



Aktenzeichen: Pet 1-20-12-98-000843

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 05.12.2024 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen,
- weil dem Anliegen teilweise entsprochen worden ist.

Begründung

Mit der Petition wird im Interesse eines klimafreundlichen Verkehrs gefordert, alle in der Planung befindlichen Straßenneubauten und -ausbauten zu stoppen, um stattdessen, wo immer möglich, einen Bahnanschluss durch Streckenneubau oder Gleisanschlüsse in Gewerbegebieten zu nutzen, wobei die Finanzierung der Gleisanschlüsse nicht mehr den Firmen auferlegt, sondern von der Allgemeinheit getragen werden sollte. Die Firmen müssten dann gegebenenfalls ihre Lagerhaltung anpassen.

Zu dieser Thematik liegen dem Petitionsausschuss eine auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe mit 231 Mitzeichnungen sowie 37 Diskussionsbeiträgen und eine weitere Eingabe mit verwandter Zielsetzung vor. Beide Eingaben werden wegen des Sachzusammenhangs einer gemeinsamen parlamentarischen Behandlung zugeführt. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird insbesondere ausgeführt, dass es unbedingt nötig sei, die Verlagerung des Gütertransports auf die Bahn voranzutreiben, um den Flächenverbrauch und die Belastung der bereits vorhandenen Straßen zu senken.

Zudem verweist die Petition auf zwei Autobahnabschnitte und deren geplanten Erweiterungen, zu der auch die Schaffung mehrerer Parkplätze für Lkw zählen. In diesem Zusammenhang wird angeführt, dass die Kosten für die Erweiterung explodieren würden.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.



Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Haltung zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Zunächst führt der Petitionsausschuss aus, dass das Netz der Bundesautobahnen und Bundesstraßen in Deutschland nach den Festlegungen des aktuell gültigen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen 2016 ausgebaut wird, der auf Grundlage des vom Bundeskabinett verabschiedeten Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) erstellt und vom Deutschen Bundestag beschlossen wurde. Mit dem Sechsten Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes ist der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 am 31. Dezember 2016 in Kraft getreten. Mit der Aufnahme in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen hat der Deutsche Bundestag die Notwendigkeit und die Dringlichkeit der darin enthaltenen Vorhaben anerkannt.

Der Petitionsausschuss betont, dass der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen Gesetzescharakter hat. Entsprechend haben die mit der Planung und dem Bau von Bundesautobahnen und Bundesstraßen befassten Behörden und Organisationen den parlamentarischen Auftrag, die vom Deutschen Bundestag beschlossenen Maßnahmen nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zu planen und umzusetzen. Für die Maßnahmen, die Teil des BVWP sind, gilt, dass der Deutsche Bundestag einen Bedarf gesetzlich festgestellt hat.

Änderungen des Bedarfsplans bedürfen eines entsprechenden Beschlusses des Deutschen Bundestages bzw. einer Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes durch den Deutschen Bundestag.

Der Petitionsausschuss ist davon überzeugt, dass die Herausforderungen des weltweiten Klimawandels eine zentrale Gestaltungsaufgabe sind, die ein entschlossenes Handeln erfordern. Ziel der Infrastrukturplanung ist es dabei, Klimaschutzanforderungen mit dem Mobilitätsbedürfnis der Menschen zusammenzubringen. Nach dem Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz — FStrAbG) prüft das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) nach Ablauf von fünf Jahren, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Diese Überprüfung des Bedarfsplans ist bereits eingeleitet. In die Überprüfung werden sowohl die



Auswirkungen des mit der Corona-Krise verstärkt diskutierten Arbeits- und Mobilitätswandels in Deutschland als auch die von der Bundesregierung beschlossenen Klimaziele einbezogen werden. Nach Abschluss der Untersuchungen werden die Ergebnisse dem Deutschen Bundestag vorgelegt werden. Diesem obliegt es dann, über das Erfordernis eines neuen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen und eine entsprechende Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes zu entscheiden.

Die Förderung von Anschlüssen für den Schienengüterverkehr ist von großer Bedeutung. Sie dient zum einen der Verlagerung von Güterverkehr auf die umwelt- und klimafreundliche Schiene, zum anderen dazu, bestehenden Güterverkehr auf der Schiene dort zu halten. Das BMDV fördert deshalb finanziell Neubau, Ausbau, Reaktivierung und Ersatz (jeweils inkl. Anschlussweiche) von Gleisanschlüssen, Zuführungs- und Industriestammgleisen sowie multifunktionalen Anlagen privater Unternehmen.

Mit der neuen Förderung von Zuführungs- und Industriestammgleisen sollen neue Investitionen für die schienenseitige Anbindung von Industrie- und Gewerbegebieten unterstützt und damit neue Zugänge für den Transport von Gütern auf der Schiene geschaffen werden. Dabei übernimmt das BMDV nach der seit 1. März 2021 geltenden Anschlussförderrichtlinie bei Gleisanschlüssen, Zuführungs- und Industriestammgleisen privater Unternehmen bis zu 50 Prozent, bei multifunktionalen Anlagen bis zu 80 Prozent der zuwendungsfähigen Baukosten.

Bei einer Vollfinanzierung privater Gleisanschlüsse bestünde die Gefahr, dass zwar neue Gleisanschlüsse entstehen, diese aber eventuell nicht ökonomisch sinnvoll genutzt würden. Haushaltsmittel aus Steuereinnahmen würden für die Förderung von privaten Investitionen verwandt, für die es keinen ökonomischen Bedarf gibt. Außerdem schließt das europäische Beihilferecht eine öffentliche Vollfinanzierung aus und sieht zwingend einen Eigenanteil des geförderten privaten Unternehmens vor.

Deshalb müssen die Anschlussinhaber ihren geförderten Gleisanschluss über einen festgelegten Zeitraum mindestens mit dem ihrer Förderung zugrunde gelegten Transportvolumen nutzen und dies gegenüber der Bewilligungsbehörde nachweisen. Wird dieses Transportvolumen nicht erreicht, müssen die Anschlussinhaber die



erhaltenen Fördermittel anteilig zurückzahlen. Damit soll vermieden werden, dass mit Steuermitteln geförderte Gleisanschlüsse nicht oder nicht regelmäßig genutzt werden. Der Umfang der späteren Nutzung eines Gleisanschlusses, z. B. die Häufigkeit der Bedienung und der Be- und Entladung, liegt dabei in wirtschaftlicher und organisatorischer Verantwortung der Anschlussinhaber und richtet sich nach deren Transportbedürfnissen.

Sofern die Petition die Erweiterung von Stellplätzen für Lkw an Autobahnen anspricht, führt der Petitionsausschuss aus, dass es ihm ein wichtiges Anliegen ist, die Situation von Fahrpersonal zu verbessern. Dazu gehört insbesondere der vereinfachte Zugang zu Parkflächen, um die gesetzlichen Vorgaben von Lenk- und Ruhezeiten einhalten zu können.

Vor dem Hintergrund des aktuell gültigen BVWP vermag der Petitionsausschuss die Forderung der Petition nach einem Stopp aller in Planung befindlicher Straßenneubauten und -ausbauten nicht zu unterstützen. Wegen der aufgezeigten teilweisen Förderung der Finanzierung von privaten Gleisanschlüssen ist dem Anliegen teilweise entsprochen worden. Der Petitionsausschuss empfiehlt daher im Ergebnis, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen teilweise entsprochen worden ist.