

## Antrag

**der Abgeordneten Swantje Henrike Michaelsen, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, Matthias Gastel, Dr. Julia Verlinden, Lisa Badum, Julia Schneider, Claudia Müller und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Hitzebedingte Schäden an der Verkehrsinfrastruktur – Klimaschutz jetzt forcieren**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Hitzewelle im Juni 2026 brachte in Deutschland Temperaturrekorde mit bis zu 41,8 Grad Celsius und hatte dramatische Auswirkungen auf die Verkehrsinfrastruktur.

Denn Extremtemperaturen führten zur Beschädigung von Straßenbelägen und Baustoffen. Schienen verformten sich und Verkehrsunternehmen warnten vor der Nutzung ihrer Verkehrsmittel. Auf Autobahnen beschädigten sogenannte „blow-ups“ durch Aufbersten die Beton-Fahrbahndecke. Erhitztes, im Asphalt enthaltenes Bindemittel Bitumen, weicht auf und bildet unter der Last des Verkehrs Spurrinnen, Verdrückungen oder Aufwölbungen – sogar Asphaltstücke können sich lösen.

Vollsperrungen waren nach Aussage der Autobahn-GmbH auf Abschnitten der Autobahnen A1, A 2, A 14 und A 115 nötig. Weitere Hitzeschäden auf Abschnitten der Autobahnen A 1, A 2, A 3, A 4, A 6, A 7, A 10, A 11, A 13, A 15, A 29, A 44, A 45, A 66, A 93 und A 485 führten zu Schäden und machten Fahrstreifen-Sperrungen oder Tempolimits notwendig (<https://www.autobahn.de/aktuelles/aktuell/hitzeschaeden-autobahn-gmbh-hat-gefaehrdete-abschnitte-im-blick>).

In Leipzig, Würzburg, Nürnberg und Bremen hat Hitze Straßenbahnlinien zum Teil für Tage zum Erliegen gebracht, weil schmelzende Fugenmasse Gleise und Weichen verklebte.

Hunderte Menschen mussten aus liegen gebliebenen Zügen evakuiert werden, in denen die Klimaanlage ausgefallen war. Dass es nicht noch mehr Personen waren, verhinderte die DB und andere Betreiber, indem viele Züge ihren Betrieb für Stunden grundsätzlich einstellten. Menschen wurde dringend davon abgeraten, mit dem Zug zu reisen und Fahrkarten konnten zurückgegeben werden. Es kam zu hitzebedingten erheblichen Verspätungen.

Der Flugverkehr in Hamburg lief nicht wie geplant, weil Hitze den Beton auf einer Start- und Landebahn hatte aufbrechen lassen (<https://www.zeit.de/news/2026-06/29/hitze-laesst-beton-am-flughafen-hamburg-aufbrechen>).

Der Aufwand für die Gewährleistung eines sicheren und resilienten Verkehrssystems wird absehbar immer stärker zunehmen. Um die Risiken und Kosten für unsere Verkehrsinfrastruktur zu minimieren, braucht es Investitionen in Resilienz. Und es braucht endlich wirksamen Klimaschutz, um die Ursache der häufigeren Extremwetter zu bekämpfen. Denn ausgerechnet der Verkehrssektor ist hauptverantwortlich für hohe CO<sub>2</sub>-Emissionen, die die Infrastruktur zerstören.

Jedes Land muss seine Hausaufgaben machen. Die deutsche Bundesregierung allerdings verweigert ihre Klimaschutzaufgaben im Verkehrssektor. Sie zeigt keine Strategie für den Klimaschutz im Verkehr und vernachlässigt den Ausbau klimagerechter Mobilität. Sie hat keine Strategie, um immer höhere Belastungen und wirtschaftliche Schäden durch die sich verschärfende Klimakrise abzuwenden.

CDU/CSU und SPD verantworten vielmehr über Jahrzehnte viel zu geringe Investitionen in Straßen, Brücken, Schienen und Wasserwege und einen kaum noch beherrschbaren und für die Wirtschaft verkraftbaren Sanierungs- und Baustellenaufwand. Sie verantworten ein jahrzehntelanges Festhalten an Prestigeprojekten mindestens zweifelhaften verkehrlichen Mehrwerts, deren Kosten und Zeitpläne immer wieder aus dem Ruder laufen wie etwa bei „Stuttgart 21“. Sie verantworten hohe Schäden für Umwelt und Klima durch die bis heute anhaltende finanzielle Stützung des Verbrennungsmotors, statt die deutsche Automobilindustrie zur Vorreiterin der Antriebswende zu machen - mit einschneidenden Folgen für die deutschen Automobilstandorte, deren Produkte im internationalen Markt nicht mehr wettbewerbsfähig sind.

Die hohe Abhängigkeit von fossilen Kraftstoffen macht Deutschland anfällig für weitere Energiekrisen. Der hilflose Versuch der Bundesregierung, steigende Preise an Tankstellen mit einem zweimonatigen Tankrabatt zu beantworten, zeigt, wie sehr strukturelle Veränderungen notwendig sind, um ein Verkehrssystem zu entwickeln, das den Herausforderungen des 21. Jahrhunderts gerecht wird.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung angesichts der sich immer weiter verschärfenden Klimakrise, daraus resultierenden teuren Schäden an der Verkehrsinfrastruktur und einer hohen Abhängigkeit von fossilen Energieimporten dazu auf, ihre Verkehrspolitik auf diese Kernaufgaben zu konzentrieren:
1. Deutschland erreicht die Klimaschutzziele, bis 2045 wird der Verkehrssektor treibhausgasneutral; es hält dazu an Flottengrenzwerten und am Ende der Neuzulassung von Pkw mit fossilen Verbrennungsmotoren ab 2035 im Sinne der Planungs- und Investitionssicherheit fest, wirkt auf eine entsprechende Rahmengesetzgebung auf EU-Ebene hin, setzt den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Pkw und Lkw fort und forciert die Umstellung des Schiffs- und Luftverkehrs auf klimaneutrale Technologien und Kraftstoffe; Subventionen für fossile Kraftstoffe und Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren werden schrittweise beendet.
  2. Deutschland hält angesichts der zunehmenden Elektrifizierung vieler Systeme und Prozesse den Energiebedarf des Verkehrs in einem leistbaren Umfang und erreicht die Verlagerungsziele des Masterplans Schienenverkehr. Dafür erhöht es im dafür erforderlichen Umfang die Investitionen für den Aus- und Neubau im Schienennetz und die Stärkung seiner Resilienz; Infrastrukturmaßnahmen für schnelle Kapazitätsausweitungen im Schienennetz werden beschleunigt geplant und umgesetzt.
  3. Deutschland setzt etappenweise den Deutschlandtakt für den öffentlichen Verkehr um und weitert dessen Leistungsumfang schrittweise aus; der Bund und die Länder erneuern gemeinsam die Finanzierungsgrundlagen für den

ÖPNV und sichern eine bezahlbare und komfortable Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

4. Deutschland erreicht die Ziele des Nationalen Radverkehrsplan 2.0; der Bund trifft hierzu mit den Ländern eine mehrjährige Finanzierungsvereinbarung und erhöht die Fördermittel für Ausbau und Modernisierung der Radverkehrsinfrastruktur.
5. Deutschland verfolgt die „Deutsche Anpassungsstrategie an den Klimawandel 2024“ und setzt dazu im Handlungsfeld „Verkehr und Verkehrsinfrastruktur“ bauliche und technische Maßnahmen zur Steigerung der Resilienz gegen physikalische Klimarisiken um.

Berlin, den 7. Juli 2026

**Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion**

*Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.*