

Antrag

der Fraktion GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Für eine „starke Schiene“ – Masterplan für den Bahngüterverkehr umsetzen

Antrag

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

1. welche Konzepte und Planungen sie verfolgt, um mehr Güter vom Straßen- auf den Schienenverkehr in Baden-Württemberg zu verlagern;
2. welche Verlagerungsanteile sie zur Erreichung der Klimaschutzziele des Landes für 2030 für notwendig erachtet;
3. wie sie den von der Bundesregierung vorgelegten „Masterplan für einen Schienengüterverkehr“ beurteilt;
4. welche Schienenstrecken (Stichwort: 740-Meter-Netz) in Baden-Württemberg ausgebaut werden müssten, um die Kapazitäten für Güterzüge spürbar zu erhöhen;
5. welche Möglichkeiten sie sieht, den Güterverkehr auf der Hohenlohebahn zu verbessern;
6. wie sie den Baufortschritt auf der Rheintalbahn als wichtige Verbindungsachse für den transeuropäischen Güterverkehr bewertet;
7. welche Maßnahmen die Pünktlichkeit des Schienengüterverkehrs von derzeit durchschnittlich rund 65 Prozent steigern könnten;
8. inwiefern sich die Pünktlichkeit durch die zunehmende Digitalisierung und Automatisierung im Schienengüterverkehr steigern lässt;

9. ob sie den Bau von zusätzlichen Güterverkehrszentren zum Umschlag von Gütern auf die Schiene und für den kombinierten Verkehr im Land für notwendig erachtet und welche Standorte hierfür geeignet wären;
10. welche weiteren Planungen für den Bau von Güterverkehrszentren im Sinne der Ziffer 9 im Land derzeit laufen.

20.10.2019

Andreas Schwarz, Renkonen
und Fraktion

Begründung

Es besteht ein großer politischer Konsens, dass mehr Güter vom Straßen- auf den Schienenverkehr verlagert werden müssen. Hierzu müssen die Kapazitäten auf der Schiene deutlich gesteigert und zusätzliche Güterterminals gebaut werden. Nach Angaben der bayerischen Staatsregierung soll die Güterverkehrsleistung zwischen den Jahren 2010 und 2030 um 41 Prozent zunehmen.

Um einen weiteren Verkehrskollaps auf den Straßen zu verhindern, muss die klimafreundliche Mobilität auf der Schiene endlich stärker gefördert werden. Die Bundesregierung hat hierzu inzwischen einen Masterplan Schienengüterverkehr vorgelegt, doch der Ausbau vieler wichtiger Bahntrassen wie der Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim oder der Rheintalbahn kommt zu langsam voran. Der Handlungsbedarf zeigt sich auch daran, dass etwa jeder vierte Zug der Bahntochter DB Cargo im Jahr 2018 um mindestens 15 Minuten zu spät am Zielbahnhof ankam.

Die Antragsteller wollen daher von der Landesregierung wissen, was sie unternimmt, um künftig mehr Güter über den Bahnverkehr abzuwickeln.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 27. Februar 2020 Nr. 3-3822/3-00/367 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. welche Konzepte und Planungen sie verfolgt, um mehr Güter vom Straßen- auf den Schienenverkehr in Baden-Württemberg zu verlagern;*
- 2. welche Verlagerungsanteile sie zur Erreichung der Klimaschutzziele des Landes für 2030 für notwendig erachtet;*

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet:

Es ist das erklärte Ziel der Landesregierung, den Güterverkehr stärker auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu verlagern. Das Ministerium für Verkehr setzt sich aus diesem Grund dafür ein, dass diese Verkehrsträger verstärkt für Güterverkehr genutzt werden. Genaue Verlagerungsanteile sind aber nur schwer abschätzbar.

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

Die rechtlichen Zuständigkeiten im Bereich des Güterverkehrs sind auf Landesebene begrenzt, die entscheidenden Lenkungsfunktionen besitzt der Bund. Die bestehenden Möglichkeiten will das Land jedoch nutzen. So lässt das Ministerium für Verkehr seit Juli 2018 ein Güterverkehrskonzept für Baden-Württemberg erarbeiten. Neben der Vernetzung der Logistikakteure Baden-Württembergs untereinander und mit der Verwaltung ist es ein weiteres, ganz wesentliches Ziel des Güterverkehrskonzeptes, konkrete Handlungsmöglichkeiten im Zuständigkeitsbereich des Landes aufzuzeigen. Daher werden auch die Erkenntnisse aus acht Vernetzungsforen mit der Transportbranche, die im Rahmen der Erarbeitung des Güterverkehrskonzeptes durchgeführt wurden, berücksichtigt. Die Praxisnähe und -relevanz der Maßnahmen wird dadurch sichergestellt.

Zudem besteht die Möglichkeit für privatwirtschaftliche Unternehmen und öffentliche Institutionen, sich kleinere Maßnahmen im Rahmen einer Projektförderung durch das Land fördern zu lassen, wenn diese Maßnahmen der nachhaltigen Güterverkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene oder die Wasserstraße dienen.

3. wie sie den von der Bundesregierung vorgelegten „Masterplan für einen Schienengüterverkehr“ beurteilt;

Der Masterplan Schienengüterverkehr ist der maßgebliche Leitfaden der Bundesregierung. Dieser zeigt mit über 60 Einzelmaßnahmen den enormen Handlungsbedarf auf, der zur Attraktivitätssteigerung und zukunftsorientierten Entwicklung des Schienengüterverkehrsbereichs notwendig ist. Einzelne Maßnahmen wie die Halbierung der Trassenpreise oder der Ausbau des 740 m Netzes werden als Sofortmaßnahmen bereits umgesetzt.

Grundsätzlich sind die Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr uneingeschränkt zu begrüßen, da diese einen positiven Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität des Schienengüterverkehrs haben. Allerdings müssen die Ambitionen des Bundes über die Sofortmaßnahmen hinausgehen. Wichtige Handlungsfelder werden bei der Überarbeitung der Förderrichtlinien für Gleisanschlüsse und Anlagen des kombinierten Verkehrs gesehen, deren Förderkriterien partiell eine unverhältnismäßig hohe Belastung der Interessenten bedeutet. Zugleich müssen jene Maßnahmen verstärkt umgesetzt werden, die die technische und digitale Entwicklung der veralteten Fahrzeug- und Schienenkomponenten betreffen.

Auch die Absicht, den Güterverkehr im Deutschlandtakt berücksichtigen zu wollen, wird positiv gesehen. Wichtig bleibt jedoch, dass der Bund die Maßnahmen aus dem Masterplan Schienengüterverkehr dauerhaft umsetzt.

4. welche Schienenstrecken (Stichwort: 740-Meter-Netz) in Baden-Württemberg ausgebaut werden müssten, um die Kapazitäten für Güterzüge spürbar zu erhöhen;

Mit der Erhöhung der möglichen Güterzuglängen von 700 Meter auf 740 Meter werden bei ähnlichen Produktionskosten deutliche Effizienzsteigerungen im Schienengüterverkehr möglich sein. Güterzüge können, je nach eingesetzten Wagengattungen und Gewichten, ein bis zwei zusätzliche Wagen befördern, was sich positiv auf die Wettbewerbsfähigkeit auswirkt. Zugleich kann im System Schiene die Güterverkehrsleistung insgesamt erhöht werden.

Sowohl die Hauptmagistralen des Güterverkehrs als auch Umleitungs- und Resilienzstrecken sind in einem ersten Schritt auf die „europäische Standardzuglänge“ von 740 Meter zu verlängern. Diese wären im Wesentlichen die wichtigen Nord-Süd Verbindungen (z. B. Rheintalbahn, Gäubahn, Frankenbahn) als auch die wichtigen Ost-West Verbindungen (z. B. Residenzbahn, Filstalbahn, Murrbahn und Remsbahn).

Hierbei sind nicht nur die Signalabstände, sondern auch ausreichend dimensionierte Kreuzungs- und Überholstellen zu berücksichtigen.

Die Deutsche Bahn ergänzte auf Anfrage dazu, dass das Bedarfsplanvorhaben „Überholgleise für 740 m-Züge“ in Baden-Württemberg Einzelmaßnahmen in Karlsruhe-Durlach, Pforzheim Hbf, Wilferdingen-Singen und Lauda umfasse.

5. welche Möglichkeiten sie sieht, den Güterverkehr auf der Hohenlohebahn zu verbessern;

Derzeitig ist die Hohenlohebahn zwischen Öhringen-Cappel und Schwäbisch Hall-Hessental nicht elektrifiziert. Für eine höhere Frequentierung und Attraktivitätssteigerung für den Güterverkehr wäre eine Elektrifizierung essenziell. Die Landesregierung würde eine Elektrifizierung der Hohenlohebahn ausdrücklich befürworten und hat diese daher auch beim Bund im Förderprogramm „Elektrische Güterbahn“ angemeldet. Eine Entscheidung zur Aufnahme in das Förderprogramm seitens des BMVI steht allerdings noch aus. Auf die Landtagsdrucksache 16/6910 wird an dieser Stelle verwiesen.

6. wie sie den Baufortschritt auf der Rheintalbahn als wichtige Verbindungsachse für den transeuropäischen Güterverkehr bewertet;

Der Baufortschritt auf der Rheintalbahn liegt nach Kenntnis der Landesregierung in dem von der Deutschen Bahn veröffentlichten Zeitplan. Die Landesregierung wird sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten auch weiterhin mit Nachdruck dafür einsetzen, dass dieses Bedarfsplanprojekt des Bundes ohne Verzögerungen schnellstmöglich realisiert wird.

7. welche Maßnahmen die Pünktlichkeit des Schienengüterverkehrs von derzeit durchschnittlich rund 65 Prozent steigern könnten;

Der Schienengüterverkehr ist im Vergleich zum Straßengüterverkehr deutlich komplexer. Länderspezifische Spur-, Strom- und Zugsicherungssysteme erfordern beispielsweise zeitintensive und störanfällige Prozesse an Landesgrenzen. Zugleich nutzen in Deutschland die Züge des Schienengüterverkehrs die gleichen Trassen wie der Personenverkehr, der zudem Vorrang genießt.

Die Pünktlichkeit des Schienengüterverkehrs ist stark mit der Zuverlässigkeit und Planbarkeit der Transportkette verknüpft. Das bereits an den Knotenpunkten ausgelastete Schienennetz ist aufgrund des hohen Nutzungsgrades bei Verspätungen oder Betriebsstörungen weitestgehend unflexibel. Einmal aufgebaute Verspätungen bewirken folglich einen Dominoeffekt auf andere Schienennutzer. Zugleich leiden die Eisenbahnverkehrsunternehmen an Personalmangel im operativen Bereich. Es fehlen beispielsweise Triebfahrzeugführer und Wagenmeister.

Die Sanierung und der Ausbau der Schieneninfrastruktur, die Schaffung weiterer Kreuzungsmöglichkeiten sowie der Bau von Resilienz- und Umleitungsstrecken hätten wesentlichen Einfluss auf die Zuverlässigkeit des Systems Schiene. Der Austausch und die Modernisierung der veralteten Technik bei Wagen- und Infrastrukturkomponenten würden Ausfälle reduzieren und die Zuverlässigkeit erhöhen. In diesem Sinne ist weiterhin die Standardisierung und europaweite Nutzung einheitlicher Systeme anzustreben.

8. inwiefern sich die Pünktlichkeit durch die zunehmende Digitalisierung und Automatisierung im Schienengüterverkehr steigern lässt;

Mit Hilfe neuer, digitaler Techniken und Innovationen ist die Zuversicht des Landes groß, die Kapazität und Pünktlichkeit im Schienennetz steigern zu können, weswegen das Land hier eine Vorreiterrolle einnimmt. Die Ausrüstung der Strecke und Fahrzeuge mit einem europaweit einheitlichen Zugsicherungssystem, dem European Train Control System (ETCS), wird als bedeutender Meilenstein angesehen. Ein europaweites einheitliches Zugsicherungssystem erspart u. a. aufwendige operative Prozesse an Grenzübergängen, schafft zusätzliche Trassenkapazitäten auf dem Bestandsnetz und erhöht zugleich die Planbarkeit durch einen optimierten und vorausschauenden Betriebsfluss. Zugleich repräsentiert ETCS eine notwendige Vorstufe für weitere Digitalisierungs- und Automatisierungsinitiativen wie dem Automatic Train Operation (ATO) und einem Traffic Management System (TMS). Eine weitere, digitale Innovation ist in diesem Kontext auch die „Digitale Automatische Kupplung“, die zur Errichtung des ETCS Level 3 benötigt wird.

9. ob sie den Bau von zusätzlichen Güterverkehrszentren zum Umschlag von Gütern auf die Schiene und für den kombinierten Verkehr im Land für notwendig erachtet und welche Standorte hierfür geeignet wären;

Zur Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene ist nicht nur ein konkurrenzfähiges Angebot eines EVU/Operators notwendig. Der Zugangspunkt zum Schienennetz muss sich idealerweise in der näheren Umgebung befinden. Die Erfolgsgeschichte des multimodalen Transportes, speziell des kombinierten Verkehrs, führt aber zunehmend zu einem Engpass an vorhandenen Umschlagskapazitäten in Baden-Württemberg.

Das Land hat im Jahr 2014 zum Ausbaubedarf ein Gutachten in Auftrag gegeben. Besonders für Potenzialmengen wird Ausbaubedarf im südlichen Raum Stuttgarts, im Raum Offenburg und im Raum Ravensburg gesehen.

10. welche weiteren Planungen für den Bau von Güterverkehrszentren im Sinne der Ziffer 9 im Land derzeit laufen.

Das Ministerium für Verkehr steht mit Förderinteressenten aus den in Frage 9 benannten Gebieten in Kontakt. Grundsätzlich wird aber aufgrund der bestehenden „Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht bundeseigener Unternehmen“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur empfohlen, auch den Kontakt zum Bundesministerium zu suchen. Ungeachtet dessen steht das Ministerium für Verkehr solchen Ausbauprojekten positiv gegenüber, sofern die rechtlichen Rahmenbedingungen und Förderbedingungen berücksichtigt sind.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor