

Antrag

der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Güterverkehrskonzeption

Antrag

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

1. welche konkreten Schritte und Maßnahmen sie ergriffen hat, um den Güterverkehr in Baden-Württemberg stärker auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern;
2. welche konkreten Schritte und Maßnahmen sie ergriffen hat, um den kombinierten Verkehr so auszubauen, dass Güter effizient und umweltschonend transportiert werden können;
3. welche konkreten Schritte und Maßnahmen sie ergriffen hat, um weitere Terminals des kombinierten Verkehrs im Landesgebiet zu errichten;
4. welche konkreten Schritte und Maßnahmen sie ergriffen hat, um sich für innovative Verlademöglichkeiten einzusetzen;
5. welche konkreten Schritte und Maßnahmen sie ergriffen hat, um den zusätzlichen Bedarf für weitere Terminals des kombinierten Verkehrs in der Region Stuttgart zu decken;
6. welche dieser in den Ziffern 1 bis 5 genannten Schritte und Maßnahmen bereits umgesetzt sind bzw. sich aktuell im Umsetzung befinden;
7. inwiefern und ggf. bis wann sie beabsichtigt, eine Güterverkehrskonzeption für Baden-Württemberg vorzulegen;

8. welcher Anteil des Güterverkehrs nach ihrer Ansicht realistisch auf Schiene und Wasserstraßen verlagert werden kann;
9. welche quantitativen Potenziale (Anzahl Lkw-Fahrten, Einsparung von CO₂) sie pro Jahr durch die Verlagerung auf Schiene und Wasserstraßen erwartet.

18. 10. 2018

Rivoir, Kleinböck, Selcuk,
Dr. Weirauch, Gall SPD

Begründung

Im Koalitionsvertrag zwischen Bündnis 90/Die Grünen und der CDU heißt es zum Thema Güterverkehr: „Wir wollen den Güterverkehr stärker auf Schiene und Wasserstraße verlagern und den kombinierten Verkehr ausbauen, damit Güter effizient und umweltschonend transportiert werden können. Wir setzen uns für weitere Terminals des kombinierten Verkehrs im Landesgebiet und für innovative Verlademöglichkeiten ein. Zusätzlicher Bedarf besteht insbesondere in der Region Stuttgart.“

Nach zweieinhalb Jahren Regierungsdauer ist es an der Zeit, dass die Landesregierung der Öffentlichkeit ihre Überlegungen, Konzepte und konkret bereits umgesetzte Maßnahmen vorstellt.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 12. November 2018 Nr. 3-3884/494 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. *welche konkreten Schritte und Maßnahmen sie ergriffen hat, um den Güterverkehr in Baden-Württemberg stärker auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern;*
2. *welche konkreten Schritte und Maßnahmen sie ergriffen hat, um den kombinierten Verkehr so auszubauen, dass Güter effizient und umweltschonend transportiert werden können;*
3. *welche konkreten Schritte und Maßnahmen sie ergriffen hat, um weitere Terminals des kombinierten Verkehrs im Landesgebiet zu errichten;*
4. *welche konkreten Schritte und Maßnahmen sie ergriffen hat, um sich für innovative Verlademöglichkeiten einzusetzen;*
5. *welche konkreten Schritte und Maßnahmen sie ergriffen hat, um den zusätzlichen Bedarf für weitere Terminals des kombinierten Verkehrs in der Region Stuttgart zu decken;*
6. *welche dieser in den Ziffern 1 bis 5 genannten Schritte und Maßnahmen bereits umgesetzt sind bzw. sich aktuell im Umsetzung befinden;*
7. *inwiefern und ggf. bis wann sie beabsichtigt, eine Güterverkehrskonzeption für Baden-Württemberg vorzulegen;*

Die Fragen 1 bis 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet:

Ziel der Landesregierung ist es, die Mobilität in Baden-Württemberg nachhaltiger zu gestalten. Im Hinblick auf den prognostizierten Anstieg der Transportleistung im Güterverkehr von ca. 38 Prozent im Jahr 2030 gegenüber dem Jahr 2010 gefährdet diese Prognose die Erreichung der Pariser Klimaziele. Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und das Binnenschiff ist zudem nicht nur aus ökologischen Gründen, sondern auch aufgrund zunehmender Engpässe in der Straßeninfrastruktur notwendig. Dennoch sind die Handlungsmöglichkeiten des Landes begrenzt. Für die Schaffung von schienen- und wasserstraßenfreundlichen Rahmenbedingungen ist überwiegend die EU oder der Bund zuständig. Der Bau und Betrieb der notwendigen Infrastruktur wie Umschlagspunkte, Güterzentren oder Gleisanschlüsse liegt zudem im Verantwortungsbereich der Privatwirtschaft. Gleiches gilt für das Transportangebot, das auf der Schiene und der Wasserstraße angeboten werden muss. Darauf kann die Landesregierung keinen unmittelbaren Einfluss nehmen.

Trotz der limitierten Handlungsmöglichkeiten der Landesregierung setzt sich die Landesregierung im Rahmen ihrer Zuständigkeiten mit Nachdruck für die Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf Schiene und Binnenschiff ein. So bietet das Verkehrsministerium Unternehmen und Kommunen eine Fördermöglichkeit für Maßnahmen, die in Verbindung mit dem Ausbau oder Neubau von Gleisanschlüssen oder Terminals stehen oder dafür wichtige Voraussetzungen schaffen. Bei größeren Vorhaben, bei denen eine Förderung durch den Bund beantragt werden kann (Programm zur Förderung von Gleisanschlüssen und Programm zur Förderung von Anlagen des kombinierten Verkehrs), bietet das Verkehrsministerium den Unternehmen an, gemeinsam mit dem Eisenbahnbundesamt in Kontakt zu treten.

Vom Land beauftragte Gutachten aus dem Jahr 2013 und 2014 bestätigten den zunehmenden Bedarf für weitere Umschlagkapazitäten im kombinierten Verkehr, auch für den Süden der Region Stuttgart. Dies betrifft vordringlich den Raum rund um Reutlingen, des Gäu-Quadrats als auch entlang der Neckarlinie, wo sowohl mit Kommunen als auch mit Unternehmern bereits Gespräche stattfinden und das Potenzial für zusätzliche Verkehre im kombinierten Verkehr erkannt wurde. Eine finanzielle Unterstützung aus dem zuvor genannten Förderprogramm des Landes ist gerade in diesen Regionen prinzipiell denkbar.

Ebenso steht das Verkehrsministerium im regelmäßigen Kontakt mit Verbänden, Terminalbetreibern und Akteuren der Logistikwirtschaft, um Restriktionen und Hindernisse der Transportverlagerung gemeinsam zu besprechen und anzugehen. Zwar kann das Verkehrsministerium nicht direkt Einfluss auf die Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit der Transporte auf der Schiene und der Binnenschiffahrt nehmen. Es ist aber festzustellen, dass den Akteuren der Transportbranche die bereits bestehenden Alternativen zum Straßentransport nur vereinzelt bekannt sind. Aus diesem Grund ist es Ziel, Angebote für eine bessere Vernetzung der Transportbranche und mehr Transparenz bei Alternativen zum Straßentransport zu schaffen.

Mit diesem Thema wird sich auch das Güterverkehrskonzept Baden-Württemberg auseinandersetzen. Die Erstellung des Güterverkehrskonzepts wurde Anfang 2018 ausgeschrieben und anschließend vergeben. Es soll aufgezeigt werden, wo alternative Transportmöglichkeiten per Binnenschiff und Schiene bestehen. Dazu wird derzeit eine interaktive Karte entwickelt, die die Transportrelationen in Baden-Württemberg visualisieren wird, sodass Interessenten einen umfassenden Überblick gewinnen können.

Zudem wird sich das Güterverkehrskonzept auch mit Innovationen und Trends bei den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße auseinandersetzen. Dies betrifft nicht nur das Themenfeld der alternativen Antriebe, auch bestehende Restriktionen bzw. Engpässe im Schienen- und Straßennetz sollen aufgezeigt und innovative Maßnahmen zur Milderung der Engpassbeseitigung im Schienennetz erarbeitet werden. Vervollständigt und abgerundet wird das Güterverkehrskonzept durch die Durchführung verschiedener Foren und Workshops. Sie dienen der Vernetzung und dem verbesserten Austausch zu regionalen als auch überregionalen Logistikscherpunkten in Baden-Württemberg. Die Landesregierung verfolgt mit dem Güterverkehrskonzept das Ziel, den Güterverkehr in Baden-Württemberg nachhaltiger zu gestalten und weitere Handlungsmöglichkeiten des Landes aufzuzeigen. Bis Anfang 2020 soll die Erarbeitung abgeschlossen sein.

8. *welcher Anteil des Güterverkehrs nach ihrer Ansicht realistisch auf Schiene und Wasserstraßen verlagert werden kann;*

9. *welche quantitativen Potenziale (Anzahl Lkw-Fahrten, Einsparung von CO₂) sie pro Jahr durch die Verlagerung auf Schiene und Wasserstraßen erwartet.*

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet:

Ein belastbares Verlagerungspotenzial ist hinsichtlich der zahlreichen Einflussfaktoren der Transportwahl im Güterverkehr generell nur schwer abzuschätzen. Häufig wird als Verlagerungshemmnis fehlende Wirtschaftlichkeit der Binnenschiffahrtsleistungen und Schienentransporte in den Vordergrund gestellt, einhergehend mit einer unzureichenden Zuverlässigkeit oder mangelnder Transportqualität. Auch die Systemkomplexität, insbesondere des Verkehrsträgers Schiene, ist ein Hemmnis.

Verlagerungspotenzial liegt insbesondere bei Transporten vor, die die Vorteile der Schiene und der Binnenschiffahrt nutzen können. Transporte mit langen Transportwegen, ziel- bzw. empfangsnahen Zugangspunkten wie Häfen, Gleisanschlüssen oder Terminals als auch mit großen Transportmengen und entsprechendem Transportgut sind zu einem Großteil verlagerungsfähig. Der kombinierte Verkehr in genormten Ladeeinheiten zeigt zudem, dass grundsätzlich jegliches Transportgut, das in einem genormten Sattelaufleger transportiert und ebenfalls in einem Container verstaut werden könnte, verlagerungsfähig ist.

Der aktuelle Modal-Split von bundesweit ca. 18 % im Schienengüterverkehr und ca. 10 % bei der Binnenschiffahrt ist aus Sicht der Landesregierung unzureichend. Die Binnenschiffahrt bietet noch erhebliche Kapazitätsreserven und das Potenzial der Schieneninfrastruktur ist bis auf wenige Engpässe in den Knoten noch nicht ausgenutzt. Erfahrungen in der Schweiz oder in Österreich zeigen, dass bei Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen eine signifikante Steigerung des Modal-Splits möglich ist. Ein Gutachten aus dem Jahr 2014 teilt die Auffassung, dass in Baden-Württemberg im Jahr 2025 unter veränderten Rahmenbedingungen ein theoretisches Potenzial von zusätzlich 50 % des Transportaufkommens auf den kombinierten Verkehr verlagerbar wäre.

Das Verlagerungspotenzial kann dennoch nur geschätzt werden. Eine Studie des BMVI, die sich mit Verlagerungspotenzialen im Rheinkorridor auseinandersetzt, geht bei entsprechender Anpassung der Rahmenbedingungen hingegen davon aus, dass bis zum Jahr 2030 ca. 16 % der Lkw-Transporte in Rheinnähe theoretisch auf die Binnenschiffahrt verlagerbar wären.

Aus diesem Grund sind auch quantitative Aussagen hinsichtlich der Umwelteffekte nur schwer möglich. Dennoch ist der ökologische Nutzen des Schienengüterverkehrs und der Binnenschiffahrt gegenüber dem Straßengüterverkehr unbestreitbar. Bei Schienen- und Binnenschiffahrtsverkehren werden nur ein Drittel bis ein Viertel der Treibhausgase im Vergleich zum Lkw emittiert. Zudem ist die Binnenschiffahrt und der Schienengüterverkehr auch in Anbetracht weiterer externer Kosten wie Verkehrssicherheit oder Lärmemissionen im Vorteil.

Hermann

Minister für Verkehr