

## Antrag

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Thema: **Wettbewerbsfähige langlaufende Güterverkehrskorridore entwickeln:  
Rollende Landstraße/Autobahn bzw. Cargobeamer statt Dauerstau  
auf sächsischen Autobahnen**

Der Landtag möge beschließen:

- I. Die Staatsregierung wird aufgefordert, umgehend eine Studie in Auftrag zu geben, die
  1. die Verlagerungspotentiale für langlaufende Güterverkehre von, durch und nach Sachsen sowie die Bedingungen zur Einrichtung einer „Rollenden Landstraße/Autobahn“
    - a) zwischen der sächsischen Landesgrenze zu Polen und den Seehäfen und Richtung Frankreich sowie
    - b) zwischen dem Freistaat Sachsen und Südpolen, insbesondere zwischen Leipzig-Wahren und Wrocław/Katowice/Kraków, darlegt,
  2. in Abstimmung mit den Bundesländern Thüringen und Sachsen-Anhalt günstige Standorte für die Errichtung von neuen Verladestationen entlang für die in Punkt 1 genannten Verbindungen an den Autobahnen A4 und A14 sowie der A2 untersucht,
  3. analysiert, inwieweit Möglichkeiten und Rahmenbedingungen für die Etablierung einer Cargobeamer-Verbindung nach Polen gegeben sind, um nicht kranbare Sattelaufleger im unbegleiteten Kombinierten Ladungsverkehr auf die Schiene verlagern zu können,
  4. mögliche Standorte für Railports, die verladenden Unternehmen einen Zugang zum System des Wagengruppen- und Einzelwagenverkehrs verschaffen können, ermittelt.

Dresden, den 10. September 2018

b.w.

i.V.



Wolfram Günther, MdL  
und Fraktion

- II. Die Staatsregierung wird aufgefordert, selbst aktiv zu werden und schnellstmöglich
1. eine „Arbeitsgruppe Schienengüterverkehr Sachsen“ unter Beteiligung der DB Netz AG, Industrie- und Handelskammern (IHK), Akteuren im Schienentransportgewerbe wie dem Landesverband des Sächsischen Verkehrsgewerbes (LSV) e.V., der Gewerkschaften GDL und EVG, Verkehrsverbänden sowie der Wissenschaft zu initiieren,
  2. ein nach der Studie in I. untersuchtes Pilotprojekt einer „Rollenden Landstraße“ zwischen der Landesgrenze zu Polen und den Seehäfen zu initiieren und beim Bundesverkehrsministerium um Unterstützung bei der länderübergreifenden Verlängerung zu werben,
  3. umgehend Kontakt mit den grenznahen Woiwodschaften sowie mit der deutsch-polnischen IHK aufzunehmen, um dem transnationalen Kombinierten Verkehr zwischen Sachsen und Südpolen neue Impulse zu geben,
  4. mögliche Ausbauplanungen von KV-Terminals in Polen und neue KV-Verbindungen zu sächsischen KV-Terminals mit den Partnern auf polnischer Seite abzustimmen und dabei das Ziel zu verfolgen, so schnell wie möglich eine regelmäßige KV-Verbindung zwischen Leipzig-Wahren und Südpolen einzurichten.

### **Begründung:**

Die Abkehr von fossilen Energieträgern ist aus Gründen des Klimaschutzes und der Umweltbelastung auch im Verkehrsbereich dringend geboten, insbesondere durch die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Die Eisenbahn ist nicht nur der umweltfreundlichste aller Verkehrsträger, sondern entlastet auch die Autobahnen A4, A13, A14 und A17 zwischen Leipzig und dem Osten des Freistaates. Allerdings existiert hier noch sehr viel Verlagerungspotenzial.

Angesichts häufigerer Staus auf der Autobahn A4 östlich von Dresden wurde seitens des Freistaats und von einigen ortsansässigen Politikerinnen und Politikern die Forderung nach einem Ausbau dieses Autobahnabschnitts auf nunmehr sechs Fahrspuren erhoben. Für die Antragstellerin wäre dies die falsche Lösung.

Ab 2020/21 wird der A4-Autobahntunnel Königshainer Berge für längere Zeit saniert und vermutlich vollständig mindestens aber teilweise gesperrt.

Parallel geht mit der niederschlesischen Magistrale im Dezember 2018 eine leistungsfähige elektrifizierte Schienengüterbahnstrecke wieder in Betrieb. Damit stehen erhebliche Kapazitäten für den grenzüberschreitenden Güterverkehr bereit.

Alle drei Ereignisse erfordern jetzt grundlegende Aktivitäten der Staatsregierung in Abstimmung mit anderen Bundesländern, dem Bund, der IHK, der deutschen und polnischen Transportwirtschaft und den Gewerkschaften, um wirtschaftlich

wettbewerbsfähige langlaufende Güterschienenverkehrsverbindungen von Osten nach Westen auf den Weg zu bringen.

Die Strecke des Schienengüterverkehrs muss dabei einen Zeitraum einnehmen, der mindestens die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten der LKW-Fahrerinnen und -Fahrer durch den Transport auf der Schiene abdeckt. Nur so ist eine relevante Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zu erwarten. Es muss also gewährleistet sein, dass die Kraftfahrerinnen und -fahrer ihre Ruhezeiten bei einer Fahrt auf einer „Rollenden Landstraße/Autobahn“ absolvieren können.

Der Schienengüterverkehr ist synergetisch zu gestalten. Entscheidend wird es sein, Verkehrsträger zunehmend miteinander zu verknüpfen. Dafür sind in der Fläche ausreichend Zugangsstellen wie KV-Terminals, Güterverkehrszentren sowie private Gleisanschlüsse zu schaffen und verschiedene Beförderungsmodi wie Kombiniertes Ladungsverkehr (Rollende Landstraße, Cargobeamer) und Einzelwagenverkehr zu ermöglichen. Multimodale Transportketten sind besonders für den internationalen Handel von Bedeutung. Der Freistaat Sachsen ist eine Drehscheibe des Handels mit Osteuropa, insbesondere mit der Republik Polen und der Tschechischen Republik. Aus diesem Grund ist die Förderung des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs von herausragender Bedeutung für die sächsische Wirtschaft, die vom internationalen Handel lebt, und für die Straßeninfrastruktur, die durch die Güterbahn vom Transitverkehr entlastet wird.