

Kleine Anfrage

des Abg. Martin Rivoir SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Güterverkehr in Baden-Württemberg

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie hat sich der Güterverkehr in Baden-Württemberg seit 2016 entwickelt?
2. Welche Folgen hat die Coronapandemie seit 2020 auf den Güterverkehr gehabt?
3. Wie hat sich seit 2016 der Frachttransport mit Lkw, Binnenschiff, Eisenbahn und Flugverkehr entwickelt?
4. Welche Auswirkungen hat die Coronapandemie auf die Art des Frachttransports bislang gehabt?
5. Wie viele Terminals des kombinierten Verkehrs im Landesgebiet gab es 2016 und wie viele gibt es heute?
6. Ist es ihr gelungen, den zusätzlichen Bedarf für Terminals des kombinierten Verkehrs in der Region Stuttgart adäquat zu bedienen?
7. Wie hat sie seit 2016 Citylogistiksysteme gestärkt?
8. Wann wird sie mit der Umsetzung ihrer Güterverkehrskonzeption beginnen?
9. Hat sich insbesondere seit der Coronapandemie die Bereitstellung adäquater sanitärer Anlagen an Autobahnraststätten und Parkplätzen für Lkw-Fahrer verbessert?

01. 02. 2021

Rivoir SPD

Begründung

Eine Trendwende beim Güterverkehr in Baden-Württemberg zu erreichen und so einen Quantensprung beim Güterverkehr zu erreichen, war erklärtes Ziel der Landesregierung. Nach fünf Jahren ist es Zeit, Bilanz zu ziehen und das Erreichte kritisch zu würdigen.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 2. März 2021 Nr. VM3-0141.5-4/35/5 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie hat sich der Güterverkehr in Baden-Württemberg seit 2016 entwickelt?

Im Rahmen der Erstellung der Grundlagen und Empfehlungen für ein Güterverkehrskonzept BW wurde die Verkehrsentwicklung untersucht und eine Prognose für 2030 entwickelt. Dafür wurden verschiedene Datensätze zu den Verkehrsmengen im Güterverkehr herangezogen und die Jahre 2010, 2015 und die Prognosedaten des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) für 2030 zugrunde gelegt. Damit konnte ein aussagekräftiges Bild der im Land relevanten Güterverkehrsströme für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Binnenschiff für die genannten Jahre erzeugt werden.

Die folgende Abbildung zeigt die Berechnungen der Gutachter zur Entwicklung der Transportleistung (in Tonnenkilometer) in Baden-Württemberg im Vergleich zur bundesweiten Entwicklung.

Transportleistung (in Mrd. Tonnenkilometer)

		Baden-Württemberg	Deutschland
Schiene	2010	14,5	107,6
	2030	19,0	154,0
	Veränderung	31,0 %	43,1 %
Straße	2010	57,1	437,3
	2030	80,7	607,4
	Veränderung	41,3 %	38,9 %
Binnenschiff	2010	6,4	62,3
	2030	8,0	76,5
	Veränderung	25,0 %	22,8 %
Gesamt	2010	77,9	607,1
	2030	108,0	837,6
	Veränderung	38,7 %	38,0 %
Kombinierter Verkehr	2010	7,6	44,1
	2030	11,4	76,2
	Veränderung	50,0 %	72,8 %

Inkl. Durchgangsverkehr, territoriale Leistung auf den Verkehrsnetzen in Baden-Württemberg

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

Die Transportleistung im Güterverkehr in Baden-Württemberg wird bei allen Verkehrsträgern bis 2030 weiter ansteigen. Die auf Basis der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2030 für Baden-Württemberg durchgeführte Betrachtung hat gezeigt, dass in der Summe über alle Landverkehrsträger zwischen 2010 und 2030 mit einem leicht über dem Bundesdurchschnitt liegenden Wachstum zu rechnen ist. Zurückzuführen ist dies auf ein erwartetes überdurchschnittliches Wachstum der Wirtschaft im Land, insbesondere in den transportintensiven Sektoren in Handel und Industrie. Der Kombinierte Verkehr wird hingegen im Vergleich zum Bundesdurchschnitt geringere Wachstumsraten bei der Transportleistung aufweisen. Ursächlich dafür sind die überwiegend außerhalb des Landes zurückgelegten Hauptläufe auf Schiene und Binnenwasserstraße.

Die folgende Abbildung zeigt die Berechnungen der Gutachter zur Entwicklung des Transportaufkommens (in Tonnen) in Baden-Württemberg im Vergleich zur bundesweiten Entwicklung.

Transportaufkommen (in Mio. Tonnen)

		Baden-Württemberg	Deutschland
Schiene	2010	28,4	358,9
	2030	41,2	443,7
	Veränderung	45,1 %	23,6 %
Straße	2010	433,8	3.116,1
	2030	527,1	3.639,1
	Veränderung	21,5 %	16,8 %
Binnenschiff	2010	27,7	229,6
	2030	31,5	275,6
	Veränderung	13,7 %	20,0 %
Gesamt	2010	489,8	3.704,7
	2030	599,8	4.358,4
	Veränderung	22,5 %	17,6 %
Kombinierter Verkehr	2010	11,7	96,9
	2030	21,6	173,7
	Veränderung	84,6 %	79,3 %

Nur Baden-Württemberg bezogene Verkehre (Quelle und/oder Ziel bzw. Binnenverkehre in Baden-Württemberg)

Auch das Transportaufkommen im Güterverkehr wird in Baden-Württemberg weiter ansteigen. Die auf Basis der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2030 für Baden-Württemberg durchgeführte Betrachtung zeigt, dass in der Summe über alle Landverkehrsträger zwischen 2010 und 2030 mit einem Wachstum von knapp 23 Prozent beim Transportaufkommen zu rechnen ist. Das Wachstum im Land liegt damit deutlich über den Bundesdurchschnitt von knapp 18 Prozent. Zurückzuführen ist dies auf ein erwartetes überdurchschnittliches Wachstum der Wirtschaft im Land, wobei insbesondere für die transportintensiven Sektoren in Handel und Industrie für Baden-Württemberg ein starkes Wachstum erwartet wird. Beim Kombinierten Verkehr wird aufgrund von konzentriertem und größerem Ladungsaufkommen an Industriestandorten des Landes eine im Bundesvergleich überdurchschnittliche Zuwachsrate erwartet, was gleichzeitig maßgeblich auch die Entwicklung der Mengen im Schienengüterverkehr treibt, der in Baden-Württemberg nahezu doppelt so schnell wachsen wird wie im Bundesdurchschnitt. Hingegen liegt das Wachstum im Straßengüterverkehr im Land nur gering über dem Bundesdurchschnitt, das Mengenwachstum in der Binnenschifffahrt sogar deutlich darunter.

Eine besondere Herausforderung wird im Transitverkehr gesehen, der das baden-württembergische Verkehrsnetz belastet, ohne dass die Quelle oder das Ziel des Transports im Land liegen. Hier wird mit Wachstumsraten von 51 Prozent für die Straße und je 34 Prozent für Schiene und Binnenschiff gerechnet. Damit weist dieser Bereich die größten Wachstumsraten bei allen Verkehrsträgern bezogen auf die Verkehrsleistung auf.

Die tatsächliche Zunahme des Güterverkehrs in Baden-Württemberg verlief zwischen 2010 und 2015 weitaus dynamischer als in der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen angenommen. Der Unterschied zur Prognose lag 2015 bei einem Plus von 13 Prozentpunkten für das Transportaufkommen (Tonnen) und von sieben Prozentpunkten für die Transportleistung (Tonnenkilometer). Würde sich dieser Trend fortsetzen, wäre mit wesentlich mehr Güterverkehr im Jahr 2030 zu rechnen, als im aktuellen Bundesverkehrswegeplan angenommen.

In der differenzierten Betrachtung zeigte sich, dass für die Unterschiede im Zeitraum 2010 bis 2015 Nachkriseneffekte in Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise gesorgt haben, die für eine überproportionale Entwicklung im Straßenverkehr verantwortlich waren. Während auch die Entwicklung im Schienengüterverkehr die Prognose des Bundesverkehrswegeplans übertraf, weist die Binnenschifffahrt für diesen Zeitraum eine rückläufige Entwicklung auf, unter anderem aufgrund längerer Niedrigwasserperioden und mehrerer havariebedingter Sperrungen der Rheinschifffahrt.

Diese Prognosen zur Güterverkehrsentwicklung in Baden-Württemberg wurden vor Beginn der Coronapandemie erstellt. Konkrete Entwicklungen sind u. a. auch aufgrund der anhaltenden Pandemielage schwer vorhersehbar. Zeitliche Verzögerungen sind daher wahrscheinlich. Sollte sich die grundsätzliche Entwicklung seit 2010 allerdings auch 2020 und darüber hinaus fortsetzen, so wird die im Bundesverkehrswegeplan für 2030 prognostizierte Güterverkehrs-Transportleistung bereits deutlich früher erreicht.

2. Welche Folgen hat die Coronapandemie seit 2020 auf den Güterverkehr gehabt?

Alle Verkehrsträger verzeichneten aufgrund der gesamtwirtschaftlichen sowie auch branchenwirtschaftlichen Einbrüche durch die Coronapandemie einen Rückgang bei der Transportleistung sowie beim Transportaufkommen.

Konkrete Ist-Zahlen des statistischen Bundesamtes liegen für die Verkehrsträger Straße sowie Binnenschiff und Luftverkehr aktuell für das Jahr 2020 noch nicht vor. Für eine Einschätzung wurden insbesondere die gleitende Mittelfristprognose für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit Stand Oktober 2020, die Sonderberichte des Bundesamts für Güterverkehr zur Marktbeobachtung und die Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr Dezember 2020 analysiert und deren Tendenzen bzw. Prognosen bewertet. Dabei ist zu beachten, dass ein erneuter Lockdown ab Winter 2020/2021 in die gleitenden Mittelfristprognosen für den Bund nicht einberechnet wurde und somit bereits jetzt das letzte Quartal 2020 vermutlich davon abweichen wird.

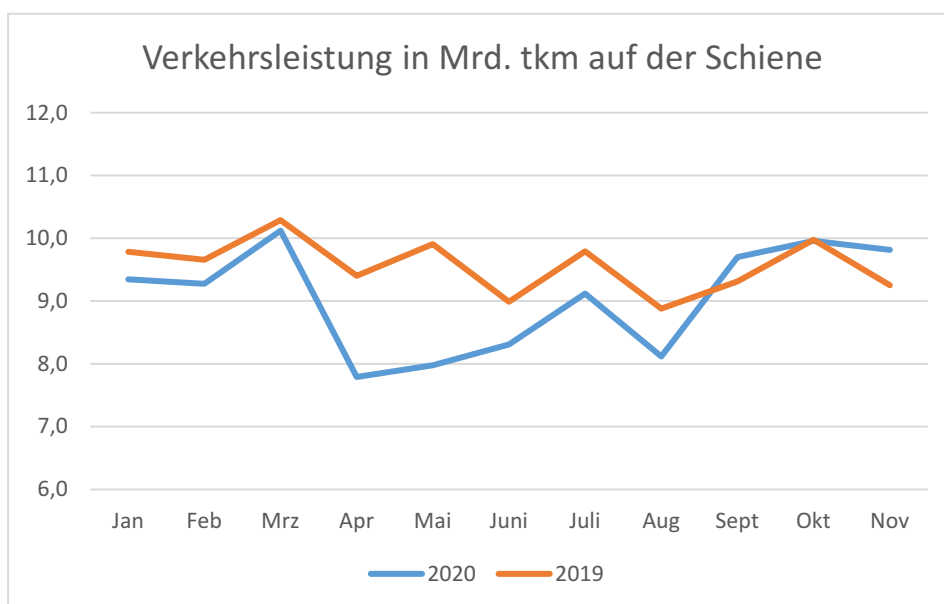
Bezogen auf alle Verkehrsträger wird mit einer Reduzierung der Transportleistung um 5,2 % bzw. des Transportaufkommens um 3,5 % gerechnet.¹ Für den Verkehrsträger Straße wird mit einer etwas schwächeren Reduzierung bei der Transportleistung um 4,0 % bzw. bei dem Transportaufkommen von 2,5 % in 2020 gerechnet.²

¹ Intraplan Consult sowie Bundesamt für Güterverkehr (Luftverkehr) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Sommer 2020; Stand Oktober 2020; Seite 1.

² Intraplan Consult sowie Bundesamt für Güterverkehr (Luftverkehr) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Sommer 2020; Stand Oktober 2020; Seite 1.

Betrachtet man zusätzlich die Entwicklung der Fahrleistungen der Mautfahrzeuge für das Jahr 2020, welche bereits in der Statistik vorliegen, reduzierten sich diese im Jahr 2020 lediglich um 1,3 % bzw. bereinigt um die Kalenderläufe³ um 2,2 % gegenüber dem Jahr 2019. Inländische Fahrzeuge verringerten sich um 0,9 % bzw. bereinigt um 1,8 % und ausländische Fahrzeuge um 2,1 % bzw. bereinigt um 2,8 %.⁴ Beim Verkehrsträger Straße ist anzunehmen, dass die Auswirkungen der Coronapandemie im Jahr 2020 vermutlich geringer ausfallen.

Für den Verkehrsträger Schiene liegen beim Statistischen Bundesamt Ist-Zahlen für Januar bis November 2020 von Unternehmen bereits vor, die entweder mindestens 10 Mio. tkm in Gänze bzw. 1 Mio. tkm im kombinierten Verkehr erbracht haben. Diese Datengrundlage ergibt noch kein vollumfängliches Bild, Tendenzen lassen sich hieraus jedoch bereits ableiten. Zwischen Januar bis November 2020 reduzierte sich die Transportleistung bei den Unternehmen, die bereits Zahlen übermittelt haben, um 5,4 % sowie das Transportaufkommen um 7,2 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum.⁵



Neben den allgemeinen Auswirkungen der Coronapandemie und der damit verbundenen reduzierten Transportnachfrage wird als Ursache zusätzlich der deutliche Rückgang beim Transport der Güterklassen Metalle, Metallerzeugnisse, Fahrzeugtransporten sowie bei Kohle und Erze gesehen.⁶

Auch beim Verkehrsträger Schiff wird durch die Coronapandemie eine Reduzierung bei der Transportleistung sowie beim Transportaufkommen von ca. 11 % erwartet.⁷ Zusätzlich erschweren Hochwasser bzw. Niedrigwassertage sowie die überdurchschnittliche Abnahme von Transportgütern wie Kohle, Eisenerze und Metalle bzw. Mineralölen eine positive Entwicklung der beiden nachhaltigen Verkehrsträger.

³ Das Jahr 2020 enthält 254 Werktage, 50 Samstage sowie 62 Sonn- und Feiertage, während das Jahr 2019 nur 251 Werktage, 52 Samstage und 62 Sonn- und Feiertage beinhaltet.

⁴ Bundesamt für Güterverkehr, Mautstatistik, Monatstabellen Dezember 2020; Tabellen M1 und M1a.

⁵ Statistisches Bundesamt, Verkehr aktuell, Fachserie 8 Reihe 1.1, erschienen am 2. Februar 2021 für die Trendzahlen 2020 im Bereich Schiene, Auswertung Januar bis November 2020 sowie 2019; Veränderungen eigene Berechnung.

⁶ Intraplan Consult sowie Bundesamt für Güterverkehr (Luftverkehr) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Sommer 2020; Stand Oktober 2020; Seite 47 und 48.

⁷ Intraplan Consult sowie Bundesamt für Güterverkehr (Luftverkehr) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Sommer 2020; Stand Oktober 2020; Seite 51.

Für den Luftverkehr wird 2020 mit einer Reduzierung von 7,6 % bei der Leistung bzw. 8,2 % beim Aufkommen gegenüber dem Jahr 2019 gerechnet.⁸ Ursächlich sind ebenfalls der starke Rückgang des Welthandels sowie die fehlende Beiladefracht in Passagiermaschinen. Zwar konnte dies über einen Anstieg beim Transport von Medizin- und Schutzgütern sowie Frachtexpressverkehr etwas kompensiert aber nicht übermäßig aufgefangen werden.

Neben den gesamtwirtschaftlichen sowie branchenspezifischen Entwicklungen musste der Güterverkehr sich seit Beginn der Coronapandemie im Jahr 2020 auf andere Rahmenbedingungen einstellen als in den Vorjahren.

Zu diesen Rahmenbedingungen zählten bzw. zählen immer noch unter anderem die Vorgaben bei grenzüberschreitenden Verkehren wie Einreise und Quarantäne, zeitweise Schließungen von Einrichtungen der beruflichen Weiterbildung sowie von Prüfstellen und die Wiederaufnahme bzw. Sicherstellung von Lieferketten bestimmter Transportgüter.

Im Bereich des Güterkraftverkehrsrechts wurde vonseiten der EU-Kommission die Omnibus-Verordnung, VO (EU) 2020/689, die alle vor dem Hintergrund der Coronapandemie erlassenen Rechtsakte und temporären Ausnahmeregelungen zusammenfasst, erlassen. Zwischenzeitlich wurde eine Neuauflage dieser Verordnung (EU [VO] 2021/267 vom 16. Februar 2021) verkündet. Die für den Güterkraftverkehrsbereich relevanten Regelungen betreffen Erleichterungen in den Bereichen der finanziellen Leistungsfähigkeit des Güterverkehrsunternehmens sowie der Gültigkeit von Gemeinschaftslizenzen bzw. Fahrerbescheinigungen. Demnach kann die zuständige Behörde die Frist zum Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit, sofern diese im Zeitraum vom 1. September 2020 bis 30. Juni 2021 nicht den gesetzlichen Anforderungen entspricht, auf bis zu zwölf Monate verlängern. Die Gültigkeit von Gemeinschaftslizenzen bzw. Fahrerbescheinigungen, die im Zeitraum 1. September 2020 bis 30. Juni 2021 ablaufen, gilt um zehn Monate verlängert.

Zudem hat sich das Ministerium für Verkehr (VM) seit Beginn der Pandemie für Regelungen in der Corona-Verordnung eingesetzt, welche die Durchführung der Fachkundeprüfungen als Nachweis der Eignung und als Voraussetzung für die Erteilung einer güterkraftverkehrsrechtlichen Genehmigung sowie die Prüfungsvorbereitung dazu erlauben. Darüber hinaus wurden seitens der Landesregierung stets mit Blick auf die Gewährleistung der Versorgungssicherheit der Bevölkerung und der Wirtschaft pandemieangepasste Ausnahmeregelungen im Bereich der Quarantäne befürwortet.

Im Bereich des Gefahrgutrechts wurde vonseiten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur von Beginn an Ausnahmeregelungen für abgelaufene Bescheinigungen für die Fahrzeugführerschulung sowie für Gefahrgutbeauftragte initiiert. Für den Bereich Straße sind diese aktuell bis Ende September 2021 verlängert. Für den Transport medizinischer Güter bestehen bis Ende Juli 2021 Erleichterungen und reduzierte Vorgaben.

Weitere Ausnahmeregelungen beispielsweise für Prüffristen von Druckgefäßen bzw. Tanks galten im Frühjahr/Sommer 2020, als die entsprechenden Prüfeinrichtungen geschlossen waren. Zudem hat sich das VM stets für Ausnahmeregelungen in der Corona-Verordnung eingesetzt, damit Schulungen und Prüfungen für Gefahrgutfahrer und -beauftragte auch in der Pandemie ermöglicht werden.

Zur Sicherstellung der Versorgungslage der Bevölkerung wurde im Frühjahr 2020 das Sonn- und Feiertagsfahrverbot für Lastkraftwagen bis einschließlich 30. Juni 2020 außer Kraft gesetzt. Aufgrund der Schließung von Aus- und Weiterbildungsstätten konnte der Eintrag der Berufskraftfahrerqualifikation im Kartenführerschein (Schlüsselzahl 95) um ein Jahr verlängert werden. Die Berufskraftfahrer mussten hierfür nicht die erforderlichen Nachweise für die absolvierten fünf Weiterbildungsmodule vorweisen. Ebenso wurde für eine Verlängerung der Fahr-

⁸ Intraplan Consult sowie Bundesamt für Güterverkehr (Luftverkehr) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Sommer 2020; Stand Oktober 2020; Seite 54.

erlaubnisse in den Lkw- und Bus-Klassen vorläufig auf die erforderlichen Nachweise verzichtet, um einen Personalausfall in der Transportbranche wegen ablaufender Fahrerlaubnisse zu verhindern.

Über die Sommermonate wurde eine Ausnahme von der Ferienreiseverordnung getroffen, sodass Transporte mit Lastkraftwagen auch an Samstagen auf Autobahnen in Baden-Württemberg ermöglicht werden konnten.

Im aktuellen Lockdown wurde das Sonn- und Feiertagsfahrverbot erneut ausgesetzt. Durch den Lockdown sind Veranstaltungen in der Aus- und Weiterbildung teilweise eingeschränkt. Eine auslaufende Berufskraftfahrerqualifikation kann aktuell wieder unbürokratisch verlängert werden, auch wenn die Teilnahme an den fünf Weiterbildungsmodulen derzeit nicht nachgewiesen werden kann. Zudem hat sich das VM stets für Ausnahmeregelungen in der Corona-Verordnung eingesetzt, damit eine Aus- und Weiterbildung der Berufskraftfahrer auch in der Pandemie ermöglicht wird. Beispiele hierfür sind die Ausnahme von der Schließung der Fahrschulen für den Erwerb einer Fahrerlaubnis zu beruflichen Zwecken in den Lkw- und Bus-Klassen, wie auch die Zulassung der Aus- und Weiterbildung im Rahmen der Berufskraftfahrerqualifikation.

3. Wie hat sich seit 2016 der Frachttransport mit LKW, Binnenschiff, Eisenbahn und Flugverkehr entwickelt?

Transportaufkommen in Mio. t	2016	2017	2018	2019
Straße	3.599,8	3.685,5	3.753,1	3.769,7
Schiene	3.96,2	400,2	402,3	390,8
Schiff	221,3	222,7	197,9	205,1
Luft	4,5	4,8	4,9	4,8
Gesamt	4.221,7	4.313,3	4.358,2	4.370,3
Steigerung zum Vorjahr		+2,2 %	+1,0 %	+0,3 %
Transportleistung in Mrd. tkm	2016	2017	2018	2019
Straße	473,4	486,0	499,2	498,6
Schiene ⁹	128,9	131,2	130,0	129,2
Schiff	54,3	55,5	46,9	50,9
Luft	1,5	1,6	1,6	1,6
Gesamt	658,1	674,3	677,7	680,3
Steigerung zum Vorjahr		+2,5 %	+0,5 %	+0,4 %

Quelle: Statistisches Bundesamt, Übersicht der Beförderungsmenge sowie Beförderungsleistung aller Verkehrsträger in den Jahren 2016 bis 2019; Straßenverkehr deutsche und ausländische Lkw inkl. Kabotage sowie Vollerhebung für den Bereich Schiene; Stand 2020

Bei der Gesamtbetrachtung des Güterverkehrs wird deutlich, dass im Verlauf der Jahre 2017 bis 2019 die bisherigen Wachstumsraten nicht mehr erreicht wurden und eine Stagnation eingesetzt hat. Insbesondere im Straßengüterverkehr trifft dies zu.

⁹ Im Mai 2020 hat das statistische Bundesamt eine umfassende Revision der Berichtszahlen für den Bereich Schiene vorgenommen und die Vorjahre korrigiert. Aufgrund von Doppelerfassungen mussten die Zahlen nach unten korrigiert werden.

Für den Güterverkehr auf der Schiene kehrt sich ein langsames Wachstum sogar in ein negatives Ergebnis beim Transportaufkommen und der Transportleistung im Jahr 2019 um. Ursächlich hierfür sind stark sinkende Transporte in den Güterklassen Kohle und Metallerzeugnisse, eine Abnahme des kombinierten Verkehrs aufgrund der allgemeinen Konjunkturabschwächung¹⁰ sowie nachträgliche Korrekturen durch das Statistische Bundesamt.

Die Abnahme beim Kohletransport hat auch beim Verkehrsträger Binnenschiff zu deutlichen Verlusten beigetragen. Zudem verzeichnete die Binnenschifffahrt im Jahr 2018 eine überdurchschnittliche Anzahl an Niedrigwassertagen.¹¹

Der Luftverkehr entwickelte sich gleichermaßen wie die anderen Verkehrsträger in den Jahren 2016 bis 2019 nur schwach bzw. stagnierte aufgrund der allgemeinen Konjunkturabschwächung.¹²

Für den Modal-Split beim Transportaufkommen sowie bei der Transportleistung zeichnet sich in den Jahren 2016 bis 2019 eine leichte Erhöhung für den Anteil des Straßengüterverkehrs ab.

Entwicklung des Modal Split Transportaufkommen	2016	2017	2018	2019
Straße	85,36 %	85,54 %	86,21 %	86,35 %
Schiene	9,39 %	9,29 %	9,24 %	8,95 %
Schiff	5,25 %	5,17 %	4,55 %	4,70 %

Entwicklung des Modal Split Transportleistung	2016	2017	2018	2019
Straße	72,10 %	72,24 %	73,84 %	73,46 %
Schiene	19,63 %	19,50 %	19,23 %	19,03 %
Schiff	8,28 %	8,25 %	6,94 %	7,51 %

Quelle: Statistisches Bundesamt, Übersicht der Beförderungsmenge sowie Beförderungsleistung aller Verkehrsträger in den Jahren 2016 bis 2019; Straßenverkehr deutsche und ausländische Lkw inkl. Kabotage sowie Vollerhebung für den Bereich Schiene; Stand 2020 und eigene Berechnungen des Modal Split

Wie bereits unter Ziff.3 erläutert, hängt dies einerseits mit einer gesteigerten Nachfrage des Verkehrsträgers Straße sowie andererseits mit reduziertem Transportaufkommen und Leistungen mit Schiene und Schiff in bestimmten Güterklassen (u. a. Kohle) sowie Einschränkungen bei Niedrigwasser zusammen.

Aufgrund der Stagnation beim Transportaufkommen und der Transportleistung im Güterverkehr handelt es sich daher um eine Umverteilung innerhalb des Modal Split.

¹⁰ Intraplan Consult sowie Bundesamt für Güterverkehr (Luftverkehr) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Sommer 2020; Stand Oktober 2020; Seite 46 f.

¹¹ Bundesamt für Güterverkehr, Marktbeobachtung Güterverkehr Jahresbericht 2018; Seite 3.

¹² Intraplan Consult sowie Bundesamt für Güterverkehr (Luftverkehr) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr Sommer 2020; Stand Oktober 2020; Seite 54.

4. Welche Auswirkungen hat die Coronapandemie auf die Art des Frachttransports bislang gehabt?

Für das Jahr 2020 sind aktuell noch keine konkreten Zahlen vorhanden. Anhand der Erkenntnisse aus der Trendentwicklung und den vorhandenen Prognosen, wie unter 2. beschrieben, ist eine weitere Umverteilung innerhalb des Modal Split zugunsten des Verkehrsträgers Straße wahrscheinlich.

Neben den grenzüberschreitenden bzw. nationalen Verkehren auf der Straße ist im Weiteren auch der Verkehr auf der „Letzten Meile“ ein mittlerweile bedeutendes Handlungsfeld geworden.

Für das Jahr 2019 wuchs der Kurier-Express-Paket (KEP)-Bereich um 3,8 % auf nun mehr 3,65 Mrd. Sendungen an und unterteilt sich in 65 % B2C-Sendungen (Unternehmen – Privatkunden), 30 % B2B-Sendungen (Unternehmen zu Unternehmen) sowie 5 % C2C-Sendungen (Privatkunde an Privatkunde) auf.

Für das Jahr 2020 liegen aktuell noch keine statistischen Werte vor. Anhand der KEP-Studie des Bundesverbandes Paket und Express Logistik (Biek) wird für den deutschen Paketmarkt (nationale Sendungen) für den B2C Bereich eine Steigerung von 3,5 bis 7 % erwartet während im B2B Bereich eine Reduzierung um 3 bis 5 % angenommen wird.

5. Wie viele Terminals des kombinierten Verkehrs im Landesgebiet gab es 2016 und wie viele gibt es heute?

6. Ist es ihr gelungen, den zusätzlichen Bedarf für Terminals des kombinierten Verkehrs in der Region Stuttgart adäquat zu bedienen?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet:

Der Güterverkehr spielt für das Land Baden-Württemberg eine zentrale Rolle. Sowohl die Versorgung der Bevölkerung mit Waren des täglichen Bedarfs als auch die Versorgung der Unternehmen mit Materialien und Produkten und ebenfalls die vorhandene starke Logistikwirtschaft sind auf ein funktionierendes System angewiesen. Wie bereits zu Frage 1 ausgeführt, zeigen die Prognosen bis 2030, dass sich sowohl die Transportleistung (+39 %) als auch das Transportaufkommen (+23 %) und die Verkehrsleistung (+39 %) voraussichtlich weiter steigern werden, wobei dieses Wachstum auch den kombinierten Verkehr betrifft. Diesem werden für Transportmengen auf Schiene und Binnenschiff die höchsten Wachstumsraten prognostiziert. So hat für den Zeitraum von 2010 bis 2015 bspw. der Güterverkehr weitaus stärker zugenommen, als es ursprünglich im Bundesverkehrswegeplan prognostiziert wurde.

Der Landesregierung ist es u. a. auch aufgrund dieser prognostizierten Entwicklung ein prioritäres Anliegen, mehr Güterverkehr von der Straße auf die umweltverträglicheren Verkehrsträger Schiene und Binnenschiff zu verlagern. Dazu braucht es eine leistungsfähige Infrastruktur, insbesondere ausreichende Möglichkeiten zur Verkehrsverlagerung in Form von kombinierten Verkehrsterminals.

Im Rahmen der Erstellung der Gutachterempfehlungen für ein Güterverkehrskonzept wurde eine KV-Map Baden-Württemberg entwickelt. Hieraus ergibt sich eine Übersicht über die bestehenden Terminals des kombinierten Verkehrs in Baden-Württemberg. Sämtliche in Betrieb stehende Terminals werden hier dargestellt, inkl. der Information über deren Ausstattung und die jeweils vor Ort genutzten Verkehrsträger Schiene–Straße–Binnenschiff. Sie findet sich unter folgendem Link <https://www.kombinierterverkehr-bw.de/>

Hierbei wird ersichtlich, dass neben drei Umschlaganlagen Straße-Wasser weitere zwölf Terminals für einen Schiene–Straße-Umschlag sowie elf trimodale Terminals betrieben werden. Hinzu kommen in den jeweiligen Grenzgebieten zur Schweiz, zu Frankreich aber auch zu angrenzenden Bundesländern weitere Anlagen.

Konkret ist seit 2016 das BoxTango Terminal in Ostrach hinzugekommen, das durch die Firma BoxTango Deutschland betrieben wird. Gleichzeitig arbeiten bestehende Umschlaganlagen in der Region Stuttgart teilweise an ihren Kapazitätsgrenzen. Dies zeigt auch das Ergebnis einer Untersuchung, die 2014 durch die Hochschule Heilbronn im Auftrag des VM durchgeführt wurde: Insbesondere im Süden der Metropolregion Stuttgart steht den zu erwartenden Umschlagmengen kein entsprechend lokales Terminalangebot gegenüber. Dieser Teilraum nutzt vielmehr die bestehenden Terminals im Norden Stuttgarts, wie z. B. Kornwestheim. So konnte der Standort Reutlingen als ein Raum identifiziert werden, für den eine intensive Prüfung als sinnvoll angesehen wurde. U. a. auf dieser Grundlage führt die Stadt Reutlingen ihre Planungen für ein Terminal in Innenstadtlage fort. Hier bedarf es aktuell einer weiteren Machbarkeitsstudie, da sich die Rahmenbedingungen in den letzten Jahren wesentlich verändert haben.

Zudem befinden sich in Horb a. N. die Planungen zum Bau eines Terminals inkl. angeschlossenen Containerterminal im Planfeststellungsverfahren. Ein positiver Förderbescheid des Eisenbahnbundesamtes (EBA) zur Förderung des Terminals liegt dem Vorhabenträger bereits vor. Das VM strebt eine Förderung seitens des Landes an und hat diese bereits beihilfenrechtlich prüfen lassen.

In beiden Fällen, aber auch an weiteren Standorten, unterstützt das VM durch die Bereitstellung von Fördermitteln im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten die fachliche Begleitung und die Zusammenarbeit mit dem EBA.

Ebenfalls im Rahmen des Güterverkehrskonzeptes sieht das VM die Einrichtung einer Stelle eines „Kümmerers für den Schienengüterverkehr“ bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) vor, welche im Laufe dieses Jahres besetzt werden soll. Sie dient als zentrale Anlaufstelle für alle Fragen rund um die Abwicklung von Verkehren auf der Schiene und ist Ansprechperson für Akteure ebenso wie die Schnittstelle zwischen dem Land, Interessenvertretungen und den Akteuren aus der Praxis. Dazu gehört u. a. auch das Aufgabenfeld der Bündelung von Gütermengen an potenziellen und neuen (Hafen-)Terminalstandorten.

Weitere kurzfristige Planungen sehen vor, dass das Land Fördermöglichkeiten ausarbeitet, welche insbesondere auch den kombinierten Verkehr, u. a. die Stärkung der dortigen Infrastrukturen, berücksichtigt.

7. Wie hat sie seit 2016 Citylogistiksysteme gestärkt?

Im VM und auch im Wirtschaftsministerium (WM) befassen sich mehrere Referate neben anderen Aufgaben mit der immer mehr an Bedeutung gewinnenden Thematik der Citylogistik, auch im Zusammenhang mit alternativen Antriebsformen und neuen Zustellkonzepten. So beteiligen sich VM und WM auch aktiv in verschiedenen Arbeitskreisen, z. B. im Arbeitskreis Innenstadtlogistik der Landeshauptstadt Stuttgart. Neben der Zusammenarbeit mit Kommunen erfolgt darüber hinaus auch eine ressortübergreifende Zusammenarbeit zwischen VM und WM sowie mit anderen Institutionen, wie z. B. der IHK, der Universität Stuttgart oder auch dem Fraunhofer IAO. Diese Zusammenarbeit mit verschiedenen Akteuren ermöglicht das Einbringen unterschiedlichsten Know-hows sowie das Voranbringen neuer Ideen durch unterstützende Förderung und fachliche Begleitung.

Gleichzeitig wird aber auch an der Schaffung bestmöglicher Rahmenbedingungen auf der rechtlichen Ebene gearbeitet.

Eine wichtige Rolle kommt dem Thema auch im Rahmen der Erstellung des Güterverkehrskonzept BW zu. Unter anderem befasst sich das Verkehrsministerium in einem eigenen Handlungsfeld zur Stadtlogistik mit der Initiierung eines Modellwettbewerbs für Kommunen. Durch eine finanzielle Unterstützung sowie inhaltliche Begleitung der Modellkommunen möchte das VM daran mitwirken, dass kommunale Logistikkreisläufe für eine zukunftsfähige, umweltfreundliche, platzsparende und nachhaltige Logistik entwickelt und gestaltet werden können.

Auch das WM fördert und forscht in diesem Bereich. So werden aktuell im Rahmen des Ideenwettbewerbs „Elektromobile Logistik in Klein- und Mittelstädten“ drei Vorhaben gefördert, welche innovative Logistikansätze auf Basis elektro-

biler Systeme unter realen Bedingungen erproben. Zudem hat das WM die Hochschule Heilbronn mit der Studie „Innovationen für die Zukunft logistischer Transportdienstleistungen in ländlich geprägten Räumen in Baden-Württemberg“ beauftragt. Auch das vom WM geförderte Projekt eMiniVanH, bei welchem es um einen elektromobilen Kleinlieferdienst geht, zählt auf die Ziele einer emissionsfreien (Innenstadt-)Logistik ein.

Darüber hinaus bestehen bereits Förderprogramme, wie z. B. das Projekt „Mobi-Dig“, das in Zusammenarbeit mit dem Fraunhofer IAO Fragestellungen zur Datenerhebung in drei Modellkommunen nachgeht.

Dem Bereich der Citylogistik kommt nicht nur gesondert betrachtet eine wichtige Rolle zu. Vielmehr werden auch verschiedene andere Bereiche tangiert, weshalb die Citylogistik bspw. auch im Rahmen des Strategiedialogs der Automobilwirtschaft des Landes Baden-Württemberg in verschiedensten Arbeitsgruppen aufgegriffen wird.

8. Wann wird sie mit der Umsetzung ihrer Güterverkehrskonzeption beginnen?

Die im Sommer 2020 der Öffentlichkeit vorgestellten Gutachterempfehlungen für ein Güterverkehrskonzept werden derzeit hausintern einer Bewertung, Priorisierung sowie Abstimmung zu den weiteren Umsetzungsschritten unterzogen. Wie unter 6. bereits ausgeführt, befinden sich die ersten Handlungsempfehlungen auch bereits in der Umsetzung. Gleichzeitig ist zu erwähnen, dass eine erfolgreiche Umsetzung der an das Land gerichteten Handlungsempfehlungen im Bereich des Güterverkehrs von verschiedenen Faktoren abhängig ist, u. a. von ausreichenden finanziellen und personellen Ressourcen.

Die wesentlichen Empfehlungen aus der Langfassung des Gutachtens wurden in einer Broschüre zusammengefasst, die sowohl in gedruckter Version als auch digital verfügbar ist. Die digitale Version ist unter folgendem Link abrufbar:

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/gueterverkehrskonzept-fuer-baden-wuerttemberg-vorgestellt/>

9. Hat sich insbesondere seit der Coronapandemie die Bereitstellung adäquater sanitärer Anlagen an Autobahnraststätten und Parkplätzen für Lkw-Fahrer verbessert?

Das VM hat mit Erlass vom 11. Oktober 2019 landesweit auf Rastanlagen im Zuge von Bundesautobahnen eine Erhöhung der Reinigungshäufigkeit der WC auf dreimal täglich veranlasst.

Ferner sind in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im vergangenen Jahr auf den Rastanlagen Heckengäu Süd und Höllberg Nord entlang der Bundesautobahn A 8 Duschcontainer aufgestellt worden, um den Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrern ergänzende Angebote zur Körperhygiene zur Verfügung zu stellen. Nach derzeitigem Informationsstand seitens der Autobahn GmbH des Bundes, die seit dem 1. Januar 2021 für Planung, Bau, Betrieb und Verwaltung der Bundesautobahnen zuständig ist, sind diese derzeit weiterhin in Betrieb. Hierzu wird auf die Pressemitteilung des Ministeriums für Verkehr vom 16. April 2020 verwiesen:

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/konkrete-hilfe-fuer-lkw-fahrer-1/>

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor