

Antworten von Bündnis 90/Die Grünen Brandenburg

Frage 1: E-Mobilität/Alternative Fahrzeugantriebe: Die Logistikbranche wird im Zuge der Verkehrswende vor große Herausforderungen gestellt. Durch welche Maßnahmen und/oder Anreize werden Sie die Unternehmen beim Umstieg auf klimafreundlichere Nutzfahrzeuge unterstützen?

Antwort Frage 1: Das Land hat sich das Ziel gesetzt, den Verkehr bis 2045 vollständig auf erneuerbare Energien umzustellen. Das geht nur mit vereinten Kräften. Wir sehen die Speditions- und Logistikbranche hier als wichtigen Partner. Wir unterstützen unsere Bundestagsfraktion dabei, Bundesfördermittel für moderne E-LKW zu erhöhen und begrüßen die jüngste Novelle des Mautgesetzes mit Ausschöpfung der CO2-Komponente.

Im Land muss die öffentliche Hand Vorreiter sein! Wir setzen uns für die Anschaffung und Umrüstung betriebseigener Fahrzeugflotten mit alternativen Antrieben ein. Dazu zählen die von Elektromotoren getriebenen Kraftfahrzeuge, als auch Fahrzeuge mit Hybrid- und Wasserstoffantrieb. Für den Schwerlastverkehr kann grüner Wasserstoff zur De-Fossilisierung dienen. Gemäß Brandenburger Mobilitätsgesetz sollen die Möglichkeiten der Multi- und Intermodalität bei der Güterbeförderung genutzt werden, um den Anteil klimaneutraler und klimafreundlicher Transportmittel am Gesamttransportweg effektiv zu steigern. Daher regen wir Logistikunternehmen an, die Umsetzung von Last Mile-Konzepten mit E-Lastenrädern und kleinen E-Fahrzeugen zu fördern.

Frage 2: Fachkräftemangel & Ausbildung: Wie werden Sie künftig sicherstellen, dass die Speditions- und Logistikbranche Zugang zu qualifizierten Arbeitskräften hat? Welche Programme werden entwickelt, um Ausbildungs- und Weiterbildungsmöglichkeiten in der Branche zu fördern?

Antwort Frage 2: Speditions- und Logistikunternehmen schaffen landesweit Arbeitsstellen und sind zugleich vom Wandel in der Arbeitswelt betroffen. Bündnis 90/Die Grünen möchte daher die Stichprobe des DGB-Index *Gute Arbeit* durch das Land Brandenburg aufstocken. Für weniger Fachkräftemangel fordern wir eine vereinfachte Anerkennung nichtdeutscher Berufsabschlüsse und eine schnelle Integration von Geflüchteten in den Arbeitsmarkt. Wir wollen Landkreise motivieren, beim Spurwechsel-Modell des MSGIV mitzumachen. Die Ausbildung von Fachkräften mit nichtdeutschen Schul- und Berufsabschlüssen muss erleichtert werden. Zudem bedarf es einer höheren Erwerbsbeteiligung von Frauen, z.B. durch die betriebliche Einführung flexibler Arbeitszeitmodelle. Zur Ausbildung neuer Fachkräfte schlagen wir eine branchenübergreifende Ausbildungumlage vor. Arbeitgeber*innen zahlen hierzu in einen Fonds ein, ausbildende Betriebe erhalten anteilig Unterstützung. Ferner fordern wir die Einrichtung von Azubiwerken.

Frage 3: Bürokratie: Was gedenken Sie zur Entlastung der Logistikbranche, als dem Rückgrat der wirtschaftlichen Entwicklung, zu tun? Wie ist die Position zu einer Vereinheitlichung und Vereinfachung bei Fahrverboten an nicht bundeseinheitlichen Feiertagen? Wie sollte Brandenburg zukünftig die Streckengenehmigung für den Betrieb von Lang-LKW handhaben?

Antwort Frage 3:

Um die Logistikbranche in Brandenburg zu unterstützen, sollen bürokratische Prozesse – insbesondere über die Verwaltungsdigitalisierung - durch ein einheitliches Vorgehen vereinfacht werden. Zu Umsetzung hat unsere Landtagsfraktion ein [Impulspapier](#) beauftragt. Wir leiten hieraus Maßnahmen für die nächste Legislaturperiode ab, wie einen Digitalcheck für jedes neue Gesetz. Ferner möchten wir die Landes-Energieagentur ausbauen und kommunale Energiewende-Zuständige für Unternehmen fördern.

Feiertagsfahrverbote gestalten den Feiertagsverkehr sicherer und lassen Fahrer*innen in den Genuss von Feiertagen kommen. Pragmatischen Lösungen für kleinere Abschnitte stehen wir offen gegenüber. Insgesamt wünschen wir uns eine bundesweite Angleichung der Feiertage.

Wir setzen die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden an erste Stelle. Lang-LKW stellen aufgrund ihres langen Bremsweges und eingeschränkten Sichtfeldes eine Gefahr dar. Aus Sicherheitsgründen sollte ihr Einsatz minimiert werden. Unbedingt zu vermeiden sind Verlagerungseffekte durch die Verlagerung der Logistik-Verkehre zulasten der Schiene.

Frage 4: Mobilitätsgesetz Brandenburg: Das Anfang 2024 verabschiedete Mobilitätsgesetz soll den Rechtsrahmen für die Verkehrswende in Brandenburg und eine klimaneutrale Mobilität bis spätestens 2045 darstellen. Wie stellen Sie sicher, dass die bisher im Gesetz kaum berücksichtigten Belange des Wirtschaftsverkehrs besser berücksichtigt werden?

Antwort Frage 4: In der Tat ist der Wirtschaftsverkehr im Mobilitätsgesetz bisher nicht berücksichtigt. Dies liegt v.a. darin begründet, dass wir zunächst die Erarbeitung des Güterverkehrskonzeptes durch das Verkehrsministerium abwarten wollten. Leider hat dieses immer noch nicht die Welt erblickt, obwohl es laut einiger Aussagen bereits seit einiger Zeit im Ministerium vorliegt. Bei der Verabschiedung des Mobilitätsgesetzes wurde in einem parallel verabschiedeten Antrag das Ziel formuliert, das Mobilitätsgesetz um einen Abschnitt zum Wirtschaftsverkehr zu ergänzen. Wir stehen ganz klar dafür dies in der kommenden Legislatur nachzuholen! Wir sehen die Speditions- und Logistikbranche dabei als wichtigen Partner an.

Frage 5: Infrastruktur: Die Leistungsfähigkeit der Brandenburger Wirtschaft ist abhängig von einem leistungsfähigen Verkehrsnetz. Dazu gehört auch der Erhalt/Neubau der nachgelagerten Infrastruktur wie den Gleisanschlüssen in Güterverkehrszentren und die Anbindung der Häfen. Welche Maßnahmen werden Sie ergreifen, um die Infrastruktur für den Güterverkehr zu verbessern und das Verkehrsnetzwerk auszubauen?

Antwort Frage 5: Bereits in der ablaufenden Legislaturperiode haben wir Gleisanschlüsse gefördert und wollen das auch weiterhin tun. Wir setzen uns auch für die Einrichtung von sogenannten Railcoaches ein, die Wirtschaft und Schienenverkehr zusammenbringen. Zur langjährigen Verwaltung von Finanzmitteln wollen wir einen Infrastrukturfond auf den Weg bringen, dessen Gelder projektbezogen eingesetzt werden (nach Vorbildern aus der Schweiz oder Österreich). So wird die Finanzierung des Netzausbaus in Brandenburg transparenter und besser planbar. Dabei ist uns die Anbindung der Seehäfen wichtig. Die Studie „i2045 Schienengüterverkehr in Berlin und Brandenburg“ bietet insgesamt einen guten Überblick über die Bedarfe in den einzelnen Korridoren. Wir setzen uns mit aller Kraft für die Reaktivierung der Ostbahn ein.