

## **Antrag**

**der Fraktion GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Klimaverträglicher Liefer- und Güterverkehr – Handlungsempfehlungen aus dem Güterverkehrskonzept BW**

#### Antrag

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

1. welche Handlungsempfehlungen das im Juli 2020 vorgestellte und unter Federführung der Hochschule Heilbronn entwickelte Güterverkehrskonzept (GVK) BW enthält und wie sie diese bewertet;
2. ob sie darüber hinaus weitere Maßnahmen verfolgt, die zu einem klimaverträglichen, effizienten und leistungsfähigen Liefer- und Güterverkehr beitragen;
3. welche Maßnahmen von Landesseite vorgesehen sind, um eine bessere Vernetzung der Akteurinnen und Akteure auf dem Logistikmarkt zu erreichen;
4. welchen Beitrag nach ihrer Auffassung innovative Infrastrukturmaßnahmen und eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für eine effizientere und nachhaltige Organisation des innerstädtischen Lieferverkehrs (z. B. Bau von Ladezonen/Hub-Flächen für eine Stadtlogistik, Anpassung der Radwege an einen Lastenradbetrieb) zur Reduzierung von Luftschadstoffen und Treibhausgasen leisten können und welche Unterstützung vom Land derzeit für bereits geplante Projekte hierzu vorgesehen ist;
5. wie ihrer Auffassung nach die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene vorangetrieben werden kann und welche Rahmenbedingungen hierfür durch die Bundes- und/oder die europäische Ebene geändert werden müssen;
6. ob sie zu diesem Zweck die Einsetzung einer Beraterin oder eines Beraters zur Koordination des Umstiegs von der Straße auf die Schiene für sinnvoll erachtet unter Angabe, von welcher Institution eine solche Koordination getragen werden sollte;

7. welche Bedeutung sie dem Ausbau von Gleisanschlüssen und dezentralen Container-Verladestationen in größeren Gewerbe- und Industriegebieten für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene beimisst;
8. welche Vorplanungen oder Planungen für den Bau von Einrichtungen für die Verlagerung vom Straßen- zum Schienenverkehr (Terminals für den kombinierten Güterverkehr) derzeit bestehen;
9. welche Ziele sie für den Ausbau von Terminals für den kombinierten Güterverkehr hat unter Darlegung, welche Hindernisse sie für diese sieht;
10. welche Rolle Bürgerbeteiligungen mit Zufallsbürgerinnen und Zufallsbürgern für die Akzeptanz solcher KV-Terminals haben können;
11. welche Rolle die Automatisierung, die Teilautomatisierung und das autonome Fahren – insbesondere auch mit Blick auf dezentrale Gleisanschlüsse und Verladestationen (vgl. Ziffer 7) – für die Effizienzsteigerung des Güterverkehrs und die Steigerung der Verkehrssicherheit haben können;
12. wie sie die Akzeptanz für autonomes Fahren in der Bevölkerung und bei den Unternehmerinnen und Unternehmern sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Logistikbranche bewertet, und welche Möglichkeiten sie sieht, Maßnahmen zur Einführung des autonomen Fahrens und der Automatisierung zu unterstützen;
13. welche Rolle die Digitalisierung der Straßeninfrastruktur zur besseren Verteilung der Güterverkehrslasten, der öffentlichen Stellplätze und der intelligenten Vernetzung des Gütertransports und der -lagerung spielt unter Darlegung, wie sie diese unterstützen möchte;
14. welche Rahmenbedingungen vonseiten der Bundes- oder der europäischen Ebene novelliert werden müssten, um Liefer- und Güterverkehr schneller klimaverträglich zu machen;
15. wie sie im Sinne von harmonisierten Bedingungen im straßengebundenen Güterverkehrssystem und unter den Gesichtspunkten des Klimaschutzes zur Einführung einer Lkw-Maut ab 7,5 Tonnen auf Landes- und kommunalen Straßen steht unter Darlegung, wie sie eine solche Einführung umsetzen möchte.

30.8.2021

Andreas Schwarz, Hentschel  
und Fraktion

#### Begründung

Das Ministerium für Verkehr hat Grundlagen und Empfehlungen für ein Güterverkehrskonzept (GVK) BW durch ein wissenschaftliches Gutachterkonsortium unter Federführung der Hochschule Heilbronn in einem mehrjährigen Arbeitsprozess erstellen lassen, das am 9. Juli 2020 öffentlich vorgestellt wurde.

Die Regierungskoalition hat sich im Koalitionsvertrag „Jetzt für morgen“ vorgenommen, klimafreundliche Anreize für den Liefer- und Güterverkehr zu setzen und hierfür das Güterverkehrskonzept des Landes umzusetzen und fortzuentwickeln.

Mithilfe dieses Antrags soll der Sachstand bei der Umsetzung der Handlungsempfehlungen aus dem GVK dargestellt werden.

### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 7. Oktober 2021 Nr. VM3-0141.5-4/83/4 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

*1. welche Handlungsempfehlungen das im Juli 2020 vorgestellte und unter Federführung der Hochschule Heilbronn entwickelte Güterverkehrskonzept (GVK) BW enthält und wie sie diese bewertet;*

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM) hat Grundlagen und Empfehlungen für ein Güterverkehrskonzept (GVK) BW durch ein wissenschaftliches Gutachterkonsortium unter Federführung der Hochschule Heilbronn in einem mehrjährigen Arbeitsprozess erstellen lassen. Die Vorstellung der Gutachterempfehlungen durch Herrn Minister Hermann und die Auftragnehmer hat unter breiter Beteiligung der Branche und der Fachöffentlichkeit am 9. Juli 2020 stattgefunden und insgesamt ein positives Echo gefunden. Im Nachgang wurde im Dezember 2020 eine Broschüre als Kurzzusammenfassung des Gutachtens veröffentlicht und ebenfalls einer breiten Fachöffentlichkeit und Entscheidungsträgern zur Verfügung gestellt.

Die komplette Auflistung aller Empfehlungen mit weiteren Hintergrundinformationen kann aus der Langfassung der Güterverkehrskonzeption unter folgendem Link abgerufen werden:

[https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/2020\\_07\\_09\\_GVK\\_Gesamtfassung\\_final.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/2020_07_09_GVK_Gesamtfassung_final.pdf).

Eine komprimierte Fassung des Güterverkehrskonzepts findet sich in der Broschüre zum GVK, welche über folgenden Link abgerufen werden kann:

[https://vm.baden-wuerttemberg.de/index.php?id=2028&tx\\_rsbwpublications\\_pi3%5Bitemuid%5D=2451](https://vm.baden-wuerttemberg.de/index.php?id=2028&tx_rsbwpublications_pi3%5Bitemuid%5D=2451)

Als Ergebnis des Güterverkehrskonzepts wurden 12 Handlungsfelder gebildet, die in zwei Stufen unterteilt wurden. Die Maßnahmen der Stufe 1 enthalten jene Handlungsfelder, die kurzfristig umsetzbar sind und bereits in der Umsetzung sind, bzw. deren Vorarbeiten hierzu begonnen haben.

In der Stufe 2 befinden sich mittelfristige bis langfristige Handlungsfelder. Um vorhandene Personalressourcen optimal einzusetzen, wurde innerhalb der Stufe zwei nochmals priorisiert und die Maßnahmen 5, 7 und 11 seitens des VM als prioritär in Stufe 2 eingestuft.

Nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick der Handlungsfelder sowie eine kurze stichwortartige Erläuterung zu den Empfehlungen. Die Bewertung des jeweiligen Handlungsfeldes finden Sie direkt im Anschluss zu den Feldern 4, 6, 10 und 12. Alle weiteren Handlungsfelder werden im Rahmen der nachfolgenden Fragen im Detail nochmals aufgegriffen und bewertet.

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

<b>Stufe</b>	<b>Nr.</b>	<b>Handlungsfeld</b>	<b>Empfehlungen</b>
<b>Stufe 1</b>	1	Netzwerk „Nachhaltiger Güterverkehr in BW (siehe auch Frage 3)	Aufbau und Verstetigung des Netzwerkes sowie Organisation eines Güterverkehrskongresses
	2	Stadtlogistik (siehe auch Frage 4)	Förderaufruf für einen Konzeptwettbewerb „zukunftsorientierte Stadtlogistik“ mit Modellkommunen
	3	Kümmerer Schienengüterverkehr (siehe auch Frage 6)	Aufbau einer Ansprechperson für alle Fragen des Güterverkehrs
	4	Autonomes Fahren	Erweiterung des Testfeldes Autonomes Fahren um neue Pilotvorhaben und Real-laborprojekte für den Güterverkehr sowie Einrichtung eines verkehrs- und anwenderorientierten Förderprogramms „SMART Traffic und Logistics“
<b>Stufe 2</b>	5	Gleisanschlüsse (siehe auch Frage 7)	Bundesratsinitiative zur Ergänzung der Bundesförderung um weitere Förderbestandteile sowie Erhöhung der Förderquote und Aufbau eines eigenen Förderprogramms des Landes zur (Re-)Aktivierung der Gleisanschlüsse durch das Landes-GVFG bzw. als Ergänzung der Bundesförderung
	6	Kombibusse	Start eines Modellversuchs zur Potenzialermittlung der Kombi Bus – Idee mit wissenschaftlicher Begleitung und Evaluierung
	7	Lkw-Parken (siehe auch Frage 13)	Initiative beim Bund zur Schaffung zusätzlicher Lkw-Parkplätze an zweibahnigen Bundesstraßen, weitere Lkw Parkmöglichkeiten in Autobahnnähe sowie Erweiterung der Parkplatzangebote an überregionalen Verkehrsachsen und Nutzung intelligenter Parksysteme
	8	Intelligentes Verkehrsmanagement (siehe auch Frage 13)	Bündelung der Daten des Güterverkehrs, Aufbau eines landesweiten digitalen Lkw-Parkleitmanagements für alle Straßenkategorien inklusive App-Anwendung, Verknüpfung zu bundesweiten Lkw-Parkleitsystemen und Förderung moderner Parkflächennutzung wie beispielsweise Kompakt- und Kolonnenparken

	9	Binnenschifffahrt (siehe auch Frage 3)	Flächensicherung und Flächenmanagement im Hafen, Unterstützung von Vernetzungstätigkeiten mit Unternehmen, Kommunen und weiteren regionalen Beteiligten im Hafen
	10	Fahrzeuginnovationen	Fortführung der Expertengremien zur Begleitung der Transformation, Weiterentwicklung von Förderstrukturen für eine klimazielerorientierte und technologieoffene Transformation, Aufbau neuer Gremien für Fahrzeuginnovationen für Schiene und Binnenschifffahrt
	11	Infrastrukturentgelte (siehe auch Frage 15)	Einführung einer Lkw-Maut ab 3,5 t, neue Ausgestaltung der Maut mit beispielsweise CO <sub>2</sub> -Kosten und Ausweitung der Maut auf Landstraßen bzw. auf langfristige Sicht für alle Nutzer der Straßeninfrastruktur
	12	Infrastrukturplanung	Anmeldung von wichtigen Maßnahmen des Güterverkehrs für den BVWP, zügige Umsetzung der Maßnahmen im vordringlichen Bedarf im Schienennetz sowie beim Neckarschleusenausbau, Errichtung eines Schwerlastzentrums (SVZ) an der A5 an der Grenze zur Schweiz und weiteres

Nachfolgend werden jene Handlungsfelder bewertet, die nicht mehr in den Fragen 3 bis 15 erneut behandelt bzw. näher betrachtet werden.

#### *Zu Nr. 4 Autonomes Fahren*

Grundsätzlich wird das bestehende Potenzial, das sich aus autonomen Fahr- und Zustellfunktionen im Liefer- und Güterverkehr auf der Straße ergibt/ergeben kann, als erheblich angesehen. Dabei gilt es, nicht nur Lkw zu betrachten, sondern verschiedene Fahrzeuge (Lastenrad, klassischer Lkw, Zustellroboter auf den letzten 100 bis 500 Metern) inkl. Zustellfunktionalitäten (z. B. automatischer Paketzustellraum/-briefkasten bei den Empfänger/-innen (gewerblich und privat) einzu beziehen. Der Güterverkehr ist in besonderem Maße von Kosten- und Nutzenbetrachtungen beeinflusst.

Neben den Einspareffekten im Bereich Personalkosten sind auch positive Effekte im Bereich der Verkehrssicherheit möglich. Dazu gehören z. B. Abbiegeassistenten oder automatisiertes Rangieren und Bereitstellen auf dem Betriebsgelände.

Gleichzeitig wird es eine der großen Herausforderungen sein, die gesellschaftliche Akzeptanz für autonomes Fahren zu verbessern. Sie ist neben den technischen Entwicklungen, ein wesentlicher Faktor für den Erfolg des Handlungsfeldes.

Das Handlungsfeld wird in Stufe 1 prioritär umgesetzt und ein erstes Empfehlungspapier wurde am 5. Mai 2021 seitens der Landesregierung bereits veröffentlicht.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/autonomes-fahren-bietet-grosse-chancen-fuer-den-liefer-und-gueterverkehr/>

*Zu Nr. 6 Kombi-Bus*

Während die Logistik in den Städten oft an die Kapazitätsgrenze stößt, sind die Paketauslieferung im ländlichen Raum sowie der ländliche ÖPNV in vielen Fällen aufgrund von Auslastungsproblemen nicht wirtschaftlich. Hier setzt das Kombibus-Prinzip an: eine Kopplung beider Systeme durch die Nutzung der Linienbusse des ÖPNV für den Transport von Waren und Gütern/Paketmitnahme kann zu einer besseren wirtschaftlichen Ausnutzung und dem Erhalt der Linien führen.

In einigen Bundesländern (Thüringen, Brandenburg) gibt es bereits Nahverkehrsunternehmen, die den Kombibus als mobile Versorgungsinfrastruktur anbieten und so einen zusätzlichen Beitrag zur Daseinsvorsorge im ländlichen Raum leisten.

Grundsätzlich wird der Vorschlag eines Modellversuchs als sinnvoll gesehen, da es auch in Baden-Württemberg ländlich strukturierte Gebiete mit einem schwach ausgelasteten ÖPNV gibt. Neben Fragen der Finanzierung, sind auch Aspekte der Ladungssicherung sowie rechtliche Voraussetzungen einer Kombination von Personen- und Güterbeförderung zu klären. Vor der Initiierung eines eigenen Modellversuchs wird das Verkehrsministerium jedoch im ersten Schritt die Erfahrungen der anderen Bundesländer aus ihren Modellversuchen auswerten und danach erneut beraten.

*Zu Nr. 10 Fahrzeuginnovationen*

Die Mitgliedschaft in Expertenrunden, Beiräten und Gremien bringt zum einen die Möglichkeit, sich aktiv zu vernetzen und eigene Ideen einzubringen. Gleichzeitig ist es aber auch unumgänglich, diese Ideen über Diskussionen in den genannten Runden überhaupt ein- und damit voranzubringen. Baden-Württemberg ist schon jetzt stark in solchen Runden engagiert, wie z. B. der Mittelstandsoffensive Mobilität. Somit wird schon heute in diesem Themengebiet viel vorangetrieben und umgesetzt, gleichzeitig ist es wichtig, diese Aktivitäten noch weiter auszubauen. Ein Schwerpunkt sollte dabei auf der Vernetzung bei den Verkehrsträgern Schiene und Binnenschifffahrt liegen, die derzeit gegenüber dem Bereich der Fahrzeuge Nachholbedarf hat.

*Zu Nr. 12 Infrastrukturplanung*

Eine uneingeschränkt funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist Voraussetzung für die Umsetzung der meisten im Güterverkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen. Deshalb sind Verbesserungen der Infrastruktur für die Verkehrsträger Schiene und Binnenwasserstraße essentiell für die Stärkung der Rolle des Schienengüterverkehrs und der Binnenschifffahrt in Baden-Württemberg. Dabei darf auch der Neu- und Ausbaubedarf sowie vorrangig der Erhalt der Straßeninfrastruktur, die immer noch das Rückgrat des Güterverkehrs darstellt, nicht vergessen werden. Unterstützen können dabei auch Engpassbeseitigungen und eine intelligente Steuerung, um Effizienzgewinne zu nutzen.

Eine solche Verbesserung gerade der Schiene kann erreicht werden, wenn im Rahmen der Fortschreibung zum nächsten BVWP, insbesondere solche Maßnahmen angemeldet werden, die vor allem für den Schienen-Güterverkehr von Relevanz sind. Darüber hinaus ist aber auch auf die Realisierung der bereits im Vordringlichen Bedarf des aktuellen BVWP enthaltenen Maßnahmen hinzuwirken. Somit ist der Fokus übergreifend auf alle Verkehrsträger z. B. bei der Verkehrssicherheit, der Belastung von Brücken, die Länge von Überholgleisen oder die Vorhaltung von Hafeninfrastrukturen zu richten. Auch durch Verkehrsverlagerung und ggfs. -vermeidung können Engpässe abgebaut und qualitative Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur der Landverkehrsträger erreicht werden. Das Verkehrsministerium unterstützt daher die Gutachterempfehlungen vollumfänglich.

*2. ob sie darüber hinaus weitere Maßnahmen verfolgt, die zu einem klimaverträglichen, effizienten und leistungsfähigen Liefer- und Güterverkehr beitragen;*

Im Rahmen der Analyse und Bewertung zum Güterverkehrskonzept wurde ein weiteres 13. Handlungsfeld vonseiten des Verkehrsministeriums aufgenommen.

Stufe 2	13	Digitale Automatische Kupplung
---------	----	--------------------------------

Die Landesregierung hat sich zum Ziel gesetzt bis 2030 rund ein Drittel der Güterverkehre klimaneutral über Schiene und Wasserwege durchzuführen. Beim Verkehrsträger Schiene sind insbesondere Infrastrukturausbauten sehr zeit- und kostenintensiv. Daher sollten alle Möglichkeiten für eine Effizienzsteigerung der bisherigen Schienengüterverkehre genutzt werden. Mithilfe der „digitalen Automatischen Kupplung (DAK) werden eine automatisierte Zugbildung und automatische Bremsproben ermöglicht, die eine Zeitersparnis von bis zu 45 Minuten pro Rangiervorgang generieren und damit die Kapazitäten an Rangier- und Umschlagbahnhöfen um bis zu 40 Prozent steigern können.

Das Land wird das Thema der digitalen automatischen Kupplung auf mehreren Ebenen weiter vorantreiben und die Beteiligten über die Vorteile der digitalen automatischen Kupplung informieren.

Dabei stehen die Programme „Digitale Schiene Deutschland“ und das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ im Fokus. Des Weiteren ist geplant über eine Bundesratsinitiative die digitale automatische Kupplung in das Förderprogramm der ETCS-Ausrüstung von Triebfahrzeugen zu integrieren.

*3. welche Maßnahmen von Landesseite vorgesehen sind, um eine bessere Vernetzung der Akteurinnen und Akteure auf dem Logistikmarkt zu erreichen;*

Die Landesregierung misst der Fortführung und Verstärkung dieser Vernetzungsaktivitäten entscheidende Bedeutung für den Erfolg des GVK und die Verbesserung der Güterverkehrssituation bei. Daher soll die Vernetzung der Akteurinnen und Akteure unterstützt werden, wobei ein über die eigentliche Verbändearbeit hinausgehender Mehrwert und eine Vernetzung auch zu innovativen, nachhaltigen oder auch kritischen Themen (bspw. durch die Integration von Umweltverbänden, Wissenschaft und auch Vertretern der innovativen Start-Up-Szene) angestrebt wird. Dabei sind regelmäßige Vernetzungsaktivitäten in unterschiedlichen Formaten vorgesehen (Fachveranstaltung, themenbezogene Gesprächsrunde, Expertenforum, Güterverkehrskongress usw.). Hier sollen die Erfahrungen aus den im Rahmen der Erstellung des GVK durchgeführten Vernetzungsforen und die im Arbeitsprozess geschaffenen Kontakte und Strukturen weiter genutzt werden.

Geplant ist in einem ersten Schritt die Einrichtung einer Arbeitsgruppe für die organisatorische und konzeptionelle Steuerung der Vernetzungsformate. Hierzu soll eine Geschäftsstelle eingerichtet werden, die voraussichtlich bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) angesiedelt wird.

Vom VM wurden bereits Projektideen für themenbezogene/fachliche Gesprächsrunden und Expertenforen erarbeitet wie bspw. zu Gleisanschlüssen u. a. mit den Infrastrukturbetreibern oder zum Thema Nachhaltigkeit u. a. mit den Umweltverbänden und Vertretern aus der Wirtschaft zur nachhaltigen Gestaltung einzelner Güterverkehrsbereiche und ggf. entsprechender Fördermöglichkeiten (bspw. zu neuen Antriebstechnologien in der Binnenschifffahrt) oder auch zum Thema „Bürger und Logistikinfrastruktur“ – wie gelingen Vorhaben wie KV-Terminal etc. durch gute Bürgerbeteiligung.

Als eine erste größere Veranstaltung ist für das Frühjahr 2022 eine Auftaktkonferenz zum Schienengüterverkehr geplant.

*4. welchen Beitrag nach ihrer Auffassung innovative Infrastrukturmaßnahmen und eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für eine effizientere und nachhaltige Organisation des innerstädtischen Lieferverkehrs (z. B. Bau von Ladezonen/Hub-Flächen für eine Stadtlogistik, Anpassung der Radwege an einen Lastenradbetrieb) zur Reduzierung von Luftschadstoffen und Treibhausgasen leisten können und welche Unterstützung vom Land derzeit für bereits geplante Projekte hierzu vorgesehen ist;*

Die Herausforderung einer zukunftsorientierten Stadtlogistik besteht darin, einer Vielzahl an Interessen, Zielen und Wünschen gerecht zu werden. Neben verkehrlich-logistischen Fragen gilt es, weitere Aspekte wie Versorgungssicherheit, Flächennutzung, Klimaschutz, Luftreinhaltung, Lärmschutz, aber auch unternehmerische Interessen einzubeziehen.

Da die Gestaltungskompetenz jedoch primär bei den Kommunen liegt, kann das Land „nur“ Anreizsysteme, wie z. B. den geplanten Förderaufruf „zukunftsorientierte Stadtlogistik“ oder den vom Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus in Umsetzung befindlichen Aufruf für „Elektromobile Logistik in Klein- und Mittelstädten“, initiieren und somit finanziell, aber auch mit Know-how unterstützen.

Die Möglichkeiten für das Land, derartige Themen vor Ort umzusetzen, sind im Wesentlichen darauf begrenzt, finanzielle Anreize zu schaffen und eine inhaltliche Begleitung (hier: seitens des VM) zu ermöglichen. Die eigentliche Verantwortung für die jeweilige Maßnahme liegt indes bei den Kommunen.

Für die Förderung von Aktivitäten im Bereich der City-Logistik bestehen bereits Förderprogramme auf Bundesebene. Aus Landessicht erscheint es sinnvoll zunächst einen Wettbewerb von Modellkommunen, wie von den Gutachtern empfohlen, zu initiieren. Wichtig ist dabei, nicht nur die Innenstadtlogistik in den Fokus zu nehmen, sondern die Versorgung der Stadt insgesamt mit Gütern und damit möglichst die gesamten urbanen logistischen Prozesse in verkehrlicher Hinsicht zu sehen. Denkbar wäre auch, die Lieferverkehre von außerhalb in einem späteren Modellwettbewerb zu betrachten. Erste Umsetzungspläne für einen solchen Modellwettbewerb befinden sich derzeit in der Abstimmung.

Zuletzt hat das E-Lastenrad ein großes wirtschaftliches und umwelttechnisches Potenzial für den Güterverkehr auf der letzten Meile. Das Land fördert bisher die Anschaffung von E-Lastenrädern für Unternehmen, Kommunen, Verbände und Institutionen (bisher wurden über 2.700 E-Lastenräder gefördert). Darüber hinaus fördert das Land den allgemeinen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur. Mit der Förderung nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) bietet das Land in diesem Zusammenhang attraktive Förderkonditionen für Kommunen (siehe <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/lgvfg/>).

Eine spezifische Förderung von Infrastruktur für den innerstädtischen Lieferverkehr mit Lastenrädern besteht nicht.

*5. wie ihrer Auffassung nach die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene vorangetrieben werden kann und welche Rahmenbedingungen hierfür durch die Bundes- und/oder die europäische Ebene geändert werden müssen;*

Hemmnisse für die Entwicklung des Schienengüterverkehrs sind vielfältig und umfassen dabei Themenbereiche wie die Infrastrukturkapazität, den Netzzugang, die Kostenstrukturen und Preise sowie weitere externe Faktoren, die direkt den Transport auf der Schiene betreffen.

In vielen Fällen benötigt man eine bestimmte Mindestmenge an Gütern sowie eine Mindestentfernung, um wirtschaftlich rentable Transporte über die Schiene abzuwickeln.



Die Kostenstruktur auf der Schiene wurde bereits 2018 durch den Bund mit Einführung der Trassenpreishalbierung für den Güterverkehr verbessert, weitere Coronafinanzhilfen wurden darüber hinaus für den Zeitraum 1. März 2020 bis 31. Mai 2021 vonseiten der EU-Kommission zwischenzeitlich gewährt. Insbesondere die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße hatten im Zeitraum der Coronapandemie gegenüber dem Verkehrsträger Straße überdurchschnittlich viele Verluste erlitten.

Im Rahmen des Güterverkehrskonzepts wurden weiter auch die Möglichkeit einer Betriebsförderung im kombinierten Verkehr, wie sie bereits in Österreich und der Schweiz praktiziert wird, dargestellt und analysiert. Dabei werden durch direkte Subventionierung die Betriebskosten der Operateure im kombinierten Verkehr pauschal pro Sendung oder pro Sendungskilometer ausgeglichen.

An einer Beispielsrelation in Deutschland wurde im GVK eine mögliche Betriebskostenförderung nachgerechnet und entsprechend der Fördersätze aus Österreich bzw. der Schweiz nachmodelliert. Entsprechende Verlagerungseffekte wurden dabei ausgewiesen, es musste jedoch auch festgestellt werden, dass sich die Kostenreduzierung nur auf den Kostenbestandteil für den Hauptlauf auswirken und damit die Verlagerungseffekte eher gering ausfallen.

Neben besseren Rahmenbedingungen für die Schiene besteht im Weiteren auch die Möglichkeit Transportbedingungen über den Verkehrsträger Straße beispielsweise teurer oder unattraktiver zu machen. Dies macht im Einklang mit künftig neu geschaffenen Ausweichkapazitäten im Schienenverkehr Sinn. Es wird hierzu ergänzend auf die Ausführungen unter Frage 15 verwiesen.

*6. ob sie zu diesem Zweck die Einsetzung einer Beraterin oder eines Beraters zur Koordination des Umstiegs von der Straße auf die Schiene für sinnvoll erachtet unter Angabe, von welcher Institution eine solche Koordination getragen werden sollte;*

Der Schienengüterverkehr wird im Vergleich zum Straßengüterverkehr aufgrund der zahlreichen Ansprechpartner und teilweise nicht transparenten Prozessschritte richtigerweise als sehr komplex beschrieben. Der Vorschlag aus dem Gutachten ist daher als positiv zu bewerten, da es durch die Einrichtung der Stelle eines „Kümmers“ eine zentrale Ansprechperson für und zu allen Akteuren des Güterverkehrs geben wird. Für die Umsetzung des Handlungsfelds wurden bereits 2 Vollzeitstellen bei der NVBW geschaffen. Diese sind seit 1. Juli 2021 mit einer Person und voraussichtlich ab 1. November 2021 mit zwei Personen besetzt.

*7. welche Bedeutung sie dem Ausbau von Gleisanschlüssen und dezentralen Container-Verladestationen in größeren Gewerbe- und Industriegebieten für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene beimisst;*

Gleisanschlüsse sowie auch Güterumschlagsanlagen sind Dreh- und Angelpunkt von Wagengruppen- und Ganzzugverkehren. Da die Stagnation des Schienengüterverkehrsanteils am Modal Split in einem direkten Zusammenhang mit dem Rückgang von Gleisanschlüssen hängt, ist es positiv zu bewerten, dass durch das Handlungsfeld 5 Maßnahmen getroffen werden, die an den bestehenden Schwachpunkten (z. B. bestehende Fördermittelprogramm des Bundes) ansetzen. Gleichzeitig wird es eine Herausforderung, die Ursachen (bspw. preiswettbewerbliche Gründe), die zum Abbau von Gleisanschlüssen geführt haben, zu verändern. Eine Umsetzung der folgenden Schwerpunkte sollte sinnvollerweise gebündelt mit dem Handlungsfeld 3 (Kümmers für den Schienengüterverkehr) erfolgen.

Durch den Bund wurde zudem die neue Gleisanschlussförderrichtlinie im Februar 2021 vorgestellt und ist zum 1. März 2021 in Kraft getreten. Die sich im Vergleich zur bisher bestehenden Richtlinie ergebenden Änderungen umfassen teilweise die in der Vergangenheit, u. a. seitens des Landes Baden-Württemberg beanstandeten Punkte.

Förderfähig sind nach der neuen Richtlinie neu auch die Anschlussweiche inkl. einer Ausweitung auf die Kosten sämtlicher Infrastrukturen und Anlagen für den Anschluss an das öffentliche Bahnnetz.

Eine Erhöhung der Förderquote wurde jedoch lediglich zum Teil umgesetzt. Grundsätzlich bleibt der Fördersatz in Höhe von 50 Prozent bestehen, erhöht wird er jedoch bei Maßnahmen im Zusammenhang mit multifunktionalen Anlagen auf 80 Prozent. Somit werden einige Ansätze der ursprünglich geplanten Bundesratsinitiative durch die neue Richtlinie bereits erfüllt, allerdings nicht umfassend.

*8. welche Vorplanungen oder Planungen für den Bau von Einrichtungen für die Verlagerung vom Straßen- zum Schienenverkehr (Terminals für den kombinierten Güterverkehr) derzeit bestehen;*

Zum momentanen Zeitpunkt gibt es in Baden-Württemberg konkrete Planungen für drei weitere Umschlagterminals. Das KV-Terminal, für das die Planungen am weitesten fortgeschritten sind, soll in Horb-Heiligenfeld errichtet werden. Das Land Baden-Württemberg beteiligt sich mit knapp 92.000 Euro an den Planungsleistungen, was 50 Prozent der förderfähigen Kosten entspricht. Der Förderbescheid wurde am 27. September 2021 an den Aufgabenträger versandt. Ein weiteres Umschlagterminal soll in einer Entfernung von 50 km in der Innenstadt von Reutlingen entstehen. Das dort geplante Zero Emission Logistics Terminal (kurz ZELT RT) wird ebenfalls vom Land Baden-Württemberg unterstützt. Am 16. September 2021 fand die Förderbescheidübergabe über 212.000 Euro durch Herrn Minister Hermann an Herrn Oberbürgermeister Keck statt. Das dritte Vorhaben zur Stärkung des Kombinierten Verkehrs soll in Lahr entstehen. Direkt an der Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel (Neubaustrecke für Güterzüge, Inbetriebnahme 2035) gelegen, ist Lahr ein idealer Standort für ein weiteres Güterverkehrsterminal. Zum aktuellen Zeitpunkt ist ein gemeinsames Schreiben durch die Stadt Lahr und das VM an das EBA geplant, in dem das Ziel betont wird, die planerischen und rechtlichen Voraussetzungen für den Anschluss des geplanten Terminals an die Neubaustrasse der Rheintalbahn zu schaffen. Konkret geht es in dem Schreiben darum, dass die im Rahmen der planerischen Vorarbeiten definierten Weichenbereiche (insgesamt 8 Weichen) im Planfeststellungsverfahren der DB sichergestellt werden.

Das bereits bestehende trimodale KV-Terminal im Hafen von Heilbronn soll erweitert werden um die vorhandene infrastrukturelle Nachteile zu beheben. Hierzu wurde ein Förderantrag von der Heilbronner Versorgungs GmbH an den Bund gerichtet. Das VM begrüßt das Vorhaben und beteiligt sich am Förderantrag mit einem Unterstützungsschreiben.

*9. welche Ziele sie für den Ausbau von Terminals für den kombinierten Güterverkehr hat unter Darlegung, welche Hindernisse sie für diese sieht;*

Ziel der Landesregierung ist es möglichst viele Verkehre auf die nachhaltigen Verkehrsträger Schiene und Binnenschiff zu verlagern. Der Ausbau bestehender Terminals bzw. auch der Neubau von Terminals ist entscheidend für die gewünschten Verlagerungen und notwendigen Transportkapazitäten.

Bis zu einem positiven Förderbescheid des Bundes müssen die potenzielle Vorhabenträger oftmals mit Eigenmitteln in Vorleistung gehen.

Das VM unterstützt daher diese u. a. mit der Förderung von Standortanalysen, Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und ersten Planungsleistungen. Insbesondere beim Neubau von Terminals ist eine gewisse Grundauslastung mit Gütern für einen wirtschaftlichen Betrieb notwendig. Entsprechende Teilmengen zu bündeln und preislich attraktive Verkehre anbieten zu müssen stellt dabei ein weiteres bedeutendes Hindernis dar.

Zunehmend wird der Ausbau und Neubau von Umschlagsterminals vonseiten der Bevölkerung kritisch betrachtet. Oftmals sind dabei die Zu- und Nachläufe der Umschlagsgüter per Lkw in der Kritik. Eine transparente und begleitende Beteiligung der Öffentlichkeit und Kommunikation ist damit bei diesen Projekten unerlässlich.

Abschließend sind direkte und indirekte Folgen des Klimawandels leider ein weiteres Hindernis bei der Verlagerung von Gütern. Im Bereich der Binnenschifffahrt verursachen Niedrigwasser sowie Hochwasser zunehmend Probleme. Im besten Fall werden diese Verkehre auf die Schiene verlagert, oftmals wird aber auch der Transport per Lkw gewählt.

*10. welche Rolle Bürgerbeteiligungen mit Zufallsbürgerinnen und Zufallsbürgern für die Akzeptanz solcher KV-Terminals haben können;*

Es hat sich gezeigt, dass bei Verkehrs- und Infrastrukturprojekten eine gute und systematische Einbeziehung der Zivilgesellschaft sinnvoll ist. Der Mehrwert des Diskurses zwischen Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft besteht im Austausch an sich, aber auch in einer wahrscheinlicheren Ergebnisakzeptanz und gegenseitigem Verständnis.

Sogenannte „Zufallsbürger/-innen“ können eine sinnvolle Bereicherung von Partizipationsverfahren sein, insbesondere was das Thema Akzeptanz angeht. In gut gesteuerten Verfahren stellen fachmännisch ausgewählte Menschen einen Ausgleich von Fürsprechern und Skeptikern her. Der „frische Blick“ von außen kann helfen, eingefahrene Muster zu durchbrechen und somit die Akzeptanz – oft deeskaliierend – zu fördern.

Gerade Vorhaben des kombinierten Verkehrs mit ihren oft komplexen Wirkungen in die Umgebung sollten stets frühzeitig partizipativ begleitet werden.

*11. welche Rolle die Automatisierung, die Teilautomatisierung und das autonome Fahren – insbesondere auch mit Blick auf dezentrale Gleisanschlüsse und Verladestationen (vgl. Ziffer 7) – für die Effizienzsteigerung des Güterverkehrs und die Steigerung der Verkehrssicherheit haben können;*

Transporte, die derzeit an Tages- sowie Lenkzeiten der Fahrer/-innen gebunden sind, könnten durch Automatisierung in Randzeiten bzw. in die Nacht verschoben werden. Durch den Einsatz von Micro-Hubs kann auch die letzte Meile Problematik verbessert werden, da Wege gezielter geplant und Zustellfenster großzügiger bemessen werden können.

Im Weiteren wird auf die bereits beschriebenen Effizienzsteigerungen der digitalen automatischen Kupplung aus Frage 2 verwiesen.

*12. wie sie die Akzeptanz für autonomes Fahren in der Bevölkerung und bei den Unternehmerinnen und Unternehmern sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Logistikbranche bewertet, und welche Möglichkeiten sie sieht, Maßnahmen zur Einführung des autonomen Fahrens und der Automatisierung zu unterstützen;*

Personalkostenanteile könnten durch fortschreitende Automatisierung gesenkt werden. Aufgaben der Fahrer/-innen würden demnach vom Zustellungsprozess abweichen und somit in die Telematik rutschen. Unternehmen sind der Technologie, insbesondere aus Kostensicht, positiv gegenübergestellt. Die Landesregierung hat im Zuge des Strategiedialogs Automobilwirtschaft Baden-Württemberg im Mai 2021 ein Empfehlungspapier hinsichtlich autonomen und vernetzten Fahrens im Liefer- und Güterverkehr aufgestellt. Auch der aktuelle Koalitionsvertrag verweist auf die Förderung von AVF Vorhaben.

Für die praktische Umsetzung soll in Reallaboren und Förderprojekten unter Vorbehalt der Zustimmung des Landeshaushaltes 2022 begonnen werden. Durch solches Vorgehen können Akzeptanz in den verschiedenen genannten Stakeholdergruppen gesteigert werden.

*13. welche Rolle die Digitalisierung der Straßeninfrastruktur zur besseren Verteilung der Güterverkehrslasten, der öffentlichen Stellplätze und der intelligenten Vernetzung des Gütertransports und der Lagerung spielt unter Darlegung, wie sie diese unterstützen möchte;*

Die beiden Handlungsfelder 7 „Lkw Parken“ sowie 8 „Intelligentes Verkehrsmanagement“ werden vom VM positiv bewertet.

Wird die Kapazität der Straßeninfrastruktur erreicht oder überschritten gilt es Maßnahmen zu ergreifen, um diesem Umstand gezielt entgegenzuwirken. Die Digitalisierung der Straßeninfrastruktur kann helfen, zum einen die Kapazität zu erhöhen, bspw. durch Beeinflussung der Routenwahl der Verkehrsteilnehmer, und zum anderen die Verkehrsnachfrage durch das Aufzeigen günstigerer Zeitfenster für bestimmte Verkehrsbeziehungen zu senken. Vorrangig betroffen von Kapazitätsengpässen, besonders im Güterverkehr, sind die Bundesautobahnen und ihre Nebenanlagen. Für diese Verkehrsinfrastruktur ist seit dem 1. Januar 2021 die Autobahn GmbH des Bundes zuständig. In Baden-Württemberg weisen Bundesstraßen und vereinzelt Landesstraßen, welche sich in Zuständigkeit des Landes befinden, eine hohe Verkehrsnachfrage auf. Mit der Mobilitätszentrale Baden-Württemberg (mobiZbw) hat die Landesregierung zum 1. Januar 2021 ein Kompetenzzentrum geschaffen, welches sich verstärkt der Digitalisierung der Verkehrsinfrastruktur widmet und damit verbunden zu einer besseren Steuerung des Straßengüterverkehrs sowie einer Vernetzung der Verkehrsträger beitragen wird.

*14. welche Rahmenbedingungen vonseiten der Bundes- oder der europäischen Ebene novelliert werden müssten, um Liefer- und Güterverkehr schneller klimaverträglich zu machen;*

In diesen Bereichen gibt es auf Bundes- und EU-Ebene vielfältige Rahmenbedingungen. Beispielsweise hat die EU-Kommission am 14. Juli 2021 das „Fit-for-55“-Paket mit zwölf Legislativvorschlägen vorgelegt. In diesem Rahmen schlägt die EU-Kommission u. a. eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionsnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Maßnahmen zu nachhaltigen Kraftstoffen und Vorschriften für den Aufbau von Ladesäulen für Elektrofahrzeuge (darunter auch schwere Nutzfahrzeuge) sowie für Wasserstofftankstellen vor. Insgesamt begrüßt und unterstützt die Landesregierung diesen Vorschlag der EU-Kommission. Um die Einhaltung der gesetzten Klimaziele für 2030 und 2050 sicherzustellen, bedarf es einer ambitionierten, hinsichtlich der jeweiligen Sektoren angepassten Umsetzung des „Fit-for-55“-Pakets.

*15. wie sie im Sinne von harmonisierten Bedingungen im straßengebundenen Güterverkehrssystem und unter den Gesichtspunkten des Klimaschutzes zur Einführung einer Lkw-Maut ab 7,5 Tonnen auf Landes- und kommunalen Straßen steht unter Darlegung, wie sie eine solche Einführung umsetzen möchte.*

Der Straßengüterverkehr (leichte und schwere Nutzfahrzeuge) beansprucht das Straßennetz in besonderer Weise und führt zu einem hohen Sanierungsaufwand bei Straßen und Brücken. Im Jahr 2020 entstanden zudem durch den Straßengüterverkehr ca. 6,9 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>, was ca. 1/3 der durch den motorisierten Verkehr (Pkw- und Lkw-Verkehr) entstehenden Kohlenstoffdioxidemissionen entspricht. Eine bessere Klimabilanz des Güterverkehrs insgesamt ist zur Erreichung der Klimaziele des Landes im Verkehrssektor daher dringend notwendig. Eine Ausweitung der Lkw-Maut soll hier einen Beitrag leisten und Lenkungsanreize schaffen, um den Güterverkehr stärker auf die Schiene zu verlagern.

Im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz will die Landesregierung eine bundesweite Lkw-Maut auch auf Landes- und Kommunalstraßen nach Schweizer Vorbild für Lkw mit mehr als 7,5 Tonnen auf den Weg bringen. In einem ersten Schritt gilt es daher, die rechtlichen und technischen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen einer Ausweitung des Mautsystems auf diese Straßennetze zu erarbeiten. Sollte sich eine bundesweite Ausweitung der Lkw-Maut nicht realisieren lassen, wird in der zweiten Hälfte der Legislaturperiode eine geeignete landesrechtliche Regelung angestrebt.

Hermann  
Minister für Verkehr