



Pet 1-19-12-93-031463

76744 Wörth am Rhein

Eisenbahnwesen

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 10.12.2020 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen,
- weil dem Anliegen teilweise entsprochen worden ist.

Begründung

Mit der Petition wird die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene gefordert. Im Zuge dessen sollen der Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnlinien vorangetrieben werden.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen dem Petitionsausschuss 357 Mitzeichnungen und elf Diskussionsbeiträge vor. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen vorgetragen, dass der Gütertransport mit LKW klimaschädlich sei und Gefährdungen für den Straßenverkehr mit sich brächten. So werde die Verkehrssicherheit durch Überladung beispielsweise bei dem Transport von Zuckerrüben beeinträchtigt, da diese während des Transports oftmals auf die Straße fielen, wodurch die Fahrbahn stark verschmutzt werde. Durch den Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnlinien könnte eine sinnvolle Verkehrsführung für den Güterverkehr ermöglicht werden. Gleichzeitig würde dies zu einer Entlastung des Verkehrsträgers führen.

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

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter



Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss hält zunächst fest, dass das zentrale Planungsinstrument für den Ausbau der Bundesschienenwege in Deutschland der Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) ist. Dieser enthält die verkehrspolitische Gesamtstrategie für die Erhaltung, die Entwicklung und den Ausbau der Schieneninfrastruktur.

Auf der Basis des BVWP 2030 hat der Deutsche Bundestag die Novellierung des Schienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) beschlossen. Dem BSWAG ist als Anlage der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege beigefügt, in dem die Aus- und Neubauvorhaben einschließlich Elektrifizierungsvorhaben enthalten sind. Damit sind die verkehrspolitischen Weichen für die kommenden zehn bis 15 Jahre gestellt und der Ausbaubedarf festgelegt. Darüberhinausgehende Vorhaben sind im Rahmen der Bedarfsplanung nicht vorgesehen.

Des Weiteren ist Elektromobilität auf der Schiene heute schon weitgehend verwirklicht. So werden 90 Prozent aller Verkehrsleistungen auf der Schiene bereits elektrisch abgewickelt. Der Ausschuss begrüßt es, dass die Regierungsparteien in ihrem Koalitionsvertrag vereinbart haben, die Elektrifizierung von dieselbetriebenen Schienenstrecken voranzutreiben. Der bundesweite Elektrifizierungsgrad des Schienennetzes soll von aktuell ca. 61 auf 70 Prozent erhöht werden (vgl. Koalitionsvertrag CDU/CSU und SPD, S. 78, Z. 3565).

Zur Umsetzung wurde ein Elektrifizierungsprogramm ins Leben gerufen, das vier Säulen umfasst: Bedarfsplan Schiene, das Bundesprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), Ausbauprogramm „Elektrische Güterbahn“, Förderprogramm „Alternative Antriebe Schiene“. Das Elektrifizierungsprogramm baut dabei auf einen starken Mix. So werden neue Oberleitungen für den Personen- und Güterverkehr errichtet und der Einsatz von Zügen mit alternativen Antrieben auf nicht oder nur teilweise elektrifizierten Strecken soll gestärkt werden. Mit dem Ausbauprogramm „Elektrische Güterbahn“ sollen Elektrifizierungslücken geschlossen sowie Ausweichstrecken für den Schienengüterverkehr im Falle von Störungen elektrifiziert werden. Damit soll auch die Resilienz, d. h. die Widerstandskraft des Schienennetzes im Falle von



Streckensperrungen, erhöht werden. Dies trägt dazu bei, ein robustes und stabiles Schienennetz für den Schienengüterverkehr vorzuhalten.

Darüber hinaus wird intensiv daran gearbeitet, den umweltfreundlichen Schienengüterverkehr weiter zu stärken. Ziel ist es, dass mehr Güter auf der Schiene transportiert werden. Dafür wurde bereits 2017 gemeinsam mit dem Schienengüterverkehrssektor der Masterplan Schienengüterverkehr mit zahlreichen Umsetzungsmaßnahmen verabschiedet, um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene dauerhaft zu stärken.

Hinsichtlich des Vorschlags zur Verlagerung des Transports von Zuckerrüben und anderen Gütern auf die Schiene ist festzuhalten, dass nach der Verkehrsprognose 2030 für den Güterverkehr das Transportaufkommen um 18 Prozent und die Transportleistung in Deutschland um 38 Prozent steigt. Aufgrund der überproportional zunehmenden kombinierten Verkehre ist eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene zu erwarten. Bezogen auf den Schienengüterverkehr wird sich der Anteil des kombinierten Verkehrs beim Aufkommen von 21 auf 31 Prozent und bei der Leistung von 35 auf 43 Prozent erhöhen. Somit werden im Jahr 2030 ein Drittel des Transportaufkommens und fast die Hälfte der Transportleistung durch die Bahn im kombinierten Verkehr erbracht. Dies wurde im Zuge der Bedarfssfeststellung berücksichtigt.

Bei der Straße sind es Nahrungs- und Genussmittel, landwirtschaftliche Erzeugnisse, Mineralerzeugnisse und Metalle sowie Metallerzeugnisse, die 48 Prozent des Aufkommens- bzw. 46 Prozent des Verkehrsleistungswachstums ausmachen. Vor allem im Straßenverkehr beim Transport landwirtschaftlicher Erzeugnisse bestehen die niedrigsten Transportweiten von der Quelle zum Ziel. Diese liegen deutlich unter den durchschnittlichen Transportweiten im Bahngüterverkehr. Hintergrund ist, dass diese landwirtschaftlichen Erzeugnisse schnell und direkt von der Quelle zum Ziel transportiert werden müssen.

Grundsätzlich wird angestrebt, Transporte wo sinnvoll möglich auf die Schiene zu verlagern. Letztendlich wird die Entscheidung über das Transportmittel jedoch von den beteiligten Unternehmen getroffen. Der Bund unterstützt mit diversen Maßnahmen wie z. B. der Förderung von Investitionen in private Gleisanschlüsse oder der anteiligen



Förderung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr die Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Transport auf der Schiene.

Zu der in der Petition genannten Gefährdung des Straßenverkehrs durch den Transport von Zuckerrüben auf der Straße ist anzumerken, dass nach § 22 Abs. 1 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) die Ladung einschließlich Geräte zur Ladungssicherung sowie Ladeeinrichtungen so zu verstauen und zu sichern sind, dass sie selbst bei Vollbremsung oder plötzlicher Ausweichbewegung nicht verrutschen, umfallen, hin- und herrollen, herabfallen oder vermeidbaren Lärm erzeugen können. Dabei sind die anerkannten Regeln der Technik zu beachten. Zudem ist es verboten, die Straße zu beschmutzen oder zu benetzen oder Gegenstände auf Straßen zu bringen oder dort liegen zu lassen, wenn dadurch der Verkehr gefährdet oder erschwert werden kann. Wer für solche verkehrswidrigen Zustände verantwortlich ist, hat diese unverzüglich zu beseitigen und diese bis dahin ausreichend kenntlich zu machen (vgl. § 32 Abs. 1 StVO). Auch muss darauf hingewiesen werden, dass heutzutage bei der Verladung von Zuckerrüben das zu beladende Fahrzeug meist auf der Straße steht, so dass kein Schmutz durch die Transportfahrzeuge mehr auf die Straße gelangt.

Dem Petitionsausschuss liegen keine Erkenntnisse vor, dass die Sicherheit des Straßenverkehrs durch Rübentransporte auf der Straße besonders beeinträchtigt würde. Vor diesem Hintergrund vermag der Petitionsausschuss im Ergebnis keinen parlamentarischen Handlungsbedarf zu erkennen. Der Ausschuss empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen teilweise entsprochen worden ist.