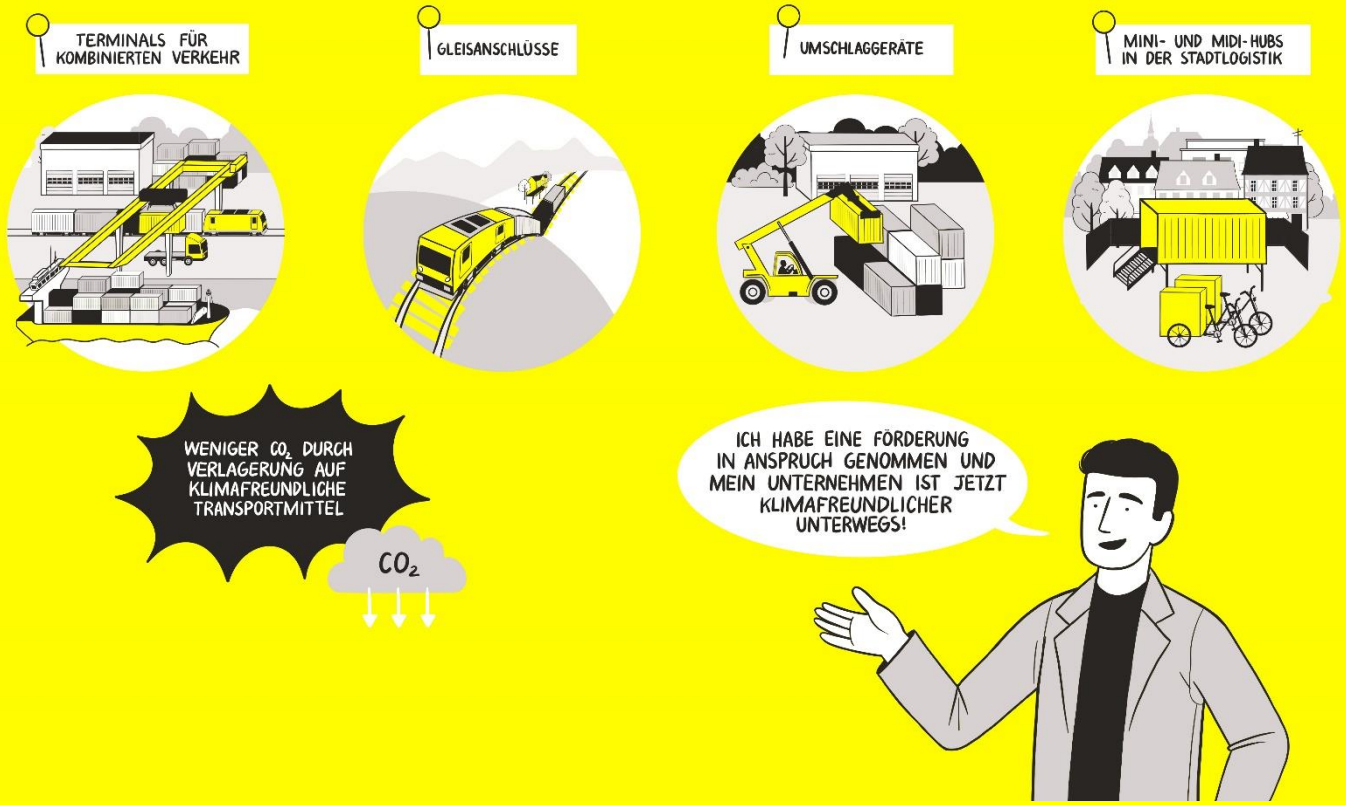
Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr

Steckbrief 07



Güterverkehrsinfrastruktur

Themenfeld

Infrastruktur für klimafreundlichen Güterverkehr ausbauen

Maßnahme

Umschlaganlagen, Gleisanschlüsse, Terminals für kombinierten Verkehr sowie Mini- und Midi-Hubs in der City-Logistik

Hauptinstrument

Förderrichtlinie des Landes zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs

Beschreibung der Maßnahme

Die Verfügbarkeit der klimafreundlichen Güterverkehrsinfrastruktur soll erhöht werden, um die Attraktivität insbesondere der Verkehrsträger Schiene und Binnenschiff vor allem für Unternehmen zu steigern. Durch Fördermöglichkeiten erhalten Unternehmen Anreize, eigene Anschlüsse beispielsweise an das Schienennetz oder erforderliche logistische Anlagen zu realisieren. Insbesondere das Errichten und Betreiben von Terminals für den kombinierten Verkehr (KV-Terminals), additiver Infrastruktur und Gleisanschlüssen sind wichtige Bausteine, um weiteren Unternehmen den Zugang zum klimafreundlichen Güterverkehr zu ermöglichen. Gute Schieneninfrastruktur in trimodalen Zentren unterstützt gleichfalls Verlagerungspotenziale auf die Wasserstraße. Wenn mehr solcher Anlagen realisiert werden, erhöht sich die Verfügbarkeit der Schienen- und Wasserstraßeninfrastruktur für den Güterverkehr und die Erreichbarkeit wird verbessert.

Weiterhin sollen die Maßnahmen (wie z. B. die Errichtung von Ladezonen und Mini- und Midi-Hubs) die dringend erforderliche Transformation im Bereich der Stadtlogistik sowie den Spagat zwischen verbesserter Lieferqualität und Kosteneinsparungen einerseits sowie der Dekarbonisierung und Verringerung der Lieferverkehre andererseits ermöglichen.

Verkehrliche Wirkung

Der Ausbau der klimafreundlichen Güterverkehrsinfrastruktur ermöglicht die Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene und Wasserstraße bzw. das Lastenrad. Durch Vermeidung von Einzelauslieferungen infolge der Bündelung über Mini- und Midi-Hubs reduziert sich die Fahrleistung von Lieferfahrzeugen im Bereich der City-Logistik.

Klimaeffekt

Die teilweise Verlagerung von Verkehrsleistung vom Lkw auf die Schiene und Wasserstraße führt zu einer effizienteren Abwicklung von Verkehr, einem reduzierten Energieverbrauch und deutlich weniger THG-Emissionen.

Bezüge zu anderen Maßnahmen

Maßnahme 21 (Moderne Schieneninfrastruktur), Maßnahme 26 (Verkehrssparende Siedlungsstrukturen), Maßnahme 27 (Digitale Mobilität)

Umsetzungsprozess

Die Förderrichtlinie zur Dekarbonisierung des Güterverkehrs wurde im März 2024 veröffentlicht.

Das Kompetenzzentrum Güterverkehr bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg berät potentielle Interessenten schon vor der Antragstellung. Die Bekanntheit der Richtlinie wird sukzessive gesteigert. Es wird angestrebt, das Fördervolumen sukzessive bis 2030 auf 15 Millionen Euro pro Jahr zu erhöhen.

Landesaufgaben

Das Land schafft die gesetzlichen, haushälterischen und förderrechtlichen Voraussetzungen für die Vorbereitung und den Ausbau der KV-Terminal-, Umschlags- und Gleisanschlussinfrastruktur.

Zudem ist das Land in der Verantwortung, die Informationen für Kommunen, Unternehmen und andere Akteurinnen und Akteure bereitzustellen. Dies erfolgt unter anderem über

Vernetzungsveranstaltungen über das Kompetenzzentrum Güterverkehr und über das Ministerium für Verkehr.

Rolle der Kommunen

Die Kommunen unterstützen die Maßnahme, indem sie eigene Fördermittel zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene beantragen oder bereit sind, Grundstücke hierfür an Private zu veräußern (z. B. zur Errichtung von KV-Terminals).

Die Kommunen stellen Flächen bereit bzw. berücksichtigen prioritär die Belange des klimafreundlichen Güterverkehrs im Rahmen der kommunalen Planungen, z. B. bei der Einrichtung von Midi- und Mini-Hubs sowie der Sicherung und Erweiterung von Hafenflächen und Flächen für den kombinierten Verkehr insgesamt.

Die Kommunen haben zudem die Verantwortung, die Bürgerinnen und Bürger frühestmöglich in Vorhaben zur Verlagerung des Verkehrs informierend einzubinden.

Forderungen an Bund und EU

Der Bund muss den Schienengüterverkehr stärker fördern durch höhere Fördermittel, eine schnellstmögliche Umsetzung des Deutschland-Taktes, Beseitigung von Engpässen, Schaffung von Resilienz im Schienennetz und einen beschleunigten Ausbau der Wasserstraßeninfrastruktur, insbesondere beim Ausbau der Neckarschleusen.

Wirtschaftliche Bewertung

Kostenträger der Förderung ist das Land bzw. der Bund und die Kommunen.

Durch die Förderung der Maßnahmen und Unterstützung bei der notwendigen und wirtschaftlich gebotenen Transformation der Transportverkehre werden die Unternehmen stark entlastet.

Soziale Dimension

Die Reduzierung und Dekarbonisierung von Lieferverkehren führt zu einer erhöhten Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum.

Die Veränderung der Verkehrswege im Schwerverkehr wird insbesondere im kombinierten Verkehr zu Verkehrsverlagerungen führen. Hierbei werden sowohl Mehr- als auch Minderverkehre generiert. Damit Aufenthalts- und Wohnqualität der betroffenen Straßen nicht wesentlich beeinträchtigt werden, können kompensatorische Maßnahmen getroffen werden, wie eine Verbesserung der Straßenraumgestaltung, lärmmindernde Fahrbahnbeläge und Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie eine Begrenzung des Schwerverkehrs nach Zeit, Menge, Bauart und/oder Antriebsart.

Für Unternehmen stehen Förderprogramme bereit. Eine Verlagerung und Vernetzung untereinander sind anzustreben. Umrüstung auf den Schienengüterverkehr ist durch staatliche Förderung auch für kleinere Unternehmen wirtschaftlich.

Stadt – Land Unterschiede

Der Bedarf insbesondere nach Umschlagmöglichkeiten ist in wirtschaftsstarken Bereichen groß, egal ob in ländlichen Räumen oder in der Stadt. In ländlichen Bereichen ist die Flächenverfügbarkeit eher gegeben als in stadtnahen oder innerstädtischen Bereichen. Umgekehrt kann es sich im Gegensatz dazu durch größere Entfernungen im ländlichen Bereich mit Anbindungsmöglichkeiten an vorhandene klimafreundliche Infrastruktur verhalten.

Für die Stadtlogistik sollte der Fokus auf dünn besiedelten Regionen und dem suburbanen Raum liegen, da hier die Lieferkosten infolge der längeren Lieferstrecken höher sind. Größtenteils ist eine Nähe zu Hubs an Fernstraßen oder Schienengüterterminals gegeben. Aber auch urbane Konzepte sind erforderlich.