



Pet 1-19-12-9203-012781

97241 Oberpleichfeld

Straßengüterverkehr

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 07.09.2021 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen,
– weil dem Anliegen entsprochen worden ist.

Begründung

Mit der Petition wird gefordert, die Erarbeitung eines Plans zu veranlassen, wie der Schwerlastverkehr auf deutschen Fernstraßen reduziert werden kann.

Zur Begründung seines Anliegens trägt der Petent im Wesentlichen vor, dass nur durch eine Reduzierung des Schwerlastverkehrs auf deutschen Fernstraßen im kommenden Jahrzehnt ein Verkehrskollaps vermieden werden könne. Zunehmender, oft osteuropäischer, Lkw-Verkehr verstopfe immer häufiger die Autobahnen und Rastplätze, was zu täglichen Unfällen und Staus auf den Autobahnen führe. Erschwerend komme hinzu, dass die Rastplätze abends, speziell für Frauen, aus Sicherheitsgründen oft nicht mehr benutzbar seien. Zudem werde durch diese Lkw-Lawine eine unvorstellbare Abgas-Belastung, auch im Umfeld der Großstädte, hervorgerufen. Ferner müssten fast alle Autobahnbrücken aufgrund der Überlastung mit Milliardenbeträgen erneuert werden. Auf der anderen Seite seien Bahncontainer nicht ausgelastet, auch aufgrund der vergleichsweise billigen osteuropäischen Transporte. In einer Sozialen Marktwirtschaft müsse hier der Staat eingreifen, da ein gut ausgebautes Schienennetz existiere, das zudem aus Steuergeldern finanziert werde.



Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen dem Petitionsausschuss 287 Mitzeichnungen und 60 Diskussionsbeiträge sowie eine weitere sachgleiche Eingabe vor. Sie werden einer gemeinsamen parlamentarischen Prüfung unterzogen. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Gesichtspunkte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Haltung zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter anderem unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss begrüßt grundsätzlich alle an ihn gerichteten Eingaben, die auf eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verbesserung des Umweltschutzes zielen. Einführend wird festgehalten, dass der Güterverkehr nach der aktuellen Verkehrsprognose bis 2030 um 38 Prozent gegenüber 2010 zunehmen wird. Für die Bewältigung dieser Steigerung werden alle Verkehrsträger benötigt, und jeder Verkehrsträger muss seine jeweiligen Systemvorteile bestmöglich nutzen können. Allerdings wird der Lkw auch in Zukunft eine besonders wichtige Rolle für den Güterverkehr spielen. Gleichzeitig müssen der Lkw-Verkehr nachhaltiger gestaltet und Schiene und Wasserstraße gestärkt werden, um möglichst viel Verkehr von der Straße auf die Schiene und Wasserstraße zu verlagern. Die Bundesregierung verfolgt dabei verschiedene Ansätze, die ineinandergreifen. Im Folgenden werden einige wichtige Maßnahmen hervorgehoben:

1. Attraktivität der Schiene und Wasserstraße erhöhen

Im Koalitionsvertrag der 19. Legislaturperiode wurde festgelegt, die Schiene weiter zu stärken und auszubauen. Eine besondere Bedeutung kommt hierbei dem „Masterplan Schienengüterverkehr“ zu. Dieser ist das Ergebnis eines Runden Tisches von Vertretern



aus Politik und Wirtschaft und wird nun gemeinsam von Politik und Wirtschaft schrittweise umgesetzt. Er enthält ein breites Bündel von 66 Maßnahmen und fünf Sofortmaßnahmen zur Unterstützung des Schienengüterverkehrs. In dem im Frühjahr 2020 veröffentlichten „Masterplan Schienenverkehr“ wird die dauerhafte Umsetzung dieser Maßnahmen erneut vereinbart. Darüber hinaus wurde als Ziel festgelegt, den Marktanteil des Schienengüterverkehrs bis 2030 auf mindestens 25 Prozent zu steigern. Eine wichtige Sofortmaßnahme aus dem „Masterplan Schienengüterverkehr“ ist die anteilige Finanzierung der genehmigten Trassenentgelte im Schienengüterverkehr durch den Bund. Für die Förderung der Absenkung der Trassenentgelte im Schienengüterverkehr auf dem DB-Netz stehen jährlich 350 Mio. Euro im Bundeshaushalt zur Verfügung. Durch den Einsatz der Bundesmittel sollen die Preise für die Kunden im Schienengüterverkehr (Verlader) sinken und damit mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Die Förderrichtlinie wird im Jahr 2021 evaluiert. Auf Grundlage der Ergebnisse wird auch entschieden, ob die Förderung über die geplante Laufzeit von fünf Jahren hinaus weiter fortgeführt wird.

Als weitere Sofortmaßnahme ist das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ am 20. Mai 2020 gestartet. Mit dem Bundesprogramm werden private Investitionen in die Erprobung und Markteinführung von Innovationen aus den Bereichen Digitalisierung, Automatisierung und Fahrzeugtechnik angereizt. Dafür stehen aktuell jährlich 30 Mio. Euro an Bundesmitteln bereit. Mit Unterstützung der Mittel aus dem Bundesprogramm konnte eine weitere Sofortmaßnahme, das digitale Testfeld „Zugbildungsanlage der Zukunft“ in München Nord, starten. Damit sind nun alle fünf Sofortmaßnahmen aus dem Masterplan Schienengüterverkehr in der Umsetzung.

Eine weitere wichtige Maßnahme für den Schienengüterverkehr ist die im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 vereinbarte Anlagenpreisförderung mit Fokus auf dem Einzelwagenverkehr, die mit Beginn der Netzfahrplanperiode 2020/2021 gestartet ist. Zur



Förderung der Anlagenentgelte des Schienengüterverkehrs stehen 2021 voraussichtlich 80 Mio. Euro zur Verfügung.

Ebenfalls im Koalitionsvertrag wurde vereinbart, gemeinsam mit dem Binnenschiffahrtsgewerbe einen Masterplan Binnenschiffahrt zu entwickeln. Der Masterplan Binnenschiffahrt wurde in Zusammenarbeit mit der Wirtschaft erarbeitet und enthält 78 Maßnahmen in Zuständigkeit der Bundesregierung in den Bereichen „Bedarfsgerechte Wasserstraßeninfrastruktur“, „Aus- und Weiterbildung in der Binnenschiffahrt“, „Moderne Binnenschiffsflotte“, „Digitalisierung in der Binnenschiffahrt“ und „Binnenschiffahrt im Wettbewerb der Verkehrsträger stärken“. Mittlerweile wurden 30 Maßnahmen bereits umgesetzt und 47 sind eingeleitet oder befinden sich in der Umsetzung. Hier einige Beispiele für umgesetzte Maßnahmen:

So hat zum 1. Januar 2019 die Bundesregierung die Schifffahrtsabgaben in der Binnenschiffahrt abgeschafft. Für eine schnellere Umsetzung von besonders wichtigen Infrastrukturmaßnahmen wurde das am 1. April 2020 in Kraft getretene Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz (MgvG) geschaffen.

Des Weiteren werden rund 50 Prozent der Schleusenanlagen an bundesdeutschen Wasserstraßen mittlerweile von Leitzentralen aus zentral ferngesteuert. So kann die Sperrung von Schleusen aufgrund von Personalmangel, z.B. bei Krankheit, vermieden werden. Es werden kontinuierlich weitere Schleusen ferngesteuert bedient.

Zudem hat die Bundesregierung zur Förderung der Digitalisierung in der Binnenschiffahrt, speziell des automatisierten und vernetzten Fahrens, ein Förderprogramm für Digitale Testfelder an Bundeswasserstraßen gestartet. Ein Förderprogramm für Digitale Testfelder in Häfen wird Anfang 2021 starten.

Da ein hoher Anteil des deutschen Binnenschiffsgüterverkehrs von und zu Seehäfen stattfindet, ist eine schnelle Abfertigung von Binnenschiffen an den Umschlagterminals in den Seehäfen wichtig. Lange Wartezeiten der Binnenschiffe in den Seehäfen verringern die Wettbewerbsfähigkeit der Binnenschiffahrt in Vergleich zum Schwerlastverkehr mit



dem Lkw. Die Bundesregierung fördert aus diesem Grund innovative Ablaufplanungssysteme für Binnenschiffe in deutschen Häfen, z.B. im Rahmen des Förderprogramms Innovative Hafentechnologien (IHATEC).

2. Verzahnung der Verkehrsträger verbessern

Wichtig für die Verzahnung der einzelnen Verkehrsträger und somit auch für die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene und Wasserstraße ist der Kombinierte Verkehr (KV). Der KV ist eine besondere Form des Güterverkehrs, bei der Ladeeinheiten (Container, Wechselbrücken oder Lkw-Sattelaufleger) über längere Distanzen auf der Schiene oder der Wasserstraße transportiert werden. Der Lkw wird nur auf einer möglichst kurzen Strecke – im sogenannten Vor- und Nachlauf – eingesetzt, um die Ladeeinheiten zu einer KV-Umschlaganlage zu transportieren oder von dort abzuholen und zum Entladeort zu bringen. Die Umschlaganlagen sind die Schnittstellen des Kombinierten Verkehrs.

Seit 1998 wird der Neu- und Ausbau von KV-Umschlaganlagen nicht bundeseigener Unternehmen mit bis zu 80 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionskosten unterstützt. Zudem werden Unternehmen der DB AG beim Neu- und Ausbau von KV-Umschlaganlagen im Rahmen des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes gefördert. Die Förderung des KV trägt nachweislich zur Entlastung des Güterverkehrs auf den Autobahnen bei. Seit Beginn der Förderung hat der Bund insgesamt 102 private Umschlaganlagen gefördert. Die Infrastrukturinvestitionen wurden bis einschließlich 2019 mit rund 928 Mio. Euro Bundesmitteln unterstützt. Im Jahr 2020 standen 62,7 Mio. Euro Fördermittel für den Neu- und Ausbau von privaten KV-Umschlaganlagen zur Verfügung. Im Jahr 2021 stehen hierfür 72,7 Mio. Euro Fördermittel zur Verfügung.

Die aktuelle Richtlinie zur Förderung von KV-Umschlaganlagen nicht bundeseigener Unternehmen gilt bis Ende 2021. Zur Erstellung der Folgerichtlinie, die spätestens am 1. Januar 2022 in Kraft treten soll, erfolgt derzeit eine externe Evaluierung, in der auch



Möglichkeiten untersucht werden, die KV-Förderung zu modernisieren und zu vereinfachen. Im Rahmen der Evaluierung wird zudem geprüft, welche Änderungen bei der Förderung von KV-Umschlaganlagen künftig sinnvoll sein können. Hierunter fallen z.B. Möglichkeiten zur Reduzierung des bürokratischen Aufwands und eine Ausweitung von Fördertatbeständen, u.a. hinsichtlich der Automatisierung des Terminalbetriebs und der Digitalisierung von KV-Terminals.

3. Lkw-Verkehr nachhaltiger gestalten

Um den Lkw-Verkehr nachhaltiger zu gestalten und die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen, unterstützt das BMVI den Einsatz alternativer Antriebe im Straßengüterverkehr mit einem vielfältigen Ansatz aus technologieübergreifenden Förderprogrammen, Vorhaben, Studien und Anreizen.

Der Verkehrssektor muss bis 2030 CO₂-Emissionen in Höhe von 42 Prozent gegenüber 1990 einsparen: Auf Nutzfahrzeuge entfällt derzeit circa ein Drittel der gesamten CO₂-Emissionen des Verkehrssektors.

Das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung sieht vor, dass 2030 ein Drittel der Nutzfahrzeug-Fahrleistung elektrisch oder auf Basis strombasierter Kraftstoffe erfolgen soll. Um dieses Ziel zu erreichen, sind im Klimaschutzprogramm verschiedene Maßnahmen im Bereich der Nutzfahrzeuge festgelegt worden.

Die Maßnahmen betreffen die Förderung der Anschaffung von alternativ angetriebenen Nutzfahrzeugen (batterieelektrische Nutzfahrzeuge, Wasserstoff-Brennstoffzellen-Nutzfahrzeuge sowie Oberleitungs-Hybrid-Nutzfahrzeuge), Konzepte für den Ausbau der Tank-, Lade- und Oberleitungsinfrastruktur sowie den regulatorischen Rahmen (insbesondere eine CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut).

Entsprechende Mittel zur Umsetzung der Maßnahmen im Verkehrsbereich sind im Energie- und Klimafonds bereitgestellt und durch das Konjunkturpaket 2020 erhöht worden. Insgesamt stehen bis 2023 für die Anschaffungsförderung von Nutzfahrzeugen



mit alternativen Antrieben ca. 1,2 Mrd. Euro und für Zuschüsse zur Errichtung von Tank- und Ladeinfrastruktur (Pkw und Lkw) ca. 4,1 Mrd. Euro zur Verfügung.

Die vorab genannten Maßnahmen hat das BMVI in einem Gesamtkonzept klimafreundliche Nutzfahrzeuge adressiert, das auf dem Nutzfahrzeuggipfel des BMVI am 11. November 2020 vorgestellt wurde.

Darüber hinaus können flüssige oder gasförmige strombasierte Kraftstoffe relevant für die zukünftige Energieversorgung des Straßengüterverkehrs sein. Der Einsatz erneuerbarer Kraftstoffe ist ein entscheidender Hebel zur Ermöglichung eines nachhaltigen Verkehrs. Strombasierte Kraftstoffe und fortschrittliche Biokraftstoffe werden insbesondere für den Schiffs- und Flugverkehr, aber auch für den schweren Straßengüterfernverkehr benötigt. Zur Bereitstellung von erneuerbaren Kraftstoffen bedarf es insbesondere der Schaffung von Märkten und passenden Rahmenbedingungen sowie des Aufbaus internationaler Kooperationen.

Im Rahmen der Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 werden in den nächsten Jahren beträchtliche Mittel zur Förderung erneuerbarer Kraftstoffe bereitgestellt (rund 1,3 Mrd. Euro bis 2023).

4. Verkehrssicherheit des Lkw-Verkehrs erhöhen

In den vergangenen Jahren wurden die im Verkehrssicherheitsprogramm 2011 als auch in der zugehörigen „Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms 2011 bis 2020“ veröffentlichten Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit ehrgeizig umgesetzt. Zu den Maßnahmen zählten z.B. die Vermeidung von Unfällen auf Autobahnen durch den Einsatz von Rüttelstreifen und die verpflichtende Einführung automatischer Notbremssysteme für Lkw. Aktuelle Maßnahmen betreffen darüber hinaus beispielsweise die Förderung von Abbiegeassistenzsystemen zur Vermeidung von Abbiegeunfällen mit Güterkraftfahrzeugen. Über weitere Maßnahmen wird der Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 2017/2018 Auskunft geben, der 2021 als Drucksache des Deutschen Bundestages veröffentlicht werden soll.



Auch in der kommenden Dekade wird das BMVI die Verkehrssicherheit u.a. im Güterkraftfahrzeugverkehr weiter vorantreiben. Der Bund hat sich zusammen mit den Ländern und kommunalen Spitzenverbänden zu einer gemeinsamen Strategie für die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland 2021-2030 („Pakt für Verkehrssicherheit“) bekannt, die auf Basis eines breiten und vom BMVI geführten Stakeholder-Dialogs erstellt wurde. Alle Akteure sind hiernach aufgerufen, sich unter dem Leitbild „Sichere Mobilität - jeder trägt Verantwortung, alle machen mit.“ mit eigenen Maßnahmen an dem gemeinsamen Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit zu beteiligen. „Güterverkehr und Logistik“ ist dabei eins von insgesamt 12 in der Strategie aufgeführten Handlungsfeldern. Der Bund wird diesbezüglich seinen Beitrag in Form von konkreten Maßnahmen im nächsten Verkehrssicherheitsprogramm für den Zeitraum 2021 bis 2030 darlegen, dessen Veröffentlichung für das Frühjahr 2021 geplant ist.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Petitionsausschuss angesichts der oben dargestellten umfangreichen Pläne, Programme und Maßnahmen der Bundesregierung zur Förderung des Schienenverkehrs und der Binnenschifffahrt, zur Verzahnung der einzelnen Verkehrsträger und zur nachhaltigeren Gestaltung sowie Erhöhung der Verkehrssicherheit des Lkw-Verkehrs, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen der Petition entsprochen worden ist.