

Kleine Anfrage

des Abg. Lars Patrick Berg AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau

**Auswirkungen der Studie „Mobiles Baden-Württemberg –
Wege der Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität“
auf den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Auswirkungen auf die Wirtschaftskraft, Arbeitsplätze und den Wohlstand Baden-Württembergs würden sich ergeben, wenn die Vorschläge der Studie umgesetzt werden würden?
2. Welche Folgen hat die Studie aus ihrer Sicht für die Automobilindustrie?
3. Welche Auswirkungen sieht sie für die Konkurrenzfähigkeit von Produkten aus Baden-Württemberg auf dem internationalen Markt?
4. In welcher Ausgestaltung befürwortet sie eine von Fahrleistung und ökologischen Kriterien abhängige Maut?
5. Fordert und fördert sie höhere Gebühren für Parken und höhere Bußgelder?
6. In welchem Umfang wird sie in den nächsten fünf Jahren auf eine Ausweitung von Tempo-30-Zonen hinwirken?
7. In welchem Umfang wird sie Parkraum in Gewerbeflächen oder öffentlich nutzbare Räume umwidmen?
8. Welche konkreten Handlungsfolgen zieht sie für sich aus der benannten Studie?
9. Wie will sie dem Flächenbedarf der Wirtschaft entgegenkommen, ohne zugleich wertvolle Böden zu verbrauchen?

10. Wie will sie dem Flächenbedarf für Wohnungen entgegenkommen, ohne zugleich wertvolle Böden zu verbrauchen?

11.01.2018

Berg AfD

Begründung

Die Studie „Mobiles Baden-Württemberg – Wege der Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität“ kann erhebliche Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg und damit auf Wohlstand und Wirtschaftskraft haben. Diese Kleine Anfrage soll die Position der Landesregierung und die möglichen Auswirkungen bei Umsetzung der Handlungsempfehlungen beleuchten.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 23. Februar 2018 Nr. 33-4224.040/560 beantwortet das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau im Einvernehmen mit dem Ministerium für Verkehr, dem Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz und dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Welche Auswirkungen auf die Wirtschaftskraft, Arbeitsplätze und den Wohlstand Baden-Württembergs würden sich ergeben, wenn die Vorschläge der Studie umgesetzt werden würden?*
- 2. Welche Folgen hat die Studie aus ihrer Sicht für die Automobilindustrie?*
- 3. Welche Auswirkungen sieht sie für die Konkurrenzfähigkeit von Produkten aus Baden-Württemberg auf dem internationalen Markt?*

Zu 1. bis 3.:

Die Landesregierung beantwortet die Ziffern 1 bis 3 aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam.

Die Baden-Württemberg Stiftung und der BUND Landesverband Baden-Württemberg hatten mit der Studie das Ziel, Wege aufzuzeigen, wie sich Mobilität in Zukunft entwickeln kann und wie Szenarien aussehen können, um die von 195 Ländern im Pariser Klimaschutzabkommen gesteckten Ziele einer ökologischen, ökonomischen und sozialen Nachhaltigkeit des Mobilitätssystems erreichen zu können. Gemeinsam mit Vertretern der Mobilitätswirtschaft, Umwelt- und Verbraucherschutzverbänden sowie der Zivilgesellschaft und unter Beteiligung eines wissenschaftlichen Projektbeirats wurden in einem iterativen Prozess drei Szenarien formuliert, die mögliche Entwicklungspfade der Mobilität in Baden-Württemberg bis 2050 aufzeigen. Angesichts des weitreichenden Betrachtungszeitraumes wurden dabei mögliche Zukunftsbilder entworfen, die sich deutlich von den aktuell bestehenden Rahmenbedingungen unterscheiden. Die drei Szenarien unterscheiden sich hinsichtlich der denkbaren Ausprägungen der Mobilität im Jahr 2050 erheblich. Konkret wurden die folgenden drei Szenarien entwickelt und näher betrachtet:

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

- Mit dem Szenario „Neue Individualmobilität – privat und komfortabel unterwegs“ wird das Problem des Klimawandels und der Treibhausgase vor allem technisch angegangen, ohne dass die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ihr Alltagsverhalten gravierend ändern.
- Das Szenario „Neue Dienstleistungen – kreative Geschäftsmodelle, geteilte Fahrzeuge“ geht davon aus, dass vor allem die soziale Innovation des Fahrzeug-Sharings im Alltag und die Sharing-Ökonomie stark zunehmen.
- Das Szenario „Neue Mobilitätskultur – kürzere Wege, flexible öffentliche Systeme“ geht davon aus, dass deutliche Veränderungen im Mobilitätsverhalten unter Einbeziehung von Suffizienz-Ansätzen gelebte Alltagspraxis werden.

Es gibt aber auch Szenarien übergreifende Trends und Entwicklungen. In allen drei Szenarien wurde als Ziel die Eindämmung des Klimawandels als international anerkanntes Leitmotiv für Politik, Zivilgesellschaft und Wirtschaft unterstellt. Zudem beruhen alle drei Szenarien auf den folgenden Annahmen:

- Die CO₂-Bilanz des Fahrzeugantriebs wird durch eine maximale Elektrifizierung des Fahrzeugbestands und den Einsatz von erneuerbaren Energien verbessert.
- Die Bevölkerung wächst geringfügig.
- Die Digitalisierung nimmt zu und verändert das Verkehrsgeschehen.
- Das autonome Fahren hat sich bis 2050 durchgesetzt und den öffentlichen sowie den Individualverkehr strukturell verändert.

Laut Studie sind die Auswirkungen auf den Standort Baden-Württemberg je nach Szenario und ihren zugrunde liegenden Annahmen sehr unterschiedlich. Die Langfristziele für 2050 für den Klimaschutz und den Endenergieverbrauch werden in allen drei Szenarien erreicht. Die betrachteten Szenarien weisen unterschiedliche Risiken auf. Alle drei Szenarien führen zu Rückgängen bzw. niedrigeren Wachstumsraten der Verkehrsleistung. Dies führt im Endeffekt zu einer Reduktion bzw. einem verminderten Wachstum des Mobilitätsmarktes, sodass in Folge in allen drei Szenarien negative Effekte für die Beschäftigung in der Mobilitätswirtschaft vorhergesagt werden. Laut Studie nehmen die vorhergesagten Beschäftigungsverluste speziell in der Automobilwirtschaft mit dem Grad der ökologischen Nachhaltigkeit der Szenarien zu und sind im Szenario „Neue Mobilitätskultur“ am größten. In der Studie wird zudem darauf hingewiesen, dass die Beschäftigungsverluste durch weitere Faktoren wie Produktivitätssteigerungen beeinflusst werden.

Die in der Studie modellierten Szenarien dürfen jedoch nicht als Prognosen für den Verlauf und die Auswirkungen des Transformationsprozesses missverstanden werden. Sie gehen von Annahmen und Rahmenbedingungen aus, die sich von den derzeit bestehenden erheblich unterscheiden; dies gilt insbesondere für das Szenario „Neue Mobilitätskultur“. Vielmehr sprechen wesentliche Trends etwa im Hinblick auf das Mobilitätsverhalten und die steigende Verkehrsleistung dagegen, dass insbesondere die Szenarien „Neue Dienstleistungen“ oder „Neue Mobilitätskultur“ ohne massive regulatorische Eingriffe oder grundlegende Verhaltensänderungen eintreten werden. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass die in der Zielmatrix festgelegten Kriterien je nach Szenario in sehr unterschiedlichem Maß erreicht würden und die wirtschaftlichen Auswirkungen auf die Automobilwirtschaft und damit auf den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg negativ wären.

Welche Auswirkungen der Transformationsprozess auf die Automobilwirtschaft tatsächlich haben wird, hängt letztendlich vom Prozessverlauf und dessen konkreter Ausgestaltung ab (siehe Antwort zur Frage 8). So kommt beispielsweise die Studie „Der Einfluss der Digitalisierung und Elektrifizierung auf die Beschäftigungsentwicklung in der deutschen Automobilindustrie“ des Instituts für Automobilwirtschaft an der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt (HfWU) Nürtingen-Geislingen vom September 2017 zu dem Schluss, dass die zu erwartenden Arbeitsplatzverluste in der deutschen Automobilindustrie nahezu vollständig durch die Potenziale der Digitalisierung kompensiert werden können. Hinzu kommt die Tatsache, dass die zukünftigen Wachstumsmärkte für die Automobilindustrie außerhalb Baden-Württembergs angesiedelt sind. Die Automobilbranche in Baden-Württemberg ist bereits heute in allen relevanten Märkten der Erde

erfolgreich vertreten. Mit einer Exportquote von über 70 % sind die baden-württembergischen Fahrzeughersteller heute mit den jeweils in den internationalen Märkten gefragten Produkten präsent. Die Branche wird auch in Zukunft auf diese Märkte ausgerichtete Produkte konkurrenzfähig anbieten können.

4. In welcher Ausgestaltung befürwortet sie eine von Fahrleistung und ökologischen Kriterien abhängige Maut?

Zu 4.:

Für die in Deutschland geltenden Maut-Regelungen auf Bundesfernstraßen ist grundsätzlich die Bundesregierung zuständig. Die Höhe der streckenunabhängigen Pkw-Maut soll nach Einführung u. a. nach der Emissionsklasse des Fahrzeugs bestimmt werden. Die Lkw-Maut ist streckenbezogen konzipiert. Die Mauthöhe bestimmt sich neben der Streckenlänge ebenfalls u. a. nach der Emissionsklasse des Fahrzeugs.

5. Fordert und fördert sie höhere Gebühren für Parken und höhere Bußgelder?

Zu 5.:

Über die Einführung bzw. Erhebung von Parkgebühren sowie die Gebührenhöhe entscheiden die Kommunen oder privaten Betreiber von Parkflächen eigenständig. Zu berücksichtigen ist, dass Parkgebühren eine Lenkungsfunction im Hinblick auf verschiedene, zum Teil dirigierende Ziele haben (bspw. Förderung des Einzelhandels oder „Park & Ride“). Flächenhafte Parkraumbewirtschaftung kann Parksuchverkehr und Umweltbelastungen vermeiden, zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel motivieren, die Verkehrssicherheit erhöhen, Freiflächen für Fußgänger sichern und stellt einen Gegenwert für knappe innerstädtische Flächen dar. Hiervon können Bürger, Einzelhandel und Kommunen gleichermaßen profitieren. Dem steht gegenüber, dass eine Parkraumbewirtschaftung negative Auswirkungen auf den innerstädtischen Einzelhandel und damit auf die Stadtentwicklung haben kann. Insofern ist die Entscheidung, ob, wo und in welcher Höhe Parkgebühren erhoben werden, von jeder Kommune individuell zu fällen. Das Land kann daher keine allgemeine Aussage treffen.

Buß- und Verwarnungsgelder sind bundeseinheitlich in der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) geregelt. Das Land verfügt hierbei über keine eigene Zuständigkeit.

6. In welchem Umfang wird sie in den nächsten fünf Jahren auf eine Ausweitung von Tempo-30-Zonen hinwirken?

Zu 6.:

Die Einrichtung oder Ausweitung von Tempo-30-Zonen fällt in die Zuständigkeit der Kommunen. Diese Tempo 30-Zonen dürfen sich nach der derzeitigen Rechtslage (§ 45 Absatz 1c Satz 2 Straßenverkehrs-Ordnung – StVO) nicht auf Straßen des überörtlichen Verkehrs, also Bundes-, Landes- und Kreisstraßen und weitere Vorfahrtsstraßen erstrecken. Hier sind lediglich streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen nach § 45 Absatz 9 StVO zulässig, und zwar nur, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Mit der Möglichkeit der Einrichtung von Tempo-30-Zonen durch die Kommunen seit Mitte der 1980er-Jahre konnten weite Teile des Straßennetzes in den Kommunen verkehrsberuhigt werden. Mittlerweile sind bereits circa achtzig bis neunzig Prozent der kommunalen Straßen in Deutschland in eine Tempo-30-Zone eingebunden. Dies stellt nach Auffassung der Landesregierung eine wirksame Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Wohngebieten insbesondere von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrerinnen und Radfahrern dar.

7. In welchem Umfang wird sie Parkraum in Gewerbeflächen oder öffentlich nutzbare Räume umwidmen?

Zu 7.:

Die Umwidmung von Parkraum in Gewerbeflächen – hierbei wird es sich meist um Gemeindestraßen oder in Einzelfällen um als Parkplatz genutzte (Kriegs-)Brachen handeln – fällt nicht in die Zuständigkeit der Straßenbauverwaltung des Landes. Gleiches gilt für die Umwidmung von Parkraum in öffentlich nutzbare Räume. Zuständig sind hier allein die Städte und Gemeinden. Vor diesem Hintergrund können zu der Frage keine weiteren Aussagen gemacht werden.

8. Welche konkreten Handlungsfolgen zieht sie für sich aus der benannten Studie?

Zu 8.:

Das Land soll auch künftig ein global führender Automobil- und Mobilitätsstandort sein, der Vorreiter für klima- wie umweltschonende Mobilität ist und den Menschen zukunftsfähige Arbeitsplätze bietet. Elektromobilität und autonomes Fahren spielen dabei neben der Digitalisierung nach aktueller Einschätzung eine herausragende Rolle.

Die Landesregierung hat frühzeitig die emissionsarme Mobilität als wesentlichen Bestandteil der Landesstrategie erkannt und mit den beiden Landesinitiativen Elektromobilität I und II auf den für Baden-Württemberg wesentlichen Gebieten Aktivitäten initiiert und umgesetzt. Mit der im Jahr 2009 gestarteten Landesinitiative Elektromobilität I wurden mit annähernd 30 Millionen Euro gezielt Struktur- und Projektmaßnahmen gefördert, um die Entwicklungen alternativer Antriebskonzepte wie die Erforschung und Einführung von Hybrid- und Elektrofahrzeugen im Land weiter voranzutreiben. Mit den Maßnahmen der im Dezember 2011 verabschiedeten Landesinitiative Elektromobilität II hat die Landesregierung ihr Engagement im Bereich der emissionsarmen Mobilität verstetigt. Die Landesinitiative Elektromobilität II enthielt eine Förderung von rund 50 Millionen Euro bis Ende 2015. Wesentliche Elemente der Initiative waren die Strukturwandelberatung, die Forschungs- und Transferförderung, eine Beschaffungsinitiative zur Modernisierung des Landesfuhrparks, der Ausbau der Wasserstoffinfrastruktur sowie Demonstrationsprojekte im ländlichen Raum. Mit der „Landesinitiative III Markthochlauf Elektromobilität“ (43,5 Millionen Euro) wird seit 2017 ein weiteres Förderprogramm umgesetzt, damit Baden-Württemberg auch zukünftig Treiber und Gestalter der emissionsfreien Mobilität ist.

Die Unterstützung des Transformationsprozesses in der Automobilwirtschaft ist in Baden-Württemberg im Koalitionsvertrag verankert. Um den Transformationsprozess aktiv mitzugestalten, hat die Landesregierung 2017 den Strategiedialog Automobilwirtschaft BW initiiert. In einem völlig neuen Format institutionalisierter Zusammenarbeit geht die Landesregierung dabei gemeinsam mit Partnern aus Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft die komplexen Herausforderungen des Transformationsprozesses an. Die Zusammenarbeit wird auf Arbeitsebene in sechs strategischen Themenfeldern organisiert, die sich an der Wertschöpfungskette der Automobilwirtschaft orientieren. In Themenfeld 1 fallen Forschung und Entwicklung, Produktion und Zulieferer. Themenfeld 2 umfasst den Vertrieb und Aftersales. Die Themenfelder 1 und 2 sind zugleich die Handlungsfelder des Transformationsrates Automobilwirtschaft und werden vom Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau verantwortet. Themenfeld 3 (Umweltministerium) beinhaltet die energiepolitischen Fragen des Transformationsprozesses. Der Bereich Digitalisierung liegt in Themenfeld 4 (Innenministerium). Verkehrslösungen fallen in das vom Verkehrsministerium geführte Themenfeld 5. Das Themenfeld 6, Forschungs- und Innovationsumfeld, ist als Querschnittsthema beim Wissenschaftsministerium angelegt. Zudem stellt das Querschnittsthema Gesellschaft und Mobilität, das die Staatsrätin für Bürgerbeteiligung und Zivilgesellschaft verantwortet, ebenso wie die Nachhaltigkeitsstrategie der Landesregierung, eine Klammer für alle Themenfelder dar. Die e-mobil BW GmbH als die Innovationsagentur des Landes für neue Mobilitätslösungen und Automotive übernimmt dabei eine umfassende Bündelungsfunktion. Mit dem Strategiedialog

Automobilwirtschaft BW wird das Portfolio auf ausgewählte Innovationsfelder neuer Mobilitätslösungen und Automotive nachhaltig erweitert.

Die Landesregierung nimmt die Erkenntnisse der Studie als einen Beitrag in der gesellschaftlichen Debatte über die Zukunft der Mobilität im kontinuierlichen Prozess der Anwendung und gegebenenfalls notwendigen Fortentwicklung des rechtlichen Rahmens zur Kenntnis und wird sie bei der weiteren Arbeit in den Themenfeldern des Strategiedialogs berücksichtigen.

9. Wie will sie dem Flächenbedarf der Wirtschaft entgegenkommen, ohne zugleich wertvolle Böden zu verbrauchen?

10. Wie will sie dem Flächenbedarf für Wohnungen entgegenkommen, ohne zugleich wertvolle Böden zu verbrauchen?

Zu 9. und 10.:

Die Landesregierung beantwortet die Ziffern 9 und 10 aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam.

Die Steuerung der städtebaulichen Entwicklung und Ordnung ist Aufgabe der Gemeinden, die die Bauleitpläne im Rahmen der nach Artikel 28 Grundgesetz garantierten Selbstverwaltungsaufgaben eigenverantwortlich aufstellen und ändern. Sie stellen dabei jeden Belang in die Abwägung ein und behandeln ihn seiner Wichtigkeit entsprechend.

Die bedarfsgerechte und flächeneffiziente Siedlungsentwicklung unter Schonung der zur Verfügung stehenden Ressourcen mit dem Vorrang der Innenentwicklung ist seit langem Ziel der Landesregierung und zentrales Element sowohl des Förderprogramms „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ als auch der Städtebauförderung des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau. Die Finanzhilfen der Städtebauförderung kommen ausschließlich in Bestandsgebieten bzw. baulich vorgeprägten Gebieten zum Einsatz.

In dem Förderprogramm „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ werden nicht-investive kommunale Maßnahmen wie städtebauliche Planungen und Konzepte, die die Innenentwicklung fördern, flächeneffiziente Siedlungsstrukturen, lebendige Ortskerne und Quartiere oder die Mobilisierung innerörtlicher Flächen verfolgen, gefördert. Außerdem bietet das Förderprogramm Kommunen eine finanzielle Unterstützung bei dem Einsatz von kommunalen Flächenmanagern zur Aktivierung von Flächenpotenzialen im Innenbereich für Wohnzwecke.

Die Behebung städtebaulicher Missstände und damit der Einsatz der Finanzhilfen in Bestandsgebieten, die der Revitalisierung und strukturellen Stärkung bedürfen, ist ein vordringliches Ziel der Städtebauförderung. Ein Schwerpunkt liegt darin, zukunftsfähige Entwicklungen zu ermöglichen und den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg dadurch zu stärken, dass bestehende Gewerbegebiete zukunftsfähig aufgewertet und stabilisiert werden. Ein weiterer Förderschwerpunkt ist die Aktivierung von Wohnraum im Bestand. Darunter fallen insbesondere die bedarfsgerechte Anpassung des Wohnungsbestands und die Nachverdichtung innerörtlicher Wohnquartiere. Auch entstehen mithilfe der Städtebaufördermittel auf vielen der ehemals militärisch genutzten Liegenschaften im Land (für die Konversion besteht ein Fördervorrang) neue, gemischt genutzte Quartiere. Aufgrund der besonderen Größe dieser Flächen kann hier häufig der kommunale Bedarf an gewerblichen Nutzflächen wie auch an Wohnbauflächen bedient werden.

Das Entwicklungsprogramm Ländlicher Raum (ELR) fördert seit 2017 verstärkt die Innen- und Ortskernentwicklung und damit eine flächensparende Siedlungspolitik. Mindestens 50% der zur Verfügung stehenden Fördermittel entfallen auf den Förderschwerpunkt „Wohnen“. Innerhalb des Förderschwerpunkts „Wohnen“ gilt die Prioritätenreihenfolge Umnutzung, Modernisierung, Neubau. Oberste Priorität hat die Umnutzung leerstehender oder untergenutzter Gebäudesubstanz, z. B. ehemals landwirtschaftlich genutzter Gebäude zu Wohnraum. Im Rahmen der Förderung dieser flächensparenden Siedlungspolitik wurden im ELR-Jahresprogramm 2017 knapp 20 ha Flächen reaktiviert und dadurch die Versiegelung von Böden vermieden.

Auch durch die Altlastenbearbeitung wird ein wichtiger Beitrag zur Flächen- und Ressourcenschonung geleistet. Beinahe jede Kommune weist in ihrem Siedlungsgebiet Gewerbe- und Industriebrachen auf. Werden belastete Flächen saniert und neuen Nutzungen zugeführt, wird die Flächeninanspruchnahme „auf der grünen Wiese“ verringert und die Altlastensanierung trägt doppelt zum Umweltschutz bei. Das Flächenrecycling, d. h. die Wiedernutzbarmachung von Brachflächen ist ein zentrales Ziel der Landesregierung. Das Land beteiligt sich im Rahmen von Fördermaßnahmen an den Kosten für Erkundung und Sanierung von Altlasten. Für die Behandlung kommunaler Altlasten stehen dieses Jahr rund 18 Mio. Euro zur Verfügung. Die Novellierung der Förderrichtlinien Altlasten im Jahr 2014 brachte unter anderem eine deutliche Verwaltungsvereinfachung sowie eine verstärkte Förderung von Maßnahmen, die der Innenentwicklung dienen. Damit werden wichtige Beiträge zur Begrenzung des Flächenverbrauchs und zur Stärkung der Innenentwicklung geleistet.

In Vertretung

Kleiner

Ministerialdirektor