



Aktenzeichen: Pet 1-20-12-9309-004394

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 06.11.2025 abschließend beraten und beschlossen:

Die Petition abzuschließen,
- weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Begründung

Mit der Petition soll erreicht werden, dass das Eisenbahn-Bundesamt bei Umweltverträglichkeitsprüfungen künftig den gesetzlichen Vorgaben nachkommt und auch die Treibhausgasemissionen in Betracht zieht, die durch Bau und Betrieb der von ihm zu genehmigenden Vorhaben entstehen können.

Zu dieser Thematik liegen dem Petitionsausschuss eine auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe mit 406 Mitzeichnungen sowie sieben Diskussionsbeiträge vor. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird ausgeführt, dass seit der Novelle des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UPVG) das Klima ein ausdrücklich erwähntes Schutzgut sei und auch das Klimaschutzgesetz (KSG) bei der Planung vorsehe, zu prüfen, wie mit dem Vorhaben jeweils zum Erreichen der nationalen Klimaschutzziele beigetragen werden könne. Die Petition nimmt in diesem Zusammenhang Bezug auf den Umwelt-Leitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) aus dem Jahr 2014. Darin sei festgeschrieben, dass die Betrachtung großklimatischer Vorgänge als nicht planungsrelevant einzustufen sei. Als Folge daraus seien die Auswirkungen eines Vorhabens auf mögliche Treibhausgasemissionen ausgeklammert. Als konkretes Beispiel wird der Planfeststellungsbeschluss des EBA zum Neubau der S-Bahnlinie Hamburg (Ost) – Bad Oldesloe angeführt. Der Planfeststellungsbeschluss beschränke sich bei der Betrachtung der klimatischen Auswirkungen auf das Gelände in einem Umfang von 500 Metern der Gleise.



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:

Der Petitionsausschuss unterstreicht, dass das Klima bereits seit 2017 ausdrücklich zu den in § 2 Absatz 1 UVPG aufgeführten Schutzgütern des Gesetzes gehört. Auch aufgrund des Gebots aus § 13 KSG ist eine Berücksichtigung der Treibhausgasemissionen einer Anlage durch das EBA erforderlich. Denn bei mehreren Realisierungsmöglichkeiten ist nach § 13 Absatz 2 KSG derjenigen Maßnahme der Vorzug zu geben, mit der das Ziel der Minderung von Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus der Maßnahme zu den geringsten Kosten erreicht werde.

Auf Nachfrage führt das EBA aus, dass eine mögliche Betroffenheit des Schutzguts Klima grundsätzlich Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen von Zulassungsentscheidungen ist. Das UVPG hat jedoch rein verfahrensrechtlichen Charakter. Die materiell-rechtlichen Anforderungen zur Bewertung von Umweltauswirkungen in Zulassungsverfahren des EBA ergeben sich hingegen aus dem Fachrecht. Deshalb seien nur solche Umweltauswirkungen in der Abwägung zu berücksichtigen sowie im UVP-Bericht zu beschreiben und zu bewerten, die im Rahmen des Abwägungsgebots entscheidungserheblich werden können. Dies gelte somit auch für klimatische Auswirkungen.

Soweit der Petent den Planfeststellungsbeschluss vom 24. August 2020 zum Neubau der S-Bahnlinie S4 (Ost) Hamburg - Bad Oldesloe, Planungsabschnitt 1 Hasselbrook Luetkensallee als Beleg für das Nichtbeachten klimatischer Auswirkungen anführt, unterstreicht der Petitionsausschuss, dass mit der verstärkten Berücksichtigung der Treibhausgasemissionen von Betriebsanlagen der Eisenbahn auch zu berücksichtigen ist, dass die Eisenbahn das klimafreundlichste Transportmittel darstellt.

Weiter erläutert das EBA, dass es sich um ein Vorhaben handelt, für das der Bedarf auf der Grundlage des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (BSWAG) gemäß § 1 Absatz 2 BSWAG für die Planfeststellungsbehörde verbindlich festgestellt



worden ist. Der Abwägungsspielraum hinsichtlich der geltend gemachten Prüfung einer klimaschonenderen Alternative ist deshalb deutlich eingeschränkt.

Darüber hinaus führt das EBA aus, dass die angesprochene räumlich beschränkte Betrachtung der klimatischen Auswirkungen im Rahmen der in den Jahren 2014 bis 2018 erstellten Umweltverträglichkeitsstudie erfolgte. Die Studie ist wiederum Grundlage der Umweltverträglichkeitsprüfung gewesen, die nach den damals noch geltenden Bestimmungen des UVPG a. F. (geltend bis zum 15. Mai 2017) erstellt worden ist.

Ergänzend weist das EBA darauf hin, dass der Gesetzgeber selbst bei Neufassung des UVPG durch das Gesetz zur Modernisierung des Rechts der Umweltverträglichkeitsprüfung im Juni 2017 noch davon ausging, dass in Bezug auf das Schutzgut Klima eine Berechnung der Auswirkungen eines einzelnen Projekts auf das Globalklima weder möglich noch europarechtlich erforderlich ist. Dementsprechend führt die damalige Beschlussempfehlung des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit aus, dass einem einzelnen Projekt/Treibhausgasemittenten spezifische Auswirkungen beim Klimawandel nicht zugerechnet werden könnten. Zusammenfassend entsprach die Begrenzung des Untersuchungsraums in dem angeführten Planfeststellungsbeschluss dem seinerzeitigen Stand von Recht und Praxis. Unabhängig davon gehen der Petitionsausschuss und das Bundesministerium für Digitales und Verkehr davon aus, dass insbesondere in Umsetzung des Beschlusses des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz (BVerfG, Beschluss vom 24. März 2021 -1 BvR 2656/18) hinreichende Maßgaben für die weitere Emissionsreduktion ab dem Jahr 2031 entwickelt werden müssen. Hieraus werden sich auch Auswirkungen für die innerhalb der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung zu ermittelnden und in eine abschließende Abwägung einzustellende Belange ergeben, die eine Anpassung des Leitfadens des EBA nach sich ziehen werden. Derzeit stehe eine hinreichende Konkretisierung der Maßstäbe zur Bewertung der Treibhausgasemissionen auf Vorhabenebene durch das Fachrecht bzw. Verwaltungsvorschriften jedoch noch aus. Vor diesem Hintergrund vermag der Petitionsausschuss keinen weiteren parlamentarischen Handlungsbedarf zu erkennen. Er empfiehlt daher im Ergebnis, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.