

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Finanzen und Wirtschaft

Staatshaushaltsplan 2013/2014

Einzelplan 13: Ministerium für Verkehr und Infrastruktur

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen:

I.

1. Kap. 1301 – Ministerium

zuzustimmen.

2. Kap. 1302 – Allgemeine Bewilligungen

zuzustimmen.

3. Kap. 1303 – Verkehr

	2013 Tsd. EUR	2014 Tsd. EUR
Tit. 891 86 Zuschüsse für Investitionen an öffentliche Unternehmen		
Die Verpflichtungsermächtigung wie folgt zu fassen:		
„Verpflichtungsermächtigung	215.500,0	500,0
Davon zur Zahlung fällig im		
Haushaltsjahr 2014 bis zu	750,0	0,0
Haushaltsjahr 2015 bis zu	85.250,0	250,0
Haushaltsjahr 2016 bis zu	54.500,0	250,0
Haushaltsjahr 2017 bis zu	25.000,0	0,0
Haushaltsjahr 2018 bis zu	25.000,0	0,0
Haushaltsjahr 2019 bis zu	25.000,0	0,0“

und Ziffer 7 der Erläuterung
wie folgt zu fassen:

„7. Kostenanteil des Landes
für die Elektrifizierung der Süd-
bahn (rd. 500,0 Tsd. Euro Barmittel
in 2014, Verpflichtungsermächti-
gungen in 2013 für die Folgejahre
insgesamt 90.000,0 Tsd. Euro)“

und die Übersicht über die
Verpflichtungsermächtigungen
wie folgt zu fassen:

„Übersicht über die Verpflichtungsermächtigungen (Beträge in Tsd. EUR)

Bewilligung im Haus- halts- plan	davon fällig in Betrag zus.							
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 ff.
bis 2012	750,0	250,0	0,0	0,0	0,0	500,0	0,0	0,0
2013	215.500,0	0,0	500,0	85.000,0	54.500,0	25.000,0	25.000,0	25.000,0
2014	500,0	0,0	0,0	250,0	250,0	0,0	0,0	0,0
zus.	216.750,0	250,0	500,0	85.250,0	54.750,0	25.500,0	25.000,0	25.000,0**
						2013 Tsd. EUR	2014 Tsd. EUR	

Tit. 883 93 Zuweisungen für Investitionen
an Gemeinden und Gemeinde-
verbände

Die Verpflichtungsermächtigung
wie folgt zu fassen:

„Verpflichtungsermächtigung	150.500,0	185.500,0
Davon zur Zahlung fällig im		
Haushaltsjahr 2014 bis zu	10.000,0	0,0
Haushaltsjahr 2015 bis zu	10.000,0	20.000,0
Haushaltsjahr 2016 bis zu	10.000,0	20.000,0
Haushaltsjahr 2017 bis zu	10.000,0	20.000,0
Haushaltsjahr 2018 bis zu	10.000,0	20.000,0
Haushaltsjahr 2019 bis zu	11.000,0	20.000,0
Haushaltsjahr 2020 bis zu	89.500,0	85.500,0**

und die Erläuterung wie folgt
zu fassen:

„Übersicht über die Verpflichtungsermächtigungen (Beträge in Tsd. EUR)

Bewilligung im Haus- halts- plan	davon fällig in Betrag zus.							
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	*2019 ff.
bis 2011	75.600,0	8.400,0	8.400,0	8.400,0	8.400,0	8.400,0	8.400,0	25.200,0
2012	24.128,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	24.128,0
2013	150.500,0	0,0	10.000,0	10.000,0	10.000,0	10.000,0	10.000,0	100.500,0
2014	185.500,0	0,0	0,0	20.000,0	20.000,0	20.000,0	20.000,0	105.500,0
zus.	435.728,0	8.400,0	18.400,0	38.400,0	38.400,0	38.400,0	38.400,0	255.328,0

* Abdeckung des Ausfallrisikos des Bundesanteils von DB/NE-Maßnahmen. Aufgrund von Bewilligungen in früheren Jahren liegen darüber hinaus finanzielle Verpflichtungen vor, die über die Mittel aus der Entnahme der Kraftfahrzeugsteuerverbundmasse abgedeckt werden.“

Tit. Gr. 95	Förderung von Linienomnibussen		
	Die Erläuterung wie folgt zu ergänzen:		
	„Die Erst- oder Ersatzbeschaffung von Bürgerbussen wird unabhängig von den Regelungen der Förderung von Linienomnibussen gefördert.“		
		2013 Tsd. EUR	2014 Tsd. EUR
Tit. 892 95	Zuschüsse für Investitionen an private Unternehmen		
	<i>statt</i>	0,0	0,0
	<i>zu setzen</i>	100,0	100,0
	Die Erläuterung zu Titel 892 95 neu aufzunehmen:		
	„ Erläuterung: Insb. zur Finanzierung von Maßnahmen zur Förderung von Bürgerbussen.“		

im Übrigen Kapitel 1303 zuzustimmen.

4. Kap. 1304 – Straßenverkehr

Neu aufzunehmen:		2013 Tsd. EUR	2014 Tsd. EUR
„Tit. 787 79 N Ökokonto			
<i>zu setzen</i>		300,0	300,0
	und die Erläuterung wie folgt zu fassen:		
	Erläuterung: Ausgaben für vorgezogene Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Kompensation von Straßenbaumaßnahmen (vgl. §§ 15, 16 BNatSchG).“		

im Übrigen Kapitel 1304 zuzustimmen.

5. Kap. 1305 – Baurecht, Städtebau, Landesplanung

zuzustimmen.

6. Kap. 1306 – Nachhaltige Mobilität

		2013 Tsd. EUR	2014 Tsd. EUR
Tit. 534 80	Kosten für Dienstleistungen Dritter und dgl.		
	<i>statt</i>	250,0	250,0
	<i>zu setzen</i>	250,0	257,0
	und die Erläuterung wie folgt zu fassen:		
	„ Erläuterung: Zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist die Ent- wicklung und Planung von Güter- verkehrszentren und regionalen logistischen Knoten in Baden- Württemberg notwendig. Veran- schlagt sind insbesondere die Kos- ten für die Vergabe von Werk- verträgen einschließlich Reise- kosten sowie die Vergabe von Gutachten für die Entwicklung, Planung von Güterverkehrszentren und dergleichen. Zudem werden aus diesem Titel Gutachten zur nachhaltigen Mobilität und Ver- besserung der Mobilitätssituation am Feldberg gezahlt.“		
Tit. 891 80	Investitionszuschüsse für Maß- nahmen zur Förderung von Lo- gistik- und Güterumschlaganla- gen an öffentliche Unternehmen		
	<i>statt</i>	865,0	865,0
	<i>zu setzen</i>	1.165,0	1.165,0

im Übrigen Kapitel 1306 zuzustimmen.

II. Kenntnis zu nehmen:

Von der Mitteilung des Ministeriums für Finanzen und Wirtschaft vom 9. November 2012 betr. Beschäftigungsbedingungen, Bezüge, Dotationen und Ausstattung der vom Land Baden-Württemberg aufgrund außertariflicher Sonderverträge Beschäftigten – Drucksache 15/2630, soweit diese den Einzelplan 13 berührt.

22. 11. 2012

Der Berichterstatter:

Manfred Hollenbach

Der Vorsitzende:

Karl Klein

Bericht

Der Ausschuss für Finanzen und Wirtschaft hat den Einzelplan 13 – Ministerium für Verkehr und Infrastruktur des Staatshaushaltsplans für die Haushaltsjahre 2013/2014 in seiner 24. Sitzung am 22. November 2012 beraten.

In die Beratungen einbezogen wurde auch die Mitteilung des Ministeriums für Finanzen und Wirtschaft vom 9. November 2012 betr. Beschäftigungsbedingungen, Bezüge, Dotationen und Ausstattung der vom Land Baden-Württemberg aufgrund außertariflicher Sonderverträge Beschäftigten, Drucksache 15/2630, soweit sie den Einzelplan 13 berührt, von der der Ausschuss für Finanzen und Wirtschaft Kenntnis genommen hat.

Die zu dieser Einzelplanberatung schriftlich eingebrachten Änderungsanträge 13/1 bis 13/17 sind diesem Bericht beigelegt (*vgl. Anlagen*).

Der *Berichterstatter* trägt vor, Gesamteinnahmen von ca. 1,01 Milliarden € 2013 und 1,02 Milliarden € 2014 stünden in Einzelplan 13 Ausgaben von insgesamt 1,875 Milliarden € bzw. 1,896 Milliarden € gegenüber. Dabei handle es sich bei den Einnahmen überwiegend um Mittel des Bundes. Einen großen Anteil daran stellten Einnahmen aus der Mineralölsteuer dar; für den ÖPNV und die sogenannten Regionalisierungsmittel stünden hieraus 2013 750,7 Millionen € und 2014 761,9 Millionen € zur Verfügung. In den Jahren 2013 und 2014 würden zudem jeweils 215 Millionen € Kompensationsmittel nach dem Entflechtungsgesetz veranschlagt.

Die Zahlungen vonseiten der Kommunen an das Land, insbesondere im Zusammenhang mit dem Bau der Neubaustrecke Stuttgart–Ulm, beliefen sich in den Jahren 2013 und 2014 auf jeweils 25 Millionen €. Hinzu kämen Erstattungen sowie Verwaltungseinnahmen, jeweils in der Summe ca. 20 Millionen €. Die Kompensationsmittel nach dem Entflechtungsgesetz – frühere GVFG-Mittel –, die in Kapitel 1301 – Ministerium – veranschlagt würden, würden wie folgt aufgeteilt:

	2013	2014
ÖPNV-Investitionen	75,0 Millionen €	84,0 Millionen €
ÖPNV-Investitionen	50,0 Millionen €	50,0 Millionen €
Gemeindestraßenbau	80,5 Millionen €	66,5 Millionen €
Radwegebau	10,0 Millionen €	10,0 Millionen €

Die globale Minderausgabe betrage etwa 32 Millionen €.

Was die Ausgaben betreffe, so sei der mit 1,388 Milliarden € bzw. 1,444 Milliarden € mit Abstand höchste Posten der in Kapitel 1303 etatisierte Bereich des öffentlichen Verkehrs. Es folge der Bereich Straßenverkehr in Kapitel 1304 mit 473 bzw. 434 Millionen €. Der geringste Mittelansatz werde in Kapitel 1305 – Baurecht, Städtebau, Landesplanung – vorgenommen.

Mit Blick auf die Personalkosten falle bei der Lektüre des Kapitels 1301 die geplante Einrichtung einer neuen Abteilung und damit verbunden einer B-6-Stelle für den zukünftigen Abteilungsleiter ins Auge.

Zu Kapitel 1303 – Verkehr – erläuterte er, hier machten die Ausgaben für den öffentlichen Nahverkehr und insbesondere für den schienengebundenen Personennahverkehr den Hauptanteil aus, daneben seien in diesem Kapitel insbesondere auch Zahlungen des Landes im Rahmen der Neubaumaßnahmen von Stuttgart 21 – Neubaustrecke Stuttgart–Ulm – etatisiert. Die Aufwendungen des Landes für Wasserstraßen oder Luftfahrt fielen hingegen erheblich weniger ins Gewicht.

Er macht deutlich, der Haushalt des MVI sei wesentlich von gebundenen Mitteln aufgrund gesetzlicher Vorgaben geprägt; Gestaltungsspielräume seien nur in geringem Maß vorhanden. So wende das Land allein 226 Millionen € für Ausgleichszahlungen an die Verkehrsträger im ÖPNV zum Ausgleich der Kostenunterdeckung im Ausbildungsverkehr auf.

Das Thema Regionalisierungsmittel werde den Landtag sicherlich in nächster Zeit intensiv beschäftigen, da die entsprechenden Verträge 2016 ausliefen und sich daher die Frage stelle, wie die neuen Verträge zu gestalten seien. Sollte sich die Ankündigung vonseiten des Ministeriums bewahrheiten, dass bei geringeren Auf-

wendungen sogar bessere Standards erreichbar seien, wäre dies natürlich zu begrüßen. Hieran hege er jedoch gewisse Zweifel.

Ein wichtiger Bereich sei die in Titelgruppe 93 veranschlagte Infrastrukturförderung im ÖPNV nach dem GVFG-Bundesprogramm. Für ÖPNV-Vorhaben mit zuwendungsfähigen Kosten über 50 Millionen € betrage der Fördersatz 80 %, wovon der Bund einen Anteil von 60 % und das Land einen Anteil von 20 % beitrügen. Hierfür seien im Haushaltsplanentwurf für beide Haushaltsjahre jeweils 88,4 Millionen € veranschlagt, worin entsprechend Bundesmittel in Höhe von jeweils 50 Millionen € enthalten seien.

Titelgruppe 94 enthalte den Bereich Infrastrukturförderung nach § 10 ÖPNV-Gesetz. In diesem Rahmen gewähre das Land Zuwendungen in Höhe von 75 % der zuwendungsfähigen Kosten. Geförderte Maßnahmen seien u. a. der Bau oder Ausbau von Straßenbahn- bzw. Stadtbahnstrecken, zentralen Omnibusbahnhöfen oder Betriebshöfen. Hierfür stünden in voller Höhe Bundesmittel nach dem Entflechtungsgesetz zur Verfügung, und zwar im Haushaltsjahr 2013 insgesamt 65 Millionen € und 2014 74 Millionen €.

Wie bereits in den Vorjahren stelle das Land in Titelgruppe 95 für die Beschaffung von Linienomnibussen einen Betrag von 10 Millionen € zur Verfügung, der in voller Höhe aus Bundesmitteln finanziert werde.

In Titelgruppe 97 seien die Fördermaßnahmen für Verkehrsverbünde veranschlagt.

Titelgruppe 98 enthalte den eher bescheidenen Betrag von 1 Million € für die Förderung der Einführung von marktreifen Innovationen in den Bereichen Vertrieb, Betriebs- und Fahrzeugtechnik sowie Marketing.

Einen wesentlichen Posten machten die in Titelgruppe 78 sowie teilweise in Titel 891 99 enthaltenen Ansätze aus; hier fänden sich die für die Fortsetzung des Gesamtprojekts Stuttgart 21 und Neubaustrecke Stuttgart–Ulm erforderlichen Mittel entsprechend den Finanzierungsverträgen aus dem Jahr 2009. In der Summe beliefen sich diese Ansätze 2013 auf rund 172 Millionen € und 2014 auf rund 182 Millionen €, wobei erhebliche Anteile über das GVFG zur Verfügung gestellt würden. Auch die Stadt Stuttgart sowie die Region Stuttgart leisteten hierzu Beiträge, und zwar in Höhe von insgesamt rund 16 Millionen €.

Titelgruppe 86 enthalte Mittel des Landes für die Elektrifizierung von Südbahn und Hochrheinbahn sowie für Verbesserungen zum Ausbau der Rheintalbahn. Hierfür stünden 2013 13,4 Millionen € und 2014 31,6 Millionen € zur Verfügung.

Während in den vergangenen Jahren auch eine Förderung von Regionalflughäfen bzw. Verkehrslandeplätzen im Haushalt etatisiert worden sei, seien bereits mit dem Haushalt 2012 keine Mittel hierfür mehr vorgesehen. Lediglich für die Wahrnehmung von Aufgaben der Flugsicherheit sowie der Luftaufsicht würden in beiden Haushaltsjahren jeweils ca. 2 Millionen € veranschlagt.

Kaum Veränderungen weise die Titelgruppe 90 mit den Titeln 631 02 und 881 01 für den Bereich Wasserstraßen auf.

In Kapitel 1304 – Straßenwesen – seien die Einnahmen sowie die zweckgebundenen Ausgaben für den Straßenbau dargestellt. Im Zuge der Umschichtung zugunsten des ÖPNV und des Radwegebaus verringerten sich die veranschlagten Bundesmittel für die Förderung des kommunalen Straßenbaus – Titel 883 21 – deutlich. Gegenüber 2012 stünden 2013 9,5 Millionen € und 2014 sogar 23,5 Millionen € weniger an Einnahmen zur Verfügung. Entsprechend reduzierten sich die Mittelansätze für 2013 auf 80,5 Millionen € und für 2014 auf nur noch 66,5 Millionen €. Aus diesen Mitteln solle im Übrigen auch der Bau von verkehrswichtigen Radwegen gefördert werden.

Insgesamt sollten sich die Gesamtausgaben für den Straßenverkehr allerdings erhöhen. Tatsächlich seien in Kapitel 1304 – Straßenverkehr – Gesamtausgaben ausgewiesen und zwar 2013 473,43 Millionen € und 2014 434,33 Millionen €. 2012 habe der entsprechende Ansatz 428,25 Millionen € betragen.

In Titel 534 03 würden Mittel für die Planung und Bauüberwachung für Bundesfern- und Landesstraßen etatisiert. Die Erstattungsleistungen des Bundes für Aufwendungen für den Bundesfernstraßenbau seien nach Meinung des Ministeriums nicht auskömmlich.

Für die Unterhaltung von Landesstraßen – Titel 633 77 – sollten 2013 und 2014 jeweils etwas über 60 Millionen € zur Verfügung stehen.

Titelgruppe 78 enthalte die Mittel des Landes, die der Finanzierungsgesellschaft für öffentliche Vorhaben des Landes Baden-Württemberg mbH für den ihr aus der Vorfinanzierung entstandenen Aufwand erstattet würden. Hierbei seien 2013 124,4 Millionen € und 2014 109,1 Millionen € veranschlagt.

Die Erhaltung von Landesstraßen schlage in Titel 781 79 mit ca. 100 Millionen € zu Buche. Da jedoch auch in den Haushaltsjahren 2013 und 2014 die Refinanzierung des Landesinfrastrukturprogramms vorgenommen werden müsse, stünden unter dem Strich jeweils nur rund 77 Millionen € zur Verfügung.

Für den Aus- und Neubau von Landesstraßen seien in Titel 785 79 42 Millionen € bzw. 39,5 Millionen € vorgesehen.

In Kapitel 1305 Titelgruppe 75 seien die Zuschüsse des Landes an die Träger der Regionalplanung etatisiert. Basierend auf § 43 Absatz 1 des Landesplanungsgesetzes müssten hierfür 2013 und 2014 jeweils 1,825 Millionen € veranschlagt werden.

Zudem weise er noch auf die Titelgruppen 80 und 81 in Kapitel 1305 hin, und zwar für die Aufgabenschwerpunkte Flächenmanagement und Baukultur.

Das Kapitel 1306 mit dem Titel „Lärmschutz, nachhaltige Mobilität, Luftreinhaltung und Naturschutz“ enthalte eine Reihe von kleineren Maßnahmen, die sich auf insgesamt ca. 8 Millionen € beliefen. Unter Hinzurechnung von Personalkosten und Mitteln im Rahmen der Investitionsförderung ergebe sich dabei in der Summe ein Betrag von 9,5 Millionen €.

Schließlich liste Titelgruppe 84 in Kapitel 1306 die Maßnahmen im Aufgabenbereich „Verkehr und Ökologie“ auf. Hier fielen vor allem die Bereiche Radverkehr und Fußverkehr ins Auge, für die 2013 insgesamt 13,17 Millionen € eingesetzt werden sollten.

Als Fazit falle bei der Betrachtung des Einzelplans 13 vor allem die Umschichtung von GVFG-Mitteln aus dem kommunalen Straßenbau in den ÖPNV sowie in den Radwegebau auf.

Abschließend bedankt er sich für die ausführlichen Erläuterungen und die Beantwortung der von ihm gestellten Fragen durch die Vertreter des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur im Vorfeld der Haushaltsberatungen.

Der Ausschuss nimmt von der Mitteilung Drucksache 15/2630, soweit diese den Einzelplan 13 betrifft, Kenntnis.

Kapitel 1301

Ministerium

Eine Abgeordnete der Fraktion der CDU fragt, ob der Stellenaufbau des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur mit der Etatisierung des Kapitels 1301 zum jetzigen Zeitpunkt abgeschlossen sei. Ferner erkundigt sie sich nach der Struktur der neu geschaffenen Abteilung 5 und danach, wie die Besetzung der Stelle für die Abteilungsleitung erfolgen solle.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur erklärt, die Abteilung 5 – Nachhaltige Mobilität – sei aufgrund der politischen Entscheidung der neuen Landesregierung eingerichtet worden, vor allem die innovativen Bereiche der Mobilität verstärkt unterstützen und fördern zu wollen, weil Mobilitäts- und Verkehrspolitik nicht nur den öffentlichen Verkehr oder den Straßenverkehr betreffe. Die Abteilung 5 sei mit ihren Referaten sukzessive aufgebaut worden. So gebe es jetzt endlich ein Grundsatz- und Rechtsreferat, und es gebe in dieser Abteilung ein Referat für innovative Konzepte und Klimaschutz, ein Referat für Ökologie und Verkehr, ein Referat, das sich mit Immissionen befasse, ein Referat, das sich mit Fuß- und Radverkehr und mit kommunalen Beteiligungskonzepten befasse. Die neue Abteilung 5 arbeite seit diesem Jahr, und die Stellen seien im Laufe dieses Jahres besetzt worden. Gefehlt habe bisher aber noch die Stelle des Abteilungsleiters. Die Abteilungsleitung sei bisher kommissarisch von einem Referatsleiter mit übernommen worden. Jetzt sei man an dem Punkt, dass der künftige Abteilungsleiter

eingestellt werden könne. Voraussetzung dafür sei natürlich, dass der Etat für das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur vom Parlament entsprechend beschlossen werde.

Ein Abgeordneter der Fraktion der CDU stellt fest, dass die Frage danach, wie die Besetzung der Stelle der Abteilungsleitung erfolgen solle und wie viele Stellen zu dieser neuen Abteilung 5 gehörten, nicht beantwortet worden sei.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur erklärt, die Einrichtung der Abteilungsleiterstelle nach Besoldungsgruppe B 6 sei jüngst vom Kabinett beschlossen worden und sei als Stelle noch nicht besetzt. Die Besetzung stehe unter dem Vorbehalt der entsprechenden Beschlussfassung über den Einzelplan seines Hauses durch den Landtag. Für die Leitung des Grundsatzreferats habe man die Besetzung zum 1. Dezember, und darin liege die Perspektive. Die Stellen für die neue Abteilung insgesamt, mit denen man die einzelnen Referate aufgebaut habe, seien mit den letzten Haushalten bewilligt worden, und bis zum Schluss habe eben diese Leitungsstelle als Planstelle gefehlt.

Die Staatssekretärin im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur ergänzt, die Abteilung 5 umfasse etwa 30 Personalstellen. Diese seien aber nicht alles neue Stellen und neue Referate, sondern die Abteilung habe auch Referate, die zum Teil schon nach der Regierungsbildung aus anderen Häusern übernommen worden seien. Dies treffe insbesondere auf das Referat 53 – Lärmschutz und Luftreinhaltung – zu. Ansonsten habe man auch durch Umstrukturierungen im Haus Stellen in diese Abteilung geschoben. Von der Größe her sei die Abteilung 5 eher kleiner und beispielsweise kleiner als die Abteilung 3. Die neue Abteilung 5 sei eine ganz „normale“ Abteilung, und im Wesentlichen seien die Besetzungen abgeschlossen. Die Abteilungsleitung könne aber erst dann besetzt werden, wenn der Haushalt beschlossen worden sei und dann die Ausschreibung stattgefunden habe.

Die Abgeordnete der Fraktion der CDU fragt nach, ob sie die Ausführungen dahin gehend richtig verstanden habe, dass die B-6-Stelle nicht ausgeschrieben, sondern über eine Referatsleiterstelle im Wege einer Ausschreibung besetzt werden solle. Hier stelle sich für sie dann noch die Frage, nach welchen Kriterien dies erfolgen solle. Darüber hinaus erwarte sie noch eine Antwort auf ihre Frage, ob der Stellenaufbau im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur insgesamt abgeschlossen sei.

Die Staatssekretärin im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur erwidert, über die Besetzung der Abteilungsleiterstelle sei noch nicht entschieden worden und könne auch noch gar nicht entschieden werden, weil es die Planstelle noch gar nicht gebe. Aber es sei denkbar, dass einer der Referatsleiter diese Position übernehme. Aber dies werde sich erst im nächsten Jahr entscheiden können. Insgesamt gehe man davon aus, dass der Stellenaufbau abgeschlossen und das Ministerium funktionsfähig sei, wenn der Haushalt so beschlossen werde.

Die Abgeordnete der Fraktion der CDU spricht sodann die Straßenbauverwaltung an. Die frühere Landesregierung habe etwa 2009/2010 einen Einstellungskorridor für die Straßenbauverwaltung geschaffen. Sie wolle wissen, ob dieser Einstellungskorridor noch bestehe oder ob dieser abgebaut werden solle bzw. schon im letzten Jahr abgebaut worden sei.

Sie betont, dass sie diese Frage vor dem Hintergrund des wohl von allen so gesehenen Personalmangels in der Straßenbauverwaltung stelle.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur erwidert, dass es sich dabei um Stellen handle, die nach seiner Kenntnis bei den Regierungspräsidien geführt würden und damit im Rahmen der Beratungen über den Einzelplan des Innenministeriums zu diskutieren seien.

Der Vorsitzende ruft den Antrag 13/5 auf.

Ein Abgeordneter der Fraktion der FDP/DVP begründet unter Bezugnahme auf die zuvor geführte Diskussion die mit dem Antrag 13/5 begehrte Streichung einer zusätzlichen Abteilungsleiterstelle nach B 6 sowie weiterer Stellen.

Ein Abgeordneter der Fraktion GRÜNE erklärt, seine Fraktion könne dem Antrag nicht beitreten, weil die darin zur Streichung vorgeschlagenen Stellen für eine angemessene Arbeit im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur erforderlich

seien, und sie fügten sich in die in der Landesverwaltung übliche Besoldungsstruktur ein.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur betont, sein Ministerium sei sicherlich nicht so groß und üppig ausgestattet, dass es dieses Aufbaus der Abteilung 5 nicht bedurft hätte. Es habe hier vielmehr einen Nachholbedarf aufgrund der Tatsache gegeben, dass es in den letzten Jahren kein eigenständiges Verkehrsministerium gegeben habe. Sein Haus bearbeite ungefähr ein Drittel aller Anfragen und Anträge aus dem Bereich des Parlaments, was deutlich mache, dass der Verkehrsbereich in der Landespolitik und für die Bevölkerung eine ungeheure Wichtigkeit besitze. Mit 230 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sei sein Ministerium das zweitkleinste und liege mit der genannten Personalausstattung noch unter der des Verfassungsschutzes des Landes Baden-Württemberg. Wenn in Plenardebatten oder auch wie hier im Ausschuss der Eindruck erweckt werde, das Ministerium habe zu viel Personal und man könne deswegen ein paar Stellen streichen, beruhe dies auf einer falschen Einschätzung.

Die Abgeordnete der Fraktion der CDU bemerkt, der Hinweis, dass so viele Anfragen an das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur gestellt würden, sei keine Begründung dafür, dass das Ministerium eine neue Abteilung brauche. Vielmehr könne man auch die Frage stellen, weshalb so viele Anfragen an das Ministerium gestellt würden.

Der Antrag 13/5 wird mehrheitlich abgelehnt.

Kapitel 1301 mehrheitlich genehmigt.

Kapitel 1302

Allgemeine Bewilligungen

Ein Abgeordneter der Fraktion der CDU spricht die Titel 529 03 – Für Aufwendungen für Konferenzen und Veranstaltungen – und 531 02 – Sonstige Öffentlichkeitsarbeit – mit insgesamt veranschlagten 99 000 € an und fragt, welche konkreten Aufwendungen damit finanziert werden sollten.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur antwortet, sein Haus führe im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit beispielsweise Veranstaltungen unter dem Motto „Verkehrspolitik des Gehörtwerdens“ durch, zu denen behinderte Menschen, ältere Menschen, Taxifahrer, Busfahrer und andere Zielgruppen eingeladen würden, und man betreibe Öffentlichkeitsarbeit im Sinne der neuen Politik der nachhaltigen Mobilität.

Kapitel 1302 mehrheitlich genehmigt.

Kapitel 1303

Verkehr

Eine Abgeordnete der Fraktion der CDU möchte wissen, welche Investitionen die Landesregierung im Bereich Luftverkehr überhaupt noch tätige. Zu Titel 893 71 – Investitionszuschüsse an den Baden-Württembergischen Luftfahrtverband e. V. – fragt sie, welchen Sinn die im Haushaltsentwurf hierzu ausgewiesene Übertragung der Mittel nach Kapitel 0460 Titel 893 71 – Sportförderung: Zuschüsse zum Bau von Vereinssportanlagen und zur Beschaffung von Sportgeräten – mache.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur erläutert, im Koalitionsvertrag sei grundsätzlich erklärt worden, dass die neue Landesregierung keine investiven Mittel in den Flugverkehr stecken wolle. Man werde weiterhin bisherigen Verpflichtungen nachkommen. Bekanntlich habe die frühere Landesregierung ein größeres Paket in Höhe eines zweistelligen Millionenbetrags zur Finanzierung des Baden-Airparks bereitgestellt. Diese Lasten würden, wie sie gesetzlich geregelt seien, weiterhin getragen, sodass man nicht sagen könne, das Land mache bezüglich des Luftverkehrs gar nichts. Richtig sei aber, dass man auch nichts Neues mehr finanziere. Der Flughafen Stuttgart sei erfolgreich, mache Gewinne und benötige keine Zuschüsse.

Zum Luftfahrtverband weist er darauf hin, dass die Mittel unter dem Gebot der Haushaltsklarheit und -wahrheit in den Einzelplan 04 – Ministerium für Kultus, Jugend und Sport – übertragen werden sollten. Des Weiteren werde auch noch ein Sportverband gefördert, bei dem es im Rahmen von Aus- und Weiterbildung um Verkehrssicherheit gehe. Dabei handle es sich jedoch um einen sehr geringen Ansatz.

Die Abgeordnete der Fraktion der CDU fragt nach, welche Investitionen die Landesregierung überhaupt noch im Bereich des Luftverkehrs tätige.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur weist hierzu noch einmal auf das hin, was im Rahmen der genannten gesetzlichen Finanzierungsregelung für den Baden-Airpark geleistet werde, was aber jetzt in den Haushaltsansätzen nicht mehr sichtbar werde. Ansonsten investiere man nicht in den Flugverkehr.

Ein Abgeordneter der Fraktion GRÜNE spricht die Beteiligung des Landes am Flughafen Stuttgart an und möchte wissen, welche Investitionen dort anstünden, was dort passiere und wie das finanziert werde, ob hier überhaupt noch Landesmittel erforderlich seien oder ob Maßnahmen aus den Gewinnen des Flughafens finanziert werden könnten.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur bemerkt, er sei zwar Vorsitzender des Aufsichtsrats der Flughafen Stuttgart GmbH, sitze hier jetzt aber nicht in dieser Funktion. Außerdem sei für die Beteiligungen und die Verwendung der Beteiligungsgewinne der Finanzminister zuständig. Ansonsten könne er in diesem Kreis nur sagen, dass der Flughafen Stuttgart wahrscheinlich von allen deutschen Flughäfen, gemessen an seiner Größe, der profitabelste sei und alle Investitionen, die er tätigen müsse, aus seinen Gewinnerlösen finanzieren könne.

Die Abgeordnete der Fraktion der CDU spricht zu Titelgruppe 83 – Zuwendungen an nichtbundeseigene Eisenbahnen zur Erneuerung und Instandhaltung der Bahnanlagen und für Sicherungsmaßnahmen – den Titel 891 83 – Zuschüsse an öffentliche Unternehmen – an, dessen Ansatz von 20,5 Millionen € im Jahr 2012 auf jeweils 400 000 € in den Jahren 2013 und 2014 gesenkt worden sei. Dies widerspreche den Ankündigungen des Ministers, in diesem Bereich ein Sonderprogramm aufzulegen, und bereite ihr deswegen große Sorgen, weil dies auf Kosten der Sicherheit gehen könne und vor allem die Landesgesellschaften betreffe.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur erläutert, die Mittel für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen seien früher tatsächlich aus Regionalisierungsmitteln geleistet worden. Dies gelte für die Zeiten, als die Regionalisierungsmittel noch auskömmlich gewesen seien.

Beim letzten Haushalt habe man schon umschichten und aus der Sanierungsrücklage finanzieren müssen, die jetzt aber auch nicht mehr auskömmlich sei. Es sei richtig, dass man hier finanzielle Mittel benötigte, aber im Rahmen der Haushaltsberatungen sei vor dem Hintergrund, dass man irgendwo einsparen müsse, der Vorschlag gemacht worden, in diesem Bereich erst einmal die Zuschüsse auszusetzen. Sein Haus habe auch darauf hingewiesen, dass es hier ein Problem gebe. Innerhalb der Koalitionsfraktionen bestehe deshalb die Überlegung, gegebenenfalls in einem Nachtragshaushalt, wenn genau belegt sei, welche Investitionen zwingend seien, Mittelbedarfen zu entsprechen, wenn dies möglich sei.

Er sage an dieser Stelle offen, dass auch ihn die Situation schmerze, weil es um Sicherheitsfragen gehe und weil er hier auch im Wort stehe. Aber wenn es um einen Haushalt gehe, in dem insgesamt dringend gespart werden müsse, könne man nicht in allen Bereichen mehr ausgeben oder die Ansätze halten. Irgendwo müsse man ansetzen, und das sei eben an dieser Stelle geschehen.

Der Abgeordnete der Fraktion GRÜNE fragt, ob der Minister bestätigen könne, dass in den vergangenen Jahren lediglich 5 Millionen bis 10 Millionen € pro Jahr in diese Position eingestellt gewesen seien und dass im Haushalt 2012 erstmalig eine Summe von etwa 20 Millionen € veranschlagt worden sei und damit mit dem Haushalt 2012 überdurchschnittlich stark in die Sicherheit und in die Sanierung von Bahnanlagen investiert worden sei.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur bestätigt, dass man in den letzten Haushaltsberatungen mit der Ansatzserhöhung versucht habe, den Sanierungsstau

aus den vergangenen Jahren abzubauen. Der langjährige Ansatzdurchschnitt habe tatsächlich bei 10 Millionen € gelegen. Der Ansatz sei im letzten Haushalt quasi verdoppelt worden, aber man müsse auch sagen, dass man mit dem Haushaltsentwurf 2013/2014 deutlich unter dem langjährigen Schnitt liege.

Die Abgeordnete der Fraktion der CDU kommt sodann auf das Thema ÖPNV/SPNV zu sprechen. Man wisse, dass durch Preissteigerungen die Finanzierung des SPNV aus Regionalisierungsmitteln schwierig geworden sei und hier Handlungsbedarf bestehe. Sie wolle wissen, welche originären Landesmittel das Land verwende, um den Schienenpersonennahverkehr aufrechtzuerhalten.

Ein Mitarbeiter des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur verweist zu Titelgruppe 92 – Zuschüsse für Verkehrsleistungen im ÖPNV/SPNV – auf die auf Seite 57 des Haushaltsentwurfs stehende Tabelle, in der die Landesmittel dargestellt seien. 2013 seien dies 8,7 Millionen € und 2014 etwa 21,3 Millionen €.

Die Abgeordnete der Fraktion der CDU fragt den Verkehrsminister, ob er sicher sei, dass für die Jahre 2013/2014 keine Verkehre abbestellt werden müssten. Des Weiteren wolle sie wissen, welche Bereiche, die bisher aus Regionalisierungsmitteln finanziert worden seien, jetzt anderweitig und, wenn ja, wie finanziert würden.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur weist darauf hin, die Landesregierung habe vielfach öffentlich erklärt, dass sie alles tun werde, um Verkehre nicht abbestellen zu müssen. Dies sei eine klare politische Aussage. Aber wenn er gefragt werde, ob er sicher sei, könne er nur antworten, dass man auf dieser Welt nirgends sicher sei und im Bereich der Regionalisierungsmittel schon gar nicht. Aber man werde alles tun und treffe alle Vorkehrungen, damit es nicht zu Abbestellungen komme.

Ein weiterer Mitarbeiter des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur erläutert, aus Regionalisierungsmitteln seien in der Vergangenheit Verkehrsverträge bezahlt worden sowie zusätzlich weitere Posten wie vor allem die Verbundförderung in der Größenordnung von 45 bis 48 Millionen €. Dadurch, dass es bei den Regionalisierungsmitteln bezüglich der Verkehrsverträge diesen großen Sprung von einem Jahr auf das nächste Jahr von 50 Millionen € gegeben habe, ergebe sich bei den Verkehrsverträgen ein Defizit von 45 Millionen € im Jahr 2013 und von 65 Millionen € im Jahr 2014.

Jetzt habe sich die Frage gestellt, wie man dies im Haushalt abbilde, ob in der Weise, dass man die Verkehrsverträge weiterhin aus Regionalisierungsmitteln bestreiten und dafür andere Dinge, die bisher aus Regionalisierungsmitteln bezahlt worden seien, in den Haushalt übernehmen würde. Der größte Punkt sei hier die Verbundförderung, die jetzt vollständig im Landeshaushalt dargestellt worden sei. Kleinere Punkte bildeten der Zuschuss für die Nahverkehrsgesellschaft und der Verkehrslastenausgleich in Stuttgart. Aber die Grundphilosophie sei, dass Verkehrsverträge weiterhin aus den Regionalisierungsmitteln bestritten und die zusätzlichen, weiteren Maßnahmen in den Haushalt übernommen würden.

Die Abgeordnete der Fraktion der CDU fragt sodann, wie das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zukünftig Preissteigerungen im ÖPNV/SPNV begegnen wolle.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur erwidert, seit mehreren Jahren liege die Dynamisierungsquote von 1,5 % bei den Regionalisierungsmitteln weit unter dem, was man tatsächlich an Mehrkosten habe. Die seit Jahren erfolgten Kürzungen bei den Regionalisierungsmitteln lägen in der Verantwortung der jetzigen Bundesregierung. Man sei gespannt, wie die Verhandlungen zur anstehenden Nachfolgeregelung ausgehen würden.

2014 ende das bisherige Vertragsregime, und alle Bundesländer benötigten dringend einen neuen Vertrag mit einer auskömmlichen Dynamisierungsrate von mindestens 2,5 %. Wenn das der Fall wäre, hätte man die Chance, die Probleme auf Dauer zu lösen.

Darüber hinaus müsse darüber gesprochen werden, ob die Verteilung der Quoten nach dem bisherigen System wirklich angemessen sei, weil die jetzige Regelung dem tatsächlichen Bedarf in den Bundesländern und in den Regionen nicht entspreche. Auch müsse darüber gesprochen werden, ob das Regime, das man zurzeit habe und nach dem die Hälfte der Mittel, die die Länder vom Bund für die

Bestellung von Zügen bekämen, quasi auf einem Umweg wieder an ihn abgegeben würden, sinnvoll sei. Entweder könne der Bund das Geld gleich behalten, oder dieses Geld werde, wenn es schon abgeführt werde, zwingend in die Refinanzierung der bestehenden Infrastruktur gelenkt.

Der Abgeordnete der Fraktion GRÜNE spricht den ab Dezember geltenden neuen Fahrplan an und fragt, ob es richtig sei, dass das Land hier keine Abbestellungen vorgenommen habe, sondern dass Abbestellungen durch Umschichtungen im Haushalt hätten abgewendet werden können.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur bejaht dies.

Ein Abgeordneter der Fraktion der FDP/DVP spricht den Titel 891 99 – Zuschüsse für Investitionen an öffentliche Unternehmen – an und fragt, warum der dort in den Erläuterungen ausgewiesene Beitrag des Landes aus Regionalisierungsmitteln zur Finanzierung des Projekts Stuttgart 21 für 2013 10 Millionen € weniger ausmache als der für 2014 veranschlagte Zuschuss.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur antwortet, bei den hier vorgesehenen Beträgen handle es sich um die vereinbarten Finanzierungsraten, die von der Vorgängerregierung festgelegt worden seien.

Die Abgeordnete der Fraktion der CDU nimmt Bezug auf den Titel 671 99 – Erstattungen an die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH –, dessen Ansatz von 6,7 Millionen € im Jahr 2012 auf 6 Millionen € im Jahr 2013 reduziert worden sei. Dies bedeute eine Kürzung um immerhin 10%. Nachdem sich der Verkehrsminister in den vergangenen Monaten gegenüber der NVBW immer wieder kritisch geäußert habe, was ihre Arbeitsleistung angehe, und auch Gutachten und Aufträge, die normalerweise die NVBW zu erledigen gehabt hätte, an Dritte vergeben habe, stelle sich erstens die Frage, ob es Sinn mache, jetzt den Mittelansatz für die Gesellschaft noch zu kürzen, und zweitens wolle sie wissen, welchen Bereich der NVBW diese Reduzierung treffen werde.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur erwidert, wenn man insgesamt sparen müsse, sei auch bei einer Tochtergesellschaft die Mittelverwendung genau zu prüfen. Das, was jetzt im Haushaltsentwurf stehe, müsse nicht zwingend die endgültige Summe sein, denn das Land vergebe auch Mittel an die NVBW für Aufträge, die die Gesellschaft erledige. Hier strebe man etwa 8 Millionen € brutto an, was immer noch weniger als das sei, was die NVBW fordere. Aber man müsse auch sehen, dass diese Gesellschaft sehr viel Geld für Marketing ausgabe. Wenn man einmal den Marketingetat der Nahverkehrsgesellschaft mit dem des Landes vergleiche, müsse man erstaunt feststellen, dass die Gesellschaft im Vergleich zu dem, was das ganze Land Baden-Württemberg für Marketing ausgabe, vergleichsweise viel mehr einplane. Aus diesem Grund habe man hier vorsichtig gekürzt.

Der Abgeordnete der Fraktion der FDP/DVP kommt an dieser Stelle auf die produktorientierten Informationen vor dem Kapitel 1303 zurück. Er spricht die in der Tabelle auf Seite 26 des Haushaltsentwurfs bei der Produktgruppe „Eisenbahnen, Straßen- und Seilbahnen“ ausgewiesenen großen Sprünge von 33 Millionen € für 2012 auf 153 Millionen € im Jahr 2013 und 322,7 Millionen € im Jahr 2014 an und fragt nach den Gründen.

Der Mitarbeiter des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur teilt mit, die Zahlen seien aktualisiert und dem tatsächlichen Bestand angepasst worden. Bisher sei S 21 in den produktorientierten Informationen nicht abgebildet gewesen und jetzt aufgenommen worden.

Die Abgeordnete der Fraktion der CDU greift noch einmal die Ansatzreduzierung bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH und die Ausführungen des Verkehrsministers zum Marketingbereich auf. Die hierzu gegebene Erklärung sei zwar nachvollziehbar, aber aus ihrer Sicht unlogisch. Wenn man auf der einen Seite eine neue Abteilung „Nachhaltige Mobilität“ aufbaue, die auch den ÖPNV und den SPNV im Fokus habe, könne man nicht die Gesellschaft, die nachhaltig für die Nutzung des Personennahverkehrs werbe, „schröpfen“.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur wiederholt den Vergleich zwischen dem Marketingansatz beim Land in Höhe von 4 Millionen € und bei der NVBW in Höhe von 2,5 Millionen €. Man könne also mit Fug und Recht feststellen, dass der Marketingbereich bei der NVBW finanziell nicht gerade gering unterlegt sei.

Auch er stehe voll hinter jeder Marketingmaßnahme für die Bewerbung der Nutzung des Personennahverkehrs, aber in Zeiten, in denen das Geld einfach weniger werde und man in allen Bereichen knapp dran sei, müsse eben jeder Haushaltstitel auf den Prüfstand.

Die Abgeordnete der Fraktion der CDU führt aus, ein ganz zentraler Punkt beim SPNV sei für sie der Bereich neue Fahrzeuge und Fahrzeugfinanzierungen. In einem Vorgespräch im Verkehrsministerium in der letzten Woche sei angedeutet worden, dass geplant sei, in einem Nachtragshaushalt, der in den nächsten sechs bis acht Wochen vorgelegt werden solle, eine Regelung zur Fahrzeugbeschaffung – entweder durch Finanzierungen oder durch Garantien – zu treffen. Für sie sei es unverstänglich, dass dieses Thema nicht jetzt zum aktuellen Haushaltsentwurf behandelt werde, sondern erst Gegenstand eines Nachtragshaushalts sein werde, der kurz nach den Haushaltsberatungen aufgelegt werden solle. Sie bittet den Verkehrsminister um nähere Ausführungen.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur trägt vor, er habe bei Amtsübernahme einen Plan zu Ausschreibungen vorgefunden, der weitgehend nicht der wichtigen Frage nachgegangen sei, wie man in einem schwierigen Markt die Finanzierung von Fahrzeugen so klären könne, dass man Wettbewerb überhaupt in Gang setzen könne. Deswegen habe man das bisherige Vergabekonzept in einem aufwendigen Verfahren durch einen externen Gutachter analysieren und bearbeiten lassen. Man werde das Ergebnis in der nächsten Woche öffentlich machen, und es werde auch einen Kabinettsbericht dazu geben. Vorweg betone er, dass man wegen der Situation bezüglich der Regionalisierungsmittel nicht einfach blauäugig in das nächste Jahr hinein Fahrzeuge bestellen könne, ohne vorher nachgerechnet zu haben, was dies eigentlich kosten werde.

Da solche Überlegungen in der Vergangenheit nicht angestellt worden seien, habe man jetzt fast ein Dreivierteljahr lang nachrechnen müssen, was welche Entwicklung, was welche Infrastrukturausbaumaßnahme koste und an Folgen habe. Dies alles habe man mühsam erarbeiten müssen, weswegen heute auch noch nicht alles vorliege.

Inzwischen gebe es aber ein Konzept, das in der nächsten Woche vorgestellt werden solle. Grob gesagt, wolle man möglichst viel Wettbewerb ermöglichen, weil man glaube, dass man durch Wettbewerb günstigere Preise erreichen werde. Ein wichtiges Element dabei sei die Frage der Finanzierung von Fahrzeugen. Dazu arbeite eine Arbeitsgruppe auch unter Beteiligung des Rechnungshofs und von Finanzexperten. Man brauche hier sehr schnell Ergebnisse und werde dazu im neuen Jahr etwas vorlegen.

Die Abgeordnete der Fraktion der CDU moniert, nachdem das Verkehrsministerium schon seit eineinhalb Jahren rechne, wäre es angemessen gewesen, schon jetzt etwas vorzulegen und nicht erst in einigen Wochen im Wege der Vorlage eines Nachtragshaushalts. In dieser Frage laufe dem Land die Zeit davon, und wenn man den Wettbewerb nicht mehr ausnutzen könne, werde man unter Umständen nicht die günstigsten Preise und besten Ausstattungen bekommen.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur vermutet, seine Vorrednerin unterliege einem Missverständnis. Er zeigt auf, man werde nicht in der nächsten Woche ein Fahrzeugfinanzierungskonzept und die damit abzubildenden Summen vorstellen, sondern man werde die Art und Weise, wie man sich die Ausschreibungen in welchen Zeitabläufen vorstelle, präsentieren. Dazu gehöre auch ein Kassensturz. Denn mit der pauschalen Annahme, wie sie zum Teil von der Vorgängerregierung betrieben worden sei – man bestelle mehr, wisse zwar nicht genau, was es koste, aber man mache Wettbewerb, und dann werde es billiger –, komme man in Zeiten knapper Mittel nicht mehr weiter.

Die Abgeordnete der Fraktion der CDU fragt zu Titelgruppe 95 – Förderung von Linienomnibussen –, wie viel Mittel 2012 abgerufen worden seien, wie viel Mittel übrig geblieben seien und was mit dem Haushaltsrest passieren solle.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur antwortet, nach dem letzten Stand seien 7,6 Millionen € abgerufen worden. Es gebe noch einige Projekte, die in Arbeit seien und hier vielleicht noch hinzukämen. Im Übrigen könnten die Mittel auch übertragen werden.

Aber die Tatsache, dass die Firma D. im Mai angekündigt habe, sie werde in die Serienfertigung von Euro-6-Bussen gehen, aber anschließend allen Bestellern er-

klärt habe, man habe gar keine Euro-6-Busse, sei schon eine ziemliche Täuschung gewesen. Die Firma D. habe sich an diesbezügliche Absprachen nicht gehalten. Inzwischen wisse man, dass Euro-6-Busse produziert, diese aber in andere Bundesländer geliefert worden seien. Das Land habe ja extra eine Förderkonzeption entwickelt, die nicht beinhalte, dass man Busunternehmen fördern wolle, sondern die Ökologisierung des Busverkehrs.

Der Minister teilt ergänzend mit, wahrscheinlich werde man die bisherige Deckelung bei den Buseinheiten pro Unternehmen korrigieren, nachdem eine Reihe von Busunternehmen erklärt hätten, sie würden gern mehr investieren, was aber wegen der Deckelung nach dem Konzept nicht förderungsfähig gewesen sei.

Die Abgeordnete der Fraktion der CDU spricht die Umkehrung des Förderschlüssels im Landes-GVFG auf 40 % Straße und 60 % Umweltverbund an und möchte wissen, welche neuen Projekte sich dabei für den ÖPNV ergeben hätten.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur erklärt zunächst allgemein, dass sich die Landesregierung politisch bewusst für 40 % Straßenverkehrsförderung und für 60 % Umweltverbundförderung entschieden habe. Dies sei nicht in einem radikalen Akt geschehen, sondern man nehme sich drei Jahre Zeit, um diese Umschichtung zu realisieren.

Hintergrund sei ein erheblicher Nachholbedarf im Bereich des ÖPNV, der kleineren Projekte, und ein Nachholbedarf im Bereich der Finanzierung von Rad- und Fußverkehr. Man sei hier mit sehr vielen Projekten der ehemaligen Regierung in allen Bereichen befasst, und es gebe in allen Bereichen lange Wartelisten. In beiden Bereichen würden weitgehend alte Projekte abgearbeitet, und dies mit der Folge, dass man nicht, wie erwartet, viele neue Projekte initiieren könne, sondern damit beschäftigt sei, die von der alten Landesregierung angegangenen und nicht durchfinanzierten Projekte zunächst abzufinanzieren. Dennoch würden auch viele neue Projekte realisiert.

Der Mitarbeiter des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur erklärt, das ÖPNV-Landesprogramm umfasse eine Liste mit rund 260 Projekten und kleinen Einzelmaßnahmen von Bahnsteigen bis Wartehäuschen. Daher könne er jetzt keine projektscharfen Angaben machen, sondern nur sagen, der Mehrbetrag ergebe sich dann aus der Abarbeitung weiterer Projekte von dieser Warteliste.

Ein weiterer Mitarbeiter des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur ergänzt, die Umschichtungen zulasten des Straßenbaus betrügen im Jahr 2013 9,5 Millionen € weniger und 2014 23,5 Millionen € weniger.

Der Ausschuss lehnt die Ziffer 1.1 des Antrags 13/17 mehrheitlich ab.

Der Abgeordnete der Fraktion GRÜNE verweist zum Antrag 13/14 auf dessen schriftliche Begründung und ergänzt, dass hier deshalb Mehrkosten noch nicht ausgewiesen seien, weil dies zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht entscheidungsreif sei. In erster Linie müsse jetzt erst einmal der Finanzierungsvertrag mit der Bahn abgeschlossen werden. Dann könne man im nächsten Jahr sehen, ob nachfinanziert werden müsse. Mit dem Antrag sollten zunächst lediglich die ausgebrachten Verpflichtungsermächtigungen übertragen werden.

Die Abgeordnete der Fraktion der CDU zeigt sich erfreut darüber, dass SPD und Grüne diesen Antrag zum Haushaltsentwurf gestellt hätten, aber natürlich sei allen klar, dass die Ansätze nicht ausreichten. Deshalb wäre es besser gewesen, Kostenerhöhungen hier gleich mit einzuplanen. Die CDU werde dem Antrag zustimmen, aber dies mit dem Hinweis darauf, dass die Veranschlagung zu niedrig sei.

Dem Antrag 13/14 wird einstimmig zugestimmt.

Der Abgeordnete der Fraktion GRÜNE verweist zum Antrag 13/1 auf dessen schriftliche Begründung.

Die Abgeordnete der Fraktion der CDU signalisiert, dass die CDU dem Antrag zustimmen werde. Zuvor habe sie aber noch eine Verständnisfrage. In einer Pressemitteilung von Anfang der Woche sei hier nämlich die Rede von 450 Mil-

lionen € gewesen, während in der Übersicht über die Verpflichtungsermächtigungen zum Antrag 13/1 435 Millionen € ausgewiesen seien. Zudem wolle sie wissen, was von diesen genannten 450 Millionen € bzw. von den 435 Millionen € der originäre Landesanteil sei und wo man diese Aufschlüsselung im Haushalt finde.

Der Mitarbeiter des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur lenkt den Blick der Ausschussmitglieder auf die Erläuterungen zu Titelgruppe 93 – Infrastrukturförderung im ÖPNV nach dem GVFG-Bundesprogramm – auf Seite 59 des Haushaltsentwurfs. Bei der Frage, über welche Beträge man hier spreche, gehe es darum, was von Stand 2013 bis Ende des Landesprogramms 2019 noch an Mitteln vorhanden sei.

Die ersten Kofinanzierungsmittel seien die dort ausgewiesenen 30 Millionen € Entnahme aus der Kraftfahrzeugsteuerverbundmasse. Multipliziere man die 30 Millionen € mit sieben – dies sei der entsprechende Zeitraum in Jahren –, ergäben sich für die kommunale Seite 210 Millionen € GVFG-Mittel.

Dazu kämen die dort ausgewiesenen 8,4 Millionen € Landesmittel für die Kombilösung Karlsruhe. Multipliziere man wiederum diese 8,4 Millionen € mit sieben, habe man im Ergebnis 58,8 Millionen €.

Dann seien durch die Beschlüsse der Regierungsfractionen, die im Änderungsantrag eingebracht worden seien, zusätzliche Vorhaben im Umfang von 70 Millionen € zu berücksichtigen sowie noch die Kofinanzierung des Landes bei Stuttgart 21 mit 112 Millionen €.

Zusammen seien dies 450,8 Millionen € Kofinanzierungsmittel, die sich aus 210 Millionen € FAG-Mitteln und aus Landesmitteln an verschiedenen Stellen zusammensetzten.

Die Abgeordnete der Fraktion der CDU insistiert, dass in dem Antrag 13/1 435,7 Millionen € ausgewiesen seien und nicht – wie eben ausgeführt – 450,8 Millionen €. Zudem erklärt sie, der Verkehrsminister habe in der letzten Woche auf eine Nachfrage erklärt, es handle sich hier um 450 Millionen € Landesmittel. Nach den zuvor zu Titelgruppe 93 gehörten Ausführungen sei dies aber nicht zutreffend, sondern 70 Millionen € seien neue Landesmittel, und die Hälfte der gesamten Summe seien eigentlich kommunale Mittel aus dem FAG.

Der Mitarbeiter des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur bemerkt, in seiner Aufzählung der Beträge seien auch Dinge aus den Vorjahren enthalten gewesen. Das Programm gehe ja immer weiter. Dadurch ergebe sich die Differenz, dass man hier nur rund 435 Millionen € zusätzlich benötige.

Ein weiterer Abgeordneter der Fraktion der CDU bittet unter nochmaligem Hinweis auf die im Antrag 13/1 genannten 435,7 Millionen € und die von seinem Vorredner angeführten 450,8 Millionen € um definitive Auskunft, wo im Haushalt die sich daraus ergebende Differenz wiederfinde.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur sagt eine schriftliche Auskunft über die Etatisierung der genannten 450,8 Millionen € zu.

Dem Antrag 13/1 wird einstimmig zugestimmt.

Die Abgeordnete der Fraktion der CDU verweist zum Antrag 13/16 insgesamt auf dessen schriftliche Begründung.

Der Abgeordnete der Fraktion GRÜNE widerspricht dem Antragsbegehren und betont, der letzte Satz in der Antragsbegründung, es stehe zu befürchten, „dass im Haushaltsvollzug der Radverkehr und der Radwegebau übermäßig profitieren und der Straßenbau weiter zurückfällt“, bringe eine nicht begründete Befürchtung zum Ausdruck.

Der Ausschuss lehnt die Ziffern 1.1 und 1.2 des Antrags 13/16 sowie die Ziffer 1.2 des Antrags 13/17 jeweils mehrheitlich ab.

Dem Antrag 13/15 wird mehrheitlich zugestimmt.

Kapitel 1303 mit den beschlossenen Änderungen mehrheitlich genehmigt.

Kapitel 1304

Straßenverkehr

Eine Abgeordnete der Fraktion der CDU möchte wissen, in welcher Höhe Mittel aus dem Jahr 2012 bei den Landesstraßen im Bereich Unterhaltungsmaßnahmen angekommen seien.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur beziffert die Mittel mit etwa 65 Millionen €.

Bekanntlich habe man das Problem, dass man die LIP- und die ZIP-Mittel zurückzahlen müsse, und dies geschehe aus den brutto 100 Millionen €. Neben diesem Abzug seien einige Titel bei Planungen, Baubetreuung und Controlling unterfinanziert gewesen, wohin dann auch Mittel geflossen seien.

Ein Abgeordneter der Fraktion der CDU fragt, wie viele Mittel 2012 von den 100 Millionen € für LIP und ZIP benötigt worden seien.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur gibt die Mittelhöhe mit 23,3 Millionen € an. Dies gelte auch für 2013 und 2014.

Die Abgeordnete der Fraktion der CDU nimmt darauf Bezug, dass die Landesregierung im Maßnahmenplan eine Umstrukturierung vorgenommen habe und zum Teil Maßnahmen, die für den Aus- und Neubau vorgesehen gewesen seien, in den Bereich Erhalt und Sanierung geschoben habe, der weiterhin mit 100 Millionen € ausgestattet sei. Nach ihrer Berechnung hätte man als Folge aus dieser Verschiebung in den Bereich Erhalt und Sanierung die Mittel jedoch zumindest auf 130 Millionen € erhöhen müssen und dann, wenn zusätzlich noch Rückzahlungen bei LIP und ZIP zu finanzieren seien, sogar auf 153 Millionen €. Dies bedeute, dass die veranschlagten 100 Millionen € auch nach der Systematik des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur in keinem Fall auskömmlich seien.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur weist darauf hin, sein Haus habe sich nachdrücklich darum bemüht, die Mittel für die Sanierung von Landesstraßen zu erhöhen. Damit arbeite sein Haus einen Sanierungsstau ab, den die alte Landesregierung hinterlassen habe. Wenn man sehe, dass die neue Landesregierung jetzt deutlich mehr Gelder in die Sanierung stecke, könne man nicht immer nur von nicht ausreichenden Mitteln reden. Klar sei, dass man jetzt sukzessive den Sanierungsstau abbauen werde. Dabei gehe man schon davon aus, dass man für absehbare Zeit jeweils 100 Millionen € pro Jahr für Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen benötigen werde.

Die Staatssekretärin im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur erinnert daran, dass es schon erheblicher Kraftanstrengungen bedurft habe, die Mittelansätze zu erhöhen. Denn auch in der mittelfristigen Finanzplanung der alten Landesregierung seien deutlich weniger Mittel für den Erhalt vorgesehen gewesen. Dabei habe es sich um 50 Millionen € gehandelt. Die neue Landesregierung habe diesen Ansatz verdoppelt.

Sodann wirft sie einen Blick auf Seite 91 des Haushaltsentwurfs, wo sich zeige, wie stark die Belastungen durch alte Bauprogramme seien. Hier würden im nächsten Jahr 127 Millionen € für Maßnahmen abbezahlt, die schon lange verbaut seien. Im Jahr 2014 würden dies 109 Millionen € sein. Dies schränke die Spielräume, die man jetzt habe, deutlich ein.

Des Weiteren habe das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur verschiedene Maßnahmen ergriffen, um die beschriebene Kostenproblematik in den Griff zu bekommen. Das eine sei dabei die Prioritätenreihung bei den Landesstraßen sowie die Maxime, dass Sanierung vor Aus- und Neubau gehe. Dies werde insgesamt zu Kosteneinsparungen führen, auch wenn man damit bei der Erhaltung keine Entlastung haben werde.

Zu den Ansätzen in den vergangenen Jahren sei zu sagen, dass im Bereich Unterhaltung in den Jahren 1998 bis 2011 im Schnitt gerade einmal 48 Millionen € ausgegeben worden seien. Bei den Aus- und Neubaumaßnahmen hätten sich die Beträge auf etwa 50 Millionen € belaufen. Insoweit stehe jetzt deutlich mehr im Haushalt, als dies in der Vergangenheit der Fall gewesen sei.

Die Abgeordnete der Fraktion der CDU betont, die in Rede stehende Umschichtung in den Bereich Erhaltung und Sanierung könne durchaus richtig sein, aber dann müsse man hier eben auch mit einer Mittelerhöhung nachziehen.

Die Staatssekretärin im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur präzisiert, im Jahr 2011 seien 84,5 Millionen € im Bereich Erhaltung angekommen sowie 50 Millionen € beim Neubau. In den Jahren davor seien deutlich weniger Mittel bei der Unterhaltung angekommen, und auch im Bereich des Neubaus seien die Bäume keineswegs in den Himmel gewachsen.

Ein Mitarbeiter des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur führt auf eine Frage eines Abgeordneten der Fraktion der CDU aus, mit dem Vorhaben, potenzielle Ausbaumaßnahmen zu bewerten und zu beurteilen und sie dann sozusagen in Sanierungsmaßnahmen abzustufen, habe man zunächst einmal langfristig den Aus- und Neubauetat um etwa 850 Millionen € entlastet. Die so beim Aus- und Neubau reduzierten Mittel könnten derzeit aber leider nicht in den Sanierungsetat geschoben werden. Insofern müssten sich diese Sanierungsmaßnahmen in die lange Liste der sonstigen Sanierungsmaßnahmen einreihen. Dazu wäre es sinnvoll, wenn man auch in den künftigen Jahren mindestens diese 100 Millionen € festschreiben würde.

Ein Abgeordneter der Fraktion der SPD nimmt Bezug auf die Erläuterungen zu Titel 785 79: Ortsumgehungen, Aus- und Neubau. Dort heiße es in Ziffer 4: „Für Großprojekte im Landesstraßenbau, ehemals Impulsprogramm Baden-Württemberg, sollen voraussichtlich 144 Millionen € ... bereitgestellt werden.“ Er erinnere sich, dass Vorgängerregierungen einmal erklärt hätten, dieses Impulsprogramm könne man mit 60 Millionen € gestalten. Angesichts dessen frage er sich schon, wer sich hier getäuscht habe.

Die Staatssekretärin im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur bemerkt, in der Tat gehe man davon aus, dass die aufgezählten Maßnahmen des Impulsprogramms über 140 Millionen € kosten würden. Das Impulsprogramm sei jedoch nur mit 60 Millionen € ausgestattet worden. Auch der Rechnungshof habe sich mit diesem Sachverhalt schon ausführlich beschäftigt und aufgezeigt, worin diese Entwicklung begründet liege. Man habe jetzt nur das Problem, dass die Maßnahmen aus dem Impulsprogramm die ganz normale Mittelausstattung für den Aus- und Neubau belasten würden. Dadurch werde es noch schwieriger, einmal vor Ort gemachte Versprechungen zeitnah zu erfüllen.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur ergänzt, hierin liege auch die Antwort darauf begründet, wenn die neue Landesregierung immer gefragt werde, warum nicht mit neuen Straßenbauprojekten begonnen werde.

Die Abgeordnete der Fraktion der CDU erkundigt sich zum Ansatz in Titel 786 79 – Radwege an Landesstraßen –, ob es sich bei den für 2013 veranschlagten 5 Millionen € und den für 2014 ausgewiesenen 2,5 Millionen € um völlig neue Haushaltsmittel handle.

Der Minister für Verkehr und Infrastruktur macht deutlich, eines der Probleme der bisherigen Haushaltsveranschlagungen durch die Vorgängerregierung sei es, dass die Mittel für Radwege nicht separat ausgewiesen worden seien. Dies aus verschiedenen Programmen herauszurechnen sei sehr mühsam gewesen. Man habe feststellen müssen, dass die alte Landesregierung für diesen Bereich unterschiedlich viel Geld ausgegeben habe. Der Grund dafür liege darin, dass dann, wenn eine Straßenbaumaßnahme realisiert worden sei, bei der ein Radweg angefallen sei, auch viel Geld für den Radweg ausgegeben worden sei, dann aber, wenn man eine Straße ohne Radweg gebaut habe, sei es eben weniger gewesen.

Auch in Konsequenz der Tatsache, dass das Impulsprogramm nicht durchfinanziert gewesen sei und aus vielen Maßnahmen bestehe, in deren Rahmen Tunnel gebaut worden seien, bei denen es keine Radwege gebe, habe man jetzt einen Extraansatz für die Förderung von Radwegen an Landesstraßen oder auch für wichtigen Radwegbau geschaffen. Grundsätzlich sei es das Ziel, den Radwegbau eindeutig auszuweisen. Insofern sei dies ein neuer, zusätzlicher Fördertopf, aber man weise hier auch Dinge aus, die völlig neu und zusätzlich erscheinen würden. Dies seien sie aber nicht. Er füge hinzu, dass auch die neue Landesregierung von maximal einstelligen Millionenbeträgen rede.

Ein weiterer Abgeordneter der Fraktion der CDU verdeutlicht, der Bau von Radwegen sei in Kapitel 1304 etatisiert, aber auch in Kapitel 1306, wo für diesen Zweck noch einmal 10 Millionen € ausgebracht würden.

Ihn interessiere, ob beabsichtigt sei, den Radwegebau nun in der Gesamtheit zu sehen oder ob auch im Rahmen des GVFG speziell ein Fördertopf für Radwege geschaffen werde. Zudem gebe es auch im Einzelplan des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft einen Ansatz für den Radwegebau unter dem Gesichtspunkt der Tourismusförderung.

Die Staatssekretärin im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur erläutert, der Bereich Radverkehr sei an drei Stellen des Einzelplans zu finden, und zwar einmal mit diesem neu ausgewiesenen Topf für Radwege an Landesstraßen, wo das Land Baulastträger sei, dann bei den LGVFG-Mitteln, bei denen in mehreren Schritten in Richtung Umweltverbund umgeschichtet werde – dazu gebe es seit Sommer dieses Jahres auch eine neue Förderrichtlinie –, bei denen es sich um Maßnahmen entlang kommunaler Straßen oder auch um Radwege als eigenständige, wichtige Maßnahmen handle, sowie bei Kapitel 1306 in Titel 883 84.

Ein weiterer Mitarbeiter des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur erläutert zum Thema „Radwegebau und Tourismus“ auf die Frage des Abgeordneten der Fraktion der CDU, dass es sich hierbei um einen Fördertatbestand in der Tourismusinfrastruktur handle. Es gehe um ein Kommunalförderprogramm, aus dem touristische Infrastrukturmaßnahmen und in dem Rahmen auch Maßnahmen des Radwegebbaus zuschussfähig seien.

Der Ausschuss lehnt die Ziffern 2.1 und 2.2 des Antrags 13/17 sowie die Ziffer 2 des Antrags 13/16 jeweils mehrheitlich ab.

Die Anträge 13/6, 13/7 und 13/8 werden ebenfalls jeweils mehrheitlich abgelehnt.

Ein Abgeordneter der Fraktion GRÜNE verweist auf den Antrag 13/2 und erklärt auf eine Frage des Abgeordneten der Fraktion der FDP/DVP, dass die Ansätze von 300 000 € jeweils in den Jahren 2013 und 2014 verausgabt werden sollten.

Die Staatssekretärin im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur bemerkt hierzu, die vorherige Landesregierung habe bereits das Ökokonto eingeführt und dazu Regelungen getroffen. „Ökokonto“ heiße, dass nicht erst dann, wenn eine Straße gebaut werde, Kompensationsmaßnahmen durchgeführt würden, sondern dass man auch vorgezogene Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen umsetzen könne. Auch der Rechnungshof habe dies als eine geeignete Methodik für wirtschaftliches Arbeiten bewertet. Um vorgezogene Maßnahmen finanzieren zu können, bedürfe es der Bereitstellung von Mitteln. Mit dem Antrag wolle man in den nächsten zwei Jahren den Einstieg insgesamt in dieses Thema schaffen.

Das Geld werde nicht zurückfließen, aber es trete später beim Straßenbautitel eine Entlastung ein, wenn Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen schon vorgezogen finanziert worden seien. Es bleibe abzuwarten, wie sich dieses Verfahren in der Praxis bewähre.

Dem Antrag 13/2 wird mehrheitlich zugestimmt.

Kapitel 1304 mit den beschlossenen Änderungen mehrheitlich genehmigt.

Kapitel 1305

Baurecht, Städtebau, Landesplanung

Eine Abgeordnete der Fraktion der CDU spricht zu den Titelgruppen 80 – Flächenmanagement – und 81 – Baukultur – die Ansatzsteigerungen bei den Titeln 686 80 und 686 81 – Sonstige Zuschüsse für laufende Zwecke im Inland – an und fragt, welche Maßnahmen und Projekte damit gefördert werden sollten.

Die Staatssekretärin im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur erklärt, beim Flächenmanagement seien die Titel 883 80 – Zuweisungen für Investitionen an Gemeinden und Gemeindeverbände – und der von ihrer Vorrednerin erwähnte Ti-

tel 686 80 zusammengefasst worden, was die Steigerung des Ansatzes bei Titel 686 80 erkläre. Die Gesamtsumme habe sich hier schon bisher auf 1,1 Millionen € belaufen, sodass der jetzt ausgewiesene Ansatz von 1,2 Millionen € nicht erheblich höher liege. Im Wesentlichen würden die Mittel für das Förderprogramm Flächengewinnung ausgegeben, das bereits von der Vorgängerregierung aufgelegt worden sei. Es solle jetzt weiterentwickelt und gestärkt werden.

Bei der Titelgruppe 81 – Baukultur – gehe es darum, sich dieser Thematik verstärkt zu widmen. Es sei auch durchaus üblich, dass man sich auf Landesebene mit der Baukultur beschäftige. Die neue Landesregierung sehe hier in Baden-Württemberg Nachhol- und Handlungsbedarf. Hier seien auch schon in der Vergangenheit – z. B. im Bereich Schwarzwald – Kampagnen gelaufen, und im Moment gebe es eine Baukulturkampagne im Bereich Schwäbische Alb.

Zur Verdeutlichung erklärt sie auf eine Frage eines Abgeordneten der Fraktion der CDU, dass sich die Zuschüsse bei Titel 686 80 auch an Gemeinden und Gemeindeverbände richteten.

Der Antrag 13/9 wird nach den Ausführungen der Staatssekretärin zu Titel 686 80 von der antragstellenden Fraktion zurückgezogen.

Der Antrag 13/10 wird mehrheitlich abgelehnt.

Kapitel 1305 mehrheitlich genehmigt.

Kapitel 1306

Nachhaltige Mobilität

Der Ausschuss lehnt die Ziffer 3.1 des Antrags 13/17 mehrheitlich ab.

Dem Antrag 13/3 wird mehrheitlich zugestimmt.

Dem Antrag 13/4 wird einstimmig zugestimmt.

Der Antrag 13/11 wird mehrheitlich abgelehnt.

Der Antrag 13/12 wird von der antragstellenden Fraktion mit Hinweis auf die Ziffer 3.2 des Antrags 13/17 zurückgezogen.

Der Ausschuss lehnt Ziffer 3.2 des Antrags 13/17, den Antrag 13/13 und Ziffer 3 des Antrags 13/16 jeweils mehrheitlich ab.

Kapitel 1306 mit den beschlossenen Änderungen mehrheitlich genehmigt.

12. 12. 2012

Manfred Hollenbach

Landtag von Baden-Württemberg
15. Wahlperiode

13/1

Änderungsantrag
der Fraktion GRÜNE und
der Fraktion der SPD

Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2013/2014

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 – Ministerium für Verkehr und Infrastruktur

Kapitel 1303 Verkehr

Zu ändern:

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2013 Tsd. EUR	Betrag für 2014 Tsd. EUR
883 93	741	Zuweisungen für Investitionen an Gemeinden und Gemeindeverbände		
		(S. 59)		
		Die Verpflichtungsermächtigung wie folgt zu fassen:		
		„Verpflichtungsermächtigung	150.500,0	185.500,0
		Davon zur Zahlung fällig im		
		Haushaltsjahr 2014bis zu	10.000,0	0,0
		Haushaltsjahr 2015bis zu	10.000,0	20.000,0
		Haushaltsjahr 2016bis zu	10.000,0	20.000,0
		Haushaltsjahr 2017bis zu	10.000,0	20.000,0
		Haushaltsjahr 2018bis zu	10.000,0	20.000,0
		Haushaltsjahr 2019bis zu	11.000,0	20.000,0
		Haushaltsjahr 2020bis zu	89.500,0	85.500,0“

und die Erläuterung wie folgt zu fassen:

„Übersicht über die Verpflichtungsermächtigungen (Beträge in Tsd. EUR)

Bewilligung im Haushaltsplan	Betrag zus.	davon fällig in						
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	*2019ff
bis 2011	75.600,0	8.400,0	8.400,0	8.400,0	8.400,0	8.400,0	8.400,0	25.200,0
2012	24.128,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	24.128,0
2013	150.500,0	0,0	10.000,0	10.000,0	10.000,0	10.000,0	10.000,0	100.500,0
2014	185.500,0	0,0	0,0	20.000,0	20.000,0	20.000,0	20.000,0	105.500,0
zus.	435.728,0	8.400,0	18.400,0	38.400,0	38.400,0	38.400,0	38.400,0	255.328,0

* Abdeckung des Ausfallrisikos des Bundesanteils von DB / NE-Maßnahmen. Aufgrund von Bewilligungen in früheren Jahren liegen darüber hinaus finanzielle Verpflichtungen vor, die über die Mittel aus der Entnahme der Kraftfahrzeugsteuerverbundmasse abgedeckt werden.“

21.11.2012

Sitzmann und Fraktion
Schmiedel und Fraktion

Begründung:

Die haushaltsrechtliche Absicherung der zusätzlichen Kofinanzierungsmittel bis 2019 ist erforderlich, da sonst einige bereits in Planung befindliche dringliche Infrastrukturvorhaben im Schienenpersonennahverkehr nicht auf den Weg gebracht werden können. Das Land darf die Anträge an den Bund nur weiterleiten, wenn die Kofinanzierung sichergestellt ist. Eine ausreichend sichere haushaltsrechtliche Absicherung, die sowohl für das Land als auch für den Zuwendungsempfänger Finanzierungssicherheit herstellt, kann nur über das Instrument der Verpflichtungsermächtigung in den folgenden Haushaltsjahren geschehen.

Infolge des Auslaufens des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-Bundesprogramms macht der Bund bei Neuvorhaben zur zwingenden Fördervoraussetzung, dass das Land die Gesamtfinanzierung des Vorhabens einschließlich des eventuell ausfallenden Bundesanteils nach 2019 sicherstellt.

Landtag von Baden-Württemberg

15. Wahlperiode

13/2**Änderungsantrag
der Fraktion GRÜNE und
der Fraktion der SPD****Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2013/2014**

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 – Ministerium für Verkehr und Infrastruktur**Kapitel 1304 Straßenverkehr**

Neu aufzunehmen:

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2013 Tsd. EUR	Betrag für 2014 Tsd. EUR
„787 79 N	723	Ökokonto		
(S. 93)			zu setzen	300,0
			300,0	300,0

und die Erläuterung wie folgt zu fassen:

Erläuterung:

Ausgaben für vorgezogene Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Kompensation von Straßenbaumaßnahmen (vgl. §§ 15, 16 BNatSchG).“

21.11.2012

Sitzmann und Fraktion
Schmiedel und Fraktion

Begründung:

Zur Kompensation von Eingriffen in die Natur und Landschaft durch Straßenbaumaßnahmen sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durchzuführen (§ 15 Bundesnaturschutzgesetz [BNatSchG]).

Der Mittelansatz soll insbesondere den Einstieg in Ökokontomaßnahmen und die Umsetzung vorgezogener Kompensationsmaßnahmen ermöglichen. Dies wird auch vom Rechnungshof als wirtschaftlich sinnvoller Lösungsansatz zu Minimierung der vorhandenen naturschutzrechtlichen Umsetzungsdefizite gewertet. Rechtsgrundlage ist §§ 15, 16 BNatSchG i. V. m. der Ökokonto-Verordnung des Landes.

Landtag von Baden-Württemberg
15. Wahlperiode

13/3

**Änderungsantrag
der Fraktion GRÜNE und
der Fraktion der SPD**

Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2013/2014

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 – Ministerium für Verkehr und Infrastruktur

Kapitel 1306 Nachhaltige Mobilität

Zu ändern:

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung		Betrag für 2013 Tsd. EUR	Betrag für 2014 Tsd. EUR
534 80	692	Kosten für Dienstleistungen Dritter und dgl.		250,0	250,0
(S. 109)			<i>statt</i>	250,0	257,0
			<i>zu setzen</i>	(+0,0)	(+7,0)

und die Erläuterung wie folgt zu fassen:

„Zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist die Entwicklung und Planung von Güterverkehrszentren und regionalen logistischen Knoten in Baden-Württemberg notwendig. Veranschlagt sind insbesondere die Kosten für die Vergabe von Werkverträgen einschließlich Reisekosten, sowie die Vergabe von Gutachten für die Entwicklung Planung von Güterverkehrszentren und dergleichen. Zudem werden aus diesem Titel Gutachten zur nachhaltigen Mobilität und Verbesserung der Mobilitätssituation am Feldberg gezahlt.“

21.11.2012

Sitzmann und Fraktion
Schmiedel und Fraktion

Seite 1 von 2 zu 13/3

Begründung:

Mit den zusätzlichen Mitteln soll ein Kurzgutachten zur nachhaltigen Mobilität und Verbesserung der Mobilitätssituation am Feldberg finanziert werden.

Landtag von Baden-Württemberg

15. Wahlperiode

13/4**Änderungsantrag
der Fraktion GRÜNE und
der Fraktion der SPD****Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2013/2014**

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 – Ministerium für Verkehr und Infrastruktur**Kapitel 1306 Nachhaltige Mobilität**

Zu ändern:

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2013 Tsd. EUR	Betrag für 2014 Tsd. EUR
891 80	692	Investitionszuschüsse für Maßnahmen zur Förderung von Logistik- und Güterumschlaganlagen an öffentliche Unternehmen		
(S. 111)			<i>statt</i> 865,0	865,0
			<i>zu setzen</i> 1.165,0	1.165,0
			(+300,0)	(+300,0)

21.11.2012

Sitzmann und Fraktion
Schmiedel und FraktionBegründung:

Vor dem Hintergrund der ProgTrans-Untersuchungsergebnisse für Baden-Württemberg zum Nutzungspotenzial des Schienennetzes und den daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen erscheint es besonders wichtig, vorhandene Umschlagmöglichkeiten auszubauen und neue zur Ergänzung des Angebots zu realisieren.

Um auch die großen Reserven der Binnenschifffahrt stärker nutzen zu können, werden auch in den Häfen des Landes noch erhebliche Investitionen getätigt werden müssen. Für solche Maßnahmen sollen Fördermittel als Anreiz des Landes zur Realisierung entsprechender Vorhaben angeboten werden können.

Landtag von Baden-Württemberg
15. Wahlperiode

13/5

Änderungsantrag
der Fraktion der FDP/DVP

Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2013/2014

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 – Ministerium für Verkehr und Infrastruktur

Kapitel 1301 Ministerium

Zu ändern:

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung		Betrag für 2013 Tsd. EUR	Betrag für 2014 Tsd. EUR
422 01	011	Bezüge und Nebenleistungen der Beamtinnen und Beamten	<i>statt</i>	11.532,3	11.532,3
(S. 7)			<i>zu setzen</i>	11.212,4	11.207,6
				(-319,9)	(-324,7)

und im Stellenteil

Titel Bes. Gr. Entg. Gr.	FKZ	Bezeichnung		Stellenzahl 2013	Stellenzahl 2014
422 01	011				
B 6		Ministerialdirigent	<i>statt</i>	5,0	5,0
			<i>zu setzen</i>	4,0	4,0
				(-1,0)	(-1,0)
B 3		Leitender Ministerialrat	<i>statt</i>	5,0	5,0
			<i>zu setzen</i>	4,0	4,0
				(-1,0)	(-1,0)
B 3		Ministerialrat	<i>statt</i>	6,0	6,0
			<i>zu setzen</i>	7,0	7,0
				(+1,0)	(+1,0)
A 13		Oberamtsrat (R)	<i>statt</i>	26,5	26,5
			<i>zu setzen</i>	23,5	23,5
				(-3,0)	(-3,0)

Seite 1 von 2 zu 13/5

A 12	Amtsrat	<i>statt</i>	11,5	11,5
		<i>zu setzen</i>	10,5	10,5
			(-1,0)	(-1,0)

(S. 129)

und die Veränderungen im Veränderungsnachweis entsprechend darzustellen.

20.11.2012

Dr. Rülke, Haußmann und Fraktion

Begründung:

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat seit seinem Bestehen bereits einen deutlichen Stellenzuwachs erfahren. Ein weiterer Aufbau ist fachlich nicht geboten. Deshalb werden die zusätzliche Abteilungsleiterstelle in B 6, die Stellvertreterstelle des Abteilungsleiters als Leitender Ministerialrats B 3, die von 0304 übertragenen drei A 13 sowie eine A 12 Stellen gestrichen. Im Bereich der B 3 Stelle Ministerialrat erfolgt eine Anhebung um eine Stelle. Die aufgrund EU-Rechtsänderung geschaffene Stelle bleibt unberührt.

Landtag von Baden-Württemberg

15. Wahlperiode

13/6**Änderungsantrag
der Fraktion der FDP/DVP****Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2013/2014**

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 – Ministerium für Verkehr und Infrastruktur**Kapitel 1304 Straßenverkehr**

Zu ändern:

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung		Betrag für 2013 Tsd. EUR	Betrag für 2014 Tsd. EUR
781 79	723	Erhaltung	<i>statt</i>	100.000,0	100.000,0
(S. 92)			<i>zu setzen</i>	105.000,0	105.000,0
				(+5.000,0)	(+5.000,0)

20.11.2012

Dr. Rülke, Haußmann und Fraktion

Begründung:

Der Erhalt der Landesstraßen ist eine zentrale Aufgabe für die Sicherstellung der Attraktivität des Wirtschaftsstandorts und Lebensraums Baden-Württemberg. Deshalb soll der Ansatz auf den letzten Stand dessen angehoben werden, was bereits die Vorgängerregierung im 3. Nachtrag für das Jahr 2011 bereitgestellt hat. Die Gegenfinanzierung erfolgt durch entsprechende Kürzungen.

Landtag von Baden-Württemberg

15. Wahlperiode

13/7**Änderungsantrag
der Fraktion der FDP/DVP****Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2013/2014**

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 – Ministerium für Verkehr und Infrastruktur**Kapitel 1304 Straßenverkehr**

Zu ändern:

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung		Betrag für 2013 Tsd. EUR	Betrag für 2014 Tsd. EUR
785 79	723	Ortsumgehungen, Aus- und Neubau	<i>statt</i>	42.000,0	39.500,0
(S. 93)			<i>zu setzen</i>	47.000,0	47.000,0
				(+5.000,0)	(+7.500,0)

20.11.2012

Dr. Rülke, Haußmann und Fraktion

Begründung:

Die Mittelansätze werden erhöht, um dem erforderlichen Straßenbau mehr Schwung verleihen zu können. Dies dient dem Schutz der Bürgerinnen und Bürger vor Verkehrslärm und Immissionen. Die Gegenfinanzierung erfolgt durch entsprechende Kürzungen an anderer Stelle.

Landtag von Baden-Württemberg

15. Wahlperiode

13/8**Änderungsantrag
der Fraktion der FDP/DVP****Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2013/2014**

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 – Ministerium für Verkehr und Infrastruktur**Kapitel 1304 Straßenverkehr**

Zu ändern:

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung		Betrag für 2013 Tsd. EUR	Betrag für 2014 Tsd. EUR
786 79 (S. 93)	723	Radwege an Landesstraßen	<i>statt</i>	5.000,0	2.500,0
			<i>zu setzen</i>	2.500,0	2.500,0
				(-2.500,0)	(0)

20.11.2012

Dr. Rülke, Haußmann und Fraktion

Begründung:

Ein gleichbleibender Mittelansatz in den Jahren 2013 und 2014 ist vertretbar. Deshalb erfolgt im Jahr 2013 eine Kürzung um 2.500 TEUR. Die Kürzung dient der Gegenfinanzierung der Mehrausgaben bei Kapitel 1304.

Landtag von Baden-Württemberg

15. Wahlperiode

13/9**Änderungsantrag
der Fraktion der FDP/DVP****Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2013/2014**

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 – Ministerium für Verkehr und Infrastruktur**Kapitel 1305 Baurecht, Städtebau, Landesplanung**

Zu ändern:

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung		Betrag für 2013 Tsd. EUR	Betrag für 2014 Tsd. EUR
80		Flächenmanagement			
686 80	422	Sonstige Zuschüsse für laufende Zwecke im Inland		1.200,0	1.200,0
(S. 100)			<i>statt</i>	400,0	400,0
			<i>zu setzen</i>	(-800,0)	(-800,0)

20.11.2012

Dr. Rülke, Haußmann und Fraktion

Begründung:

Die Beibehaltung des bisherigen Mittelansatzes ist vertretbar. Deshalb erfolgt eine Verringerung um jeweils 800 TEUR. Die Kürzungen dienen der Gegenfinanzierung der Mehrausgaben bei Kapitel 1304.

Landtag von Baden-Württemberg
15. Wahlperiode

13/10

Änderungsantrag
der Fraktion der FDP/DVP

Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2013/2014

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 – Ministerium für Verkehr und Infrastruktur

Kapitel 1305 Baurecht, Städtebau, Landesplanung

Zu ändern:

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2013 Tsd. EUR	Betrag für 2014 Tsd. EUR
81		Baukultur		
686 81	422	Sonstige Zuschüsse für laufende Zwecke im Inland		
(S. 101)			<i>statt</i> 380,0	380,0
			<i>zu setzen</i> 80,0	80,0
			(-300,0)	(-300,0)
		Die Verpflichtungsermächtigungen wie folgt zu fassen:		
		„Verpflichtungsermächtigung	80,0	80,0
		Davon zur Zahlung fällig im		
		Haushaltsjahr 2014.....bis zu	40,0	0,0
		Haushaltsjahr 2015.....bis zu	40,0	40,0
		Haushaltsjahr 2016.....bis zu	0,0	40,0“

20.11.2012

Dr. Rülke, Haußmann und Fraktion

Begründung:

Die Beibehaltung des bisherigen Mittelansatzes ist vertretbar. Deshalb erfolgt eine Verringerung um jeweils 300 TEUR. Die Kürzungen dienen der Gegenfinanzierung der Mehrausgaben bei Kapitel 1304. Die Verpflichtungsermächtigungen sind entsprechend anzupassen.

Landtag von Baden-Württemberg

15. Wahlperiode

13/11**Änderungsantrag
der Fraktion der FDP/DVP****Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2013/2014**

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 – Ministerium für Verkehr und Infrastruktur**Kapitel 1306 Nachhaltige Mobilität**

Zu ändern:

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung		Betrag für 2013 Tsd. EUR	Betrag für 2014 Tsd. EUR
686 84	692	Sonstige Zuschüsse für laufende Zwecke im Inland		2.000,0	2.000,0
(S. 115)			<i>statt</i>	1.500,0	1.500,0
			<i>zu setzen</i>	(-500,0)	(-500,0)

20.11.2012

Dr. Rülke, Haußmann und Fraktion

Begründung:

Die Beibehaltung des bisherigen Mittelansatzes ist vertretbar. Deshalb erfolgt eine Verringerung um jeweils 500 TEUR. Die Verminderungen dienen der Gegenfinanzierung der Mehrausgaben bei Kapitel 1304. Die Verpflichtungsermächtigungen sind entsprechend zu reduzieren.

Landtag von Baden-Württemberg
15. Wahlperiode

13/12

Änderungsantrag
der Fraktion der FDP/DVP

Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2013/2014

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 – Ministerium für Verkehr und Infrastruktur

Kapitel 1306 Nachhaltige Mobilität

Zu ändern:

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2013 Tsd. EUR	Betrag für 2014 Tsd. EUR
883 84A	692	Zuweisungen für Investitionen an Gemeinden und Gemeindeverbände zum Bau oder Ausbau von Radwe- gen		
			<i>statt</i> 10.000,0	15.000,0
			<i>zu setzen</i> 5.000,0	5.000,0
			(-5.000,0)	(-10.000,0)

(S. 116)

20.11.2012

Dr. Rülke, Haußmann und Fraktion

Begründung:

Die Förderung des Baus bzw. Ausbaus von Radwegen der Gemeinden bzw. Gemeindeverbände ist mit dem o. g. Mittelansatz auskömmlich. Die Kürzungen dienen der Gegenfinanzierung der Mehrausgaben bei Kapitel 1304.

Landtag von Baden-Württemberg
15. Wahlperiode

13/13

Änderungsantrag
der Fraktion der FDP/DVP

Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2013/2014

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 – Ministerium für Verkehr und Infrastruktur

Kapitel 1306 Nachhaltige Mobilität

Zu ändern:

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung		Betrag für 2013 Tsd. EUR	Betrag für 2014 Tsd. EUR
891 84 (S. 116)	692	Zuschüsse für Investitionen	<i>statt</i>	760,0	760,0
			<i>zu setzen</i>	0,0	0,0
				(-760,0)	(-760,0)

20.11.2012

Dr. Rülke, Haußmann und Fraktion

Begründung:

Die bereits im vorgelegten Entwurf von 1.540,0 auf 760,0 verringerten Ansätze können gänzlich gestrichen werden, da an anderer Stelle ausreichende Mittel etatisiert sind. Die Streichungen dienen der Gegenfinanzierung der Mehrausgaben bei Kapitel 1304.

Landtag von Baden-Württemberg

15. Wahlperiode

13/14**Änderungsantrag
der Fraktion GRÜNE und
der Fraktion der SPD****Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2013/2014**

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 – Ministerium für Verkehr und Infrastruktur**Kapitel 1303 Verkehr**

Zu ändern:

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2013 Tsd. EUR	Betrag für 2014 Tsd. EUR
891 86	742	Zuschüsse für Investitionen an öffentliche Unternehmen		
		(S. 51)		
		Die Verpflichtungsermächtigung wie folgt zu fassen:		
		„Verpflichtungsermächtigung	215.500,0	500,0
		Davon zur Zahlung fällig im		
		Haushaltsjahr 2014bis zu	750,0	0,0
		Haushaltsjahr 2015bis zu	85.250,0	250,0
		Haushaltsjahr 2016bis zu	54.500,0	250,0
		Haushaltsjahr 2017bis zu	25.000,0	0,0
		Haushaltsjahr 2018bis zu	25.000,0	0,0
		Haushaltsjahr 2019bis zu	25.000,0	0,0“
		und Ziff. 7 der Erläuterung wie folgt zu fassen:		
		„7. Kostenanteil des Landes für die Elektrifizierung der Südbahn (rd. 500,0 Tsd. Euro Barmittel in 2014, Verpflichtungsermächtigungen in 2013 für die Folgejahre insgesamt 90.000,0 Tsd. Euro)“		

und die Übersicht über die Verpflichtungsermächtigungen wie folgt zu fassen:

„Übersicht über die Verpflichtungsermächtigungen (Beträge in Tsd. EUR)

Bewilligung im Haushaltsplan	Betrag davon fällig							
	zus.	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019ff
Bis 2012	750,0	250,0	0,0	0,0	0,0	500,0	0,0	0,0
2013	215.500,0	0,0	500,0	85.000,0	54.500,0	25.000,0	25.000,0	25.000,0
2014	500,0	0,0	0,0	250,0	250,0	0,0	0,0	0,0
zus.	216.750,0	250,0	500,0	85.250,0	54.750,0	25.500,0	25.000,0	25.000,0

21.11.2012

Sitzmann und Fraktion
Schmiedel und Fraktion

Begründung:

Die für 2012 geplante Finanzierungsvereinbarung konnte leider nicht rechtzeitig abgeschlossen werden. Das Land hat zugesagt, sich mit 50 % an den Kosten der Südbahn zu beteiligen.

Im Haushalt 2012 waren Barmittel in Höhe von 5 Mio. € und Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 85 Mio. € eingestellt. Damit war der Kostenanteil des Landes finanziert. Die Verpflichtungsermächtigungen im Haushalt 2012 werden nicht mehr in Anspruch genommen werden können und müssen daher in 2013 nochmals eingestellt werden. Die Verpflichtungsermächtigungen werden daher verfallen.

Um in 2013 eine Finanzierungsvereinbarung abschließen zu können, müssen die Verpflichtungsermächtigungen neu ausgebracht werden. Sie sollten an den aktuellen Planungsstand angepasst werden. Dies besagt nicht, dass das Land die Kostenerhöhung ohne weiteres akzeptiert. Sie sichert lediglich im Innenverhältnis des Landes unseren Handlungsspielraum.

Landtag von Baden-Württemberg
15. Wahlperiode

13/15

Änderungsantrag
der Fraktion GRÜNE und
der Fraktion der SPD

Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2013/2014

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 – Ministerium für Verkehr und Infrastruktur

Kapitel 1303 Verkehr

Zu ändern:

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2013 Tsd. EUR	Betrag für 2014 Tsd. EUR
95		Förderung von Linienomnibussen		
		Die Erläuterung wie folgt zu ergänzen:		
		„Die Erst- oder Ersatzbeschaffung von Bürgerbussen wird unabhängig von den Regelungen der Förderung von Linienomnibussen gefördert.“		
892 95	741	Zuschüsse für Investitionen an private Unternehmen	0,0	0,0
(S. 62)			<i>statt</i> 100,0	100,0
			<i>zu setzen</i> (+100,0)	(+100,0)

Die Erläuterung zu Titel 892 95 neu aufzunehmen:

„**Erläuterung:** Insb. zur Finanzierung von Maßnahmen zur Förderung von Bürgerbussen.“

21.11.2012

Sitzmann und Fraktion
Schmiedel und Fraktion

Begründung:

Um von Seiten des Landes das begrüßenswerte Engagement der Bürgerinnen und Bürger für die Bürgerbusse gezielt zu unterstützen, sollen zusätzlich Fördermittel zur Förderung von Bürgerbussen veranschlagt werden.

Landtag von Baden-Württemberg
15. Wahlperiode

13/16

Änderungsantrag
der Fraktion der CDU

Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2013/2014

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 – Ministerium für Verkehr und Infrastruktur

Zu ändern:

1. Kapitel 1303 Verkehr

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2013 Tsd. EUR	Betrag für 2014 Tsd. EUR
1. 94 (S. 60)		<p>Infrastrukturförderung nach dem Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz</p> <p>Bei dem Haushaltsvermerk den Satz</p> <p>„Die Verpflichtungsermächtigungen aus Kap. 1306 Titel 883 21 und Kap. 1304 Titel 883 21 sind mit Kap. 1303 TG 94, 95 gegenseitig deckungsfähig.“</p> <p>zu streichen.</p>		
2. 95 (S. 62)		<p>Förderung von Linienomnibussen</p> <p>Bei dem Haushaltsvermerk den Satz</p> <p>„Die Verpflichtungsermächtigungen aus Kap. 1306 Titel 883 21 und Kap. 1304 Titel 883 21 sind mit Kap. 1303 TG 94, 95 gegenseitig deckungsfähig.“</p> <p>zu streichen.</p>		

2. Kapitel 1304 Straßenverkehr

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2013 Tsd. EUR	Betrag für 2014 Tsd. EUR
883 21 (S. 86)	725	Finanzhilfen an Gemeinden und Gemeindeverbände zum Bau oder Ausbau von Straßen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden Bei dem Haushaltsvermerk den Satz „Die Verpflichtungsermächtigungen aus Kap. 1303 TG 94, 95 und Kap. 1306 Titel 883 84A sind mit Kap. 1304 Titel 883 21 gegenseitig deckungsfähig.“ zu streichen.		

3. Kapitel 1306 Nachhaltige Mobilität

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2013 Tsd. EUR	Betrag für 2014 Tsd. EUR
883 84A N (S.116)	692	Zuweisungen für Investitionen an Gemeinden und Gemeindeverbände zum Bau oder Ausbau von Radwegen Bei dem Haushaltsvermerk die Sätze „Titel 883 21 und Kap. 1303 TG 94, 95 sind gegenseitig deckungsfähig. Die Verpflichtungsermächtigungen aus Kap. 1303 TG 94, 95 und Kap. 1306 Titel 883 84A sind mit Kap. 1304 Titel 883 21 gegenseitig deckungsfähig.“ zu streichen.		

21.11.2012

Hauk und Fraktion

Begründung:

Die grün-rote Landesregierung hat unzureichende Mittel im Straßenbau zur Verfügung gestellt und gleichzeitig die Ansätze für den Radwegebau massiv erhöht. Unter anderem beim Neu- und Ausbau, aber auch in anderen Bereichen wie der Förderung von Linienomnibussen und dgl. ist darüber hinaus eine Deckungsfähigkeit zugunsten des Radverkehrs vorgesehen. Es steht zu befürchten, dass im Haushaltsvollzug der Radverkehr und der Radwegebau übermäßig profitieren und der Straßenbau weiter zurück fällt.

Landtag von Baden-Württemberg

15. Wahlperiode

13/17**Änderungsantrag
der Fraktion der CDU****Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2013/2014**

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 – Ministerium für Verkehr und Infrastruktur

Zu ändern:

1. Kapitel 1303 Verkehr

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2013 Tsd. EUR	Betrag für 2014 Tsd. EUR
1. 331 91 A (S. 36)	741	Finanzhilfen des Bundes für Investitionen auf dem Gebiet des ÖPNV		
			<i>statt</i> 75.000,0	84.000,0
			<i>zu setzen</i> 75.000,0	75.000,0
			(+/- 0,0)	(-9.000,0)
2. 891 94 (S. 61)	741	Zuschüsse für Investitionen an öffentliche Unternehmen		
			<i>statt</i> 55.000,0	64.000,0
			<i>zu setzen</i> 55.000,0	55.000,0
			(+/- 0,0)	(-9.000,0)

2. Kapitel 1304 Straßenverkehr

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2013 Tsd. EUR	Betrag für 2014 Tsd. EUR
1. 331 21 (S. 74)	725	Finanzhilfen des Bundes für Investitionen von Gemeinden und Gemeindeverbänden zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden		
			<i>statt</i> 80.500,0	66.500,0
			<i>zu setzen</i> 90.000,0	90.000,0
			(+9.500,0)	(+23.500,0)
2. 883 21 (S. 86)	741	Finanzhilfen an Gemeinden und Gemeindeverbände zum Bau oder Ausbau von Straßen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden		
			<i>statt</i> 80.500,0	66.500,0
			<i>zu setzen</i> 90.000,0	90.000,0
			(+9.500)	(+23.500,0)

3. Kapitel 1306 Nachhaltige Mobilität

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2013 Tsd. EUR	Betrag für 2014 Tsd. EUR
1. 331 84 N (S. 108)	692	Finanzhilfen des Bundes für Investitionen auf dem Gebiet des ÖPNV		
			<i>statt</i> 10.000,0	15.000,0
			<i>zu setzen</i> 500,0	500,0
			(-9.500,0)	(-14.500)
2. 883 84A N (S. 116)	692	Zuweisungen für Investitionen an Gemeinden und Gemeindeverbände zum Bau oder Ausbau von Radwegen		
			<i>statt</i> 10.000,0	15.000,0
			<i>zu setzen</i> 500,0	500,0
			(-9.500)	(-14.500,0)

21.11.2012

Hauk und Fraktion CDU

Begründung:

Durch die von der grün-roten Landesregierung vorgenommene Umkehrung der Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zu Lasten des Straßenbaus ist der kommunale Straßenbau auf Jahre blockiert. Neuanmeldungen zu Straßenbauprogrammen sind faktisch nicht möglich, wichtige kommunale Straßenbaumaßnahmen können nicht umgesetzt werden.

Dahinter steht nicht der Wunsch der Landesregierung, den Umweltverbund zu stärken. Vielmehr will die Landesregierung ihr Ziel, möglichst keine neuen Straßen zu bauen auch im kommunalen Straßenbau erreichen. Die Landesregierung verknüpft also absichtlich die Mittel für den kommunalen Straßenbau. Dies geht zulasten der Verkehrsinfrastruktur insbesondere im ländlichen Raum. Daher ist eine Umkehrung der Mittelverteilung notwendig, dem kommunalen Straßenbau müssen wieder 60 % der Mittel zur Verfügung stehen.