



Aktenzeichen: Pet 1-20-12-2704-033910

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 8. Oktober 2026 abschließend beraten und beschlossen:

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

Begründung

Mit der Petition wird gefordert, dass die Bundesverkehrswegeplanung umgehend an die internationalen und nationalen Naturschutz- und Klimaziele angepasst wird. Vorrang muss der Erhalt von Brücken, Straßen und Schienen sowie der Ausbau des Schienennetzes haben. Die Bedarfspläne mit den geplanten sowie nicht abgeschlossenen Verkehrsprojekten sind auf Natur- und Klimaziele zu überprüfen, und die Verkehrsprojekte neu zu priorisieren. Dafür sind die Verkehrsausbaugesetze (Fernstraßenausbaugesetz, Bundesschienenwegeausbaugesetz, Bundeswasserstraßengesetz) anzupassen.

Die Eingabe wurde als öffentliche Petition auf der Internetseite des Petitionsausschusses eingestellt. Sie wurde durch 22.444 Mitzeichnungen unterstützt. Außerdem gingen 145 Diskussionsbeiträge ein. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen angeführt, dass zur Erreichung der Klimaziele der Ausstoß von CO₂ drastisch verringert werden müsse. Klimaziele im Sektor „Verkehr“ würden verfehlt werden, da der Staat den Aus- und Neubau von Straßen forcieren. Zudem verhindere das neue Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) durch die Bündelung von unterschiedlichen Sektoren eine größere Verringerung des CO₂ Ausstoßes im Verkehrsbereich. Daher sei eine soziale und klimagerechte Mobilität erforderlich, um einen attraktiven und bezahlbaren Personen- und Güterverkehr auf der Schiene zu ermöglichen. Die Petition verweist auf den Bundesverkehrswegeplan (BVWP), der rund 1.000 vordringliche Straßenneubauprojekte enthalte. Im Vergleich



dazu würden ausreichende Finanzmittel fehlen, um den Erhalt und die Sanierung von Straßen, Wasserstraßen und Schienen sicherzustellen. Die Bedarfsplanüberarbeitung des BVWP müsse sich an der Reduzierung der Treibhausgase und der Verringerung der Flächenversiegelung orientieren. Für die Erstellung des zukünftigen BVWP sind neue Ziele und verpflichtende Leitlinien für eine nachhaltige Verkehrspolitik zu entwickeln. 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.

Am 24. April 2026 wurde die Petition im Rahmen eines Berichterstattegesprächs eingehend erörtert. Dabei vertieften die Ausschussmitglieder im Gespräch mit Vertretern des BMV Aspekte der Priorisierung von Verkehrsprojekten, des Klimaschutzes, der regelmäßigen Bedarfsplanüberprüfung, erforderlicher Ausgleichsmaßnahmen sowie des Verhältnisses zwischen Strassenbauprojekten, Schienenneubau und -sanierung. Hinsichtlich der Einzelheiten des Gesprächs wird auf das Gesprächsprotokoll verwiesen.

Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Die Erreichung der Klimaneutralität ist eine komplexe Herausforderung, die nur schrittweise und unter Berücksichtigung sozialer Gerechtigkeit sowie ökonomischer Vernunft gelingen kann. Der Petitionsausschuss erkennt an, dass das zuständige Bundesministerium für Verkehr (BMV) intensiv an einer Vielzahl von Maßnahmen gearbeitet hat, um die Transformation der Mobilität mit überzeugenden und bezahlbaren Angeboten zu gestalten. Das am 4. Oktober 2023 verabschiedete Klimaschutzprogramm (KSP 2023) stellt dabei einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion der Treibhausgasemissionen dar und setzt im Verkehrssektor die notwendigen Weichen. Neben der Stärkung der Schiene wird der beschleunigte Ausbau der Ladeinfrastruktur für Pkw und Lkw weiterfortgesetzt. Diese Maßnahmen schaffen die notwendigen Voraussetzungen für eine klimaneutrale Mobilität. Die Novellierung des KSG war ein weiterer wichtiger Schritt zur Erreichung der Klimaneutralität. Das novellierte KSG ist Mitte dieses Jahres 2024 in Kraft getreten. Das KSG verfolgt nun einen systematischeren



und planvolleren Ansatz im Vergleich zum ursprünglichen Gesetz. Dies ist eine Umstellung auf eine vorausschauende und sektorübergreifende Gesamtrechnung. Auf diese Weise wird verhindert, dass kurzfristige Einmaleffekte und Aktionismus die Klimaschutzpolitik bestimmen. Der sektorübergreifende Ansatz sorgt so für eine kosteneffiziente und pragmatische Ausgestaltung der Klimaschutzpolitik. Grundlage für einen attraktiven Schienenverkehr ist der bedarfsgerechte Ausbau der bundeseigenen Schieneninfrastruktur. Wichtigstes Steuerungsinstrument hierfür ist der BVWP bzw. die auf ihm basierenden und in der Anlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG), Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) und des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrAbG) enthaltenen Bedarfspläne für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße. Das Zielbild für den Ausbau der Schiene ist dabei der Deutschlandtakt. Der Deutschlandtakt markiert einen fundamentalen Paradigmenwechsel in der Planung und Umsetzung von Bahninfrastrukturprojekten in Deutschland. Erstmals folgt die Infrastrukturplanung einem klar definierten Zielfahrplan. Der Aufbau des Deutschlandtakts als Gesamtverkehrskonzept für die Schiene im Nah-, Fern- und Güterverkehr umfasst den Bau neuer Strecken und die Modernisierung der bestehenden Eisenbahninfrastruktur. Der Zielfahrplan Deutschlandtakt zeigt hierbei auf, welche Verkehrsangebote langfristig erreicht werden sollen und welche Infrastrukturen es dafür benötigt. So sieht der Zielfahrplan für den Deutschlandtakt beispielsweise mehr Kapazitäten im Schienennetz für überregionale Verbindungen, mehr Fernverkehr in der Fläche, sowie eine bessere Vernetzung von Regionen vor. Der Deutschlandtakt nimmt hierbei die komplette Reise- bzw. Wegekette in den Blick. Durch eine bessere Verknüpfung der Nah- und Fernverkehrszüge in den Umsteigebahnhöfen (Knoten) können deshalb sinkende Reisezeiten bis in die Regionen getragen und Fahrgästen ein Mehr an Reisemöglichkeiten angeboten werden. Auch der Güterverkehr wird im Deutschlandtakt mitgedacht: Er schafft durchgehende Kapazitäten für den Güterverkehr (sog. Systemtrassen). Dadurch stehen zukünftig mehr und besser planbare Kapazitäten für den Güterverkehr zur Verfügung. Der Zielfahrplan Deutschlandtakt wird regelmäßig überprüft. Im Rahmen der aktuell laufenden Fortschreibung des Zielfahrplans werden etwa die bessere Anbindung von Oberzentren an den Fernverkehr, die bessere Anbindung von Luftfahrt-Drehkreuzen an die Schiene und die Stärkung



grenzüberschreitender Verbindungen geprüft. Zwischenzeitlich fortgeschriebene Nahverkehrskonzepte der Länder werden bei der Fortschreibung berücksichtigt. Der Deutschlandtakt ist ein permanent laufendes Projekt und wird schrittweise in Etappen umgesetzt. Mit der Modernisierung und dem schrittweisen Aus- und Neubau des Schienennetzes werden mit jeder fertiggestellten Etappe mehr und bessere Angebote für Fahrgäste spürbar. Ab Mitte der 2020er Jahre sollen z. B. Fernzüge deutsche Metropolen alle 30 Minuten miteinander verbinden können. Das bringt auch bessere Verbindungen in die Regionen. Aktuell arbeitet das BMV an einem Strategischen Umsetzungsplan Deutschlandtakt (Etappierung). Ziel ist es, Ausbauschritte der Infrastruktur mit konkreten Teilzielen des Deutschlandtakts zu entwickeln. Ergebnisse liegen 2025 vor. Das BMV hat in den Jahren 2017 bis 2023 rund 16,6 Mrd. Euro in den Aus- und Neubau sowie rund 32 Mrd. Euro in den Erhalt der Bundesfernstraßen, also fast doppelt so viel in die Erhaltung als in Aus- und Neubau der Bundesfernstraßen investiert. Die Vorgabe „Erhalt vor Aus- und Neubau“ wird auch bei künftigen Haushalten konsequent weiterverfolgt. Aktuell liegen keine inhaltlich-fachlichen Erkenntnisse vor, wonach die Beschreibung, Ermittlung und Bewertung der im Zuge der Aufstellung des BVWP 2030 untersuchten Klima- und Umweltbelange zum aktuellen Zeitpunkt maßgeblich anders einzuordnen sind. Die im Rahmen der Aufstellung des BVWP 2030 durchgeführten Analysen zu den Klima- und Umweltbelangen haben insofern Bestand. Vor diesem Hintergrund ergibt sich aus dem Blickwinkel der Klima- und Umweltbelange kein Erfordernis zur Anpassung der Bedarfspläne. Aktuelle Entwicklungen, wie die mit den zukünftig veränderten Antriebsstrukturen in Verbindung stehende Reduktion von CO₂ Emissionen werden sich auch auf die Bedarfspläne bzw. der mit ihrer Umsetzung in Verbindung stehenden CO₂-Reduktion auswirken. Dem folgend – wie für den BVWP 2030 ermittelt – ist auch davon auszugehen, dass die Umsetzung der Bedarfspläne verkehrsträgerübergreifend weiterhin CO₂-einsparend wirkt. Zur effektiven und effizienten Senkung der CO₂-Emissionen im Verkehr stehen insbesondere nicht-infrastrukturelle Maßnahmen zur Verfügung. Darüber hinaus werden die mit Bedarfsplanvorhaben verbundenen Umwelteingriffe im Rahmen der Projekt Konkretisierung (im Zuge der Bundesverkehrswegeplanung nachgelagerter Planungsverfahren) möglichst vermieden und – sollte eine Vermeidung nicht möglich



sein – durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Dies betrifft auch die Aspekte Flächeninanspruchnahme sowie Zerschneidungswirkungen durch Aus- und Neubau von Bundesverkehrswegen auf bestehende Schutzgebietskulissen.

Vor dem Hintergrund der aufgezeigten Maßnahmen, insbesondere der Tatsache, dass die Ausgaben für den Erhalt von Straßen die Ausgaben für den Neubau erheblich übersteigen, vermag der Petitionsausschuss keinen weiteren parlamentarischen Handlungsbedarf zu erkennen. Er empfiehlt daher im Ergebnis, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Der Antrag der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke, zu empfehlen, die Petition der Bundesregierung zur Berücksichtigung zu überweisen, wurde mehrheitlich abgelehnt.