

Antrag

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Güterverkehr in Brandenburg umweltverträglich und sicher gestalten

Der Landtag möge beschließen:

Der Landtag stellt fest:

Der Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung führte am 7. Dezember 2017 im Rahmen seines Selbstbefassungsrechts eine Anhörung zu den Zukunftsperspektiven des Güterverkehrs in Brandenburg durch. Aus der Anhörung lassen sich zahlreiche Initiativen ableiten, mit denen der Güterverkehr umweltfreundlicher und sicherer gestaltet werden kann. Daher sollten die Vorschläge der angehörten Experten zeitnah Eingang in politisches Handeln finden.

Die Landesregierung wird aufgefordert,

1. die Verlagerungsziele von der Straße auf die Schiene, so wie sie unter anderem im Koalitionsvertrag festgehalten sind, mit einem Maßnahmenpaket zu hinterlegen. Hierfür ist die möglichst zeitnahe Umsetzung beispielsweise folgender Maßnahmen zu prüfen:
 - ein landeseigenes Förderprogramm für nichtbundeseigene Eisenbahnen zum Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur;
 - eine stärkere Priorisierung der Schieneninfrastruktur bei zukünftigen Anmeldungen zum Bundesverkehrswegeplan;
 - die Schaffung eines Beratungsangebots für die Umstellung logistischer Prozesse auf die Schiene;
 - den Ausbau der Förderung des Bahntechnologie Campus Havelland als Kompetenzzentrum für den Schienenverkehr und die Schienengüterverkehrslogistik;
 - die Auswertung der Auslastung der Güterverkehrszentren (GVZ) in Brandenburg;
 - ein Gutachten zu den potentiellen Maßnahmen des Landes Brandenburg zur Förderung des Schienengüterverkehrs;
2. ihre Mitwirkungsrechte im Bundesrat sowie in der Verkehrsministerkonferenz zu nutzen und sich unter anderem dafür einzusetzen, dass:
 - der Sektor Schiene konsequent gestärkt wird, insbesondere in Hinblick auf eine durchgängige Elektrifizierung sowie einen gezielten Infrastrukturausbau;
 - die intermodale Wettbewerbsposition der Schiene verbessert wird, insbesondere durch die rasche Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr (Halbierung der Trassenpreise);

- das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) rechtlich und technisch in die Lage versetzt wird, die Kontrollichte zu erhöhen, um etwa gegen den Betrug durch sog. AdBlue-Emulatoren in LKW vorzugehen;
 - die Strafen und Bußgelder für festgestellte Verstöße (Mindestabstand, Geschwindigkeit, Lenk- und Ruhezeiten etc.) erhöht werden;
 - die LKW-Maut auf das gesamte Straßennetz ausgeweitet wird und dabei bereits Fahrzeuge ab 3,5 t Gesamtgewicht einbezogen werden;
3. zu prüfen, inwieweit Verkehre, die nicht auf die Schiene verlagert werden können, emissionsfrei gestaltet werden können (von der Förderung emissionsfreier LKW bis hin zu Lastenrädern in Städten);
4. zur Reduzierung der Zahl von Verkehrsunfällen und Verkehrsunfallopfern:
- die Kontrollen von LKW massiv zu erhöhen (Einhaltung von Überholverbieten, Ladungssicherung und Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie Erfassung von Verstößen gegen Mindestabstände);
 - die Verkehrssicherheitsberatung und Prävention (u.a. Trucker-Stammtisch) auszubauen sowie die Kooperationspartner stärker zu vernetzen;
 - die LKW-Fahrer in die Lage zu versetzen, ihre Lenk- und Ruhezeiten einzuhalten und zu diesem Zweck ein Gesamtkonzept für Rastanlagen in Berlin-Brandenburg vorzulegen.

Dem Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung ist im 4. Quartal 2018 Bericht über die Prüfung und Umsetzung der Maßnahmen zu erstatten.

Begründung:

Laut Mobilitätsstrategie 2030 hat der Straßengüterverkehr einen Anteil von etwa 85 Prozent am Güterverkehrsaufkommen in Brandenburg. Der Anteil des Schienengüterverkehrs liegt bei etwa 15 Prozent. Das Güterverkehrsaufkommen in Brandenburg soll bis zum Jahr 2030 um 30 Prozent zunehmen. Es wird erwartet, dass diese Zunahme hauptsächlich auf der Straße stattfinden wird. Damit ist auch ein weiterer Anstieg von Verkehrsunfällen und anderen Gesundheitsbeeinträchtigungen zu erwarten. Gleichzeitig ist der Verkehrssektor der einzige Bereich, in dem die klimaschädlichen Emissionen weiterhin ansteigen. Es ist daher dringend geboten, die Verlagerungsziele von der Straße auf die Schiene endlich mit konkreten Maßnahmen zu hinterlegen.

Bislang wurden die Verlagerungsziele unter anderem deshalb nicht erreicht, weil sich die relativen Wettbewerbsbedingungen zulasten der Schiene verschoben haben. Während sich im Straßengüterverkehr die Stückkosten unter anderem durch die Absenkung der LKW-Maut permanent verringert haben, steigen sie für die Schiene permanent an. Die Trassenpreishalbierung wurde zwar angekündigt, bislang aber noch nicht umgesetzt. Ferner unterliegt der Eisenbahnverkehr im Vergleich zu Straße sehr viel strengeren Sicherheitsregeln, was die Kosten für die Schiene ebenfalls in die Höhe treibt.

Die Schieneninfrastruktur in Brandenburg befindet sich bereits an der Kapazitätsgrenze. Ein leistungsfähiges Eisenbahnnetz wurde aber während der Anhörung als die Grundvoraussetzung genannt, um den Schienengüterverkehr schnell und zuverlässig abzuwickeln. Um mehr Güter auf die Schiene zu bringen, müssten demzufolge die Elektrifizierung vorgebracht, die Kapazitäten erweitert und neue Trassen bereitgestellt werden. Dies ist gegenüber dem Bund konsequent einzufordern. Zudem soll Brandenburg dem Beispiel

Niedersachsens folgend ein Förderprogramm für nichtbundeseigene Eisenbahnen zum Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur schaffen.

Die Anzuhörenden beschrieben ferner eine starke Internationalisierung des Güterverkehrs. Transporte würden zunehmend nicht mehr von deutschen Unternehmen durchgeführt. Der Transitverkehr gewinne an Bedeutung. In diesem Zusammenhang hoben die Anzuhörenden die oftmals prekären Beschäftigungsverhältnisse der Fahrerinnen und Fahrer hervor. Zudem berichteten sie, dass die Parkplatzsituation für LKW desolat sei. Weil es schon jetzt viel zu wenige Parkplätze gebe, stelle sich die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten für die Fahrerinnen und Fahrer schwierig dar.

Dies ist besonders relevant, weil Unfälle unter Beteiligung von LKW und weiteren Güterfahrzeugen in Brandenburg 2017 im Vergleich zum Vorjahr um mehr als 11 Prozent zugenommen haben. Gleichzeitig kontrollierten die zuständigen Behörden 2017 nur noch halb so viele LKW wie noch 2009. Auch nahm die Zahl der kontrollierten Unternehmen, Fahrerinnen und Fahrer in Hinblick auf Verstöße gegen Sozialvorschriften massiv ab. Es ist daher unerlässlich, den Kontrolldruck und das Entdeckungsrisiko für die LKW-Fahrerinnen und -Fahrer deutlich zu erhöhen - sowohl, was die Sicherheit im Straßenverkehr, als auch, was die Luftqualität angeht. So sind laut Recherchen des ZDF ca. 20 Prozent der osteuropäischen LKW mit sogenannten AdBlue-Emulatoren ausgestattet, die die Bordelektronik manipulieren und so die Harnstoffeinspritzung umgehen, durch die der Stickoxidausstoß deutlich minimiert werden soll. Neben vermehrten Kontrollen und höheren Strafen muss der Zunahme an LKW-Unfällen auch durch verstärkte Verkehrssicherheitsberatungen und Präventionsmaßnahmen entgegengewirkt werden.