

BVMW macht mobil - Schienen und Straßen in der Region Infrastrukturelle Engpässe und Auswirkungen auf den Güterverkehr und Logistikbereich



Gastgeber



Einführung

BVMW Aktionskreis Güterverkehr, Logistik und Mobilität

- Teilnehmerinnen (25): Wissenschaft, Unternehmen, Kommunen, Experten
- Netzwerk, Austausch und Impulse
- Schwerpunkte:
 - Schienen- und Straßenverkehr, Schifffahrt Rhein, Ankerplätze / Terminals, „letzte Meile“, Nachhaltige Gewerbeflächenentwicklung
- Veranstaltungsformat „BVMW macht Mobil“ z.B. 2021 Baden-Airpark; 2022 Karlsruhe AVG; 2023 Kehl Hafen; 2024 Heddesheim

Einführung

- Güterverkehr in der öffentlichen Mobilitätsdiskussion und Wahrnehmung unterrepräsentiert (Personenverkehr-Stichwort 49 Euroticket, Radverkehr u.a.).
- Dabei 2022 über 3 Milliarden Tonnen mit inländischen Lastkraftwagen (ohne ausländische Fahrzeuge bzw. Transitverkehr lt. Kraftfahrt-Bundesamt
- Gesamtgüterverkehrsleistung nach Verkehrsträger:
Straße 73 %; Schiene 20% und Binnenschifffahrt 7%
- Zunahme Güterverkehrsleistung bis 2040 laut aktueller Verkehrsprognose des BVM um 31%; mehr Straße als Schiene (Modal Split zugunsten LKW)

Einführung

- Derzeitige Infrastruktur Schiene und Straße, gerade in der „europäischen Infrastrukturregion Oberrhein“ (Nord-Süd –Achse; Ost-Westachse) nicht darauf ausgerichtet
- Schiene: seit Privatisierung in den 1990 Jahren Schienennetz zurück auf derzeit 36000 Km bei mehr Schienenverkehr
- Umfassende Sanierung aber auch zügiger Ausbau und Neubau von Gütertrassen inkl. Digitalisierung unerlässlich auch vor dem Hintergrund der vorgegebenen Klimaziele
- Aber auch mehr Terminals bezüglich der Verbesserung Kombiverkehrs
- Straße: hoher Sanierungsbedarf (Brücken!) aber auch viele Ausbaumaßnahmen sowie gezielte Neubauprojekte im klassifizierten Straßennetz notwendig.
Grund: Hohe Belastung/Frequentierung z.B. Knoten Karlsruhe A 5 (über 130 000 Fahrzeuge (Anteil LKW über 20%))
- Wenig Parkierungsmöglichkeiten(Transitverkehr)

Einführung

- Infrastrukturplanungen und – investitionen nicht nur an politischen Zielen ausrichten, sondern an der realen Entwicklung
- Mehr Digitalisierung und Steuerung durch KI

In den nun folgenden Impulsreferaten Informationen über den Zustand der klassifizierten Straßen und des Schienennetzes sowie konkreter Planungen und Maßnahmen unserer Region

BVMW macht mobil

Schieneverkehr

–

Bestand und
Planung in der
Region

Dr. Clarissa Freundorfer

DB Konzernbevollmächtigte
Baden-Württemberg

Impulsreferat





BVMW macht mobil: Nachhaltiger Güterverkehr

27.11.2024 | Deutsche Bahn AG | Dr. Clarissa Freundorfer | Konzernbevollmächtigte für das Land Baden-Württemberg

Ihre DB- Konzernbevollmächtigte in Baden-Württemberg



Dr. Clarissa Freundorfer

Ansprechpartnerin für alle DB-Themen in Baden-Württemberg
clarissa.freundorfer@deutschebahn.com

Ohne eine massive Verkehrsverlagerung auf eine starke Schiene sind die Klimaziele nicht zu erreichen.



FÜR DAS KLIMA.



Damit auch die folgenden Generationen in einer lebenswerten Welt aufwachsen können.

Die starke Schiene ist eine wesentliche Voraussetzung für die Erfüllung der Klimaziele des Bundes sowie für die Erfüllung des 2-Grad-Klimaziels. Deshalb ist sie ein zentraler Hoffnungsträger für unser Klima.



Die starke Schiene ermöglicht echte Bewegungsfreiheit, heute und in der Zukunft.



FÜR DIE MENSCHEN.



Damit sich der Verkehr nicht durch sein rasantes Wachstum selbst ausbremst.

2050 werden fast 85 Prozent der Bevölkerung in Deutschland in Ballungsräumen leben. Nur eine starke Schiene kann bei steigendem Mobilitätsbedarf und Verkehrsaufkommen auch in Zukunft ein lebendiges, urbanes Miteinander und die Anbindung ländlicher Regionen garantieren.



Die starke Schiene ist ein entscheidender Wettbewerbsfaktor für den zukünftigen, wirtschaftlichen Erfolg Deutschlands.



FÜR DIE WIRTSCHAFT.



Damit wir bei Transportleistung, Logistik und Technologie nicht irgendwann hinterherfahren.

Die Nachfrage nach dem Transport von Gütern wird in den nächsten zehn Jahren um über 20 Prozent anwachsen. Deutschland braucht eine starke Schiene, um dieses Wachstum überhaupt bewältigen zu können und im Wettbewerb, um die modernste Transportlogistik zu bestehen



Die starke Schiene ist das notwendige Bindeglied zwischen Ost und West, Nord und Süd.



FÜR EUROPA.



Damit Europa seine Klima- und Wachstumsziele nicht verfehlt.

Deutschland als geografisches und wirtschaftliches Zentrum Europas hat eine besondere Verantwortung für den Kontinent. Viel hängt davon ab, dass Europas Verkehrswege zukunftsfähig bleiben: Arbeitsplätze, Wirtschaftswachstum und gesellschaftlicher Wohlstand sind drei Beispiele.



Die Verkehrsverlagerung steht im Zentrum der strategischen Ausrichtung der Deutschen Bahn



Nutzenversprechen:

Die DB bietet attraktive, kundenorientierte und umweltfreundliche Mobilitäts-, Transport- und Logistiklösungen aus einer Hand.



Konzernkennzahlen:	2022	2023
Umsatz (Mrd. EUR)	52,1	45,2
EBIT (Mrd. EUR)	1,2	-1,0
Mitarbeitende ¹	286.100	292.400

Strategie Starke Schiene, Ziele:

- Verdoppelung der Verkehrsleistung in Pkm. im Fernverkehr: **> 70 Mrd.**
- Steigerung der Reisendenzahl im Nahverkehr **> 2,5 Mrd.**
- Erhöhung der Kapazität in Trkm. im Schienennetz **> 1,4 Mrd.**
- Anteil Grünstrom am Bahnstrommix auf: **100%**



DB Fernverkehr

- 5,9 Mrd. EUR Umsatz
- 21.000 Mitarbeitende
- 140 Mio. Reisende
- 1.550 Fahrzeuge (dv. 170 Loks)



DB Regio

- 9,7 Mrd. EUR Umsatz
- 39.600 Mitarbeitende
- 2,2 Mrd. Reisende
- 29.900 Fahrzeuge (dv. 11.550 Busse)



DB InfraGO (Seit 01.01.2024)

Fahrtweg

- 6,3 Mrd. EUR Umsatz
- 56.100 Mitarbeitende
- 1,1 Mrd. Trkm
- 33.400 km Betriebslänge



Personenbahnhöfe

- 1,4 Mrd. EUR Umsatz
- 7.800 Mitarbeitende
- 156 Mio. Stationshalte
- 5.400 Bahnhöfe



DB Energie

- 4,0 Mrd. EUR Umsatz
- 2.100 Mitarbeitende
- 7.250 GWh Traktionsstrom
- 8.000 km Bahnstromnetz



DB Cargo

- 5,6 Mrd. EUR Umsatz
- 31.400 Mitarbeitende
- 198 Mio. t beförderte Güter
- 81.200 Fahrzeuge (dv. 2.500 Loks)



DB Schenker

- 19,1 Mrd. EUR Umsatz
- 72.700 Mitarbeitende
- 1.850 Standorte in 130 Ländern
- 34.300 Fahrzeuge (inkl. externer)

(1) Angabe in Vollzeit-Erwerbstätige ohne Arriva

Bestandsaufnahme aus Sicht DB: Drei Bilder, die den Zustand der Eisenbahn in Deutschland verdeutlichen



„Zu voll,



zu alt,



zu kaputt“

Zitat Berthold Huber, SZ, 18. Mai 2023

Seit der Bahnreform ist die Betriebsleistung um fast 28% gestiegen, das Netz aber nicht mitgewachsen – Folge ist ein hochbelastetes und teilweise überlastetes Netz



Gesteigerte Nutzung und reduzierte Kapazität¹



Betriebsleistung

+28%

Trassenkilometer



Kapazität

-17%

Streckenkilometer

vs.



Erhebliches Wachstum v.a. auf Hauptkorridoren, das Netz ist dort jedoch nicht in gleichem Maße mitgewachsen, was zu Auslastungen von über 125% führt.

DB hat seit 1994 aus Kostengründen z.B.



Weicheneinheiten, Gleisanschlüsse und Betriebslänge reduziert.

1. Zeitraum 2023 vs. 1994



Stark belastete Strecken (Hochleistungskorridore)

Status Quo 2022



Streckenkilometer

3.500

Zugkilometer

235 Mio.



Prognose 2030



Streckenkilometer

>9.000

Zugkilometer

700 Mio.

Quelle: InfraGO

Als Ergänzung zur „Starken Schiene“ orientiert sich
Infrastruktur, Betrieb und Wirtschaftlichkeit.

am Sanierungsbedarf des SVB: 

 mit **werden wir die Leistungsfähigkeit des Systemverbundes zurückgewinnen
und bis 2027 eine stabile Basis für den weiteren Wachstumspfad der „Starken Schiene“ schaffen.**



Säule 1:

Sanierung Infrastruktur

Trendwende in der Infrastruktur:

- Schnelle Sanierung des Bestands (insbes. Generalsanierungen, KMM, Bahnhöfe, Serviceeinrichtungen)
- Sicherstellung des verzögerungsfreien Optionserhalts 2028ff. für weitere mit dem Bund abgestimmte Projekte

Ziel 2027:

~ 4.900

Infrastrukturbedingte Verspätungen¹



Säule 2:

Sanierung Betrieb

Stabilisierung der Pünktlichkeit:

- Einführung vertaktetes Bausystem zur Fahrplansanierung
- Reduzierung überlasteter Strecken und Knoten zur Stabilisierung des Betriebs
- Verbesserung der Fahrzeugqualität

Ziel 2027:

75 – 80 %

Pünktlichkeit im Fernverkehr



Säule 3:

Sanierung Wirtschaftlichkeit

Absicherung der finanziellen Tragfähigkeit:

- Verbesserung der Personalproduktivität
- Anpassung der Investitionshochläufe
- Geschäftsmodelltransformation DB Fernverkehr & DB Cargo
- Steigerung Profitabilität Regio

Ziel 2027:

2 Mrd. EUR

EBIT

(1) Lost Units pro Tag; Sektor

Mehr Investition in die Schiene

Zusätzlicher Finanzierungsbedarf für
Infrastruktur von 45 Milliarden Euro bis
2027

Sanierung der Hochleistungskorridore

Riedbahn

Zwischen Juli und Dezember 2024 wird mit der Riedbahn (Frankfurt am Main – Mannheim) der erste Hochleistungskorridor unter Vollsperrung saniert.

Main-Neckar-Bahn

Im Jahr 2027 wird die Main-Neckar Bahn (Frankfurt am Main – Darmstadt – Heidelberg) während einer mehrmonatigen Vollsperrung saniert.

Filstalbahn

Nachdem im Dezember 2022 die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm in Betrieb genommen wurde, steht nun im Jahr 2029 die Generalsanierung der Bestandsstrecke über die Schwäbische Alb an.

Rheintalbahn

Der stark belastete Abschnitt Mannheim – Karlsruhe wird im Jahr 2030 saniert und gehört zum sogenannten Mittelrhein-Korridor, auf dem Personen und Güter bis in die Hochseehäfen Rotterdam und Genua transportiert werden.

Bayerische Maximiliansbahn

Als wichtiges Teilstück des Güterverkehrskorridors Rhein/Donau sowie der innerdeutschen Achse von München über Stuttgart und Mannheim bis nach Frankfurt/Köln wird der Abschnitt Ulm – Augsburg im Jahr 2030 saniert.

Infrastruktur-Programm „Kleine und mittlere Maßnahmen“

Bis 2025 eine Milliarde Euro für 138 kleinere Infrastruktur-Maßnahmen bundesweit, davon 27 in Baden-Württemberg.

Größtes Infrastrukturprojekt in Deutschland



ABS / NSB Karlsruhe – Basel:

Herzstück des wichtigsten europäischen Eisenbahnkorridors zwischen Rotterdam und Genua

Europäische Dimension Transeuropäische Netze

- Die Bahnstrecke Karlsruhe–Basel liegt im Zentrum des europäischen Eisenbahn-Korridors zwischen Rotterdam und Genua.
- Diese Verkehrsachse zählt zu den vorrangig eingestuften Transeuropäischen Netzen (TEN) der EU.
- Rund 300 Züge verkehren täglich zwischen Karlsruhe und Basel.
- Die rund 200 Kilometer lange Strecke wird nun viergleisig ausgebaut und für höhere Geschwindigkeiten ertüchtigt.
- Das Großprojekt Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel ist eines der größten Infrastrukturprojekte der Deutschen Bahn.



Der Korridor Mannheim - Karlsruhe ist Teil der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V).

Einbindung in TEN-V Korridore

- Der **Korridor Mannheim – Karlsruhe** liegt auf **drei europäischen Magistralen**



Lückenschluss

- Die **Neu- und Ausbaustrecke (NBS/ABS) Mannheim – Karlsruhe** stellt den **Lückenschluss** zwischen der **NBS Frankfurt–Mannheim** und der **ABS/NBS Karlsruhe–Basel** dar



Bundesverkehrswegeplan

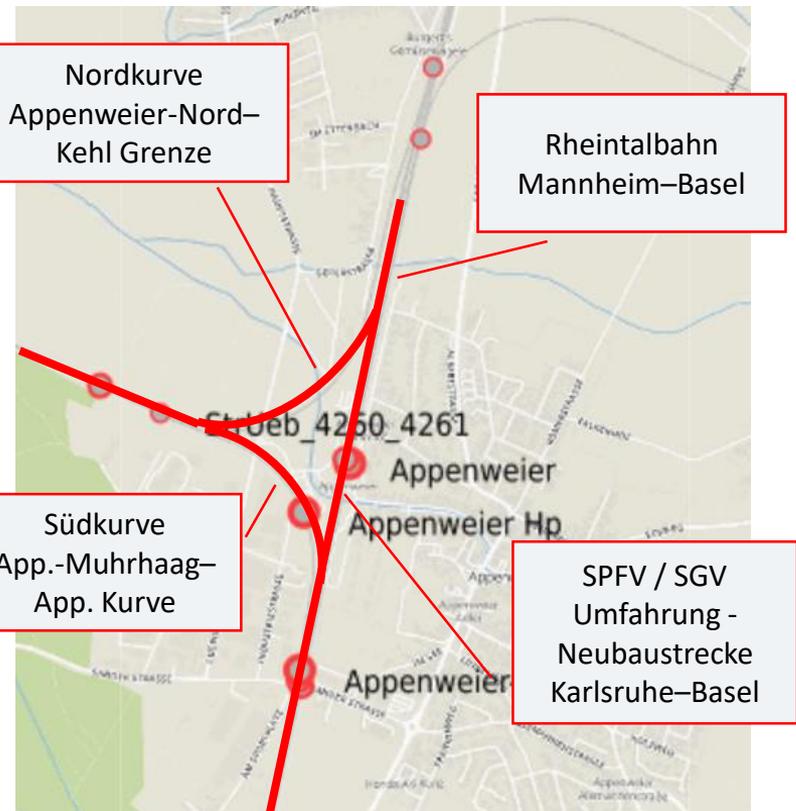
- Die **NBS/ABS Mannheim – Karlsruhe** ist **Bestandteil** des aktuell gültigen **Bedarfsplans Schiene** im Anhang des **Bundesschienenwegeausbaugesetzes** und auf Basis des **Bundesverkehrswegeplans 2030**



Quelle: Bahnprojekt Mannheim-Karlsruhe | Informationsabend | 23.11.2023

Ausbaustrecke Kehl – Appenweier (POS Süd)

Übersicht Knoten Appenweier



Verkehrliche Zielsetzung

- Herstellung einer **Schnellbahnverbindung** **Paris – Ostfrankreich – Südwestdeutschland** (POS) gemäß bilateraler Vereinbarung von La Rochelle vom 22. Mai 1992

Knoten Appenweier

- Projektstand: **Grundlagenermittlung** und **Vorplanung** (Leistungsphase 1 und 2)
- aktuell Erstellung einer **Machbarkeitsstudie**:
 - Untersuchung der verkehrlichen Beziehungen im Knoten Appenweier unter Einbeziehung der Nord- und Südkurve, die die Einbindung in die Rheintalbahn gewährleisten.
 - Analyse weiterer Einflussfaktoren für den Knoten, um die verkehrlichen Zielsetzungen konfliktfrei im Knoten umzusetzen.

Güter gehören auf die Schiene

An aerial photograph of a freight train traveling through a lush, green rural landscape. The train is positioned vertically in the center of the frame, moving from the bottom towards the top. The surrounding area is a mix of dense forests, rolling green hills, and agricultural fields, including a large cornfield in the foreground. A small stream flows through the forest on the left side. The sky is blue with scattered white clouds. A red horizontal line is positioned below the title text on the left side.

DB Cargo in Zahlen

Stand: 2023



31.400 Mita
arbeitende

18 Länder

377 km

Durchschnitts-
transportweite

198 Mio. Tonnen

beförderte Güter

74.500

Mio. tkm
Verkehrsleistung

3.600

Züge am Tag¹

2.536

Loks

5.582

Mio. EUR Umsatz

17%

Marktanteil in Europa

79.000

Güterwagen

7 Mio. Tonnen

CO₂ Einsparung²

(1) Wochenmitte

(2) im Vergleich zum Straßentransport

DB Cargo in Baden-Württemberg in Zahlen

Stand: 2023



Infrastruktur	Mitarbeiter gesamt
<ul style="list-style-type: none"> ■ 1 Rangierbahnhof: Mannheim¹ ■ 1 Rangierbahnhof: Kornwestheim¹ ■ 1 Knotenbahnhof Offenburg Gbf¹ 	<ul style="list-style-type: none"> ■ nP: 2.274⁴
Terminals	Top-Kunden ⁵
<ul style="list-style-type: none"> ■ 6 DUSS Terminals: Mannheim, Karlsruhe, Kornwestheim, Stuttgart, Ulm, Basel–Weil am Rhein² ■ 1 DB Intermodal Services Beteiligung: Singen² ■ 3 DB Intermodal Services Depots: Mannheim, Kornwestheim, Ulm² 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mercedes-Benz Group 81 Mio. € 2. EnBW AG 33 Mio. € 3. SWS Südweststahl AG 28 Mio. €
Gleisanschlüsse	Beförderte Güter
<ul style="list-style-type: none"> ■ 276 aktive, von DB Cargo bediente Gleisanschlüsse³ 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 8,86 Mio. t⁶
	Erlöse
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 334,24 Mio. €⁶
	Einkaufsvolumen extern
	<ul style="list-style-type: none"> ■ 233,73 Mio. €⁷

¹Quelle: SD-LSO (Stammdatenanwendung)

²Quelle: DUSS (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene – Straße), DB IS (DB Intermodal Services GmbH) & KVG (Kombiverkehr)

³Quelle: GLA-DB (Gleisanschluss-Datenbank) und RCS (Rail Controlling Statistics)

⁴Personalbestand der DB Cargo AG zum 30.09.24

⁵Quelle: RCS, per 30. 09. 24, Ermittlung nach Tonnage. Nicht enthalten da nicht auf Bundeslandebene zuordenbar: internationale Kunden, Endkunden in Betreuung von DB Cargo Vertriebsgesellschaften

⁶Quelle: RCS, Bezugsjahr 2023, Leistungskennzahlen und Umsatzerlöse auf Bundesländerebene liegen zunächst nicht vor. Hilfsweise werden die Tonnen und Umsatzerlöse nach Versand-/Empfangsbundesländern sowie bundeslandinternen Verkehren ausgewertet und mit den insgesamt beförderten Tonnen und Umsatzerlösen ins Verhältnis gesetzt.

⁷Quelle: DB Beschaffung SAP BI, Bezugsjahr 2023, Vertragliche Verpflichtungen, die DB-Cargo mit Lieferanten eingegangen ist, ohne konzerninterne-Unternehmen

BVMW macht mobil

Straßenverkehr

Jürgen Skarke
Abteilungspräsident
Regierungspräsidium Karlsruhe



Impulsreferat

BVMW macht mobil

Straßenverkehr in der Region

Jürgen Skarke
Abteilungspräsident
Mobilität, Verkehr, Straßen

27. November 2024

 Baden-Württemberg
Regierungspräsidium
Karlsruhe



Themen

- **Aus- und Neubau Straßen**
- **Erhaltung Straßen**
- **Erhaltung Brücken**
- **LKW-Parkplätze**
- **E-Lkw-Ladeinfrastruktur**



Aus- und Neubau Straßen

Ausgangslage

1. Bundesverkehrswegeplan BVWP 2030



Aus- und Neubau Straßen

Ausgangslage

1. Bundesverkehrswegeplan BVWP 2030
- Bundesautobahnen

Auszug aus dem BVWP 2030:

FD – Fest disponiert

FD-E – Fest disponiert Engpassbeseitigung

VB – Vordringlicher Bedarf

WB* – Weiterer Bedarf mit Planungsrecht

WB – Weiterer Bedarf

Straße		Projektbezeichnung	Einstufung BVWP 2030	Planungsstand
AdB	A 5	AK Heidelberg - AK Walldorf Wiesloch	VB-E	
AdB	A 6	Lgr. RP/BW - AK Frankenthal	FD-E	
AdB	A 6	AK Mannheim - AS Schwetzingen/Hockenheim	VB-E	
AdB	A 6	AS Wiesloch/Rauenberg – AK Weinsberg	FD-E	BAU/ÖPP
AdB	A 8	AS PforzheimN – AS Pforzheim S FD-E	FD-E	BAU
AdB	A 5	AK Walldorf - AD Karlsruhe	WB*	
AdB	A 5	AK Weinheim - AK Heidelberg	WB*	
AdB	A 5	AS Offenburg - AS Riegel	WB*	
AdB	A 5	AS Riegel - AS Freiburg -M	WB*	
AdB	A 5	AS Freiburg -M - AS Bad Krozingen	WB	
AdB	A 6	AD Hockenheim - AK Walldorf	WB*	

Aus- und Neubau Straßen

Ausgangslage

1. Bundesverkehrswegeplan BVWP 2030
- Bundesstraßen

Auszug aus dem BVWP 2030:

FD – Fest disponiert

FD-E – Fest disponiert Engpassbeseitigung

VB – Vordringlicher Bedarf

WB* – Weiterer Bedarf mit Planungsrecht

WB – Weiterer Bedarf

Straße		Projektbezeichnung	Einstufung BVWP 2030	Planungsstand
B 3	B 535 bis L 594a (Wiesloch-Nord)		VB	-
B 3	Lückenschluss bei Kuppenheim		VB	VP
B 10	OU Berghausen (Hopfenbergtunnel)		VB	-
B 27	OU Neckarburken		VB	-
B 27	OU Hardheim		WB*	-
B 35	Bruchsal-Ost		VB	VP
B 36	Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe		VB	VE
B 292	OU Östringen		VB	-
B 292	OU Adelsheim		VB	Fertig
B 293	Lgr. RP/BW bis B 10, 2. Rheinbrücke		VB	PF
B 293	OU Berghausen		VB	PF
B 293	OU Jöhlingen		VB	PF
B 294	Südwesttangente Bretten		VB	VP
B 462/A 5	Ausbau zw. AS Rastatt Nord und VKP B3/B36/B462		WB*	VE
B 462	Bad Rotenfels – Rotherma Querspange		VB	VP
B 500	Ausbau zw. A5 und L75		WB*	-

Aus- und Neubau Straßen

Ausgangslage

1. Bundesverkehrswegeplan BVWP 2030
2. Umsetzungskonzeption des Landes
(Stufe 1/Stufe 2)

RP	Straße	Projektbezeichnung	Planung s-stand*
1. Stufe - Maßnahmen im Planung			
KA	B 293/B10	Lgr. RP/BW 2. Rheinbrücke	BAU/VE
KA	B293/B 36	Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe	VE
KA	B 293	OU Berghausen	PF
KA	B 293	OU Jöhlingen	PF
KA	B 462/A 5	Ausbau zw. AS Rastatt Nord und VKP B3/B36/B462	VE
KA	B 462	Bad Rotenfels – Rotherma Querspange	VP
2. Stufe - Planungsbeginne bis 2025			
KA	B 3	Lückenschluss bei Kuppenheim	VP
KA	B 35	Bruchsal-Ost	VP
KA	B 294	Südwesttangente Bretten	VP
RP	Straße	Projektbezeichnung	Maßnahmen- typ
2. Stufe - Planungsbeginne ab 2025			
KA	B 3	B535 bis L 594 (Wiesloch-Nord)	AUSBAU
KA	B 10	OU Berghausen (Hopfenbergtunnel)	OU
KA	B 27	OU Neckarburken	OU
KA	B 292	OU Östringen	OU

Aus- und Neubau Straßen

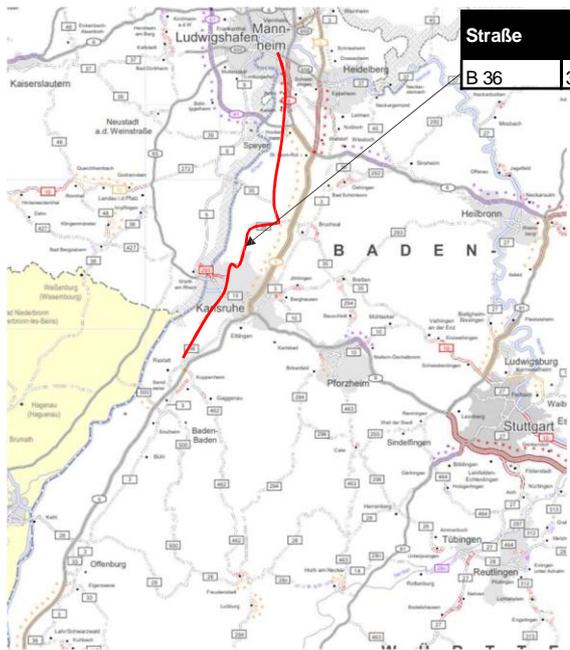
Ausgangslage

1. Bundesverkehrswegeplan BVWP 2030
2. Umsetzungskonzeption des Landes
(Stufe 1/Stufe 2)
3. Generalverkehrsplan (GVP) mit
Maßnahmenplan 2021-2035

Auszug aus dem Maßnahmenplan:

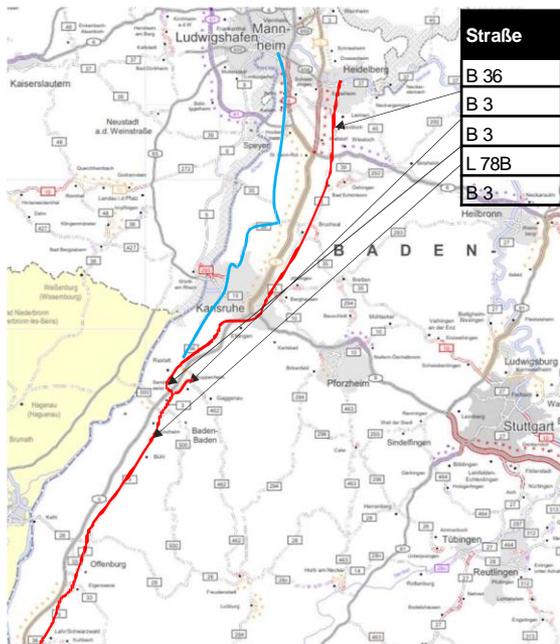
Straße	Projektbezeichnung
L 78B	Querspange südlich Rastatt
L 566	Ausbau mit Beseitigung Bahnübergang Mörsch, 2. BA
L 87a	Radweg zwischen Zell und Moos
L 77	Ortsumgehung Rastatt-Niederbühl
L 67	Ausbau 2. Bauabschnitt zw. K3711 und Haueneberstein
L 75A	L75A, Anbindung Zubringer Baden-Airpark
L 80	Ausbau zw. L85 und Leiberstung
L 527	Ausbau Neckargerach-Reichenbuch
L 546	Ortsumgehung St. Leon
L 559	Beseitigung Bahnübergang Weingarten mit Anbindung an die B 3
L 566	Ausbau mit Beseitigung Bahnübergang in Mörsch, 1. Bauabschnitt
L 723	2-bahniger Ausb zw. AS A6 Wiesl/Rauenb und KNP Wieslocher Str.
L 1103	Neubau zur B35 in Bretten (L 1103A)
L 515	Ausbau zwischen Merchingen und Ballenberg
L 520	Ausbau zw. Großeicholzheim und Waldhausen
L 547	Ortsumgehung Altwiesloch/ L 594
L 550	L550 Ausbau zw. Sinsheim - Weiler
L 552	Ausbau Ortsdurchfahrt Stettfeld 2. Bauabschnitt
L 582	Osterburken-Bofsheim
L 608	Ausbau zwischen Kreisgrenze und B 36 neu (Dummersheim)
L 615	Dallau-Muckental
L 633	Ausbau N.-Katzenbach - Guttenbach

Aus- und Neubau Straßen



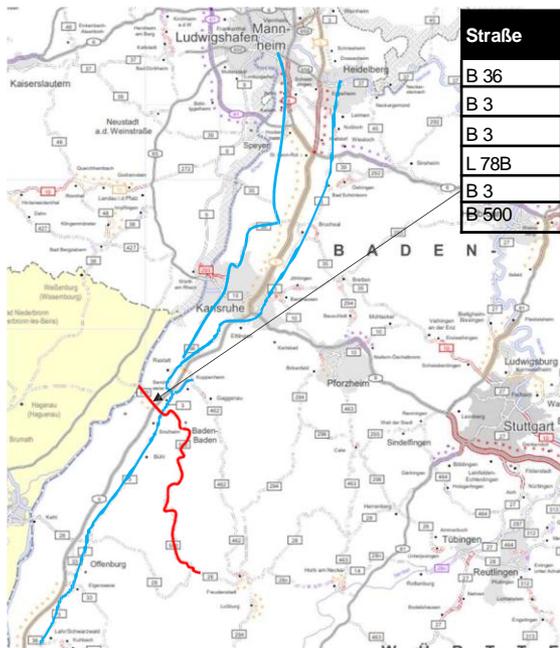
Straße	Projektbezeichnung	Kosten in Mio. €	Grundlage	Planungsstand
B 36	3-streifiger Ausbau zw. Leopoldshafen und Linkenheim-Hochstetten, Telematik	16	Ausbau	PF

Aus- und Neubau Straßen



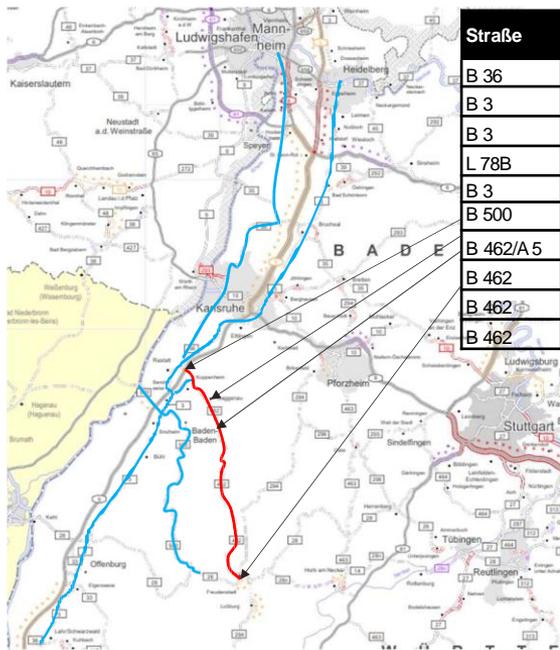
Straße	Projektbezeichnung	Kosten in Mio. €	Grundlage	Planungsstand
B 36	3-streifiger Ausbau zw. Leopoldshafen und Linkenheim-Hochstetten, Telematik	16	Ausbau	PF
B 3	B 535 bis L 594a (Wiesloch-Nord)	66,1	BVWP: VB	-
B 3	Lückenschluss bei Kuppenheim	47,6	BVWP: VB	VP
L 78B	Querspange südlich Rastatt	25,5	GVP	VE
B 3	Lückenschluss zw. Sinzheim und Steinbach	18,1	Ausbau	BAU

Aus- und Neubau Straßen



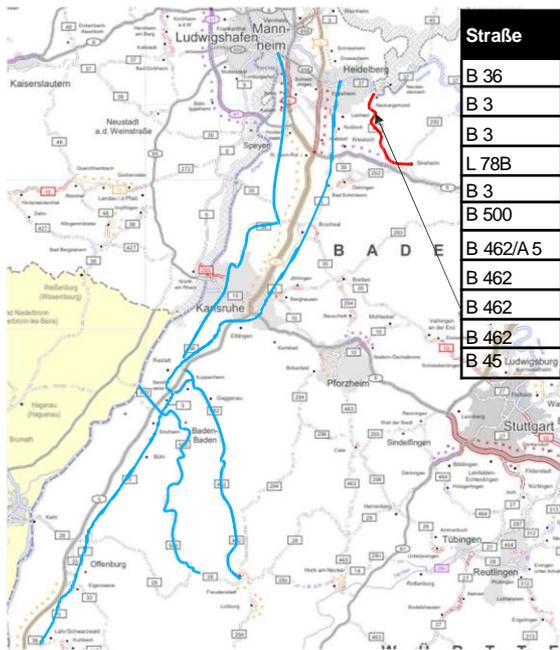
Strasse	Projektbezeichnung	Kosten in Mio. €	Grundlage	Planungsstand
B 36	3-streifiger Ausbau zw. Leopoldshafen und Linkenheim-Hochstetten, Telematik	16	Ausbau	PF
B 3	B 535 bis L 594a (Wiesloch-Nord)	66,1	BVWP: VB	-
B 3	Lückenschluss bei Kuppenheim	47,6	BVWP: VB	VP
L 78B	Querspange südlich Rastatt	25,5	GVP	VE
B 3	Lückenschluss zw. Sinzheim und Steinbach	18,1	Ausbau	BAU
B 500	Ausbau zw. A5 und L75	15,2	BVWP:WB*	-

Aus- und Neubau Straßen



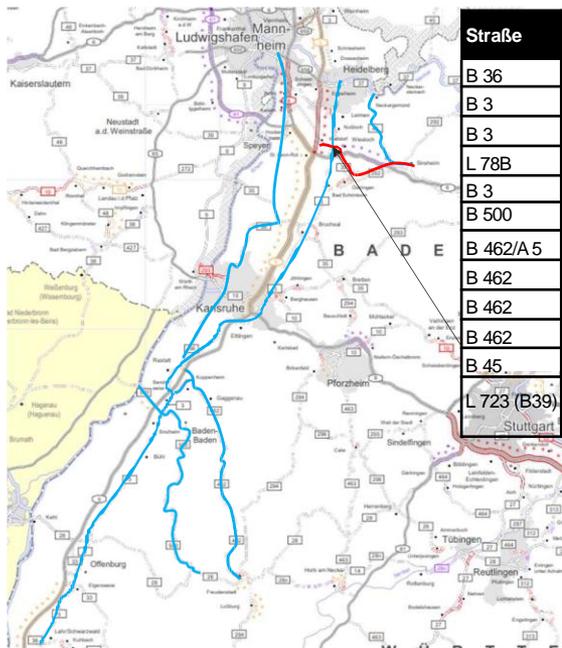
Straße	Projektbezeichnung	Kosten in Mio. €	Grundlage	Planungsstand
B 36	3-streifiger Ausbau zw. Leopoldshafen und Linkenheim-Hochstetten, Telematik	16	Ausbau	PF
B 3	B 535 bis L 594a (Wiesloch-Nord)	66,1	BVWP: VB	-
B 3	Lückenschluss bei Kuppenheim	47,6	BVWP: VB	VP
L 78B	Querspange südlich Rastatt	25,5	GVP	VE
B 3	Lückenschluss zw. Sinzheim und Steinbach	18,1	Ausbau	BAU
B 500	Ausbau zw. A5 und L75	15,2	BVWP:WB*	-
B 462/A 5	Ausbau zw. AS Rastatt Nord und VKP B3/B36/B462	127,2	BVWP:WB*	VE
B 462	Bad Rotenfels – Rotherma Querspange	11,22	BVWP: VB	VP
B 462	Umbau PWC Gaggenau	2,5	Umbau	VE
B 462	Tunnel Freudenstadt	113	BVWP:WB*	PF

Aus- und Neubau Straßen



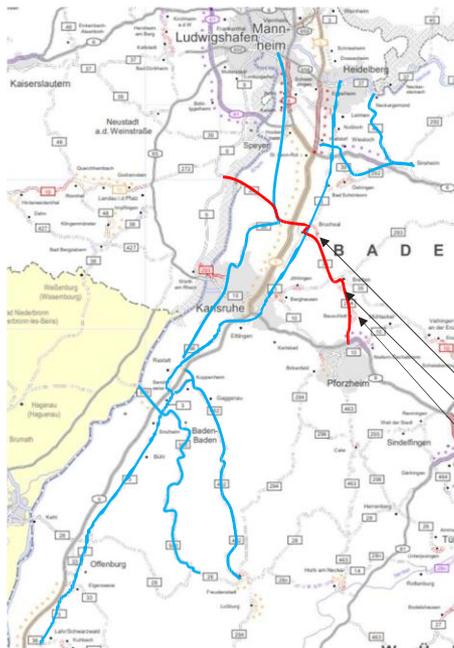
Straße	Projektbezeichnung	Kosten in Mio. €	Grundlage	Planungsstand
B 36	3-streifiger Ausbau zw. Leopoldshafen und Linkenheim-Hochstetten, Telematik	16	Ausbau	PF
B 3	B 535 bis L 594a (Wiesloch-Nord)	66,1	BVWP: VB	-
B 3	Lückenschluss bei Kuppenheim	47,6	BVWP: VB	VP
L 78B	Querspange südlich Rastatt	25,5	GVP	VE
B 3	Lückenschluss zw. Sinzheim und Steinbach	18,1	Ausbau	BAU
B 500	Ausbau zw. A5 und L75	15,2	BVWP:WB*	-
B 462/A 5	Ausbau zw. AS Rastatt Nord und VKP B3/B36/B462	127,2	BVWP:WB*	VE
B 462	Bad Rotenfels – Rotherma Querspange	11,22	BVWP: VB	VP
B 462	Umbau PWC Gaggenau	2,5	Umbau	VE
B 462	Tunnel Freudenstadt	113	BVWP:WB*	PF
B 45 Ludwigsburg	Ausbau zw. Bammental und Wiesenbach	7,5	Ausbau	VE

Aus- und Neubau Straßen



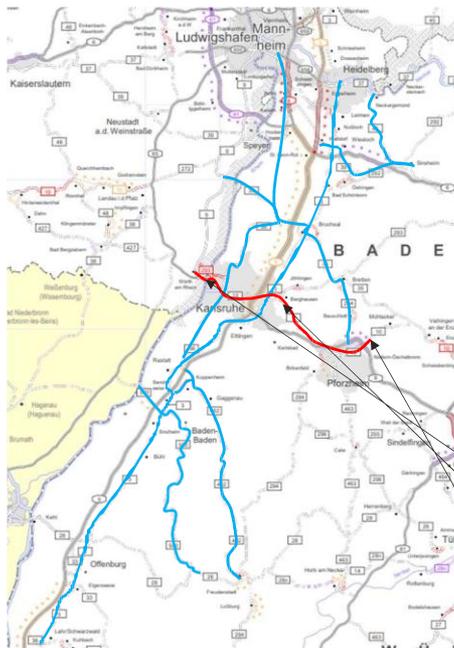
Straße	Projektbezeichnung	Kosten in Mio. €	Grundlage	Planungsstand
B 36	3-streifiger Ausbau zw. Leopoldshafen und Linkenheim-Hochstetten, Telematik	16	Ausbau	PF
B 3	B 535 bis L 594a (Wiesloch-Nord)	66,1	BVWP: VB	-
B 3	Lückenschluss bei Kuppenheim	47,6	BVWP: VB	VP
L 78B	Querspange südlich Rastatt	25,5	GVP	VE
B 3	Lückenschluss zw. Sinzheim und Steinbach	18,1	Ausbau	BAU
B 500	Ausbau zw. A5 und L75	15,2	BVWP:WB*	-
B 462/A 5	Ausbau zw. AS Rastatt Nord und VKP B3/B36/B462	127,2	BVWP:WB*	VE
B 462	Bad Rotenfels – Rotherma Querspange	11,22	BVWP: VB	VP
B 462	Umbau PWC Gaggenau	2,5	Umbau	VE
B 462	Tunnel Freudenstadt	113	BVWP:WB*	PF
B 45	Ausbau zw. Bammental und Wiesenbach	7,5	Ausbau	VE
L 723 (B39)	2-bahniger Ausb zw. AS A6 Wiesl/Rauenb und KNP Wieslocher Str. OST	100	GVP	VE
	2-bahniger Ausb zw. AS A6 Wiesl/Rauenb und KNP Wieslocher Str. WEST		GVP	VP

Aus- und Neubau Straßen



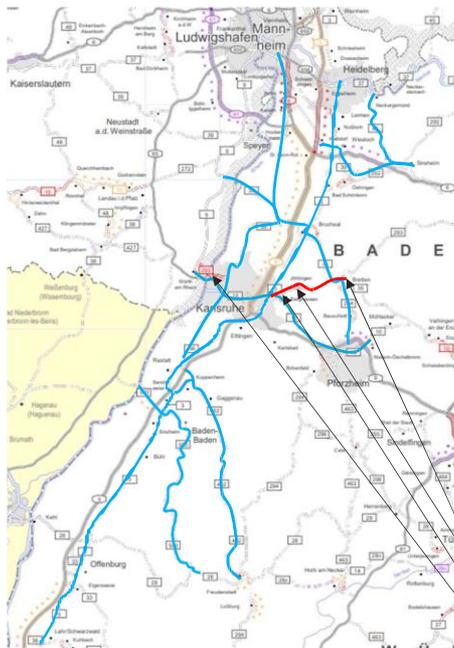
Straße	Projektbezeichnung	Kosten in Mio. €	Grundlage	Planungsstand
B 36	3-streifiger Ausbau zw. Leopoldshafen und Linkenheim-Hochstetten, Telematik	16	Ausbau	PF
B 3	B 535 bis L 594a (Wiesloch-Nord)	66,1	BVWP: VB	-
B 3	Lückenschluss bei Kuppenheim	47,6	BVWP: VB	VP
L 78B	Querspange südlich Rastatt	25,5	GVP	VE
B 3	Lückenschluss zw. Sinzheim und Steinbach	18,1	Ausbau	BAU
B 500	Ausbau zw. A5 und L75	15,2	BVWP:WB*	-
B 462/A 5	Ausbau zw. AS Rastatt Nord und VKP B3/B36/B462	127,2	BVWP:WB*	VE
B 462	Bad Rotenfels – Rotherma Querspange	11,22	BVWP: VB	VP
B 462	Umbau PWC Gaggenau	2,5	Umbau	VE
B 462	Tunnel Freudenstadt	113	BVWP:WB*	PF
B 45	Ausbau zw. Bammental und Wiesenbach	7,5	Ausbau	VE
L 723 (B39)	2-bahniger Ausb zw. AS A6 Wiesl/Rauenb und KNP Wieslocher Str. OST	100	GVP	VE
	2-bahniger Ausb zw. AS A6 Wiesl/Rauenb und KNP Wieslocher Str. WEST		GVP	VP
B 35	Bruchsal-Ost	61,3	BVWP: VB	VP
B 294	Südwesttangente Bretten	38,1	BVWP: VB	VP
B 294	OU Bauschlott	19,8	BVWP: VB	-

Aus- und Neubau Straßen



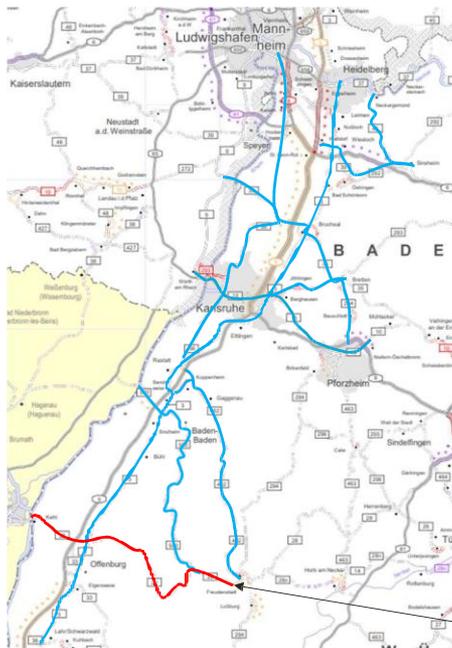
Straße	Projektbezeichnung	Kosten in Mio. €	Grundlage	Planungsstand
B 36	3-streifiger Ausbau zw. Leopoldshafen und Linkenheim-Hochstetten, Telematik	16	Ausbau	PF
B 3	B 535 bis L 594a (Wiesloch-Nord)	66,1	BVWP: VB	-
B 3	Lückenschluss bei Kuppenheim	47,6	BVWP: VB	VP
L 78B	Querspange südlich Rastatt	25,5	GVP	VE
B 3	Lückenschluss zw. Sinzheim und Steinbach	18,1	Ausbau	BAU
B 500	Ausbau zw. A5 und L75	15,2	BVWP:WB*	-
B 462/A 5	Ausbau zw. AS Rastatt Nord und VKP B3/B36/B462	127,2	BVWP:WB*	VE
B 462	Bad Rotenfels – Rotherma Querspange	11,22	BVWP: VB	VP
B 462	Umbau PWC Gaggenau	2,5	Umbau	VE
B 462	Tunnel Freudenstadt	113	BVWP:WB*	PF
B 45	Ausbau zw. Bammental und Wiesenbach	7,5	Ausbau	VE
L 723 (B39)	2-bahniger Ausb zw. AS A6 Wiesl/Rauenb und KNP Wieslocher Str. OST	100	GVP	VE
	2-bahniger Ausb zw. AS A6 Wiesl/Rauenb und KNP Wieslocher Str. WEST		GVP	VP
B 35	Bruchsal-Ost	61,3	BVWP: VB	VP
B 294	Südwesttangente Bretten	38,1	BVWP: VB	VP
B 294	OU Bauschlott	19,8	BVWP: VB	-
B 293/B 10	Lgr. RP/BW 2. Rheinbrücke	115	BVWP: VB	BAU/VE
B 10	OU Berghausen (Hopfenbergtunnel)	67	BVWP: VB	-
B 10	Pforzheim/Eutingen – Niefem	22,6	BVWP: VB	PF/BAU

Aus- und Neubau Straßen



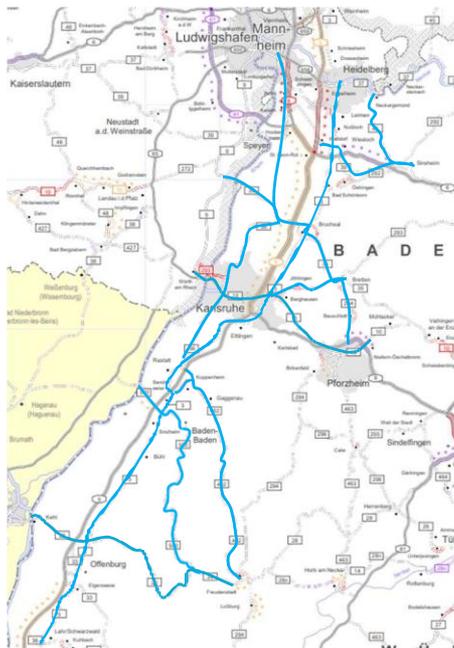
Straße	Projektbezeichnung	Kosten in Mio. €	Grundlage	Planungsstand
B 36	3-streifiger Ausbau zw. Leopoldshafen und Linkenheim-Hochstetten, Telematik	16	Ausbau	PF
B 3	B 535 bis L 594a (Wiesloch-Nord)	66,1	BVWP: VB	-
B 3	Lückenschluss bei Kuppenheim	47,6	BVWP: VB	VP
L 78B	Querspange südlich Rastatt	25,5	GVP	VE
B 3	Lückenschluss zw. Sinzheim und Steinbach	18,1	Ausbau	BAU
B 500	Ausbau zw. A5 und L75	15,2	BVWP:WB*	-
B 462/A 5	Ausbau zw. AS Rastatt Nord und VKP B3/B36/B462	127,2	BVWP:WB*	VE
B 462	Bad Rotenfels – Rotherma Querspange	11,22	BVWP: VB	VP
B 462	Umbau PWC Gaggenau	2,5	Umbau	VE
B 462	Tunnel Freudenstadt	113	BVWP:WB*	PF
B 45	Ausbau zw. Bammental und Wiesenbach	7,5	Ausbau	VE
L 723 (B39)	2-bahniger Ausb zw. AS A6 Wiesl/Rauenb und KNP Wieslocher Str. OST	100	GVP	VE
	2-bahniger Ausb zw. AS A6 Wiesl/Rauenb und KNP Wieslocher Str. WEST		GVP	VP
B 35	Bruchsal-Ost	61,3	BVWP: VB	VP
B 294	Südwesttangente Bretten	38,1	BVWP: VB	VP
B 294	OU Bauschlott	19,8	BVWP: VB	-
B 293/B10	Lgr. RP/BW 2. Rheinbrücke	115	BVWP: VB	BAU/VE
B 10	OU Berghausen (Hopfenbergtunnel)	67	BVWP: VB	-
B 10	Pforzheim/Eutingen – Niefem	22,6	BVWP: VB	PF/BAU
B 35	Gölschauser Dreieck	6,15	Ausbau	PF/BAU
B 293	OU Jöhlingen	31,42	BVWP: VB	PF
B 293	OU Berghausen	25,9	BVWP: VB	PF
B293/B 36	Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe	115,7	BVWP: VB	VE

Aus- und Neubau Straßen



Straße	Projektbezeichnung	Kosten in Mio. €	Grundlage	Planungsstand
B 36	3-streifiger Ausbau zw. Leopoldshafen und Linkenheim-Hochstetten, Telematik	16	Ausbau	PF
B 3	B 535 bis L 594a (Wiesloch-Nord)	66,1	BVWP: VB	-
B 3	Lückenschluss bei Kuppenheim	47,6	BVWP: VB	VP
L 78B	Querspange südlich Rastatt	25,5	GVP	VE
B 3	Lückenschluss zw. Sinzheim und Steinbach	18,1	Ausbau	BAU
B 500	Ausbau zw. A5 und L75	15,2	BVWP:WB*	-
B 462/A 5	Ausbau zw. AS Rastatt Nord und VKP B3/B36/B462	127,2	BVWP:WB*	VE
B 462	Bad Rotenfels – Rotherma Querspange	11,22	BVWP: VB	VP
B 462	Umbau PWC Gaggenau	2,5	Umbau	VE
B 462	Tunnel Freudenstadt	113	BVWP:WB*	PF
B 45	Ausbau zw. Bammental und Wiesenbach	7,5	Ausbau	VE
L 723 (B39)	2-bahniger Ausb zw. AS A6 Wiesl/Rauenb und KNP Wieslocher Str. OST	100	GVP	VE
	2-bahniger Ausb zw. AS A6 Wiesl/Rauenb und KNP Wieslocher Str. WEST		GVP	VP
B 35	Bruchsal-Ost	61,3	BVWP: VB	VP
B 294	Südwesttangente Bretten	38,1	BVWP: VB	VP
B 294	OU Bauschlott	19,8	BVWP: VB	-
B 293/B10	Lgr. RP/BW 2. Rheinbrücke	115	BVWP: VB	BAU/VE
B 10	OU Berghausen (Hopfenbergtunnel)	67	BVWP: VB	-
B 10	Pforzheim/Eutingen – Niefern	22,6	BVWP: VB	PF/BAU
B 35	Gölshauser Dreieck	6,15	Ausbau	PF/BAU
B 293	OU Jöhlingen	31,42	BVWP: VB	PF
B 293	OU Berghausen	25,9	BVWP: VB	PF
B293/B 36	Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe	115,7	BVWP: VB	VE
B 28	Tunnel Freudenstadt	65,4	BVWP:WB*	-

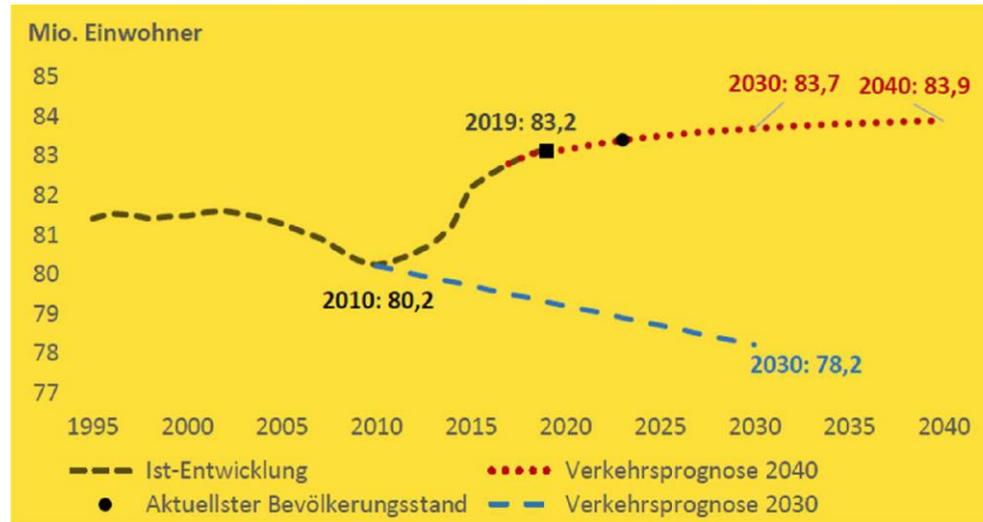
Aus- und Neubau Straßen



Straße	Projektbezeichnung	Kosten in Mio. €	Grundlage	Planungsstand
B 36	3-streifiger Ausbau zw. Leopoldshafen und Linkenheim-Hochstetten, Telematik	16	Ausbau	PF
B 3	B 535 bis L 594a (Wiesloch-Nord)	66,1	BVWP: VB	-
B 3	Lückenschluss bei Kuppenheim	47,6	BVWP: VB	VP
L 78B	Querspange südlich Rastatt	25,5	GVP	VE
B 3	Lückenschluss zw. Sinzheim und Steinbach	18,1	Ausbau	BAU
B 500	Ausbau zw. A5 und L75	15,2	BVWP:WB*	-
B 462/A 5	Ausbau zw. AS Rastatt Nord und VKP B3/B36/B462	127,2	BVWP:WB*	VE
B 462	Bad Rotenfels – Rotherma Querspange	11,22	BVWP: VB	VP
B 462	Umbau PWC Gaggenau	2,5	Umbau	VE
B 462	Tunnel Freudenstadt	113	BVWP:WB*	PF
B 45	Ausbau zw. Bammental und Wiesenbach	7,5	Ausbau	VE
L 723 (B39)	2-bahniger Ausb zw. AS A6 Wiesl/Rauenb und KNP Wieslocher Str. OST	100	GVP	VE
	2-bahniger Ausb zw. AS A6 Wiesl/Rauenb und KNP Wieslocher Str. WEST		GVP	VP
B 35	Bruchsal-Ost	61,3	BVWP: VB	VP
B 294	Südwesttangente Bretten	38,1	BVWP: VB	VP
B 294	OU Bauschlott	19,8	BVWP: VB	-
B 293/B10	Lgr. RP/BW 2. Rheinbrücke	115	BVWP: VB	BAU/VE
B 10	OU Berghausen (Hopfenbergtunnel)	67	BVWP: VB	-
B 10	Pforzheim/Eutingen – Niefern	22,6	BVWP: VB	PF/BAU
B 35	Gölshauser Dreieck	6,15	Ausbau	PF/BAU
B 293	OU Jöhlingen	31,42	BVWP: VB	PF
B 293	OU Berghausen	25,9	BVWP: VB	PF
B293/B 36	Querspange 2. Rheinbrücke Karlsruhe	115,7	BVWP: VB	VE
B 28	Tunnel Freudenstadt	65,4	BVWP:WB*	-

Aus- und Neubau Straßen

Aktuelle Verkehrsprognose 2040



Aus- und Neubau Straßen

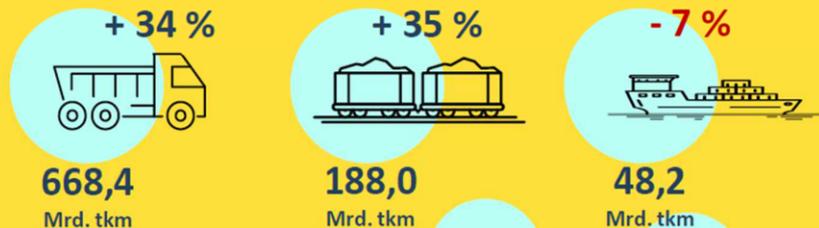
Aktuelle Verkehrsprognose 2040

MEHR GÜTERVERKEHR

Ursachen

- Wirtschaftswachstum
- Konsumverhalten
- Wirtschaftsverflechtungen
- zum Teil Güterstrukturwandel

Gütertransportleistung



Gütertransportaufkommen

- + 86 % Postsendungen
- + 56 % Sammelgut
- + 30 % Nahrungs- und Genussmittel
- + 23 % Fahrzeuge
- + 19 % Holzwaren und Papier

Aus- und Neubau Straßen

=> Ausgangslage muss überprüft werden

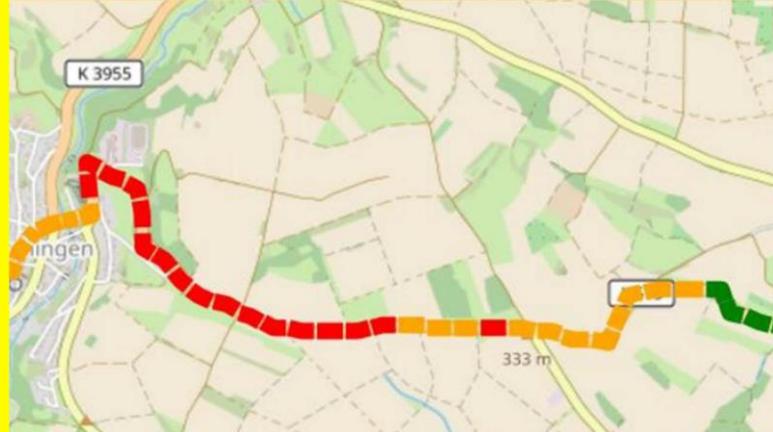
1. Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ)
2. Nachbewertung Wirtschaftlichkeit
3. Neubewertung (N/K-Verhältnis)
4. Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan (BVMP) 2040



Erhaltung Straßen

Zustandserfassung und –bewertung
(ZEB)

=> Erhaltungsmanagement



Erhaltung Straßen

Fahrbahndeckenerneuerungen 2024

Straße	Maßnahme
B 27	FDE OD Mosbach m. Umbau KNP L 527 Amthausstraße
B 294	FDE OD Loßburg (mit Ast L 408)
B 462	OD Friedrichstal BA 3
B 500	FDE Unterstmatt-Sand
B 3	FDE OD Hemsbach
B 3	FDE OD Laudенbach
B 3	FDE Malsch - Bruchhausen
B 3	FDE & KP-Ausbau Sandweier
B 10	FDE Mühlacker Hindenburgstraße bis Ötisheimer Straße
B 10	FDE Sägewerkstr. - AS PF-Ost - Enzbrücke
B 27	FDE Buchen-Süd bis Abzweig Buchen-Mitte
B 35	FDE Bretten Alexanderplatz
B 37	FDE Zwingenberg - Neckargerach
B 38	FDE MA-Käfertal
B 39	FDE Steinsfurt L 592 - Kreisgrenze Kirchart
B 44	FDE MA - Landesgrenze Hessen
B 45	FDE Eberbach - Hessen
B 292	FDE Waibstadt mit Abzweig L 549 West
B 292	FDE Adelsheim Ost
B 500	FDE von Zufflucht bis Ruhstein
B 535	FDE HD-Kurpfalzhöfe - L600, Südfahrbahn

Straße	Maßnahme
L 77A	FDE Rastatt Rheinau L77/L77a + FDE
L 410	FDE OD Empfinden
L 524	FDE OD Unterdielbach
L 526	FDE Unterschnefflenz - OD Katzental
L 562	FDE OD Reichenbach Waldbronn
L 574	FDE OD Schellbronn bis Neuhausen (ohne OD Neuhausen)
B 39	FDE Steinsfurt L 592 - Kreisgrenze Kirchart
L 75	FDE Greffern-Stollhofen 2024
L 78A	FDE von B 500 bis Wintersdorf
L 179	FDE Mühle Neuhengstett
L 362A	FDE Nagold, Herrenberger Straße
L 515	FDE Ravenstein - Ballenberg
L 518	FDE Walldürn-Landesgrenze Bayern
L 520	FDE Großseicholzheim - Einmündung B 27
L 524	OD Oberdielbach BA2
L 525	FDE Fahrenbach - OD Robern
L 525	FDE Wagenschwend
L 536	FDE Ladenburg - A 5 West
L 546	FDE Malsch - Mühlhausen und Abschnitt Reilingen
L 564	FDE Loffenau-Herrenalb 2024
L 571	FDE Walzbachtal
L 574	FDE Huchenfeld - Hohenwart - Schellbronn (ohne ODs)
L 588	FDE Hochhausen
L 593	FDE Oberderdingen
L 598	FDE Sandhausen - HD-Kirchheim
L 602	FDE Dettenheim
L 607	FDE Kiesdreieck bei Ettlingen (L 566 + L 607)
L 622	FDE OD Ittersbach
L 637	FDE MA-Seckenheim - B 38a
L 1095	FDE Adelsheim - OD Osterburken
L 1125	Sanierung KNP L 1125/K 4504 + FDE zwischen Pinache und Großglattbach



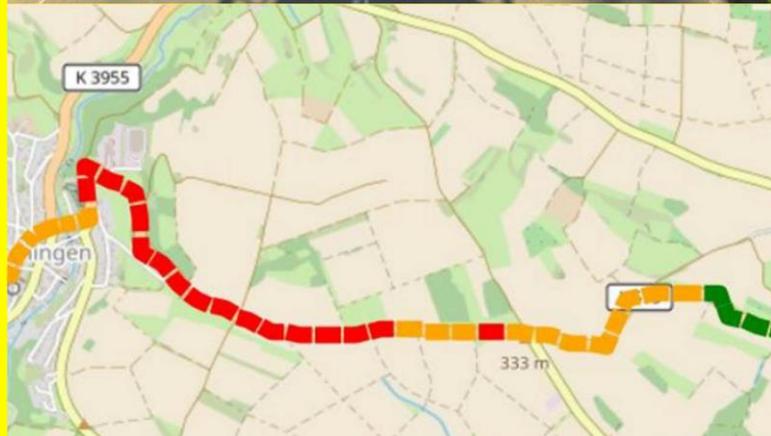
Erhaltung Straßen

Zustandserfassung und –bewertung
(ZEB)

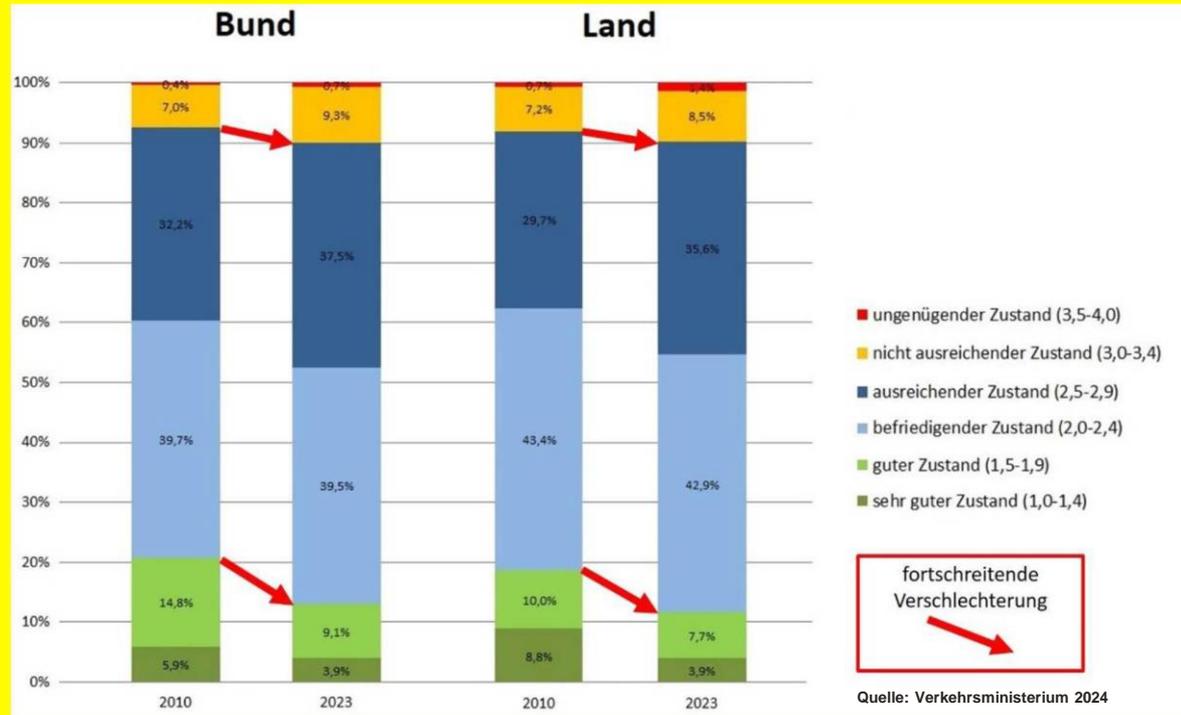
=> Erhaltungsmanagement



**verfügbare HH-Mittel und
verfügbare Personalkapazitäten**



Erhaltung Brücken



Erhaltung Brücken

- Brückenbestand mit Blick auf Substanz und Tragfähigkeit in erheblichem Umfang in instandsetzungs- bzw. ertüchtigungswürdigem Zustand.
- Aktueller Erhaltungsbedarf bei derzeit landesweit knapp 660 Brücken (d. h. für etwa jede zehnte Brücke ist eine Erhaltungsmaßnahme erforderlich).
- In den nächsten 5 Jahren muss die Anzahl an Brücken, die jährlich grundhaft instand gesetzt/ertüchtigt bzw. neu gebaut werden, von derzeit weniger als 10 gesteigert werden!

Ziel: zukunftsfähige Bereitstellung einer intakten Straßeninfrastruktur ohne zustandsbedingte Brückensperrungen!

Erhaltung Brücken

Weitere Vorgehensweise:

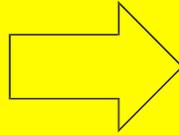
- Ersatzneubauten sind zur beschleunigten Umsetzung im Regelfall an Ort und Stelle unter Vollsperrung herzustellen.
- Bündelung mehrerer Projekte (Sammelausschreibung Brückenersatzneubauten).
- Verkürzung von Vergabeverfahren durch funktionale Ausschreibungen.
- Einsatz modularer Bauweisen bzw. neuartiger Expressbauweisen.

Herausforderung: erforderliche HH-Mittel und erforderliches Personal

Erhaltung Brücken

Brückenersatzneubauten

Straße	Brückenersatzneubau
B 10	UF der Alb, Karlsruhe
B 35	Ersatzneubau Rheinniederungskanal
B 35	Ersatzneubau Jägerschrittkanal
B 35	Ufg DB bei Diedelsheim
B 35	Ersatzneubau UF L 1131 u. Bahn bei Maulbronn-West
B 45	Ersatzneubau UF der Elsenz in Meckesheim
B 45	Ersatzneubau UF der DB in Meckesheim
B 463	Ersatzneubau UF der Nagold in Wildberg
L 75	Sandbachbrücke Hügelsheim
L 75	Radwegbrücke Hügelsheim
L 351	Ersatzneubau UF der Enz in Bad Wildbad (Guldenbrücke)
L 554	Kraichbachbrücke Münzesheim
L 618	Ufg der DB, Heidelshiem



Prioritätenverschiebung von Aus- und Neubau zu Erhaltung.

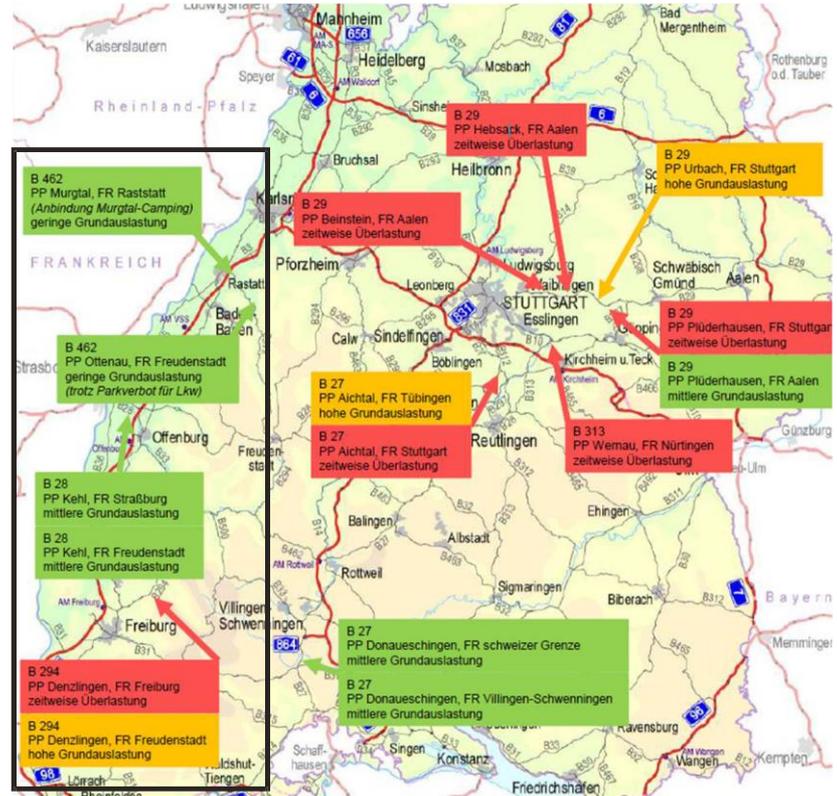
LKW-Parkplätze

Verkehrserhebung an Parkplätzen (Juni 2020)

Ausstattung von Rastanlagen an
Bundesstraßen mit WC-Anlagen.

Ausschlaggebende Kriterien:

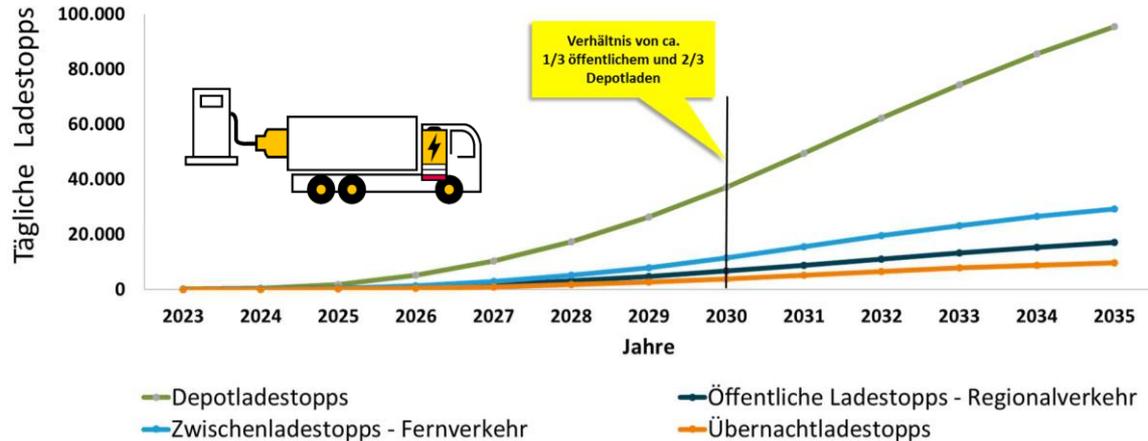
- Kapazität
- Belegung
- Frequentierung



E-LKW-Ladeinfrastruktur

„Bedarfs- und Standortanalyse zum flächendeckenden Laden von E-LKW in Baden-Württemberg“ vom März 2024

Bedarf an Ladestopps

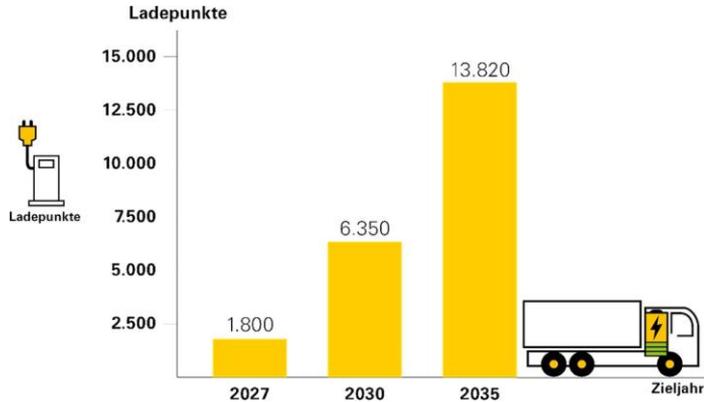


Quelle: Verkehrsministerium 2024

E-LKW-Ladeinfrastruktur

„Bedarfs- und Standortanalyse zum flächendeckenden Laden von E-LKW in Baden-Württemberg“ vom März 2024

Bedarf an öffentlichen Ladepunkten



Quelle: Verkehrsministerium 2024

Herzlichen Dank!

Jürgen Skarke

Abteilung Mobilität, Verkehr, Straßen | RP Karlsruhe

Talkrunde

Moderation:
Claus Haberecht, BVMW



**Dr. Clarissa
Freundorfer**
DB Konzern-
bevollmächtigte
Baden-Württemberg



Alfons Hartmann
Vorstandsvorsitzender
Hartmann Logistics AG



Thomas Dörflinger
Verkehrspolitischer
Sprecher
Landtagsabgeordneter
der CDU



**Charlotte
Klingmüller**
Dipl.Ing. Raum- und
Umweltplanung
Stadtplanerin Stadt
Bruchsal



Josef Stumpf
Direktor Baden-Württemberg
BVMW Bundeswirtschaftssenat

Die nächsten Events

Pitch& Meet

03. Dezember 2024
von 17:00 bis 18:30 Uhr
Online-Event



Forum Innovation: Autonomes und vernetztes Fahren in Europa
Mittwoch, den 04. Dezember 2024 von 18:00 Uhr bis 21:30 Uhr
Emil Frey Ungeheuer Automobile Karlsruhe



BVMW Website



BVMW LinkedIn