Bundesverwaltungsgericht

Die Rechtsprechung des BVerwG zu § 13 KSG

VR‘inBVerwG a.D. Prof. Dr. Bick



Gliederung

- Eingrenzung des Themas / Vorbemerkungen
- Sonstige „Einfallstore“ für Prüfung des Klimaschutzrechts im Fachplanungsrecht
- Wichtige Urteile des 9. Senats des BVerwG zu § 13 KSG
  - Leitentscheidung: Urt. v. 4.5.2022 - 9 A 7.21 (A 14)
  - Bestätigungen: Urt. v. 19.2.2025 - A 9.23 (OU Flöha), und Urt. v. 8.10.2025 – 9 A 2.24 (A 26-Ost)
- (Weitere Entscheidungen der anderen Planungssenate des BVerwG)
- Zusammenfassung / Fazit

§ 13 Berücksichtigungsgebot

(1) **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. Bei der Planung, Auswahl und Durchführung von Investitionen und bei der Beschaffung auf Bundesebene **ist** für die Vermeidung oder Verursachung von Treibhausgasemissionen ein CO_2-Preis, mindestens der nach § 10 Absatz 2 Brennstoff-Emissionshandelsgesetz gültige Mindestpreis oder Festpreis zugrunde zu legen.

(2) Der Bund prüft bei der Planung, Auswahl und Durchführung von Investitionen und bei der Beschaffung, wie damit jeweils zum Erreichen der nationalen Klimaschutzziele nach § 3 beigetragen werden kann. Kommen mehrere Realisierungsmöglichkeiten in Frage, dann **ist** in Abwägung mit anderen relevanten Kriterien mit Bezug zum Ziel der jeweiligen Maßnahme solchen der Vorzug zu geben, mit denen das Ziel der Minderung von Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus der Maßnahme zu den geringsten Kosten erreicht werden kann. Mehraufwendungen sollen nicht außer Verhältnis zu ihrem Beitrag zur Treibhausgasminderung stehen. Soweit vergaberechtliche Bestimmungen anzuwenden sind, sind diese zu beachten.

(3)…

Eingrenzung des Themas

Warum § 13 KSG?

- Zentrale Norm für Einbeziehung des KS in konkrete Vorhabenplanung

andere KS-Entscheidungen betr. z.B. Streit über Sofortprogramm (vgl. hierzu zunächst OVG BBbg, Urt. v. 16.5.2024 – 11 A 22/21 und nachfolgend BVerwG, Urt. v. 29.1.2026 – 7 C 6.24; Folge: Das Klimaschutzprogramm muss ergänzt werden) oder Anwohnerparkgebühren und Klimaschutz (Urt. v. 13.6.2023 – 9 CN 2.22 LS 4)

Warum BVerwG?

- höchstes Gericht im Instanzenaufbau (in Revisionssachen)
- vor allem: erstinstanzliche Zuständigkeit (§ 50 Abs. 1 Nr. 6 VwGO) für Planfeststellungsverfahren (dadurch Planungsbeschleunigung und schnelle Leitentscheidungen für die Instanzgerichte)

  so auch hier durch Leitentscheidung vom 4.5.2022 – 9 A 7.21 (zur A 14)

Vorbemerkungen

- nicht zwingend eigene Meinung / **BVerwG = Kollegialgericht**!
  idR: 5 Berufsrichter (bei Beschlüssen 3)

  neue Mglk. seit der VwGO-Beschleunigungsnovelle: § 10 IV VwGO (nur bei Verfahren nach § 50 I Nr. 6 VwGO) auch Besetzung mit 3 bzw. 1 Richter mgl. (sinnvoll z.B. für unzulässige Klagen)

- Gericht prüft nur im Rahmen des fristgemäßen und substantiierten Klägervortrags (**keine umfassende Vollprüfung**)

  10-Wochen-Begründungsfrist nach § 6 S. 1 UmwRG bzw. nach versch. Fachgesetzen (§ 17 III 1 FStrG)

  Anforderungen des Vertretungszwangs nach § 67 IV VwGO – RA muss Streitstoff „durchdringen“ und ordnen (vgl. BVerwG, Urt. v. 5.7.2022 - 4 A 13.20 - BVerwGE 176, 39 Rn. 12 und vom 7.7.2022 - 9 A 1.21 - BVerwGE 176, 94 Rn. 11 ff.).
- Vgl. zu beidem: Bick, Anm. zu 9 B 10.24 (OU Laufen) in JurisPraxisReport

Exkurs: VwGO-Novelle?

neueste VwGO-Novelle (BR-Drs 328/26)* greift folgende Punkte für alle Verfahren auf:

- Einfachere Übertragung auf Einzelrichter (§ 9 Abs. 4)
- Strengere Anforderungen an den Tatsachenvortrag (§ 87b)
  (persönl. Anm.: PF-Recht = Anwaltsprozess!)
- Einschränkung des Grundsatzes der Amtsaufklärung durch § 86 Abs. 1 Satz 3 neu ?

> 1Das Gericht erforscht den Sachverhalt von Amts wegen; die Beteiligten sind dabei heranzuziehen. 2Es ist an das Vorbringen und an die Beweisanträge der Beteiligten nicht gebunden. *3Der Grundsatz der Amtsaufklärung verpflichtet ein Gericht nicht zu Nachforschungen, die weder durch entsprechendes Vorbringen noch durch andere konkrete Anhaltspunkte veranlasst sind.*
>
> (persönl. Anm.: m.E. keine Änderung, denn in der Praxis schon jetzt: “keine ungefragte Fehlersuche“; allerdings: Anwaltsprozess!)

*Gesetzentwurf der BReg.; Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung der VwGO und anderer Gesetze

Sonstige „Einfallstore“ für Prüfung des Klimaschutzes?

- **Bei neueren PFB (Antrag auf PF nach dem 16.5.2016) nach UVPG n.F. Berücksichtigung des „Globalen Klimas“**

  aber rein verfahrensrechtlich (insbes. Fragen der Auslegung best. Unterlagen)

- **Keine Pflicht allein aus Art. 20a GG oder Pariser Abkommen**

  Begr.: Art. 20a GG richtet sich an Gesetzgeber (realisiert durch KSG) und Pariser Abkommen an Vertragsstaaten (BVerwG, Urt. v. 7.7.2022 - 9 A 1.21 - juris Rn. 164 f.)

- **Nicht bei Planänderungsbescheiden mit nur punktuellen Änderungen in anderen Bereichen**

  Begr.: keine neue Vollprüfung (std. Rspr.); Grds. der Planerhaltung/keine „Endlosschleife“ (z.B. Urt. v. 7.7.2022 – 9 A 1.21 - Rn. 163)

Urteil vom 4.5.2022 - 9 A 7.21

Sachverhalt: Das Urteil betr. KSG a.F. (es gab damals z.B. noch sektorenbezogene Minderungsziele); Vorhaben hieß „Lückenschluss BAB 14 Magdeburg – Wittenberge – Schwerin…“; Besonderheit: Es gab vor PFB keinen Klimaschutzbeitrag; dieser wurde erst im Prozess nachgereicht.

Zunächst Obersätze zur Prüfung des § 13 KSG

- § 13 KSG begründet **keine neuen Handlungs- und Entscheidungsspielräume**, sondern setzt sie voraus (ist daher in der fachplanerischen Abwägung zu prüfen) (Rn. 62)
- Im Rahmen der Abwägung **müssen die Auswirkungen** der Planungsentscheidung auf den Klimaschutz - bezogen auf die in §§ 1 und 3 KSG konkretisierten nationalen Klimaschutzziele - **ermittelt werden** (Rn. 71)

Urteil vom 4.5.2022 - 9 A 7.21

- Zwar bislang noch keine konkretisierenden Vorgaben (wie RVO, VV o.Ä.), dennoch nicht inoperabel, aber: Anforderungen dürfen nicht überspannt werden / inhaltliche Bestimmung "mit Augenmaß" / **kein unzumutbarer Aufwand für Behörden** (Rn. 80)

  Anm.: zum Zeitpkt. der Entscheidung gab es noch keinen Leitfaden!

- **Berücksichtigungspflicht ist sektorübergreifend**, d.h. für Straßenbau nicht nur Verkehrssektor von Bedeutung, sondern auch Sektor Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft (vgl. § 3a KSG); Stichwort: Zerstörung von Klimasenken (etwa Wälder und Moore) – Begr.: Sinn und Zweck des § 13 KSG (Rn. 83)

- **Berücksichtigungspflicht, aber keine gesteigerte Beachtenspflicht iS eines Optimierungsgebots** - Begr.: anderer Wortlaut als § 13 II KSG (s.o.) ; auch BVerfG hat klargestellt, dass Art. 20a GG keinen absoluten Vorrang ggü anderen Belangen hat; den erforderlichen Ausgleich muss Gesetzgeber vornehmen (Rn. 85)

Urteil vom 4.5.2022 - 9 A 7.21

Nun zur konkreten Prüfung des Einzelfalles (A 14 – „Lückenschluss“)

- Behörde durfte auf die im Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (PRINS) hinterlegten Zahlen zurückgreifen – Begr.: leicht zugänglich; projektspezifische Daten; Durchführung eigener Berechnungen war nicht geboten, da unverhältnismäßig (Rn. 91 ff.)

- Behörde durfte sich trotz negativer Folgen für den KS und trotz voraussichtlichen Verfehlens der Klimaziele im Verkehrssektor für das Vorhaben aussprechen
  Begr.: KSG und Klimaschutzziele richten sich an Gesetzgeber; Steuerungsmaßnahmen für Verkehrssektor sind acht Bausteine, die ordnungsrechtliche, ökonomische und infrastrukturelle Instrumente umfassen, nicht aber den Verzicht auf Straßen (Rn. 97); hier: „Lückenschluss im Lückenschluss“

- Zwar fehlt im Klimaschutzbeitrag Prüfung des Sektors der Landnutzungsänderung (s.o.); Fehler hat sich aber nicht ausgewirkt; Begr.: Realkompensation durch vorgesehene Ersatzpflanzung von mind. 1:1; für Ermittlung und Bewertung dieses Sektors fehlen z.Z. noch Vorgaben (Rn. 99 ff.)

Urteil vom 19.2.2025 – 9 A 9.23 (OU Flöha)

Sachverhalt: Die Trasse (ca. 1,7 km) sollte ein FFH-Gebiet queren; es war u.a. streitig, ob die Querung prioritäre LRT (hier: 91 E0* - Erlen-, Eschen- und Weichholzauenwälder) erfasste; ein Klimaschutzbeitrag lag vor; die Kläger forderten u.a. ein „Überdenken“ der Leitentscheidung aus Mai 2022

Zentrale Aussagen:

- Wiederholung/Zusammenfassung der Leitentscheidung aus Mai 2022 (Rn. 221 f.)
- Maßgeblich KSG a.F., also noch sektorenbezogene jährliche Minderungsziele (Rn. 223)
- Festhalten an Rspr. aus Leitentscheidung trotz Kritik des Klägers (Rn. 224 ff.)

Arg. der Kl.: Immer dann, wenn sektorbezogene Vorgabe verfehlt wird (so wie hier beim Verkehr), muss Behörde prüfen, ob konkretes Sofortprogramm vorliegt, wenn (-) kann Klimazielverträglichkeit nicht bejaht werden; Promilleargument unzulässig

Vgl. zur Kritik an der Rspr. des BVerwG: Verheyen/Heß u. a., NVwZ 2023, 113 ff.; Sangenstedt, NVwZ 2025, 142 <144, 149>).

Urteil vom 19.2.2025 – 9 A 9.23 (OU Flöha)

- **Dazu Begründung des BVerwG**:

- Promilleargument (drop in the ocean) überzeugt tatsächlich nicht (Rn. 226 m.w.N.), d.h. grds. *kann* auch ein einzelnes Vorhaben an § 13 KSG scheitern

- Weder KSG noch Klimaschutzprogramm sehen aber aus Klimaschutzgründen Verzicht auf Straßen oder nur ein Moratorium vor <*Anm.: anders z.B. in Österreich*> – vielmehr acht andere Bausteine, etwa: Elektrifizierung und Effizienz von Pkw und Lkw, Abbau klimaschädlicher Subventionen, verursachergerechte Bepreisung, Geschwindigkeits-begrenzungen, Ausbau des Schienenverkehrs, Stärkung des ÖPNV und des Rad- und Fußverkehrs

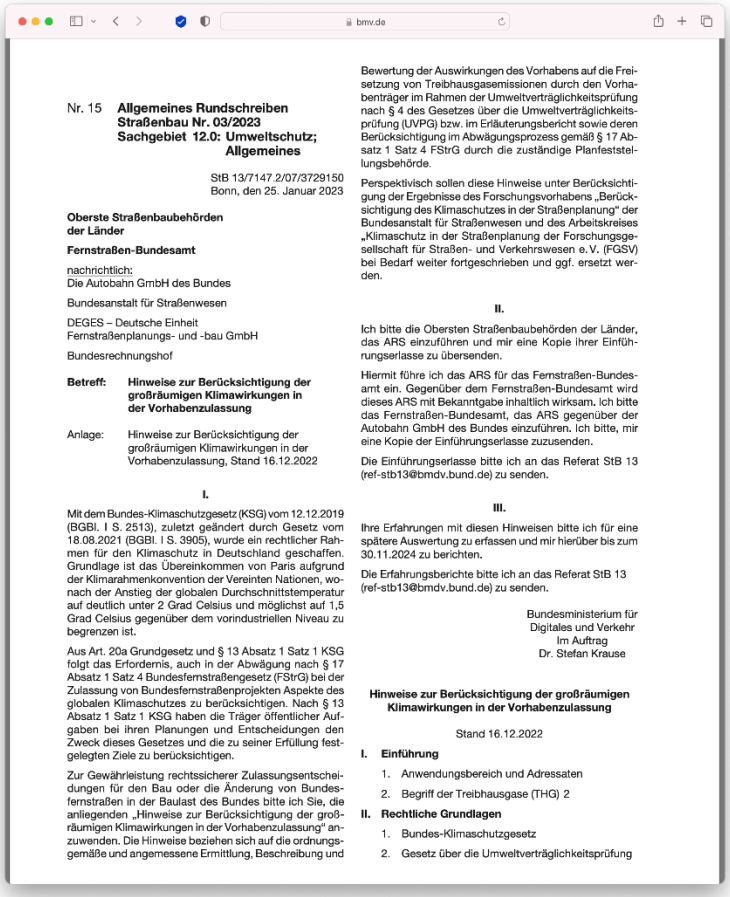
- Konkret sieht KSG a.F. bei Klimazielverfehlung Sofortprogramm vor <Anm.: ähnlich § 8 I KSG n.F.: "Maßnahmen, die die Einhaltung der Summe der Jahresemissions-gesamtmengen für diese Jahre sicherstellen">

- **Fazit: Es bleibt bei (bloßem) Berücksichtigungsgebot; aber: es gibt erste konkretisierende Leitfäden (Rn. 228)**

Leitfäden zum Thema Klimaschutz und Straßenverkehr

- Leitfaden Klimaschutz (Angaben zum Klimaschutz im Rahmen der Baurechts-beschaffung) von Hessen Mobil (Stand April 2024, 21 Seiten)
- FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) - Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Ad-hoc-Arbeitspapier zur Berücksichtigung von großräumigen Klimawirkungen bei Straßenbauvorhaben, Stand Dezember 2023, 43 Seiten
- Hinweise des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung (Stand 16.12.2022, VkBl. 2023, 70 ff., **BMDV-Hinweise**) – *für Straßenbehörden verbindlich*!
- Methodenpapier des globalen Klimas bei der Straßenplanung in Bayern, 17.11.2022
- BAST, Forschungsprogramm Straßenwesen FE 02.0452/2022/LRB (noch im Entwurf).

Aktueller (verbindlicher) Leitfaden



bmv.de

Nr. 15 **Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 03/2023 Sachgebiet 12.0: Umweltschutz; Allgemeines**

StB 13/7147.2/07/3729150
Bonn, den 25. Januar 2023

Oberste Straßenbaubehörden der Länder

Fernstraßen-Bundesamt

nachrichtlich:
Die Autobahn GmbH des Bundes

Bundesanstalt für Straßenwesen

DEGES – Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

Bundesrechnungshof

Betreff: **Hinweise zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung**

Anlage: Hinweise zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung, Stand 16.12.2022

I.

Mit dem Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) vom 12.12.2019 (BGBl. I S. 2513), zuletzt geändert durch Gesetz vom 18.08.2021 (BGBl. I S. 3905), wurde ein rechtlicher Rahmen für den Klimaschutz in Deutschland geschaffen. Grundlage ist das Übereinkommen von Paris aufgrund der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen, wonach der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen ist.

Aus Art. 20a Grundgesetz und § 13 Absatz 1 Satz 1 KSG folgt das Erfordernis, auch in der Abwägung nach § 17 Absatz 1 Satz 4 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) bei der Zulassung von Bundesfernstraßenprojekten Aspekte des globalen Klimaschutzes zu berücksichtigen. Nach § 13 Absatz 1 Satz 1 KSG haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen.

Zur Gewährleistung rechtssicherer Zulassungsentscheidungen für den Bau oder die Änderung von Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes bitte ich Sie, die anliegenden „Hinweise zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung" anzuwenden. Die Hinweise beziehen sich auf die ordnungsgemäße und angemessene Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Freisetzung von Treibhausgasemissionen durch den Vorhabenträger im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) bzw. im Erläuterungsbericht sowie deren Berücksichtigung im Abwägungsprozess gemäß § 17 Absatz 1 Satz 4 FStrG durch die zuständige Planfeststellungsbehörde.

Perspektivisch sollen diese Hinweise unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Forschungsvorhabens „Berücksichtigung des Klimaschutzes in der Straßenplanung" der Bundesanstalt für Straßenwesen und des Arbeitskreises „Klimaschutz in der Straßenplanung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) bei Bedarf weiter fortgeschrieben und ggf. ersetzt werden.

II.

Ich bitte die Obersten Straßenbaubehörden der Länder, das ARS einzuführen und mir eine Kopie ihrer Einführungserlasse zu übersenden.

Hiermit führe ich das ARS für das Fernstraßen-Bundesamt ein. Gegenüber dem Fernstraßen-Bundesamt wird dieses ARS mit Bekanntgabe inhaltlich wirksam. Ich bitte das Fernstraßen-Bundesamt, das ARS gegenüber der Autobahn GmbH des Bundes einzuführen. Ich bitte, mir eine Kopie der Einführungserlasse zuzusenden.

Die Einführungserlasse bitte ich an das Referat StB 13 (ref-stb13@bmdv.bund.de) zu senden.

III.

Ihre Erfahrungen mit diesen Hinweisen bitte ich für eine spätere Auswertung zu erfassen und mir hierüber bis zum 30.11.2024 zu berichten.

Die Erfahrungsberichte bitte ich an das Referat StB 13 (ref-stb13@bmdv.bund.de) zu senden.

Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Im Auftrag
Dr. Stefan Krause

Hinweise zur Berücksichtigung der großräumigen Klimawirkungen in der Vorhabenzulassung

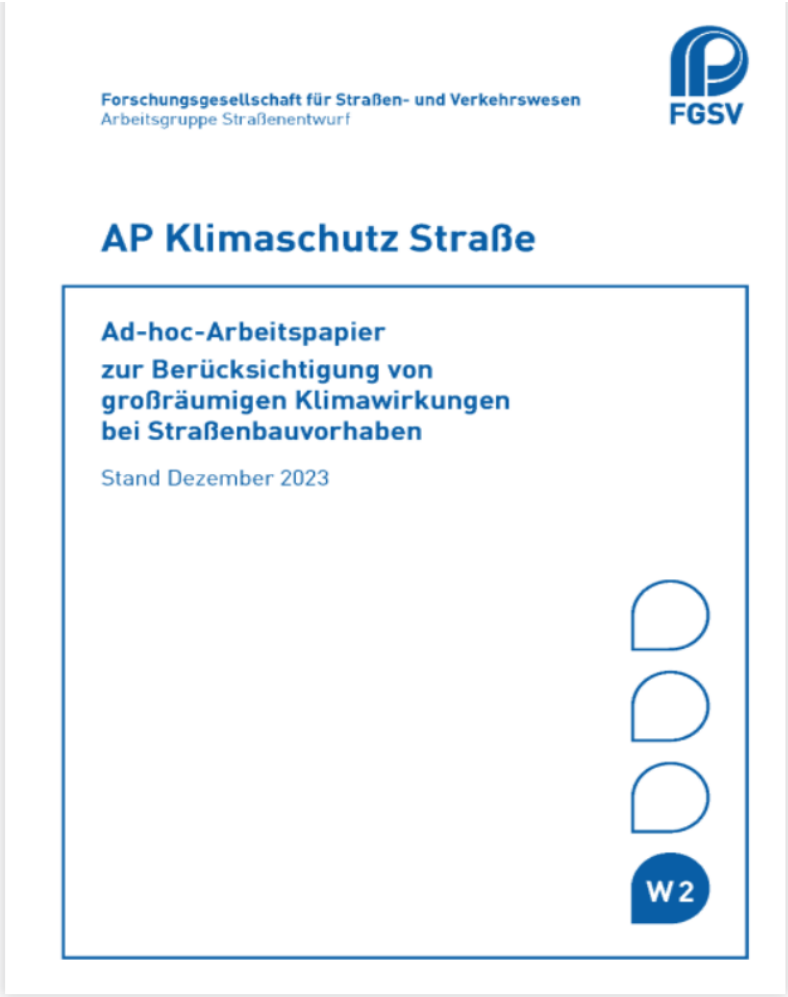
Stand 16.12.2022

I. Einführung

1. Anwendungsbereich und Adressaten
2. Begriff der Treibhausgase (THG) 2

II. Rechtliche Grundlagen

1. Bundes-Klimaschutzgesetz
2. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung



Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Arbeitsgruppe Straßenentwurf

FGSV

AP Klimaschutz Straße

Ad-hoc-Arbeitspapier zur Berücksichtigung von großräumigen Klimawirkungen bei Straßenbauvorhaben

Stand Dezember 2023

W2

Urteil vom 8.10.2025 – 9 A 2.24 (A 26-Ost)

Sachverhalt: Die ausgewählte Variante Süd 1 nimmt – als einzige der näher in Betracht gezogenen Varianten – anlage- und baubedingt rd. 18,5 ha hochwertige Böden (überwiegend Niedermoorböden) in Anspruch. KS-Beitrag: Varianten müssen nicht näher betrachtet werden, da keine deutliche Reduzierung der THG-Emissionen zu erwarten sei.

Zentrale Aussagen:

- Wiederholung/Zusammenfassung der Leitentscheidung aus Mai 2022 (Rn. 131 ff.)
- Maßgeblich KSG a.F., also noch sektorenbezogene jährliche Minderungsziele (Rn. 131)
- **Neu:** Sektorübergreifende Berücksichtigungspflicht gilt auch bei Variantenprüfung, und zwar auch dann, wenn diese vor Inkrafttreten des KSG erfolgte - allerdings Auswirkung auf Prüftiefe – Grobprüfung genügt (Rn. 135 und LS 2)
- Starke Orientierung an vorhandenen Leitfäden als „beste verfügbare Erkenntnisse“ (Rn. 133) – <s. hierzu Bespr. Bick in Juris Praxis Report>
  konkret: Die akt. Leitfäden betonen Wichtigkeit von Moorböden und die Prüfung iRd. Alternativenbetrachtung; im Urteil Hinweis auf WiederherstellungsVO der EU

Weitere Entscheidungen des BVerwG

BVerwG, Urt. v. 22.6.2023 - 7 A 9.22
(LNG-Anbindungsleitung von Wilhelmshaven nach Etzel)
zum Abwägungsgebot nach § 43 III EnWG

Sachverhalt:

- Eine Umweltvereinigung wandte sich gegen die ca. 26 km lange Rohrleitung zum Transport regasifizierten Flüssigerdgases (Liquefied Natural Gas - LNG).
- Sie rügte u.a. das Fehlen der gebotenen Ermittlung der klimarelevanten Auswirkungen des Vorhabens. Beim Verbrauch des durch die Leitung transportierten Erdgases würden jährlich mindestens 45 Mio. t Kohlendioxid freigesetzt.

Zentrale Aussagen des Urteils:

LS. 4: Das fachplanerische Abwägungsgebot gilt vorhabenbezogen und deshalb nur im Hinblick auf solche Auswirkungen, die dem jeweiligen Vorhaben bei wertender Betrachtung zurechenbar sind, weil sich in ihnen ein vorhabenspezifisches Risiko realisiert, dessen Bewältigung das gesetzliche Planfeststellungserfordernis zu dienen bestimmt ist (Rn. 39).

(=> allgemeiner Obersatz für alle PF-Vorhaben!)

Weitere Entscheidungen des BVerwG

BVerwG, Urt. v. 10.11.2022 – 4 A 17.20
(PFB für eine 380-kV-Höchstspannungsleitung)

Sachverhalt: Kläger = Landwirt. Rüge: Beeinträchtigung der Eigentumsbelange; Besonderheit: Klimaschutzbeitrag erst im Verfahren nachgereicht (wie bei der A 14, s.o.)

Zentrale Aussage zu § 13 KSG (Rn. 24):

- Es gibt **keine verlässlichen Vorgaben, um eine unmittelbar auf die CO2-Emissionen von Anlage und Bautätigkeit bezogene saldierende Betrachtung von Trassenvarianten vornehmen zu können**. Schon deswegen ist § 13 I S. 1 KSG jedenfalls dann Genüge getan, wenn die planfestgestellte Trasse nach Maßgabe einer umfassenden Abwägung angemessen und insoweit notwendig ist. Denn dabei sind - wie ausgeführt - auch wirtschaftliche Argumente zu beachten; in geringeren Kosten spiegelt sich - jedenfalls bei langlebigen Investitionsgütern - in aller Regel ein geringerer CO2-relevanter Ressourcen- und Energieverbrauch wider. Auch wird mit der Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen für Maststandorte keine Klimasenke beeinträchtigt.

BVerwG, Urt. v. 22.6.2023 – 7 A 9.22

LS 5: Zu den abwägungserheblichen Umweltauswirkungen einer LNG-Anbindungsleitung gehören nicht die Treibhausgasemissionen, die beim späteren Verbrauch des transportierten Gases entstehen (Rn.39 f.). *(konkreter Fall!)*

Begr.: Die bestimmungsgemäße Nutzung der Anbindungsleitung liegt im Gastransport und erschöpft sich darin. **Der spätere Verbrauch des Gases findet an anderer Stelle statt und unterliegt eigenen Regulierungen** gerade auch mit dem Ziel einer Reduktion damit verbundener Treibhausgasemissionen, insbesondere durch das einschlägige Anlagenzulassungsrecht, das Treibhausgas-Emissionshandelsrecht sowie rechtliche Vorgaben für den Energieeinsatz in Gebäuden.

Daran ändert der Umstand nichts, dass § 13 KSG sektorübergreifend i.S. einer Gesamtbilanz zu verstehen ist (s. BVerwG, Urt. v. 4.5.2022 - 9 A 7.21). D.h. nur, dass die Vorhabenauswirkungen sektorübergreifend zu betrachten sind; dies bedeutet aber für die vorgelagerte Frage nicht, dass auch nur mittelbare Auswirkungen in die Abwägung einzubeziehen sind (Rn. 44).

BVerwG, Urt. v. 22.6.2023 – 7 A 9.22

Das durch das Gasfernleitungsnetz transportierte Gas ist sektorneutral und kann in jedem der genannten Sektoren Verwendung finden. Eine Zuordnung zu einem dieser Sektoren kann daher erst mit dem klimarelevanten Verbrauch des Gases, nicht aber mit seinem Transport erfolgen.

Ähnlich wie 9. Senat (dort: „kein Moratorium für Fernstraßen“):

Rn. 46: Es auch nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, im Rahmen des Berücksichtigungsgebots des § 13 I S. 1 KSG eine dem Gesetzgeber zukommende Entscheidung über die Frage, ob Erdgas als Energieträger benutzt wird, zu revidieren.

Weitere Entscheidungen des BVerwG

- zu Windenergieanlagen: § 2 EEG kommt ebenso wenig wie Art. 20a GG oder § 13 KSG ein absoluter Vorrang gegenüber anderen Belangen oder gar gesetzlichen Regelungen zu (BVerwG, Beschl. v. 30.10.2024 – 7 B 9.24 - Rn. 8)

- **keine Anwendung des § 13 KSG auf immissionsschutzrechtliche Genehmigung!**

  Begr.: kein Entscheidungsspielraum, weil die immissionsschutzrechtliche Genehmigung nach § 6 I BImSchG gebundenen Charakter hat (vgl. BVerwG, Urt. v. 22.6.2023 - 7 A 9.22 - NVwZ 2024, 60 Rn. 36 und Urt. v. 14.11.2024 - 7 A 8.23 - juris Rn. 28)

Zusammenfassung

- § 13 KSG ist ein bloßes Berücksichtigungs-, kein Optimierungsgebot; es gilt sektorübergreifend
- Es fehlt weiterhin an Bewertungsmaßstäben (VV, Fachkonventionen, Leitfäden o.Ä.), insbes. für Auswirkungen auf den Sektor „Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft“ (§ 3a KSG)
- Es ist nicht Aufgabe der Behörden bzw. Gerichte, bestimmte rechtspolitische Entscheidungen des Gesetzgebers über § 13 KSG zu „korrigieren“ (kein Moratorium für Straßen, keine generelle Absage an Erdgas usw.)
- Keine Anwendung des § 13 KSG auf gebundene Entscheidungen
- Allgemein: Vorsicht bei der Verallgemeinerung von Urteilen/Beschlüssen wegen deren z.T. beschränkter Aussagekraft (Frist- und Substantiierungsvorgaben; gutes Bsp.: Tempolimit-Beschl. BVerfG)

Fazit:

- Klimaaktivisten überschätzen mitunter die Macht/den Spielraum der Gerichte:

  strikte Bindung an Gesetze (z.B. gesetzliche Bedarfsplanung bei großen Infrastrukturvorhaben; prozessuale Präklusionsregelungen im Prozessrecht, Substantiierungspflicht auch vor BVerfG oder EuGH) – Gewaltenteilung: Respekt vor dem Gesetzgeber

- Daher sollte auch die Bedeutung des § 13 KSG nicht überschätzt werden:

  mehr Klimabewusstsein bei der Vorhabengenehmigung wohl ja, konkrete Vorhabenverhinderung eher nein (allenfalls im Ausnahmefall)

- Gefragt ist vor allem der Gesetzgeber (und das BVerfG)

Bundesverwaltungsgericht

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt

Prof. Dr. Ulrike Bick
VR‘in BVerwG a.D.
Uli.Bick@googlemail.com