



<b>A 1</b>	<b>Checkliste zur Prüfung von Klimaschutzbelangen bei der Straßenplanung</b>
------------	--

0.	Allgemeine Projektinformationen	
	Projektbezeichnung	B 105 Ortsumgehung Mönchhagen-Rövershagen im Zuge der
	Kurzbeschreibung zur örtlichen Lage / betroffene Gebietskörperschaften	Nordöstlich der Stadt Rostock im Landkreis Rostock / Gemeinden: Bentwisch, Mönchhagen; Poppendorf, Rövershagen und der Hanse- und Universitätsstadt Rostock.
	Vorhabentyp	<input checked="" type="checkbox"/> Neubau einer Straße <input type="checkbox"/> Ausbau einer Straße <input type="checkbox"/> Verlegung einer Straße <input type="checkbox"/> sonstige Baumaßnahme an einer Straße, und zwar _____ <input checked="" type="checkbox"/> Aus-/ Neubau eines Geh-/ Radweges
	Kurze Begründung / Veranlassung des Vorhabens	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Erhöhung der Verkehrssicherheit
	sonstige relevante Erläuterungen (z. B. lfd. Nr. im FStrAbG)	
	Baulänge in m / km	8,541 km (Planfälle 2, 2-1, 2-2, 2-3, 2-5); 8,549 km für PF 3; 8,754 km für PF 8-1; 8,915 km für PF 8-2
	(geschätzte) <u>dauerhafte</u> Flächeninanspruchnahme in m <sup>2</sup> / ha	In ha: 16,37 (PF 2), 15,99 (2-1), 17,26 (2-2), 16,84 (2-3), 18,60 (2-5), 15,83 (3), 18,21 (8-1), 20,60 (8-2)
	(geschätzte) <u>temporäre</u> Flächeninanspruchnahme in m <sup>2</sup> / ha	Erst nach der Bestimmung der Vorzugsvariante quantifizierbar
	(geschätzte) Flächeninanspruchnahme insgesamt in m <sup>2</sup> / ha	Erst nach der Bestimmung der Vorzugsvariante quantifizierbar
	Umfang erforderlicher Abrissarbeiten	Erst nach der Bestimmung der Vorzugsvariante quantifizierbar
	Zahl der Ingenieurbauwerke	Eine Bundesstraße und je nach Planfall zwischen 11 und 14 Brücken/Überführungen.
	geschätzte Dauer der Bauzeit	Erst nach der Bestimmung der Vorzugsvariante quantifizierbar

<b>1</b>	<b>Treibhausgasemissionen des Verkehrs</b>		
1.1	Wird für das Vorhaben ein Verkehrstechnische Untersuchung (VTU) erstellt, um die verkehrlichen Wirkungen genauer zu analysieren?	<input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja	weiter mit Frage 1.2  Quantifizierte Abschätzung der vorhabensbezogenen Änderungen der verkehrsbedingten THG-Emissionen sinnvoll. ➔ In der Regel Betrachtung in einem Fachbeitrag Klimaschutz gem. Kap. 5.2.1 der Ad-hoc Arbeitshilfe.
1.2	Sind Verkehrsveränderungen zu erwarten, die keine VTU erfordern, jedoch relevante nachteilige Änderungen der THG-Emissionen auslösen können?		
	<input type="checkbox"/> nein	Nachteilige Änderungen der THG-Emissionen sind nicht zu erwarten (ggf. unter Berücksichtigung planerischer Festlegungen unter Punkt 4.3, 4.4 oder 4.6).	
	<input checked="" type="checkbox"/> ja	➔ In der Regel Betrachtung in einem Fachbeitrag Klimaschutz gem. Kap. 5.2.1 der Ad-hoc Arbeitshilfe.	
<b>2</b>	<b>Landnutzungsänderungen durch das Vorhaben</b>		
2.1	Werden durch das Vorhaben besonders hochwertige Funktionsausprägungen von Böden (insb. Moorböden oder moorähnliche Böden) anlagebedingt dauerhaft in Anspruch genommen?		
	<input type="checkbox"/> nein	Besonders klimarelevante Böden sind nicht betroffen oder die anlagebedingte dauerhafte Inanspruchnahme liegt unterhalb der Mindestgröße gem. Kap. 5.1.2 der Ad-hoc Arbeitshilfe: < 100 m² für naturnahe oder bewaldete Moorstandorte < 200 m² für Feuchtwiesen auf Moorstandorten	
	<input checked="" type="checkbox"/> ja	➔ In der Regel Betrachtung in einem Fachbeitrag Klimaschutz gem. Kap. 5.2.2 der Ad-hoc Arbeitshilfe.	
2.2	Werden durch das Vorhaben besonders klimarelevante Vegetationskomplexe/ Biotoptypen (insb. Wald, Alleen, Extensivgrünland) anlagebedingt dauerhaft in Anspruch genommen?		
	<input type="checkbox"/> nein	Besonders klimarelevante Vegetationskomplexe/ Biotoptypen sind nicht betroffen oder die anlagebedingte dauerhafte Inanspruchnahme liegt unterhalb der Mindestgröße gem. Kap. 5.1.2 der Ad-hoc Arbeitshilfe: < 500 m² für Wälder, Gehölze, Alleen (25 m² Fläche/Baum) < 2.000 m² für Extensivgrünland auf Mineralboden	
	<input checked="" type="checkbox"/> ja	➔ In der Regel Betrachtung in einem Fachbeitrag Klimaschutz gem. Kap. 5.2.2 der Ad-hoc Arbeitshilfe.	
<b>3</b>	<b>Lebenszyklusemissionen (Bau, Betrieb und Unterhaltung der Infrastruktur)</b>		
3.1	Handelt es sich bei dem Vorhaben um einen Ersatzneubau oder ein sog. kleineres Vorhaben gem. Kap. 5.1.3 der Ad-hoc Arbeitshilfe?	<input type="checkbox"/> ja  <input checked="" type="checkbox"/> nein	Eine pauschale Lebenszyklusemissions-Abschätzung ist in der Regel nicht erforderlich.  Eine pauschale Lebenszyklusemissions-Abschätzung ist sinnvoll, um die Gesamt-Größenordnung der vorhabensbedingten THG-Emissionen zu ermitteln. ➔ In der Regel Bearbeitung in einem Fachbeitrag Klimaschutz gem. Kap. 5.2.3 der Ad-hoc Arbeitshilfe.

<b>4</b>	<b>Prüfung der Vermeidung und Minimierung von THG-Emissionen bei Planung, Bau und Betrieb der Infrastruktur („Energieeffizienz an erster Stelle“)</b>	
	Soweit sich die Notwendigkeit eines Fachbeitrages Klimaschutz anhand der Ergebnisse der Punkte 1-3 nicht ergibt, werden nachfolgend mit allen am Planungsprozess beteiligten Fachbereichen abgestimmte, planerische Festlegungen zur Reduktion von THG-Emissionen durch entsprechende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen dokumentiert. Bei größeren Vorhaben erfolgt dies im Fachbeitrag Klimaschutz.	
4.1	Bestehen vernünftige Alternativen in der Lage und Dimensionierung des Vorhabens, mit denen THG-Emissionen signifikant gesenkt werden können?	
	<input type="checkbox"/> nein	
	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Zwischen den Planfällen bestehen Unterschiede von bis zu 34,8 % bei der klimarelevanten Landnutzungsänderung, 25,4 % bei den Lebenszyklusemissionen und 10,1 % bei den prognostizierten Emissionen durch den Verkehr.
4.2	Bestehen vernünftige Alternativen bei der Wahl der Baumaterialien, mit denen THG-Emissionen signifikant gesenkt werden können?	
	<input type="checkbox"/> nein	
	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Die zu verwendenden Materialien, Farben, Straßenaufbauten und Ausstattungsdetails werden in der Phase der Ausführungsplanung detailliert betrachtet.
4.3	Bestehen vernünftige Alternativen bei der Planung der Transportwege / Baulogistik, mit denen THG-Emissionen signifikant gesenkt werden können?	
	<input type="checkbox"/> nein	
	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Eine detaillierte Betrachtung erfolgt in der Phase der Ausführungsplanung.
4.4	Bestehen vernünftige Alternativen bei der Auswahl bestimmter Bauverfahren, mit denen THG-Emissionen signifikant gesenkt werden können?	
	<input type="checkbox"/> nein	
	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Eine detaillierte Betrachtung erfolgt in der Phase der Ausführungsplanung.
4.5	Bestehen vernünftige Alternativen beim Umgang mit dem humosen Oberboden, mit denen THG-Emissionen signifikant gesenkt werden können?	
	<input type="checkbox"/> nein	
	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Zwischen den Planfällen bestehen Unterschiede von bis zu 38,7 % bei der Inanspruchnahme von klimaschutzrelevanten (humosen) Böden.
4.6	Bitte nachfolgend alle weiteren Beträge zur Reduktion von THG-Emissionen aufführen, soweit diese vorhabenbezogen umgesetzt werden.	
	4.6.1	Geeignete Maßnahmen können erst in der Phase der Ausführungsplanung vorgeschlagen werden, nachdem eine Vorzugsvariante unter Berücksichtigung der anderen Schutzgüter und der Wirtschaftlichkeit ausgewählt wurde.

<b>5</b>	<b>Gesamtbeurteilung zur Berücksichtigung von vorhabenbezogenen Klimaschutzaspekten</b> Beurteilung der klimarelevanten Auswirkungen des Vorhabens anhand der Prüfschritte 1 bis 4.	
<input type="checkbox"/> ja	Zu Pkt. 1: Die Fragen 1.1 und 1.2 zu THG-Emissionen des Verkehrs wurden mit nein beantwortet.	<input checked="" type="checkbox"/> nein
→	Eine verkehrsbedingte Erhöhung von THG-Emissionen wird durch das Vorhaben nicht ausgelöst.	
<input type="checkbox"/> ja	Zu Pkt. 2: Die Fragen 2.1 und 2.2 zur Inanspruchnahme von THG-Speichern- und -Senken (Landnutzungsänderung) wurden mit nein beantwortet.	<input checked="" type="checkbox"/> nein
→	Die vorhabenbedingte Inanspruchnahme von Böden und Biotopen führt nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit von Boden-Vegetationskomplexen mit besonderer Klimarelevanz. Wert- und Funktionselemente allgemeiner Bedeutung werden ggf. im Rahmen der landschaftspflegerischen Maßnahmenbegleitplanung kompensiert.	
<input type="checkbox"/> ja	Zu Pkt. 3: Handelt es sich bei dem Vorhaben um einen Ersatzneubau oder ein sog. kleineres Vorhaben (Frage 3.1)?	<input checked="" type="checkbox"/> nein
→	Eine pauschale Lebenszyklusemissions-Abschätzung ist in der Regel nicht erforderlich.	
<input type="checkbox"/> ja	Zu Pkt. 4: Erfolgte eine hinreichende Prüfung, ob THG-Emissionen bei Planung, Bau und Betrieb der Infrastruktur vermieden oder vermindert werden können (Fragen 4.1-4.6)?	<input checked="" type="checkbox"/> nein
→	Das Vermeidungsgebot und die Minderungsmöglichkeit nachteiliger Klimaauswirkungen wurde im Planungsprozess beachtet, der Belang Klimaschutz wurde gem. § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG berücksichtigt.	

<b>Wurden alle Fragen der Gesamtbeurteilung mit ja beantwortet?</b>	
<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein
Die Checkliste zur Prüfung von Klimaschutzbelangen kommt zu dem Ergebnis, dass durch das Vorhaben keine relevanten nachteiligen Auswirkungen durch vorhabenbezogene THG-Emissionen ausgelöst werden oder/ und die Möglichkeit der Vermeidung/ Minderung von THG-Emissionen im Planungsprozess berücksichtigt wurde.    <b>Das Vorhaben ist mit den Belangen des Klimaschutzes vereinbar.</b>	Die Checkliste zur Prüfung von Klimaschutzbelangen kommt zu dem Ergebnis, dass eine tiefergehende Betrachtung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Belange des Klimaschutzes angezeigt ist.    Die Berücksichtigung der Klimaschutzbelange wird in einem Fachbeitrag Klimaschutz dokumentiert oder in die bestehenden Planunterlagen (z. B. Landschaftspflegerischer Begleitplan) integriert.  <b>siehe Unterlage: Fachbeitrag Klimaschutz</b>