

ANTRAG

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Industrie- und Gewerbegebiete in Mecklenburg-Vorpommern an das Schienennetz anschließen

Der Landtag möge beschließen:

I. Der Landtag stellt fest:

1. Der Verkehrssektor verursacht seit Jahren zu viele Treibhausgase. Gemessen an den Minderungspfaden im Klimaschutzgesetz verfehlte der Verkehrssektor in den letzten Jahren die Zielwerte deutlich. Für das Jahr 2023 wurden im Verkehrssektor laut Umweltbundesamt statt den erlaubten knapp 133 Millionen Tonnen rd. 146 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente ausgestoßen und somit das Ziel um rd. 13 Millionen Tonnen verfehlt¹.
2. Um den CO₂-Ausstoß im Verkehrssektor zu reduzieren, muss auch der Güterverkehr seinen Beitrag leisten. Neben der Antriebswende im Straßengüterverkehr müssen dafür wieder mehr Güter auf die Schiene verlagert werden. Güterbahnen sind deutlich energieeffizienter als Lastkraftwagen. Der Schienengüterverkehr verursacht um ein Vielfaches weniger Emissionen je Tonnenkilometer im Vergleich zum Güterverkehr per Lastkraftwagen².
3. Der Anteil der Güterbahnen an der Gesamtverkehrsleistung des Güterverkehrs in Deutschland betrug im Jahr 2022 19,8 Prozent. Nach wie vor wird der größte Anteil am Modal Split mit 71,3 Prozent vom Lastkraftwagen erbracht³. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat im Masterplan Schienenverkehr aus dem Jahr 2020 das Ziel ausgegeben, den Güterverkehr vermehrt auf die Schiene zu verlagern und den Anteil des Schienengüterverkehrs bis zum Jahr 2030 auf mindestens 25 Prozent zu steigern⁴.

¹ siehe <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/klimaemissionen-sinken-2023-um-101-prozent>; <https://www.tagesschau.de/inland/expertenrat-klimaziel-verkehrssektor-100.html>

² siehe <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/gueterverkehr/>

³ siehe <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/gueterverkehr/>

⁴ siehe https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/masterplan-schienenverkehr-2020.pdf?__blob=publicationFile

4. Die zur Erreichung der Klimaziele notwendige Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ist eine Herausforderung. Der Rückbau der Schiene seit den 1990er-Jahren betraf auch die Schienenanbindung von Industrie- und Gewerbegebieten in Deutschland sowie in Mecklenburg-Vorpommern. Laut Zahlen der Bundesregierung sind die privaten Gleisanschlüsse seit dem Jahr 1994 deutschlandweit von über 11 000 um 80 Prozent auf etwas mehr als 2 000 zurückgegangen⁵.

II. Die Landesregierung wird aufgefordert,

1. gemeinsam mit der Deutschen Bahn zu prüfen, welche Industrie- und Gewerbegebiete ohne Gleisanschluss in Mecklenburg-Vorpommern nachträglich an das Eisenbahnnetz angeschlossen werden können.
2. gemeinsam mit der Deutschen Bahn zu prüfen, welche der stillgelegten Gleisanschlüsse von Industrie- und Gewerbegebieten in Mecklenburg-Vorpommern reaktiviert und wieder ans Schienennetz angeschlossen werden können.
3. bei der Neuentwicklung von Industrie- und Gewerbegebieten in Mecklenburg-Vorpommern eine obligatorische Prüfung vorzunehmen, ob ein Gleisanschluss möglich ist.
4. den Gleisanschluss von Industrie- und Gewerbegebieten ans Eisenbahnnetz im Rahmen der Fortschreibung des Landesraumentwicklungsprogrammes zu berücksichtigen.
5. die Unternehmen im Land bei Anträgen für private Gleisanschlüsse im Rahmen der im Jahr 2021 neu aufgelegten Anschlussförderrichtlinie zur Förderung von Gleisanschlüssen zu unterstützen.
6. eine Strategie für den Gleisanschluss von Industrie- und Gewerbegebieten in Mecklenburg-Vorpommern zu erarbeiten und bis Mitte 2025 vorzulegen.

Constanze Oehlich und Fraktion

⁵ siehe <https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/immer-mehr-gewerbegebiete-ohne-bahn-anschluss/>

Begründung:

Eine leistungsfähige und gut ausgebaute Schieneninfrastruktur ist Voraussetzung für Wettbewerbsfähigkeit. Das gilt auch für Mecklenburg-Vorpommern. Mit Blick auf die Entwicklungen in der Zukunft – etwa die Fertigstellung des Fehmarnbelt-Tunnels – ist es wichtig, die Verkehrsinfrastruktur multimodal zu erhalten und das Schienennetz auszubauen, um neue Kapazitäten zu schaffen und Abhängigkeiten zu verringern. Dazu gehört auch, Industrie- und Gewerbegebiete im Land an das Schienennetz anzuschließen und damit den Unternehmen den direkten Zugang zum Transportweg Schiene zu eröffnen. Damit verbunden sind viele Vorteile für die Unternehmen und perspektivisch eine Erhöhung der Attraktivität des Standortes Mecklenburg-Vorpommern.

Nachhaltigkeit wird für Unternehmen und Unternehmensentscheidungen immer wichtiger. Viele Unternehmen wollen ihre Waren nicht nur nachhaltig produzieren, sondern zunehmend auch nachhaltig transportieren. Das heißt, die Möglichkeit, seine Produkte und Rohstoffe nachhaltig und klimafreundlich transportieren zu können, gewinnt zukünftig immer mehr als Standortkriterium an Bedeutung. Wieder mehr Industrie- und Gewerbegebiete an das Schienennetz anzubinden, erhöht demnach die Standortqualität Mecklenburg-Vorpommerns und die Attraktivität für Unternehmen. Wenn der Standort Mecklenburg-Vorpommern attraktiver für Unternehmensansiedlungen werden soll, dann sollten neben dem Angebot an erneuerbarer Energie auch andere Aspekte der Nachhaltigkeit gestärkt werden – etwa die Möglichkeit, Güter mit der Schiene transportieren zu können. Hinzu kommt, dass durch neue oder reaktivierte Gleisanschlüsse eine wichtige Alternative zu anderen Verkehrswegen geschaffen wird. Gleisanschlüsse machen damit den Standort unabhängiger von bestehenden Transportwegen und erhöhen die Resilienz und Sicherheit der Lieferketten.

Ein Güterzug ersetzt laut Allianz pro Schiene bis zu 52 Lastkraftwagen⁶. Das zeigt einerseits, wie wirkungsvoll der Güterverkehr klimafreundlicher und nachhaltiger aufgestellt werden kann, wenn mehr Güter auf die Schiene verlagert werden. Es zeigt andererseits aber auch, welche vielfältigen Belastungen die fehlende Infrastruktur für den Schienengüterverkehr bringt, so z. B. für die Straßen und Brücken, denen das Gewicht der vielen Lastkraftwagen zusetzt, für die Menschen, wenn Lastkraftwagen-Kolonnen sich im Stop-and-go-Verkehr über die Landstraßen und durch Ortschaften schlängeln und nicht zuletzt die Belastungen für die Umwelt und das Klima. Mehr Schienengüterverkehr bringt in allen Bereichen Entlastung. Auch aus diesem Grund gilt es in Mecklenburg-Vorpommern, einen weiteren Rückbau der Gleisanschlüsse zu vermeiden und stattdessen alles dafür zu tun, den Güterverkehr wieder vermehrt auf die Schiene zu bringen.

Deshalb wird die Landesregierung aufgefordert, bei der Neuentwicklung von Industrie- und Gewerbegebieten eine obligatorische Prüfung vorzunehmen, ob und wie sich ein Anschluss an das Schienennetz realisieren lässt. Des Weiteren sollte die Landesregierung gemeinsam mit der Deutschen Bahn prüfen, ob bestehende Industrie- und Gewerbegebiete nachträglich an das Schienennetz angeschlossen werden können und welche der stillgelegten Gleisanschlüsse in Mecklenburg-Vorpommern reaktiviert und wieder an das Schienennetz angeschlossen werden können.

⁶ siehe <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/gueterverkehr/>

Zuletzt sollte Mecklenburg-Vorpommern die Entwicklung von Industrie- und Gewerbegebieten an der Eisenbahninfrastruktur ausrichten, damit zukünftig ein nachhaltiger Güterverkehr leichter möglich ist. Es ist daher wichtig, Gleisanschlüsse bei neu entwickelten Industrie- und Gewerbegebieten im Rahmen der Fortschreibung des Landesraumentwicklungsprogrammes zu berücksichtigen.