

## **Antrag**

**der Fraktion der CDU**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

### **Förderung des Schienengüterverkehrs**

Antrag

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

1. welche Transportkapazität im Schienengüterverkehr – aufgeteilt in die wichtigsten Sparten und Gütergruppen – für Baden-Württemberg verfügbar ist und wieviel an Gütertransportvolumen in den kommenden zehn Jahren voraussichtlich dazukommen wird;
2. inwiefern ihr bekannt ist, wie sich das Güterverkehrsaufkommen der Deutschen Bahn AG (DB) sowie der nicht bundeseigenen Eisenbahnen (NE) in den vergangenen fünf Jahren entwickelt hat;
3. welche überregionalen Güterverkehrszentren und regionalen logistischen Zentren im Bau oder geplant sind;
4. was sie unternimmt, um den Schienengüterverkehr zu stärken, sodass dieser mehr Verkehrsanteile von der Straße übernehmen kann;
5. in welchem Umfang, wie und wo mit Landesmitteln der Schienengüterverkehr in den vergangenen zwei Jahren gefördert wurde;
6. wie und wo sie den Neu- und Ausbau von Knotenpunkten zur Verknüpfung von Straße, Schiene und Wasserstraße unterstützt;
7. wie sie die Bedingungen dafür verbessert, dass Betriebe in die kombinierte Verkehrstechnik investieren, zum Beispiel Umschlaganlagen wirtschaftlich betrieben werden können;

8. wie sie Industrie, Handel und Gewerbe dabei unterstützt, eigene Gleisanschlüsse zu erhalten, wenn dies aufgrund ihrer Lage möglich ist und die zu transportierenden Mengen wirtschaftlich auf der Schiene bedient werden können;
9. wie sie NE im Bemühen um neue Güterverkehre und mehr Wettbewerbsfähigkeit auf der Schiene unterstützt.

13.02.2014

Hauk, Schwehr  
und Fraktion

#### Begründung

Baden-Württemberg ist ein produktions- und exportorientierter Wirtschaftsstandort. Was produziert und exportiert wird, muss auch transportiert werden. Dem Güterverkehr, einer leistungsfähigen Infrastruktur und dem erfolgreichen Zusammenspiel aller Verkehrsträger kommt darum entscheidende Bedeutung zu. Trotz aller Bemühungen zur Verlagerung auf Schiene und Schiff werden noch immer mehr als 75 Prozent der Transportleistung im Güterverkehr in Baden-Württemberg auf der Straße erbracht. Der Schienengüterverkehr bzw. kombinierte Ladungsverkehr Straße/Schiene ist im Hinblick auf den Preisdruck des reinen Straßen-güterverkehrs nur bedingt konkurrenzfähig.

Der Güterverkehr nimmt stetig zu. Dass dies vor allem auf der Straße erfolgt, belastet Straßen und Umwelt.

Der Schienengüterverkehr muss dringend gestärkt werden. Er braucht ein leistungsfähiges und dichtes Netz auch in der Fläche, genug, leistungsfähige und gut erreichbare Verladestellen, Terminals und Umschlagzentren und ein optimales Zusammenspiel der einzelnen Güterverkehrsträger im kombinierten Verkehr.

#### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 12. März 2014 Nr. 5-0141.5/85 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. welche Transportkapazität im Schienengüterverkehr – aufgeteilt in die wichtigsten Sparten und Gütergruppen – für Baden-Württemberg verfügbar ist und wieviel an Gütertransportvolumen in den kommenden zehn Jahren voraussichtlich dazukommen wird;*

Dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) ist nicht bekannt, welche Transportkapazität im Schienengüterverkehr für Baden-Württemberg verfügbar ist.

Für die Betrachtung des Gütertransportvolumens werden im MVI die Zahlen der PDVV 2025 (Prognose der deutschlandweiten Verflechtungen 2025) und der daraus abgeleiteten GVP 2025 Baden-Württemberg, insbesondere auch das spezielle Gutachten zum Schienenverkehr „GVP Baden-Württemberg, Prognose der Fahrgastzahlen im Personennahverkehr und der Güterzugbelastung bis 2025“ genutzt. Dabei wird im Schienengüterverkehr von einem Wachstum von 56% zwischen

2004 und 2025 ausgegangen. Diese Datengrundlage wurde im Rahmen des vom MVI beauftragten Gutachtens „Nutzungspotenzial des Schienennetzes für den Güterverkehr in Baden-Württemberg“ an die Auswirkungen der Wirtschaftskrise angepasst (–9 % des Aufkommens im Jahr 2025 gegenüber der Prognose der GVP Baden-Württemberg), und es ist zu erwarten, dass die derzeit laufenden Arbeiten zur Erstellung einer Verflechtungsprognose im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung weitere Reduktionen induzieren. Ein derzeit vom MVI beauftragtes Gutachten „Konzeption zur Förderung des Kombinierten Verkehrs“ (siehe unten zu Frage 3) zeigt dies jedenfalls für das Wachstumssegment des Schienengüterverkehrs, den Kombinierten Verkehr (KV).

Die für die Abfuhr der prognostizierten Transportmengen auf dem Schienennetz in Baden-Württemberg notwendigen Streckenkapazitäten sind bei Realisierung vor allem des Ausbaus der Oberrheinstrecke gegeben. Diese Einschätzung, die auch Ergebnis der vorgenannten Arbeiten ist, wird zusätzlich durch die Bedarfsplanüberprüfung des Bundes im Wesentlichen bestätigt. Dies betrifft ebenfalls die für den Transport notwendigen Kapazitäten im Rangierbetrieb des Einzelwagenauslaufs und die Umschlagkapazitäten der Terminals im Kombinierten Verkehr. Hierzu werden in den erwähnten Arbeiten zur KV-Konzeption vertiefende Betrachtungen angestellt.

Soweit die Fragestellung auf die Beförderungsmenge, also das Güterverkehrsaufkommen, zielt, wird auf die nachstehend aufbereitete Tabelle des Statistischen Landesamtes verwiesen:

**Güterverkehr in Baden-Württemberg 2011 und 2012 nach Verkehrsträgern und Güterabteilungen**

Güterabteilungen	2011		2012		Veränderung 2012 gegenüber 2011	
	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand
	1.000 t				%	
<b>Eisenbahn<sup>1)</sup></b>						
Erzgn. der Land- und Forstwirtschaft sowie Fischerei	226,4	366,1	96,7	370,2	-57,3	+1,1
Kohle, rohes Erdöl und Erdgas	2.696,3	97,0	2.282,4	44,6	-15,3	-54,0
Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse	1.793,4	1.434,2	1.714,6	1.470,2	-4,4	+2,5
Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren	1.466,3	538,2	1.389,4	548,7	-5,2	+2,0
Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	3.381,9	3.708,3	3.130,3	3.641,2	-7,4	-1,8
Chemische Erzgn., Mineralwaren (Glas, Zement, Gips)	1.886,5	550,2	1.833,8	571,0	-2,8	+3,8
Metalle und Metallerzeugnisse	2.681,5	1.674,1	2.376,3	1.575,7	-11,4	-5,9
Maschinen, Ausrüstungen und langlebige Konsumgüter	644,5	1.482,1	791,2	1.717,9	+22,8	+15,9
Sekundärrohstoffe, Abfälle	936,5	1.502,4	939,0	1.398,3	+0,3	-6,9
Sonstige Produkte	3.495,5	3.172,2	3.916,2	3.690,8	+12,0	+16,3
<b>Insgesamt</b>	<b>19.208,8</b>	<b>14.524,8</b>	<b>18.469,9</b>	<b>15.028,5</b>	<b>-3,8</b>	<b>+3,5</b>

Quelle: Statistische Berichte Baden-Württemberg „Verkehr in Baden-Württemberg 2012“

2. inwiefern ihr bekannt ist, wie sich das Güterverkehrsaufkommen der Deutschen Bahn AG (DB) sowie der nicht bundeseigenen Eisenbahnen (NE) in den vergangenen fünf Jahren entwickelt hat;

Das Statistische Bundesamt weist für alle Eisenbahnunternehmen im Bundesgebiet Daten zur Beförderungsmenge und Beförderungsleistung im Schienengüterverkehr aus. Diese beinhalten im Unterschied zu den Zahlen einzelner Unternehmen lediglich die in Deutschland erfassten Güterverkehre.

Beförderungsmenge/Beförderungsleistung					
	Einheit	2009	2010	2011	2012
Beförderungsmenge					
Eisenbahnverkehr	1.000 Tonnen	312.087	355.715	374.737	366.140
Beförderungsleistung					
Eisenbahnverkehr	Millionen Tonnenkilometer	95.834	107.317	113.317	110.065

Als *Beförderungsmenge* wird das Gewicht der beförderten Güter bezeichnet. Das Beförderungsgewicht wird einheitlich in allen amtlichen Güterverkehrsstatistiken einschließlich Verpackungsgewicht erhoben. Mit Ausnahme der Seeschifffahrt wird zudem das Gewicht von Ladungsträgern (zum Beispiel Containern) in die Gesamttonnage einbezogen.

Als *Beförderungsleistung* wird das Produkt aus dem Gewicht der beförderten Gütermenge mit der (in der Regel nur im Inland) zurückgelegten Transportweite bezeichnet. So entsteht die Maßeinheit Tonnenkilometer. Werden in einem Lastkraftwagen zum Beispiel 15 Tonnen über eine Entfernung von 200 Kilometer zwischen den Orten A und B befördert, so ergibt dies eine Beförderungsleistung von 3.000 Tonnenkilometern.

Das Güterverkehrsaufkommen der nicht bundeseigenen Eisenbahnen (NE) ist im Einzelnen nicht bekannt und kann in der Kürze der Zeit bei der Vielzahl der Unternehmen auch nicht abgefragt werden. Die Entwicklung der Marktanteile im Schienengüterverkehr der Eisenbahnunternehmen zeigt, dass der Anteil der DB Schenker Rail kontinuierlich abnimmt.

#### Wettbewerbsbahnen verzeichnen Leistungsanstieg (in Mrd. Tkm)

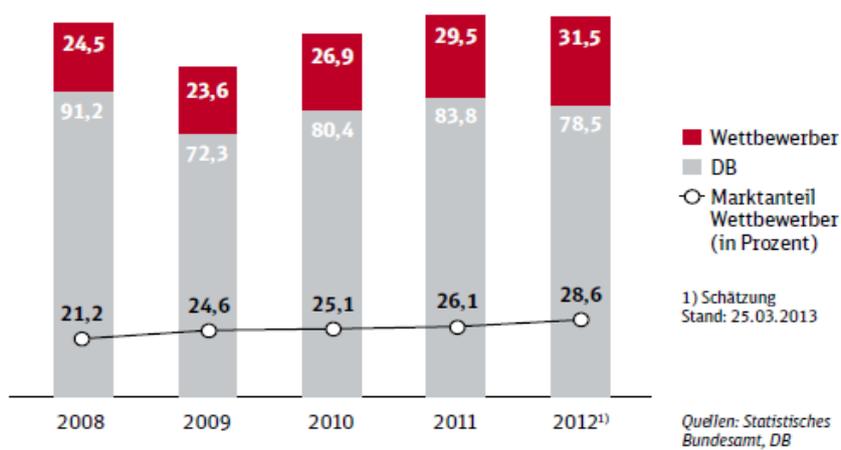


Tabelle: Verkehrsleistung Schienengüterverkehr  
Quelle: Wettbewerber Report 2013/2014

3. *welche überregionalen Güterverkehrszentren und regionalen logistischen Zentren im Bau oder geplant sind;*

Die Landesregierung verfolgt das Ziel, dass sich der Gütertransport auf der Straße auf ein notwendiges Minimum beschränkt. Daher sollen der transportierenden Wirtschaft Alternativen auf Schiene und Wasserstraße zum Straßentransport angeboten werden. Insbesondere im Kombinierten Verkehr Straße/Schiene und Straße/Wasserstraße wird großes Potenzial zur Entlastung der Straße gesehen. Daher müssen leistungsfähige Umschlagstellen zur Verfügung stehen, die über gute Anbindungen an das Straßen-, Schienen- und – wo möglich – an das Wasserstraßennetz verfügen. Einrichtung und Betrieb solcher Umschlagstellen fällt Unternehmen und Kommunen zu. Die Landesregierung ist hier vor allem vermittelnd zwischen den Akteuren tätig und kann in Einzelfällen durch Förderung Anreize setzen.

Im Dezember 2012 hat das Land ein Gutachten in Auftrag gegeben, um die Anforderungen, den zusätzlichen Bedarf und die Möglichkeiten für logistische Anlagen zunächst in der Metropolregion Stuttgart näher zu untersuchen. Dieses Gutachten wurde im April 2013 vorgelegt. Darin wird festgestellt, dass im Süden von Stuttgart ein deutlicher Bedarf für ein ergänzendes Verladeangebot besteht. Im Gutachten wird empfohlen, speziell an den Standorten Eutingen im Gäu, Plochingen und Reutlingen weitere Detailuntersuchungen durchzuführen. An allen drei Standorten steht das Land in einem engen Dialog mit den Beteiligten und sieht gute Aussichten, ein Angebot zu entwickeln. Dabei soll eine breite Meinungsbildung vor Ort erreicht und das weitere Vorgehen breit abgestimmt werden, um eine hohe Akzeptanz herbeizuführen.

Im Oktober 2013 wurde eine weitere Untersuchung für die weiteren Regionen des Landes in Auftrag gegeben, da auch dort zumindest teilweise von vergleichbaren Herausforderungen wie im Raum Stuttgart auszugehen ist. Die Ergebnisse sollen bis Mitte des Jahres 2014 vorliegen und dann mit dem Untersuchungsergebnis für den Raum Stuttgart in eine Gesamtkonzeption für Baden-Württemberg zusammengeführt werden.

Im Raum Offenburg/Lahr/Kehl beabsichtigt die Stadt Lahr, im Bereich zwischen der Autobahn und dem Flughafengelände ein Güterverkehrszentrum zu errichten. Durch die Aufnahme in die europäische Güterverkehrsinitiative Rotterdam–Mailand („CODE 24“) hat die Bedeutung dieses Projektes eine besondere Anerkennung erfahren. Die Landesregierung unterstützt die Pläne der Stadt, wobei zugleich darauf hingewiesen werden muss, dass die Realisierung eine autobahnparallele Trassenführung der Rheintalbahn voraussetzt und deshalb unter dem Vorbehalt der Beschlussfassung im Projektbeirat Rheintalbahn steht.

Daneben existieren bimodale Terminals in Singen und Giengen/Brenz. Zu weiteren bedeutenden Güterumschlagseinrichtungen ohne KV-Einrichtungen zählen die Güterbahnhöfe Mannheim und Heilbronn sowie die Rollenden Landstraßen in Freiburg und Singen.

In den bereits bestehenden überregionalen Zentren Stuttgart/Kornwestheim, Mannheim, Karlsruhe, Heilbronn, Ulm und Weil a. Rh. stehen zur Güterverladung leistungsfähige KV-Terminals zur Verfügung, sodass an diesen Standorten im Wesentlichen Investitionen zur Kapazitätserweiterung in Betracht kommen, wie dies derzeit in Mannheim und Karlsruhe der Fall ist.

Darüber hinaus wirkt das Land im Rahmen seiner Möglichkeiten auch an der Weiterentwicklung bereits bestehender sowie an der Entwicklung neuer Terminalstandorte mit. So beteiligt sich das Land beispielsweise an den aktuellen Untersuchungen, ob im Neckarhafen Plochingen eine trimodale Anlage des Kombinierten Verkehrs errichtet werden kann. Weiter unterstützt das Land die konzeptionellen Überlegungen der Stadt Reutlingen zum Bau eines intermodalen Terminals.

*4. was sie unternimmt, um den Schienengüterverkehr zu stärken, sodass dieser mehr Verkehrsanteile von der Straße übernehmen kann;*

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur sieht den Schlüssel zur Stärkung des Schienengüterverkehrs in seiner Wettbewerbsstärkung. Dazu gehören neben einem funktionierenden Wettbewerb unter den Eisenbahnverkehrsunternehmen auch faire Wettbewerbsbedingungen im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern. So setzt sich das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur dafür ein, dass der Straßengüterverkehr so wie der Schienengüterverkehr seine Infrastrukturkosten selber erbringen muss. Dazu ist die Lkw-Maut auf das weitere Straßennetz auszuweiten und sind externe Kosten einzubeziehen. Zudem ist die Infrastruktur insbesondere von nichtbundeseigenen Eisenbahnen z. B. innerhalb von Gewerbegebieten finanziell so zu unterstützen, wie dies für das Straßenverkehrsnetz gilt. Dass ein anderes Wettbewerbsverhältnis zwischen Schiene und Straße zu höheren Schienengüterverkehrsanteilen führen kann, ist in der Schweiz zu beobachten.

Der Schienengüterverkehr besitzt vor allem auf langlaufenden Strecken und bei homogenen Gütern Wettbewerbsvorteile gegenüber der Straße. Um diesen Vorteil auch grenzüberschreitend zu erbringen, ist eine weitere Harmonisierung des Eisenbahnrechts in der Europäischen Union notwendig.

Damit die Schiene ihren Wettbewerbsvorteil voll ausspielen kann, ist eine höhere Zuverlässigkeit der Infrastruktur notwendig, die z. B. zu höherer Pünktlichkeit der Transporte führen würde. Dazu sind ein Ausbau und eine bessere Nutzung der Kapazitäten notwendig. Daher setzt sich die Landesregierung gegenüber der Bundesregierung für eine Stärkung der Schiene im Bundesverkehrswegeplan ein. Der Bundesverkehrswegeplan sollte sich dabei nicht nur am aktuellen Trend, sondern an ehrgeizigen Szenarien zum Ausbau des Schienengüterverkehrs orientieren.

Darüber hinaus hat sich die Landesregierung erfolgreich dafür eingesetzt, dass die Schieneninfrastruktur in Baden-Württemberg von der Europäischen Union unterstützt wird. Von den ca. 94 Mio. Euro Fördermitteln für Infrastrukturmaßnahmen der EU im Rahmen der Transeuropäischen Netze (TEN-T), entfielen über 84 Mio. Euro (89,4%) auf Bundesschienenwege in Baden-Württemberg (Rheintalbahn, NBS Stuttgart–Ulm).

Neben den zu Frage 3 dargestellten Initiativen sind im Landeshaushalt Fördermittel für Infrastrukturmaßnahmen bereitgestellt. Damit sollen Vorhaben gefördert werden, die der Verkehrsverlagerung dienen. Neben KV-Terminals kann aus Landesmitteln beispielsweise auch der Bau von Gleisanschlüssen bezuschusst werden.

*5. in welchem Umfang, wie und wo mit Landesmitteln der Schienengüterverkehr in den vergangenen zwei Jahren gefördert wurde;*

Im Jahr 2012 wurde die Unterhaltung von Schienenstrecken der NE-Bahnen, die ausschließlich oder auch dem Schienengüterverkehr dienen, mit Landesmitteln in Höhe von 9,8 Mio Euro gefördert; in 2013 mit 6,9 Mio. Euro.

Ergänzend wurden in den Jahren 2012 und 2013 insgesamt ca. 80.000 Euro anteilige Investitionszuschüsse für Umschlaganlagen ausbezahlt.

*6. wie und wo sie den Neu- und Ausbau von Knotenpunkten zur Verknüpfung von Straße, Schiene und Wasserstraße unterstützt;*

Auf die Stellungnahme zu den Fragen 3 und 4 wird verwiesen.

*7. wie sie die Bedingungen dafür verbessert, dass Betriebe in die kombinierte Verkehrstechnik investieren, zum Beispiel Umschlaganlagen wirtschaftlich betrieben werden können;*

Der Landesregierung ist bekannt, dass der wirtschaftliche Betrieb insbesondere neuer Umschlaganlagen in der Anfangsphase häufig schwer darstellbar ist. Auch vor diesem Hintergrund kann auf die Förderung solcher Investitionen nicht verzichtet werden. Die Förderung entsprechender Anlagen wirkt sich auch auf deren betriebswirtschaftlichen Erfolg aus. Die Gewährung von Zuschüssen zum laufenden Betrieb solcher Anlagen ist allerdings nicht vorgesehen.

*8. wie sie Industrie, Handel und Gewerbe dabei unterstützt, eigene Gleisanschlüsse zu erhalten, wenn dies aufgrund ihrer Lage möglich ist und die zu transportierenden Mengen wirtschaftlich auf der Schiene bedient werden können;*

Sowohl das Land als auch der Bund gewähren auf Grundlage ihrer Förderbestimmungen Unternehmen in privater Rechtsform finanzielle Zuwendungen für den Neubau eines Gleisanschlusses, zur Reaktivierung stillgelegter oder nicht mehr genutzter Gleisanschlüsse und zum Ausbau von bestehenden Gleisanschlüssen. Mit dieser Förderung ist beabsichtigt, eine zusätzliche Verlagerung von Anteilen des Güterverkehrs von der Straße auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene zu erreichen.

Die Zuwendungen werden als nicht rückzahlbare Zuschüsse – beim Land von bis zu einem Drittel und beim Bund von maximal 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten – im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel gewährt. Wesentliche Voraussetzung für die finanzielle Förderung ist, dass sich die Unternehmen verpflichten, innerhalb des Förderzeitraums ein bestimmtes, zusätzliches Frachtvolumen (Mehrverkehre) mittels Gleisanschluss auf der Schiene zu transportieren. Bei Nichterreicherung dieses Frachtvolumens ist der Zuschuss anteilig zurückzuzahlen.

Unabhängig von einer Gleisanschlussförderung gilt es die Effizienz des Güterverkehrssystems insgesamt zu steigern. Jeder Verkehrsträger muss seine spezifischen Stärken optimal zur Geltung bringen können. So gilt beispielsweise, Stärken der Binnenschifffahrt beim Transport von Massengütern auf Binnenwasserstraßen ebenso zu nutzen wie die Flexibilität und Schnelligkeit des Lkw. Umweltvorteile werden der Schiene insbesondere auf langen Strecken zugeschrieben.

*9. wie sie NE im Bemühen um neue Güterverkehre und mehr Wettbewerbsfähigkeit auf der Schiene unterstützt.*

Die Landesregierung verfolgt mit den unter Ziffer 3 genannten Untersuchungen das Ziel, einen möglichst hohen Anteil der prognostizierten Verkehrszuwächse auf die Schiene und Wasserstraßen zu verlagern. Die Untersuchungen sollen dazu beitragen, den zusätzlichen Bedarf und die Möglichkeiten für logistische Anlagen, Transportwege und Engpässe transparent zu machen und Aufschluss über erforderliche Maßnahmen zu geben. Aus Sicht der NE-Bahnen sind für mehr Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs insbesondere ein Aus- und Neubau der Infrastruktur, Fahrplanmaßnahmen zur Optimierung des Zugbetriebs sowie eine zeitliche und räumliche Lenkung der Nachfrage erforderlich. Im Rahmen ihrer Möglichkeiten wird die Landesregierung bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans die Belange des Güterverkehrs beim Aus- und Neubau von Schienennetzen aufgreifen und unterstützen.

Hermann  
Minister für Verkehr  
und Infrastruktur