

Kleine Anfrage

des Abg. Jochen Haußmann FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Neue Impulse für die Entwicklung Baden-Württembergs zur Pionierregion für Nachhaltige Mobilität

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Vertreterinnen und Vertreter welcher Organisationen waren Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Delegationsreise des Ministers für Verkehr und Infrastruktur nach Kopenhagen, Amsterdam, Malmö, Rotterdam, die Provinz Nord-Brabant sowie London in der Zeit vom 11. bis 14. Mai 2015?
2. Welche Erkenntnisse über bisher nicht bekannte Ansätze für die Entwicklung der Nachhaltigen Mobilität hat sie gewonnen?
3. Welche dieser Erkenntnisse wird sie in ihr Handlungskonzept übernehmen, um Baden-Württemberg zur Pionierregion für Nachhaltige Mobilität zu entwickeln?
4. Welche Entwicklungsprozesse müssten die weiteren Akteure im Verkehrsbereich neu anstoßen?
5. Welche finanziellen Mittel wären für die Umsetzung erforderlich?

26.05.2015

Haußmann FDP/DVP

Begründung

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur hat in der Zeit vom 11. bis 14. Mai 2015 eine Delegationsreise in sechs Städte in vier verschiedenen europäischen Ländern durchgeführt und per Pressemitteilung seines Hauses vom 15. Mai 2015 eine positive Bilanz gezogen. Im Sinne der Nachhaltigkeit der Reise soll dargestellt werden, welche wesentlichen neuen Erkenntnisse gewonnen wurden und in welcher Weise diese in die Politik der Landesregierung einbezogen werden.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 19. Juni 2015 Nr. 5-0141.5/159 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche Vertreterinnen und Vertreter welcher Organisationen waren Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Delegationsreise des Ministers für Verkehr und Infrastruktur nach Kopenhagen, Amsterdam, Malmö, Rotterdam, die Provinz Nord-Brabant sowie London in der Zeit vom 11. bis 14. Mai 2015?

Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Delegationsreise unter Leitung von Herrn Minister Winfried Hermann waren Vertreterinnen und Vertreter des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur, der Stadt Stuttgart, der Stadt Karlsruhe, des Regierungspräsidiums Tübingen, des ACE, der NVBW, der Universität Stuttgart und der Team Red GmbH.

2. Welche Erkenntnisse über bisher nicht bekannte Ansätze für die Entwicklung der Nachhaltigen Mobilität hat sie gewonnen?

Kopenhagen will bis 2025 die erste klimaneutrale Hauptstadt der Welt werden. Im Hinblick auf dieses Ziel fördert und entwickelt die Stadt, vergleichbar mit Stuttgart bei der Einwohnerzahl, seit Jahrzehnten in beeindruckender Konsequenz den Radverkehr. Der Etat für den Radverkehr in Kopenhagen liegt bei mindestens Faktor zehn gegenüber vergleichbaren deutschen Städten wie z. B. Stuttgart. Daraus resultiert ein Radverkehrsanteil von gegenwärtig 38 Prozent im Vergleich z. B. zu Stuttgart mit sieben Prozent. Der Straßenraum in Kopenhagen ist in drei Stufen gegliedert: In der Mitte die Autos, daneben eine Stufe höher die Radfahrer/-innen und eine weitere Stufe höher die Fußgänger/-innen. Damit sind die Verkehrsarten mit dem Ziel der Verkehrssicherheit eindeutig getrennt. Die Radwege sind zudem mindestens so breit wie eine Autospur.

Amsterdam, Malmö und London sagen übereinstimmend: Die konsequente Förderung des Radverkehrs reduziert das Kfz-Aufkommen und reduziert die Verkehrsbehinderungen in den Städten. Die Städte profitieren davon, wenn die knappen Flächen im öffentlichen Raum zugunsten des flächeneffizienten und stadtverträglichen Radverkehrs umverteilt werden. Die Schaffung durchgängiger Radinfrastrukturnetze und die Entwicklung einer Radkultur bedürfen einer langfristigen Förderung und eines politischen Konsenses.

Amsterdam ist bekannt für den Radverkehr, aber auch Pionierstadt der Elektromobilität. In den Niederlanden wurde Elektromobilität schon frühzeitig großzügig steuerlich gefördert. Da der Parkraum in Amsterdam knapp ist, gibt es eine durchgängige Parkraumbewirtschaftung mit teuren Anwohnerparkausweisen (500 Euro pro Jahr). Besitzer/-innen von Elektrofahrzeugen bekommen einen kostenlosen Stellplatz mit einer Lademöglichkeit. Zudem müssen alle Taxis, die vom Flughafen Schiphol abfahren, elektrisch betrieben sein. Das wird von Taxi-Unterneh-

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

men akzeptiert, weil Taxis vom Flughafen aus in der Regel längere und lukrative Strecken zurücklegen.

Die Niederlande haben sich durch diese Maßnahmen zu einem der weltweiten Leitmärkte für Elektrofahrzeuge entwickelt. Dies führte zur Ansiedlung neuer Unternehmen, die Produkte und Dienstleistungen im Bereich Elektromobilität anbieten. Ein Beispiel ist das Montage-Werk des Elektrofahrzeugherstellers Tesla in Tilburg in der Provinz Nord-Brabant. Hier erfolgt die Endmontage und Logistik der Produkte für den gesamten europäischen Markt.

Die Stadt Rotterdam steuert die Entwicklung des größten Hafens Europas und hat den Anspruch, Zuliefer- und Abholverkehr in höherem Maße auf Schiene und Schiff zu bringen. Baden-württembergische Unternehmen bilden eine der größten Kundengruppen des Hafens Rotterdam und sind somit ursächlich an dieser Entwicklung beteiligt. Deshalb begrüßen die Verantwortlichen in Rotterdam das Ziel der Landesregierung, Binnenschiff und Schiene zu stärken.

London ist führend bei der Entwicklung innovativer Ticketsysteme für den ÖPNV. Neuerdings dient eine herkömmliche Kreditkarte mit kontaktloser Bezahlungsfunktion als Fahrkarte. Beim Einsteigen ins Verkehrsmittel wird die Karte an einem Lesegerät berührungslos vorbeigeführt. Dabei ermittelt das System abhängig von der Nutzung die günstigste Ticketvariante für den Nutzer/die Nutzerin bis hin zu einem Tages- oder Wochenticket. Es existiert somit die Möglichkeit zur spontanen Nutzung des ÖPNV oder die Bindung an bestehende Netzkarten-Verträge. Ein großer Unterschied zur Organisationsstruktur in Baden-Württemberg ist auch, dass die Transport for London Authority – eine städtische Gesellschaft – für alle Verkehrsarten, die City-Maut und Verkehrssteuerung im Großraum London zuständig ist.

3. Welche dieser Erkenntnisse wird sie in ihr Handlungskonzept übernehmen, um Baden-Württemberg zur Pionierregion für Nachhaltige Mobilität zu entwickeln?

4. Welche Entwicklungsprozesse müssten die weiteren Akteure im Verkehrsreich neu anstoßen?

5. Welche finanziellen Mittel wären für die Umsetzung erforderlich?

3., 4. und 5. werden aufgrund ihres inhaltlichen Bezugs zusammengefasst beantwortet:

Die Erkenntnisse der Delegationsreise enthalten interessante Ansätze für die Entwicklung der Nachhaltigen Mobilität. Sie liefern wichtige Impulse auf dem Weg der Landesregierung, Baden-Württemberg zu einer Pionierregion für Nachhaltige Mobilität zu machen. Alle Erkenntnisse werden bei laufenden Aktivitäten der Landesregierung und künftigen Entwicklungsprozessen und Überlegungen einbezogen werden. Das direkte Kopieren von Aktivitäten für Baden-Württemberg ist wegen unterschiedlicher Voraussetzungen nicht möglich, zum Beispiel wegen des unterschiedlichen Rechtsrahmens.

Es gibt eine Fülle konkreter Ansatzpunkte zur Übertragung. Das Verkehrsministerium wird beispielsweise in seinem Entwurf für die Radstrategie des Landes einen weiteren Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur vorschlagen. Dies bezieht sich einerseits auf die Realisierung des Landesradverkehrsnetzes. Es bezieht sich andererseits auf leistungsfähige Radschnellwegsysteme. Dabei ist das konsequente und systematische Vorgehen der Öresundregion sowie der Städte Amsterdam und London handlungsleitend. Beim Fahrradparken an Bahnhöfen hat die Delegationsreise einen erheblichen Ausbaubedarf im Bereich Bike and Ride-Stationen und Fahrradparkhäusern in Baden-Württemberg aufgezeigt.

Die Höhe der Einnahmen, Einsparungen und Ausgaben bei der Umsetzung ist von Einzelmaßnahmen abhängig und wird im konkreten Einzelfall ermittelt.

Hermann

Minister für Verkehr
und Infrastruktur