

## Umsetzung von §13 „Berücksichtigungsgebot“ des Bundes-Klimaschutzgesetzes (BKSG)

### Antrag für die Sitzung des Klimabeirats am 31.08.2022

Verfasst von: Dr. Godehard Franzen (Bielefeld pro Nahverkehr e. V.), Dr. Dieter Kammerer (Pro Grün), Prof. Dr. Anette Malsch (Universität Bielefeld), Dr. Michael Schem (Transition Town Bielefeld), Petra Schepsmeier (NRW.Energy4Climate)

Unterstützt von: Bettina Willner (Verbraucherzentrale Bielefeld)

### Der BKB beschließt:

1. Der BKB empfiehlt dem AfUK, die Verwaltung zu beauftragen, das Berücksichtigungsgebot, das in §13 des im Juli 2021 novellierten BKSG formuliert ist, bei allen kommunalen Planungen und Entscheidungen vollumfänglich umzusetzen. Bei der Abwägung von Belangen des Klimaschutzes gegenüber anderen Belangen muss den Belangen des Klimaschutzes im Sinne der Zielsetzung des BKSG höchste Priorität zukommen. Dies betrifft vor allem die Bereiche Verkehr und Bauleitplanung.
2. Der BKB empfiehlt dem AfUK, die Verwaltung zu beauftragen, einen Handlungsleitfaden für die Umsetzung des Berücksichtigungsgebots zu erarbeiten, der von der Politik zu verabschieden ist. Dieser Leitfaden soll insbesondere die folgenden Fragen klären:
  - a) Auf welche kommunalen Planungen und Entscheidungen ist der §13 BKSG anzuwenden?
  - b) Welche Daten und Befunde müssen jeweils erhoben und in welcher Weise aufbereitet werden, damit bei der Abwägung eine sachgerechte Entscheidung getroffen werden kann?
  - c) Welche Priorisierungskriterien oder –indizes können bzw. sollen bei der Abwägung der Ergebnisse angewendet werden? Insbesondere: Welche ganz besonders schwerwiegenden und unabweisbaren Gründe sind geeignet, dem Klimaschutz entgegenzustehen?

### Begründung:

§ 13 des BKSG trägt die Überschrift „Berücksichtigungsgebot“. In Absatz (1) heißt es in Satz 1 und 2:

*Die Träger öffentlicher Aufgaben haben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen. Die Kompetenzen der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände, das Berücksichtigungsgebot innerhalb ihrer jeweiligen Verantwortungsbereiche auszugestalten, bleiben unberührt.*

Damit ist eindeutig festgelegt, dass die Stadt Bielefeld bei allen Planungen und Entscheidungen die Ziele des BKSG, insbesondere die im BKSG festgelegten CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele, ab sofort berücksichtigen muss. Mithin muss die Stadt die klimarelevanten Belange bei allen Planungen und Entscheidungen in die Abwägung einbeziehen. Sie ist aufgefordert, eine entsprechende verfahrensmäßige Umsetzung zu

gewährleisten.

Die besondere Dringlichkeit des Klimaschutzes, dessen rechtliche Kodifizierung ja das BKSG darstellt, gebietet, dass der Belang des Klimaschutzes im Abwägungsprozess nicht wie ein Belang unter vielen behandelt wird, sondern dass ihm eine besondere Priorität eingeräumt wird. Es müssen ganz besonders schwerwiegende und unabweisbare Gründe vorliegen, wenn in der Abwägung der Belang des Klimaschutzes hinter einem oder mehreren anderen Belangen zurücktreten soll.

Bei einer Reihe von Planungen und Entscheidungen ist die Klimarelevanz offensichtlich. Das gilt insbesondere für den gesamten Bereich der Verkehrsplanung. In diesem Sektor gibt es bezogen auf das Basisjahr 1990 keine nennenswerten CO<sub>2</sub>-Einsparungen. Deshalb legt das BKSG hierfür eine CO<sub>2</sub>-Einsparung von 42 % bis 2030 fest. Dieses Ziel wird nur erreichbar sein, wenn bei allen Planungen und Entscheidungen im Verkehrsbereich strikt darauf geachtet wird, dass sie nicht nur nicht zur CO<sub>2</sub>-Erhöhung beitragen, sondern ganz erheblich zur CO<sub>2</sub>-Einsparung. Dies gilt nicht nur für „große“ Maßnahmen wie den Neubau der L712n, den Ausbau der Herforder Str. oder die B61n (Ortsumgehung Ummeln), sondern auch für „kleinere“ Maßnahmen bzw. Entscheidungen, für die z. B. kein Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben ist.

Neben dem Bereich des Verkehrs ist der gesamte Bereich der Bauleitplanung betroffen, aber auch weitere kommunale Planungen, die mittelbar mit den Bereichen des Verkehrs und des Bauens zu tun haben, etwa die Schulentwicklungsplanung oder der ganze Bereich der Schulwegsicherung.

Bei der Umweltverträglichkeitsprüfung ist rechtlich festgelegt, welche Daten und Sachverhalte erhoben und aufbereitet werden müssen, um sie in die Abwägung einbeziehen zu können. Entsprechende rechtliche Vorgaben im Sinne einer Klimaverträglichkeitsprüfung gibt es nicht. Eine solide Datenbasis ist aber Voraussetzung für eine sachgerechte Abwägung im Sinne des BKSG. Es muss geklärt werden, welche Daten in welcher Tiefe und Differenzierung erhoben werden sollen. Dabei darf es nicht nur um Daten zu den Folgeemissionen von CO<sub>2</sub> gehen, sondern es müssen auch die Beseitigung von CO<sub>2</sub>-Senken (Stichwort Stadtwald u.a.) oder der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck bei den jeweiligen Investitionsmaßnahmen berücksichtigt werden. So ist z. B. die Frage nach Abriss versus Sanierung für einen Gebäudekomplex nicht nur eine Frage von Stadtgestaltung oder Nutzbarkeit, sondern auch eine Frage des Klimaschutzes, also der CO<sub>2</sub>-Bilanz.

Selbstverständlich muss die Datenerhebung dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit genügen. Sie muss praktikabel, aber im Hinblick auf das angestrebte Ziel wirksam festgelegt werden.