

Antrag

der Abg. Thomas Hentschel und Niklas Nüssle u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Güter gehören auf die Schiene – Kombinierte Verkehre in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche Bedeutung sie dem Kombinierten Verkehr (KV) im Rahmen der Umsetzung des Güterverkehrskonzepts der Landesregierung beimisst;
2. welche Terminals für den Kombinierten Verkehr wir derzeit in Baden-Württemberg haben;
3. wie sich die Umschlagsmengen im kombinierten Verkehr in Baden-Württemberg in den letzten fünf Jahren entwickelt haben;
4. wie sie den künftigen Bedarf für neue Terminals oder den Ausbau der vorhandenen Terminals sieht;
5. welche Neu- und Ausbauplanungen derzeit in Baden-Württemberg bestehen und wie deren Stand ist;
6. welche Fördermittel vonseiten des Bundes und des Landes für den Ausbau solcher Terminals kurz- und mittelfristig zur Verfügung stehen;
7. welche Maßnahmen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur des Landes und des Bundes in Baden-Württemberg zur effizienten Nutzbarkeit durch den kombinierten Güterverkehr sie für erforderlich hält;
8. welche grenzüberschreitenden Infrastrukturen insbesondere in die Schweiz und nach Frankreich zur effizienten Nutzung des Kombinierten Verkehrs sie für erforderlich hält;
9. welche politischen Maßnahmen zur Umsetzung eines optimalen kombinierten Güterverkehrs aus Sicht der Landesregierung erforderlich sind;

10. welche Auswirkungen sie von den derzeitigen Gesetzgebungsprozessen und weiteren Regularien auf Bundesebene und in der Europäischen Gemeinschaft für Baden-Württemberg erwartet.

8.3.2024

Hentschel, Nüssle, Achterberg, Braun,
Gericke, Joukov, Katzenstein, Marwein GRÜNE

Begründung

Die Regierungskoalition hat sich im Erneuerungsvertrag „Jetzt für morgen“ vorgenommen, das Güterverkehrskonzept des Landes umzusetzen und fortzuentwickeln. Die Verlagerung auf Schiene und Binnenschiff soll durch Infrastrukturförderung von Gleisinfrastruktur, intermodalen Schnittstellen und Umschlagterminals sowie durch Digitalisierungsprojekte gefördert werden. Die Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene ist ein wesentliches Element zur Erreichung der Klimaschutzziele im Sektor Verkehr.

Der Antrag fragt nach dem Status quo des kombinierten Güterverkehrs in Baden-Württemberg, Ausbauplanungen für KV-Terminals und entsprechenden Fördermöglichkeiten.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 30. April 2024 Nr. VM5-0141.5-30/40/10 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. welche Bedeutung sie dem Kombinierten Verkehr (KV) im Rahmen der Umsetzung des Güterverkehrskonzepts der Landesregierung beimisst;

Der Kombinierte Verkehr ist laut gängiger Güterverkehrsprognosen (z. B. Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr) ein Wachstumsbereich. Demnach ist im Güterverkehrsaufkommen bis zum Jahr 2051 ein Wachstum um 73 % im Vergleich zum Jahr 2019 zu erwarten. Es handelt sich um das Verkehrsegment mit dem höchsten Aufkommenswachstum.

Das Güterverkehrskonzept beschreibt den Kombinierten Verkehr als eine wesentliche Stütze für die Ziele der Transportwende. Daher zahlen viele der erarbeiteten und bereits umgesetzten Handlungsfelder auf eine Stärkung des Kombinierten Verkehrs ein.

Das Handlungsfeld „Kümmerer für den Schienengüterverkehr“ unterstützt mit dem Kompetenzzentrum Güterverkehr bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg kostenlos interessierte Firmen beim Einstieg in die Verlagerung und der Nutzung des Kombinierten Verkehrs. Die Hemmschwelle für eine Nutzung des Kombinierten Verkehrs wird durch diese Beratungsleistung herabgesetzt.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Die Stärkung des Kombinierten Verkehrs spielt in weiteren Handlungsfeldern des Güterverkehrskonzepts eine Rolle. Die Handlungsfelder „Vernetzung“ und „Binnenschiffahrt“ laden zum Austausch von Best Practice-Beispielen ein, sodass weitere Akteure zur Nutzung des Kombinierten Verkehrs animiert werden. Mit der im März 2024 neu vom Ministerium für Verkehr veröffentlichten „Förderrichtlinie zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs“ als Fortschreibung u. a. des Handlungsfeldes „Gleisanschlüsse“ werden investive Maßnahmen gefördert, die mittelbar oder unmittelbar dem Güterumschlag auf klimafreundliche Verkehrsmittel dienen.

2. welche Terminals für den Kombinierten Verkehr wir derzeit in Baden-Württemberg haben;

In Baden-Württemberg gibt es ca. 25 Terminals für den Kombinierten Verkehr. Ungefähr ein Drittel dieser Terminals bietet trimodale Umschlagmöglichkeiten, also einen Umschlag vom Lkw auf Schiene sowie Binnenschiff und umgekehrt.

Konkrete Angaben zu Terminalstandorten werden im Ministerium für Verkehr nicht erhoben. Es gibt private Webseiten, die sich auf die Bereitstellung dieser Informationen spezialisiert haben. Terminalstandorte können z. B. über <https://www.intermodal-map.com/> abgerufen werden.

3. wie sich die Umschlagsmengen im kombinierten Verkehr in Baden-Württemberg in den letzten fünf Jahren entwickelt haben;

Es gibt keine statistischen Erhebungen, die sich allein auf Baden-Württemberg beziehen. Der Veröffentlichung „Verkehr in Zahlen 2023/2024“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr kann man entnehmen, dass der Kombinierte Verkehr in den Jahren 2018 bis 2022 sowohl bei Verkehrsaufkommen als auch bei Verkehrsleistung kontinuierlich ansteigt – mit Ausnahme des Corona-Jahres 2020, in dem ein leichter Rückgang zu verzeichnen ist. Es ist davon auszugehen, dass diese Entwicklung auf Baden-Württemberg ebenfalls zutrifft.

4. wie sie den künftigen Bedarf für neue Terminals oder den Ausbau der vorhandenen Terminals sieht;

Im Güterverkehrskonzept wird festgestellt, dass Baden-Württemberg insgesamt eine gute Infrastruktur für den Kombinierten Verkehr aufweist. Bedarfe für neue Terminal-Standorte gibt es weiterhin für den Raum Stuttgart, die Ortenau und den Bereich Oberschwaben. Aufgrund der in Ziffer 1 erwähnten prognostizierten Zunahme des Kombinierten Verkehrs ist auch ein Ausbau der Bestandsterminals in Baden-Württemberg wünschenswert.

Der Raum Stuttgart wird durch das 2023 eröffnete neue Terminal in Horb entlastet. Des Weiteren wird für den Standort Reutlingen eine umfassende Machbarkeitsstudie im Jahr 2024 abgeschlossen. Für die Bedarfe im Raum Ortenau gibt es umfangreiche Planungen für ein Terminal in Lahr mit Anschluss an die Neubaustrecke im Rheintal. Für den Raum Oberschwaben liegen die Ergebnisse einer konkreten Standortbewertung vor, die unter Beteiligung von 45 Verladern und 20 Speditionen entstand. Insbesondere das Kompetenzzentrum Güterverkehr der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg setzt sich im Nachgang zu dieser Bewertung dafür ein, auch in Oberschwaben einen geeigneten Standort zu identifizieren, auf dem ein Terminal umgesetzt werden könnte. Auch steht das Kompetenzzentrum Güterverkehr mit regionalen Partnern in Kontakt, um Bedarfe für weitere Terminals oder sonstige Umschlaganlagen zu identifizieren und bei der Umsetzung zu unterstützen.

5. welche Neu- und Ausbauplanungen derzeit in Baden-Württemberg bestehen und wie deren Stand ist;

Dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg sind Ausbaupläne der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS) bekannt. Von sechs Standorten insgesamt gibt es bei vier Standorten konkrete Ausbauplanungen. Alle Planungen zielen darauf ab, die Umschlagkapazitäten der Terminals zu erhöhen. Folgende Inbetriebnahmen sind vorgesehen:

Kornwestheim: Ende 2025

Ulm–Dornstadt: 2028

Karlsruhe: 2028 (2. Ausbaustufe)

Basel–Weil am Rhein: Steht noch nicht fest. Bautätigkeit 1. Ausbaustufe 2025 bis 2028, 2. Ausbaustufe voraussichtlich 2029 bis 2032

Weitere Informationen sind der Website <https://www.umschlagbahnhoeefe.de/> zu entnehmen.

Weiter sind dem Ministerium für Verkehr Ausbaupläne des Contargo-Terminals in Weil am Rhein bekannt.

Ferner wird auf die Stellungnahme zu Ziffer 4 verwiesen. Darüber hinaus liegen keine weiteren Informationen zu Ausbauprojekten vor.

6. welche Fördermittel vonseiten des Bundes und des Landes für den Ausbau solcher Terminals kurz- und mittelfristig zur Verfügung stehen;

Der Bund bietet mit der Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs ein attraktives Förderinstrument mit Förderquoten von bis zu 80 % an. Neue Terminalvorhaben sollten die Unterstützungsmöglichkeiten dieser Förderrichtlinie in Anspruch nehmen.

Bei kleinen Maßnahmen zur Erhaltung oder Effizienzsteigerung von Bestandsterminals kommt die im März 2024 neu erlassene Richtlinie des Ministeriums für Verkehr zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs infrage. Aufgrund der Deckelung der Fördersumme auf 300 000 Euro können im Bereich des Kombinierten Verkehrs kleinere Maßnahmen, wie z. B. die Beschaffung eines neuen Umschlaggeräts oder kleinere Instandhaltungsmaßnahmen, gefördert werden. Aber auch einzelne Maßnahmen, die aus der KV-Förderrichtlinie des Bundes herausfallen, könnten damit unterstützt werden. Für die Förderung im Rahmen der Richtlinie stehen pro Jahr zehn Millionen Euro Haushaltsmittel zur Verfügung. Das Kompetenzzentrum Güterverkehr berät zu den möglichen Förderungen.

7. welche Maßnahmen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur des Landes und des Bundes in Baden-Württemberg zur effizienten Nutzbarkeit durch den kombinierten Güterverkehr sie für erforderlich hält;

8. welche grenzüberschreitenden Infrastrukturen insbesondere in die Schweiz und nach Frankreich zur effizienten Nutzung des Kombinierten Verkehrs sie für erforderlich hält;

Zu den Ziffern 7 und 8 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Die Landesregierung hält die schnellstmögliche Realisierung aller Vorhaben des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege für erforderlich. Der kombinierte Güterverkehr ist auf leistungsfähige Zulaufstrecken und Verbindungen zwischen den Terminals angewiesen. Darüber hinaus bedarf es im Falle von Störungen oder geplanten Sperrungen, z. B. für die Instandhaltung, auch für den Güterverkehr nutzbarer und leistungsfähiger Umleitungsstrecken.

Von besonderer Bedeutung für den kombinierten Güterverkehr sind folgende in Baden-Württemberg liegende Projekte aus dem Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege:

- ABS/NBS Stuttgart–Singen-Grenze D/CH
- ABS/NBS Frankfurt am Main–Mannheim
- ABS/NBS Mannheim–Karlsruhe
- ABS/NBS Karlsruhe–Basel
- ABS/NBS Appenweier–Kehl-Grenze D/F
- Ausbau des Großknotens Mannheim

Darüber hinaus wird von der Landesregierung erwartet, dass der Bund im Rahmen der Fortschreibung des Zielkonzeptes für den Deutschlandtakt den Güterverkehr insgesamt deutlich besser als bisher berücksichtigt und im Hinblick auf seine eigene verkehrspolitische Zielsetzung, den Marktanteil der Güterbahnen auf mindestens 25 Prozent zu erhöhen, umfassend entsprechende Maßnahmen (insbesondere zur Kapazitätserweiterung) ausweisen wird.

Für den grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehr ist zudem auch die schnellstmögliche Realisierung weiterer nicht in Baden-Württemberg befindlicher Vorhaben aus dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege erforderlich. Dieses betrifft insbesondere die Seehafenhinterlandverbindungen in Richtung Nordsee und in den Mittelmeerraum.

9. welche politischen Maßnahmen zur Umsetzung eines optimalen kombinierten Güterverkehrs aus Sicht der Landesregierung erforderlich sind;

Wichtig ist auch weiterhin eine auskömmliche Ausstattung der KV-Förderrichtlinie mit Fördermitteln des Bundes.

Neben dem Bau und Ausbau von Terminals sind für einen attraktiven und effizienten Kombinierten Verkehr auch entsprechende Kapazitäten auf den Zulaufstrecken notwendig. In Baden-Württemberg befindet sich eine Vielzahl von Ausbau-, Elektrifizierungs- und Reaktivierungsprojekten in Planung, bei denen eine Finanzierung über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vorgesehen ist. Bei diesen ist die Planung der Infrastruktur jedoch auf den Personenverkehr ausgerichtet, da nur dies förderfähig ist. Die Landesregierung hat zusammen mit anderen Bundesländern bereits die Bundesregierung aufgefordert, die einer integrierten Infrastrukturplanung für den Personen- und Güterverkehr entgegenstehende Förderlücke zu schließen, bisher jedoch leider keine Reaktion der Bundesregierung erhalten.

Darüber hinaus wird auf die Stellungnahme zu Ziffer 10 verwiesen.

10. welche Auswirkungen sie von den derzeitigen Gesetzgebungsprozessen und weiteren Regularien auf Bundesebene und in der Europäischen Gemeinschaft für Baden-Württemberg erwartet.

Die europäische KV-Richtlinie befindet sich aktuell im Rahmen des Pakets zur Ökologisierung des Güterverkehrs in der Überarbeitung und sieht eine neue Definition für den Kombinierten Verkehr vor. Aktuell gilt neben der standardisierten Ladeinheit ein Zu- und Nachlauf von 150 km Luftlinie zu einem Terminal als Kombiniertes Verkehr. Dieses Streckenkriterium soll zugunsten einer Einsparung von 40 % der externen Kosten im Vergleich zum unimodalen Straßenverkehr weichen. Ob dieses Kriterium für einen Transport erfüllt ist, soll sich zukünftig nach einer Eingabe über eine neu zu schaffende Online-Plattform ergeben. Durch diese abstrakte Definition wäre im Voraus zukünftig nicht mehr nachvollziehbar, ob es sich um Kombinierten Verkehr handelt oder nicht. Es deutet viel darauf hin, dass sich die Rahmenbedingungen für den Kombinierten Verkehr dadurch verkomplizieren und somit verschlechtern würden. Die Transportbranche schlägt stattdessen vor, Kombinierten Verkehr am Anteil der klimafreundlichen Transportmittel an der Gesamtstrecke festzumachen (z. B. müssten 60 % der Gesamtstrecke über Schiene oder Wasserstraße zurückgelegt werden, um als Kombiniertes Verkehr zu gelten). Das Ministerium für Verkehr setzt sich auf EU-Ebene für eine klare, unkomplizierte Definition des Kombinierten Verkehrs ein.

In die neue TEN-V-Verordnung wurden die betrieblichen Anforderungen für die Schienengüterverkehrskorridore aufgenommen. Es sollen bessere und schnellere Verbindungen gewährleistet werden sowie eine bessere Integration von Häfen und multimodalen Güterterminals in das TEN-V-Netz. Dies wird als positiv erachtet. Bedauerlich ist, dass Englisch nicht als Verkehrssprache in der TEN-V-VO durchgesetzt werden konnte.

Die Einigung der EU Gesetzgeber auf die Verschärfung der CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge führt dazu, Investitionen in innovative und emissionsfreie Technologien zu lenken. Es ist wünschenswert, dass der Straßengüterverkehr insbesondere auch als Teil des Kombinierten Verkehrs dekarbonisiert wird.

Im Rahmen der Überarbeitung der Richtlinie zu Gewichten und Abmessung wird eine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts für emissionsfreie Nutzfahrzeuge auf 44 Tonnen diskutiert. Außerdem ist momentan angedacht, dass konventionelle Nutzfahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr bis zum Jahr 2035 mit 44 Tonnen fahren dürfen. Bisher war dem Kombinierten Verkehr in Deutschland exklusiv ein Transport von 44 Tonnen auf öffentlichen Straßen im Vor- und Nachlauf zu Terminals vorbehalten. Dieses Privileg würde aufgrund der aktuell diskutierten Änderungen entfallen.

Die Bundesrepublik Deutschland macht sich auf EU-Ebene dafür stark, dass die Eurovignettenrichtlinie hinsichtlich einer Mautbefreiung im Zu- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs angepasst wird. Baden-Württemberg unterstützt dieses Vorhaben.

Hermann
Minister für Verkehr