

Antrag

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Thema: **Die ökologische Verkehrswende im Güterverkehr einleiten: Entwicklungskonzept für den Schienengüterverkehr in Sachsen erarbeiten**

Der Landtag möge beschließen:

- I. Die Staatsregierung wird aufgefordert,
 1. bis zum 30.06.2019 eine Nutzungsanalyse der Güterverkehrszentren, KV-Terminals für den kombinierten Ladungsverkehr (z. B. Rollende Landstraße, Cargobeamer), Railports und anderer Zugangsstellen zum Schienengüterverkehr in Sachsen durchzuführen sowie die Ursachen für die zunehmende Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße und die Schließung von Zugangsstellen (beispielsweise Gleisanschlüsse, Freiladegleise etc.) zu ermitteln;
 2. die Verlagerungspotentiale für langlaufende Güterverkehre von und nach Sachsen zu überprüfen und zu diesem Zweck insbesondere die Potentiale der KV-Terminals in Leipzig-Wahren, Riesa, Glauchau und Dresden sowie der Anlagen in Torgau und Großlehna näher zu eruieren;
 3. dafür Sorge zu tragen, dass bei Investitionen in den Ausbau der SPNV-Infrastruktur die Belange des Schienengüterverkehrs für eine Mischnutzung zu einem späteren Zeitpunkt berücksichtigt werden und zu diesem Zweck weitere Rückbauten von Freiladegleisen, Kreuzungs-, Überhol- und Abstellgleisen als kapazitätsmindernde Maßnahmen grundsätzlich zu vermeiden, um eine spätere Nutzung durch den Schienengüterverkehr zu ermöglichen;

Dresden, den 13. September 2018

b.w.

i.V.



Wolfram Günther, MdL
und Fraktion

4. bis zum 30.06.2019 ein Kataster der regionalen Eisenbahninfrastruktur, die derzeit stillgelegt ist, aber auf Basis von Potentialanalysen für eine Reaktivierung und spätere Nutzung auch durch den Schienengüterverkehr in Frage kommt, zu erarbeiten und diese Strecken durch Trassensicherungsverträge vor Entwicklung, Zweckentfremdung und Verkauf zu sichern;
 5. eine „Arbeitsgruppe Schienengüterverkehr Sachsen“ unter Beteiligung von DB Netz AG, Industrie- und Handelskammern, Akteuren im Schienentransportgewerbe (wie dem Landesverband des Sächsischen Verkehrsgewerbes (LSV) e.V.), der Gewerkschaften GDL und EVG, Verkehrsverbänden sowie der Wissenschaft zu initiieren;
 6. gemeinsam mit der „Arbeitsgruppe Schienengüterverkehr Sachsen“ und unter Einbezug der sächsischen Kommunen ein Entwicklungskonzept für den Schienengüterverkehr im Freistaat Sachsen zu erarbeiten;
 7. eine „Online-Informationsplattform Schienengüterverkehrsinfrastruktur“ mit dem Ziel einzurichten, proaktiv und niedrigschwellig über die Fördermöglichkeiten im Bereich des Schienengüterverkehrs, beispielsweise über die Bundesförderung für die Reaktivierung, den Neu- und Ausbau privater Gleisanschlüsse, zu informieren;
 8. durch die proaktive Vermittlung von Kontakten auf die Vernetzung zwischen potentiellen Verladern und Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen hinzuwirken und so die sächsischen Akteure im Schienentransportgewerbe mit den heimischen Unternehmen zusammenzubringen.
- II. Die Staatsregierung wird weiterhin aufgefordert im Bundesrat und über die Bundesverkehrsministerkonferenz darauf hinzuwirken und sich dafür einzusetzen, dass:
1. der Ausbau der Schieneninfrastruktur in Sachsen für die europäische Standardlänge von 740 Meter langen Güterzügen („740-Meter-Netz“), entsprechend der neu erfolgten Einordnung des Programms zur Ertüchtigung des bundeseigenen Schienennetzes für 740 Meter lange Güterzüge im „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplanes erfolgt;
 2. die Strecken Leipzig – Dresden, Dresden – Werdau, Dresden – Schöna (Gr), Werdau – Hof, Chemnitz – Elsterwerda und Dresden – Elsterwerda für bis zu 740 Meter lange Güterzüge ertüchtigt werden und hierfür insbesondere in Bad Schandau-Ost, Gaschwitz, Neukieritzsch, Niesky, Taucha, Weißig und Werdau neuer Überholgleise mit mindestens 740 Metern Länge zur Inbetriebnahme bis Anfang 2020 errichtet werden;
 3. die LKW-Maut auch auf kommunale sowie Staatsstraßen ausgeweitet wird;
 4. die LKW-Mauttarife unter Einbezug der durch den Straßengüterverkehr entstehenden Kosten für die Allgemeinheit (z. B. Lärm, Luftverschmutzung und

Treibhausgasemissionen) erhöht werden, um einen wirksamen Anreiz für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu schaffen;

5. die Zulassung von Lang-LKW, sogenannten „Giga-Linern“, rückgängig gemacht wird.

Begründung:

Der Klimawandel stellt eine der größten Herausforderungen unserer Zeit dar. Bereits heute sind die Folgen der globalen Erwärmung der Erdatmosphäre spürbar – auch in Sachsen. Das konsequente Vorgehen, welches dringend erforderlich ist, um das im Klimaabkommen von Paris sowie im 2016 von der Bundesregierung beschlossenen Klimaschutzplan 2050 definierte 1,5°C-Ziel erreichen zu können, schließt auch eine ökologische Verkehrswende in der Güterlogistik mit ein. Der Straßenverkehr allein verursachte im Jahr 2016 bereits 18,4 Prozent der Treibhausgasemissionen in Deutschland. Seit 1990 ist es nicht gelungen, die Kohlendioxid-Emissionen im Verkehrssektor dauerhaft zu verringern; im Gegenteil: Zuletzt sind sie sogar wieder gestiegen – um 3,4 Prozent allein im Jahr 2016. Zusätzlich entstammen auch 12 Prozent der Feinstaubemissionen in Deutschland dem Verkehrssektor. Gerade in den Großstädten sind erhöhte Feinstaubwerte eine Gefahr für die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger.

In ihrem Koalitionsvertrag haben sich CDU und SPD das Ziel gesetzt, mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Doch schon seit 2011 ist der Marktanteil des Schienengüterverkehrs in Deutschland nicht mehr gewachsen; stattdessen stagniert er seither bei rund 18 Prozent. Im europäischen Vergleich liegt Deutschland damit zurück. In der Schweiz beispielsweise lag der Marktanteil der Güterbahn im Jahr 2016 bei rund 42 Prozent, in Österreich immerhin noch bei deutlich über 30 Prozent. Die unzureichende Infrastruktur und die unfairen Wettbewerbsbedingungen erschweren es dem Schienengüterverkehr, seine Marktanteile zu vergrößern.

Der vorliegende Antrag fordert nun endlich entschlossenes Handeln zur Steigerung von Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehrs im Freistaat Sachsen. Dazu soll zunächst ein Strategiekonzept erarbeitet werden, welches dem weiteren Vorgehen der Staatsregierung zu Grunde liegen soll. In die Erarbeitung dieses Strategiekonzeptes sollen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Eisenbahngewerkschaften, die Industrie- und Handelskammern sowie die Kommunen und weitere Akteure mit einbezogen werden, um die Anforderungen aller Beteiligten an einen attraktiven und leistungsstarken Schienengüterverkehr in Sachsen auszuloten.

Notwendig für die Optimierung des sächsischen Schienennetzes hinsichtlich des europäischen Standards von 740 Meter langen Güterzügen, ist ein Ausrollen des inzwischen im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes verankerten

„Programms zur Ertüchtigung des deutschen Schienennetzes für 740 Meter lange Güterzüge“ auch in Sachsen. Bislang ist das sächsische Schienennetz, mit Ausnahme der kurzen Strecken Leipzig – Neukieritzsch und Hosena – Knappenrode, nur für bis zu 670 oder gar nur 620 Meter lange Züge nutzbar. Die wirtschaftliche Nutzbarkeit des Schienennetzes für den nationalen und europäischen Güterverkehr ist damit in weiten Teilen Sachsens nicht gegeben. Hierfür ist mindestens auf die Inbetriebnahme von Überholgleisen mit mindestens 740 Metern Länge hinzuwirken. Perspektivisch muss sogar von Zuglängen bis 1000 Meter ausgegangen werden, wie sie schon heute in Dänemark zum Einsatz kommen. Weiterhin sollte die Staatsregierung ein sachsenweites Schienen-Elektrifizierungskonzept vorlegen, um die Wirtschaftlichkeit des Schienengüterverkehrs innerhalb Sachsens spürbar zu steigern.

Um Marktanteile gegenüber dem Straßengüterverkehr zu behaupten und spürbar zu steigern ist es entscheidend, Verkehrsträger miteinander zu verknüpfen. Zu diesem Zweck sind in der Fläche genügend Zugangsstellen wie KV-Terminals, Güterverkehrszentren sowie private Gleisanschlüsse zu schaffen und verschiedene Beförderungsmodi wie kombinierter 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 die Straßeninfrastruktur, die durch die Güterbahn vom Transitverkehr entlastet wird.

Der Einsatz sogenannter „Gigaliner“, das heißt Lastkraftwagen mit einer Gesamtlänge von bis zu 25,25 Metern und einer Gesamtmasse von bis zu 44 Tonnen, ist abzulehnen und die für den Regelbetrieb erteilten Genehmigungen zurückzunehmen. Gigaliner stellen eine Gefahr für den Straßenverkehr dar, da das deutsche Straßennetz nicht für Kraftfahrzeuge dieser Größe ausgelegt ist, und schädigen die Straßeninfrastruktur. Darüber hinaus treten Gigaliner in Konkurrenz zur Güterbahn bei einer zugleich massiven Belastung der Umwelt.

Von entscheidender Bedeutung ist zudem die Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen für den Schienengüterverkehr. So müssen Güterverkehrsunternehmen für die Nutzung aller Schieneninfrastrukturen Trassen- und Anlagenpreise entrichten, während die LKW-Maut lediglich auf den Bundesautobahnen und einigen Bundesstraßenabschnitten fällig ist. Die Staatsregierung soll sich daher im Bundesrat und über die Verkehrsministerkonferenz für die Ausweitung der LKW-Maut auch auf Landes- und Kommunalebene in Deutschland einsetzen. Zudem müssen die externen Kosten des Straßengüterverkehrs für die Allgemeinheit (z. B. Lärm, Luftverschmutzung und Treibhausgasemissionen) in die Ermittlung der Maut einbezogen werden, um Kostenwahrheit zwischen Straßen- und Schienengüterverkehr herzustellen. Durch eine faire Bepreisung von Straßen- und Schieneninfrastruktur wird ein Umstieg hin zum Schienengüterverkehr attraktiv.