

Große Anfrage

der Fraktion der FDP/DVP

und

Antwort

der Landesregierung

Wirtschaft und Verkehr in Baden-Württemberg

Große Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

I. Wirtschaftsentwicklung und Verkehrssystem

1. Welche volkswirtschaftliche Bedeutung kommt dem Bereich „Verkehr“ in Baden-Württemberg zu, gemessen
 - am Wert des Anteils an der Bruttowertschöpfung aller Wirtschaftsbereiche,
 - an der Zahl der Beschäftigten,
 - am Beitrag zur Entstehung neuer Arbeitsplätze – insbesondere außerhalb der Ballungsräume des Landes,
 - an der Quote der Investitionen im Bereich Verkehr in Relation zu den Investitionen aller Wirtschaftsbereiche?
2. Wie haben sich wirtschaftliches Wachstum und Wachstum der Leistungen im Bereich Güterverkehr (t/km) in ihrer Relation in den Jahren 2000 bis 2006 entwickelt; hierzu: Ist eine Entkopplung beider Zuwachsraten zu erwarten?
3. Welche Bedeutung hat das Verkehrssystem für die internationale Wettbewerbsfähigkeit des produzierenden und transportintensiven Gewerbes?
4. Welche Prognose zum Infrastrukturangebot Straße/Schiene/Wasserstraße und zum erwarteten Infrastrukturbedarf beim Personen- und Güterverkehrsaufkommen ist derzeit Grundlage der Verkehrspolitik des Landes?
5. Welcher Trend bei den Auswirkungen moderner Unternehmenslogistik wie Just in time, Just in sequence, Outsourcing, räumliche Dezentralisierung in der Wertschöpfungskette, sowie des Strukturwandels in den Hauptmerkmalen der Produkte auf die Verteilung des Gütertransportaufkommens auf die einzelnen Verkehrsträger zeichnet sich gegenwärtig erkennbar ab?

6. Wie ist der Stand der Entwicklung von Verkehrstelematik auf der Hersteller- und Dienstleisterseite und bis wann ist mit breitem Einsatz im Straßengüterverkehr zu rechnen, um zu einer Effizienzsteigerung bei gegebener Verkehrswegkapazität gelangen zu können?
7. Welche landesplanerischen Möglichkeiten hat das Land, erfolgversprechend darauf hinzuwirken, dass
 - der wirtschaftlich bedingten größeren Notwendigkeit von Mobilität bei den Beschäftigten mit einem bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur entsprochen werden kann und
 - auch in Verdichtungsräumen und Städten der Wirtschaftsverkehr gesichert bleibt?
8. Welche Beschäftigungseffekte – auch in Bereichen außerhalb des Baugewerbes – der Verkehrsinvestition „Projekt Stuttgart 21“ werden nach gegenwärtiger Erkenntnis voraussichtlich eintreten?
9. Wie ist der Stand der Überlegungen, zur Finanzierung von Projekten auch in der Verkehrsinfrastruktur privates Kapital zu mobilisieren (PPP-Modelle)?

II. Verkehrsinfrastruktur als Standortfaktor der Wirtschaft in Baden-Württemberg

1. Inwieweit werden bei der Setzung verkehrspolitischer Prioritäten die verkehrliche Anbindung und Erschließung sowie die Erreichbarkeit aller Teilräume des Landes mit wirtschaftlichen Entwicklungspotenzialen berücksichtigt?
2. Gibt es Hinweise dafür, dass potenzielle ausländische Investoren wegen verkehrsinfrastruktureller Defizite in Regionen des Landes ihre Vorhaben in anderen Bundesländern oder auch im benachbarten Ausland verwirklicht haben?
3. Inwieweit konnte das Ziel erreicht werden, Industrie und Gewerbegebiete mit hohem Transportbedarf auf der Beschaffungs- und Absatzseite auch über die Schiene, die Wasserstraße und über den Kombinierten Verkehr an das Verkehrswegenetz optimal anzubinden?
4. Hierzu insbesondere: Welche Möglichkeiten hat das Land, das Prinzip der Regionalisierung durch ein Mitwirken bei der Regionalverkehrsplanung zu stärken, um der zunehmenden Differenzierung der Arbeits- und Standortteiligkeit verkehrlich entsprechen zu können?
5. Inwieweit hatten bisher Bemühungen des Landes Erfolg, dass zur Zusammenfassung von logistikintensiven Wirtschaftsaktivitäten und zur Bündelung der Güterströme branchenspezifische Einrichtungen in den Wirtschaftsräumen des Landes angesiedelt werden?

III. Logistische Anforderungen des produzierenden Gewerbes an Dienstleister im Wirtschaftsverkehr

1. Wie haben sich die Anteile der Verkehrsträger im modal split am Gütertransportaufkommen seit dem Jahr 2000 in Baden-Württemberg entwickelt und welche Perspektive hierzu für die nächsten Jahre ist gegenwärtig darstellbar?
2. Wie beurteilt in diesem Zusammenhang die Landesregierung die Verlagerungspotenziale im Gütertransport in die Richtung „von der Straße auf die Schiene“, und welche Bedingungen zur stärkeren Nutzung der Schiene müssten erfüllt werden?
3. Welche Möglichkeiten hat das Land, den in Baden-Württemberg immer noch unterentwickelten Kombinierten Ladungsverkehr (KLV), besonders unter Beteiligung der Schiene, zu stärken und wo liegen die Probleme bei der Umset-

zung der im Generalverkehrsplan des Landes 1995 konzipierten Integration der Güterverkehrsträger mittels eines vernetzten Transportmanagements?

4. Wie gestaltet sich gegenwärtig der modal split im alpenquerenden Güterfernverkehr Straße/Schiene, und wo liegen die Hemmnisse einer noch stärkeren Nutzung des Verkehrswegs Schiene?
5. Wie ist der Stand der Realisierung des Konzepts im Generalverkehrsplan 1995, im Land neun regionale logistische Zentren zu errichten?
6. Wie viele stillgelegte Gleisanschlüsse bei privaten Unternehmen im Land konnten in den Jahren 2005 und 2006 im Zuge der Umsetzung der Gleisanschlussförderrichtlinie des Bundes vom 1. September 2004 reaktiviert werden?
7. Wie hat sich die Kapazitätsauslastung der Binnenschifffahrt auf den Wasserstraßen in Baden-Württemberg in den Jahren 2000 bis 2006 entwickelt und was kann das Land mit geeigneten Maßnahmen zu einem stärkeren Transportaufkommen auf diesem Verkehrsweg beitragen?

IV. Tourismus und Verkehrsangebot

1. Sind die regionalen Erholungsgebiete im Land verkehrlich optimal, d. h. bedarfsgerecht an das überregionale Straßen- und Schienennetz angebunden?
2. Hierzu: In welchen einzelnen Räumen von hochentwickeltem Tourismus und Fremdenverkehr sind auf Straße und Schiene Engpässe entstanden bzw. zeichnen sich solche künftig ab?
3. Sind im Landesstraßenbauprogramm der Landesregierung bei der Prioritätensetzung die partiell stark ansteigenden Bedürfnisse im Motorisierten Individualverkehr (MIV) und bei Busverkehren in regionalen Erholungsgebieten zusätzlich berücksichtigt worden?
4. Inwieweit wird bei der Schwerpunktbildung in der ÖPNV-Förderpolitik der Landesregierung den besonderen Anforderungen in den Erholungs- und Urlaubsgebieten entsprochen?

19.04.2007

Dr. Noll, Dr. Bullinger
und Fraktion

Begründung

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist eine der notwendigen Voraussetzungen dafür, dass Produkte, wie sie in Baden-Württemberg in hoher Qualität hergestellt werden, punktgenau ihr Ziel erreichen.

Weil Verkehrsdienstleistungen auf der einen Seite knappe Ressourcen absorbieren und das Verkehrssystem auf der anderen Seite die Produktivität der in anderen Wirtschaftsbereichen eingesetzten Produktionsfaktoren stark beeinflusst, führen Defizite im Verkehrsbereich zu Wohlstandsverlusten durch Ressourcenverschwendung.

Die Sicherung der Mobilität von Personen und Gütern ist daher ein entscheidender Faktor für die Qualität des Wirtschaftsstandorts Baden-Württemberg im globalen Wettbewerb.

Es hat sich in den letzten Jahren schon gezeigt, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen bei offenen Märkten immer mehr eine Frage der Standortarbitrage, der Wahrnehmung komparativer Standortvorteile für einzelne Wertschöpfungsprozesse geworden ist. Zugänglichkeit, Erreichbarkeit und verkehrliche Lagegunst werden also zunehmend Bestandteile der Wettbewerbsfähigkeit stark transportintensiver Unternehmen.

Deshalb ist, um die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Baden-Württemberg zu erhöhen, ein stetiger, gezielter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur unabdingbar. Ohne solche verstärkt vorzunehmende Aktivitäten des Landes würden weitere massive Verlagerungstendenzen bei der Güterproduktion ausgelöst werden.

Es ist schon seit längerer Zeit Realität, dass Standortentscheidungen expandierender Unternehmen und potenzieller Investoren danach getroffen werden, ob es für sie ökonomisch optimale Transportangebote gibt, die ihren logistischen Konzepten entsprechen.

Es ist evident, dass ein flächendeckender Einsatz von Verkehrstelematik eine effizientere Nutzung der Straßeninfrastruktur ermöglicht. Das hier vorhandene Steuerungspotenzial gilt es voll auszuschöpfen, zumal für Ausbau- und Neubaumaßnahmen bei Bundesfernstraßen immer noch viel zu niedrig angesetzte Haushaltsmittel des Bundes zur Verfügung stehen.

Vor diesem Hintergrund sollte auch geprüft werden, ob zur Finanzierung auch von Maßnahmen bei der Verkehrsinfrastruktur durch das Land privates Kapital mobilisiert werden kann (PPP-Modelle).

Antwort

Schreiben des Staatsministeriums vom 19. Juni 2007 Nr. I-3800.0:

In der Anlage übersende ich unter Bezugnahme auf § 63 der Geschäftsordnung des Landtags von Baden-Württemberg die von der Landesregierung beschlossene Antwort auf die Große Anfrage.

Stächele

Minister für den Geschäftsbereich
des Staatsministeriums und für
europäische Angelegenheiten

Anlage: Schreiben des Innenministeriums

Mit Schreiben vom 12. Juni 2007 Nr. 7-3800.0/428 beantwortet das Innenministerium im Namen der Landesregierung die Große Anfrage wie folgt:

I. Wirtschaftsentwicklung und Verkehrssystem**1. Welche volkswirtschaftliche Bedeutung kommt dem Bereich „Verkehr“ in Baden-Württemberg zu, gemessen**

- am Wert des Anteils an der Bruttowertschöpfung aller Wirtschaftsbereiche,
- an der Zahl der Beschäftigten,
- am Beitrag zur Entstehung neuer Arbeitsplätze – insbesondere außerhalb der Ballungsräume des Landes,
- an der Quote der Investitionen im Bereich Verkehr in Relation zu den Investitionen aller Wirtschaftsbereiche?

Zu I. 1.:

- am Wert des Anteils an der Bruttowertschöpfung aller Wirtschaftsbereiche

Nach Angaben des Statistischen Landesamtes war der Bereich „Verkehr und Nachrichtenübermittlung“ im Jahr 2006 mit einem Anteil von 4,6 % an der Bruttowertschöpfung aller Wirtschaftsbereiche in Baden-Württemberg beteiligt. Nicht erfasst sind dabei im Sinne der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung die von Nichtverkehrsunternehmen erbrachten Leistungen im Personen- und Güterverkehr. Nicht einbezogen sind des Weiteren die Wertschöpfungsbeiträge des Fahrzeugbaus, der Zulieferindustrien und der weiteren verkehrsabhängigen Wirtschaftszweige. Fahrzeugbau und Zulieferindustrien sind wirtschaftssystematisch dem verarbeitenden Gewerbe zugeordnet.

Knapp 8 % des deutschen Bruttoinlandsprodukts (BIP) wurden 2005 von Speditions- und Logistikbetrieben erwirtschaftet. Bundesweit beschäftigen ca. 60.000 Unternehmen etwa 2,6 Mio. Mitarbeiter und bringen ein jährliches Investitionsvolumen von 15 Milliarden Euro auf. Damit zählt die Branche zu den vier größten Wirtschaftszweigen im Land und weist eine langfristig positive Wachstumsprognose auf. Der gesamte Logistikmarkt in Deutschland wird auf 170 Mrd. Euro geschätzt (Top 100 der Logistik, IIS ATL Nürnberg/Erlangen 2006). In Baden-Württemberg werden davon (allein im engeren Bereich der logistikspezifischen Dienstleistungen mit einem Umsatz von 15 Mrd. Euro) knapp 9 % erwirtschaftet. Insoweit wird auch auf die Stellungnahme der Landesregierung zu Ziffer 1 des Antrags der Abgeordneten Andrea Krueger u. a. CDU „Verkehrs- und Logistikwirtschaft“ in Drucksache 14/976 Bezug genommen.

- an der Zahl der Beschäftigten

Auf den Bereich „Verkehr und Nachrichtenübermittlung“ entfielen im Jahr 2006 nach der amtlichen Statistik landesweit 244.800 Erwerbstätige, was einem Anteil von 4,5 % an der Gesamtzahl aller Erwerbstätigen im Land entspricht.

- am Beitrag zur Entstehung neuer Arbeitsplätze – insbesondere außerhalb der Ballungsräume des Landes

Außer der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten gibt es keine relevanten Messgrößen. Die Entwicklung in den zurückliegenden Jahren zeigt, vom Verdichtungsbereich abgesehen, steigende Tendenz. Prognostische Aussagen sind nicht möglich.

Jahr	sozialversicherungspflichtig Beschäftigte	Verdichtungsräume	Randzonen um Verdichtungsräume	Verdichtungsbereich	Ländlicher Raum	Baden-Württemberg
2000	insgesamt	2.245.883	432.705	348.973	774.914	3.802.475
2006	insgesamt	2.203.299	434.166	342.591	761.061	3.741.117
2000	Verkehr und Nachrichtenübermittlung	104.353 4,65 %	14.364 3,32 %	14.047 4,03 %	23.366 3,02 %	156.130 4,11 %
2006	Verkehr und Nachrichtenübermittlung	103.106 4,68 %	16.610 3,83 %	13.451 3,93 %	25.184 3,31 %	158.35 4,23 %

– an der Quote der Investitionen im Bereich Verkehr in Relation zu den Investitionen aller Wirtschaftsbereiche

Der Wirtschaftsbereich „Verkehr und Nachrichtenübermittlung“ hatte im Jahr 2004 einen Anteil von 4,1 % an den Investitionen aller Wirtschaftsbereiche in Baden-Württemberg in neue Anlagen. Neuere Angaben liegen nicht vor.

2. Wie haben sich wirtschaftliches Wachstum und Wachstum der Leistungen im Bereich Güterverkehr (t/km) in ihrer Relation in den Jahren 2000 bis 2006 entwickelt; hierzu: Ist eine Entkopplung beider Zuwachsraten zu erwarten?

Zu I. 2.:

In Baden-Württemberg haben wirtschaftliches Wachstum und Verkehrswachstum in den Jahren 2000 bis 2006 weiter zugenommen. Das preisbereinigte BIP ist im Jahr 2006 gegenüber 2000 um 7 % gewachsen. Die preisbereinigte Wertschöpfung im Wirtschaftsbereich „Verkehr und Nachrichtenübermittlung“ hat im selben Zeitvergleich um 27,4 % zugenommen, was u. a. allerdings auch auf die sehr dynamische Entwicklung in der Nachrichtenübermittlung zurückzuführen ist. Der Anteil des Wirtschaftsbereichs „Verkehr und Nachrichtenübermittlung“ an der Bruttowertschöpfung ist in Baden-Württemberg von 4,1 % im Jahr 2000 auf 4,6 % im Jahr 2006 gestiegen. Die Güterverkehrsleistungen (t/km) sind von 64.248,4 im Jahr 2000 auf 68.964,1 im Jahr 2004 (neuere Zahlen liegen nicht vor) angewachsen. Verkehrsträgerbezogen stellt sich das Wachstum wie folgt dar:

Jahr	Straßenverkehr	Binnenschifffahrt	Eisenbahn	Rohölföhrleitung
2000	74,3 %	10,5 %	13,6 %	1,5 %
2004	77,2 %	8,4 %	12,9 %	1,4 %

Nach den Erfahrungen der letzten Jahre und den Prognosen für die künftige Verkehrsentwicklung wird es weiterhin eine strukturpolitische Aufgabe bleiben, eine Entkopplung der Zuwachsraten zu erreichen. Allerdings sind die Potenziale für eine ökonomischere Gestaltung des Gütertransportes insbesondere auf der Straße bereits sehr weit ausgeschöpft, sodass gerade die Anstrengungen für die Entwicklung von Siedlungs-, Industrie- und Standortstrukturen, die zur Verringerung von Verkehrsleistungen beitragen können, intensiviert werden sollten.

3. Welche Bedeutung hat das Verkehrssystem für die internationale Wettbewerbsfähigkeit des produzierenden und transportintensiven Gewerbes?

Zu I. 3.:

Für das stark industrialisierte und überdurchschnittlich exportorientierte Land Baden-Württemberg ist eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur mit einem ausgewogenen Angebot aller Verkehrsträger als Standort- und Wettbewerbsfaktor von überragender Bedeutung.

Ein funktionierendes Verkehrssystem ist Grundbedingung für die internationale Wettbewerbsfähigkeit des gerade auch in Baden-Württemberg stark vertretenen produzierenden und transportintensiven Gewerbes. Die Funktionsfähigkeit dieses Verkehrssystems sicherzustellen ist Aufgabe sowohl der Betreiber der Infrastruktur als auch der in der Verkehrswirtschaft tätigen Unternehmen.

4. Welche Prognose zum Infrastrukturangebot Straße/Schiene/Wasserstraße und zum erwarteten Infrastrukturbedarf beim Personen- und Güterverkehrsaufkommen ist derzeit Grundlage der Verkehrspolitik des Landes?

Zu I. 4.:

Die Grundlagen des Infrastrukturbedarfs für den Personen- und Güterverkehr sind im Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 1995 (GVP 1995) mit dem Zieljahr 2010 und im Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP) mit dem Planungshorizont 2015 enthalten. Sie basieren auf Prognosen und Wirkungsanalysen zum GVP 1995 sowie auf der Strukturanalyse und Verkehrsprognose für die Bundesverkehrswegeplanung.

Der Generalverkehrsplan des Landes wird in der laufenden Legislaturperiode fortgeschrieben. Momentan läuft die konzeptionelle Phase. Im Rahmen der Fortschreibung werden Prognosen und Bedarf überprüft. Für die Bundesverkehrswegeplanung ist die Entwicklungsabschätzung mit regionalen Hochrechnungsfaktoren auf 2020 maßgebend. Derzeit wird im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die deutschlandweite Verkehrsverflechtung im Güter- und Personenverkehr mit Prognosehorizont 2025 fortgeschrieben. Die Zahlen sollen ab Herbst 2007 für das gesamte Bundesgebiet vorliegen. Offen ist, ob und ggf. welche Konsequenzen sich daraus auf die Bundesverkehrswegeplanung und den aktuellen Investitionsrahmenplan bis 2010 der Bundesregierung ergeben. Die Fortschreibung des Generalverkehrsplans wird auf den fortgeschriebenen Prognosewerten des Bundes aufbauen.

5. Welcher Trend bei den Auswirkungen moderner Unternehmenslogistik wie Just in time, Just in sequence, Outsourcing, räumliche Dezentralisierung in der Wertschöpfungskette, sowie des Strukturwandels in den Hauptmerkmalen der Produkte auf die Verteilung des Gütertransportaufkommens auf die einzelnen Verkehrsträger zeichnet sich gegenwärtig erkennbar ab?

Zu I. 5.:

Die rasante Steigerung der internationalen Vernetzung der Wirtschaft und die veränderten Konsumgewohnheiten der Bürger haben in den letzten Jahren zu einem massiven Wachstum und einer strukturellen Änderung bei den Transporten geführt. Dieser Trend wird weiter anhalten. Es ist davon auszugehen, dass sich auch der seit längerem zu beobachtende Trend zu kleineren Losgrößen und größeren Transportweiten fortsetzen wird.

Veränderungen in Bereichen, die durch logistische Dienstleistungen verknüpft werden, führen auch zu Veränderungen in der Logistikstruktur und beeinflussen damit auch die Struktur der Güterverkehre. So verringern heute Unternehmen dem allgemeinen Trend folgend ihre Fertigungstiefe und lagern die Herstellung von Teilen und Komponenten an kostengünstigere Standorte aus. Dazu müssen allerdings zusätzliche Unternehmen in die Wertschöpfungskette eines Produktes integriert werden. Gleiches gilt für Zuliefermodelle nach dem Just-in-time- oder Just-in-Sequence-Konzept. Jeder dieser Systemwechsel erfordert angepasste, neue Logistikkonzepte und generiert damit u. U. punktuell ein stärkeres Verkehrsaufkommen. Aktuelle Erhebungen über das Outsourcingpotenzial in baden-württembergischen Unternehmen zeigen, dass der Bereich Transport/Logistik der Bereich mit dem höchsten für die nächsten fünf Jahre antizipierten Outsourcingpotenzial ist.

Darüber hinaus werden im Hinblick auf die seit Jahren zunehmende Internationalisierung der Wirtschaft grenzüberschreitende Schienengüterverkehre und die Transporte auf Binnenwasserstraßen weiterhin Zuwächse erzielen. Allerdings ist aufgrund der wachsenden Mengen zu transportierender Güter nicht zu erwarten,

dass der modalsplit zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern deutlich verändert werden kann. Dies liegt auch daran, dass der Nah- und Regionalverkehr bei den Gütertransporten fast ausschließlich auf der Straße erfolgt.

Bezüglich der Verteilung des Güteraufkommens auf die einzelnen Verkehrsträger wird auf die Antwort zu Ziffer I. 2. verwiesen.

6. Wie ist der Stand der Entwicklung von Verkehrstelematik auf der Hersteller- und Dienstleisterseite und bis wann ist mit breitem Einsatz im Straßengüterverkehr zu rechnen, um zu einer Effizienzsteigerung bei gegebener Verkehrswegkapazität gelangen zu können?

Zu I. 6.:

Auf dem deutschen Markt sind kommerzielle Verkehrstelematik-Dienstleister tätig. Basis des Dienstleistungsangebots sind aktuelle Verkehrsmeldungen, die aus folgenden Quellen gewonnen werden:

- Landesmeldestellen,
- Polizei,
- Verkehrsflusssensoren der öffentlichen Hand auf Autobahnen,
- privatwirtschaftlich betriebene Stausensoren auf Autobahnen,
- privatwirtschaftlich organisierte Sammlung von Floating-car-data und
- freiwillige Staumelder von Verkehrsorganisationen oder Rundfunkstationen.

Ein Serviceprovider bietet bundesweit seine aktuellen Verkehrsinformationen für dynamische Navigationsgeräte des Massenmarkts an, die von privaten Rundfunkstationen über einen erweiterten TMC-Dienst versorgt werden, der sich über den Verkauf der Navigationsgeräte refinanziert.

Im Straßengüterverkehr ist die Ausrüstung von Fahrzeugen mit modernen Kommunikationseinrichtungen einschließlich der Fahrzeugverfolgung gerade in größeren Unternehmen schon seit längerem Standard. Dies beruht nicht zuletzt auf den Anforderungen der Wirtschaft zur Sendungsverfolgung. Mit den modernen Kommunikationsmitteln ist es für Industrie und Verkehrsdienstleister möglich Lieferabrufe, Zulaufssteuerung und alle weiteren Dienstleistungen im logistischen Prozess zeitnah zu steuern und zu verfolgen. Bei diesen Kommunikationsmitteln werden teilweise die verkehrsbedingten Belastungen der Infrastruktur einbezogen. Damit wird zunächst Planungssicherheit in der Versorgungskette vermittelt, um beispielsweise Produktionsprozesse nicht unterbrechen zu müssen; eine Effizienzsteigerung der Verkehrswegkapazität ist damit noch nicht primär verbunden.

7. Welche landesplanerischen Möglichkeiten hat das Land, erfolgversprechend darauf hinzuwirken, dass

- *der wirtschaftlich bedingten größeren Notwendigkeit von Mobilität bei den Beschäftigten mit einem bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur entsprochen werden kann und*
- *auch in Verdichtungsräumen und Städten der Wirtschaftsverkehr gesichert bleibt?*

Zu I. 7.:

Mit dem Landesentwicklungsplan (LEP) 2002 hat die Landesregierung Festlegungen für die Abstimmung und Koordination raumbedeutsamer Entwicklungen getroffen, so auch für die Interdependenzen von Siedlungsentwicklung, Standortfragen und Verkehrserschließung. Das raumstrukturelle Grundprinzip der Landesplanung zielt mit der Schwerpunktsetzung durch zentrale Orte und Siedlungsgebiete sowie mit deren Orientierung an Knoten und Trassen gebündelter Verkehrsinfrastruktur in Entwicklungsachsen auch auf ein effizientes Verkehrsgesamtsystem ab. Das Gesamtverkehrsnetz ist im Rahmen von integrierten Verkehrskonzepten funktions- und umweltgerecht auszubauen.

Gemäß Leitbild 1.7 des LEP sind im großräumigen Maßstab Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur so aufeinander abzustimmen, dass eine bedarfsgerechte Anbindung, Erschließung und Verflechtung aller Teilräume des Landes erreicht wird. Im kleinräumigen Maßstab legt der LEP 2002 als raumordnerisches Ziel im Plansatz 3.2.5 fest, dass neue Bauflächen auf eine Bedienung durch öffentliche Verkehre auszurichten sind. Insbesondere in den Verdichtungsräumen und ihren Randzonen sind regionalbedeutsame Schwerpunkte des Wohnungsbaus und Schwerpunkte für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen grundsätzlich an den öffentlichen Schienenverkehr anzubinden. Im Bereich der Haltestellen des Schienenverkehrs ist vor allem in dichter besiedelten Räumen sowie in größeren zentralen Orten auf eine Verdichtung der Bebauung, insbesondere durch Mindestwerte für die Siedlungsdichte, hinzuwirken. Vor allem in den stark verkehrsbelasteten Verdichtungsräumen soll der öffentliche Personennahverkehr durch ein erweitertes Verkehrsangebot und den weiteren Ausbau der Infrastruktur einen möglichst hohen Anteil am motorisierten Verkehr übernehmen. Das Straßennetz ist so zu verbessern, dass eine ausreichend leistungsfähige Grundausstattung gewährleistet wird (Plansatz 2.2.3.5).

Am LEP sind alle räumlichen Planungen, insbesondere die Regionalplanung, die kommunale Bauleitplanung und die fachlichen Einzelplanungen auszurichten. Die Regionalplanung als kommunal verfasster Teil der Landesplanung konkretisiert gemäß dem Landesplanungsgesetz die genannten Zielsetzungen des LEP, insbesondere durch gebietsscharfe Festlegungen für regionalbedeutsame Siedlungstätigkeit, darunter auch Schwerpunkte für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen, sowie Standorte und Trassen für Infrastrukturvorhaben. Darüber hinaus sind durch Gesetz dem Verband Region Stuttgart als Pflichtaufgabe die Regionalverkehrsplanung und die Trägerschaft für den regionalbedeutsamen öffentlichen Personennahverkehr sowie dem Verband Region Rhein-Neckar die Zuständigkeit der Koordinierung von Aktivitäten im Bereich der integrierten Verkehrsplanung und des Verkehrsmanagements übertragen. Letztlich kann vor Ort durch die konkrete Planung wesentlich dazu beigetragen werden, dass die landesplanerischen Vorgaben im Sinn der Frage erfolgreich umgesetzt werden.

8. Welche Beschäftigungseffekte – auch in Bereichen außerhalb des Baugewerbes – der Verkehrsinvestition „Projekt Stuttgart 21“ werden nach gegenwärtiger Erkenntnis voraussichtlich eintreten?

Zu I. 8.:

Die Beschäftigungseffekte der Verkehrsinvestitionen des Projekts „Stuttgart 21“ innerhalb und außerhalb des Baugewerbes wurden im Jahre 1995 vom Statistischen Landesamt quantifiziert. Die Ergebnisse wurden in „Baden-Württemberg in Wort und Zahl“, Heft 8/1995 und in der Reihe „Materialien und Berichte“, Heft 6/1996 veröffentlicht. Danach sind erhebliche Impulse für den Wirtschaftsstandort zu erwarten. Für die Verkehrsinvestitionen werden über eine Bauzeit von neun Jahren pro Jahr 2.930 Erwerbstätige für die direkten Investitionsleistungen und 1.270 Erwerbstätige für die indirekten Investitionsleistungen, somit insgesamt 4.200 Erwerbstätige, benötigt werden. Auf das Baugewerbe entfallen davon 2.700 Erwerbstätige. Durch die Bebauung der freiwerdenden Verkehrsflächen werden über eine Bauzeit von 15 Jahren pro Jahr 3.230 Arbeitsplätze – davon 2.350 im Baugewerbe – zusätzlich gesichert oder neu geschaffen. Auf den Flächen werden etwa 24.000 neue Dauerarbeitsplätze entstehen.

Inzwischen haben sich beim Projekt Stuttgart 21 die Investitionskosten um rund 10% erhöht. Aktuellere Erkenntnisse zu den Beschäftigungseffekten liegen nicht vor. Bei der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm ist mit entsprechenden weiteren Beschäftigungseffekten zu rechnen.

9. Wie ist der Stand der Überlegungen, zur Finanzierung von Projekten auch in der Verkehrsinfrastruktur privates Kapital zu mobilisieren (PPP-Modelle)?

Zu I. 9.:

PPP-Modelle können erhebliche Potenziale enthalten, um Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur wirtschaftlicher und schneller als mit einer konventionellen Rea-

lisierungsvariante zu erreichen. Sowohl in Deutschland als auch in Baden-Württemberg ist die Prüfungs- und Erprobungsphase jedoch noch nicht abgeschlossen. Baden-Württemberg beteiligt sich aktiv mit Pilotprojekten an dem Prozess.

Derzeit befinden sich bundesweit vier Pilotprojekte von Autobahnausbauvorhaben nach dem sog. A-Modell in unterschiedlichen Stadien der Vergabe. Eines davon betrifft den Ausbau der Bundesautobahn A 5 von Baden-Baden nach Offenburg in Baden-Württemberg.

Die PPP-Taskforce im Wirtschaftsministerium sieht eine wichtige Aufgabe darin, zur Verbreitung der Informationen über Chancen und Risiken von PPP-Projekten beizutragen. Deshalb hat sich der PPP-Beirat im Wirtschaftsministerium bereits mehrfach mit „PPP im Verkehrsbereich“ befasst. Auch bei dem zweiten Kongress „Public Private Partnership (PPP) in Baden-Württemberg“ am 21. Juni 2007 sind mehrere Vorträge zu diesem Themenbereich vorgesehen.

Generell gilt, dass PPP-Projekte im Verkehrsbereich dann sinnvoll sind, wenn sie wirtschaftlicher als die konventionelle Realisierungsvariante umgesetzt werden können. Schlichte private Vorfinanzierungsmodelle, wie sie in der Vergangenheit im Bundesfernstraßenbau praktiziert wurden, erfüllen diese Voraussetzung nicht. Aus heutiger Sicht erfolgversprechend können hingegen Modelle sein, in denen Planung, Bau und Betrieb über einen langen Zeitraum privatwirtschaftlich durchgeführt werden, wobei mit der Einführung privatwirtschaftlicher Bau- und Betriebsformen ein Wechsel von der Steuerfinanzierung zur Nutzerfinanzierung verbunden sein sollte.

Inwieweit und in welchem Umfang PPP-Modelle im Straßenverkehrswegebau zukünftig Berücksichtigung finden, ist heute noch nicht absehbar. Grundsätzlich handelt es sich um eine spezielle Beschaffungsvariante, die nicht bei jedem Projekt erfolgversprechend anwendbar sein dürfte. Aus diesem Grund ist es unerlässlich, ggf. noch weitere Pilotprojekte durchzuführen bzw. die Verwirklichung eines Projektes in Form einer öffentlich-privaten Partnerschaft im Vorfeld mit einer Machbarkeitsstudie und bei einem positiven Ergebnis der Studie während eines Vergabeverfahrens mit einer Wirtschaftlichkeitsanalyse zu begleiten. Können aufgrund projektspezifischer Rahmenbedingungen durch ein Betreibermodell keine wirtschaftlichen Vorteile erzielt werden, ist die konventionelle Vorgehensweise zu wählen.

PPP-Modelle können auch im ÖPNV interessante Alternativen zu der herkömmlichen Finanzierung mittels öffentlicher Zuschüsse zu den Infrastrukturkosten nach dem Entflechtungsgesetz sein. Aktuelle Erkenntnisse erwartet die Landesregierung in diesem Zusammenhang aus einer von der Karlsruher Schieneninfrastrukturgesellschaft mbH (KASIG) in Auftrag gegebenen Untersuchung zur Machbarkeit einer PPP-Finanzierung des Projekts „Tieferlegung der Straßenbahn in Karlsruhe (Kombilösung)“. Das Innenministerium und das Wirtschaftsministerium sind im projektbegleitenden Lenkungsausschuss vertreten. Ergebnisse der Studie sollen im Laufe des Sommers 2007 vorliegen.

II. Verkehrsinfrastruktur als Standortfaktor der Wirtschaft in Baden-Württemberg

1. Inwieweit werden bei der Setzung verkehrspolitischer Prioritäten die verkehrliche Anbindung und Erschließung sowie die Erreichbarkeit aller Teilräume des Landes mit wirtschaftlichen Entwicklungspotenzialen berücksichtigt?

Zu II. 1.:

Die Verkehrspolitik der Landesregierung ist auf eine leistungsfähige Anbindung und Erschließung aller Teilräume des Landes ausgerichtet. Die Verbesserung der Erreichbarkeit ist dementsprechend ein wichtiges Zielkriterium der Verkehrswegeplanung. Besondere Bedeutung wird der Bewahrung und Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse im Bereich der großräumigen Verkehrsverbindungen des Landes beigemessen. Die Landesregierung setzt sich für den Ausbau überlasteter Teile des Autobahnnetzes, für die Beseitigung von Netzlücken und für die Einbeziehung des Landes in das Hochgeschwindigkeitsnetz des europäischen Schienen-

fernverkehrs ein. Sie fördert den Ausbau eines flächendeckenden Netzes regionaler und überregionaler Güterverkehrszentren und logistischer Knoten. Im Einzelnen wird hierzu auf die Ausführungen des GVP 1995 verwiesen. An dieser Zielsetzung wird auch bei der Fortschreibung des Generalverkehrsplans festgehalten.

2. Gibt es Hinweise dafür, dass potenzielle ausländische Investoren wegen verkehrsinfrastruktureller Defizite in Regionen des Landes ihre Vorhaben in anderen Bundesländern oder auch im benachbarten Ausland verwirklicht haben?

Zu II.2.:

Die Verkehrsinfrastruktur und die Nähe zu großen Absatzmärkten sind für viele Wirtschaftsbereiche zentrale Standortfaktoren. Entscheidend für die Standortqualität der Verkehrsinfrastruktur ist die Erreichbarkeit der Verkehrsinfrastruktureinrichtungen selbst und die Erreichbarkeit anderer wichtiger Raumpunkte, die mit der Infrastruktur erzielt wird.

Bei Standortwahlentscheidungen spielt in der Regel ein komplexes Bündel von Standortfaktoren eine zentrale Rolle wie z. B. Arbeitskräfteangebot, Kaufkraft und Marktpotenzial, demographische Struktur, technologische und Bildungs-Infrastruktur, Nähe zu Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen (FuE), Abnehmern oder Zulieferern, gute Erreichbarkeit und Verkehrsanbindung, Arbeitskosten und Produktivität, Preise für Grundstücke, Immobilien und Baupreise, kommunale Abgaben, Energiekosten, Unternehmenssteuern, Wirtschaftsförderung sowie weiche Standortfaktoren und regionale Attraktivität. Diese werden abhängig von den spezifischen Anforderungen des Unternehmens und der Branche unterschiedlich gewichtet. So hat der Faktor Erreichbarkeit z. B. für Logistikunternehmen in der Regel eine erheblich größere Bedeutung als für ein Technologieunternehmen. Für klassische Industrien hat die Gesamtarbeitskostenbelastung hohes Gewicht und gewinnt der Faktor Energiekosten zunehmend an Bedeutung, für Dienstleistungsunternehmen besitzen Telekommunikationskosten eine erhöhte Bedeutung, für Hochtechnologieunternehmen ist die Nähe zu spezifischen Forschungsinstituten und Hochschulen essentiell. Generell ist die Bedeutung der Faktoren Transportkosten, Erreichbarkeit und Verkehrsanbindung aber vor dem Hintergrund der wachsenden Bedeutung von Logistik, Just-in-time-Produktion und -Auslieferung sowie verstärkter internationaler Tätigkeit gewachsen.

Im Rahmen von anerkannten Standortanalysen und -bewertungen wird dem Faktor Verkehr z. B. ein Gewicht zwischen 12 bis 15 % als Bewertungsfaktor zugemessen.

Erreichbarkeitsindikatoren für unterschiedliche Verkehrsträger sowie die Fahrzeit zum nächsten internationalen Flughafen, zum nächsten Autobahnanschluss etc. zeigen insgesamt keine Nachteile für Baden-Württemberg gegenüber anderen Regionen. Insgesamt ist dabei aber zu berücksichtigen, dass innerhalb Baden-Württembergs auch regionale Unterschiede in der Qualität der Verkehrsanbindung und bei den verschiedenen Mobilitätsarten bestehen.

In Baden-Württemberg sind keine Projekte bekannt, bei denen Ansiedlungen aufgrund verkehrsinfrastruktureller Defizite gescheitert oder diese Vorhaben in anderen Bundesländern oder dem benachbarten Ausland zum Tragen gekommen sind. Vielmehr wird die Verkehrsinfrastruktur in Baden-Württemberg von ausländischen Investoren nicht als negativer Standortfaktor für unser Bundesland erwähnt. Im Gegenteil wird u. a. die zentrale Lage in Europa, die hohe Kaufkraft und die Gatewayfunktion nach Ost- und Westeuropa wahrgenommen.

3. Inwieweit konnte das Ziel erreicht werden, Industrie und Gewerbegebiete mit hohem Transportbedarf auf der Beschaffungs- und Absatzseite auch über die Schiene, die Wasserstraße und über den Kombinierten Verkehr an das Verkehrswegenetz optimal anzubinden?

Zu II.3.:

Die Anbindung von Industrie- und Gewerbegebieten mit hohem Transportbedarf an das Verkehrswegenetz ist davon abhängig, ob bei Vorhandensein der Verkehrs-

infrastruktur geeignete Gelände für entsprechende Unternehmen verfügbar sind. In vielen Fällen hängt es von der Bereitschaft der über die Planungshoheit verfügenden Gebietskörperschaften ab, ob und in welchem Umfang derartige Industrie- und Gewerbegebiete mit optimalem Anschluss an die vorhandene Verkehrsinfrastruktur geschaffen werden können. Der Landesregierung ist bekannt, dass gerade von Seiten der Transportwirtschaft immer wieder der Mangel an geeigneten Flächen beklagt wird. Ebenso ist es in vielen vorhandenen Gebieten mit hohem Transportbedarf schwierig, neben einer vorhandenen Straßenerschließung auch noch andere Verkehrsinfrastrukturen zu entwickeln, da häufig die hierfür notwendigen Flächen und Möglichkeiten zur Anbindung nicht zur Verfügung stehen.

Ziel der Landesregierung ist es, größere Industrieunternehmen sowie Industrie- und Gewerbeparks auch über die Schiene und den Kombinierten Verkehr an das Verkehrswegenetz anzuschließen, sofern das Versand- oder Empfangsaufkommen dafür ausreicht und es sich um Güter handelt, die Affinität zur Schiene oder zum Kombinierten Verkehr aufweisen. Dieses Ziel kann aber nur in Zusammenarbeit mit den Kommunen als Träger der örtlichen Bauleitplanung und der Industrie bzw. den Verladern und Empfängern realisiert werden. Sofern von dieser Seite ein Schienenanschluss nicht geplant oder nicht gewünscht wird, kann das Land dieses Ziel auch nicht durchsetzen.

In den letzten Jahren konnte im Bereich des Kombinierten Verkehrs der Umschlagbahnhof Ulm in Betrieb genommen werden. Darüber hinaus wurden in Einzelfällen teils unter Einsatz von Bundesmitteln, teils von Landesmitteln und teils ohne öffentliche Zuwendungen Gleisanschlüsse gebaut, die zur Verwirklichung dieses Zieles beitragen.

4. Hierzu insbesondere: Welche Möglichkeiten hat das Land, das Prinzip der Regionalisierung durch ein Mitwirken bei der Regionalverkehrsplanung zu stärken, um der zunehmenden Differenzierung der Arbeits- und Standortteiligkeit verkehrlich entsprechen zu können?

Zu II.4.:

Das Prinzip der Regionalisierung ist im Bereich des ÖPNV bereits besonders stark ausgeprägt. Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV ist – vom Schienenpersonennahverkehr abgesehen – ausschließlich Sache der Stadt- und Landkreise in eigener Verantwortung (§ 6 Abs. 1 ÖPNVG). Träger der Aufgabe des Schienenpersonennahverkehrs ist das Land (§ 6 Abs. 2 Satz 1 ÖPNVG). Dem Verband Region Stuttgart wurde mit dem Gesetz über die Stärkung der Zusammenarbeit in der Region Stuttgart vom 7. Februar 1994 ausdrücklich auch der regional bedeutsame Personennahverkehr und hier insbesondere auch der S-Bahn-Verkehr als Pflichtaufgabe übertragen. Dem Verband Region Stuttgart obliegt zudem auch die Erstellung eines Regionalverkehrsplanes.

Nach § 3 Abs. 1 ÖPNVG sind die Planungen für den öffentlichen Personennahverkehr mit den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung sowie der kommunalen Bauleitplanung abzustimmen. Die Landes-, Regional- und Bauleitplanung soll eine ausreichende Verknüpfung von Wohn- und Erholungsbereichen, Arbeitsstätten, öffentlichen, sozialen und kulturellen Einrichtungen durch den öffentlichen Personennahverkehr vorsehen (§ 3 Abs. 2 ÖPNVG). Nach § 11 ÖPNVG haben die Stadt- und Landkreise für ihr Gebiet einen Nahverkehrsplan aufzustellen (Abs. 1), der die zuvor genannten Grundsätze der Planung zu beachten hat (Abs. 2). Aufgrund der Bestimmungen des ÖPNVG und des Gesetzes über die Errichtung des Verbandes Region Stuttgart ist das Prinzip der Regionalisierung und die Mitwirkung des Landes bei der Regionalverkehrsplanung angemessen gewährleistet.

Bei den bundes- und landesweiten Straßenplanungen werden die regionsspezifischen Verkehrsbedürfnisse unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen des Bundesverkehrswegeplans und des GVP 1955 in der Regionalverkehrsplanung berücksichtigt.

5. Inwieweit hatten bisher Bemühungen des Landes Erfolg, dass zur Zusammenfassung von logistikintensiven Wirtschaftsaktivitäten und zur Bündelung der Güterströme branchenspezifische Einrichtungen in den Wirtschaftsräumen des Landes angesiedelt werden?

Zu II. 5.:

Die Zusammenfassung von logistikintensiven Wirtschaftsaktivitäten und die Bündelung von Güterströmen sind – wie schon zu Ziffer II. 3. erläutert – vor allem von den Planungsträgern abhängig. Davon sind auch branchenspezifische Einrichtungen (beispielsweise Zentrallager für die Ersatzteilversorgung oder für den Lebensmitteleinzelhandel) betroffen. Die Entwicklung derartiger Standorte hängt entscheidend von der Bereitschaft der jeweiligen Planungsträger ab, derartige Einrichtungen zuzulassen und solche Entwicklungen zu fördern. Dem Land stehen hierfür keine oder nur beschränkt wirkende Einflussmöglichkeiten zur Verfügung.

III. Logistische Anforderungen des produzierenden Gewerbes an Dienstleister im Wirtschaftsverkehr

1. Wie haben sich die Anteile der Verkehrsträger im modal split am Gütertransportaufkommen seit dem Jahr 2000 in Baden-Württemberg entwickelt und welche Perspektive hierzu für die nächsten Jahre ist gegenwärtig darstellbar?

Zu III. 1.:

Nach den Angaben des Statistischen Landesamtes haben sich die Anteile der Verkehrsträger (modal split) am Gütertransport in Baden-Württemberg seit dem Jahr 2000 wie folgt entwickelt:

Jahr	Straßenverkehr	Binnenschifffahrt	Eisenbahn	Rohölförderung
2000	74,3 %	10,5 %	13,6 %	1,5 %
2001	74,8 %	10,2 %	13,3 %	1,6 %
2002	76,2 %	9,9 %	12,4 %	1,6 %
2003	77,3 %	8,5 %	12,8 %	1,4 %
2004	77,2 %	8,4 %	12,9 %	1,4 %

Bei der Optimierung intermodaler Verkehre kommt es entscheidend darauf an, ob diese unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in zeitlicher und finanzieller Hinsicht attraktive Lösungen für die Nachfrager bieten oder – soweit es sich um neue Ideen handelt – ob diese zeitlich, finanziell und praktisch in einem mittelfristigen Zeitraum realisierbar sind. Auf die Stellungnahme der Landesregierung zu Ziffer 4 des Antrags der Abgeordneten Andrea Krueger u. a. CDU „Verkehrs- und Logistikwirtschaft“ in Drucksache 14/976 wird verwiesen.

Der Ausbau intermodaler Verkehre hängt entscheidend von der Nachfrage der Wirtschaftsbeteiligten und dem Angebot der entsprechenden Verkehrsträger ab. So ist im intermodalen Verkehr hinsichtlich der Eisenbahnen davon auszugehen, dass die Liberalisierung gerade im Schienengüterverkehr mehr wettbewerbsorientierte Angebote zulässt, die aber von der Verfügbarkeit der entsprechenden Fahrtrassen abhängig sind. Durch die Vermischung von Personen- und Güterverkehr auf der Schiene ergeben sich Rahmenbedingungen für die Verfügbarkeit der Infrastruktur, die nicht zu einer stärkeren Optimierung der intermodalen Verkehre und damit des modal split beitragen.

Anders verhält es sich in der Binnenschifffahrt. Diese hat gerade auf Rhein und Neckar noch größere Kapazitäten, um intermodale Verkehre zu bedienen. Optimierungspotenzial ist auf dem Neckar in der Verlängerung der Schleusen für die immer häufiger verkehrenden Schiffe mit 135 m Länge zu sehen. Insoweit wird auf die Ausführungen zu Ziffer III. 7. Bezug genommen.

Das Land hat bereits 1995/1996 im Rahmen der Zukunftsoffensive I durch Förderung von Maßnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die

Schiene und die Binnenschifffahrt einen ersten Ansatz zur Verbesserung der Bedingungen im Güterverkehr und in der Logistik geschaffen. Die daraus geförderten Maßnahmen betrafen u. a. Containerterminals, Schwerlastkais und Hafentbahnstrecken. Die Förderung dieser Maßnahmen wird im Rahmen der verfügbaren Mittel des Staatshaushaltsplans fortgesetzt. Soweit Optimierungen in beiden Verkehrsarten möglich sind, die Investitionen erfordern, wird die Landesregierung die Möglichkeiten einer weiteren zielgerichteten Förderung des Verkehrsträgerwechsels im Sinne der Intermodalität aufgrund der im Haushaltsplan vorgesehenen Mittel prüfen.

2. Wie beurteilt in diesem Zusammenhang die Landesregierung die Verlagerungspotenziale im Gütertransport in die Richtung „von der Straße auf die Schiene“, und welche Bedingungen zur stärkeren Nutzung der Schiene müssten erfüllt werden?

Zu III. 2.:

Die nationale und internationale Entwicklung der vergangenen Jahre hat die hochgesteckten Erwartungen an eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene nicht erfüllen können. Die im Bundesverkehrswegeplan prognostizierte Verdopplung des Schienengüterverkehrs wird bis zum Jahr 2015 nicht eintreten (siehe Antwort zu Ziffer I. 4.). Nach Auffassung der Landesregierung hat die aktuelle Entwicklung der letzten drei Jahre jedoch gezeigt, dass trotz hohen Anteils des Straßengütertransports das Potenzial im Schienengüterverkehr vorhanden ist und auch noch gesteigert werden kann. Aufgrund zunehmender Engpässe auf den Straßen und steigender Umweltbelastung durch den Straßenverkehr dürfte der Schienengüterverkehr in einem wachsenden Markt künftig noch zunehmen und keine Anteile an die Straße abgeben. Dies gilt insbesondere bei langen Strecken und im alpenquerenden Verkehr.

Voraussetzung für eine Erhöhung des Anteils des Schienengüterverkehrs wäre, dass die geplanten Schieneninfrastrukturvorhaben termingerecht realisiert werden. Vor allem im alpenquerenden Verkehr durch die Schweiz sind die bestehenden Schienenwege überlastet. Diese Kapazitätsengpässe können nur durch entsprechende Neubaustrecken (Neue Alpentransversale in der Schweiz, Rheintalbahn) behoben werden. Daneben sind weitere Maßnahmen zur Liberalisierung des Schienengüterverkehrs notwendig (siehe die Antwort zu Ziffer III. 3.), um die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu stärken. Darüber hinaus müsste die Schiene preislich dadurch wettbewerbsfähiger werden, dass sich das bestehende Transportkostenverhältnis zwischen Straße und Schiene zugunsten der Schiene verändert.

3. Welche Möglichkeiten hat das Land, den in Baden-Württemberg immer noch unterentwickelten Kombinierten Ladungsverkehr (KLV), besonders unter Beteiligung der Schiene, zu stärken und wo liegen die Probleme bei der Umsetzung der im Generalverkehrsplan des Landes 1995 konzipierten Integration der Güterverkehrsträger mittels eines vernetzten Transportmanagements?

Zu III. 3.:

Der kombinierte Ladungsverkehr (KLV) nimmt in Baden-Württemberg gerade auch an den seit der Veröffentlichung des GVP 1995 neu entwickelten Standorten (Weil am Rhein, Kornwestheim und Ulm) sehr stark zu. Die Prognosen für die Auslastung der Umschlagbahnhöfe wurden schon sehr früh nach der Inbetriebnahme erreicht, sodass die Betreiber davon ausgehen, weitere Maßnahmen treffen zu müssen, um der Nachfrage gerecht zu werden. Auch an den Standorten mit Verbindung mehrerer Verkehrsträger ist ein vernetztes Transportmanagement vor allem in dem Bereich des Vor- und Nachlaufs zu Transporten im kombinierten Ladungsverkehr oder zu Binnenschiffstransporten zu beobachten. Eine Gesamtsteuerung an Orten mit mehreren Verkehrsträgern findet bisher mangels Nachfrage auch der Wirtschaftsbeteiligten nicht statt.

Der Einfluss des Landes auf die Entscheidung zur Nutzung des Kombinierten Verkehrs und auf den Bau von Umschlagterminals ist naturgemäß gering, da sich

diese Entscheidungen auf der Ebene der am Kombinierten Verkehr beteiligten privaten Unternehmen – Verlager, Operator im KLV, Betreiber von Umschlaganlagen – abspielt. Das Land kann nur im Wege der finanziellen Förderung von Umschlaganlagen den Anreiz zur Nutzung des KLV erhöhen. In der Vergangenheit ist das auch geschehen, jedoch ist das hierfür zur Verfügung stehende Haushaltsvolumen nicht ausreichend, um große Anlagen wie z. B. in Ulm zu fördern. Dies ist und bleibt Aufgabe des Bundes als dem für das Schienennetz verantwortlichen Aufgabenträger.

Die Hauptprobleme sind zum einen die Finanzengpässe, durch die der zügige Neu- und Ausbau sowohl von Strecken als auch von Umschlaganlagen erheblich verzögert wird. Ein weiteres Problem ist, dass der Schienengüterverkehr in vielen Relationen nach wie vor gegenüber dem Straßengüterverkehr nicht wettbewerbsfähig ist, weil die Kosten des Straßengüterverkehrs in Folge der Liberalisierung und Osterweiterung weiter gesunken sind. Letztendlich kranken Schienengüterverkehr und KLV an der immer noch nicht zur Gänze vollzogenen Öffnung der Schienennetze innerhalb der Europäischen Union. Hier bestehen nach wie vor hohe bürokratische Hemmnisse zum Schutz der nationalen Bahnen, welche die Konkurrenzfähigkeit des Schienengüterverkehrs negativ beeinflussen.

4. Wie gestaltet sich gegenwärtig der modal split im alpenquerenden Güterfernverkehr Straße/Schiene, und wo liegen die Hemmnisse einer noch stärkeren Nutzung des Verkehrswegs Schiene?

Zu III. 4.:

Im Zusammenhang mit der Bewertung von Schieneninvestitionen im Knoten Basel wurden im Auftrag von Deutschland, Schweiz und Frankreich die Schienenverkehrsprognosen harmonisiert und fortgeschrieben. Diese Untersuchung, die sich auf die Verteilung des Schienenverkehrs auf die alpenquerenden Strecken konzentriert, kommt zum Ergebnis, dass im grenzüberschreitenden Versand von Deutschland, der Schweiz, Frankreich und Italien zwischen 13 % und 33 % der Verkehre auf der Schiene befördert werden. Es wird prognostiziert, dass diese Anteile bei einem um insgesamt 60 % bis 80 % steigenden Markt bis 2030 stabil bleiben („Grundszenario“). Für den Fall, dass die geplanten Schieneninfrastrukturvorhaben termingerecht realisiert werden und sich die relativen Preisunterschiede zwischen dem Straßen- und Schienengüterverkehr zugunsten der Schiene verändern („Bahnszenario“), können Verkehre von der Straße auf die Schiene umgeleitet werden: Der Schienenanteil steigt dann auf bis zu 40 % (Verkehre mit Italien).

Im alpenquerenden Güterfernverkehr durch Österreich ist trotz aller Bemühungen um eine Verstärkung der Transporte auf der Schiene immer noch der Transport auf der Straße bestimmend. Der Güterverkehr auf der Schiene hat durch verschiedene Maßnahmen – auch zur Beschleunigung – zwar eine Verbesserung erfahren, ist aber im Vergleich zur Schweiz immer noch untergeordnet. In der Schweiz ist aufgrund der rechtlichen Vorgaben des Landverkehrsabkommens der Europäischen Union mit der Schweiz und den von der Schweiz verfolgten Zielen das Verhältnis Schienen- zu Straßentransport im Vergleich zu Österreich umgekehrt. Der Hauptteil der Transporte durch die Schweiz wird auf der Schiene erbracht. Diese Tendenz wird sich nach der für die nächste Dekade erwarteten Eröffnung des Gotthardtunnels weiter verstärken. Die derzeitigen Hemmnisse liegen in der Schweiz vor allem in den betriebstechnischen Abläufen und Höchstgewichten für die Züge.

5. Wie ist der Stand der Realisierung des Konzepts im Generalverkehrsplan 1995, im Land neun regionale logistische Zentren zu errichten?

Zu III. 5.:

Das im GVP 1995 entwickelte Konzept eines Netzwerks logistischer Knoten für überregionale und regionale Verkehre war ein Ansatz, zukünftige Optimierungspotenziale in verschiedenen Gebieten raumbezogenen Lösungen zuzuführen. Soweit Ansatzpunkte wie Binnenhäfen oder Containerterminals vorhanden waren

oder gebaut wurden, konnten und können in diesen Räumen die Interessen an intermodalen Verkehren zu den jeweils angebotenen Destinationen erfüllt werden. Die Betreiber sind auch daran interessiert, ihre Angebote stetig auszubauen.

Die vielen Bemühungen um die Schaffung regionaler logistischer Zentren führten letztlich in Singen zum Erfolg. Dort entstand ein neues Umschlagterminal für den Schienengüterverkehr. Die Bemühungen, eine Institutionalisierung eines regionalen logistischen Zentrums unter Einbeziehung benachbarter Schweizer Stellen zu erreichen, mussten nach kurzer Zeit aufgegeben werden. An allen anderen Standorten ergaben sich trotz teilweise vielfältiger Untersuchungen keine Fortschritte, weil sich im Laufe der Zeit die Gütermengen der produzierenden Industrien oder deren Transportkonzeptionen grundsätzlich veränderten und damit die Rentabilität notwendiger Investitionen in Gelände und Anlagen in Frage gestellt wurde oder nicht überwindbare Differenzen über die Realisierung solcher verkehrsintensiven Gebiete entgegenstanden.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Ziffer III. 3. Bezug genommen.

6. Wie viele stillgelegte Gleisanschlüsse bei privaten Unternehmen im Land konnten in den Jahren 2005 und 2006 im Zuge der Umsetzung der Gleisanschlussförderrichtlinie des Bundes vom 1. September 2004 reaktiviert werden?

Zu III. 6.:

Nach Auskunft des Eisenbahn-Bundesamtes wurden im genannten Zeitraum zwar acht Maßnahmen gefördert, darunter aber keine Reaktivierung eines Gleisanschlusses.

7. Wie hat sich die Kapazitätsauslastung der Binnenschifffahrt auf den Wasserstraßen in Baden-Württemberg in den Jahren 2000 bis 2006 entwickelt und was kann das Land mit geeigneten Maßnahmen zu einem stärkeren Transportaufkommen auf diesem Verkehrsweg beitragen?

Zu III. 7.:

In den vergangenen Jahren wurden in den baden-württembergischen Häfen und an den Anlegestellen jährlich zwischen 31,6 und 37,4 Mio. Tonnen wasserseitige Güter umgeschlagen. Im Jahr 2000 wurde mit 37,4 Millionen Tonnen das höchste Umschlagsvolumen der letzten zehn Jahre erreicht. Bedingt durch das langanhaltende Niedrigwasser wurde im Jahr 2003 der niedrigste Umschlag mit 31,6 Millionen Tonnen gemessen. Seit diesem Zeitpunkt ist das Transportaufkommen jährlich gestiegen, sodass im Jahr 2006 wieder ein Umschlagsvolumen von 34,2 Mio. Tonnen erreicht wurde.

Ein wichtiges Anliegen des Landes Baden-Württemberg ist es, Gütertransporte von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße zu verlagern. Deshalb wurde schon vor Jahren ein „Landesprogramm zur Förderung des Schienengüterverkehrs und der Binnenschifffahrt“ aufgelegt, das Maßnahmen fördert, die eine Verlagerung der Verkehre von der Straße auf Schiene und Schiff ermöglichen. Bisher wurden in diesem Bereich über 8 Mio. € in die Häfen und Anlegestellen investiert. Darüber hinaus führte die Intensivierung der Binnenschifffahrtstransporte dazu, dass auf dem Neckar eine flexiblere Steuerung der Schleusen zur Nutzung der Wasserstraße auch bei Nacht möglich wurde. Im Übrigen hat das Land den Ausbau der Gleisanlagen in den Häfen Weil am Rhein und Kehl finanziell gefördert und damit die Möglichkeiten des trimodalen Umschlags in diesen Häfen wesentlich verbessert.

Sehr erfreulich ist die Entwicklung bei der Bundeswasserstraße Neckar. Der Bund hat die Verlängerung der Neckarschleusen von 110 auf 140 m in den Investitionsrahmenplan bis 2010 aufgenommen. Er entspricht damit einer langjährigen Forderung des Landes und der verladenden Wirtschaft. Die Landesregierung steht in Verhandlungen mit der Bundesregierung wegen eines wirtschaftlichen Beitrags, der nach Lage der Dinge in der Bereitstellung von Fachpersonal bestehen wird. Die Voruntersuchungen haben begonnen. Mit dem Abschluss der Maßnahmen an allen 27 Neckarschleusen kann nach den Planungen des Bundes bis zum Jahr 2025 gerechnet werden.

Es ist in erster Linie Sache der verladenden Wirtschaft und der Transportunternehmer, die sich dadurch bietenden Möglichkeiten anzunehmen und die Wasserstraße verstärkt für Gütertransporte zu nutzen. Die Landesregierung begrüßt es, dass zum Beispiel schon heute ein großer Automobilhersteller vom Hafen Stuttgart aus das Binnenschiff für den Containertransport von Autoteilen zu anderen Produktionsstandorten und zu Überseehäfen nutzt.

IV. Tourismus und Verkehrsangebot

1. Sind die regionalen Erholungsgebiete im Land verkehrlich optimal, d. h. bedarfsgerecht an das überregionale Straßen- und Schienennetz angebunden?

Zu IV. 1.:

Die Frage ist im Grundsatz zu bejahen. Allerdings bestehen sowohl im Schienenfernverkehrsnetz als auch im Bundesfernstraßennetz Ausbaurückstände und Überlastungen der Verkehrsinfrastruktur.

Bezüglich des Schienenpersonenfernverkehrs gilt dies insbesondere für den dringend erforderlichen Aus- und Neubau der Rheintalbahn sowie für die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm. Die Deutsche Bahn AG hat sich darüber hinaus vor einigen Jahren gegen den Widerstand des Landes weitgehend aus dem Schienenfernverkehr auf der Schwarzwaldbahn Offenburg-Konstanz und der Südbahn Ulm-Friedrichshafen-Lindau zurückgezogen. Das Land hat sich daraufhin bemüht, die dadurch entstehenden Lücken im Verkehrsangebot durch verstärkten Einsatz von IRE-Verkehren zu schließen. Diesen beiden Strecken haben hohe touristische Bedeutung für die Regionen Schwarzwald und Bodensee.

Die Situation im Schienenpersonennahverkehr kann insgesamt als gut bezeichnet werden. Nach dem Übergang der Verantwortung auf die Länder durch das Regionalisierungsgesetz konnten im Land Baden-Württemberg zahlreiche Strecken erneuert oder reaktiviert werden. Insbesondere hat sich die Einführung des Integralen Taktfahrplans als sehr erfolgreich erwiesen. Auch hiervon profitieren gerade Tourismusregionen in erheblichem Maß. Die verfügbaren Mittel setzen allerdings den zahlreichen und verständlichen Wünschen nach weiteren Verbesserungen Grenzen.

Bezüglich des Bundesfernstraßennetzes ist festzuhalten, dass die Erreichbarkeit aller Teilräume und somit auch aller touristischen Regionen des Landes über das Autobahn- und Bundesstraßennetz gewährleistet ist. Allerdings wirken sich die Überlastungen insbesondere vieler Bundesfernstraßenabschnitte auch nachteilig für die Erreichbarkeit touristisch wichtiger Regionen aus.

Die Landesregierung steht in ständiger Verbindung zur Bundesregierung und setzt sich für eine angemessene Berücksichtigung des Landes bei Aus- und Neubauvorhaben ein. In jüngster Zeit konnte erreicht werden, dass zusätzliche Ausbauabschnitte in Baden-Württemberg in den Investitionsrahmenplan bis 2010 des Bundes aufgenommen wurden, wobei auch touristisch bedeutsame Gebiete berücksichtigt wurden.

2. Hierzu: In welchen einzelnen Räumen von hochentwickeltem Tourismus und Fremdenverkehr sind auf Straße und Schiene Engpässe entstanden bzw. zeichnen sich solche künftig ab?

Zu IV. 2.:

Eine Anhörung des Tourismusverbands Baden-Württemberg, des Heilbäderverbands Baden-Württemberg und regionaler Tourismusverbände und -organisationen ergab aus deren Sicht folgendes Bild:

- Die Anbindung der wichtigsten Tourismusorte in der Region Schwarzwald an das Schienennetz wird als derzeit befriedigend bezeichnet. Im Schwarzwald werden insbesondere Probleme bei den Verbindungen der Tourismusorte auf den Schwarzwaldhöhen mit den größeren Städten der Rheinebene berichtet. Der Betrieb auf den Strecken der Dreiseisenbahn und der Höllentalbahn wird für

- verbesserungswürdig erachtet. Viele Orte in dieser Region, die lediglich über Busverbindungen verfügen, wünschen eine bessere Taktfrequenz.
- Das regionale Erholungsgebiet Hohenlohe ist optimal an das Bundesautobahnnetz angebunden. Es leidet aber auch unter Überlastung insbesondere der A 6. Die Landkreise der Region Heilbronn-Franken fordern deshalb zu Recht in einer gemeinsamen Initiative einen sechsstreifigen Ausbau der A 6.
 - Die Hohenlohebahn (S 4) von Karlsruhe über Heilbronn nach Öhringen wurde vor knapp zwei Jahren mit einem neuen Teilstück bis Öhringen-Cappel verlängert. Dadurch ist eine Verbesserung auch für den Tourismus zu erwarten. Hierzu lässt die Touristikgemeinschaft Hohenlohe durch die Reinhold-Würth-Hochschule in Künzelsau aktuell eine entsprechende Untersuchung zur touristischen Nutzung erarbeiten. Ergebnisse werden jedoch erst in der zweiten Jahreshälfte vorliegen. Die meisten Gäste der Region Hohenlohe reisen mit dem Pkw an.
 - Im Taubertal wird die straßenseitige Anbindung über die Bundesautobahnen A 3 (bei Wertheim), A 81 (bei Tauberbischofsheim, Ahorn, Boxberg) und A 7 (bei Rothenburg ob der Tauber, Creglingen) als sehr gut bezeichnet. Auch über die Schiene besteht ein relativ guter Zugang zum ICE-Haltepunkt Würzburg. Hinderlich ist die Nicht-Anerkennung des Bayern-Tickets auf der Tauberbahn (generelles Grenzregionenproblem). Auch die Regionalbahntrasse Würzburg–Lauda–Heilbronn–Stuttgart bereitet Probleme. Bei Züttlingen ist diese Trasse nur eingleisig, was zu Einschränkungen im Schienenverkehr führt.
 - Die Anbindung der Schwäbischen Alb an das überregionale Straßen- und Schienennetz wird als verbesserungsbedürftig angesehen. Dies gilt besonders für die West-Ost-Verbindungen. Die Nord-Süd-Verbindungen sind deutlich besser.
 - Die Bodenseeregion verfügt über eine Infrastruktur, welche die Mobilität in der Region gewährleistet. Die Erreichbarkeit, insbesondere die Anbindung an das überregionale und internationale Schienen- und Straßennetz, ist jedoch nicht bedarfsgerecht. Engpässe gibt es bei den Zugverbindungen der Südbahn Ulm-Friedrichshafen, die eine wichtige Rolle bei der Anbindung der Bodenseeregion an das überregionale Schienennetz spielt. Der Bund hat nun auf Drängen des Landes den Ausbau und die Elektrifizierung der Südbahn in den Investitionsrahmenplan bis 2010 aufgenommen. Auch im Fernstraßennetz sind insbesondere Lückenschlüsse erforderlich. Der Lückenschluss im Zug der A 96 zwischen Leutkirch und Wangen ist im Bau. Das Planfeststellungsverfahren für die Schließung der Lücke der B 33 zwischen Allensbach und Konstanz wird vorbereitet. Auch bezüglich dieser Projekte hat sich die Landesregierung mit Erfolg für eine Aufnahme in den Investitionsrahmenplan bis 2010 eingesetzt.
3. *Sind im Landesstraßenbauprogramm der Landesregierung bei der Prioritätensetzung die partiell stark ansteigenden Bedürfnisse im Motorisierten Individualverkehr (MIV) und bei Busverkehren in regionalen Erholungsgebieten zusätzlich berücksichtigt worden?*

Zu IV. 3.:

Das „Bauprogramm Landesstraßen“ wird aus Maßnahmen gespeist, die im Bedarfsplan des GVP 1995 im „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft sind. Bei der Festlegung der Prioritäten des Bedarfsplans im GVP 1995 sind u. a. die Indikatoren „Prognose“ mit dem Zieljahr 2010 und „baulicher Zustand“ zugrunde gelegt worden. Mit diesen Indikatoren, aber auch bei der Dringlichkeitsreihung innerhalb des Bauprogramms wird den ansteigenden Bedürfnissen des MIV und des Busverkehrs entsprochen.

4. Inwieweit wird bei der Schwerpunktbildung in der ÖPNV-Förderpolitik der Landesregierung den besonderen Anforderungen in den Erholungs- und Urlaubsgebieten entsprochen?

Zu IV. 4.:

Hierzu wird auf die Antwort der Landesregierung zu Ziffer V. 5. der Großen Anfrage der Fraktion der FDP/DVP „Wirtschaft und Verkehr in Baden-Württemberg“ in Drucksache 12/4322 Bezug genommen. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass das Land gerade die Marketingaktivitäten für den Freizeit- und Tourismusbereich ausgeweitet und zusätzlich attraktive Tarifangebote entwickelt hat. Im Rahmen der Marketinginitiative „Drei-Löwen-Takt“ wird u. a. eine Freizeitdatenbank angeboten, mit deren Hilfe sich die Abfrage von Freizeit- und Erlebnisangeboten mit dem ÖPNV-Angebot komfortabel verknüpfen lässt.

Bei den Tarifangeboten für den Freizeit- und Tourismusbereich sind zu dem „Schönes-Wochenend-Ticket“ und dem „Baden-Württemberg-Ticket“ noch eine Vielzahl weiterer Angebote hinzugekommen. Beispielhaft seien folgende Angebote genannt:

- Baden-Württemberg-Ticket Single
- Schülerferien-Ticket
- Tageskarte EUREGIO Bodensee
- Insel Mainau Kombi-Ticket
- Kombi-Ticket Europa-Park und
- Konus-Gästekarte.

Ziel der Verkehrspolitik des Landes ist eine weitere Förderung, die auch touristischen Gebieten zugute kommt und den Besonderheiten aller Gebiete, also Ballungsräumen, ländlichen Räumen und touristischen Regionen ausgewogen Rechnung trägt. Die Landesregierung ist bemüht, berechtigten Wünschen und Forderungen bestmöglichst zu entsprechen. Wegen der Begrenztheit der finanziellen Mittel sind allerdings nicht alle Wünsche erfüllbar.

Rech

Innenminister