der A57 zu erwartenden THG-Emissionen gemäß § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG

Aufgestellt: Grevenbroich, den 04.12.2023

i. A.

  
Ludwig  
Kreisbaudirektor

#### Auslegungsvermerk der Gemeinde

Der Plan hat ausgelegen in der Zeit vom \_\_\_\_\_ bis \_\_\_\_\_

In der Gemeinde \_\_\_\_\_  
Zeit und Ort der Auslegung des Planes sind rechtzeitig vor Beginn der Auslegung ortsüblich bekannt gemacht worden.

\_\_\_\_\_  
Unterschrift

SIEGEL

#### Planfeststellungsvermerk der Planfeststellungsbehörde

Planfestgestellt durch Beschluss vom  
**Planfeststellungsbehörde**

SIEGEL

#### Auslegungsvermerk der Gemeinde

Der Planfeststellungsbeschluss und die Ausfertigung des festgestellten Planes haben ausgelegen in der Zeit vom \_\_\_\_\_  
vom \_\_\_\_\_ bis \_\_\_\_\_

In der Gemeinde \_\_\_\_\_  
**Gemeinde**

SIEGEL

---

**Fachbeitrag zur Bewertung  
der beim Neubau der Anschlussstelle  
Dormagen-Delrath an der A57 zu erwartenden  
THG-Emissionen gemäß § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG**

---

Abgegeben im Auftrag des  
Rhein-Kreises Neuss,  
Schloßstraße 20, 41515 Grevenbroich

durch Rechtsanwälte

Prof. Dr. Michael Uechtritz

Dr. Daniel Couzinet

4. Dezember 2023

Gleiss Lutz Hootz Hirsch PartmbB Rechtsanwälte, Steuerberater  
Sitz Stuttgart, AG Stuttgart PR 136  
Lautenschlagerstraße 21  
70173 Stuttgart  
Ansprechpartner: Prof. Dr. Michael Uechtritz  
T 0711 8997-141  
E michael.uechtritz@gleisslutz.com

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>A.</b>	<b>AUSGANGSLAGE UND FRAGESTELLUNG.....</b>	<b>3</b>
<b>B.</b>	<b>RECHTLICHE BEWERTUNG DER BEIM NEUBAU DER AS DELRATH ZU ERWARTENDEN THG-EMISSIONEN.....</b>	<b>4</b>
<b>I.</b>	<b>Ermittlung der THG-Emissionen.....</b>	<b>5</b>
1.	Vorgaben für die Ermittlung der THG-Emissionen bei Straßenbauvorhaben.....	5
1.1	Verkehrsbedingte THG-Emissionen .....	5
1.2	THG-Lebenszyklusemissionen.....	6
1.3	Landnutzungsbedingte THG-Emissionen .....	7
2.	Ergebnisse für die einzelnen Sektoren.....	8
2.1	Beitrag THG-Verkehrsemissionen (Anlage 1 zur Unterlage 19.6).....	8
2.2	Beitrag THG-Lebenszyklusemissionen (Anlage 2 zur Unterlage 19.6).....	9
2.3	Beitrag landnutzungsbedingte THG-Emissionen (Anlage 3 zur Unterlage 19.6).....	10
<b>II.</b>	<b>Bewertung der beim Neubau der AS Delrath zu erwartenden THG-Emissionen .....</b>	<b>10</b>
1.	Feststellung der mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf die THG-Bilanz.....	11
2.	Bewertung der mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf die THG-Bilanz.....	11
3.	Abschließende Bewertung in Gegenüberstellung mit den Planungszielen.....	12

## A. AUSGANGSLAGE UND FRAGESTELLUNG

I. Seit Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den Neubau der Anschlussstelle Dormagen-Delrath an der A57 (im Folgenden: „**AS Delrath**“) im Jahr 2007 haben sich die rechtlichen Anforderungen bezüglich der Frage, ob und in welcher Weise globale Klimaauswirkungen in straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen sind, wesentlich geändert.

1. Am 18. Dezember 2019 ist das Klimaschutzgesetz des Bundes (KSG) in Kraft getreten.

Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) vom 12.12.2019 (BGBl. I S. 2513), zuletzt geändert durch Gesetz vom 18.08.2021 (BGBl. I S. 3905)

Das KSG legt in seinem im Jahr 2021 novellierten § 3 die nationalen Klimaschutzziele fest. Nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 und 2 KSG werden die Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 Prozent und bis zum Jahr 2040 um mindestens 88 Prozent gemindert. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG schreibt vor, dass die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen haben.

2. Des Weiteren hat das Bundesverfassungsgericht in seinem „*Klimabeschluss*“ vom 24. März 2021 entschieden, dass die Staatszielbestimmung des Art. 20a GG den Staat – auch in Verantwortung für künftige Generationen – zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen zum Klimaschutz einschließlich des Ziels der Herstellung von Klimaneutralität verpflichtet.

BVerfG, Beschl. v. 24.03.2021 – 1 BvR 2656/18 u.a., BVerfGE 157, 30, Rn. 197 f.

3. Auf dieser Grundlage hat das Bundesverwaltungsgericht mit Urteil vom 4. Mai 2022 entschieden, dass die Aspekte des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit seit Inkrafttreten des KSG nach Art. 20a GG i.V.m. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG auch in straßenrechtlichen Planfeststellungsbeschlüssen im Rahmen des Abwägungsgebots zu berücksichtigen sind. Dies gilt auch für Planfeststellungsverfahren, die – wie das Planfeststellungsverfahren für den Neubau der AS Delrath – vor Inkrafttreten des KSG im Jahr 2019 eingeleitet wurden.

BVerwG, Urt. v. 04.05.2022 – 9 A 7.21, BVerwGE 175, 312, Rn. 60 ff.; dazu und zum Gesamten *Uechtritz*, NVwZ 2022, 1525 ff.

II. Aufgrund dieser rechtlichen Entwicklungen hat das Bundesverkehrsministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) „Hinweise zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung“ mit Stand 16. Dezember 2022 erarbeitet, die das BMDV mit dem „Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau“ (ARS) Nr. 03/2023 vom 25. Januar 2023 (im Folgenden: „**BMDV-Rundschreiben**“) veröffentlicht hat.

Abrufbar unter: [www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/ars-aktuell/allgemeines-rundschreiben-strassenbau-2023-03.html](http://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/ars-aktuell/allgemeines-rundschreiben-strassenbau-2023-03.html) (zuletzt abgerufen am 03.11.2023).

Das BMDV-Rundschreiben befasst sich mit der Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen von Straßenbauvorhaben auf die Freisetzung von Treibhausgasemissionen (im Folgenden: „**THG-Emissionen**“) i.S.d. KSG sowie deren Berücksichtigung im Rahmen der planerischen Abwägung.

- III. Vor dem Hintergrund dieser Rechtsentwicklung ergänzt der Rhein-Kreis Neuss als Vorhabenträger der AS Delrath die Umweltunterlagen zum Planfeststellungsverfahren um Ausführungen zu den voraussichtlichen Klimaauswirkungen des Vorhabens.
  1. Hierzu hat der Rhein-Kreis Neuss vom Verkehrsgutachter – dem Büro Brilon Bondzio Weiser – eine Stellungnahme zu den bei Realisierung der AS Delrath zu erwartenden THG-Emissionen des Straßenverkehrs eingeholt.

Brilon Bondzio Weiser, Berechnung der THG-Emissionen zum Neubau der AS Delrath, Stand: Juli 2023 (im Folgenden: „**Beitrag THG-Verkehrsemissionen**“; **Anlage 1 zur Unterlage 19.6**).

Des Weiteren hat der Rhein-Kreis Neuss auf Grundlage der für das Vorhaben erstellten Straßenplanung und der im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 9.0b) vorgenommenen Eingriffsbilanzierung i.S.d. §§ 13 ff. BNatSchG (naturschutzrechtliche Eingriffsregelung) die infolge der AS Delrath voraussichtlich zu erwartenden sog. THG-Lebenszyklusemissionen (zum Begriff unten B.I.1.2) und die landnutzungsbedingten THG-Emissionen berechnet.

Berechnung der THG-Lebenszyklusemissionen, Stand: 31. August 2023 (im Folgenden: „**Beitrag THG-Lebenszyklusemissionen**“; **Anlage 2 zur Unterlage 19.6**).

Beurteilung der landnutzungsbedingten THG-Emissionen, Stand: Oktober 2023 (im Folgenden: „**Beitrag landnutzungsbedingte THG-Emissionen**“; **Anlage 3 zur Unterlage 19.6**).

2. Die Unterzeichner wurden beauftragt, die genannten fachlichen Beiträge rechtlich zu bewerten und das Ergebnis der Bewertung sowie die einzelnen Beiträge in einem Fachbeitrag zur Bewertung der bei einem Neubau der AS Delrath zu erwartenden THG-Emissionen darzustellen und zu bündeln.

## **B. RECHTLICHE BEWERTUNG DER BEIM NEUBAU DER AS DELRATH ZU ERWARTENDEN THG-EMISSIONEN**

Aus § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG i.V.m. Art. 20a GG ergibt sich die Notwendigkeit, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die AS Delrath auch die Auswirkungen auf den globalen Klimaschutz zu berücksichtigen. Dies erfordert in einem ersten Schritt, die infolge der Realisierung der AS Delrath zu erwartenden THG-Emissionen zu **ermitteln** (dazu I.). Das BMDV-Rundschreiben enthält hierzu in unterschiedlicher Dichte methodische Vorgaben (dazu I.1.), auf deren Grundlage die fachlichen Beiträge erstellt bzw. eingeholt wurden (dazu I.2.). Im nächsten Schritt sind die ermittelten THG-Emissionen des Vorhabens zu **bewerten** (dazu II.).

## I. Ermittlung der THG-Emissionen

### 1. Vorgaben für die Ermittlung der THG-Emissionen bei Straßenbauvorhaben

Nach dem BMDV-Rundschreiben und dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 4. Mai 2022 hat sich die Ermittlung der THG-Emissionen auf sämtliche der in Anlage 2 zum KSG genannten Sektoren bzw. Teilbereiche zu erstrecken, die durch Straßenbauvorhaben betroffen sein können. Konkret bedeutet dies, dass bei einem Straßenbauvorhaben wie dem vorliegenden folgende Sektoren in den Blick zu nehmen sind (BMDV-Rundschreiben, Ziff. V.1.):

- **Verkehrsbedingte THG-Emissionen** durch die Nutzung der Straßenverkehrsinfrastruktur nach Fertigstellung (Sektor Verkehr i.S.d. Nr. 4 Anlage 1 zum KSG);
- **THG-Lebenszyklusemissionen** infolge des Baus, der Erhaltung und des Betriebs der Straßeninfrastruktur und seiner Bauwerke (Sektor Industrie i.S.d. Nr. 2 Anlage 1 zum KSG);
- **Landnutzungsbedingte THG-Emissionen** durch Inanspruchnahme bzw. Neuanlage von Böden oder Biotopen mit Funktionen als Treibhausgasspeicher oder Treibhausgassenke (Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft i.S.d. Nr. 7 Anlage 1 zum KSG).

Nach dem BMDV-Rundschreiben richtet sich die Ermittlung der THG-Emissionen in den einzelnen Sektoren in fachlicher Hinsicht nach den nachfolgend dargestellten Grundsätzen und Methoden. Zu beachten ist, dass nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bezüglich der Reichweite der Ermittlungspflicht keine „*überspannten*“ Anforderungen gestellt werden dürfen.

BVerwG, Urt. v. 04.05.2022 – 9 A 7.21, BVerwGE 175, 312, Rn. 80.

Konkret bedeutet dies, dass sich die Ermittlung nur auf dasjenige beziehen muss, was nach gegenwärtigem Wissensstand und allgemein anerkannten Prüfmethoden in angemessener Weise verlangt werden kann. Soweit der Wissensstand lückenhaft ist, muss nicht anlässlich des konkreten Planverfahrens versucht werden, bestehende Erkenntnisdefizite zu schließen.

*Uechtritz, NVwZ 2022, 1525 (1526).*

#### 1.1 Verkehrsbedingte THG-Emissionen

Die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen durch die Nutzung der planfestgestellten Straßenverkehrsinfrastruktur sind nach dem BMDV-Rundschreiben durch einen **Vergleich des Prognose-Null-Falls (ohne Vorhaben) mit dem Prognose-Planfall (bei Umsetzung des Vorhabens) zu ermitteln**. Basis der Abschätzung ist die Verkehrsprognose aus der für das Vorhaben erstellten Verkehrsuntersuchung (BMDV-Rundschreiben, Ziff. V.2.b)).

## 1.2 THG-Lebenszyklusemissionen

1.2.1 Unter den Begriff der THG-Lebenszyklusemissionen fallen nach dem BMDV-Rundschreiben „alle THG-Emissionen, die mit dem Bau, der Erhaltung (Erneuerung und Instandsetzung) und dem Betrieb der zu bewertenden Infrastrukturmaßnahme verbunden sind“. Angegeben werden die THG-Lebenszyklusemissionen in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten pro Jahr (CO<sub>2</sub>-eq/a) (BMDV-Rundschreiben, Ziff. V.2.a)).

1.2.2 Zur Ermittlung der THG-Lebenszyklusemissionen führt das BMDV-Rundschreiben folgendes aus (Ziff. V.2.a):

*„Für Projekte des Bedarfsplans (Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz) sind die THG-Emissionen im entsprechenden Projektdossier im Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) dargestellt. Grundlage dieser Darstellung ist die Methode aus dem BVWP-Methodenhandbuch (Berechnung der Nutzenkomponente ,Veränderung der Lebenszyklusemissionen von Treibhausgasen der Infrastruktur (NL)‘, Kap. 3.3.9/S. 162 ff./Tab. 64), welche auf der UBA-Studie ‚Treibhausgas-Emissionen durch Infrastruktur und Fahrzeuge des Straßen-, Schienen- und Luftverkehrs sowie der Binnenschifffahrt in Deutschland‘ basiert.*

*Für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung erfolgt die Abschätzung der THG-Lebenszyklusemissionen projektspezifisch anhand des aktuellen Planungsstandes. Hierfür sind ebenfalls die Methode aus dem BVWP-Methodenhandbuch heranzuziehen [...].*

*Zur Berechnung der THG-Emissionen wird in einem ersten Schritt die Fläche aus Länge und Querschnitt berechnet. Hierzu werden die in Tabelle 4 dargestellten spezifischen THG-Emissionen pro Quadratmeter und Jahr zugrunde gelegt. Diesen pauschalisierten Angaben liegt ein Mix von Beton, Asphalt, Schotter, Kies und Zement für Deckschichten, Trag- und Bindeschichten und den Unterbau zugrunde; eine baustoffspezifische Betrachtung findet nicht statt [...]. Der Energieaufwand für den Straßenbau und Baustellenbetrieb ist hier mit eingerechnet (Transport und Energie nehmen 18 % ein). Auch bei den Brücken- und Tunnelabschnitten liegt den Zahlen der Tabelle 4 eine pauschalisierte Angabe über alle Bauweisen zugrunde.“*

1.2.3 Da es sich bei der AS Delrath nicht um ein Bundesbedarfsplan-Projekt handelt, kann vorliegend nicht auf ein vorhandenes Projektdossier im Projektinformationssystem PRINS zurückgegriffen werden. Vielmehr bedarf es einer **einzelfallbezogenen und projektspezifischen Berechnung anhand des sich aus den ausgelegten Planunterlagen ergebenden aktuellen Planungsstandes**. Bezüglich der relevanten Parameter für die Berechnung kann dabei auf die Emissionsfaktoren zurückgegriffen werden, die in der Studie von *Mottschall/Bergmann*

*Öko-Institut e.V., Treibhausgasemissionen durch Infrastruktur und Fahrzeuge des Straßen-, Schienen- und Luftverkehrs sowie der Binnenschifffahrt in Deutschland – Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes, 2013; abrufbar unter: [www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/texte\\_96\\_2013\\_treibhausgasemissionen\\_durch\\_infrastruktur\\_und\\_fahrzeuge\\_2015\\_01\\_07.pdf](http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/texte_96_2013_treibhausgasemissionen_durch_infrastruktur_und_fahrzeuge_2015_01_07.pdf) (zuletzt abgerufen am 03.11.2023).*

dargestellt werden und auf die auch das Methodenhandbuch des BVWP zurückgegriffen hat.

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)/Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (2016), S. 160 (abrufbar unter: [www.bmdv.bund.de/Shared-Docs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmdv.bund.de/Shared-Docs/DE/Anlage/G/BVWP/bvwp-methodenhandbuch.pdf?__blob=publicationFile); zuletzt abgerufen am 03.11.2023; im Folgenden: „**BVWP-Methodenhandbuch**“).

Auf die Studie von *Mottschall/Bergmann* verweist auch die im Jahr 2022 vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern herausgegebene Ad-Hoc Arbeitshilfe Klimaschutz.

Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern, Arbeitshilfe zur Erstellung eines Fachbeitrags Klimaschutz für Straßenbauvorhaben in Mecklenburg-Vorpommern – Ad-Hoc Arbeitshilfe Klimaschutz (Stand: 01.08.2022), S. 30 f., 43, 50 f. (im Folgenden: „**Arbeitshilfe M-V**“; abrufbar unter: [www.strassen-mv.de/static/LSBV/Dateien/Downloads/Arbeits-hilfe%20Klimaschutz/220801\\_FB-Klima\\_Ad-hoc-Papier\\_Fortschreibung.pdf](http://www.strassen-mv.de/static/LSBV/Dateien/Downloads/Arbeits-hilfe%20Klimaschutz/220801_FB-Klima_Ad-hoc-Papier_Fortschreibung.pdf); zuletzt abgerufen am 03.11.2023).

- 1.2.4 Auf Grundlage der in der Studie von *Mottschall/Bergmann* angegebenen Emissionsfaktoren, die auf pauschalisierten Angaben zu einem aktuellen Baustoffmix beruhen, kann ausgehend von der überbauten Straßenoberfläche und den vorgesehenen Bauwerken auch für Landes- oder Kreisstraßen (wie vorliegend die K33n) eine Abschätzung der durchschnittlichen Lebenszyklusemissionen vorgenommen werden. Nicht erforderlich ist dabei eine projektspezifische Betrachtung unter Einschluss von Details der Bauausführung (bspw. den Einsatz bestimmter Baustoffe), da dies nicht Gegenstand des Zulassungsverfahrens ist, sondern hierüber im Rahmen der Ausführungsplanung bzw. der anschließenden Auftragsvergabe entschieden wird (BMDV-Rundschreiben, Ziff. V.2.a)).

### 1.3 Landnutzungsbedingte THG-Emissionen

Bezüglich der landnutzungsbedingten THG-Emissionen ist insbesondere die Inanspruchnahme von Böden und Biotopen mit Funktion als Treibhausgasspeicher zu berücksichtigen. So hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 4. Mai 2022 besonders hervorgehoben, dass das seinerzeit zu beurteilende Vorhaben in größerem Maße Waldflächen in Anspruch nahm, denen eine Funktion als CO<sub>2</sub>-Senken zukam.

BVerwG, Ur. v. 04.05.2022 – 9 A 7.21, BVerwGE 175, 312, Rn. 99 ff.

Bei den landnutzungsbedingten THG-Emissionen geht es damit letztlich um die Frage, wie wertvoll im Hinblick auf den Klimaschutz Böden und Biotope sind, die als CO<sub>2</sub>-Senken wirken können und die durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden (vgl. BMDV-Rundschreiben, Ziff. V.2.c)). Das BMDV-Rundschreiben verweist in Ziff. V.1. auf die **Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung** i.S.d. §§ 13 ff. BNatSchG, sodass auf die im Rahmen der

Umweltprüfung erfolgte Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung zurückgegriffen werden kann (vgl. dazu Landschaftspflegerischer Begleitplan zur AS Delrath, Unterlage 9.0b).

In diesem Sinne auch die Arbeitshilfe M-V, S. 20, 26 ff., 40.

## 2. Ergebnisse für die einzelnen Sektoren

Auf dieser Grundlage kommen die vom Rhein-Kreis Neuss eingeholten und als **Anlagen 1 bis 3 zur Unterlage 19.6** beigefügten Beiträge für die einzelnen Sektoren zu folgenden Ergebnissen:

### 2.1 Beitrag THG-Verkehrsemissionen (Anlage 1 zur Unterlage 19.6)

2.1.1 Der Verkehrsgutachter (Büro Brilon Bondzio Weiser) hat auf Grundlage der für das Planfeststellungsverfahren für die AS Delrath erstellten Verkehrsuntersuchungen

Verkehrsuntersuchung zur AS Delrath im Auftrag des Rhein-Kreises Neuss, Bochum 2018 (Unterlage 22.1a); Aktualisierte ergänzende Verkehrsuntersuchung zur AS Delrath, Variante 1.1, Bochum 2019 (Unterlage 22.3a)

unter Zuhilfenahme der Emissionsfaktoren des Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA 4.2) und des Programms Visum der PTV AG für das Prognosejahr 2030 folgende THG-Verkehrsemissionen errechnet (Beitrag THG-Verkehrsemissionen, S. 12):

Angaben jeweils in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten pro Jahr (CO<sub>2</sub>e p.a.) als Well-to-Wheel-Angaben, die sowohl die Energiebereitstellung (Well-to-Tank) als auch die Verbrennung im Motor (Tank-to-Wheel) umfassen).

Kennwert	Prognose-Nullfall 2030	Prognose-Planfall 2030	Differenz
THG-Emissionen in t CO <sub>2</sub> e p.a. (WTW)	14,359 Mio.	14,360 Mio.	+0,001 Mio.
Fahrleistung in Fzg*km p.a.	61.087 Mio.	61.088 Mio.	+1 Mio.
Fahrleistung Autobahn in Fzg*km p.a.	40.429 Mio.	40.451 Mio.	+22 Mio.
Fahrleistung restl. Netz in Fzg*km p.a.	20.658 Mio.	20.637 Mio.	-21 Mio.

2.1.2 Der Beitrag THG-Verkehrsemissionen gelangt auf dieser Grundlage auf S. 12 zu folgender Beurteilung der durch den Neubau der AS Delrath zu erwartenden THG-Verkehrsemissionen:

*„Die Berechnungen zeigen, dass sich die Fahrleistung zwischen Prognose-Nullfall 2030 und Prognose-Planfall 2030 mit 1 Mio. Fzg\*km etwas ansteigt, da durch den Neubau der Anschlussstelle mehr Fahrten über die Autobahn geführt werden. Diese Wege sind zwar aus Sicht der Fahrzeit schneller, allerdings auch länger. Daher*

steigt die Fahrleistung im Autobahnnetz an, während sie im untergeordneten Netz abnimmt.

Bezüglich der Treibhausgasbelastung zeigt sich insgesamt eine leichte Zunahme um ca. 1.000 t CO<sub>2</sub>e (WTW) pro Jahr. Bei einer durchschnittlichen Fahrleistung von 14.700 km/a eines Pkws (vgl. MiD 2017), einem Kraftstoffverbrauch von 7 l/100km (Diesel) bzw. 7,8 l/100km (Benzin) (vgl. UBA, 2023b) und einem Emissionsfaktor von 2.775 g/l CO<sub>2</sub> (Diesel) und 2.625 g/l (Benzin) (vgl. BMVI, 2016) entspricht die berechnete Zunahme einem Jahresausstoß an CO<sub>2</sub>-Emissionen von 333 Pkw.“

## 2.2 Beitrag THG-Lebenszyklusemissionen (Anlage 2 zur Unterlage 19.6)

2.2.1 Der Beitrag THG-Lebenszyklusemissionen hat auf Grundlage der im BVWP-Methodenhandbuch und der in der Studie von Mottschall/Bergmann angegebenen Emissionsfaktoren eine Abschätzung der zu erwartenden durchschnittlichen THG-Lebenszyklusemissionen vorgenommen. Der Beitrag ist hierbei zu folgendem Ergebnis gelangt (Beitrag THG-Lebenszyklusemissionen, S. 6):

Freie Strecke		Planfall 2023
Regelquerschnitt	RQ	RQ 11
Fläche Nebenanlagen	m <sup>2</sup>	8.700 m <sup>2</sup>
Gesamtfläche	m <sup>2</sup>	52.300 m <sup>2</sup>
THG-Emissionen	kg CO <sub>2</sub> -eq/a	0,241 Mio.
	kg CO <sub>2</sub> -eq*	14,46 Mio.
<b>Brückenabschnitt (BW0-1, BW0-2)</b>		
Regelquerschnitt	RQ	RQ 38,10 und RQ 24,80
Fläche Nebenanlagen	m <sup>2</sup>	50 m <sup>2</sup>
Gesamtfläche	m <sup>2</sup>	1.150 m <sup>2</sup>
THG-Emissionen	kg CO <sub>2</sub> -eq/a	0,015 Mio.
	kg CO <sub>2</sub> -eq*	0,869 Mio. (Absolutwert, bezogen auf eine Lebensdauer von in der Regel 60 Jahren)
<b>Summe Gesamtvorhaben</b>		
THG-Emissionen	kg CO <sub>2</sub> -eq/a	0,257 Mio.
	kg CO <sub>2</sub> -eq*	15,389 Mio. (Absolutwert, bezogen auf eine Lebensdauer von in der Regel 60 Jahren)

2.2.2 In diese Berechnungen sind – worauf der Beitrag auf S. 7 ausdrücklich hinweist – weder spezielle Bauweisen und Baumaterialien noch ggf. mögliche Optimierungsmaßnahmen beim Bau und der

Durchführung berücksichtigt. Unberücksichtigt sind ferner Abbruchabreiten von bestehenden Straßen, die für die Erstellung notwendig sind, sowie die Effekte des baubedingten Umleitungsverkehrs, da die Möglichkeiten der Erfassung in diesem Teilaspekt außerhalb der Bearbeitungsgrenzen der Genehmigungsplanung liegen.

## 2.3 Beitrag landnutzungsbedingte THG-Emissionen (Anlage 3 zur Unterlage 19.6)

- 2.3.1 Der Beitrag landnutzungsbedingte THG-Emissionen legt auf S. 7 f. unter Bezugnahme auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 9.0b) dar, dass der Umfang der Eingriffe in klimarelevante Vegetationskomplexe/Biototypen insgesamt 3,17 ha betrage. Diesem Eingriff stünden insgesamt 26,11 ha an klimawirksamen Kompensationsmaßnahmen sowie 10 Einzelbaumpflanzungen gegenüber. Durch diese im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen mit Klimarelevanz würden die vorhabenbedingt verlorengehenden Funktionen der Biotopstrukturen wiederhergestellt und die durch die Eingriffe beeinträchtigte CO<sub>2</sub>-Senkenfunktion in den neu geschaffenen Vegetationskomplexen gefördert. Flächenmäßig erfolge durch die klimawirksamen Kompensationsmaßnahmen eine **„deutliche Überkompensation“** der verlorengehenden klimawirksamen Vegetationskomplexe/Biototypen.
- 2.3.2 Vor diesem Hintergrund sei davon auszugehen, dass der Verlust an klimawirksamen Wald- und Gehölzstrukturen (1,99 ha) durch die Neuanlage von waldartigen Gehölzstrukturen im Umfang von insgesamt 3,52 ha sowie von 10 Einzelbäumen relativ kurzfristig kompensiert werden könne. Dem Verlust von Grünlandflächen und klimaschutzrelevanten Wald- und Gehölzbeständen stünden insgesamt 26,11 ha an Kompensationsmaßnahmen gegenüber, die insbesondere die Umwandlung von Acker in Grünland (Maßnahme E<sub>1</sub>) sowie die Entwicklung eines Ackerbrachekomplexes (Maßnahme V<sub>CEF3</sub>) umfassten (vgl. hierzu Landschaftspflegerischer Begleitplan zur AS Delrath, Unterlage 9.0b). Kurzfristig könnten diese Grünland- und Ackerbracheflächen CO<sub>2</sub> als Kohlenstoff in ihrer Biomasse binden und die durch die Eingriffe in die Vegetationskomplexe freigesetzten THG-Emissionen ausgleichen.
- 2.3.3 Der Beitrag gelangt auf dieser Grundlage zu folgendem Fazit (Beitrag landnutzungsbedingte THG-Emissionen, S. 8):

*„Für das Kriterium der Landnutzungsänderungen ist aufgrund des großen Umfangs an klimawirksamen Kompensationsmaßnahmen insgesamt von positiven Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf die landnutzungsbedingten THG-Emissionen auszugehen.“ (Hervorhebung nicht im Original)*

## II. Bewertung der beim Neubau der AS Delrath zu erwartenden THG-Emissionen

An die Ermittlung der vorhabenbedingt zu erwartenden THG-Emissionen schließt sich deren **Bewertung und Behandlung im Abwägungsprozess** an. Nach dem BMDV-Rundschreiben erfolgt die Bewertung in folgenden Schritten (BMDV-Rundschreiben, Ziff. VI.3.a) bis c)):

- Feststellung der mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf die THG-Bilanz gemäß den Angaben des Vorhabenträgers (dazu 1.);
- Bewertung der mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf die THG-Bilanz (dazu 2.);
- abschließende Bewertung und Gegenüberstellung mit den Planungszielen (dazu 3.).

## 1. Feststellung der mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf die THG-Bilanz

Auf Grundlage der dargestellten Ergebnisse der Beiträge zu den einzelnen Sektoren ergibt sich für die AS Delrath folgende THG-Bilanz:

- Im Hinblick auf die **verkehrsbedingten THG-Emissionen** wirkt das Vorhaben **emissionserhöhend**, da mit einer (leichten) Zunahme um ca. 0,001 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalenten pro Jahr zu rechnen ist.
- Ebenfalls zu einer **Erhöhung** kommt es bei den **THG-Lebenszyklusemissionen**, und zwar um ca. 0,257 Mio. kg CO<sub>2</sub>-Äquivalenten pro Jahr. Da hierbei wie ausgeführt mögliche Optimierungsmaßnahmen beim Bau und der Durchführung ebenso wie zukünftig möglicherweise zur Verfügung stehende emissionsärmere Maschinen und Verfahren nicht berücksichtigt sind, ist tendenziell damit zu rechnen, dass dieser Wert tatsächlich geringer ausfallen wird.
- Hinsichtlich der **landnutzungsbedingten THG-Emissionen** ist aufgrund des großen Umfangs an klimawirksamen Kompensationsmaßnahmen und der dadurch bewirkten deutlichen über Kompensation insgesamt von **positiven Auswirkungen des Vorhabens** auszugehen. Auch wenn der Umfang, in dem eine Kompensation erfolgen wird, nicht vorausgesagt werden kann, wird die **Summe der insgesamt zu erwartenden Erhöhung an THG-Emissionen** damit **jedenfalls geringer** sein als die sich bei einer isolierten Betrachtung ergebende Summe der THG-Verkehrs- und Lebenszyklusemissionen.

## 2. Bewertung der mit dem Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf die THG-Bilanz

Unter diesem Prüfungsschritt versteht das BMDV-Rundschreiben, dass die zu erwartenden projektbedingten zusätzlichen THG-Emissionen mit den nationalen Klimazielen des § 3 KSG in Relation zu setzen sind (BMDV-Rundschreiben, Ziff. VI.3.b)).

- 2.1 Dieser Prüfungsschritt ergibt, dass das Vorhaben grundsätzlich **emissionserhöhend** wirkt. Allerdings fällt diese Erhöhung – gemessen an den zulässigen Jahresemissionsmengen für die Jahre 2020 bis 2030 gemäß Anlage 2 zum KSG – nur gering aus, da die zusätzlichen Belastungen in Höhe von ca. 0,001 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äquivalenten pro Jahr für die THG-Verkehrsemissionen und in Höhe von ca. 0,257 Mio. kg CO<sub>2</sub>-Äquivalenten pro Jahr für die THG-Lebenszyklusemissionen

nur einen geringen Bruchteil der in der Anlage 2 zum KSG genannten Jahresemissionsmengen für die Sektoren Industrie und Verkehr ausmachen.

Auch bestehen keine Anhaltspunkte, dass das CO<sub>2</sub>-Restbudget im Zeitpunkt der Zulassung der AS Delrath bereits erschöpft sein oder die Zulassung der AS Delrath dazu führen wird, dass die Klimaschutzziele des KSG nicht mehr erreicht werden können.

- 2.2 Der emissionserhöhenden Wirkung stehen die **mit dem Vorhaben verfolgten Planungsziele** in Gestalt der (i) Entlastung der B9 südlich der AS Neuss-Uedesheim, der (ii) Verbesserung der Anbindung der vorhandenen und zukünftigen Gewerbeflächen, der (iii) Entlastung der L380 im Bereich von Nievenheim (einschließlich der Behebung der dort in der Ortsdurchfahrt der L380 bestehenden verkehrlichen Missstände) sowie der (iv) verbesserten Anbindung des S-Bahn-Haltespunkts Allerheiligen gegenüber.

Zu den Planungszielen vgl. den Erläuterungsbericht (Unterlage 01b), S. 9 ff.

Bei diesen Planungszielen handelt es sich sämtlich um gewichtige Belange des Allgemeinwohls. Bezüglich des letztgenannten Planungsziels einer verbesserten Anbindung des S-Bahn-Haltespunkts Allerheiligen ist ferner anzumerken, dass von der damit verbundenen Steigerung der Attraktivität des ÖPNV zudem **positive Auswirkungen auf die Klimabilanz** zu erwarten sind. Auch wenn die Zahl potenzieller Umsteiger nicht verlässlich prognostiziert werden kann, so ist eine verbesserte Anbindung des S-Bahn-Haltespunktes Allerheiligen doch jedenfalls im Grundsatz geeignet, Personen zum Umstieg auf den ÖPNV zu veranlassen und damit einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

### 3. Abschließende Bewertung in Gegenüberstellung mit den Planungszielen

In einem abschließenden Schritt sind die nachteiligen Auswirkungen auf die globale Treibhausgasbilanz den **Vorteilen des Vorhabens entsprechend den Planungszielen wertend gegenüberzustellen** (BMDV-Rundschreiben, Ziff. VI.3.c)).

#### 3.1 Hierbei gelten folgende Grundsätze:

- Das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG erfordert, dass die Auswirkungen der Planungsentscheidung auf den Klimaschutz – bezogen auf die in §§ 1 und 3 KSG konkretisierten nationalen Klimaschutzziele – im Rahmen der Abwägung in die Entscheidungsfindung einzustellen sind.

BVerwG, Urt. v. 04.05.2022 – 9 A 7.21, BVerwGE 175, 312, Rn. 71.

- Weder aus § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG noch Art. 20a GG folgt dabei eine gesteigerte Beachtungspflicht (etwa im Sinne eines sog. Optimierungsgebots) oder gar ein strikter Vorrang von Klimabelangen, sondern lediglich die Verpflichtung zur Berücksichtigung im Rahmen

der planerischen Abwägung. Straßenbauvorhaben müssen nicht klimaneutral sein oder einen bestimmten Grenzwert einhalten, um zugelassen zu werden.

BVerwG, Urt. v. 04.05.2022 – 9 A 7.21, BVerwGE 175, 312, Rn. 85 f.

Dies gilt auch im Hinblick auf die in § 3 KSG festgelegten Klimaziele, die sich in erster Linie an den Gesetzgeber richten. Die nach dem KSG zulässigen Jahresemissionsmengen sind in dem jeweils betroffenen Sektor nicht projektbezogen, sondern durch die Aufstellung und Umsetzung von Klimaschutzprogrammen nach § 9 KSG bzw. bei Überschreitungen der zulässigen Jahresemissionsmengen durch Sofortprogramme nach § 8 KSG zu erreichen (BMDV-Rundschreiben, Ziff. VI.3.c)).

- Ein anderes folgt auch nicht aus dem Klimaschutzbeschluss des Bundesverfassungsgerichts. Vielmehr hat das Bundesverfassungsgericht dort klargestellt, dass Art. 20a GG keinen unbedingten Vorrang gegenüber anderen Belangen genießt, sondern im Konfliktfall in einen Ausgleich mit anderen Verfassungsrechtsgütern und Verfassungsprinzipien zu bringen ist.

BVerwG, Urt. v. 04.05.2022 – 9 A 7.21, BVerwGE 175, 312, Rn. 86 unter Verweis auf BVerfG, Beschl. v. 24.03.2021 – 1 BvR 2656/18 u.a., BVerfGE 157, 30, Rn. 198.

3.2 Auf dieser Grundlage kommt eine Gegenüberstellung der nachteiligen Auswirkungen der AS Delrath auf die globale Treibhausgasbilanz mit den Vorteilen des Vorhabens entsprechend den Planungszielen zu folgendem **Ergebnis**:

- Bei den mit dem Vorhaben verfolgten Planungszielen handelt es sich um gewichtige Belange des Allgemeinwohls, die bereits für sich betrachtet geeignet sind, die nachteiligen Auswirkungen bezüglich der zu erwartenden THG-Emissionen zu überwiegen.
- Dieses Ergebnis fällt noch deutlicher aus, wenn man das **konkrete Gewicht der betroffenen Belange** berücksichtigt, da den Planungszielen aufgrund der vorhandenen erheblichen verkehrlichen Missstände ein **hohes Gewicht** zukommt. Dem steht eine nur **geringfügige Erhöhung der Belastung an THG-Emissionen** gegenüber.

Damit kann als Ergebnis festgehalten werden, **dass die bei Realisierung der AS Delrath voraussichtlich zu erwartenden THG-Emissionen bei der im Rahmen der planerischen Abwägung vorzunehmenden wertenden Betrachtung der Zulassung des Vorhabens nicht entgegenstehen.**



Prof. Dr. Michael Uechtritz



Dr. Daniel Couzinet