

Antrag

der Abg. Niklas Nüssle und Thomas Hentschel u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Entwicklung Schienengüterverkehr im Land

Antrag

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

1. welche Fortschritte die Landesregierung bei der Umsetzung des Güterverkehrskonzepts in Bezug auf den Schienengüterverkehr verzeichnet im Hinblick auf die im Verkehrsbereich gesetzten Klimaziele;
2. welche Maßnahmen des Konzepts noch nicht umgesetzt sind oder sich noch nicht in Umsetzung befinden, und was der Umsetzung entgegensteht;
3. seit wann das Kompetenzzentrum Güterverkehr (Kümmerer) bei der Nahverkehrsgesellschaft (NVBW) voll besetzt und einsatzfähig ist;
4. wie oft und in welchem Umfang diese bisher aus der Wirtschaft heraus in Anspruch genommen worden sind;
5. wie das Kompetenzzentrum Unternehmen bei der Beantragung von Fördermitteln zur Verlagerung auf die Schiene konkret unterstützen;
6. welche konkreten Maßnahmen oder Projekte es gibt, in die das Kompetenzzentrum eingebunden ist oder die von diesem angeregt worden sind und wie sich seine jeweilige Beteiligung gestaltet;
7. wie sich die Einrichtung von KV-Terminals zwischen Straße, Schiene und Wasserstraße im Land entwickelt hat und welche Ausbaumaßnahmen nach ihrer Kenntnis geplant sind;
8. wie sich die Förderkulisse durch Bund und Land entwickelt hat in Bezug auf die Herstellung von Gleisanschlüssen für Unternehmen;

9. welche Hemmnisse Maßnahmen zum Ausbau des Schienengüterverkehrs bisher entgegenstehen (insbesondere in den Bereichen technische Umsetzbarkeit, Wirtschaftlichkeit, Widerstände aus den betroffenen Regionen, komplexe Genehmigungsverfahren, nicht optimale Förderbedingungen und gesetzliche Regelungen);
10. welche Erkenntnisse bzgl. einer Stärkung des Schienengüterverkehrs und kombinierter Verkehre sie im Rahmen des Güterverkehrskongresses am 17. Juli 2025 gewonnen hat;
11. welche Rückmeldungen oder Bedarfe aus der Wirtschaft und den Kommunen zur Tätigkeit des Kompetenzzentrums bislang eingegangen sind;
12. welche Erkenntnisse aus der Praxis in die Weiterentwicklung der Verkehrspolitik des Landes Eingang gefunden haben;
13. inwiefern der Schienengüterverkehr beim Reaktivierungsprogramm für Eisenbahnstrecken (vgl. Drucksache 17/8860) berücksichtigt wird;
14. wie sich perspektivisch die Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Zusammenarbeit mit anderen Bundesländern und Europäischen Nachbarländern (z. B. Nadelöhr Rheintalbahn) entwickeln könnte und was die Voraussetzungen hierfür wären.

5.8.2025

Nüssle, Hentschel, Achterberg, Braun, Gericke,
Joukov, Katzenstein, Marwein GRÜNE

Begründung

Zu Beginn der laufenden Legislaturperiode hat das Verkehrsministerium ein Güterverkehrskonzept vorgelegt, das seither sukzessive umgesetzt wird. Ziel des Konzepts ist es insbesondere, den Schienengüterverkehr zu stärken und mehr Güter klimaneutral zu transportieren. Damit soll ein wesentlicher Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele geleistet werden, zu denen sich auch Baden-Württemberg im Rahmen des Pariser Abkommens verpflichtet hat.

Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene stärkt zudem den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg, da sie zur Einsparung von Energie beiträgt, die Straßeninfrastruktur entlastet und die gesundheitliche Belastung der Bevölkerung durch CO₂, Feinstaub und insbesondere Stickoxide (NO_x) verringert. Ein zentrales Element zur Umsetzung dieser Ziele ist die Einrichtung sogenannter „Kümmerer“-Stellen (Fachbegriff „Kompetenzzentrum Güterverkehr“) für den Schienengüterverkehr. Diese sollen beratend, unterstützend und vernetzend tätig sein, um insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen bei der Verlagerung ihrer Transporte auf die Schiene zu begleiten. Gegenstand dieses Antrags ist die Umsetzung dieses Vorhabens.

Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, birgt einen seiner größten Vorteile darin, Güter über lange Distanzen zu befördern. Baden-Württemberg ist daher gut beraten, in der Schienengüterverkehrsstrategie mit anderen Bundesländern zusammenzuarbeiten. Auch die Förderung internationaler Schienentransportleistungen – etwa Richtung Frankreich und Spanien – bergen Potenzial zum Klimaschutz. Die Schweiz hat großes Interesse, dass das europäische Schienengüter-nadelöhr Rheintal (Abschnitt Mannheim–Basel) leistungsfähiger gemacht wird. Auf elsässischer Seite hat die Schieneninfrastruktur großes Potenzial, die Resilienz im europäischen Güterverkehr zu verbessern.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 28. August 2025 Nr. VM5-0141.5-33/68/1 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. welche Fortschritte die Landesregierung bei der Umsetzung des Güterverkehrskonzepts in Bezug auf den Schienengüterverkehr verzeichnet im Hinblick auf die im Verkehrsbereich gesetzten Klimaziele;

Zu 1.:

Seit März 2024 ist die Richtlinie zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs in Kraft. Seitdem wurden neun Maßnahmen gefördert, davon haben acht einen direkten Schienenbezug. Diese Maßnahmen sichern Schienengüterverkehre (SGV) oder sorgen dafür, dass Verkehre neu auf die Schiene verlagert werden. Nach vollständiger Umsetzung tragen diese zu einer Einsparung von 6,1 Mio. t CO₂ jährlich bei. Hierbei spielt das Kompetenzzentrum Güterverkehr (KZG) bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg eine bedeutende Rolle, welches im Rahmen der Umsetzung des Güterverkehrskonzepts geschaffen wurde. Das KZG berät Antragstellende im Voraus hinsichtlich bestehender Fördermöglichkeiten, insbesondere zu Förderungen nach der Dekarbonisierungsrichtlinie. Das KZG agiert zudem als wichtiger Partner bei der Vernetzung von Akteuren im Schienengüterverkehr, was ebenfalls als wichtiges Handlungsfeld im Güterverkehrskonzept identifiziert wurde und dessen Umsetzung laufend erfolgt. Als zentrale Veranstaltung ist hier der bislang zweimal durchgeführte Güterverkehrskongress zu nennen.

2. welche Maßnahmen des Konzepts noch nicht umgesetzt sind oder sich noch nicht in Umsetzung befinden, und was der Umsetzung entgegensteht;

Zu 2.:

Die meisten Handlungsfelder des Güterverkehrskonzepts wurden bereits vollständig umgesetzt oder werden bearbeitet.

Nicht begonnen wurde das als „intelligentes Verkehrsmanagement“ titulierte Handlungsfeld, welches intelligente Parkleitsysteme für Lkw meint und seinerzeit bei der Erstellung des Güterverkehrskonzepts auf die Autobahn ausgerichtet war. Dort herrschen sowohl das größte Angebot als auch der größte Parkdruck. Während der Erstellung des Konzepts wurden die Autobahnen als Bundesauftragsverwaltung von den Ländern verwaltet. Im Rahmen der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung sind die Autobahnen zum 1. Januar 2021 in die Verantwortung der Autobahn GmbH des Bundes übergegangen. Daher liegt auch die Bearbeitung der im Handlungsfeld behandelten Herausforderungen wesentlich im Zuständigkeitsbereich der Autobahn GmbH des Bundes.

Auch die im Handlungsfeld „autonomes Fahren“ dargestellten Inhalte wurden bislang nicht in der beschriebenen Form begonnen. Intention war insbesondere die 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“.

3. seit wann das Kompetenzzentrum Güterverkehr (Kümmerer) bei der Nahverkehrsgesellschaft (NVBW) voll besetzt und einsatzfähig ist;

Zu 3.:

Im Jahr 2021 wurde das KZG bei der NVBW geschaffen. Seit 1. Januar 2022 sind beide dort tätigen Personen in Vollzeit beschäftigt.

4. *wie oft und in welchem Umfang diese bisher aus der Wirtschaft heraus in Anspruch genommen worden sind;*

Zu 4.:

Das KZG führt fortlaufend eine Projektliste, in der alle von ihm betreuten Aktivitäten und Anfragen aufgelistet werden. Aktuell werden mehr als 100 Vorhaben bearbeitet.

5. *wie das Kompetenzzentrum Unternehmen bei der Beantragung von Fördermitteln zur Verlagerung auf die Schiene konkret unterstützen;*

Zu 5.:

Das KZG unterstützt das Verkehrsministerium bei der Abwicklung der Richtlinie zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs, in dem es Vorgespräche mit den Antragstellenden führt und einen vorbereitenden Prüfvermerk erstellt. Weiter hat das KZG im letzten Jahr einen Förderberater beauftragt, um erstmals zwölf kostenlose „Erstberatungen für Förderprogramme des SGV“ durchzuführen. Unternehmen wurden hierbei im Hinblick auf die Förderfähigkeit von Investitionsvorhaben im Bereich des SGV nach unterschiedlichen Programmen des Landes und des Bundes beraten, da die teilweise komplexen Förderbedingungen Investitionsentscheidungen oftmals erschweren. Im Ergebnis weisen mindestens vier Projekte eine gute Aussicht auf Umsetzung mit einem Verlagerungsvolumen von insgesamt ca. 350 000 bis 400 000 t pro Jahr auf. Bei weiteren Projekten wurde durch die Beratung die Grundlagen für die Einleitung weiterer Schritte geschaffen. Die Erstberatungen werden auch 2025 angeboten, bisher wurden neun Beratungen durchgeführt.

6. *welche konkreten Maßnahmen oder Projekte es gibt, in die das Kompetenzzentrum eingebunden ist oder die von diesem angeregt worden sind und wie sich seine jeweilige Beteiligung gestaltet;*

Zu 6.:

Das KZG hat eine wichtige Rolle, wenn es um die Vernetzung der Akteure geht. Es ist innerhalb Baden-Württembergs und bundesweit vernetzt und hat seinen Bekanntheitsgrad über die IHKen, Regionalverbände sowie Verbände der Transportbranche deutlich ausgeweitet. Zudem pflegt es Kontakte nach Österreich, in die Schweiz und nach Frankreich. Als einziges Bundesland hat bislang Baden-Württemberg „Kümmerer“ für den SGV, die von der öffentlichen Hand finanziert sind und ist damit Pionier und Vorbild für andere Länder.

Neben der unter Ziffer 5 erläuterten „Erstberatung für Förderprogramme des SGV“ sind folgende Maßnahmen und Projekte von den unter Ziffer 4 genannten 100 Vorhaben derzeit beispielhaft hervorzuheben:

Im Jahr 2023 hat das KZG gemeinsam mit dem Regionalverband FrankfurtRheinMain ein bundesweites Netzwerk „Schienencoach“ initiiert, das aus derzeit circa 18 „SGV-Kümmerern“ aus Unternehmen und Organisationen besteht. Ziele des Netzwerkes sind verbesserte Rahmenbedingungen für den SGV und gemeinsame Lösungen für die Verlagerung auf die Schiene – ein Wissensaustausch in Form einer „kollegialen Beratung“.

Die Gleisanschlusscharta ist das zentrale Positionspapier des VDV zum SGV in Deutschland, rund 60 Verbände aus Wirtschaft, Logistik und Kommunen haben sie unterschrieben. Das KZG war an der Erarbeitung der Charta aktiv beteiligt und in mehreren AGs zur Umsetzung der Maßnahmen tätig. Initiiert und mitfinanziert wurde beispielsweise eine Untersuchung zur Anbindung des Hafens Kehl an die vorgelagerte Infrastruktur.

Im November 2024 hat das KZG zusammen mit der ERFA-Gleisanschluss GmbH (ERFA = Erfahrungsaustausch) und dem Verkehrsministerium einen initialen Vernetzungs-Workshop zum Thema Gleisanschluss durchgeführt. Dieser bietet Verantwortlichen für Gleisanschlüsse die Möglichkeit, Fragen und Probleme rund um den Betrieb eines Gleisanschlusses zu diskutieren und gemeinsam Lösungen zu

erarbeiten. Im Anschluss hat sich eine eigene ERFA-Gruppe in Baden-Württemberg gegründet, die derzeit rund 15 Mitglieder hat. Um einen niedrigschwelligsten Einstieg zu ermöglichen finanziert das Land derzeit die Mitgliedsbeiträge.

7. wie sich die Einrichtung von KV-Terminals zwischen Straße, Schiene und Wasserstraße im Land entwickelt hat und welche Ausbaumaßnahmen nach ihrer Kenntnis geplant sind;

Zu 7.:

Das Land ist insgesamt gut mit KV Terminals ausgestattet. In einer Untersuchung von 2014 wurden zusätzliche Bedarfe für den Großraum Stuttgart sowie die Regionen Ortenau und Oberschwaben festgestellt. Im Januar 2023 wurde das neue Black Forest Terminal in Horb a. N. eröffnet, das dazu geeignet ist, den Großraum Stuttgart zu entlasten. Darüber hinaus sind dem Land einige Ausbaumaßnahmen von Terminals bekannt: z. B. DUSS in Ulm und Kornwestheim, Contargo in Weil am Rhein. Die Erhöhung der Kapazitäten wird begrüßt, da Prognosen weiterhin eine Zunahme des Güterverkehrs, insbesondere des KVs annehmen.

8. wie sich die Förderkulisse durch Bund und Land entwickelt hat in Bezug auf die Herstellung von Gleisanschlüssen für Unternehmen;

Zu 8.:

Auf Landesseite wurde mit der Richtlinie zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs ein Förderinstrument geschaffen, das investive Maßnahmen unterstützt, die dem Güterumschlag dienen und mit CO₂-Einsparungen einhergehen. Dies können demzufolge auch Maßnahmen sein, die Gleisanschlüsse betreffen. Da die Fördersumme auf max. 300 000 Euro (im Rahmen Deminimis) gedeckelt ist, kommt sie für größere Vorhaben in diesem Bereich nicht in Betracht. Hier ist die Anschlussförderrichtlinie des Bundes zu nennen. Auf Grundlage dieser können Unternehmen in privater Rechtsform Zuwendungen erhalten. Die Richtlinie läuft aktuell bis zum 31. Dezember 2025. Die Förderung beträgt maximal 50 % der zuwendungsfähigen Kosten und ist an eine jährliche Mengenverpflichtung gekoppelt. Derzeit wird eine Evaluation der Richtlinie vorgenommen und eine Neufassung vorbereitet. Es wird in der Branche davon ausgegangen, dass die aktuelle Richtlinie bis zum Inkrafttreten der Folgerichtlinie verlängert wird. In den letzten Jahren wurde der Fördergegenstand ausgeweitet (seit dem Jahr 2021 auch für multifunktionale Anlagen und Zuführungsgleise) und mehr Bundesmittel bereitgestellt. Aktuell stehen jährliche Fördermittel in Höhe von 30 Millionen Euro zur Verfügung.

Eine Möglichkeit der Bundesförderung, die auch Kommunen in Anspruch nehmen können, besteht über das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG). Das SGFFG fördert Ersatz- und Neubaumaßnahmen mit einem Fördersatz von maximal 50 % der zuwendungsfähigen Kosten. Es muss sich um öffentliche, diskriminierungsfreie Eisenbahninfrastruktur handeln. Die konkreten jährlichen Mittel sind vom Bundeshaushalt abhängig und werden entsprechend bereitgestellt, ohne dass eine feste Summe im Gesetz verankert ist.

9. welche Hemmnisse Maßnahmen zum Ausbau des Schienengüterverkehrs bisher entgegenstehen (insbesondere in den Bereichen technische Umsetzbarkeit, Wirtschaftlichkeit, Widerstände aus den betroffenen Regionen, komplexe Genehmigungsverfahren, nicht optimale Förderbedingungen und gesetzliche Regelungen);

Zu 9.:

Ein großes Verlagerungshemmnis sind die hohen Betriebskosten beim SGV. Größter Treiber sind hier die stetig steigenden Trassenpreise. Diese erhöhten sich im SGV Ende 2024 um 16,2 %. Im derzeit geltenden Vollkostenmodell müssen die Nutzenden der Schienen alle Betriebskosten der DB InfraGO tragen – samt Gewinnaufschlag und Konzernumlage der DB AG. Für 2026 hat die DB InfraGO eine nochmals deutliche Trassenpreiserhöhung für den SGV und den SPfV um bis zu 36 % beantragt.

Eine Reform des Trassenpreissystems ist daher dringend angezeigt und wurde auch in den Koalitionsvertrag der die neue Bundesregierung tragenden Parteien aufgenommen. Von mehreren Seiten liegen dazu Vorschläge vor (z. B. von den Verbänden DIE GÜTERBAHNEN und dem VDV sowie der Bundesnetzagentur). Bis eine grundlegende Reform erfolgt ist sollte aus Sicht der Landesregierung zumindest die Trassenpreisförderung deutlich aufgestockt werden. Höhere Preise sind bei der verladenden Wirtschaft kaum vermittelbar, führen zu mehr (Rück-)Verlagerung auf den Lkw und konterkarieren das Ziel von 25 % SGV im Modal Split der Transportleistungen.

Zentraler Faktor für die Attraktivität des Schienengüterverkehrs ist eine verlässliche und modernisierte Schieneninfrastruktur, die ausreichend Kapazitäten für den Personen- und Güterverkehr aufweist. Auch wenn sich die Landesregierung beim Ausbau und der Elektrifizierung der Schieneninfrastruktur grundsätzlich für eine integrierte Planung von Personen- und Güterverkehr einsetzt, so besteht gerade bei dem zentralen Förderinstrument des Bundes-GVFG eine entscheidende Förderlücke: Infrastrukturanpassungen, die dem Schienengüterverkehr dienen, werden nicht durch das GVFG gefördert und andere diesbezügliche Förderinstrumente des Bundes für die Eisenbahninfrastruktur des Bundes sind nicht bekannt. Dies führt absehbar dazu, dass die Belange des SGV wie z. B. die Führung einer regelmäßigen Trasse auch untertags und/oder die Vermeidung von ineffizienten Zugteilungen im Rahmen von wichtigen Ausbau- und Elektrifizierungsvorhaben wie z. B. der Brenzbahn nicht oder nur in Teilen berücksichtigt werden können. Schlimmstenfalls könnten dadurch trotz sehr hoher Investitionen des Bundes, des Landes und der Kommunen gerade im Hinblick auf den SGV kein optimaler Infrastrukturstand erreicht werden und die Vorteile der Elektrifizierung nur begrenzt wirken. Diese eklatante Förderlücke bei der Infrastruktur der Eisenbahnen des Bundes wurde sowohl gegenüber dem Bund als auch der Deutschen Bahn am exemplarischen Einzelfall der Brenzbahn wie auch allgemein u. a. mit entsprechenden Beschlüssen der Verkehrsministerkonferenz wiederholt adressiert. Es bleibt abzuwarten, ob und gegebenenfalls wie der Bund entsprechend unterbreitete Reformvorschläge im Rahmen der geplanten Weiterentwicklung des GVFG bzw. der beabsichtigten Neuordnung der Schieneninfrastrukturfinanzierung in seiner Zuständigkeit für die Finanzierung der Eisenbahnen des Bundes aufgreift.

Zudem lässt sich festhalten, dass die Planungskapazitäten bei der DB zu gering sind und demzufolge auch Umsetzungszeiten zu lange dauern. Ein Beispiel in Baden-Württemberg ist das Black Forest Terminal, wo der Umbau einer Weiche und deren Integration in das Elektronische Stellwerk von 2024 auf 2027 verschoben wurde. Der SGV wird häufig in die Nacht und Randlagen verdrängt, was zu Problemen führt, da viele Stellwerke nachts nicht besetzt sind.

An einigen Stellen müssten Vereinfachung und verwaltungsseitige Vereinfachungen erfolgen. Dies betrifft z. B. die Einzelwagenförderung des Bundes. Schon kurz nach Inkrafttreten der Richtlinie wurde vonseiten des VDV eine Fristverlängerung für die Antragsstellung gefordert, da der Zeitraum für die Antragstellung (ursprünglich bis 30. Juni 2024) zu kurz war, um die Förderbedingungen und den Antrag umfassend vorzubereiten. Gerade auch weil die Durchführungsbestimmungen und Förderbedingungen zum Zeitpunkt der Umsetzung noch nicht final waren und die Komplexität der Antragstellung hoch.

10. welche Erkenntnisse bzgl. einer Stärkung des Schienengüterverkehrs und kombinierter Verkehre sie im Rahmen des Güterverkehrskongresses am 17. Juli 2025 gewonnen hat;

Zu 10.:

Nach dem Kongress wurde eine Evaluation vorgenommen bei der die Teilnehmenden konkrete Rückmeldungen geben konnten. In Summe hat sich herausgestellt, dass die meisten Teilnehmenden vor allem von der Vernetzung und dem Austausch untereinander profitiert haben. Zudem wurden mit den Vorträgen zu KI/Digitalisierung und CSRD (CSRD = Corporate Sustainability Reporting Directive) aktuelle und relevante Themen adressiert, bei denen die Teilnehmenden neue Informationen mitnehmen konnten.

11. welche Rückmeldungen oder Bedarfe aus der Wirtschaft und den Kommunen zur Tätigkeit des Kompetenzzentrums bislang eingegangen sind;

Zu 11.:

Die Rückmeldungen, die das KZG bekommt, sind sehr einzelfallspezifisch. Themen die von mehreren Seiten angesprochen werden sind u. a. auch die zu Ziffer 9 aufgeführten Hemmnisse. Insgesamt zeigen die beim Verkehrsministerium ankommenden Rückmeldungen, dass die Beratungs- und Vernetzungsleistungen des KZG in der Branche als sehr wertvoll wahrgenommen werden.

12. welche Erkenntnisse aus der Praxis in die Weiterentwicklung der Verkehrspolitik des Landes Eingang gefunden haben;

Zu 12.:

Es muss künftig gerade mit Blick auf Angebotserweiterungen und Taktverdichtungen im Schienenpersonenverkehr (SPV) und bei der hohen Bautätigkeit im Schienennetz darauf geachtet werden, dass der SGV nicht benachteiligt wird. Ebenfalls wurde dem Land beispielsweise übermittelt, dass Verkehr von Einzelwagen und Warengruppen oft defizitär sind und eine Anschubfinanzierung benötigen. Das Land überprüft hier seine Förderinstrumente.

13. inwiefern der Schienengüterverkehr beim Reaktivierungsprogramm für Eisenbahnstrecken (vgl. Drucksache 17/8860) berücksichtigt wird;

Zu 13.:

Im Rahmen der Untersuchungen zur Reaktivierung von Bahnstrecken in Baden-Württemberg werden die Belange des Güterverkehrs immer mitbetrachtet. Potenzielle Güterverkehrskunden werden identifiziert und entsprechende Infrastruktur bzw. Fahrplantrassen in den Planungen berücksichtigt. Auf Strecken, die bisher vorwiegend vom Güterverkehr genutzt werden, wie z. B. Mengen-Stockach (Ablachtalbahn) wird sichergestellt, dass dieser auch bei regelmäßigem SPNV weiterhin fahrbar bleibt. Eine große Herausforderung stellt die Finanzierung der Infrastruktur für die Güterverkehre dar, da diese nicht im Rahmen des GVFG gefördert werden können (vgl. Stellungnahme zu Ziffer 9). Hier müssen sich andere Finanzierungstöpfе ermöglichen lassen. Inwieweit hierfür das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) dienen kann, ist noch keine Aussage möglich, da in Baden-Württemberg derzeit dazu noch keine ausreichenden Erfahrungen vorliegen.

14. wie sich perspektivisch die Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Zusammenarbeit mit anderen Bundesländern und Europäischen Nachbarländern (z. B. Nadelöhr Rheintalbahn) entwickeln könnte und was die Voraussetzungen hierfür wären.

Zu 14.:

Grundsätzlich gibt es seitens des KZG und der Landesregierung Austausch und Offenheit bzgl. der Zusammenarbeit mit benachbarten (Bundes-)Ländern. Bereits genannt wurde das Netzwerk Schienencoach. Mit dem Land Vorarlberg hat Baden-Württemberg im September 2024 eine Absichtserklärung zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs unterzeichnet. Das KZG war auch schon im Austausch mit dem „Kümmerer SGV“ des Landes Vorarlberg, der sich dort „Koordinationsstelle des Landes für Güterverkehr und Logistik“ nennt. Am 15. November 2024 fand ein trinationales Seminar der Arbeitsgruppe Verkehr der Oberrheinkonferenz in Straßburg statt, an dem auch das KZG teilgenommen hat. Das Verkehrsministerium hat hierbei einen Vortrag „Nachhaltiger Güterverkehr in Baden-Württemberg“ gehalten.

Weitere Themen, die Baden-Württemberg zusammen mit anderen Bundesländern bewegt und in entsprechenden Gremien angesprochen werden, sind z. B. die notwendige Reform des Trassenpreissystems sowie die Frage, wie das Ziel erreicht

werden kann den Schienengüterverkehrsanteil auf 25 % zu steigern. Mit den Nachbarländern wird eine bessere Kommunikation bzgl. der Abstimmung von Baustellen und dem Management von Umleitungen angestrebt.

Ferner hat Baden-Württemberg anknüpfend an die zu Ziffer 9 dargestellte Förderlücke zusammen mit drei anderen Bundesländern Reformvorschläge für die Weiterentwicklung des GVFG erarbeitet.

Hermann

Minister für Verkehr