

Große Anfrage

der Fraktion der FDP/DVP

und

Antwort

der Landesregierung

Logistik in Baden-Württemberg

Große Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie hat sich die Bedeutung der Logistikbranche in Baden-Württemberg, insbesondere entsprechend der einschlägigen Kennzahlen, wie beispielsweise Anzahl der Unternehmen (gegliedert nach Unternehmensgrößengruppen), Umsatzentwicklung, Ertragslage sowie Zahl der Beschäftigten, Auszubildenden sowie Studierenden, in den letzten fünf Jahren entwickelt?
2. Welches Güterverkehrskonzept verfolgt sie für die verschiedenen Teilbereiche der Logistik (z. B. Intralogistik, Schwerlastlogistik) zur Weiterentwicklung des Logistikstandorts Baden-Württemberg (differenziert nach den einzelnen Verkehrsträgern)?
3. Welche Bedeutung misst sie in diesem Zusammenhang Clustern und Netzwerken sowie Förderprogrammen der Europäischen Union (unter Darstellung derselben) bei?
4. Inwieweit hat sie bisher die Logistikbranche unterstützt (unter Darstellung, welche Aktivitäten auf bedeutenden nationalen und internationalen Messen, insbesondere unter dem Stichwort Internationalisierung von Dienstleistungen, sie selbst durchgeführt oder gefördert hat)?
5. Welche Vorhaben plant sie zur Verbesserung des Ansehens und des Nutzens der Logistik insbesondere in der Bevölkerung über das bereits Bestehende hinaus?
6. Welches sind nach ihrer Auffassung die zentralen Herausforderungen und somit Handlungsfelder im Hinblick auf Infrastruktur (Straße, Wasserstraße, Schiene, Luftfracht) und Fachkräfte (insbesondere Fahrer) im Bereich der Logistik?
7. In welcher Weise wird sie sich in Zusammenhang mit Frage 6 für einen zeitnahen Ausbau der Europatrasse Baden 21 einsetzen (mit Darstellung, welche Potenziale sie einem Güterverkehrsterminal im Logistik-Leistungszentrum Lahr beimisst)?

8. Welche Sicherheitsgewinne im Bereich des Straßenverkehrs erwartet sie von Verlagerungen des Güterverkehrs aus kleineren Orten heraus auf Ortsumgehungen sowie von Überholinseln an ansonsten zweistreifigen Landes- und Bundesstraßen (unter Angabe, welche Initiativen sie diesbezüglich in welchem Zeithorizont ergreifen wird)?
9. Wie ist Baden-Württemberg bisher im Vergleich zu anderen Ländern in der beruflichen Qualifikation, einschließlich von Studiengängen im Bereich der Logistik, aufgestellt (mit Darstellung, welche weiteren Schritte sie plant)?
10. Welche Erfolge konnten bisher bei der Umsetzung der Zielsetzungen des Koalitionsvertrags für die 15. Legislaturperiode des Landtags von Baden-Württemberg unter der Überschrift „Güter auf die Schiene bringen“ (Seite 28) erzielt werden (unter Angabe, in welchem Umfang die bisherigen bi- und trimodalen Verladeterminals jeweils genutzt werden und entsprechend des tatsächlichen Bedarfs angesiedelt sind)?
11. Welche Ziele (mit Angabe der jeweiligen Zeithorizonte) verfolgt sie zur Umsetzung des Leitbilds nachhaltiger Logistik, insbesondere im Hinblick auf Intermodalität und Citylogistik-Konzepte (unter besonderer Darstellung des Bereichs des kombinierten Verkehrs)?
12. Welche Chancen sieht sie für die Logistikbranche im Bereich rund um das Stichwort Industrie 4.0 (unter Angabe, welche Initiativen sie ergreifen wird)?
13. Welches Innovations- und Entwicklungspotenzial sieht sie für die Logistikbranche durch Telematik im Güterverkehr (auch unter Darstellung von Chancen und Effizienzpotenzialen durch intelligente Verkehrsinfrastruktur unter der Begrifflichkeit Car-to-X-Kommunikation)?
14. Welchen bürokratischen Aufwand (für Unternehmen und öffentliche Verwaltungen) sowie welche tatsächlichen Hindernisse erwartet sie für die Kontrollbehörden bei der Überwachung des Mindestlohns im Bereich der Fahrerinnen und Fahrer (auch im Hinblick auf die Haftung des Auftraggebers für die Einhaltung des Mindestlohns bei Fahrten des Im- und Exports, Kabotagefahrten sowie bei reinen Transitfahrten bei dessen Auftragnehmer und ggf. dessen Unterauftragnehmer)?
15. Wie schätzt sie im Zusammenhang mit dem Mindestlohn die Gefahr der sogenannten Ausflagging in Billiglohnländer ein?
16. Wie beurteilt sie die Problematik der Kabotage und welche Handlungsansätze verfolgt sie zum Abbau wettbewerbsverzerrender Strukturen zu Lasten der Unternehmen im Land (unter Darstellung, welche Erkenntnisse ihr über geplante Kapazitätsausbauten im Bereich der Kontrollen auf den Straßen sowie in Betrieben vorliegen)?
17. Welche Auswirkungen erwartet sie von der Neuregelung der Lkw-Maut, insbesondere im Hinblick auf die Absenkung der Mauterhebungsgrenze auf 7,5 t, die Einbeziehung aller Bundesstraßen, die Spreizung des Verhältnisses Nutzlast/Mauthöhe sowie die Problematik möglicher höherer Achslasten als bisher durch die stärkere Unterscheidung der Mauthöhe nach Anzahl der Fahrzeugachsen?
18. Welcher Anteil des bisherigen Straßengüterverkehrs mit Quelle oder Ziel in Baden-Württemberg bzw. im Transit durch Baden-Württemberg könnte durch Lang-Lkw abgewickelt werden, welche Anzahl an Einzelfahrten von bisherigen Nutzfahrzeugen könnten hierdurch entfallen und welche Verminderung der Lärm- und CO₂-Emissionen würde sich ergeben?
19. Wie bewertete sie den Zwischenbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen zum Feldversuch mit Lang-Lkw aus ihrer Sicht und welche Schlussfolgerungen wird sie hieraus auch im Hinblick auf die nachgewiesene wirksame Möglichkeit zur Minderungen der CO₂-Emissionen im Güterverkehr ziehen?

14.01.2015

Dr. Rülke, Haußmann
und Fraktion

Begründung

Die Logistik ist ein bedeutender und unverzichtbarer Bestandteil der Wirtschaft Baden-Württembergs. Bereits die Vorgängerregierungen haben dies erkannt und deshalb Initiativen wie beispielsweise das Logistik-Portal, den dauerhaften Logistik-Dialog, eine Logistik-Image-Kampagne, Netzwerkbildungen und die Internationalisierung von Dienstleistungen vorangetrieben. Es sollen nun die aktuellen Herausforderungen und Handlungsfelder mit den entsprechenden Entwicklungsperspektiven abgefragt werden. Logistik kann nur dann erfolgreich sein, wenn die Rahmenbedingungen stimmen. Im Hinblick auf die Frage zum Koalitionsvertrag sei hier angemerkt, dass dort Folgendes aufgeführt ist: „Damit unser Land nicht im Dauerstau erstickt, werden wir einen aktiven Beitrag zur Verlagerung besonders des Mittel- und Langstreckengüterverkehrs weg von der Straße leisten. Unnötige Transporte sollen vermieden werden. Unser Ziel ist, den Schienengüterverkehr im Land zu stärken. Wir wollen den Kombiverkehr und insbesondere die Ansiedlung von dezentralen Umschlaganlagen fördern, um Spediteuren den Umstieg auf Schiene und Binnenschiff zu ermöglichen. Die Einführung überlanger Lkw steht diesem Ziel entgegen. Deshalb werden wir uns nicht an dem Modellversuch der Bundesregierung beteiligen. Gegenüber dem Bund werden wir uns für angemessene kostenorientierte Lkw-Mautsätze einsetzen. Auf zweistreifigen Autobahnen wollen wir ein Überholverbot für Lkw umsetzen. Wir werden mit ordnungsrechtlichen Maßnahmen Initiativen der Kommunen unterstützen, den Mautausweichverkehr zurückzudrängen. Wir wollen dafür sorgen, dass bei von der öffentlichen Hand in Auftrag gegebenen Transporten (z. B. Müll oder Baulogistik) verstärkt Schienenlösungen gesucht werden. Wir werden uns beim Bund für eine umweltgerechte Modernisierung der für das Land wichtigen Binnenschiffahrtswege einsetzen.“ Zu den hier zum besseren Verständnis zitierten Aussagen des Koalitionsvertrags der grün-roten Landesregierung sei angemerkt, dass die Fraktion der FDP/DVP andere Zielsetzungen verfolgt. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf Lang-Lkw. Diesen messen wir einen erheblichen Nutzenfaktor bei, wie dies auch aus den Fragen 18 und 19 abgelesen werden kann.

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Straße bieten intelligente Ansätze wie die im Rahmen des Modellprojekts „Sichere Intelligente Mobilität Testfeld Deutschland“ (SIMTD) beispielsweise erprobte Car-to-X-Kommunikation spannende Möglichkeiten, deren Potenziale ebenso Gegenstand der Großen Anfrage sein sollen.

Antwort

Schreiben des Staatsministeriums vom 26. März 2015 Nr. III:

Unter Bezugnahme auf § 63 der Geschäftsordnung des Landtags übersende ich Ihnen als Anlage die von der Landesregierung beschlossene Antwort auf die Große Anfrage.

Krebs

Ministerin im Staatsministerium

Anlage: Schreiben des Ministeriums für Finanzen und Wirtschaft

Mit Schreiben vom 24. März 2015 Nr. 73-3801.0/147 beantwortet das Ministerium für Finanzen und Wirtschaft im Einvernehmen mit dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, dem Ministerium für Arbeit, Sozialordnung, Familie, Frauen und Senioren, dem Ministerium für Kultus, Jugend und Sport und dem Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst im Namen der Landesregierung die Große Anfrage wie folgt:

1. Wie hat sich die Bedeutung der Logistikbranche in Baden-Württemberg, insbesondere entsprechend der einschlägigen Kennzahlen, wie beispielsweise Anzahl der Unternehmen (gegliedert nach Unternehmensgrößengruppen), Umsatzentwicklung, Ertragslage sowie Zahl der Beschäftigten, Auszubildenden sowie Studierenden, in den letzten fünf Jahren entwickelt?

Zu 1.:

Baden-Württemberg ist aufgrund seiner starken industriellen Basis und seiner kaufkräftigen Bevölkerung einer der wichtigsten Logistikmärkte und -standorte in Deutschland. Zudem haben sich logistische Dienstleistungen in der global agierenden Industrie des Landes zum elementaren Bestandteil industrieller Produktionsprozesse entwickelt, welche die eng vernetzte Zusammenarbeit in den internationalen Lieferketten erst ermöglichen.

Logistik im heutigen Verständnis geht weit über die klassischen Aspekte Transport, Lagerung und Umschlag hinaus. So ist die Ausrichtung der angebotenen Dienste auf die spezifischen Bedürfnisse und Branchenstrukturen der ansässigen Nachfrager ein wichtiger Erfolgsfaktor für Unternehmen der Logistikwirtschaft. Durch die intelligente Vernetzung von Güter- und Informationsflüssen unterstützen die Logistikdienstleister die produzierenden Betriebe und stellen damit eine effiziente sowie kostengünstige Warenherstellung bei gleichzeitig hoher Qualität sicher.

Baden-Württemberg zählt innerhalb Deutschlands sowohl hinsichtlich der ansässigen Unternehmen als auch bezüglich der Beschäftigten zu den wichtigsten Bundesländern für den Wirtschaftszweig Logistik. So haben rund 10 Prozent der deutschen Top-Logistikdienstleister mit Umsätzen über 50 Mio. EUR pro Jahr ihren Stammsitz im Land. Zudem verfügt nahezu jeder bedeutende Logistikdienstleister über eine oder mehrere eigene Niederlassungen innerhalb Baden-Württembergs.

Darüber hinaus verfügt Baden-Württemberg über eine weltweit einzigartige Unternehmensdichte der Intralogistik. Sie ist geprägt von vielen kleinen und mittelständischen Unternehmen, welche in ihrem Segment oft sogenannte „Hidden Champions“ sind.

Die Kernbranche der Logistik – dies umfasst die logistiknahe Industrie, logistiknahe Dienstleistungen sowie logistikspezifische Dienstleistungen – steht mit 198.721 Beschäftigten für 4,8 Prozent der Beschäftigung im Land. Die etwa 18.800 Unternehmen haben zuletzt einen Umsatz i. H. v. 38,1 Mrd. EUR erwirtschaftet. Die erweiterte Logistikbranche, die alle logistischen Tätigkeiten in Industrie und Handel mit umfasst, steht mit 405.899 Beschäftigten für 9,82 Prozent des heimischen Arbeitsmarktes. Im Jahresvergleich von 2010 bis 2013 konnte dieser Bereich in Baden-Württemberg um rund 26.600 Beschäftigte zulegen.

(Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Unternehmensregister nach Wirtschaftszweigsystematik 2008 und spezielle Systematik der SCI Verkehr GmbH, Stand 5/2014)

Weitere aktuelle und vergleichende Daten sind unter <http://mfw.baden-wuerttemberg.de/de/mensch-wirtschaft/wirtschaftsstandort/logistikstandort/zahlen-und-daten/> abrufbar.

2. *Welches Güterverkehrskonzept verfolgt sie für die verschiedenen Teilbereiche der Logistik (z. B. Intralogistik, Schwerlastlogistik) zur Weiterentwicklung des Logistikstandorts Baden-Württemberg (differenziert nach den einzelnen Verkehrsträgern)?*

Zu 2.:

Für den Bereich des Gütertransports verfolgt die Landesregierung das Ziel, möglichst viele Verkehrsanteile von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Binnenschiff zu verlagern. Hierzu bedarf es ausreichender und möglichst flächendeckender Umschlagsmöglichkeiten, die über gute Anbindungen an das Straßen-, Schienen- und – wo möglich – an das Wasserstraßennetz verfügen.

Der sogenannte Kombinierte Verkehr (KV) verzeichnete in den vergangenen Jahren enorme Zuwachsraten, insbesondere im internationalen Verkehr. Aktuelle Gutachten gehen davon aus, dass das Transportaufkommen mit Quelle oder Ziel in Baden-Württemberg bis zum Jahr 2025 auf 13 Mio. Tonnen steigen wird. Dies wäre gegenüber dem Basisjahr 2010 eine Erhöhung um rd. 67 Prozent. Zusätzlich wurde eine Gütermenge von weiteren rund 8 Mio. Tonnen ermittelt, die bei veränderten Rahmenbedingungen vom Lkw auf Bahn und Binnenschiff verlagert werden könnten.

Ergänzend wird auf die weiteren Ausführungen zu Frage 10 verwiesen.

Als Intralogistik bezeichnet man die logistischen Material- und Warenflüsse, die sich innerhalb eines Betriebsgeländes abspielen. Insofern ist hier die Erstellung eines Güterverkehrskonzepts, differenziert nach den einzelnen Verkehrsträgern, durch das Land nicht möglich. Es ist vielmehr Aufgabe des jeweiligen Unternehmens.

3. *Welche Bedeutung misst sie in diesem Zusammenhang Clustern und Netzwerken sowie Förderprogrammen der Europäischen Union (unter Darstellung derselben) bei?*

Zu 3.:

Die Clusterpolitik ist Teil der Innovationspolitik und – aufgrund ihrer klaren KMU-Orientierung – Teil der Mittelstandspolitik. Ziel der Clusterpolitik ist die Unterstützung insbesondere der kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) im erforderlichen Innovations- und Vernetzungsprozess, damit auch zukünftig durch die Beschleunigung des Technologietransfers und die Entwicklung innovativer Produkte und Dienstleistungen die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen und damit des Landes Baden-Württembergs gewährleistet wird. Denn vielfältige Untersuchungen belegen, dass Innovation von KMU häufig im Verbund und im Netzwerk besser bewältigt werden, da dort größenbedingte Nachteile, z. B. bei FuE-Ressourcen, ausgeglichen werden können.

Logistik ist für den Industrie- und Produktionsstandort Baden-Württemberg eine bedeutende Querschnittsbranche mit hohem Wachstumspotenzial. Um eine Vernetzung in dieser wie in anderen Branchen und Technologiefeldern zu unterstützen und zu begleiten und somit insbesondere Innovationsprozesse und Innovationen auszulösen oder auch zu beschleunigen, hat das Ministerium für Finanzen und Wirtschaft in den vergangenen Jahren im Dialog mit den relevanten Akteuren verschiedene Instrumente entwickelt, die selbstverständlich auch der Logistikbranche offenstehen. Im Einzelnen handelt es sich z. B. um folgende unterstützende Angebote:

- Mit dem in Deutschland einmaligen Cluster-Atlas und der Clusterdatenbank Baden-Württemberg liegt eine für Unternehmen, regionale Akteure aber auch internationale Partner umfassende Bestandserhebung über alle Cluster, Cluster-Initiativen und landesweite Netzwerke vor. Die Clusterdatenbank führt neben universitären und außeruniversitären Forschungseinrichtungen und sonstigen Einrichtungen der Wirtschaftsförderung weit über 100 regionale Cluster-Initiativen und landesweite Netzwerke auf.

- Mit dem alle zwei Jahre stattfindenden landesweiten Cluster-Forum für Interessierte aus Wirtschaft, Wissenschaft, Verwaltung und Politik und den regionalen Cluster-Foren, die gezielt bei Unternehmen für das Engagement in Cluster-Initiativen in der jeweiligen Region werben, konnten erfolgreiche Veranstaltungsformate etabliert werden.
- Die finanzielle Clusterförderung wird sich wie in den vergangenen Jahren aus EFRE-Mitteln speisen und im neuen OP 2014 bis 2020 im Wesentlichen projekt- bzw. programmbezogen erfolgen. Die entsprechende Förderrichtlinie VwV EFRE CLIP wurde im Oktober 2014 veröffentlicht.
- Für innovative Projektideen, die bei den Logistikunternehmen entstehen, können möglicherweise Förderungen durch EU- oder Bundesmittel beantragt werden. Zu den wichtigen Förderprogrammen mit Bezug zu Logistikaktivitäten zählen u. a.
 - Horizon 2020, das neue Forschungsrahmenprogramm der EU, vornehmlich mit den Bereichen „Verkehr“, „Energie“ und „Klimaschutz“

sowie von Seiten des Bundes

- das 6. Energieforschungsprogramm
- das Umweltinnovationsprogramm
- das Rahmenprogramm IKT 2020
- das Programm „Forschung für die Produktion von morgen“

und andere mehr. Nähere Informationen sind unter nachstehenden Links abrufbar:

http://www.eu-service-bw.de/verkehr_mobilitaet_logistik?print&PHPSESSID=b941756c27d3fede41b617483a20fc5

http://www.clusterportal-bw.de/uploads/tx_news/Foerderuebersichten_Horizon2020_COSME_Interreg.pdf

4. Inwieweit hat sie bisher die Logistikbranche unterstützt (unter Darstellung, welche Aktivitäten auf bedeutenden nationalen und internationalen Messen, insbesondere unter dem Stichwort Internationalisierung von Dienstleistungen, sie selbst durchgeführt oder gefördert hat)?

Zu 4.:

Ein wesentliches Element zur Stärkung und Unterstützung des Logistikstandorts sind die landesweiten Netzwerke.

So besteht seit 2011 das Logistik-Netzwerk Baden-Württemberg (LogBW), ein Kooperationsnetzwerk für die Wirtschaft. Zielgruppe sind KMU mit Sitz in Baden-Württemberg. Die Mitglieder werden bspw. mit Expertenworkshops, Messeauftritten und Fachberatungen unterstützt. Zum Auf- und Ausbau der Organisationsstrukturen förderte das Ministerium für Finanzen und Wirtschaft das Netzwerk mit insgesamt 500.000 EUR (EFRE-Mittel) im Zeitraum 2011 bis 2014.

LogBW hat seit seiner Gründung die Messe- und Öffentlichkeitsarbeit in vorbildlicher Weise wahr genommen und an folgenden Veranstaltungen mitgewirkt:

- Seit 2011 jährliche Teilnahme mit eigenem Stand an der Stuttgarter Messe LogiMAT, einer internationalen Fachmesse für Distribution, Material- und Informationsfluss.
- In den Jahren 2011, 2013 und voraussichtlich 2015 Teilnahme mit eigenem Stand an der Messe transport logistic in München, der europaweiten Leitmesse der Transportlogistik.
- Seit 2011 jährliche Teilnahme mit eigenem Stand am Deutschen Logistik-Kongress in Berlin (bekannt als „BVL-Kongress“), dem zentralen Treffpunkt der Branche in Deutschland.
- Im Jahr 2012 Teilnahme am Polnischen Logistik-Kongress in Posen in Zusammenarbeit mit Baden-Württemberg International (bw-i).

- In den Jahren 2012 und 2014 Teilnahme am Internationalen Hafenkongress in Karlsruhe, jeweils mit eigenem Stand und eigenem inhaltlichen Beitrag.
- Im Jahr 2014 Teilnahme an der LogiTrans Istanbul mit eigenem Stand in Zusammenarbeit mit Baden-Württemberg International (bw-i).

Ein weiterer Baustein ist der alle zwei Jahre stattfindende Logistik-Kongress Baden-Württemberg, bis 2012 organisiert durch das Ministerium für Finanzen und Wirtschaft. Dieser hat sich als zentrales Element des Logistikdialogs im Land etabliert. Im Jahre 2014 wurde der Kongress erstmals erfolgreich durch LogBW ausgerichtet.

Die Intralogistik in Baden-Württemberg ist ebenfalls ein wichtiges Segment, welches in Wissenschaft und Forschung sowie in der Wirtschaftsbranche bundesweit eine starke Position hat. Zur weiteren Förderung der Branche wurde auf Initiative baden-württembergischer Wirtschafts- und Wissenschaftseinrichtungen das Intralogistik-Netzwerk in Baden-Württemberg e. V. (I.N.) gegründet. Der gemeinnützige Verein engagiert sich seit Gründung erfolgreich im Wissens- und Technologietransfer sowie in der Aus- und Weiterbildung. Er bietet regelmäßige Fachgruppenarbeit und Fachveranstaltungen an und ist in bundesweiten und internationalen Kongressen vertreten. Das Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst förderte das I.N. bis 2014 mit insgesamt 2.100.000 EUR zum Aufbau des Netzwerkes sowie zur Durchführung von vorwettbewerblichen Forschungs- und Entwicklungsprojekten. Die projektbezogene Förderung aktivierte mehr als drei Millionen Euro zusätzlicher FuE-Mittel der beteiligten Industrieunternehmen, darunter viele hoch innovative KMU, sie stieß wichtige Grundlagenentwicklungen an, führte mittelbar zu innovativen Produkten und Dienstleistungen sowie mehreren Existenzgründungen und dient damit der nachhaltigen Sicherung und Steigerung der Weltmarktposition der baden-württembergischen Intralogistik.

Im Fokus der Messeaktivitäten des Intralogistik-Netzwerks in Baden-Württemberg e. V. stand bislang die Messe LogiMAT. Hier präsentierte das I.N. beispielsweise wichtige Ergebnisse aus den öffentlichen FuE-Projekten. Die für die Messeauftritte erforderlichen Mittel wurden sämtlich selbst akquiriert (bspw. Unternehmenssponsoring) und dienten folgenden Aktivitäten:

- LogiMAT 2011 – „Energieeffizienz im Warehouse“: Sonderausstellung und Vortragsforum
- LogiMAT 2012 – „Automatisierung in Kommissionierung und Verpackung“: Sonderausstellung und Vortragsforum
- LogiMAT 2013 – „Plug & Play im Logistikzentrum“: Sonderschau und moderierte Podiumsdiskussion.
- LogiMAT 2014 – „Durchgängiges Tracking im Palettieren und Depalettieren“: Sonderschau sowie „Plug & Play in der Materialflusstechnik – ein Technologiesprung wird real“: Vortragsforum
- LogiMAT 2015: „Kommissionieren 4.1“ sowie „Karriere-Chancen in der modernen Intralogistik“

Im November 2014 fand zudem der vom I.N. organisierte Intralogistik-Kongress Baden-Württemberg statt, welcher großen Anklang in der Fachgemeinde fand.

Auch Baden-Württemberg international (bw-i), das Kompetenzzentrum des Landes zur Internationalisierung von Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung, unterstützt die Logistikbranche durch zahlreiche Aktivitäten. So bezieht bw-i regelmäßig Logistikunternehmen in Maßnahmen der Kooperationsvermittlung mit potenziellen Kooperationspartnern aus dem In- und Ausland ein. Darüber hinaus nehmen Unternehmen sowie Hochschulen und Forschungseinrichtungen der baden-württembergischen Logistikbranche an nicht branchenspezifischen Messebeteiligungen der bw-i (bspw. Hannover Messe oder Expo Real) teil.

5. Welche Vorhaben plant sie zur Verbesserung des Ansehens und des Nutzens der Logistik insbesondere in der Bevölkerung über das bereits Bestehende hinaus?

Zu 5.:

Neben der weiteren Stärkung der landesweiten Netzwerkarbeit fördert die Landesregierung auch die wirtschaftsnahe Forschung in der Logistik. So besteht seit März 2015 mit „LOGWERT“ ein „Kompetenzzentrum für regionale Wertschöpfung und Logistik der Zukunft in der Region Heilbronn-Franken“. LOGWERT ist eine Einheit des Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation (IAO), welche in Zusammenarbeit mit der Hochschule Heilbronn in Heilbronn betrieben wird. Im Rahmen eines ersten Katalysatorprojektes – anteilig finanziert durch die Anschubfinanzierung des Ministerium für Finanzen und Wirtschaft über vier Jahre mit 1.000.000 EUR sowie durch Industriepartner der Region Heilbronn-Franken – soll das Kompetenzzentrum die angewandte Forschung in einem zukunftssträchtigen Themenfeld stärken. Als Leuchtturmprojekt eignet es sich auch, der Öffentlichkeit die Zukunft der regionalen Logistik sowie den Nutzen zu demonstrieren.

Darüber hinaus sind derzeit weitere Projekte in der Antragsphase, so etwa das im Rahmen des Wettbewerbs RegioWIN prämierte Projekt „efeuCampus“ (eco-friendly experimental urban logistics campus). Dieses Projekt beschreibt die Einrichtung eines Innovations- und Kompetenzzentrums für nachhaltige urbane Gütermobilität in Bruchsal, an welchem emissionsfreie, generationengerechte und wirtschaftlich tragfähige Systeme der künftigen Ver- und Entsorgung von Siedlungsquartieren entwickelt werden. Weitere Informationen hierzu unter <http://regiowin.eu/wp-content/uploads/2015/01/TechnologieRegion-Karlsruhe-Zusammenfassung.pdf>.

6. Welches sind nach ihrer Auffassung die zentralen Herausforderungen und somit Handlungsfelder im Hinblick auf Infrastruktur (Straße, Wasserstraße, Schiene, Luftfracht) und Fachkräfte (insbesondere Fahrer) im Bereich der Logistik?

Zu 6.:

Ein wichtiges Ziel der Landesregierung ist es, die Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße gegenüber der Straße zu steigern. Damit der Schienengüterverkehr im Land gestärkt wird, ist insbesondere auch eine höhere Zuverlässigkeit der Infrastruktur notwendig, die z. B. zu höherer Pünktlichkeit der Transporte auf der Schiene führen würde. Dazu sind ein Ausbau und eine bessere Nutzung der Kapazitäten notwendig.

Daher setzt sich die Landesregierung gegenüber der Bundesregierung für eine Stärkung der Schiene im Bundesverkehrswegeplan ein. Darüber hinaus hat sich die Landesregierung erfolgreich dafür eingesetzt, dass die Schieneninfrastruktur in Baden-Württemberg von der Europäischen Union unterstützt wird. Im Übrigen sind im Landeshaushalt Fördermittel für Infrastrukturmaßnahmen bereitgestellt. Damit sollen Vorhaben gefördert werden, die der Verkehrsverlagerung dienen. Neben der Förderung von KV-Terminals kann beispielsweise auch der Bau von Gleisanschlüssen bezuschusst werden. Aus Sicht der nicht bundeseigenen Bahnen (NE-Bahnen) sind für mehr Wettbewerbsfähigkeit der Schiene insbesondere ein Aus- und Neubau der Infrastruktur, Fahrplanmaßnahmen zur Optimierung des Zugbetriebs sowie eine zeitliche und räumliche Lenkung der Nachfrage erforderlich. Die Landesregierung wird im Rahmen ihrer Möglichkeiten bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans auch die Belange des Güterverkehrs beim Aus- und Neubau von Schienennetzen aufgreifen und nachdrücklich unterstützen.

Ebenso ist im Bereich der Wasserstraße zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit eine moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur notwendig. Deren Erhalt und – wo notwendig – Ausbau ist angesichts der Unterfinanzierung durch den Bund die zentrale infrastrukturelle Herausforderung im Bereich der Logistik auf Wasserstraßen und in Häfen. Das Land setzt sich diesbezüglich gegenüber dem

Bund für die Verlängerung der Neckarschleusen für den Verkehr mit bis zu 135 Meter langen Binnenschiffen ein. Diese sind wirtschaftlicher zu betreiben als Schiffe mit der derzeitigen maximalen Länge von 105 Metern und würden den Gütertransport auf dem Neckar attraktiver machen.

Die vorhandenen Kapazitäten an den Luftfrachtstandorten in Baden-Württemberg reichen aus. Einen Erweiterungsbedarf sieht die Landesregierung nicht.

Das bestehende, gut ausgebaute Straßennetz in Baden-Württemberg ist eine wesentliche Grundlage für den Wohlstand und die Wirtschaftskraft des Landes. Die große Herausforderung der Zukunft ist die Sanierung und Modernisierung der Straßenverkehrsinfrastruktur. Vor diesem Hintergrund hat die Landesregierung neue Schwerpunkte gesetzt, um auch zukünftig die hohe Qualität des Straßennetzes zum Wohle des Landes zu gewährleisten.

Die Landesregierung hat die Mittel für den Substanzerhalt von Straßen, Brücken und Tunneln deutlich erhöht. Die Steuerung der Erhaltungsmittel wurde neu geregelt und wird nun auf Basis einer Dringlichkeitsreihung vorgenommen, die sich aus der jeweils aktuellen Zustandserfassung ergibt. Es gilt der Grundsatz Erhaltung vor Aus- und Neubau.

Die Landesregierung hat ein 5-Jahres-Programm zum Neu- und Ausbau von Landesstraßen vorgelegt. In das Programm wurden die dringlichsten Maßnahmen aus dem Generalverkehrsplan des Landes aufgenommen. Bei der Auswahl der Vorhaben waren insbesondere die Verkehrssicherheit und die Entlastungswirkung für Bürgerinnen und Bürger neben der Planungsreife wichtige Kriterien. Damit wird die Landesregierung ein sicheres, leistungsfähiges und umweltgerechtes Verkehrsnetz in Baden-Württemberg gewährleisten. Die Priorisierung von Aus- und Neubaumaßnahmen führt zu einem effizienten Mitteleinsatz und leitet eine nachvollziehbare und transparente Straßenbaupolitik ein.

Auch die Straßenbaustandards wurden auf den Prüfstand gestellt. Durch intelligente Verkehrsmanagementsysteme wie die temporäre Freigabe von Seitenstreifen oder Elemente der Straßenverkehrstelematik wird eine effizientere Auslastung der vorhandenen Straßeninfrastruktur angestrebt.

Vor dem Hintergrund des akuten Fachkräftemangels – auch bei Fahrern – und des demografischen Wandels wurde im November 2011 die Fachkräfteallianz Baden-Württemberg unter dem Vorsitz des Finanz- und Wirtschaftsministers gegründet. Mit der Allianz wurden erstmals in Baden-Württemberg alle verantwortlichen Akteure zusammengeführt, um gemeinsam Ziele zur Sicherung des Fachkräfteangebots zu erreichen.

7. In welcher Weise wird sie sich in Zusammenhang mit Frage 6 für einen zeitnahen Ausbau der Europatrasse Baden 21 einsetzen (mit Darstellung, welche Potenziale sie einem Güterverkehrsterminal im Logistik-Leistungszentrum Lahr beimisst)?

Zu 7.:

Nach Auffassung der Landesregierung ist eine menschen- und umweltgerechte Planung die Voraussetzung für eine rasche Realisierung des Ausbaus der Rheintalbahn. Sie unterstützt daher gemeinsam mit der Region am Oberrhein und den Bürgerinitiativen im Projektbeirat Rheintalbahn sowie in ihren Gesprächen mit dem Bund und der Bahn die entsprechenden Planungen mit Nachdruck. Zudem hat sich die Landesregierung im Zusammenhang mit dem viergleisigen Neu- und Ausbau der Rheintalbahn bereit erklärt, für die Realisierung der Kernforderungen 3 (verschiedene Optimierung der Güterumfahrung Freiburg) und 4 (Bürgertrasse im Markgräflerland) bis zu 125 Mio. EUR bereitzustellen.

Hinsichtlich der Potenziale eines Güterverkehrsterminals im Logistik-Leistungszentrum Lahr wurde im Rahmen einer Untersuchung zur Förderung des Kombinierten Verkehrs in Baden-Württemberg (siehe zu Frage 10) für den Standort Lahr eine KV-Menge von 54.000 Ladeeinheiten im Jahr 2025 prognostiziert. Die Landesregierung unterstützt die Entwicklung dieses Standorts daher nachdrücklich.

8. *Welche Sicherheitsgewinne im Bereich des Straßenverkehrs erwartet sie von Verlagerungen des Güterverkehrs aus kleineren Orten heraus auf Ortsumgehungen sowie von Überholinseln an ansonsten zweistreifigen Landes- und Bundesstraßen (unter Angabe, welche Initiativen sie diesbezüglich in welchem Zeithorizont ergreifen wird)?*

Zu 8.:

Mögliche Sicherheitsgewinne durch Verlagerung des Güterverkehrs aus kleineren Orten heraus auf Umgehungsstraßen lassen sich nur im konkreten Einzelfall beziffern.

Ortsumgehungen werden gebaut, wenn in der bisherigen Ortsdurchfahrt ein strukturelles Problem vorliegt, das nicht auf anderem Wege beseitigt werden kann. Dies können Sicherheitsdefizite sein, eine notwendige Entlastung der Anwohner/-innen von den Immissionen des Kfz-Verkehrs, Leistungsfähigkeitsdefizite, städtebauliche Aspekte oder ähnliches. Positive Effekte durch die Verlagerung des Güterverkehrs sind demnach nur ein Gesichtspunkt von vielen, die für die Anlage einer Ortsumgehung sprechen. Die Steigerung der Verkehrssicherheit lässt sich situationsabhängig gegebenenfalls aber auch durch andere, kleinere Maßnahmen bewerkstelligen. Es ist nicht zwangsläufig eine Umgehungsstraße erforderlich.

Überholfahrstreifen werden einzeln oder alternierend in beide Fahrtrichtungen auf einbahnigen Querschnitten als dritter Fahrstreifen angelegt. Dadurch können im Streckenabschnitt verkehrstechnisch gesicherte Überholmöglichkeiten geschaffen werden. Überholfahrstreifen machen Überholvorgänge sicherer. Sie kommen je nach Verkehrsaufkommen, der Verbindungsfunktion der Straße und der angestrebten Pkw-Fahrgeschwindigkeit zum Einsatz, wenn ein Streckenabschnitt aus- oder neugebaut werden soll. Letztgenanntes Kriterium kann insbesondere durch die Anlage von Überholfahrstreifen an Steigungsstrecken verbessert werden. Überholfahrstreifen werden im Einzelfall je nach Erfordernis im Rahmen der anstehenden Maßnahme geprüft.

9. *Wie ist Baden-Württemberg bisher im Vergleich zu anderen Ländern in der beruflichen Qualifikation, einschließlich von Studiengängen im Bereich der Logistik, aufgestellt (mit Darstellung, welche weiteren Schritte sie plant)?*

Zu 9.:

In Baden-Württemberg steigen die Ausbildungszahlen in fast allen Berufsgruppen der Logistik seit mehreren Jahren kontinuierlich. Damit bleibt die Branche ihrem Ruf als „Jobmaschine“ gerecht und leistet einen wichtigen Beitrag zur Sicherung und Schaffung von Ausbildungsplätzen für junge Menschen in Baden-Württemberg.

In der nachstehenden Abbildung folgen die aktuellsten Ausbildungszahlen in Verkehr und Logistik in Baden-Württemberg seit 2011, aufgelistet nach Ausbildungsberufen. Die Ergebnisse der Berufsbildungsstatistik 2014 werden im Herbst dieses Jahres vorliegen.

Ausbildungsberuf (Fachrichtung)	2013		2012		2011	
	Auszubildende		Auszubildende		Auszubildende	
	ins- gesamt	weib- lich	ins- gesamt	weib- lich	ins- gesamt	weib- lich
Anzahl						
Verkehr und Logistik	9.248	1.894	9.161	1.827	8.572	1.740
Berufskraftfahrer/-in	847	29	855	35	827	36
Binnenschiffer/-in	47	4	46	4	45	5
Eisenbahner/-in im Betriebsdienst						
– Fahrweg	147	26	135	27	145	5
– Lokführer und Transport	186	9	172	9	121	23
Fachkraft						
– für Kurier-, Express- und Postdienstleistungen	356	107	360	109	393	116
– für Lagerlogistik	3.848	455	3.757	425	3.466	418
– im Fahrbetrieb	45	8	47	7	39	5
Fachlagerist/-in	1.334	125	1.344	113	1.301	102
Kaufmann/Kauffrau für						
– Kurier-, Express- und Postdienstleistungen	44	17	30	10	185	128
– Spedition und Logistikdienstleistung	2.172	963	2.200	944	2.014	882
– Verkehrsservice	210	141	201	134	23	11
Servicefahrer/-in	1	0	3	0	4	0
Servicekaufmann/-kauffrau im Luftverkehr	11	10	11	10	9	9

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

Zur Steigerung der Attraktivität der dualen Ausbildung besteht für Abiturientinnen und Abiturienten in Baden-Württemberg die Möglichkeit, neben dem schulischen und beruflichen Abschluss im Ausbildungsberuf Kaufmann/Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistung eine Zusatzqualifikation einschließlich berufsbezogener Fremdsprache zu erwerben, die es ermöglicht, besonderen beruflichen Anforderungen gerecht werden zu können. Mit Bestehen der Prüfungen sind die Absolventen berechtigt, die Bezeichnung Logistikassistent/Logistikassistentin zu führen. Derzeit besteht dieses Angebot an den Standorten Stuttgart, Mannheim und Kehl.

An den Universitäten sind die Studiengänge in der BWL nicht branchenspezifisch ausgerichtet. An den Hochschulen für angewandte Wissenschaften (HAW) wird der Bereich Logistik derzeit in teils unterschiedlicher Ausrichtung in sieben Bachelor- und drei Master-Studiengängen angeboten. Insgesamt stehen ca. 500 Studienanfängerplätze zur Verfügung. Auch an der Dualen Hochschule Baden-Württemberg (DHBW) sind zum Studienjahr 2014/2015 270 Studienanfängerplätze im Bereich Logistik eingerichtet. Folgend die Studiengänge und Zulassungszahlen in tabellarischer Form.

Studiengang	Abschluss	Hochschule	Zulassungszahlen
Hochschulen für angewandte Wissenschaften (HAW)			Studienjahr 2014/15
Betriebswirtschaft/Einkauf und Logistik	Bachelor	Pforzheim	60
Betriebswirtschaft/Logistik und Handel	Bachelor	Offenburg	78
Informationslogistik	Bachelor	Technik Stuttgart	35
International Operations and Logistics Management	Bachelor	Reutlingen	70
Logistics Management and Leadership	Master	Graduate School Rhein-Neckar/Mannheim	*
Technisches Logistikmanagement	Bachelor	Heilbronn	70
Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik	Bachelor	Heilbronn	103
Business Administration in Transport and Logistics	Master	Heilbronn	15
Wirtschaftsingenieurwesen – Logistik	Bachelor	Ulm (mit Neu-Ulm)	45
Systems Engineering (Logistik)	Master	Ulm	15
Duale Hochschule Baden-Württemberg (DHBW)			Studienjahr 2014/15
BWL Spedition, Transport und Logistik	Bachelor	DHBW Heidenheim	60
BWL-Spedition, Transport und Logistik	Bachelor	DHBW Lörrach	120
BWL-Spedition, Transport und Logistik	Bachelor	DHBW Mannheim	90

Quellen:

www.studieninfo-bw.de

www.logistik-studieren.de

Zulassungszahlenverordnung-HAW 2014/2015

* Das Studienangebot der Graduate School Rhein-Neckar/Mannheim beschränkt sich auf vollfinanzierte Weiterbildungsstudiengänge, welche nicht von der Zulassungszahlenverordnung (ZZVO) erfasst werden. Insofern gibt es keine festen Zulassungszahlen; die Nachfrage regelt vielmehr das Angebot.

10. Welche Erfolge konnten bisher bei der Umsetzung der Zielsetzungen des Koalitionsvertrags für die 15. Legislaturperiode des Landtags von Baden-Württemberg unter der Überschrift „Güter auf die Schiene bringen“ (Seite 28) erzielt werden (unter Angabe, in welchem Umfang die bisherigen bi- und trimodalen Verladeterminale jeweils genutzt werden und entsprechend des tatsächlichen Bedarfs angesiedelt sind)?

Zu 10.:

Ziel der Landesregierung ist, dass besonders der Mittel- und Langstreckengüterverkehr weniger auf der Straße erfolgt und unnötige Transporte vermieden werden. Hierzu sollen der Schienengüterverkehr und die Binnenschifffahrt im Land gestärkt werden. Durch die Förderung des Kombinierten Verkehrs und dabei insbesondere die Bereitstellung von dezentralen Umschlagsanlagen sollen Spediteure ein attraktives Angebot für den Umstieg auf Schiene und Binnenschiff erhalten.

Mitte des Jahres 2013 wurde eine Untersuchung zu „Umschlagflächen für den Kombinierten Verkehr – Anforderungen, Bedarf und Möglichkeiten im Raum Stuttgart“ erstellt. Im Oktober 2014 wurde eine ergänzende Untersuchung zu weiteren Möglichkeiten in Baden-Württemberg abgeschlossen. Beide Untersuchungen haben gezeigt, dass Baden-Württemberg zwar für die prognostizierten Transportmengen vorbereitet ist, aber für weitere Zuwächse, die darüber hinaus grundsätzlich möglich sind, noch neue Kapazitäten schaffen muss.

Das Ergebnis der Untersuchungen, die auch Potenziale und Kapazitäten der einzelnen Standorte enthalten, ist veröffentlicht unter <http://mvi.baden-wuerttemberg.de/de/ministerium/presse/pressemitteilung/pid/verkehrsminister-hermann-stellt-gutachten-zum-gueterverkehr-insbesondere-des-kombinierten-verkehrs/>.

Für die in den Gutachten als grundsätzlich geeignet bewerteten neuen Standorte Eutingen im Gäu, Plochingen und Reutlingen sowie in der Ortenau und in Oberschwaben wurden bereits – teilweise mit finanzieller Unterstützung des Landes – weitere Detailuntersuchungen vergeben, ob ein wirtschaftlicher Terminalbetrieb zu erwarten ist. Mit ersten konkreten Ergebnissen wird im Laufe des Jahres 2015 gerechnet.

Von den Betreibern an den bereits bestehenden Standorten erwartet das Land, dass diese ihre derzeitigen Kapazitäten bedarfsgerecht erhöhen. Entsprechende Ankündigungen von Terminalbetreibern aus jüngster Zeit lassen den Schluss zu, dass die Industrie in stärkerem Maße bereit ist, die KV-Angebote für einen Transport auf Schiene und Binnenschiff tatsächlich anzunehmen.

11. Welche Ziele (mit Angabe der jeweiligen Zeithorizonte) verfolgt sie zur Umsetzung des Leitbilds nachhaltiger Logistik, insbesondere im Hinblick auf Intermodalität und Citylogistik-Konzepten (unter besonderer Darstellung des Bereichs des kombinierten Verkehrs)?

Zu 11.:

Verkehrspolitisches Ziel der Landesregierung ist, dass Baden-Württemberg zu einer Pionierregion für nachhaltige Mobilität werden soll. Dabei muss die Umsetzung eines Leitbilds nachhaltiger Logistik als Daueraufgabe verstanden und verkehrsträgerübergreifend gesehen werden.

Neben den Aspekten aus den Ausführungen insbesondere zu den Fragen 2 und 10 im Zusammenhang mit der Stärkung des Kombinierten Verkehrs zur Verlagerung des Gütertransports auf Schiene und Binnenschiff kommt den Auswirkungen des Verkehrs in den Kommunen eine besondere Bedeutung zu.

Das Kfz-Verkehrsaufkommen insbesondere in Städten und Ballungsräumen stellt sowohl für die Wohnbevölkerung als auch für die Verkehrsteilnehmer/-innen eine Belastung dar. Der Wirtschaftsverkehr hat daran einen erheblichen Anteil. Obwohl die Fahrtenanzahl gegenüber dem Individualverkehr wesentlich geringer ist, geht wegen der größeren Fahrzeuge eine höhere Belastung von ihm aus. Andererseits ist für Versorgungs- und Dienstleistungsfunktionen von Städten und Gemeinden für ein mitunter ausgedehntes Umland die Erreichbarkeit von Einzelhandel und Dienstleistungsbereichen mit allen Verkehrsmitteln von wesentlicher Bedeutung. City-Logistik-Konzepte können dazu beitragen, dass die Innenstädte nicht von einer Vielzahl Lieferfahrzeugen belastet werden, sondern möglichst wenige Fahrzeuge, die dann besser ausgelastet sind, in bestimmte Bereiche einfahren und dort alle Empfänger/-innen beliefern. Dazu sollen möglichst besonders schadstoffarme und damit umweltfreundliche Fahrzeuge eingesetzt werden. Zudem können im Bereich der Versorgung der Innenstädte bei Gütermengen bis 40 kg zunehmend Lastenfahräder zum Einsatz kommen, die eine flexiblere Belieferung auch unabhängig von Straßenverkehrsstauungen und Einfahrtsbeschränkungen ermöglichen.

Erfahrungen in der Vergangenheit haben gezeigt, dass es beim Wirtschaftsverkehr zwar Eigenheiten und Probleme gibt, die – vergleichbar oder in ähnlicher Form – immer wieder auftreten können. Konkrete Handlungskonzepte können aber immer nur in und von den Kommunen selbst als eigene Aufgabe unter Einbindung aller am Wirtschaftsverkehr Beteiligten vor Ort erarbeitet werden, damit auch die jeweiligen spezifischen örtlichen Bedingungen und Besonderheiten berücksichtigt werden können.

12. Welche Chancen sieht sie für die Logistikbranche im Bereich rund um das Stichwort Industrie 4.0 (unter Angabe, welche Initiativen sie ergreifen wird)?

Zu 12.:

Die Wirtschaft des Landes Baden-Württemberg hat durch ihre Stärken sowohl bei Automobil, Maschinenbau und Automatisierungstechnik in der Informations- und Kommunikationstechnik ideale Voraussetzungen beim Aufbruch zur Industrie 4.0. Führende Forschungseinrichtungen legen dafür eine hervorragende wissenschaftliche Basis. Die vom Ministerium für Finanzen und Wirtschaft initiierte Allianz Industrie 4.0 Baden-Württemberg bildet eine Plattform für eine enge Vernetzung aller wesentlichen Akteure und die Umsetzung vielfältiger Projekte. Die Aktivitäten fokussieren sich insbesondere auf die Einbindung kleiner und mittlerer Unternehmen und die Vorbereitung der Beschäftigten auf die kommenden Anforderungen. Das Intralogistik-Netzwerk in Baden-Württemberg e. V. (I.N.) ist ebenso wie das Logistik-Netzwerk Baden-Württemberg (LogBW) Partner in der Allianz Industrie 4.0 BW.

Eine wichtige Voraussetzung für die Realisierung von Industrie 4.0 ist die durchgängige digitale Vernetzung der Logistik. Zum intelligenten Warenfluss sind in den letzten Jahren wichtige Forschungs- und Entwicklungsarbeiten in Baden-Württemberg erfolgt. Der landesweite Intralogistik-Fachkongress am 26. November 2014 zog dazu bereits ein erstes Resümee. Im Rahmen des Intralogistik-Netzwerks hat das Wissenschaftsministerium u. a. das Projekt „KARIS – Kleinskaliges autonomes redundantes Intralogistik System“ gefördert, das sich bereits frühzeitig mit den Herausforderungen von Industrie 4.0 befasst hat. Das Intralogistik-Netzwerk BW e. V. betreibt eine Fachgruppe „Intralogistik 4.0“ mit Experten der Anwender, Hersteller und Wissenschaft. Damit werden die notwendigen Verbindungen zwischen Wirtschaft und Wissenschaft sowie der Technologietransfer gestärkt.

13. Welches Innovations- und Entwicklungspotenzial sieht sie für die Logistikbranche durch Telematik im Güterverkehr (auch unter Darstellung von Chancen und Effizienzpotenzialen durch intelligente Verkehrsinfrastruktur unter der Begrifflichkeit Car-to-X-Kommunikation)?

Zu 13.:

Die Fahrzeugindustrie, führende IT-Firmen und die Politik haben das große Potenzial der Car-to-X-Kommunikation (C2X) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verbesserung des Verkehrsflusses und Reduzierung des Energieverbrauchs erkannt, insbesondere im Zusammenspiel mit infrastrukturbasierten Diensten. Die Abkürzung „C2X“ steht für Fahrzeug-zu-Fahrzeug-Kommunikation (C2C) und Fahrzeug-zu-Infrastruktur-Kommunikation (C2I). Langfristig wird die C2X-Kommunikation auch als einer der Schlüsselfaktoren für das automatisierte Fahren angesehen.

Aktuelle Architekturentwicklungen haben mittlerweile viele der Herausforderungen in den Griff bekommen, mit denen die Car-to-X-Technologie in der Vergangenheit noch zu kämpfen hatte – insbesondere die geringe Standardisierungsreife, fehlende Performance und die nur schwer an die Anforderungen der Automobilhersteller adaptierbaren Systeme. Neue technologische Lösungen bieten Antworten auf diese Herausforderungen, teilweise mit marktreifen Systemen.

Nach einer Studie des US-amerikanischen Verkehrsministeriums ließen sich die Unfallzahlen mit C2X-Sicherheitsfunktionen wie Kollisionswarnungen an Kreuzungen und Notbremsassistenten um mehr als 80 Prozent reduzieren. Bei weltweit pro Jahr geschätzten 1,2 Millionen Verkehrstoten und 50 Millionen Verletzten bei Verkehrsunfällen sind das viele Leben, die mit dieser Technologie gerettet werden könnten. Unter Berücksichtigung des volkswirtschaftlichen Schadens der täglichen Verkehrsstaus, der daraus resultierenden Umweltkosten und nicht zuletzt die hieraus resultierenden Kosten für jeden einzelnen Spediteur, wird klar, welches enorme Potenzial in C2X-Technologien steckt.

Feldversuche wie SPITS (Niederlande), SIMTD (Deutschland), score@ F (Frankreich) und Safety Pilot (USA) belegen die neuen Impulse für diese Technologie.

Die veröffentlichten Ergebnisse der simTD-Feldversuche in Deutschland belegen eindeutig die Marktreife der Technologie. Dabei wurden durch 120 Fahrzeuge insgesamt 1.650.000 Testkilometer zurückgelegt. Die vertretenen Automobilhersteller im CAR 2 CAR Communication Consortium setzen sich für eine weltweite Harmonisierung der Netzstandards zum drahtlosen Austausch von Daten und Informationen zwischen Fahrzeugen, Verkehrsinfrastruktur und Service-Providern ein.

Das Themenfeld der Fahrzeugvernetzung bietet somit große Wachstumschancen und Wertschöpfungspotenziale für die Unternehmen der Fahrzeugbranche, der IKT sowie enorme Effizienzpotenziale in der Logistik in Baden-Württemberg.

Grundvoraussetzung für das vernetzte und automatisierte Fahren ist eine durchgehende Datenbasis sowie eine dafür geeignete Infrastruktur. Besonderes Augenmerk ist hierbei auf die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Systeme sowie die Themen Datenschutz und -sicherheit zu richten.

Baden-Württemberg beteiligt sich mit großem Engagement an den Vorbereitungen für die Realisierung des C-ITS-Korridors mit den Partnerländern Niederlande und Österreich sowie anderen Bundesländern. Die führenden Unternehmen in der Region Stuttgart waren weiter bereits erfolgreich an der Erprobung kooperativer Systeme im Rahmen des Projektes „Sichere Intelligente Mobilität – Testfeld Deutschland (SIMTD)“ beteiligt. Darüber hinaus bietet die Region Stuttgart mit den beiden neuen Verkehrsbeeinflussungsanlagen im Zuge der Autobahnen A 8 und A 81 und mit der Straßenverkehrszentrale des Landes Baden-Württemberg Einrichtungen auf hohem technischem Niveau.

14. Welchen bürokratischen Aufwand (für Unternehmen und öffentliche Verwaltungen) sowie welche tatsächlichen Hindernisse erwartet sie für die Kontrollbehörden bei der Überwachung des Mindestlohns im Bereich der Fahrerinnen und Fahrer (auch im Hinblick auf die Haftung des Auftraggebers für die Einhaltung des Mindestlohns bei Fahrten des Im- und Exports, Kabotagefahrten sowie bei reinen Transitfahrten bei dessen Auftragnehmer und ggf. dessen Unterauftragnehmer)?

Zu 14.:

Die Zuständigkeit für die Überprüfung der Einhaltung der Pflichten aus dem Mindestlohngesetz liegt gemäß § 14 MiLoG – wie bereits bei den Branchenmindestlöhnen – bei der Finanzkontrolle Schwarzarbeit (FKS), einer Arbeitseinheit der deutschen Zollverwaltung.

Fragen zu dem bürokratischen Aufwand sowie eventuellen Hindernissen für die Kontrollbehörden bei der Überwachung des Mindestlohns fallen in die Zuständigkeit auf Bundesebene.

15. Wie schätzt sie im Zusammenhang mit dem Mindestlohn die Gefahr der sogenannten Ausflagung in Billiglohnländer ein?

Zu 15.:

Der Mindestlohn nach dem Mindestlohngesetz ist seit 1. Januar 2015 in Kraft. Erste Reaktionen seit Geltung des Mindestlohns lassen bislang keine Anzeichen für eine sog. Ausflagung in Billiglohnländer erkennen. Jedoch sind wegen des sehr kurzen Zeitraums seit Einführung des Mindestlohns noch keine seriösen Prognosen möglich.

Es ist allerdings zu berücksichtigen, dass in Baden-Württemberg bereits heute überwiegend entsprechende bzw. höhere Entgelte gezahlt werden.

16. Wie beurteilt sie die Problematik der Kabotage und welche Handlungsansätze verfolgt sie zum Abbau wettbewerbsverzerrender Strukturen zu Lasten der Unternehmen im Land (unter Darstellung, welche Erkenntnisse ihr über geplante Kapazitätsausbauten im Bereich der Kontrollen auf den Straßen sowie in Betrieben vorliegen)?

Zu 16.:

Nach Auffassung der Landesregierung ist es für einen fairen Wettbewerb im Güterverkehr unumgänglich, geltende arbeitsrechtliche Vorschriften gegenüber allen Marktteilnehmern durchzusetzen. Eine verschiedentlich angestrebte Liberalisierung der in der VO (EG) Nr. 1072/2009 festgelegten Kabotagevorschriften kann insbesondere nur dann in Betracht kommen, wenn hierdurch keine weiteren Wettbewerbsverzerrungen gegenüber umweltverträglicheren Verkehrsträgern wie Schiene und Binnenschiff geschaffen werden und zusätzliche Freiheiten im Binnenmarkt mit einer sozial- und europapolitischen Harmonisierung in den Ländern der Europäischen Union einhergehen.

Im Rahmen der Polizeireform in Baden-Württemberg wurden bei den Verkehrspolizeidirektionen der regionalen Polizeipräsidien Verkehrsgruppen für eine spezialisierte Verkehrsüberwachung eingerichtet. Die Verkehrsüberwachungsgruppe gewerblicher Güter- und Personenverkehr (gGuP) gewährleistet ganzheitliche Kontrollen des nationalen und internationalen Schwerlast- und Omnibusverkehrs. Durch eine Bündelung der Fachkompetenz innerhalb dieser Verkehrsgruppe kann die polizeiliche Verkehrsüberwachung jetzt noch zielgerichteter durchgeführt werden.

Vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) als für die Überwachung von Unternehmen des Güterkraftverkehrs zuständiger Bundesoberbehörde wurde insbesondere darauf hingewiesen, dass die Ausübung der Kabotage seit jeher im politischen und medialen Fokus stehe, um mögliche Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des Binnenmarktes rechtzeitig zu erkennen und zu verhindern. In Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) würden daher verschiedene Handlungsansätze verfolgt. So liefere das BAG mit seinen Sonderberichten im Rahmen der Marktbeobachtung unter anderem zur Kabotage Informationen an das BMVI zur Erarbeitung von Handlungsempfehlungen und politischen Strategien. Nicht zuletzt aufgrund dieser Berichte und Erkenntnisse aus Marktgesprächen des Bundesamts habe die Bundesrepublik bislang jeweils die längstmöglichen Übergangsfristen für die Kabotagefreigabe an neue EU-Mitgliedstaaten festgelegt, um negative Auswirkungen möglichst zu vermeiden. Bezüglich konkreter Maßnahmen werde sowohl grenzüberschreitend als auch innerhalb der Bundesrepublik besonderes Augenmerk auf eine möglichst effektive Kontrolle und Ahndung gelegt. Bei der Durchführung von Straßenkontrollen sei die Überprüfung des Güterkraftverkehrsgesetzes und damit auch der Einhaltung der Kabotagevorschriften Teil der sogenannten „Komplettkontrolle“, die bei jeder Kontrolle eines Fahrzeugs mit mehr als 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht im gewerblichen Güterkraftverkehr durchgeführt werde. Daneben seien im Jahr 2014 zusätzlich Sonderkontrollen durchgeführt worden, bei denen der Schwerpunkt auf der Einhaltung der Kabotagevorschriften lag. Zudem fanden in Abstimmung mit europäischen Kontrollbehörden europaweit konzertierte Kontrollen statt. Die Kontrolle der Kabotagebestimmungen im Rahmen von Betriebsprüfungen würden regelmäßig auf Anzeigen durch Polizei bzw. Straßenkontrolldienst sowie Hinweis Dritter – auch von Landesbehörden in Baden-Württemberg – stattfinden.

17. Welche Auswirkungen erwartet sie von der Neuregelung der Lkw-Maut, insbesondere im Hinblick auf die Absenkung der Mauterhebungsgrenze auf 7,5 t, die Einbeziehung aller Bundesstraßen, die Spreizung des Verhältnisses Nutzlast/Mauthöhe sowie die Problematik möglicher höherer Achslasten als bisher durch die stärkere Unterscheidung der Mauthöhe nach Anzahl der Fahrzeugachsen?

Zu 17.:

Die Bundesregierung hat in den letzten Monaten zwei Novellierungen der bestehenden Nutzerfinanzierung durch Lkws vorgenommen.

So wurden im Rahmen des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BR-Drs. 362/14; im Bundesgesetzblatt veröffentlicht am 23. Dezember 2014) die Mautsätze an die Ergebnisse des Wegekostengutachtens nach unten angepasst. Zudem wurde von der nach der Neufassung der Eurovignettenrichtlinie aus dem Jahr 2011 (Richtlinie 2011/76/EU) bestehenden Möglichkeit Gebrauch gemacht, die auf den Lkw-Verkehr zurückzuführenden externen Kosten aus Luftverschmutzung anzulasten. Bislang nicht Gebrauch gemacht wurde von der Möglichkeit, Lärmkosten zu internalisieren. Allerdings ergeben sich durch die neuen Mautsätze im Zeitraum 2015 bis 2017 Mindereinnahmen gegenüber dem Finanzplan 2014 bis 2018 von insgesamt ca. 460 Mio. EUR.

Im Rahmen des Entwurfes eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BR-Drs. 543/14, Erste Beratung im Bundestag am 26. Februar 2015) plant die Bundesregierung, zum 1. Juli 2015 die Mautpflicht auf weitere ca. 1.100 km vierstreifige Bundesstraßen auszudehnen und zum 1. Oktober 2015 die Mautpflichtgrenze von 12 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht auf 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht abzusenken. Die durch diese Maßnahme entstehenden Mehreinnahmen beziffert die Bundesregierung auf 115 Mio. EUR in 2015 und 380 Mio. EUR p. a. ab 2016.

Nach Abzug des jährlichen Erfüllungsaufwands sowie der oben genannten Einnahmемinderung bleiben für die Jahre 2015 bis 2017 pro Jahr etwa 100 Mio. EUR netto an Mehreinnahmen.

Besonderen Wert legt die Landesregierung auf eine nachhaltige und langfristig gesicherte Mobilität. So hat der Bundesrat auf Initiative der Länder Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg (BR-Drs. 559/14) am 28. November 2014 den Beschluss gefasst, die Bundesregierung aufzufordern, eine tragfähige finanz- und verkehrspolitische Strategie zu entwickeln, die geeignet ist, die Finanzierung der notwendigen Verkehrsinfrastrukturkosten zu sichern und den Substanzverzehr der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur durch eine sach- und bedarfsgerechte Finanzierung zu beenden. Ein solches Konzept wurde vom BMVI bislang nicht vorgelegt. Mit dem von der Verkehrsministerkonferenz bereits im Oktober 2013 einstimmig beschlossenen Konzept liegt jedoch ein tragfähiges und nachhaltiges Konzept vor.

Durch die Einbeziehung von Bundesstraßen mit nicht autobahnähnlicher Funktion kann es zu Verlagerungen von Schwerlastverkehren auf Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen kommen. Aus diesem Grund wurde die Bundesregierung auf Antrag Baden-Württembergs vom Bundesrat (BR-Drs. 543/14 (B)) gebeten, analog ihrer Vorgehensweise im Jahr 2007/2008 nach der Einführung der Lkw-Maut 2005 eine erneute Untersuchung über die zu erwartenden Verlagerungsverkehre durchzuführen. Um eine weitere Ausweitung der Lkw-Maut und deren Auswirkungen, bspw. auf die heimische Wirtschaft, bewerten zu können, sind jedoch die Erkenntnisse aus der geforderten Untersuchung erforderlich. Die Absenkung der Mautpflichtgrenze von 12 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht auf 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht bewertet das Land derweil als unproblematisch.

Aufgrund der Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht steigt die gewichtsmäßige Bandbreite der mautpflichtigen Fahrzeuge. Diese größere Bandbreite lässt sich nach Aussage der Bundesregierung mit der bisherigen Abstufung von nur zwei Achsklassen (bis drei Achsen, vier und mehr Achsen) nicht adäquat abbilden. Um weiterhin eine gebührenrechtliche Vergleichbarkeit der in einer Achsklasse zusammengefassten Fahrzeuge sicherzustellen, soll beim Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten die Anzahl der Achsklassen von bisher zwei auf zukünftig vier (zwei Achsen, drei Achsen, vier Achsen, fünf und mehr Achsen) erhöht werden.

Diese Spreizung verkompliziert die Erhebung, ohne dass ein unmittelbarer Nutzen für die Einnahmen oder verkehrslenkende Effekte erkennbar wären. Zudem können die mit der Neuabstufung der Achsklassen verbundenen neuen Mautsätze zu Fehlanreizen bei der Anschaffung kleiner Lkws führen.

18. Welcher Anteil des bisherigen Straßengüterverkehrs mit Quelle oder Ziel in Baden-Württemberg bzw. im Transit durch Baden-Württemberg könnte durch Lang-Lkw abgewickelt werden, welche Anzahl an Einzelfahrten von bisherigen Nutzfahrzeugen könnten hierdurch entfallen und welche Verminderung der Lärm- und CO₂-Emissionen würde sich ergeben?

Zu 18.:

Für Baden-Württemberg liegen der Landesregierung keine Prognosen oder Schätzungen vor.

19. Wie bewertete sie den Zwischenbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen zum Feldversuch mit Lang-Lkw aus ihrer Sicht und welche Schlussfolgerungen wird sie hieraus auch im Hinblick auf die nachgewiesene wirksame Möglichkeit zur Minderungen der CO₂-Emissionen im Güterverkehr ziehen?

Zu 19.:

Die Landesregierung hat die Erkenntnisse des Zwischenberichts zum Feldversuch der Bundesregierung mit Lang-Lkw unter wissenschaftlicher Begleitung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) mit Interesse zur Kenntnis genommen. Die Bewertung des Zwischenberichts ist noch nicht abgeschlossen.

Schlussfolgerungen sind erst mit weiteren Informationen und Erkenntnissen zu den Auswirkungen auf den Klimaschutz und Modal Split möglich.

Die Landesregierung wird mit drei zu beantragenden Autobahnabschnitten am Feldversuch des Bundes teilnehmen und die Klimabilanz von Lang-Lkw in einer ergänzenden wissenschaftlichen Studie untersuchen. Dabei sollen nicht nur direkte, sondern auch indirekte Effekte wie z. B. die mögliche Verlagerung von Güterverkehr von der Schiene auf die Straße betrachtet werden.

Dr. Nils Schmid

Minister für Finanzen und Wirtschaft