

Große Anfrage

der Fraktion GRÜNE

und

Antwort

der Landesregierung

**Nachhaltige Mobilität in Baden-Württemberg voranbringen
– für Mensch, Wirtschaft und Umwelt**

Große Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

I. Nachhaltige Mobilität in Baden-Württemberg

1. Welcher Anteil an klimaschädlichen Treibhausgasen ist dem Verkehrssektor zuzuordnen (aufgeschlüsselt nach Personen- und Güterverkehr sowie nach Verkehrsträgern mit Angabe der Entwicklung seit dem Jahr 1990 absolut und in Tonnen pro Kopf)?
2. Welche Möglichkeiten sieht sie, die aus dem Verkehrssektor stammenden Treibhausgase bis zum Jahr 2020 deutlich zu reduzieren?
3. Welche Maßnahmen sind zur Reduktion verkehrsbedingter Umweltauswirkungen in den Bereichen Lärmschutz, Luftreinhaltung, Flächenverbrauch und Minimierung der Zerschneidungswirkung notwendig und werden ergriffen?
4. Welche Schritte wird sie unternehmen, um die Wirtschaftspolitik auf das Wachstumsfeld nachhaltige Mobilität auszurichten bzw. um die Rolle Baden-Württembergs bei der Erforschung, Entwicklung und Implementierung umweltorientierter Verkehrssysteme zu untermauern?
5. Welche Möglichkeiten sieht sie, durch Verkehrsleitsysteme eine intelligente Nutzung der bestehenden Straßeninfrastruktur zu unterstützen?
6. Welche Möglichkeiten sieht sie, über die Stadtentwicklungsplanung, das Thema Verkehrsvermeidung wieder stärker in den Fokus zu rücken?

II. Fußgängerverkehr und Radverkehr

1. Wie hat sich der Radverkehr in Baden-Württemberg in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (Ausgaben pro Jahr, Streckenkilometer, Anteil am modal split)?
2. Durch welche investiven und nichtinvestiven Maßnahmen will sie den Fußgängerverkehr und den Radverkehr aufwerten und fördern?

III. Elektromobilität

1. Welchen Beitrag kann Elektromobilität zur Reduzierung der Verkehrsbelastung in den Zentren der Städte bzw. im ländlichen Raum leisten?
2. Welche Möglichkeiten sieht sie, die Elektromobilität – betrieben mit zusätzlichen erneuerbaren Energien – stärker als bisher in den öffentlichen Personennahverkehr zu integrieren?
3. Welche Voraussetzungen sind für eine nennenswerte Erhöhung des Anteils an Elektrofahrzeugen notwendig?

IV. Sanierung landeseigener Infrastrukturen, Aus- und Neubaumaßnahmen bei Bundesfernstraßen und Landesstraßen

1. Welcher Sanierungs-, Instandsetzungs- und Erneuerungsbedarf mit welchem Kostenvolumen zeichnet sich in den kommenden Jahren in diesen Bereichen ab (auch im Brückenbereich)?
2. In welchem Umfang belasten bereits realisierte/vorfinanzierte Straßenbaumaßnahmen den aktuellen bzw. die künftigen Landeshaushalte?
3. Wie viele Aus- und Neubaumaßnahmen bei Bundesfernstraßen und Landesstraßen mit welchem Kostenvolumen befinden sich in der Planung und welche Möglichkeiten zur Kostensenkung sind hier gegeben (z. B. Sanierung statt Neubau, Absenkung von Standards)?

V. Modernisierung der Schieneninfrastruktur für den Schienennahverkehr

1. Welcher Sanierungs-, Instandsetzungs- und Erneuerungsbedarf zeichnet sich in den kommenden Jahren bei Schienenstrecken, die dem Land oder landeseigenen Gesellschaften gehören, ab?
2. Welche Schritte sind notwendig, um die vorhandene Schieneninfrastruktur in Baden-Württemberg zu modernisieren und die wichtigsten Nahverkehrsnetze in ihrer Bedienungsqualität (Taktichte, Geschwindigkeit) bis zum Auslaufen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (Bundes-GVFG) aufzuwerten?
3. Welche konkreten Maßnahmen wird sie einleiten, um die Elektrifizierung der Südbahn bis zur Neuvergabe der Schienenpersonennahverkehr-Leistungen (SPNV-Leistungen) abschließen zu können, die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke voranzutreiben, die Rhein-Neckar-S-Bahn zügig abzuschließen, die Breisgau-S-Bahn voranzubringen, die S-Bahn-Verlängerung von Filderstadt nach Neuhausen samt einer Fortführung ins Neckartal voranzubringen und das Donau-Iller-S-Bahn-Konzept mit den kommunalen Partnern voran zu betreiben?
4. Welche Probleme ergeben sich durch das Auslaufen des Bundes-GVFG in 2019?
5. Welche Möglichkeiten sieht sie, um gegenüber dem Bund auf eine Übertragung der Trägerschaft von Strecken ohne überregionale Bedeutung – in Verbindung mit einem angemessenen Finanztransfer – einzutreten?

VI. Öffentlicher Personennahverkehr

1. Wie stellen sich Struktur, Kostenentwicklung und Finanzierungssituation der laufenden Verkehrsverträge des Landes im Schienenpersonennahverkehr dar?
2. Welche Möglichkeiten sieht sie, den Schienenpersonennahverkehr qualitativ und quantitativ zu verbessern, z. B. durch die Vorschläge des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) zum kurzfristigen Ausbau des Regionalverkehrs auf der Schiene?
3. Welche Möglichkeiten und Finanzierungsinstrumente sieht sie, den Busverkehr attraktiver zu machen, differenziert nach Ballungsräumen, städtischen Gebieten und ländlichen Regionen?

VII. Güterverkehr

1. Welche Potenziale und Hemmnisse sieht sie, mehr Güter auf die Schiene zu bringen und Güterverkehrszentren auszubauen?
2. Welche Möglichkeiten erkennt sie in Citylogistik-Konzepten zur Stärkung des kombinierten Verkehrs?

17.08.2012

Sitzmann, Schwarz, Raufelder
und Fraktion

Begründung

Der Verkehrssektor verursacht immer noch einen wesentlichen Teil der klimaschädlichen Emissionen. Daher ist der Anteil umweltverträglicher Verkehrsarten am Verkehrsaufkommen kurz- bis mittelfristig spürbar zu steigern.

Zur Bewertung der Entwicklung der CO₂-Emissionen bzw. der CO₂-Belastung wird als Basisjahr das Jahr 1990 verwendet. Dieses wurde im Kyoto-Protokoll für die meisten Treibhausgase vereinbart. Die Bundesregierung hat in Umsetzung der Koalitionsvereinbarung zugesagt, dass Deutschland bis zum Jahr 2020 seine Treibhausgasemissionen um 40 % (bezogen auf das Basisjahr 1990) reduzieren wird. Das Klimaschutzkonzept der Landesregierung aus dem Jahr 2011 sieht Minderungsziele für den Verkehrsbereich von 27 % bis 2020 und von 80 % bis 2050 vor.

Auch wenn es gelingt, diese Verteilung zugunsten des klimafreundlichen Schienenverkehrs zu verschieben, wird der Straßenverkehr auch künftig eine hohe Bedeutung haben. Deshalb muss die Politik dafür sorgen, dass der Verkehr möglichst umweltfreundlich, sozialverträglich sowie ressourcen- und klimaschonend wird. Verbrauchsminderung, neue Antriebstechniken (wie z. B. Hybridtechnik und Elektrofahrzeuge) und regenerative Energieformen sind Schlüssel für zukunftsfähige Mobilität.

Der Elektrifizierung der Mobilität (Pkw, Roller, E-Bike, O-Bus, Straßenbahn) auf der Basis zusätzlicher, erneuerbarer Energien kommt dabei eine entscheidende Rolle zu. Wir betrachten dies aus wirtschaftlichen wie ökologischen Gründen als ein zentrales Zukunftsprojekt für Baden-Württemberg.

Das Fahrradfahren und auch das zu Fuß gehen müssen attraktiver werden. Dazu können infrastrukturelle Maßnahmen für den Radverkehr beitragen, aber es sind auch Maßnahmen notwendig, die verstärkt den Schutz der Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen – auch vor Luft- und Lärmbelastung – sowie das Image des Radfahrens verbessern.

Auch das Thema Verkehrsvermeidung muss wieder stärker in den Fokus gerückt werden. Hier ist unter anderem die Stadtentwicklungsplanung gefordert.

In diesem Zusammenhang sind verkehrsträgerübergreifende Konzepte, Strategien zu nachhaltiger Mobilität sowie die Verlagerung der Mobilität weg vom Straßenverkehr hin zum Schienenverkehr und dem gesamten öffentlichen Personennahverkehr sowie dem Umweltverbund von entscheidender Bedeutung. Dabei hat insbesondere der Busverkehr für die Erschließung großer Teile Baden-Württembergs, aber auch zur Anbindung der Zentren eine wichtige Bedeutung.

Eine wirkliche Verkehrswende in Baden-Württemberg muss eine nennenswerte Reduzierung der CO₂-Emissionen zum Ziel haben. Dieses Ziel soll durch eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Personennahverkehr erreicht werden. Voraussetzung dafür sind deutliche qualitative und quantitative Verbesserungen im öffentlichen Personennahverkehr. Hierbei sind räumliche Differenzierungen vorzunehmen und bedarfsgerechte Angebotsformen in Abhängigkeit von Raumstruktur und Besiedlung notwendig.

In Anbetracht der auslaufenden Finanzierung nach dem Bundes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz müssen die Schienenprojekte im Land nun zügig vorangebracht werden. Der Erhalt und die Sanierung landeseigener Infrastrukturen im Schienen- und Straßenbereich sind von besonderer Bedeutung. Hier gibt es einen gravierenden Sanierungsstau, der den Landeshaushalt stark belastet und auch in Zukunft weiter belasten wird. In Anbetracht der wirtschaftlichen Situation und der angestrebten Schuldenbremse, zu der sich bereits die Vorgängerregierung verpflichtet hat, muss verstärkt in allen Bereichen über Möglichkeiten der Einsparung und Kostensenkung, Umstrukturierung sowie unter Umständen auch über eine Anpassung vorhandener Standards diskutiert werden.

Der Schienengüterverkehr in Baden-Württemberg ist in der Vergangenheit eher zurückgebaut als ausgebaut worden. Hier besteht erheblicher Nachholbedarf. Dies betrifft insbesondere auch Güterverkehrszentren und Güterumschlagzentren im Zusammenhang mit den Planungen der Schweiz, in einigen Jahren keinen Lkw-Transitverkehr mehr zuzulassen.

Antwort

Schreiben des Staatsministeriums vom 23. April 2013 Nr. I-3800:

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.

Krebs

Ministerin im Staatsministerium

Anlage: Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Mit Schreiben vom 23. April 2013 Nr. 5-0141.5/23 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Namen der Landesregierung im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen und Wirtschaft (MFW), dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft (UM) und dem Ministerium Ländlicher Raum und Verbraucherschutz (MLR) die Große Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung:

Die Landesregierung hat in der Verkehrspolitik das Ziel formuliert, Baden-Württemberg zu einer „Pionierregion für nachhaltige Mobilität“ zu machen. Das bedeutet: Mobilität und Transport sollen so weiter entwickelt werden, dass sie dauerhaft auf der Basis erneuerbarer Energien umwelt- und klimafreundlich, sozial verträglich und wirtschaftlich effizient funktionieren. Nachhaltige Mobilität verbindet ökologische Verantwortung und soziale Gerechtigkeit mit ökonomischer Leistungsfähigkeit und wahrt die Chancen künftiger Generationen auf Lebensqualität, intakte Umwelt und soziale Teilhabe.

Transport und Mobilität sind Voraussetzungen für Beschäftigung und Wohlstand. Mit nachhaltiger Mobilität wird das Ziel verfolgt, dauerhaft Zukunftschancen für den Industrie- und Dienstleistungsstandort Baden-Württemberg zu sichern bzw. neu zu eröffnen. Mit einer zukunftsfähigen Infrastruktur und Produktgestaltung im Mobilitätssektor ist unsere Wirtschaft für gegenwärtige und künftige Herausforderungen gut aufgestellt.

Mobilität ist auch ein Grundbedürfnis aller Bürgerinnen und Bürger. Nur durch eine ressourcenschonende, auf regenerativen Energien fußende Neuausrichtung kann Mobilität für alle dauerhaft gesichert werden. Die Abkehr von fossilen Energieträgern ist Voraussetzung dafür, dass Mobilität für alle bezahlbar bleibt.

Kernpunkte nachhaltiger Mobilität sind:

- Die einzelnen motorisierten Verkehrsmittel energieeffizienter und umwelt- und klimaverträglicher zu gestalten
- Den Verkehr jeweils auf ökologisch verträglichere und effizientere Verkehrsträger zu verlagern
- Verkehrsträger intelligent intermodal zu vernetzen
- Teile des motorisierten Verkehrs zu vermeiden.

Dabei kommt im Autoland Baden-Württemberg der Weiterentwicklung des Automobils eine entscheidende Rolle zu. Das Auto der Zukunft muss demnach aus ökologischen und ökonomischen Gründen ressourcenschonend, leicht, leise, sicher, klima- und umweltfreundlich, „intelligent“, „kommunikativ“ und vernetzt mit anderen Verkehrsmitteln sein.

Die Landesregierung ist bestrebt, selbst Vorbild zu sein und einer neuen Mobilitätskultur zum Durchbruch zu verhelfen.

*Wir fragen die Landesregierung:***I. Nachhaltige Mobilität in Baden-Württemberg**

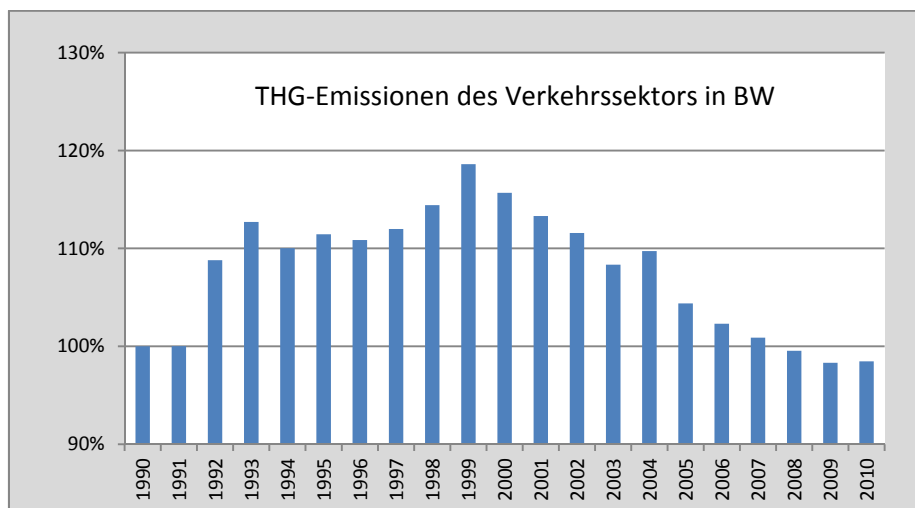
I.1. Welcher Anteil an klimaschädlichen Treibhausgasen ist dem Verkehrssektor zuzuordnen (aufgeschlüsselt nach Personen- und Güterverkehr sowie nach Verkehrsträgern mit Angabe der Entwicklung seit dem Jahr 1990 absolut und in Tonnen pro Kopf)?

Die nachfolgenden Ausführungen sind unterlegt durch *Tabellen* im Anhang.

Die Emissionen des Sektors Verkehr lagen in Baden-Württemberg im Jahr 2010 bei 21,3 Mio. t CO₂-Äquivalenten (2,0 t je Einwohner/-in).

Der Anteil des Verkehrs an den gesamten Treibhausgas-Emissionen betrug im Land Baden-Württemberg 27,6 Prozent. Im Jahr 1990 lag der Anteil bei 24,1 Prozent (21,6 Mio. t CO₂-Äquivalente, 2,2 t je Einwohner/-in). Nach einem deutlichen Anstieg bis 1999 sind die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen derzeit wieder auf das Niveau des Jahres 1990 zurückgegangen.

Während die Treibhausgas-Emissionen in Deutschland in den vergangenen beiden Jahrzehnten in nahezu allen Sektoren zurückgegangen sind, stiegen sie im Verkehrsbereich zunächst weiter an. Erst heute haben sie in etwa wieder das Niveau von 1990 erreicht. In Baden-Württemberg zeigt sich ein ähnliches Bild: Im Jahr 1990 betrug der Ausstoß 21,6 Mio. t CO₂-Äquivalente. Mit 21,3 Mio. t in 2010 ist nach 20 Jahren der Ausgangswert wieder erreicht.



Treibhausgas-Emissionen des Sektors Verkehr in BW
(Daten: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg 2012)

Die Entwicklung wird von den Emissionen des Straßenverkehrs im Land bestimmt. Die Emissionen des Straßenverkehrs lagen 2010 bei 19,8 Mio. t CO₂-Äquivalenten. Sein Anteil an den gesamten Treibhausgas-Emissionen im Land lag bei 25,7 Prozent (1990 waren es 21,5 Prozent).

Der sonstige Verkehr (Summe aus Bahn-, Flug-, Schiff- und Offroad-Verkehr) machte im Jahr 2010 rund 1,46 Mio. t CO₂-Äquivalente aus, 1,9 Prozent der gesamten Treibhausgas-Emissionen im Land.

Die Emissionen des Straßenverkehrs lagen 2010 noch über dem Niveau des Jahres 1990 (plus 2,6 Prozent). Die Emissionen des sonstigen Verkehrs haben von 2,3 Mio. t im Jahr 1990 auf 1,5 Mio. t im Jahr 2010 abgenommen (minus 37 Prozent).

Eine Aufteilung der Treibhausgas-Emissionen nach Personen- und Güterverkehr ist nur für den Teilsektor Straßenverkehr möglich. Zum Stand 2010 machte der Personenverkehr knapp 70 Prozent der gesamten Treibhausgas-Emissionen im Straßenverkehr aus. Im Jahr 1990 lag der Anteil des Personenverkehrs noch bei rund 76 Prozent. Der Anteil des Güterverkehrs ist aufgrund der Zunahme im Straßengüterverkehr im gleichen Zeitraum von 24 auf jetzt gut 30 Prozent angestiegen.

1.2. Welche Möglichkeiten sieht sie, die aus dem Verkehrssektor stammenden Treibhausgase bis zum Jahr 2020 deutlich zu reduzieren?

Am 6. November 2012 hat der Ministerrat den Entwurf für ein Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes in Baden-Württemberg für die Verbändeanhörung freigegeben. Kern des Gesetzentwurfs ist die Verpflichtung, die Treibhausgas-Emissionen in Baden-Württemberg bis zum Jahr 2020 um 25 Prozent und bis zum Jahr

2050 um 90 Prozent zu verringern. Ein Eckpfeiler dieser Verpflichtung ist das Integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept Baden-Württemberg (IEKK). Darin sollen Treibhausgas-Minderungsziele für verschiedene Sektoren, u. a. für den Sektor Verkehr, aufgestellt und Ziele und Maßnahmenbündel zum Ausbau der Erneuerbaren Energien, zur Energieeinsparung und zur Erhöhung der Energieeffizienz benannt werden.

Wichtigste Stellschraube beim Klimaschutz ist die Reduzierung von CO₂-Emissionen. Verbessertes Mobilitätsmanagement, effizientere Antriebskonzepte, die Nutzung klimaneutral erzeugter elektrischer Energie für den Verkehr, die Stärkung des Umweltverbunds (zu Fuß gehen, Fahrrad fahren, ÖPNV-Angebote, Schienenverkehr), der bewusstere Umgang mit dem Kfz (z. B. CarSharing) und der Aufbau multi- oder intermodaler Verkehrsketten sowie der Ausbau des Emissionshandels sollen dazu beitragen, diesen Anteil deutlich zu senken. Im Straßen- und Luftverkehr sind aufgrund neuer Technologien hohe spezifische Einsparungen zu erwarten, die allerdings nicht durch eine Verlängerung der zurückgelegten Wege und eine sorglosere Verkehrsmittelwahl aufgezehrt werden dürfen und aus heutiger Sicht noch nicht hinreichend sind, um die langfristigen Klimaschutzziele zu erreichen.

I. 3. Welche Maßnahmen sind zur Reduktion verkehrsbedingter Umweltauswirkungen in den Bereichen Lärmschutz, Luftreinhaltung, Flächenverbrauch und Minimierung der Zerschneidungswirkung notwendig und werden ergriffen?

Lärmschutz

Im verkehrsbezogenen Lärmschutz konnten wichtige Erfolge erreicht werden. Die bestehenden Regelungen und Instrumente reichen jedoch nicht aus, um vorhandene Lärmprobleme umfassend lösen und das Entstehen neuer Lärmprobleme verhindern zu können. Das Land setzt sich daher dafür ein, bestehende rechtliche und finanzielle Hindernisse abzubauen. Beispielsweise sollen nach Möglichkeit Initiativen angestoßen werden mit dem Ziel, die Lärmsanierung für bestehende Straßen und Schienenwege insbesondere bei Berücksichtigung von Belastungen durch mehrere Straßen und Schienenwege voran zu bringen.

Zuständig für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken sind die Städte und Gemeinden. Vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur wurden den Städten und Gemeinden sowie den Fachbehörden, die für die Umsetzung der Maßnahmen zuständig sind, mit Schreiben vom 23. März 2012, dem sogenannten „Kooperationserlass“, Hinweise gegeben, um die Lärmaktionspläne zu stärken und die bestehenden Möglichkeiten des Straßenverkehrsrechts zum besseren Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm, beispielsweise durch Geschwindigkeitsbeschränkungen, vermehrt auszuschöpfen. Das Land unterstützt die Städte und Gemeinden außerdem durch erweiterte Informationsangebote sowie Fachtagungen „Umgebungsärm“, wie sie im November 2011 und im November 2012 durchgeführt wurden.

Wichtig ist außerdem, dass die Begrenzung der Geräuschemissionen von Fahrzeugen (Pkw, Lkw und Motorräder), die auf europäischer Ebene erfolgt, als Chance für mehr Lärmschutz genutzt wird. Daher hat das Land erfolgreich eine Initiative zur Geräuschbegrenzung bei Motorrädern in den Bundesrat eingebracht, auch mit dem Ziel, die laufende Meinungsbildung der EU-Kommission zu erreichen.

Beim Schienenverkehr setzt sich das Land für die Abschaffung des Schienenbonus ein. Ein entsprechendes Gesetzesvorhaben wird derzeit im Bundestag und Bundesrat beraten. Des Weiteren setzt sich die Landesregierung für ein effektives lärmabhängiges Trassenpreissystem, ggf. flankiert durch weitere preisliche und ordnungspolitische Maßnahmen, eine Senkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung sowie eine Anordnungsbefugnis zum Schutz der Umwelt ein.

Ein besonderes Augenmerk wird auf lärmarme Straßenbeläge gelegt. U. a. werden verschiedene lärmarme Beläge in Pilotstrecken untersucht, um deren Haltbarkeit sowie die Reproduzierbarkeit und Beständigkeit der Lärmpegelminderung über die erforderliche Zeit nachzuweisen.

Wichtige Themen beim Fluglärm sind der Lärmaktionsplan Flughafen Stuttgart, der Fluglärm durch Anflüge auf den Flughafen Zürich, die lärmabhängige Spreizung der Flughafenentgelte; außerdem werden gesetzgeberische Initiativen im Bundesrecht verfolgt.

Luftreinhaltung

Die Luftqualität in Baden-Württemberg ist in den vergangenen Jahren besser geworden. Im Allgemeinen können in Baden-Württemberg die geltenden Grenzwerte eingehalten werden. Dieser Trend setzte sich 2012 fort: Die Grenzwerte für Feinstaub PM10 wurden nur noch an drei verkehrsnah gelegenen Stationen in Stuttgart, Reutlingen und Markgröningen überschritten (in den Vorjahren noch in elf Gemeinden). Neben der Abnahme der Konzentrationen für Feinstaub PM10 an den verkehrsnah gelegenen Messstationen von zwei bis fünf Mikrogramm pro Kubikmeter im Vergleich zum Vorjahr gingen auch die Jahresmittelwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) an den meisten Stationen um bis zu 11 Mikrogramm pro Kubikmeter deutlich zurück. Dennoch überschreiten in lokal begrenzten Bereichen an Straßen mit sehr hohem Verkehrsaufkommen und schlechter Durchlüftung die Konzentrationen des Luftschadstoffs Stickstoffdioxid (NO₂) die Immissionsgrenzwerte zum Teil erheblich.

Für Kommunen mit Überschreitungspunkten wurden bisher 26 Luftreinhaltepläne erarbeitet, von denen 25 unter anderem eine Umweltzone als Maßnahme enthalten. Seit dem 1. Januar 2013 dürfen (mit Ausnahme der neu einzurichtenden Umweltzone von Schramberg) in alle Umweltzonen nur noch Fahrzeuge mit grüner Plakette einfahren. Damit kann der Schadstoffausstoß von Feinstaub PM10 und NO₂, der an den Überschreitungspunkten überwiegend durch den Straßenverkehr verursacht wird, dauerhaft reduziert werden. Insbesondere die Emissionen der besonders gesundheitsschädlichen und von der Weltgesundheitsorganisation als krebserregend eingestuften Rußpartikel als Bestandteil des Feinstaubes werden dadurch weiter verringert.

Im September 2011 wurde der Europäischen Kommission mitgeteilt, dass für 8 baden-württembergische Gebiete bzw. Ballungsräume die Fristverlängerung für Stickstoffdioxid in Anspruch genommen wird (konkrete Überschreitungen in 25 Kommunen). Mit Entscheidung vom 20. Februar 2013 hat die Europäische Kommission mitgeteilt, dass sie für die Gebiete die notifizierten Fristverlängerungen akzeptiert, für die eine Einhaltung der Grenzwerte ab 2015 prognostiziert wurde und noch fehlende Luftreinhaltepläne nachgereicht werden (z. B. Schramberg). Einwände wurden dagegen erhoben, sofern keine günstige Prognose für die Einhaltung der Stickstoffdioxid-Grenzwerte 2015 abgegeben werden konnte. Dies trifft auf die überwiegende Zahl der Luftreinhalteplangebiete in Baden-Württemberg wie in den anderen Bundesländern und Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu. Weitere Anstrengungen zur Minderung der Schadstoffemissionen nicht nur an stark befahrenen Straßen, sondern auch im städtischen Hintergrund sind deshalb erforderlich.

So wird beispielsweise entsprechend den Vereinbarungen im Koalitionsvertrag eine großflächigere Abgrenzung der Umweltzonen geprüft und bei positiver Prognose umgesetzt. Im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Ludwigsburg wurden die bestehenden Umweltzonen von Ludwigsburg, Markgröningen und Pleidelsheim/Ingersheim/Freiberg (PIF) zusammen mit den dazwischenliegenden Gemeinden Bietigheim-Bissingen, Asperg, Tamm, Möglingen und Kornwestheim in eine regionale Umweltzone eingebunden. Ebenfalls geprüft wird eine Ausdehnung der bestehenden Umweltzonen in Reutlingen und Tübingen sowie im Bereich Leonberg/Hemmingen.

Weitere Maßnahmen, die im Rahmen der Fortschreibung von Luftreinhalteplänen geprüft werden, sind die Einbeziehung von Bundesstraßen in Umweltzonen, wo diese bisher ausgenommen sind, Lkw-Durchfahrtsverbote sowie Maßnahmen zur Verstetigung und Verflüssigung des Verkehrs ggf. auch in Verbindung mit Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Flächenverbrauch

Rund 5,5 Prozent der Landesfläche in Baden-Württemberg entfällt auf Verkehrsanlagen. Nachdem die Flächenneuanspruchnahme für Verkehrsflächen im Jahr 2007 erneut einen Höchststand erreicht hatte, ist seit dem Jahr 2008 ein tendenzieller Rückgang zu verzeichnen.

Zur Reduktion des Flächenverbrauchs durch Verkehrsflächen tragen verschiedene Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen bei. Aus dem Bereich des Straßen- und Schienenbaus sind hier beispielsweise geänderte Linienführungen und Reduzierungen des Regelquerschnitts in schutzwürdigen Bereichen zu nennen. Darüber hinaus leisten im Bereich des Straßenbaus der durch die Landesregierung konsequent verfolgte Grundsatz „Erhaltung und Ausbau vor Neubau“ und eine Reduzierung von zusätzlichen Verkehrsflächen auf ein Mindestmaß einen wesentlichen Beitrag zu einer flächensensiblen Fortentwicklung der Straßeninfrastruktur und somit zur Flächenschonung. Die Bemühungen um eine Reduzierung neuer Siedlungsflächen durch eine Stärkung der Innenentwicklung führen unmittelbar auch zu einer Reduzierung zusätzlicher Verkehrsflächen (s. hierzu auch Antwort auf Frage I. 6. – Städtebauförderung).

Minimierung der Zerschneidungswirkung

Bei der Verkehrsplanung wird zudem besonderes Augenmerk auf die Vermeidung erheblicher Trennwirkungen beim Neu- oder Ausbau von Verkehrswegen durch die Realisierung art- bzw. lebensraumspezifischer Querungshilfen gelegt. In Baden-Württemberg sind bereits rund 25 Grün- und Landschaftsbrücken an Bundesfern- und Landesstraßen vorhanden. Weitere Querungshilfen, darunter auch Kleintierdurchlässe, sind in Planung oder im Bau. Um die biologische Vielfalt zu erhalten und wiederherzustellen ist es im Weiteren erforderlich, Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen wildlebender Tiere an bestehenden Verkehrswegen umzusetzen. Die Straßenbauverwaltung hat hierzu in den Jahren 2010 und 2011 über das Konjunkturpaket II zehn Wiedervernetzungsprojekte an bestehenden Bundesfernstraßen finanziert. Um zukünftig wichtige Projekte zur Wiedervernetzung von Lebensräumen im bestehenden Netz der Bundesfernstraßen realisieren zu können, hat sich die Landesregierung auf Bundesebene erfolgreich für die kurzfristige Verabschiedung und konsequente Fortführung des Bundesprogramms Wiedervernetzung eingesetzt. Damit konnte Ende Februar 2012 ein wichtiges Signal für die Erhaltung und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt gesetzt werden. Es darf allerdings nicht verkannt werden, dass auf diesem Sektor noch weitere erhebliche Anstrengungen erforderlich sind, um letztlich nachhaltige Ergebnisse zu erreichen.

Das Ziel einer Minimierung von Zerschneidungswirkungen geht einher mit der Notwendigkeit zur Erhaltung und Wiederherstellung eines vielf gestaltigen Biotopverbundes. Mit dem Fachplan „Landesweiter Biotopverbund Baden-Württemberg“, der vom Ministerrat am 24. April 2012 beschlossen wurde, bietet das Land eine wissenschaftlich fundierte Grundlage sowohl für die regionalplanerische Sicherung der für den Biotopverbund relevanten Flächen als auch eine Handlungsanleitung für die Umsetzung und Realisierung des Biotopverbunds auf kommunaler Ebene.

Für den Verbund von Waldflächen konnte die abgeschlossene Fachplanung des „Generalwildwegeplans Baden-Württemberg“ übernommen werden. Mit dem Generalwildwegeplan (GWP) beschreitet Baden-Württemberg einen bundesweit beachteten Weg. Der GWP stellt Planer/-innen, Behörden und sonstigen Anwender/-innen eine belastbare und wissenschaftlich fundierte Fachplanung zur Verfügung, die die Thematik raumkonkret, integrativ und fachlich vorabgestimmt aufarbeitet. Auf der Grundlage des GWP und des Biotopverbundes wird ein landesweites Konzept zur Umsetzung dieser Pläne erstellt. Die aus Landessicht notwendigen Wiedervernetzungsabschnitte werden zudem priorisiert.

I.4. Welche Schritte wird sie unternehmen, um die Wirtschaftspolitik auf das Wachstumsfeld nachhaltige Mobilität auszurichten bzw. um die Rolle Baden-Württembergs bei der Erforschung, Entwicklung und Implementierung umweltorientierter Verkehrssysteme zu untermauern?

Wirtschaftspolitik

Baden-Württemberg ist als Technologiestandort gut aufgestellt. In der Forschung und Entwicklung entsteht durch die aktive Zusammenarbeit von Hochschulen, Forschungseinrichtungen und Unternehmen ein solides Fundament. Es bestehen vielfältige Ansätze, dies im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung zu nutzen. Um in der Automobilwirtschaft eine hohe Wertschöpfungstiefe bei den neuen Antriebsstrangkomponenten zu erzeugen, müssen Erkenntnisse aus Forschung und Entwicklung auf die industrielle Fertigung übertragen werden. Hierfür hat Baden-Württemberg mit seinem starken Anlagen- und Maschinenbau beste Voraussetzungen. Um wesentliche Anteile der Wertschöpfung im Land auf sich zu vereinen, muss es den hier ansässigen Unternehmen gelingen, nicht nur im Bereich der Forschung und Entwicklung, sondern auch in der Herstellung bedeutender zukünftiger Antriebsstrangkomponenten eine Spitzenposition im globalen Wettbewerb einzunehmen. Weiterhin kann auch durch die Planung und Installation von Produktionsanlagen durch im Land ansässige Unternehmen und die im Laufe der betrieblichen Nutzung der Einrichtungen erforderlichen Optimierungen erhebliche Wertschöpfung generiert werden. Aspekte wie der sehr hohe Wertanteil der Komponenten, aber auch ein möglichst hoher Automatisierungsgrad bei Fertigungs- und Montageprozessen bieten generell gute Voraussetzungen für eine Regionalisierung und somit für eine Herstellung wesentlicher Antriebsstrangkomponenten am Standort Baden-Württemberg. Allein die Themen der Elektromobilität eröffnen Baden-Württemberg laut der Strukturstudie BWe mobil 2011 ein Potenzial von ungefähr 10.000 neuen Arbeitsplätzen bis 2020. Baden-Württemberg strebt bei der Industrialisierung der Elektromobilität und der Entwicklung von Speichertechnologien eine Spitzenposition an.

Um Baden-Württemberg als bedeutenden Standort des Technologiefeldes Elektromobilität zu präsentieren, organisieren e-mobil BW und Baden-Württemberg International (bw-i) regelmäßig einen thematischen Gemeinschaftsstand in der Mobilitec Halle der Hannover Messe. Zudem fanden im Oktober 2012 die Messe Battery & Storage, die f-cell und der e-mobil BW TECHNOLOGIETAG im Veranstaltungsverbund auf der Landesmesse Stuttgart statt. Es waren 2012 allein über 3.100 Fachbesucher/-innen und 140 Aussteller aus 22 Ländern vertreten.

Im Bereich des noch sehr jungen Technologiefelds Elektromobilität besteht bei vielen potenziellen Akteuren erheblicher Informations- und Beratungsbedarf. Mit dem ESF-Förderprogramm Coaching Elektromobilität, Erneuerbare Energien und Energieeffizienz hat das Ministerium für Finanzen und Wirtschaft 2012 bereits ein erstes Instrument zur Förderung von Coachingmaßnahmen bei kleinen und mittleren Unternehmen in den aufgezählten Themenfeldern gestartet.

Forschung

Das 2008 gegründete und seit 2010 von der e-mobil BW koordinierte Cluster „Elektromobilität Süd-West“ – „road to global market“ trägt zur Verwirklichung einer leistungsfähigen und schadstoffarmen Mobilität bei, mit der Marktchancen eröffnet werden.

Der Cluster nutzt dabei die Möglichkeiten, in der Region Karlsruhe–Mannheim–Stuttgart–Ulm Forschungsinstitute vor Ort (u. a. Institute der Fraunhofer-Gesellschaft und des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e. V., des Karlsruher Instituts für Technologie [KIT], der Universität Stuttgart sowie das Forschungsinstitut für Kraftfahrwesen und Fahrzeugmotoren Stuttgart [FKFS] und das Zentrum für Sonnenenergie- und Wasserstoffforschung Baden-Württemberg [ZSW]) mit ansässigen renommierten Unternehmen aus den drei Technologiefeldern Fahrzeugbau, Energietechnik sowie Informations- und Kommunikationstechnik (IKT) zu vernetzen. Zahlreiche Mitglieder des Clusters aus Wirtschaft und Wissenschaft forschen für die attraktivsten Mobilitätslösungen der Zukunft.

Das Cluster-Konsortium hat erfolgreich am 3. Spitzencluster-Wettbewerb im Rahmen der Hightech-Strategie 2020 des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) teilgenommen. Mit der Auszeichnung ist eine Förderung in Höhe von 40 Mio. Euro für Forschungsprojekte verbunden, die die Entwicklung großserienfähiger Elektrofahrzeuge, deren Produktion, effektivere Lade- und Speichertechnologien sowie IT-Lösungen vorantreiben sollen. Der Zeitraum der Bundesförderung beträgt fünf Jahre und endet 2017. Für den gesamten Zeitraum sind bereits zahlreiche innovative Projekte definiert und gestartet. Zum Beispiel sollen neue Produktionsverfahren die Kosten für die Herstellung von Energiespeichern senken. Neue Konzepte für eine vernetzte Mobilität, kabelloses Laden oder ein neuartiges Diagnosemanagement zielen neben stärkerer Umweltverträglichkeit und niedrigerer Kosten auch auf verbesserte Handhabbarkeit und höheren Komfort ab. Aufbauend auf den Projekten im Spitzencluster-Wettbewerb sollen mit einer zusätzlichen Förderung von 5 Mio. Euro durch das Land Baden-Württemberg weitere Maßnahmen zur Clusterentwicklung umgesetzt werden. Die Aus-, Fort- und Weiterbildung sowie die Internationalisierung des Clusters bilden dabei zentrale Elemente und sollen zum einen die bestehenden Arbeitsplätze sichern und zum anderen den Standort Baden-Württemberg attraktiver für neue Arbeitskräfte machen.

Entwicklung

Der größte Schub für den Markt wird durch die CO₂-Gesetzgebung der EU erwartet, da nach heutigem Wissensstand die Grenzwerte 2020 bei großen Fahrzeugen nur noch mit elektrischen Komponenten im Antriebsstrang (Hybride) erreichbar sein werden. Der am stärksten wachsende Marktanteil wird von den Hybriden und Plug-In Hybriden gebildet.

Zukünftig gilt es, die heute noch stark in Forschung und Entwicklung befindlichen Modelle in Produktionen münden zu lassen und die bereits heute vorhandenen Techniken im Alltagsumfeld zu zeigen und weiter zu entwickeln. Neben der Optimierung des Verbrennungsmotors rücken daher die Themenfelder Energiespeicherung, elektrischer Antrieb, Leistungselektronik und alternative Fahrzeug- und Mobilitätskonzepte sowie die Reduzierung der Fahrwiderstände beispielsweise durch neue Leichtbauwerkstoffe und -technologien als zukünftige Forschung- und Entwicklungsfelder im Fahrzeugbau immer stärker in den Fokus.

Der technologieoffene Ansatz in Baden-Württemberg schließt von elektrischen Nebenaggregaten bei Verbrennerantrieben über batterieelektrische Antriebe, hybride Antriebsformen bis zum Brennstoffzellenantrieb die heute bekannte Varianz elektrischer alternativer Antriebe mit ein. Zudem sollte Methan/Erdgas punktuell Berücksichtigung finden. Das Fahrzeugspektrum reicht vom Zweirad über Vierrad-Pkw bis zu Nutzfahrzeugen, Bussen und Arbeitsmaschinen.

Zur Elektromobilität gehören neben rein batterieelektrischen Antrieben und Hybridsystemen auch die technologisch sehr aussichtsreiche Option der Brennstoffzellen- und Wasserstofftechnik. Das Land unterstützt den Aufbau einer Wasserstoffinfrastruktur in Baden-Württemberg finanziell und organisatorisch. In Abstimmung mit der Nationalen Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NOW) und der e-mobil BW wurden bisher drei Wasserstofftankstellen (Stuttgart-Flughafen, Freiburg und beim KIT in Eggenstein-Leopoldshafen) gefördert. Zwei weitere Wasserstofftankstellen der EnBW in Karlsruhe und Stuttgart wurden durch Bundesmittel gefördert. Am 13. September 2012 wurde das neue Innovationsprogramm Wasserstoffinfrastruktur Baden-Württemberg auf den Weg gebracht. Es bietet Förderangebote für weitere Wasserstofftankstellen, einschließlich Anlagen zur Herstellung und Speicherung von Wasserstoff sowie zur technologischen Weiterentwicklung einzelner Komponenten. Die Umsetzung erfolgt in Abstimmung mit den Planungen der Clean Energy Partnership und der Nationalen Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NOW) unter Beteiligung der e-mobil BW. Damit wird eine wesentliche Voraussetzung für den Markteintritt emissionsfreier Brennstoffzellenfahrzeuge geschaffen.

Darüber hinaus wurde im Auftrag der Landesregierung vom Fraunhofer Institut für Solare Energiesysteme (ISE) in Freiburg die Studie „Wasserstoff-Infrastruktur für eine nachhaltige Mobilität – Entwicklungsstand und Forschungsbedarf“ erstellt. Die Studie zeigt den Handlungsbedarf zum Aufbau einer flächendeckenden Wasserstoff-Infrastruktur auf.

Implementierung umweltorientierter Verkehrssysteme

Landesinitiativen Elektromobilität I und II

Das Land investiert in die forschungsorientierte Landesinitiative Elektromobilität I (Laufzeit 2010 bis 2014) rund 30 Mio. Euro und in die anwendungsorientierte Landesinitiative Elektromobilität II (Laufzeit 2012 bis 2015) rund 50 Mio. Euro. Kernstück der Landesinitiative Elektromobilität I war der Aufbau der e-mobil BW sowie der Auf- und Ausbau von Forschungsinfrastruktur im Land, beispielsweise einer Fraunhofer-Projektgruppe „Neue Antriebe“ und eines Innovationsclusters „Regionale Mobilität“. Mit beteiligt sind dabei die Fraunhofer-Institute in Pfinztal und Freiburg sowie das Karlsruher Institut für Technologie (KIT).

Die Landesinitiative Elektromobilität II besteht aus den Komponenten Forschungs- und Transferförderung, Strukturwandelberatung, Beschaffungsinitiative (ökologische Modernisierung des Landesfuhrparks und des ÖPNV, Pedelecs an S-Bahn-Haltestellen), Ausbau der Wasserstoffinfrastruktur und Demonstrationsprojekten Elektromobilität im Ländlichen Raum. Deutlich sichtbare Ergebnisse aus der Landesinitiative Elektromobilität II sind z. B. die im Rahmen des Schaufensters Elektromobilität in Stuttgart bereits aufgestellten 180 Ladesäulen, die den Aufbau des e-car2go-Netzes vorbereiten und darüber hinaus auch allen anderen Nutzerinnen und Nutzern elektrisch betriebener Fahrzeuge zur Verfügung stehen, um regenerativ erzeugten Strom „zu tanken“.

Schaufenster Elektromobilität

Mit dem „Schaufenster LivingLab BWe mobil“ werden in einem komplexen Mobilitätsumfeld Lösungskompetenzen von baden-württembergischen, deutschen und internationalen Unternehmen und Forschungseinrichtungen im Zusammenspiel mit der öffentlichen Hand in einem global sichtbaren Pilotmarkt demonstriert. Damit konnte sich Baden-Württemberg mit international sichtbaren F&E-Projektverbänden bundesweit erfolgreich platzieren. Mit der Landesagentur für Elektromobilität und Brennstoffzellentechnologie e-mobil BW verfügt Baden-Württemberg über eine einmalige themenspezifische Verbindungsstelle für die Akteure aus Wirtschaft, Wissenschaft und öffentlicher Hand. Die Gesamtkoordination des LivingLab BWe mobil wird gemeinsam durch die e-mobil BW und die Wirtschaftsförderung Region Stuttgart (WRS) wahrgenommen. Den bundesweit vier vom Bund geförderten Schaufenstern Elektromobilität wurden Mittel in Höhe von bis zu 50 Mio. Euro pro Schaufenster in Aussicht gestellt (Förderzeitraum 2012 bis 2015).

Baden-Württemberg ist heute bereits eine international wahrgenommene Region in der Entwicklung der Elektromobilität. Die Elektromobilität als branchenübergreifende Entwicklung hat nicht nur Einfluss auf die Automobilindustrie. Sie führt vielmehr zu einer Konvergenz der Branchen Automobilindustrie, Informations- und Kommunikationstechnik sowie Energiewirtschaft, ergänzt um den Aspekt der Produktionstechnik. Näheres zum Stellenwert und zur Entwicklung der Elektromobilität im Land ergibt sich aus der Antwort zu Abschnitt III.

Vernetzung von Verkehrsträgern (Multi- bzw. Intermodalität)

Die Zukunft gehört einem intelligenten Zusammenspiel von Bahn-, Bus-, Fußgänger-, Fahrrad- und Autoverkehr. Mit Internet und Mobilfunk lassen sich neue komfortable umweltschonende und preisgünstige Mobilitätsdienstleistungen organisieren. Die Vernetzung von Verkehrsdaten unterschiedlicher Verkehrsträger und die Wiedergabe in Echtzeit sorgen dafür, dass Anschlüsse gesichert werden und der ÖPNV attraktiver wird. Im Ergebnis soll eine optimale Verkehrsmittel- und Routenwahl zu einer Entlastung des Straßennetzes und weniger klimaschädli-

chen Treibhausgasen beitragen. Das Land fördert daher die Bereitstellung vernetzter Echtzeitverkehrsinformationen.

Um die Nutzung und Marktakzeptanz der Intermodalität in Zentren weiter auszubauen, müssen Wegeplanungen, Umsteigepunkte, Wegezeiten und Wegekosten attraktiver werden. Die Forschungsprojekte der Intermodalität in Cluster und Schaufenster können hierzu einen Beitrag leisten.

Stärkung des Umweltverbunds

Schiene, ÖPNV, Fahrrad und Fußgängerverkehr sind umweltfreundliche Alternativen und Ergänzungen zum motorisierten Individualverkehr, welche deutlich gestärkt werden und größere Verkehrsanteile übernehmen müssen. Mehr als die Hälfte aller Pkw-Fahrten führt über kurze Distanzen bis zu fünf Kilometern. Diese Entfernungen sind in vielen Fällen auch mit dem Fahrrad oder zu Fuß zu bewältigen. Die Landesregierung setzt alles daran, dies stärker in das Bewusstsein zu rücken; weitere Erläuterungen zur Stärkung des Umweltverbundes finden sich in den Antworten zu Abschnitt II., V. und VI.

Auto teilen

Auch Formen gemeinschaftlicher Pkw-Nutzung haben viel Potenzial im Sinne nachhaltiger Mobilität. „Auto teilen“ bedeutet weniger Flächenbedarf zum Abstellen von Fahrzeugen, bewusster motorisierte Mobilität und damit eine Verringerung des CO₂-Ausstoßes. Nachhaltig sind diese Mobilitätsangebote, weil sie dazu führen, dass motorisierte Fahrzeuge nur gezielt und sparsam eingesetzt werden und ein vorrangiges Interesse der Kundschaft am „klassischen“ Umweltverbund erhalten bleibt. Zudem führt das „Auto teilen“ zu einer Reduzierung der Flächen, die für Kfz-Stellplätze benötigt werden und kann so notwendige Flächen zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs erschließen. Die Landesregierung prüft, wie die Bereitschaft zum Autoteilen in den Belegschaften öffentlicher und privater Arbeitgeber, aber auch generell gesteigert werden kann.

I. 5. Welche Möglichkeiten sieht sie, durch Verkehrsleitsysteme eine intelligente Nutzung der bestehenden Straßeninfrastruktur zu unterstützen?

Zur möglichst effizienten Nutzung des vorhandenen Straßennetzes tragen u. a. Verkehrsbeeinflussungsanlagen bei, die den Verkehr je nach Verkehrssituation intelligent steuern („Streckenbeeinflussung“) oder Alternativrouten anbieten können („Netzbeeinflussung“). Dadurch können Staus reduziert, die Verkehrssicherheit verbessert und Ausbaumaßnahmen vermieden werden. Der Einsatz von solchen Verkehrsbeeinflussungsanlagen ist in der Regel bei besonders hoch belasteten Autobahnen und Bundesstraßen sinnvoll und wirtschaftlich.

Insbesondere soll in den nächsten Jahren der Bau von sogenannten Streckenbeeinflussungsanlagen auf staugefährdeten Hauptachsen der Autobahnen voran gebracht werden. Mit Streckenbeeinflussungsanlagen wird über elektronische Wechselverkehrszeichen eine der aktuellen Verkehrssituation angepasste Regelung des Verkehrs erreicht. Je nach örtlicher Situation lassen sich dadurch Staus und Unfälle um bis zu 20 Prozent verringern. Soweit die örtlichen Voraussetzungen im Einzelfall gegeben sind, ist es sehr effektiv, Streckenbeeinflussungsanlagen (SBA) mit einer temporären Standstreifennutzung zu kombinieren, um auch dadurch einen Beitrag zur Stauvermeidung zu leisten.

Im Einzelnen wurde bereits im Juli 2012 die Streckenbeeinflussungsanlage auf der A 8 Leonberg–Wendlingen in Betrieb genommen. Die Streckenbeeinflussungsanlage auf der A 81 Mundelsheim–Leonberg ist derzeit im Bau und wird voraussichtlich Mitte 2013 in Betrieb gehen. Für den Zeitraum bis 2015 sind außerdem Streckenbeeinflussungsanlagen für die A 5 Heidelberg–Ladenburg, A 5 Karlsruhe–Durlach–Baden-Baden, A 8 Wendlingen–Kirchheim/Teck in der Planung. Im Bereich der Netzbeeinflussung befindet sich derzeit eine Anlage für den Raum Rhein-Neckar (A 5/6/61/656/659) in der Bauvorbereitung.

I. 6. Welche Möglichkeiten sieht sie, über die Stadtentwicklungsplanung, das Thema Verkehrsvermeidung wieder stärker in den Fokus zu rücken?

Die Stadtentwicklungsplanung ist Aufgabe der Kommunen, die eine Vielzahl von Aspekten beinhaltet, darunter auch den Aspekt der Verkehrsvermeidung.

Die Steigerung der Attraktivität der örtlichen Zentren in einer „Stadt der kurzen Wege“ ist ein wesentlicher Beitrag auch zur Verkehrsvermeidung. Nur in Städten mit ihrer großen Funktionsdichte können die Bewohnerinnen und Bewohner zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit einem gut ausgebauten, attraktiven ÖPNV-Angebot ihre Mobilitätsbedürfnisse befriedigen. Dass die Bürger/-innen dort deutlich weniger auf ein eigenes Auto angewiesen sind, zeigt auch der Durchschnittswert von 417 Pkw/1.000 Einwohner/-innen in den fünf größten baden-württembergischen Städten im Vergleich zu 586 Pkw/1.000 Einwohner/-innen in jenen Kreisen, die vollständig zum Ländlichen Raum zählen.

Das Land unterstützt die Gemeinden mit jährlich rd. 124 Mio. Euro Landes- und rd. 38 Mio. Euro Bundesfinanzhilfen im Rahmen der Städtebauförderung in ihrem Bemühen um eine nachhaltige Stadtentwicklung. Dies dient dem Abbau städtebaulicher Missstände und der zeitgemäßen und nachhaltigen Weiterentwicklung gewachsener baulicher Strukturen. Ein besonderer Förderschwerpunkt der Städtebauförderung ist die Innenentwicklung. Sie zielt auf die Wiederbelebung von Brachen, die Aufwertung vorhandener Bebauung und die Schaffung und Stärkung von Infrastruktur in den Innenbereichen der Kommunen.

Das Land fördert dabei Maßnahmen zur Sicherung und Aufwertung des Wohnungsbestandes sowie des Wohnumfeldes in Wohnquartieren mit negativer Entwicklungsperspektive, die Neustrukturierung und Umnutzung baulich vorgentzelter Brachflächen – z. B. Industrie- und Gewerbebrachen, bisher militärisch genutzter Gebäude und Liegenschaften, Bahnbrachen – für andere Nutzungen, insbesondere den Wohnungsbau.

Zum einen können so stadtplanerische Ziele umgesetzt werden, vor allem das Gebot der Nachhaltigkeit und des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden, der Vorrang der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung, die Stärkung der Zentralität der Stadt und zum anderen bieten sich Chancen für eine sinnvolle Nutzung der bereits vorhandenen Infrastruktur, die Mobilisierung von Baulücken, die Berücksichtigung ökologischer Aspekte und die Durchsetzung kostengünstiger Bauweisen.

Die Städtebauförderung hat sich als ein wirksames, zielgenaues und flexibles Instrument einer aktiven und gebündelten Strukturpolitik erwiesen, das die Qualität der Städte und Gemeinden Baden-Württembergs als Einkaufs-, Wohn- und Lebensstandort durchgreifend verbessert hat. Insgesamt wurden in den letzten 40 Jahren in Baden-Württemberg 2.769 städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen in 827 Städten und Gemeinden in die Förderprogramme der städtebaulichen Erneuerung aufgenommen. Dafür wurden Finanzhilfen in Höhe von rund 6,3 Milliarden Euro bereit gestellt: 1,1 Milliarden Bundesfinanzhilfen und 5,2 Milliarden Landesfinanzhilfen.

Gleichwohl bringt die Nachverdichtung der Städte es auch mit sich, dass die Ansprüche an funktionierende Verkehrsinfrastrukturen für alle Verkehrsarten steigen. Fragen der urbanen Mobilität stehen damit neben der Verkehrsvermeidung mit im Fokus zukunftsfähiger Stadtentwicklungsstrategien und bedürfen innovativer Lösungen, da die Straßenräume in der Regel keine Flächenpotenziale mehr aufweisen. Neben dem Ausbau des ÖPNV und der Radverkehrsinfrastruktur können hier beispielsweise Carsharingmodelle sowie Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung – z. B. shared space-Modelle – Beiträge leisten.

Das Land trägt in diesem Sinne zur Verkehrsvermeidung ganz wesentlich bei, indem es sich mit Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung für eine Reduzierung der Flächenneuanspruchnahme und die Stärkung der Innenentwicklung einsetzt. Mit dem Förderprogramm „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ fördert das Land – zusätzlich zur Städtebauförderung – innovative Vorhaben in den Kommunen, die den genannten Zielen sowie der Schaffung attraktiver, kompakter Siedlungsmuster mit zukunftsweisenden ressourceneffizienten Strukturen Rechnung tragen. Hier wirkt auch die aktuelle Initiative „MITTENDRIN IST LEBEN.

GRÜN in Städten und Gemeinden in Baden-Württemberg“ unterstützend. Denn je kompakter und attraktiver die bestehenden Siedlungsgebiete und Zentren sind, umso geringer ist der Druck auf die Fläche mit der Folge der Vergrößerung der Siedlungsflächen, die wiederum zwangsläufig auch Verkehrszunahmen besonders im motorisierten Individualverkehr generieren.

Auch mit dem im Zwei-Jahres-Turnus ausgelobten Flächenrecyclingpreis Baden-Württemberg gibt das Land – gemeinsam mit den anderen Auslobern Altlastenforum e. V., Architektenkammer, kommunale Landesverbände und Sparkassenverband/Finanzgruppe Baden-Württemberg – ein Signal und einen Anreiz, der Nutzung und Aufwertung innerörtlicher Flächen den Vorrang gegenüber verkehrserzeugender Außenentwicklung zu geben. In die Ausschreibung 2012/2013 für den Preis hat das Land den Leitgedanken der „Stadt/Gemeinde der kurzen Wege“ ausdrücklich als ein Kriterium für die Beurteilung von Bewerbungen aufgenommen; dies hat sich auch bei den eingereichten Bewerbungen und den Nominierungen für die am 22. Februar 2013 verliehenen Preise widerspiegelt.

Angesichts der teils großen Verkehrsprobleme in Städten und Gemeinden steht die Verkehrsvermeidung an zentraler Stelle auf der Agenda etlicher Städte und Gemeinden.

II. Fußgängerverkehr und Radverkehr

II. 1. Wie hat sich der Radverkehr in Baden-Württemberg in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (Ausgaben pro Jahr, Streckenkilometer, Anteil am modal split)?

Die Ausgaben des Landes für Radinfrastruktur setzen sich aus Landesmitteln für Radwege entlang von Landesstraßen sowie Fördermitteln nach dem Landeseinverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) zusammen. Seit 2011 zählen dazu auch verkehrswichtige Radwege nach § 2 Nr. 1 g dieses Gesetzes.

Aus nachfolgender *Tabelle* sind die in den Jahren 2002 bis 2011 jährlich vom Land verausgabten Finanzmittel für die Fahrradinfrastruktur sowie die Entwicklung der Streckenkilometer ersichtlich. Die Kilometer-Angaben beziehen sich auf die im betreffenden Jahr fertiggestellten Radwege-Kilometer. Bei den Beträgen GVFG handelt es sich um die Fördermittel, die den Kommunen im entsprechenden Jahr insgesamt vom Land zur Verfügung gestellt wurden.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Landesstraßen	8,6	7,2	8,8	2,2	2,6	3,1	4,3	14,2	4,7	4,1
km	37,3	38,7	25,4	10,1	15,6	17,4	18,5	44,9	22,2	16,5
GVFG	10,6	20,0	16,0	5,9	11,4	15,4	5,5	4,6	5,7	16,3
km	50,6	72,9	32,1	29,0	39,4	46,2	23,9	14,3	39,1	36,3

Hinsichtlich des Radverkehrsanteils am Modal Split wird auf die vom Bund bereitgestellten Daten zum Mobilitätsverhalten in Deutschland verwiesen (Erhebung „Mobilität in Deutschland“ 2002 und 2008 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung [BMVBS]). Die Erhebung liefert Daten zu den Jahren 2002 und 2008, nicht jedoch eine Zeitreihe über die letzten zehn Jahre.

Demnach lag der Anteil des Radverkehrs an den zurückgelegten Wegen in Baden-Württemberg 2002 bei rund 7 Prozent und 2008 bei rund 8 Prozent.

II. 2. Durch welche investiven und nichtinvestiven Maßnahmen will sie den Fußgängerverkehr und den Radverkehr aufwerten und fördern?

Die Fuß- und Radverkehrspolitik der Landesregierung beruht auf zwei zentralen Säulen: der Infrastrukturförderung sowie der Förderung einer fahrradfreundlichen Mobilitätskultur. Eine für beide Säulen grundlegende und übergreifende Rolle spielt das Thema der Radverkehrssicherheit.

Um eine effektive und nachhaltige Fuß- und Radverkehrsförderung betreiben zu können, gilt es, klare und realistische Zielsetzungen für die nächsten Jahre zu formulieren und eine konkrete Strategie zu deren Umsetzung zu entwickeln. Ziel der Infrastrukturförderung ist die Schaffung eines leistungsfähigen und flächendeckenden Landesradverkehrsnetzes, das sowohl direkte und schnelle Verbindungen für Alltagsradfahrer/-innen als auch die touristischen Radfernwege für den Freizeitverkehr einschließt. Dafür sollen bestehende bauliche Lücken geschlossen und Mängel beseitigt sowie eine durchgängige, moderne und einheitliche Beschilderung geschaffen werden. Um eine rasche Realisierung zu ermöglichen, stellt die Landesregierung schrittweise mehr Finanzierungs- und Fördermittel für den Neu- und Ausbau von Radverkehrsanlagen zur Verfügung. Entsprechend den Zielen der Landesregierung wurde ein eigener Haushaltstitel für den Bau von Radwegen an Landesstraßen eingerichtet. In die neuen Förderbestimmungen wurden sinnvolle Mindeststandards für sichere Radwege aufgenommen (siehe Richtlinie des MVI zur Gestaltung und Förderung von Radverkehrsanlagen [RL-Radinfrastruktur] vom 1. Juni 2012). Im Jahr 2012 wurde zudem ein Sonderförderprogramm mit einem Volumen von 600.000 Euro für Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltpunkten aufgestellt, mit dem in diesem Jahr zahlreiche kommunale Vorhaben unterstützt werden.

Zusätzlich zur Schaffung eines geeigneten Angebots für den Fuß- und Radverkehr soll auch dessen Nutzung gesteigert werden. Hierfür will das Land eine fuß- und fahrradfreundliche Mobilitätskultur entwickeln und stärken, die die Menschen motiviert, vor allem im Alltag noch mehr Rad zu fahren und zu Fuß zu gehen. Dafür setzt sich die Landesregierung insbesondere im Rahmen der Initiative RADKULTUR ein. Das dazugehörige RadKULTUR-Programm beinhaltet landesweite sowie kommunale Aktionen und Maßnahmen, die den Bürgerinnen und Bürgern verschiedene Beteiligungsmöglichkeiten bieten. Auch dem Thema Verkehrssicherheit kommt dabei eine wichtige Rolle zu. Über die Initiative soll für ein besseres Miteinander und die gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr geworben werden sowie die Bürgerinnen und Bürger für sicherheitsrelevante Belange sensibilisiert und Zielgruppen hierzu gezielt informiert werden.

Darüber hinaus werden über die Auslobung von Wettbewerben und Auszeichnungen, wie dem „Fahrradfreundlichsten Arbeitgeber in Baden-Württemberg“ und den „Fahrradfreundlichen Kommunen in Baden-Württemberg“ Anreize für Unternehmen und Kommunen gesetzt, den Radverkehr vor Ort zu fördern. Die Landesregierung hat sich zudem zum Ziel gesetzt, Serviceangebote für Radfahrer/-innen zu schaffen bzw. auszuweiten, wie beispielsweise den landesweiten Radroutenplaner mit mobiler Variante für Smartphones. Eine wichtige Rolle spielt außerdem die Vernetzung der Akteure. Neben der Unterstützung der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW) hat die Landesregierung deshalb ein Netzwerk der Fahrradbranche in Baden-Württemberg initiiert, das zukünftig durch regelmäßige Treffen und gemeinsame Aktionen gestärkt werden soll.

Im Rahmen des EU-Programmes LEADER (2007 bis 2013) wurde von der Landesregierung zudem ein Sonderprogramm „Initiativen der LEADER Aktionsgruppen (ILAG)“ aufgelegt. In diesem Zusammenhang unterstützt das Land ergänzend zu der EU-Förderung den Ausbau des Radverkehrs in LEADER-Aktionsgebieten. Durch die Verbindung von bereits bestehenden für Radfahrer/-innen wichtigen Infrastrukturen soll ein möglichst durchgängiges Radwegenetz in den LEADER-Aktionsgebieten geschaffen werden. Damit soll ökologischen und gesundheitlichen Belangen Rechnung getragen werden.

III. Elektromobilität

III. 1. Welchen Beitrag kann Elektromobilität zur Reduzierung der Verkehrsbelastung in den Zentren der Städte bzw. im ländlichen Raum leisten?

Im Jahr 2050 werden nach Zahlen der UN 9 Milliarden Menschen auf der Erde leben, davon über 70 Prozent in urbanen Zentren. Somit sind Verkehrssysteme für urbane Zentren nicht nur bezüglich der Anwendung in Baden-Württemberg, sondern auch als Produkt der stark exportorientierten baden-württembergischen Mobilitätsindustrie von hoher Bedeutung.

Im Bereich des Schienenverkehrs wird bereits heute der Großteil der Verkehrsleistung (90 Prozent) mit elektrischer Antriebsenergie erbracht. Batterieelektrische Fahrzeuge im Straßenverkehr haben schon heute eine für die meisten innerstädtischen Strecken ausreichende Reichweite. Mit Plug-In-Hybriden können im Übrigen Reichweitenprobleme gelöst werden. Mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugen können Fahrten lokal emissionsfrei zurückgelegt und so die Luftbelastung bezüglich gesundheitsschädlicher Verbrennungsabgase reduziert werden. Aufgrund der rekuperierenden Bremsanlagen wird Bremsenergie in neuen Fahrstrom gewandelt und zudem die Partikelemissionen durch Bremsabrieb deutlich reduziert. Die reduzierten (An-)Fahrgeräusche entlasten besonders die Anwohnerinnen und Anwohner der Straßen vom Verkehrslärm.

Eine zunehmende Rolle in der Nahmobilität und im urbanen Verkehr werden auch besonders energieeffiziente E-Bikes/Pedelecs spielen.

Zur Elektromobilität zählen auch batterieelektrische und Hybrid- sowie Wasserstoffbusse und Nutzfahrzeuge, vor allem des innerstädtischen Liefer- sowie Ver- und Entsorgungsverkehrs. Gerade bei (Stadt-)Bussen und innerstädtischen Ver- und Entsorgungsfahrzeugen kann die Hybridisierung aufgrund des häufigen Stop and Go-Betriebs ideal eingesetzt und somit auch zur Kraftstoffersparnis genutzt werden. Hybridbusse wurden bereits im Rahmen des BMVBS-Förderprojektes „Modellregion Stuttgart“ getestet. Ihr Einsatz wird vom Land im Rahmen der Landesinitiative Elektromobilität II anteilig gefördert (50 Prozent der Mehrkosten bis zu einer Obergrenze von 150.000 Euro pro Bus). Diese Förderung und auch die übrigen Fördermaßnahmen der Beschaffungsinitiative sorgen dafür, dass Elektrofahrzeuge trotz der aktuell noch erheblich höheren Investitionskosten (allerdings bei gleichzeitig erheblich niedrigeren Betriebskosten gegenüber verbrennungsmotorischen Fahrzeugen) bereits jetzt in der Markthochlaufphase in Flottenkonzepten integriert werden können.

Hinsichtlich der Klimarelevanz ist entscheidend, dass die durch die Elektrifizierung des Straßenverkehrs zusätzlich benötigte elektrische Energie aus regenerativen Energiequellen gespeist wird.

Für den ländlichen Raum führte das Ministerium Ländlicher Raum im Rahmen der Landesinitiative Elektromobilität II einen mit 1,5 Mio. Euro dotierten Wettbewerb durch, bei dem speziell die Mobilitätsanforderungen der Bevölkerung in ländlichen Gemeinden wie Grund- und Nahversorgung, medizinische Versorgung, Schülerbeförderung und Berufspendler/-innen im Fokus stehen. Teilnahmeberechtigt waren im ländlichen Raum gelegene oder ländlich geprägte Kommunen in Baden-Württemberg sowie privatrechtliche Gesellschaften, Unternehmen, Stiftungen oder Anstalten, an denen eine im ländlichen Raum gelegene oder ländlich geprägte Kommune mehrheitlich beteiligt ist. Auf die Beantwortung der Anfrage des Abgeordneten Arnulf von Eyb CDU – Elektromobilität im ländlichen Raum – Drucksache 15/2075 vom 12. Juli 2012 wird verwiesen.

Durch E-Bikes und Pedelecs vergrößern sich die Einzugsbereiche leistungsfähiger öffentlicher Verkehrssysteme. Das ist gerade im Ländlichen Raum von Bedeutung, da diese dort nicht flächendeckend angeboten werden können.

III. 2. Welche Möglichkeiten sieht sie, die Elektromobilität – betrieben mit zusätzlichen erneuerbaren Energien – stärker als bisher in den öffentlichen Personennahverkehr zu integrieren?

Die Landesregierung hat mit dem Kabinettsbeschluss zur Landesinitiative Elektromobilität II im Dezember 2011 die Grundlagen geschaffen, ihr Engagement im Bereich der Elektromobilität weiter zu verstetigen und nochmals zu unterstreichen. Elektromobilität, gespeist aus regenerativen Energiequellen, ist ein wesentlicher Bestandteil der Landesstrategie, nachhaltige Mobilität in Baden-Württemberg voranzubringen.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur fördert aus der Beschaffungsinitiative, die Teil der Landesinitiative Elektromobilität II ist, mit bis zu 0,5 Mio. Euro im Jahr 2012 und bis zu 1,5 Mio. Euro in den Jahren 2013 bis 2015 Hybridbusse im Linienverkehr des ÖPNV anteilig mit 50 Prozent bis zu einer Obergrenze von 150.000 Euro die Mehrkosten eines Hybridbusses gegenüber einem konventionell betriebenen Linienbus. Des Weiteren sollen in einer Pilotphase Erfahrungswerte über die Attraktivität und die Nachfrage des Einsatzes von Pedelecs u. a. an S-Bahn Haltestationen, welche ebenfalls über die Beschaffungsinitiative anteilig durch das Land gefördert werden können, gewonnen werden. Die Landesinitiative Elektromobilität II ist auf den Zeitraum von 2012 bis 2015 begrenzt. Für die Forschungsprojekte in dieser Initiative hat der Ladesäulenbetreiber EnBW die Versorgung mit Strom aus regenerativen Quellen zugesagt.

Im Rahmen des Schaufensters LivingLab BWe mobil und weiterer Initiativen der Landesregierung, die in Richtung Ausbau flexibler Bedienkonzepte und Ergänzung des Linienverkehrs im ÖPNV zielen – wie Bürgerbus- und Carsharing-Konzepte – sind modellhafte Erprobungen vorgesehen.

Ziel der Landesregierung ist der weitere Ausbau des ÖPNV als flächendeckendes und zuverlässiges System. In Räumen und zu Zeiten schwacher Nachfrage ist dies nur über bedarfsorientierte Systeme erreichbar. Daher besteht hier weiterer Ausbaubedarf. Die Zuständigkeit liegt bei den kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgern. Die Landesregierung wird im Rahmen der anstehenden ÖPNV-Finanzierungsreform prüfen, inwieweit dabei Anreize und Hilfestellungen durch das Land möglich sind.

Vom Ansatz her werden dabei auch Carsharing, das Taxigewerbe, Rufbusse und ehrenamtliche Elemente wie Bürgerbusse und Bürgerautos, die den Linienbetrieb des ÖPNV vor allem auch in ländlichen Gebieten flexibel ergänzen können und möglichst mit alternativem Antrieb ausgestattet sein sollen, eingebunden. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur prüft konkrete Ansätze für Modellprojekte und Fördermöglichkeiten.

III. 3. Welche Voraussetzungen sind für eine nennenswerte Erhöhung des Anteils an Elektrofahrzeugen notwendig?

Um den Anteil an Elektrofahrzeugen im Straßenbild zu erhöhen, sind in erster Linie bezahlbare und kundenorientierte Fahrzeuge und Geschäftsmodelle gefragt. Hier ist insbesondere die deutsche und speziell die baden-württembergische Automobil- und Zuliefererindustrie gefragt. Notwendig ist außerdem eine ausreichende Anzahl öffentlich zugänglicher Ladestationen. Das Land fördert die Errichtung solcher Ladestationen mit bis zu 3,75 Mio. Euro.

Der Aufbau der Ladeinfrastruktur im Rahmen von e-car2go sieht ein zweistufiges Verfahren vor. Am Ende der ersten Stufe werden 170 zusätzliche Ladestationen im Stadtgebiet von Stuttgart errichtet sein. In einer zweiten Stufe sollen weitere Ladesäulen in der Region Stuttgart aufgebaut und installiert werden.

Plug In- und Brennstoffzellenantriebe erweitern die Möglichkeiten der Elektromobilität neben rein batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen. Brennstoffzellen wandeln regenerativ erzeugten Wasserstoff sauber, effizient und lokal emissionsfrei in Strom um. Ergänzend zur Nationalen Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie GmbH fördert das Land die Errichtung von Wasserstofftankstellen in Baden-Württemberg mit bis zu 4 Mio. Euro in den Jahren 2012 bis 2015. Derzeit gibt es fünf Wasserstofftankstellen in Baden-Württemberg

(Flughafen Stuttgart, EnBW Karlsruhe, Freiburg ISE, EnBW Stuttgart Gaskessel, KIT mit Busverbindung Campus Nord-Süd); demnächst kommen weitere hinzu. Ziel ist die Integration von Wasserstoff in das Konzept einer nachhaltigen Mobilität und einer zukunftsfähigen, zunehmend auf regenerativ erzeugter Energie basierten Energieversorgung.

In dem vom Bund geförderten Schaufenster LivingLab BWe mobil will das Land die Alltagstauglichkeit von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb erproben und beweisen, dass diese Fahrzeuge den Durchbruch zum Massenmarkt schaffen können. Auf Deutschlands Straßen ist bislang nur eine kleine vierstellige Zahl an Elektroautos unterwegs. Das wird sich absehbar mit der Verbesserung der Reichweite der Batterien, dem Nachweis der Alltagstauglichkeit der Fahrzeuge (u. a. mit e-car2go) und einer günstigen Preisentwicklung durch höhere Nachfrage ändern. Elektroautos sind wegen der derzeit hohen Batteriekosten in der Anschaffung noch teurer als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Dafür sind schon heute die Betriebskosten geringer. Die Wirtschaft trägt dafür Sorge und richtet sich darauf ein, dass der Markt und die notwendigen Technologien in relativ kurzer Zeit entwickelt sein werden.

Das Schaufenster Elektromobilität setzt auf integrierte Konzepte, die ÖPNV und elektromobilen Individualverkehr intelligent verknüpfen. Pilotlösungen für Infrastruktur, wie Ladestationen im öffentlichen und halböffentlichen Raum sowie Entwicklungspartnerschaften, werden dabei mit Stadtentwicklungskonzepten und städtebaulichen Referenzprojekten verzahnt. Ziel ist es, in einem ganzheitlichen Ansatz Schlüsselfragen zum Markthochlauf der Elektromobilität in Deutschland zu beantworten und so deutlich mehr E-Fahrzeuge in umweltfreundliche und wirtschaftlich tragfähige Mobilitätskonzepte zu integrieren.

Das Land will dabei mit gutem Beispiel vorangehen. Das Ergebnis eines Flottenversuchs beim Regierungspräsidium Stuttgart zeigt, dass bei mehr als einem Drittel der Dienstfahrten Potenzial für den Einsatz von Elektrofahrzeugen besteht. Das Regierungspräsidium Stuttgart hat nach der Polizei und den Hochschulen den drittgrößten Fuhrpark innerhalb der Landesflotte.

Die Landesregierung möchte außerdem Kommunen sowie Bürgerinnen und Bürger in den zu erwartenden mehrjährigen Technologie- und Verhaltenswandel mitnehmen. Dies erfordert Information, aber auch aktive Beteiligung. Im Rahmen des LivingLab BWe mobil soll eine große Zahl Bürgerinnen und Bürgern zu Nutzerinnen und Nutzern der Elektromobilität werden, z. B. in den Car-Sharing- oder Mobilitätskarten-Projekten.

Ein besonderes Augenmerk gilt schließlich – aber nicht zuletzt – dem ländlichen Raum, der noch spärlich mit Ladeinfrastrukturen ausgestattet ist. Zudem fehlt dort häufig die Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln. Durch einen Ausbau der Lade- und Vernetzungsstrukturen und intermodale Verkehrskonzepte sollen Hemmnisse für die Anschaffung von Elektrofahrzeugen abgebaut werden. Dem dient u. a. der in Abschnitt III Nr. 1 erwähnte Wettbewerb des Ministeriums Ländlicher Raum.

IV. Sanierung landeseigener Infrastrukturen, Aus- und Neubaumaßnahmen bei Bundesfernstraßen und Landesstraßen

IV.1. Welcher Sanierungs-, Instandsetzungs- und Erneuerungsbedarf mit welchem Kostenvolumen zeichnet sich in den kommenden Jahren in diesen Bereichen ab (auch im Brückenbereich)?

Eine gutachterliche Abschätzung hat einen jährlichen Bedarf von rund 80 Mio. Euro zur Beibehaltung des Zustandes des Landesstraßennetzes ermittelt. Um eine Verbesserung des Zustandes des Landesstraßennetzes und damit des Abbaus des Sanierungsstaus zu erreichen, sind in den kommenden Jahren jährlich ca. 100 Mio. Euro erforderlich. Für die Ertüchtigung von Brückenbauwerken im Hinblick auf ihre zukünftigen Nutzungsanforderungen sind ab dem Jahr 2014 weitere 40 Mio. Euro pro Jahr notwendig.

Der jährliche Bedarf für die Erhaltungsaufwendungen an Bundesautobahnen beläuft sich auf rund 160 Mio. Euro und bei den Bundesstraßen auf rund 90 Mio. Euro. Zudem ergibt sich für die Ertüchtigung der Bundesfernstraßenbrücken ein zusätzlicher Mittelbedarf im Bundeshaushalt von ca. 100 Mio. Euro pro Jahr für den Zeitraum 2014 bis 2028.

IV. 2. In welchem Umfang belasten bereits realisierte/vorfinanzierte Straßenbaumaßnahmen den aktuellen bzw. die künftigen Landeshaushalte?

Bereits realisierte/vorfinanzierte Straßenbaumaßnahmen für den Aus- und Neubau und die Erhaltung, einschließlich der Vorfinanzierung für Planungen von Bundesfernstraßen, belasten die künftigen Landeshaushalte mit rund 455 Mio. Euro.

Dieser Betrag teilt sich wie folgt auf:

Aus- und Neubau

1. Sonderprogramm Landesstraßenbau

- Programmlaufzeit: 1997 bis 2011
- Gesamtvolumen inklusive kapitalisierter Zinsen: 813,9 Mio. Euro (Stand: 31. Dezember 2011)
- Restfinanzierungsbedarf: 321 Mio. Euro (Stand: 31. Dezember 2012)

2. 5-jähriges Investitionsprogramm Landesstraßenbau

- Programmlaufzeit: 2002 bis 2006
- Gesamtvolumen: 178,6 Mio. Euro Landesmittel (76,5 Mio. Euro L-Bank Mittel)
- Restfinanzierungsbedarf: 75,9 Mio. Euro (Stand: 31. Dezember 2012)

Die Erstattung der Vorfinanzierung beider Programme erfolgt an die Finanzierungsgesellschaft für öffentliche Vorhaben des Landes Baden-Württemberg mbH.

Erhaltung

Im Rahmen des Landesinfrastrukturprogramms von 2009 wurden für die Erhaltung der Landesstraßen 70 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. Die Refinanzierung dieser Mittel erfolgte bzw. erfolgt in den Jahren 2012 bis 2014 in Höhe von jährlich rund 23,3 Mio. Euro.

Planungskosten

In fünf Fällen werden die Planungen von Bundesfernstraßen zurzeit von vier Kommunen und einer Region vorfinanziert. Die noch von der Vorgängerregierung verursachten Vorfinanzierungskosten betragen voraussichtlich rund 11,4 Mio. Euro. Die Rückzahlungen werden fällig, wenn die Genehmigungen der jeweiligen Entwürfe vorliegen und die Vorhaben in den vordringlichen Bedarf aufgenommen wurden.

Anzumerken ist, dass im Bereich des kommunalen Straßenbaus bereits erteilte Bewilligungen in Höhe von 317 Mio. Euro noch zu finanzieren sind.

IV. 3. Wie viele Aus- und Neubaumaßnahmen bei Bundesfernstraßen und Landesstraßen mit welchem Kostenvolumen befinden sich in der Planung und welche Möglichkeiten zur Kostensenkung sind hier gegeben (z. B. Sanierung statt Neubau, Absenkung von Standards)?

In der Gruppe „Vordringlicher Bedarf Bundesfernstraßen“ sind im noch gültigen Bedarfsplan insgesamt 76 Vorhaben. Die Investitionssumme der Maßnahmen beträgt laut Plan rund 4,4 Mrd. Euro. Die Planung des sechsstreifigen Ausbaus der BAB 8 AS Mühlhausen–Hohenstadt mit Kosten von rund 500 Mio. Euro ruht derzeit wegen der Prüfung alternativer Finanzierungsmöglichkeiten.

In der Gruppe der Landesstraßen befinden sich 111 Ausbaumaßnahmen und 49 Neubaumaßnahmen in verschiedenen Stadien der Planung. Das Kostenvolumen beträgt rund 279 Mio. Euro bzw. 444 Mio. Euro.

Aufgrund der finanziellen Beschränkungen im Straßenbau wurde in Zielvereinbarungen mit den Regierungspräsidien festgelegt, die Planungsaktivitäten auf die Vorhaben zu konzentrieren, die in absehbarer Zeit auch umgesetzt werden können.

Auf der Grundlage des von der Landesregierung vorgelegten Entwurfs für einen neuen Maßnahmenplan können zukünftig durch die Zurückstellung des Ausbaus oder den dauerhaften Verzicht auf Ausbaumaßnahmen Kosten von rund 550 Mio. Euro zugunsten einer Sanierung der Straßen insgesamt eingespart werden. Der Verzicht auf Ausbaumaßnahmen führt auch zu einer Reduzierung von Planungen.

Bei der Einzelplanung von Maßnahmen wird durch die fachgerechte Anwendung der bestehenden Richtlinien auf eine bedarfsgerechte Ausgestaltung der Maßnahme geachtet. Es ist geplant, die in den Richtlinien enthaltenen Gestaltungsspielräume zur Standardsenkung landesweit einheitlich auszuschöpfen und anzuwenden.

Zum Thema „Absenkung von Standards“ hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in dem Bericht an das Kabinett „Effizienter Mitteleinsatz im Straßennetz – Standardabbau in der Straßenplanung und in der Straßentechnik“ vom 25. Februar 2013 weitere Vorschläge erläutert (vgl. Pressemitteilung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur „Landesregierung setzt auf effizienten Mitteleinsatz im Straßenbau“, 26. Februar 2013).

V. Modernisierung der Schieneninfrastruktur für den Schienenbahnverkehr

V. 1. Welcher Sanierungs-, Instandsetzungs- und Erneuerungsbedarf zeichnet sich in den kommenden Jahren bei Schienenstrecken, die dem Land oder landeseigenen Gesellschaften gehören, ab?

Die Landesregierung geht davon aus, dass sich die Schienenstrecken der landeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen in einem guten und leistungsfähigen Zustand befinden. Durch das Konjunkturprogramm in den Jahren 2009 bis 2011, das innerhalb des Verkehrsetats in den Jahren 2012 bis 2014 refinanziert werden muss, haben die Unternehmen die Chance genutzt, mit gezielten Maßnahmen ihre Streckennetze zu ertüchtigen. Für die kommenden Jahre ist von einem jährlichen Finanzierungsbedarf in Höhe von 6,5 Mio. Euro für die kontinuierliche Wartung und Instandsetzung des bestehenden Schienennetzes auszugehen. Davon entfallen voraussichtlich rd. 1,5 Mio. Euro/Jahr auf Güterverkehrsstrecken und ca. 5 Mio. Euro auf Personenverkehrsstrecken.

Ferner werden der Ausbau und die Elektrifizierung der Münstertalstrecke im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms gefördert, eine Strecke der Südwestdeutschen Verkehrs-AG.

Zur Verbesserung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr ist es erforderlich, eingleisige Strecken mit Mehrzugverkehr ohne Zugbeeinflussung der nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Baden-Württemberg mit entsprechender Sicherheitstechnik nachzurüsten. Für die Nachrüstung von technischen Sicherheitssystemen sollen die Unternehmen deshalb Landeszuwendungen i. H. v. bis zu 100 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten erhalten.

V. 2. Welche Schritte sind notwendig, um die vorhandene Schieneninfrastruktur in Baden-Württemberg zu modernisieren und die wichtigsten Nahverkehrsnetze in ihrer Bedienungsqualität (Taktichte, Geschwindigkeit) bis zum Auslaufen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (Bundes-GVFG) aufzuwerten?

Planungen und Überlegungen, die Schieneninfrastruktur im Land weiter auszubauen und zu optimieren, sind sowohl für das Schienennetz der DB, als auch für die kommunalen Verkehrsnetze in einem Umfang vorhanden, der die derzeitigen finanziellen Möglichkeiten weit übersteigt. Hier zeigt sich die strukturelle Unterfinanzierung des Infrastrukturausbaus im Allgemeinen, wie auch des Auslaufens des GVFG-Bundesprogramms im Besonderen. Der weitere Ausbau der Schieneninfrastruktur ist kurzfristig von der Höhe der noch verfügbaren Bundesmittel abhängig.

Mit dem Doppelhaushalt 2013/2014 stehen in den Jahren 2013 bis 2019 für die Landeskofinanzierung von Projekten des GVFG-Bundesprogramms insgesamt 450 Mio. Euro Kofinanzierungsmittel zur Verfügung. Damit sind auf Landesseite die Voraussetzungen geschaffen, Mittel in großem Umfang nach Baden-Württemberg lenken zu können. Das Land meldet dem Bund bis Ende April 2013 seine Anforderung für den zukünftigen Bundesverkehrswegeplan Schiene.

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) soll weiter als Rückgrat einer leistungsfähigen, attraktiven und umweltverträglichen Nahverkehrsbedienungs im Land ausgebaut werden. Die Landesregierung unterstützt daher Maßnahmen, die zu einer Qualitätssteigerung führen und den SPNV für die Fahrgäste attraktiver machen. In den kommenden Jahren beabsichtigt das Land als Aufgabenträger das Angebot im Rahmen der verfügbaren Mittel weiter auszubauen. Im Zusammenhang mit dem im November 2012 vorgestellten Vergabefahrplan ist vorgesehen, die Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs im Land nochmals um 15 bis 20 Prozent zu erweitern.

V. 3. Welche konkreten Maßnahmen wird sie einleiten, um die Elektrifizierung der Südbahn bis zur Neuvergabe der Schienenpersonennahverkehr-Leistungen (SPNV-Leistungen) abschließen zu können, die Elektrifizierung der Hochrhein-Strecke voranzutreiben, die Rhein-Neckar-S-Bahn zügig abzuschließen, die Breisgau-S-Bahn voranzubringen, die S-Bahn-Verlängerungen von Filderstadt nach Neuhausen samt einer Fortführung ins Neckartal voranzubringen und das Donau-Iller-S-Bahn-Konzept mit den kommunalen Partnern voran zu treiben?

Die Landesregierung verfolgt den Ausbau des Schienennetzes mit hohem Nachdruck. Das Land setzt dabei in einem – auch im Ländervergleich – außerordentlichen Umfang Landesmittel für den Ausbau von Bundesschienenwegen ein.

Hinsichtlich der in der Anfrage genannten Projekte ist der jeweilige Stand im Folgenden dargestellt.

Südbahn:

Zwischen Bund und Land besteht grundsätzlich Einigkeit über eine hälftige Finanzierung der Elektrifizierung. Der Abschluss der erforderlichen Finanzvereinbarungen für die Baukosten zwischen Bund/Land und DB AG wurde ursprünglich für das 1. Quartal 2013 angestrebt. Die DB AG hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Herbst 2012 darüber informiert, dass sich die Baukosten auf 226 Mio. Euro erhöhen werden und sich der geplante Zeitpunkt der Inbetriebnahme um zwei Jahre verzögert. Aufgrund des neuen Sachverhalts sind vor Abschluss der Finanzvereinbarung noch offene Fragen zu klären. Gleichwohl strebt die Landesregierung eine Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke zum Fahrplanwechsel 2016/2017 an. Das Planfeststellungsverfahren ist im Gange.

Hochrheinbahn:

Die Planungsleistungen der Leistungsphasen 1 bis 2 nach HOAI sind zwischenzeitlich abgeschlossen. Zur Vorbereitung der Planungsvereinbarung für die Leistungsphasen 3 bis 4 HOAI werden zwischen den Beteiligten Gespräche geführt. Nach gegenwärtigem Planungsstand ist mit Baukosten in Höhe von mind. 160 Mio. Euro zu rechnen. Die Landkreise Lörrach und Waldshut bereiten die Vergabe einer Nutzen-Kosten-Untersuchung vor. Mit der Unterzeichnung der „Basler Erklärung“ im Januar 2013 zur Gesamtfinanzierung der Hochrheinbahn haben das Land Baden-Württemberg und die regionalen Partner am Hochrhein (Kantone Basel-Stadt und Schaffhausen sowie die Landkreise Waldshut und Lörrach) ein Finanzierungskonzept für das wichtige, grenzüberschreitende Infrastrukturprojekt aufgezeigt. Ob es gelingt, in der Schweiz eine Bundesfinanzierung rechtzeitig zu sichern, ist offen (Stand Anfang März).

Rhein-Neckar-S-Bahn:

Bereits fertiggestellt sind im Rahmen der zweiten Baustufe der S-Bahn Rhein-Neckar die Strecken im Elsenzthal, im Schwarzbachtal, zwischen Bruchsal und Germersheim sowie die neuen Haltepunkte Sinheim Museum/Arena und Mannheim ARENA/Maimarkt. Es müssen noch die Bahnsteige entlang der Bahnstrecken Ludwigshafen–Mainz, Mannheim–Friedrichsfeld–Darmstadt, Mannheim–Biblis, Mannheim–Karlsruhe und Heidelberg–Bruchsal einheitlich auf S-Bahn-Standard gebracht werden. Die ursprünglich angestrebte Fertigstellung aller Infrastrukturmaßnahmen der zweiten Baustufe bis Ende 2015 ist wegen Verzögerungen im Planungsablauf und aus baubetrieblichen Gründen für einzelne Abschnitte nicht möglich.

Auf Druck der beteiligten Länder und der Region hat die Deutsche Bahn AG im März 2012 einen Zeitplan vorgestellt, nach dem möglichst viele Baumaßnahmen bis Ende 2015 realisiert werden können. Dieser Bauzeitenplan ist ein Kompromiss zwischen maximalen Sperrpausen zum Bauen mit möglichst geringen Eingriffen in den Fahrplan und möglichst rascher, aber stufenweiser Fertigstellung der Infrastruktur.

Nach derzeitigem Stand können die Maßnahmen in den einzelnen Abschnitten in folgenden Zeitfenstern realisiert werden:

Mainz–Ludwigshafen (Rhein)–MA–Friedrichsfeld:	Fertigstellung 12/2015
MA–Friedrichsfeld–Darmstadt:	Fertigstellung 12/2015
Mannheim–Karlsruhe:	Fertigstellung 12/2016
Mannheim–Biblis:	Fertigstellung 12/2017
Heidelberg–Bruchsal:	Fertigstellung 12/2017

Breisgau-S-Bahn:

Mit der „Freiburger Erklärung“ haben der Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) und das Land im Jahr 2007 gemeinsam die Grundlage für die „Breisgau-S-Bahn 2020“ geschaffen. Neben der Planung und Finanzierung der notwendigen Ausbaumaßnahmen regelt diese Vereinbarung auch die Verbesserung der Angebote im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und deren Finanzierung.

Im Rahmen der Förderung nach dem GVFG-Bundesprogramm können bis zu 80 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionskosten von Bund und Land getragen werden; die verbleibenden 20 Prozent sowie die nicht zuwendungsfähigen Kosten (u. a. die Planungskosten) trägt der ZRF aus eigenen Mitteln.

Die DB AG hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur darüber informiert, dass sich aufgrund verschiedener Umstände die ursprünglich geplanten Inbetriebnahmezeitpunkte verschiedener Strecken deutlich verzögern werden und damit die kaufmännische Abrechnung nur noch zum Teil vor dem Auslaufen des Bundes-GVFG zum 31. Dezember 2019 möglich sein wird. Daher hat sich Herr Minister Hermann an den Vorstand Technik, Systemverbund, Dienstleistungen

und Infrastruktur DB AG, Herrn Dr. Kefer, gewandt und darum gebeten, dass bei dieser Maßnahme vom DB-internen Regelablauf abgewichen wird, damit die engen zeitlichen Vorgaben für die Inbetriebnahme der Stufe 2018 der S-Bahn Breisgau 2020 eingehalten werden können.

Nach Mitteilung des Zweckverbands Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) von Anfang Oktober 2012 zeichnen sich für die Teilstrecken Breisacher Bahn und Elztalbahn zudem erhebliche Baumehrkosten ab. Zwischen Land und ZRF besteht Einvernehmen darüber, dass die bisherige Kostenobergrenze einzuhalten und ggf. eine gezielte Reduktion des Maßnahmenumfangs zu prüfen ist; die förderrechtlichen Konsequenzen müssen noch geprüft werden.

Nach der erwähnten Ankündigung der Kostensteigerungen in den verschiedenen Teilprojekten durch die DB AG wurde seitens des ZRF überprüft, auf welche der in der Vorplanung unterstellten Infrastrukturmaßnahmen verzichtet werden kann, ggf. auch unter Inkaufnahme von Einschränkungen des künftigen Angebotsumfangs. Ziel ist es, den bisherigen Kostenrahmen einzuhalten und trotzdem eine deutliche Verbesserung des ÖPNV im Raum Freiburg zu erreichen. Weiteres Ziel ist es, den Zeitplan zu straffen, um die wesentlichen Maßnahmen vor dem 31. Dezember 2019 abschließen und möglichst viele Bundesmittel abrufen zu können.

Grundlage für die Überprüfung der geplanten Infrastrukturmaßnahmen ist eine Anpassung der Angebotsstruktur. Der ZRF hat der DB AG Änderungs- und Kürzungsvorschläge zum Infrastrukturausbau unterbreitet, die dort derzeit auf ihre betriebliche Machbarkeit und die Auswirkung auf die Kosten untersucht werden. Dazu gehören z. B. der Verzicht auf Geschwindigkeitserhöhungen und damit auf umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen, die Anpassung der Bahnsteigausbauten auf den tatsächlichen Bedarf anhand der erforderlichen Zuglängen, der Verzicht auf Kreuzungsstellen und damit ein 30-Minuten-Takt statt des geplanten 15-Minuten-Taktes etc. An der Elektrifizierung des Gesamtnetzes soll dagegen festgehalten werden. Außerdem sind Überlegungen im Gange, Teile der DB-eigenen Infrastruktur durch Nicht-DB-Unternehmen zu pachten und durch diese auszubauen. Es wird davon ausgegangen, dass dadurch ein rascherer und günstigerer Ausbau der Infrastruktur möglich sein könnte.

Erst nach Abschluss der laufenden neuen konzeptionellen Phasen zum Infrastrukturausbau und Betriebskonzepten, kann das Endergebnis des neuen Vergabefahrplans umgesetzt werden.

S-Bahn-Verlängerung von Filderstadt nach Neuhausen:

Die Verlängerung der S-Bahn von Bernhausen nach Neuhausen wurde bereits mehrfach untersucht.

Die letzte Nutzen-Kosten Untersuchung (NKU) im Jahr 2009 ergab für die Verlängerung der Stadtbahn von Möhringen nach Neuhausen einen Nutzen-Kosten-Faktor von 1,11, für ein alternativ untersuchtes Szenario „Verlängerung der U 6 von Möhringen bis Flughafen und S-Bahn-Verlängerung von Bernhausen nach Neuhausen“ wurde ein unwesentlich geringerer, aber ebenfalls positiver Faktor von 1,1 ermittelt. Voraussetzung der damaligen Untersuchungen war die Realisierung des Projekts Stuttgart 21.

Das Land hat für beide Maßnahmen im Rahmen des Doppelhaushalts 2013/2014 seinen Kofinanzierungsanteil nach dem GVFG-Bundesprogramm im Haushalt abgesichert und damit die Voraussetzungen für eine Förderung durch den Bund geschaffen.

Donau-Iller-S-Bahn-Konzept:

Für die Weiterentwicklung der Verkehrssituation einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs in der Region hat der Regionalverband Donau-Iller ein Konzept erarbeitet. Dieses Konzept ist Grundlage der zu führenden weiteren Gespräche. Eine standardisierte Bewertung liegt noch nicht vor.

Das Land steht dem Ausbau des SPNV in der Region Donau-Iller positiv gegenüber. Angesichts des auslaufenden Bundes-GVFG müssen jedoch die Fragen einer möglichen Finanzierung zu gegebener Zeit geklärt werden.

V. 4. Welche Probleme ergeben sich durch das Auslaufen des Bundes-GFVG in 2019?

Mit dem Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes werden ÖPNV-Vorhaben mit zuwendungsfähigen Kosten über 50 Mio. Euro finanziert. Da Ausbauprojekte des Schienenverkehrs eine lange Planungs- und Umsetzungszeit haben, stellt sich inzwischen insbesondere bei neuen Vorhaben die Frage der Anschlussfinanzierung nach Auslaufen des GVFG-Bundesprogramms im Jahr 2019. Der aktuelle Antragsstau im GVFG-Bundesprogramm in Folge der Befristung des Programms bis 2019 gefährdet bereits laufende Maßnahmen und erschwert den Beginn neuer Projekte. Die ungeklärte Finanzierungsperspektive kann in Bälde auf einen faktischen Investitionsstopp für neue große ÖPNV- oder SPNV-Infrastrukturvorhaben hinauslaufen.

Der Neu- und Ausbau von Großprojekten des öffentlichen Personennahverkehrs wird auch künftig nur mit finanzieller Unterstützung des Bundes möglich sein.

Baden-Württemberg fordert daher zusammen mit anderen Bundesländern und unter Mitwirkung der kommunalen Landesverbände sowohl in der sogenannten „Daehre-Kommission“ als auch in der Verkehrsministerkonferenz die Weiterführung dieses Programms nach 2019. Die Verkehrsministerkonferenz hat am 4. und 5. Oktober 2012 in Cottbus daher einstimmig die Länder Bayern, Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen beauftragt, im Rahmen einer Bundesratsinitiative noch in dieser Legislaturperiode die rechtlichen Voraussetzungen für die Fortführung des GVFG-Bundesprogramms über das Jahr 2019 hinaus zu schaffen. Erforderlich ist entweder die Fortführung des GVFG-Bundesprogramms über 2019 hinaus oder die Schaffung eines vergleichbaren Finanzierungsinstruments mit der notwendigen Mittelausstattung.

Mit Blick auf die Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur hat die Verkehrsministerkonferenz am 10. und 11. April in Flensburg diesen Beschluss bekräftigt und eine hochrangig besetzte und durch Experten unterstützte Kommission „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ unter Leitung von Herrn Bundesminister a. D. Kurt Bodewig eingesetzt.

V. 5. Welche Möglichkeiten sieht sie, um gegenüber dem Bund auf eine Übertragung der Trägerschaft von Strecken ohne überregionale Bedeutung – in Verbindung mit einem angemessenen Finanztransfer – einzutreten?

Die Landesregierung steht einer solchen Regionalisierung der Schieneninfrastruktur grundsätzlich positiv gegenüber.

Die bisherige Prüfung ergab, dass für ein solches Projekt eine Vielzahl von Fragen in rechtlicher, betrieblicher und finanzieller Hinsicht zu klären ist. Auf Grundlage eines noch zu entwickelnden Konzepts wird die Durchführung eines Pilotprojektes angestrebt. Aufgrund der aktuell bekannt gewordenen Probleme der DB hinsichtlich eines zeitgerechten Ausbaus der Strecken der Breisgau S-Bahn vor 2018 ist das Land bereit, dort einzelne Strecken zu übernehmen, beispielsweise in Trägerschaft der landeseigenen SWEG.

VI. Öffentlicher Personennahverkehr

VI. 1. Wie stellen sich Struktur, Kostenentwicklung und Finanzierungssituation der laufenden Verkehrsverträge des Landes im Schienenpersonennahverkehr dar?

Die Verkehrsleistungen im SPNV sind in derzeit 25 Verkehrsverträgen mit unterschiedlichen Verkehrsunternehmen geregelt. Der Großteil der Verkehrsleistungen ist im sogenannten großen Verkehrsvertrag mit der DB Regio AG enthalten (ca. 40 von 65 Millionen Zugkilometern p. a.). Es handelt sich um sogenannte Nettoverträge (Erlörisiko liegt bei den Verkehrsunternehmen). Fast allen Verkehrsverträgen liegt das Prinzip zugrunde, dass die von den Verkehrsunternehmen zu zahlenden Infrastrukturkosten (Trassen- und Stationspreise) als sogenannter durchlaufender Kostenfaktor vom Land finanziert werden. Einzelne Verkehrsver-

träge sehen auch eine Risikoübernahme des Landes bei Energie- und Personalkostensteigerungen vor. Die Verkehrsverträge enthalten in der Regel eine 1,5 prozentige Dynamisierung der Betriebskosten, die somit der Dynamisierung der dem Land zufließenden Regionalisierungsmittel entspricht.

Die Kosten stiegen in den vergangenen Jahren aufgrund der in den meisten Verkehrsverträgen vereinbarten Fortschreibungsraten (Dynamisierung) für die Betriebskosten sowie regelmäßiger Entgelterhöhungen der DB Infrastrukturunternehmen für die Trassen- und Stationsbenutzung kontinuierlich an. Neben dieser allgemeinen Entwicklung ist in den Jahren 2011 und 2012 ein abrupter Anstieg der Bestellerentgelte erfolgt. Ursache hierfür ist eine dramatische Steigerung der Kosten für die Infrastrukturbenutzung (Trassen- und Stationspreise), die, wie oben ausgeführt, nach geltender Vertragslage de facto vom Land finanziert werden. Nach neuesten Berechnungen fallen für das Jahr 2012 (entsprechend den tatsächlich zu erwartenden Kosten) Abschlagszahlungen für die Verkehrsverträge in Höhe von circa 703 Mio. Euro an. Dies bedeutet gegenüber dem Jahr 2011 einen Ausgabensprung um rund 50 Mio. Euro.

Die jährliche Dynamisierung der Regionalisierungsmittel um 1,5 Prozent kann die strukturellen Kostensteigerungen auf der Ausgabenseite nicht kompensieren. Während im Jahr 2009 noch ein Differenzbetrag von ca. 100 Mio. Euro an Regionalisierungsmitteln für andere Aufgaben (Verbundförderung, Innovationsprogramm, Bahnhofmodernisierungsprogramm, Planungsleistungen für Ausbaumaßnahmen) im ÖPNV zur Verfügung stand, werden die Regionalisierungsmittel inzwischen bis auf einen geringen Rest von den Bestellerentgelten aufgezehrt.

Diese Entwicklung führte zu der Situation, dass für die kommenden Jahre die bestehenden Verpflichtungen nicht mehr vollständig aus Regionalisierungsmitteln geleistet werden können und voraussichtlich ergänzend Landeshaushaltsmittel eingesetzt werden müssen. Die Landesregierung verfolgt das Ziel, im Rahmen der anstehenden Ausschreibungen günstigere Preise zu erzielen und die SPNV-Leistungen möglichst schnell wieder vollständig und für den Landeshaushalt budgetneutral aus den Regionalisierungsmitteln finanzieren zu können.

VI. 2. Welche Möglichkeiten sieht sie, den Schienenpersonennahverkehr qualitativ und quantitativ zu verbessern, z. B. durch die Vorschläge des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) zum kurzfristigen Ausbau des Regionalverkehrs auf der Schiene?

Die Landesregierung sieht kurzfristig leider keine Möglichkeit, die vom VCD vorgeschlagenen sinnvollen Verbesserungen im SPNV umzusetzen, da diese aus den o. g. Gründen derzeit nicht finanzierbar sind. Bereits für die Finanzierung der bestehenden Verkehre und die übrigen zu deckenden Ausgaben reichen die Regionalisierungsmittel voraussichtlich nicht mehr aus. Die Landesregierung sieht daher erst mit dem Ende des großen Verkehrsvertrags und ersten Ausschreibungen, die zu Kostenreduzierungen im SPNV führen, Möglichkeiten zur Angebotsausweitung und -verbesserung im SPNV. Mittelfristig soll das Angebot – in Abhängigkeit von den erzielten Wettbewerbsrenditen bzw. verbesserten vertraglichen Regelungen – um 15 bis 20 Prozent gesteigert werden.

VI. 3. Welche Möglichkeiten und Finanzierungsinstrumente sieht sie, den Busverkehr attraktiver zu machen, differenziert nach Ballungsräumen, städtischen Gebieten und ländlichen Regionen?

Nach dem ÖPNV-Gesetz des Landes ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr eine freiwillige Aufgabe der Daseinsvorsorge. Träger dieser freiwilligen Aufgabe sind die Stadt- und Landkreise als Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs in eigener Verantwortung.

Das Land fördert den straßengebundenen ÖPNV gleichwohl in vielfacher Weise:

- Investitionszuschüsse für Anlagen und Busse nach dem Landes-GVFG
- Grundförderung nach § 28 FAG (15 Mio. Euro)
- Ausgleichsleistungen für den Ausbildungsverkehr (ca. 200 Mio. Euro)
- Verbundförderung (anteilig ca. 50 Mio. Euro)

Die Landesregierung bereitet eine Reform der ÖPNV-Finanzierung vor, mit welcher neue Impulse und Anreize für einen ÖPNV-Ausbau gesetzt werden sollen. Damit soll auch der flächendeckende Ausbau im ländlichen Raum weiter vorangetrieben werden.

Dazu bietet sich aus Sicht der Landesregierung eine weitere Intensivierung bedarfsgesteuerter flexibler ÖPNV-Systeme z. B. durch Rufbusse und Anmelde-systeme an. Im lokalen Bereich sollen Bürgerbusse als sinnvolle Ergänzung vorgebracht werden. Die Landesregierung verfolgt das Ziel, hier unterstützend tätig zu werden. Bürgerbusse wurden bislang schon über Ausnahmeregelungen von den Förderkriterien für Linienbusse gefördert. Um das begrüßenswerte Engagement der Bürgerinnen und Bürger für die Bürgerbusse gezielt zu unterstützen, ist im Doppelhaushalt 2013/2014 ein zusätzlicher Fördertitel für die Förderung von Bürgerbussen mit 100.000 Euro ausgestattet. Insbesondere sollen die Fahrzeuge auf diese Weise auch unabhängig von den üblichen Bestimmungen für Linienbusse gefördert werden können.

VII. Güterverkehr

VII. 1. Welche Potenziale und Hemmnisse sieht sie, mehr Güter auf die Schiene zu bringen und Güterverkehrszentren auszubauen?

Die prognostizierte Transportnachfrage kann ökologisch und ökonomisch verantwortlich nur bewältigt werden, wenn der Zuwachs im Güterverkehr vor allem von Schiene und Binnenschiff gemeistert wird. Hierzu bedarf es insbesondere eines attraktiven Angebots der Schiene für den Güterverkehr, das nicht zuletzt von der Deutschen Bahn als Betreiber der Schieneninfrastruktur und zugleich als Hauptanbieter der Verkehrsleistungen sowie einer dauerhaften Bereitstellung ausreichender Mittel zur Finanzierung von Infrastrukturprojekten des Schienenverkehrs abhängt. Ein rascher Ausbau der Korridore und Strecken innerhalb der Transeuropäischen Netze (TEN) wäre ein wichtiger Schritt zur Erhöhung der Kapazitäten für den Schienengüterverkehr. Dabei hat ein zügiger Ausbau der Rheintalbahn für das Land eine herausragende verkehrspolitische Bedeutung. Im Interesse eines konsensfähigen und zeitnahen Ausbaus der Rheintalbahn hat sich das Land bereit erklärt, im Bereich der Freiburger Bucht die Hälfte der Mehrkosten (bis zu 124 Mio. Euro) zu übernehmen, die durch eine bürgerfreundliche Trasse über die gesetzlichen Lärmschutzstandards hinaus verursacht werden.

Unabhängig davon stehen im Gegensatz zu den einheitlichen Bedingungen im Straßengüterverkehr einer Verbesserung des Angebots im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr häufig auch noch technische Schwierigkeiten im Wege, die auf unterschiedliche nationale Standards zurückzuführen sind.

Für den Neckarausbau engagiert sich das Land durch die Beteiligung an Personalkosten für Planungsarbeiten. Der Bund kommt seinen vertraglichen Verpflichtungen zur Sanierung und Modernisierung der Schleusen (inkl. Verlängerung für Schiffe mit einer Länge von 135 m) nicht nach.

Unter den gegenwärtigen Bedingungen stellt sich der Straßengüterverkehr für Versender und Empfänger oftmals kostengünstiger und zeitlich flexibler dar. Zudem haben sich viele Unternehmen an Standorten angesiedelt, an denen wegen der Entfernung zum nächsten Bahnhof oder Binnenhafen eine Alternative zum Straßengüterverkehr unter den gegenwärtigen Randbedingungen nicht mehr wirtschaftlich darstellbar ist, sodass teilweise ursprünglich bestehende Schienenanschlüsse in der Vergangenheit sogar zurückgebaut wurden.

Unter anderem aus grundsätzlichen Erwägungen, die Wettbewerbssituation der Bahn und des Binnenschiffs im Güterverkehr zu stärken, lehnt das Land den Einsatz von Lang-Lkw ab und setzt sich für eine angemessene Ausweitung der Lkw-Maut ein.

Die Landesregierung möchte den Anteil des Kombinierten Verkehrs nachhaltig erhöhen. Hierzu soll in logistischen Knoten das überregionale und regionale Güterverkehrsaufkommen so gebündelt werden, dass die Güter mit dem leistungsfähigsten Verkehrsträger unter möglichst umweltgerechten und ökologisch sinnvollen Bedingungen transportiert werden können.

Daher beabsichtigt das Land auch künftig, Fördermittel bereitzustellen, mit denen der Kombiverkehr, die Errichtung von dezentralen Umschlaganlagen und die Anlage neuer Gleisanschlüsse für Unternehmen gefördert werden.

Hemmnisse für den weiteren Ausbau von Güterverkehrszentren und die Errichtung von Umschlaganlagen bestehen in der leider oft fehlenden Bereitschaft von Verladern, Empfängern, und Transportunternehmen ihre bisherigen Transportkonzepte umzustellen und die notwendigen Schritte zur Realisierung solcher Schnittstellen zu gehen. Auch Trassenkonflikte, Lärmschutzmaßnahmen beim Betrieb der Anlagen, die Verfügbarkeit geeigneten Wagenmaterials, Transportkosten sowie Zeitvorgaben für Lieferungen spielen für die Unternehmensentscheidungen oft eine wichtige Rolle.

Hinzu kommt, dass in für geeignet und notwendig erachteten Standortbereichen erforderliche Grundstücksflächen nicht immer zur Verfügung stehen und die Ausweisung von Flächen für Güterverkehrszentren mit Schwierigkeiten behaftet ist.

Wegen fehlender perspektivischer Entwicklungsmöglichkeiten muss festgestellt werden, dass selbst an bereits bestehenden Terminalstandorten und in Häfen entsprechenden Nachfragen von Interessenten oft nicht in dem gewünschten Umfang entsprochen werden kann. Die Ausweisung entsprechender Flächen ist Aufgabe der Kommunen im Rahmen ihrer Planungshoheit. Die Sicherung geeigneter Flächen muss daher stärker in der Regionalplanung und der kommunalen Bauleitplanung ihren Niederschlag finden, damit Probleme möglichst einvernehmlich vor Ort gelöst werden können.

VII. 2. Welche Möglichkeiten erkennt sie in Citylogistik-Konzepten zur Stärkung des kombinierten Verkehrs?

Das durch Internet und Versandhandel maßgeblich veränderte Kaufverhalten der Bürger/-innen hat gleichzeitig zu einer spürbaren Zunahme des (Liefer-)Verkehrs geführt. Aktive City-Logistik-Projekte sollen zu einer Reduzierung des innerstädtischen Güterverkehrs und seiner zahlreichen unerwünschten Nebenwirkungen durch Verbesserungen von Transportabläufen, insbesondere durch die Bündelung von Fahrten und Waren zur Steigerung der Fahrzeugauslastungen und zur Vermeidung unnötiger Leerfahrten beitragen.

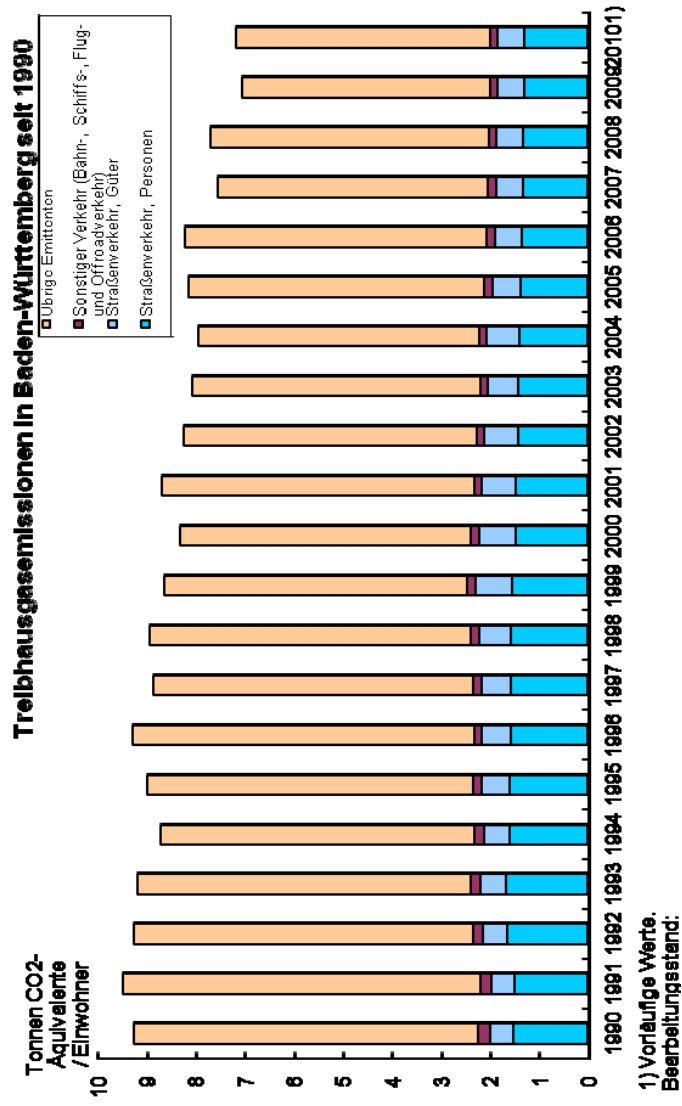
Durch eine funktionierende City-Logistik können unter Ausnutzung der technologischen Entwicklungen (klimafreundliche Antriebssysteme) innerstädtische Güterverkehre und deren CO₂-Emissionen deutlich reduziert werden. Für eine erfolgreiche Umsetzung bedarf es allerdings einer sorgfältigen Planung unter Einbindung aller Beteiligten vor Ort. Die Umsetzung dieser Konzepte ist vorrangige Aufgabe von Wirtschaft und Kommunen.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur

Anhang

Tabelle 1

Treibhausgasemissionen in Baden Württemberg seit 1990



Quelle: Statistisches Landesamt 2012

Tabelle 2
Treibhausgasemissionen des Verkehrs insgesamt in Baden-Württemberg seit 1990
 – 1.000 t CO₂-Äquivalente –

Merkmal	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010 ¹⁾
THG									
insgesamt	21.638,8	24.114,1	25.032,8	22.587,8	22.137,9	21.830,6	21.540,9	21.276,3	21.304,7
CO ₂									
zusammen	21.400,3	23.744,2	24.712,7	22.407,7	21.955,9	21.645,3	21.349,5	21.088,6	21.110,8
CH ₄									
zusammen	107,4	87,3	59,1	34,8	33,9	31,4	29,9	28,1	27,0
N ₂ O									
zusammen	131,0	282,6	261,0	145,3	148,1	153,9	161,5	159,6	167,0

1)
Vorläufige
Werte.

Quelle: Statistisches Landesamt 2012

Tabelle 3

Treibhausgasemissionen des Straßenverkehrs in Baden-Württemberg seit 1990
 – 1.000 t CO₂-Äquivalente –

Merkmal	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010 ¹⁾
THG insgesamt	19.333,0	22.249,7	23.264,6	20.822,5	20.288,2	19.962,6	19.923,3	19.787,9	19.843,0
CO ₂ zusammen	19.127,5	21.903,7	22.964,9	20.659,7	20.123,6	19.794,0	19.748,3	19.617,3	19.666,1
CH ₄ zusammen	104,3	84,2	56,4	32,3	31,5	29,1	27,6	25,7	24,6
N ₂ O zusammen	101,2	261,8	243,3	130,4	133,1	139,5	147,4	144,9	152,3
Davon									
Personenverkehr	14.650,6	16.264,1	15.366,1	14.619,6	14.450,1	14.275,9	14.077,2	14.024,9	13.847,2
CO ₂	14.470,2	15.938,3	15.089,5	14.476,9	14.312,9	14.149,5	13.956,4	13.912,1	13.738,3
CH ₄	99,8	81,2	54,3	30,8	30,1	28,0	26,7	24,9	24,0
N ₂ O	80,6	244,6	222,3	111,9	107,1	98,5	94,1	87,8	84,9
Güterverkehr	4.682,5	5.985,6	7.898,6	6.202,9	5.838,1	5.686,6	5.846,2	5.763,0	5.995,8
CO ₂	4.657,4	5.965,4	7.875,4	6.182,9	5.810,6	5.644,5	5.792,0	5.705,1	5.927,8
CH ₄	4,6	2,9	2,1	1,5	1,4	1,1	0,9	0,7	0,6
N ₂ O	20,5	17,3	21,0	18,5	26,1	41,0	53,3	57,1	67,4

1) Vorläufige Werte.

Quelle: Statistisches Landesamt 2012

Tabelle 4

Treibhausgasemissionen des sonstigen Verkehrs in Baden-Württemberg seit 1990

– 1.000 t CO₂-Äquivalente –

Merkmal	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010 ¹⁾
THG insgesamt	2.305,8	1.864,4	1.768,2	1.765,3	1.849,7	1.868,1	1.617,6	1.488,4	1.461,7
CO₂	2.272,8	1.840,5	1.747,8	1.748,0	1.832,4	1.851,3	1.601,1	1.471,3	1.444,7
Methan	3,1	3,1	2,7	2,4	2,4	2,3	2,3	2,4	2,4
N₂O	29,9	20,7	17,7	14,9	14,9	14,4	14,2	14,7	14,6
Davon									
Binnenschifffahrt	.	99,5	51,8	55,1	48,6	29,2	22,7	48,6	47,8
CO₂	.	97,6	50,8	54,0	47,7	28,6	22,3	47,7	46,8
Methan	.	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
N₂O	.	1,7	0,9	0,9	0,8	0,5	0,4	0,8	0,8
Bahnverkehr	.	165,8	142,6	103,8	100,5	97,3	94,0	84,3	83,5
CO₂	.	162,7	139,9	101,8	98,6	95,4	92,2	82,7	81,9
Methan	.	0,4	0,4	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
N₂O	.	2,8	2,4	1,7	1,7	1,6	1,6	1,4	1,4
Flugverkehr	.	684,2	777,3	933,5	1.024,3	1.075,1	818,2	637,3	616,3
CO₂	.	683,2	776,3	932,2	1.023,0	1.073,6	817,1	636,5	615,5
Methan	.	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
N₂O	.	1,0	1,0	1,1	1,3	1,3	1,0	0,7	0,7

Merkmal	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010¹⁾
Offroad-Verkehr	.	914,8	796,4	673,0	676,3	666,6	682,7	718,2	714,1
CO2	.	897,1	780,8	660,0	663,2	653,6	669,6	704,5	700,4
Methan	.	2,4	2,2	2,0	1,9	1,9	1,9	2,0	2,0
N2O	.	15,3	13,5	11,1	11,2	11,0	11,2	11,7	11,7

1) Vorläufige Werte.

Quelle: Statistisches Landesamt 2012

Tabelle 5

Treibhausgasemissionen in Baden-Württemberg seit 1990 – 1.000 t CO ₂ -Äquivalente –									
Merkmal	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010 ¹⁾
Übrige Emittenten	68.328,7	68.488,0	62.299,6	64.758,1	66.138,5	59.205,9	61.102,0	54.524,9	55.761,4
Sonstiger Verkehr (Bahn-, Schiffs-, Flug- und Offroadverkehr)	2.305,8	1.864,4	1.768,2	1.765,3	1.849,7	1.868,1	1.617,6	1.488,4	1.461,7
Straßenverkehr, Güter	4.682,5	5.985,6	7.898,6	6.202,9	5.838,1	5.686,6	5.846,2	5.763,0	5.995,8
Straßenverkehr, Personen	14.650,6	16.264,1	15.366,1	14.619,6	14.450,1	14.275,9	14.077,2	14.024,9	13.847,2

Quelle: Statistisches Landesamt 2012