

Antrag

Hannover, den 04.09.2018

Fraktion der SPD
Fraktion der CDU**Rahmenbedingungen des Lkw-Verkehrs verbessern, Kontrollen verstärken und technische Möglichkeiten besser nutzen**

Der Landtag wolle beschließen:

EntschlieÙung

Der Logistikstandort Niedersachsen trägt mit einer leistungsstarken Infrastruktur auf der Straße, der Schiene, den Wasserwegen und im Luftverkehr zu einem möglichst reibungslosen Transport von Waren innerhalb Deutschlands und entlang europäischer Logistikrouten bei. Durch die wichtigen Transitrouten A 1, A 2 und A 7 unterstützt das niedersächsische Autobahnnetz die in der Logistik tätigen Unternehmen.

Aufgrund des weiteren Wachstums des Lkw-Verkehrs auf den BundesfernstraÙen in Niedersachsen sind zusätzliche Maßnahmen notwendig, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und die Arbeitsbedingungen der Lkw-Fahrer zu verbessern.

Der Landtag begrüÙt

- die zum 1. Juli 2018 in Kraft getretene Ausweitung der Lkw-Maut auf zusätzliche BundesfernstraÙen,
- die Fortschritte bei der Schaffung zusätzlicher Lkw-Parkplätze entlang der niedersächsischen Autobahnen,
- die eingeleiteten Maßnahmen zur Verbesserung des Baustellenmanagements und der Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere entlang der A 2,
- den bisherigen Einsatz der Landesregierung für eine Reformierung des BuÙgeldsystems und für eine Erweiterung der Sanktionen in der BuÙgeld-Katalog-Verordnung, um dadurch massive Verkehrsverstöße härter zu ahnden und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Die Landesregierung wird gebeten,

1. beim Bund für die Schaffung zusätzlicher Lkw-Parkplätze an BundesfernstraÙen zu werben und Modellversuche z. B. zum sogenannten Kompaktparken auszubauen,
2. bei der Schaffung neuer Lkw-Parkplätze den Bundesländer übergreifenden Austausch zu verbessern, um Benachteiligungen einzelner Bundesländer zu vermeiden,
3. sich für einen weiteren Ausbau der Straßenverkehrstelematik einzusetzen und die Nutzung digitaler Parkleitsysteme für Lkw-Parkplätze zu unterstützen, um unnötige „Parkplatzsuchfahrten“ und damit verbundene Verletzungen der Lenk- und Ruhezeiten zu vermeiden,
4. unter Einbindung aller relevanten Akteure (z. B. Polizei, Speditions- und Logistikverbände) ein Präventionskonzept zum Schutz von Lkw gegen sogenannte Planenschlitzer zu entwickeln, um eine höhere Sicherheit für Transportgüter auf Parkplätzen zu erreichen,
5. sich weiterhin beim Bund dafür einzusetzen, Verkehrsverstöße (beispielsweise Abstandsverstöße, Lenk- und Ruhezeiten) durch Fahrer in- und ausländischer Logistikunternehmen konsequenter zu ahnden und die Möglichkeit von Sicherheitsleistungen vor einer Weiterfahrt stärker zu nutzen,

6. zu prüfen in welcher Weise das „Positivnetz“ für Lang-Lkws auf Autobahnen und Bundes- und Landesstraßen ausgeweitet werden kann, um die positiven Effekte besser zu nutzen, die die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Rahmen des Feldversuches festgestellt hat,
7. sich beim Bund dafür einzusetzen, dass das Bundesamt für Güterverkehr die Kontrollen von Lkws deutlich erhöht, um beispielsweise Verstöße gegen die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten stärker ahnden zu können und andere Verkehrsteilnehmer besser zu schützen,
8. sich beim Bund dafür einzusetzen, die derzeitige Genehmigungspraxis von Schwer- und Großraumtransporten so anzupassen, dass sich der Zeitraum bis zur Genehmigung deutlich reduziert,
9. sich beim Bund und bei der Europäischen Kommission dafür einzusetzen, dass die neue Entsenderichtlinie, die das Ziel „gleicher Lohn für die gleiche Arbeit am gleichen Ort“ verfolgt, ab dem ersten Tag auch im internationalen Straßentransport gilt,
10. mit den Speditions- und Logistikverbänden ein gemeinsames Konzept zu entwickeln, in dem konkrete Schritte zur Gewinnung von Fachkräften definiert werden, insbesondere beim Fahrpersonal.

Begründung

Der Güterverkehr wird in den nächsten Jahren weiterhin zunehmen. Das geht sowohl aus der „Verkehrsprognose 2030“ der Bundesregierung als auch aus der Güter- und Personenverkehrsprognose für die Jahre 2018 bis 2021 hervor. Das stärkste Wachstum ist nach der Verkehrsprognose zwischen 2010 und 2030 beim Gütertransport auf der Schiene zu erwarten (43 %), während im Lkw-Verkehr von einem Anstieg um 39 % ausgegangen wird. Die angestrebte stärkere Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene wird dabei abhängig von der Entwicklung aller Güterverkehre u. a. durch den Ausbau des Hafenhinterlandverkehrs zwischen Bremen, Hamburg und Hannover vorangetrieben. Güterverkehre auf den Binnenwasserstraßen entwickeln sich mit einer geringeren Dynamik.

Das wachsende Verkehrsaufkommen, der Rückgang an qualifizierten Bewerbern sowie die wachsende Konkurrenz aus anderen Branchen verschärfen den bereits erkennbaren Fachkräftemangel. Laut einer Studie des TÜV Rheinland hat dies negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Begründet wird diese These vor allem mit der Überlastung der Fahrerinnen und Fahrer. Unter Einbindung der Speditions- und Logistikverbände soll daher ein Konzept erstellt werden, um den Fachkräftebedarf der Branche zu sichern und das Berufsbild attraktiver zu gestalten. Hierbei ist zu prüfen, inwieweit diese Abstimmung im Rahmen der Fachkräfteinitiative Niedersachsen erfolgen kann oder ein separates Gesprächsforum erfordert. Zur Sicherung attraktiver Arbeitsbedingungen ist eine Verbesserung des Rechtsrahmens für grenzüberschreitende Fahrten wichtig. Hierzu kann die neue Entsenderichtlinie, die das Ziel „gleicher Lohn für die gleiche Arbeit am gleichen Ort“ verfolgt, einen wichtigen Beitrag leisten.

Es ist ein richtiges Ziel, mehr Gütertransporte auf die Schiene zu verlagern. Allerdings würde auch bei einer höheren Auslastung der Schienenstrecken der Lkw-Verkehr auf deutschen Straßen nicht abnehmen. Hierfür sprechen vor allem strukturelle Vorteile zugunsten des Lkws, u. a. die immer stärkere Just-in-time-Orientierung und der Abbau kostspieliger Lagerkapazitäten in Unternehmen. Es muss also, trotz der ökologisch richtigen Zielrichtung, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern, auch darum gehen, dem Fachkräftemangel beim Fahrpersonal zu begegnen und selbstverständlich laufend die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu verbessern.

Mit der Erhöhung des Lkw-Verkehrs sind sowohl höhere Anforderungen an die Verkehrssicherheit als auch an die Reduzierung schädlicher Verkehrsemissionen verbunden. Eine stärkere Nutzung von Lang-Lkw auf einem erweiterten Streckennetz, eine effizientere Nutzung verfügbarer Lkw-Parkplätze sowie deren Ausbau und Fortschritte bei der Nutzung digitaler Verkehrs- und Parkleitsysteme können den Treibstoffverbrauch der Speditions- und Logistikunternehmen spürbar reduzieren. Stärkere Kontrollen von Lenk- und Ruhezeiten, der verstärkte Einbau von Brems-, Abbiege- und anderen Assistenzsystemen können dazu beitragen, Unfallrisiken durch Lkw zu reduzieren. Um die Nutzung der Lkw-Parkplätze attraktiver zu gestalten, sind zusätzliche Maßnahmen zum Diebstahl-

schutz insbesondere gegen sogenannte Planenschlitzer vonnöten. Laut einer Studie des Bundesamtes für Güterverkehr entstehen durch Planenschlitzer jährliche Schäden in Höhe von 300 Millionen Euro. Im Rahmen eines umfassenden Konzepts sind Fragen des Versicherungsschutzes, der hinreichenden Beleuchtung von Park- und Rastplätzen sowie eine etwaige Bewachung zu berücksichtigen. Die Verlagerung von Lkw-Parkplätzen in das Hamburger Umland stellt eine schwere Benachteiligung des Landes Niedersachsen und der betroffenen Landkreise dar und muss zwischen den Ländern neu ausgehandelt werden.

Für die Fraktion der SPD

Wiard Siebels
Parlamentarischer Geschäftsführer

Für die Fraktion der CDU

Jens Nacke
Parlamentarischer Geschäftsführer