

Beschlussempfehlungen und Berichte

der Fachausschüsse zu Anträgen von Fraktionen und von Abgeordneten

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Beschlussempfehlungen des Ausschusses für Kultus, Jugend und Sport	
1. Zu dem Antrag der Fraktion der FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Kultus, Jugend und Sport – Drucksache 16/5487 – Alle Schulleitungen wirksam unterstützen und nicht kleine Schulen ins Abseits stellen	6
2. Zu dem Antrag der Abg. Dr. Bernd Grimmer u. a. AfD und der Stellungnahme des Ministeriums für Kultus, Jugend und Sport – Drucksache 16/5839 – Beteiligung des Landtags bei der Übertragung von Hoheitsrechten im Rahmen des „Digitalpakts“	8
3. Zu	
1. dem Antrag der Abg. Gerhard Kleinböck u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Kultus, Jugend und Sport – Drucksache 16/5942 – Beförderungsstellen für horizontalen Laufbahnwechsel von Haupt- und Werkrealschullehrkräften unverzüglich zur Verfügung stellen	9
2. dem Antrag der Abg. Dr. Timm Kern u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Kultus, Jugend und Sport – Drucksache 16/6314 – Hürden bei der Beförderung von Haupt- und Werkrealschullehrern von Stufe A 12 in A 13	9
4. Zu dem Antrag der Abg. Dr. Timm Kern u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Kultus, Jugend und Sport – Drucksache 16/5951 – Stehen für den Informatikunterricht ausreichend qualifizierte Lehrkräfte zur Verfügung?	9
Beschlussempfehlungen des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau	
5. Zu dem Antrag der Abg. Dr. Erik Schweickert u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz – Drucksache 16/6062 – Auswirkungen auf Unternehmen in Baden-Württemberg aufgrund von Veröffentlichungen nach § 40 Lebensmittel- und Futtermittelgesetzbuch (LFGB)	11

	Seite
6. Zu dem Antrag der Abg. Daniel Born u.a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau – Drucksache 16/6401 – Zweckentfremdungsverbot verschärfen	13
7. Zu dem Antrag der Abg. Gabriele Reich-Gutjahr u.a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Inneres, Digitalisierung und Migration – Drucksache 16/6417 – Erschließungsbeiträge in Baden-Württemberg	14
8. Zu dem Antrag der Abg. Dr. Heiner Merz u.a. AfD und der Stellungnahme des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau – Drucksache 16/6431 – Auswirkungen der Europäischen Medizinprodukteverordnung auf die baden-württembergische Wirtschaft und die Versorgung mit Medizinprodukten	15
9. Zu dem Antrag der Abg. Gabriele Reich-Gutjahr u.a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau – Drucksache 16/6733 – Standorte für Mobilfunkanlagen beim Funknetzausbau	16
10. Zu dem Antrag der Abg. Carola Wolle u.a. AfD und der Stellungnahme des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau – Drucksache 16/6739 – Schutz von High-Tech-Unternehmen in Baden-Württemberg vor Übernahmen durch chinesische Konzerne	17

Beschlussempfehlungen des Ausschusses für Soziales und Integration

11. Zu dem Antrag der Abg. Sabine Wölflé u.a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Soziales und Integration – Drucksache 16/6196 – Frauenanteil bei der Besetzung von Gremien erhöhen	20
12. Zu dem Antrag der Abg. Rainer Hinderer u.a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Soziales und Integration – Drucksache 16/6475 – Pflegepersonalsituation und -suche an Krankenhäusern in Baden-Württemberg	21
13. Zu dem Antrag der Abg. Sabine Wölflé u.a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Soziales und Integration – Drucksache 16/6768 – Die Karrierechancen von Frauen in der Landesverwaltung verbessern	22
14. Zu dem Antrag der Abg. Rainer Hinderer u.a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Soziales und Integration – Drucksache 16/6792 – Die Beschäftigung von Honorarärztinnen und -ärzten an Krankenhäusern in Baden-Württemberg nach den Entscheidungen des Bundessozialgerichts vom 4. Juni 2019	23
15. Zu dem Antrag der Abg. Rainer Hinderer u.a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Soziales und Integration – Drucksache 16/6843 – Den Öffentlichen Gesundheitsdienst in Baden-Württemberg weiterentwickeln und ausreichend Fachpersonal gewinnen	24

	Seite
Beschlussempfehlungen des Ausschusses für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz	
16. Zu	
1. dem Antrag der Abg. Georg Nelius u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz – Drucksache 16/6086 – Umsetzung des Informationsfreiheitsgesetzes im Bereich von Geodaten	26
2. dem Antrag der Abg. Klaus Hoher u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz – Drucksache 16/6784 – Vernetzung, Resilienz, Cybersicherheit und Datenhoheit in der digitalen Landwirtschaft – Entwicklung einer GeoBox-Infrastruktur	26
17. Zu dem Antrag der Abg. Klaus Hoher u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz – Drucksache 16/6330 – Förderung der Erforschung von Alternativmethoden in der Produkttestung zur Verringerung des Versuchstierverbrauchs und zur Verbesserung des Tierschutzes	27
18. Zu dem Antrag der Abg. Jürgen Walter u. a. GRÜNE und der Stellungnahme des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz – Drucksache 16/6710 – Ausbreitung von Steinwüsten in den Kommunen	28
19. Zu dem Antrag der Abg. Thomas Axel Palka u. a. AfD und der Stellungnahme des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz – Drucksache 16/6897 – Tierquälerei in Baden-Württemberg und offene Stellen bei Veterinärämtern aufgrund des Vorfalls in einem Milcherzeugerbetrieb im Allgäu	29
20. Zu dem Antrag der Abg. Klaus Hoher u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 16/6899 – Auswirkungen des Aktionsprogramms Insektenschutz der Bundesregierung	30
21. Zu dem Antrag der Abg. Reinhold Gall u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz – Drucksache 16/6902 – Situation und Entwicklung der Teichfischerei in Baden-Württemberg	32
Beschlussempfehlungen des Ausschusses für Verkehr	
22. Zu dem Antrag der Abg. Hermann Katzenstein u. a. GRÜNE und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6064 – Klimaschutzfaktoren bei der Planung von Infrastrukturmaßnahmen	34
23. Zu dem Antrag der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6208 – Qualifizierung von Luftverkehren	34
24. Zu dem Antrag der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6286 – Zulassung von elektrifizierten Kleinstfahrzeugen (E-Scootern) und Integration in den Straßenverkehr	35
25. Zu dem Antrag der Abg. Karl Klein u. a. CDU und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6321 – ÖPNV-Kombiticketvereinbarungen	36

	Seite
26. Zu dem Antrag der Abg. Elke Zimmer u. a. GRÜNE und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6367 – Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS): Erster Sachstand nach Einführung der Tarifreform	37
27. Zu dem Antrag der Abg. Hermann Katzenstein u. a. GRÜNE und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6550 – Auswirkungen der Leopoldina-Stellungnahme „Saubere Luft“ auf die Luftreinhaltungs- und Mobilitätspolitik der Landesregierung	38
28. Zu dem Antrag der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6552 – Standby-Pool der Triebfahrzeugführer	38
29. Zu	
a) dem Antrag der Abg. Thomas Marwein u. a. GRÜNE und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6558 – Leistungsfähige Wasserstraßen für Baden-Württemberg	40
b) dem Antrag der Abg. Thomas Marwein u. a. GRÜNE und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6655 – Leistungsstarke, moderne Häfen für Baden-Württemberg	40
c) dem Antrag der Abg. Thomas Marwein u. a. GRÜNE und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6530 – Schadstoffemissionen und Antriebstechniken in der Binnenschifffahrt	40
30. Zu dem Antrag der Abg. Tobias Wald u. a. CDU und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6560 – Steigerung der Verkehrssicherheit: Halterhaftung und Halterkostenhaftung	42
31. Zu dem Antrag der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6570 – Sachstand zum fahrerlosen Fahren im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg	43
32. Zu dem Antrag der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6571 – Bilanz des Betriebsstarts der neuen Betreiber in den Stuttgarter Netzen und der Donaubahn	43
33. Zu	
a) dem Antrag der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6632 – Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur im Zuge des geplanten Deutschlandtakts (B)	44
b) dem Antrag der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6541 – Stuttgart 21 – Änderungsvorschläge des Verkehrsministers zu weiteren Kopfbahngleisen	44
c) dem Antrag der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6542 – Stuttgart 21 – Kapazitätserwartungen und Initiativen des Landes dazu	44

	Seite
34. Zu dem Antrag der Abg. Thomas Dörflinger u. a. CDU und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6669 – Sicherstellung einer übergreifenden Nutzerinformation, Anschlusssicherung und Störungsdisposition im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	46
35. Zu dem Antrag der Abg. Carola Wolle u. a. AfD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6680 – Brandschutz für Elektrofahrzeuge im Verkehr und Tiefgarage/Hausgarage	48
36. Zu dem Antrag der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6689 – Entwicklung der Güterverkehrsanschlüsse – Perspektive und Förderung	49
37. Zu dem Antrag der Abg. Hermann Katzenstein u. a. GRÜNE und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6741 – Störfallkonzeption für die S-Bahn Stuttgart	50
38. Zu dem Antrag der Abg. Andreas Stoch u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6761 – Landesweites 365-Euro-Ticket	51
39. Zu dem Antrag der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6762 – Verlängerung des Metropolexpress (MeX2) von Stuttgart bis Ulm	51
40. Zu dem Antrag der Abg. Karl Rombach u. a. CDU und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6806 – Lang-Lkw – ein Modell zur CO ₂ -Reduktion in Baden-Württemberg	52
41. Zu dem Antrag der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6811 – Verbindung Südbahn-Donaubahn	53
42. Zu dem Antrag der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6814 – Hermann-Hesse-Bahn	54
43. Zu dem Antrag der Abg. Dr. Stefan Fulst-Blei u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6880 – Baustellenchaos für Auto- und Bahnpendler auf der Strecke Mannheim–Stuttgart?	54
 Beschlussempfehlung des Ausschusses für Europa und Internationales	
44. Zu dem Antrag der Abg. Dr. Erik Schweickert u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz – Drucksache 16/6823 – Auswirkungen auf Tourismus, Landwirtschaft, Obstanbau und Weinbau durch ein etwaig erfolgreiches Volksbegehren „Artenschutz – Rettet die Bienen“	56

Beschlussempfehlungen des Ausschusses für Kultus, Jugend und Sport

- 1. Zu dem Antrag der Fraktion der FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Kultus, Jugend und Sport**
 – Drucksache 16/5487
 – **Alle Schulleitungen wirksam unterstützen und nicht kleine Schulen ins Abseits stellen**

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

1. Abschnitt I des Antrags der Fraktion der FDP/DVP – Drucksache 16/5487 – für erledigt zu erklären;
2. Abschnitt II des Antrags der Fraktion der FDP/DVP – Drucksache 16/5487 – abzulehnen.

24. 10. 2019

Der Berichterstatter: Die Vorsitzende:
 Haser Lösch

Bericht

Der Ausschuss für Kultus, Jugend und Sport beriet den Antrag Drucksache 16/5487 öffentlich in seiner 32. Sitzung am 24. Oktober 2019. Die Namen der Redner sind daher nicht anonymisiert.

Abg. Dr. Timm Kern FDP/DVP trug vor, bei diesem Thema seien sich im Grunde alle Fraktionen einig. Die Schulleiterinnen und Schulleiter an sämtlichen Schulen hätten eine sehr zentrale und unverzichtbare Aufgabe im Bildungssystem. Die Landesregierung habe sich die Qualität im Bildungssystem auf die Fahnen geschrieben. Seine Fraktion unterstütze dieses Ziel ausdrücklich. Bei der weiteren Qualitätsverbesserung seien die Schulleiterinnen und Schulleiter auch an kleinen Schulen unverzichtbar.

Die Ministerin für Kultus, Jugend und Sport habe ein eigenes Konzept zur Stärkung und Entlastung von Schulleiterinnen und Schulleitern angekündigt. Ihn interessiere, wie weit die Landesregierung bei der Stärkung bzw. Entlastung der Schulleiterinnen und Schulleiter in Baden-Württemberg vorangekommen sei und ob neue Entwicklungen oder gar Beschlüsse zu verzeichnen seien.

Aus Sicht der FDP/DVP dürften nicht nur die Schulleiterinnen und Schulleiter an größeren Schulen entlastet werden. Die zentrale Stellung der Schulleitung gestalte sich unabhängig von der Größe der Schule. Gerade kleinere Schulstandorte hätten Schwierigkeiten, die Verwaltungsaufgaben zu bewältigen. Schulleitungen wollten an ihrer Schule vor allem gestalten und nicht nur verwalten.

Die Landesregierung setze für ihren Modellversuch der Schulverwaltungsassistenten eine Mindestgröße der teilnehmenden Schulen von mehr als 1 000 Schülern oder mehr als 1 500 Wochenstunden oder mehr als 70 Vollzeitlehrkräfte voraus. Er wolle von der Landesregierung wissen, aus welchen Gründen an dieser Stelle eine Grenze gezogen worden sei, wie viele Schulen aufgrund dieser Grenze für diesen Versuch in Betracht kämen, wie viele nicht von dieser angekündigten Entlastung profitieren könnten und ob die Landesregierung nicht der Meinung sei, dass gerade den kleineren Schulstandorten geholfen werden müsse.

Abg. Sandra Boser GRÜNE führte aus, im Jahr 2016 sei in der Koalition die Qualitätsverbesserung an den Schulen ein Thema gewesen, welches durch eine Stärkung der Schulleitungen und durch Fortbildungen im Land geschehen solle. Eine Bildungsanalyse solle ebenfalls Aufschluss über die Qualitätsverbesserung geben. Schulleitungen hätten vor allem fehlende Zeit für wichtige Aufgaben angegeben. Eine Qualifizierung von Schulleitungen zur Vorbereitung auf diese Arbeit sei ebenfalls als wichtig erachtet worden. Damals sei die Bezahlung von Schulleitungen nicht als wichtigstes Kriterium vorgetragen worden.

Bei den kleinen Grundschulen passe die Bezahlung nach A 12Z nicht mehr. Bei den Grundschulen solle die Besoldung zukünftig nach A 13 erfolgen. Dies führe hoffentlich dazu, leichter Schulleitungen für kleine Grundschulen zu finden. Bei kleinen Schulen wirke auf Schulleitungen Probleme wie fehlende Hausmeister oder ein fehlendes Sekretariat abschreckend, da der Schulleiter solche Tätigkeiten ebenfalls übernehmen müsse. Die Einrichtung einer Verwaltungsassistentin halte sie für wichtig und müsse gemeinsam mit den Kommunen als Schulträger angegangen werden.

Eine Aufgabenverteilung auf Schulleiterteams halte sie ebenfalls für eine gute Möglichkeit. Stellen für Konrektoren und Abteilungsleiter müssten eingerichtet werden, um die Aufgaben einer Schulleitung auf mehrere Schultern zu verteilen. Dadurch könne eine pädagogische Unterstützung besser gelingen.

Die kleinen Grundschulen müssten daher zuerst auf ein adäquates Maß gehoben und die Schulleitungsteams gestärkt werden. Danach müsse nach weiteren Entlastungsmöglichkeiten geschaut werden. Jede Schule habe ihre eigenen Aufgaben und Herausforderungen unabhängig von ihrer Größe. Dies dürfe nicht vergessen werden.

Abg. Raimund Haser CDU brachte vor, der Wunsch nach einer Verbesserung der Qualität der Schulleitungen sei schon sehr alt. Das Land zeige mit seinen Aktionen, dass Führungspositionen unabhängig von der Art und Größe der Schule durchaus attraktiv seien.

In die Haushaltsberatungen werde dafür ein Mehr von ca. 6,5 Millionen € eingebracht, was in absehbarer Zeit auf über 20 Millionen € ansteigen werde. Dafür werde aber kein substanzieller Stellenaufwuchs finanziert, sondern dies führe zu einer Stärkung des bereits vorhandenen Personals an Schulen.

Eine Unterscheidung in kleine Grundschulen und Grundschulen ab 40 Schülern könne er nicht nachvollziehen, denn auch Grundschulen mit wenig mehr als 40 Schülern seien klein. Manche Grundschulen schwankten in ihrer Schülerzahl je nach Geburtenstärke um genau diese Grenze. Dies halte er in der Umsetzung für bedenklich. 106 Schulen seien davon betroffen, was einem Betrag von ca. 300 000 € gleichzusetzen sei. Angesichts der zu erwartenden 20 Millionen € für den Schulleiteraufwuchs sei dies ein ziemlich geringer Betrag. Für diese Schulen müsse aber gemeinsam mit den Kommunen eine Lösung gefunden werden.

Seine Fraktion werde Abschnitt II des Antrags ablehnen.

Abg. Gerhard Kleinböck SPD teilte mit, die Unterscheidung in mittlere, kleine und ganz kleine Schulen halte er ebenfalls für nicht nachvollziehbar. Im Frühjahr seien bereits Vermutungen im Raum gestanden, dass diese Kategorisierung der Schulen eine Schulschließung zur Folge haben werde. Ihn interessiere, in welchem Umfang das bereits vor einem Jahr vorgestellte Schulleiterkonzept in den Haushalt einfließe und in welcher Form eine transparente Regelung gefunden werden könne.

Eine Differenzierung in Ganztags- und Halbtagschulen sei für die betroffenen Schulleitungen wichtig, da sie andere Herausforderungen mit sich brächten. Schulleiter an kleinen Grundschulen

Ausschuss für Kultus, Jugend und Sport

hätten oftmals mehrere Jobs zu erledigen, z. B. Hausmeisterarbeit und Sekretariat. Schulleiter an Ganztagschulen brauchten eine andere Unterstützung als Schulleiter an Halbtagschulen. Er sei immer wieder darauf angesprochen worden, inwieweit die Zuteilung der Lehrerwochenstunden ein Kriterium für die Entlastung der Schulleitungen darstelle.

Das von der SPD geforderte Budget für passgenaue Fortbildung für Schulleitungen wolle er noch erwähnt wissen sowie die Leitung von Schulkindergärten in Erinnerung rufen.

Staatssekretär Volker Schebesta erläuterte, im Regierungsentwurf zum Haushalt seien entsprechende Zahlen bereits bekannt gegeben, aus dem sich ergebe, dass ein Paket zur Stärkung der Schulleitung vorgesehen sei. Die Qualität einer Schule sei u. a. abhängig von der Schulleitung. Durch die Anhebung der Qualität erhoffe sich die Landesregierung eine rasche Besetzung der offenen Schulleitungsstellen und auch ein Ansteigen des Ansehens für diese Personen unter den Lehrkräften.

Im Regierungsentwurf seien strukturell 20 Millionen € veranschlagt. Für das Jahr 2020 seien dies 6,4 Millionen €, weil die Maßnahmen erst ab September griffen. Ab dann seien dies 20 Millionen €, die für verschiedene Maßnahmen zur Verfügung stünden, um das Konzept zur Stärkung der Schulleitungen umzusetzen.

Eine Spezifizierung für Halbtags- oder Ganztagschulen sei in diesem Konzept nicht enthalten. Über administrative Entlastung bei Ganztagschulen werde im Zusammenhang mit Ganztagschulen diskutiert und dort Modellversuche mit den Kommunen gestartet.

Bestandteil des Konzepts in der ersten Stufe ab September 2020 sei die Anhebung der Besoldung für Schulleitungen an Grundschulen, Haupt-, Werkreal-, Grund- und Haupt- sowie Grund- und Werkrealschulen. Eine Zulage für kommissarische Schulleitungen werde eingeführt. Die pädagogische Assistenz werde durch weitere schulische Funktionsstellen unterstützt. Die Fortbildungs- und Beratungsangebote würden ausgebaut und weiterentwickelt. Eine Arbeitsgruppe solle mit den kommunalen Landesverbänden und Schulleitungen, die nicht im Dienst des Landes stünden, arbeiten.

Von den verschiedenen Maßnahmen profitierten auch kleinere Schulen. Bei den Gemeinschaftsschulen und Realschulen sei die Hürde bislang bei 180 Schülern gelegen. Nun erhielten alle eine Konrektorenstelle bzw. stellvertretende Schulleitung. GHWS in unterschiedlichen Kombinationsformen mit Sekundarstufe 1 hätten bisher bis 180 Schüler keine Konrektorenstelle bzw. stellvertretende Schulleitung gehabt. Das Sonderpädagogische Bildungs- und Beratungszentrum mit Schwerpunkt Lernen habe bisher auch keine solche Stelle gehabt. Dies ändere sich nun. In diesen Punkten würden gerade die kleinen Schulen gestärkt.

Im Konzept sei das, was die Landesregierung auf der Grundlage der Beratungen mit den Regierungsfractionen zugrunde gelegt habe, als Kompromiss und Konsens enthalten. Die Schwelle, die bislang bei 80 Schülern gelegen habe, werde auf 40 gesenkt, sodass die Direktoren an diesen Schulen nun nach A 13 bezahlt werden könnten.

Die weiteren Maßnahmen des Schulleitungskonzepts hätten Auswirkungen auf die zu besetzenden Deputate. Eine zweite Stufe sei hier u. a. mit Erhöhung der Leitungszeit und Rücknahme der Kürzungen im allgemeinen Entlastungskontingent vorgesehen. Dies bleibe den weiteren Haushaltsberatungen vorbehalten.

Ca. 400 Gymnasien und berufliche Schulen profitierten hinsichtlich der Schulverwaltungsassistenz von der neuen Grenzziehung. Sehr große Realschulen und Schulverbände erreichten auch diese Grenze und profitierten ebenfalls davon. Dies betreffe aber nur die Schulverwaltungsassistenz. Die bereits erwähnte Arbeitsgruppe kümmere sich unabhängig von der Schulverwaltungsas-

sistenz an großen Schulen um die Personalausstattung der Schulen.

Abg. Dr. Timm Kern FDP/DVP erwiderte, offensichtlich seien sich die Regierungsfractionen bei diesen Maßnahmen einig. Er wolle wissen, wie viele Schulen insgesamt von der Grenze bei der Schulverwaltungsassistenz profitierten bzw. wie viele Schulen nicht davon profitierten. Ihn interessiere, ob die Landesregierung und die Regierungsfractionen auch daran gedacht hätten, dass sich mehrere Schulen eine Schulverwaltungsassistenz teilen könnten. Er halte dies für eine sehr flexible Möglichkeit, damit auch kleinere Schulstandorte in diesen Genuss kommen könnten. Gerade bei kleinen Schulen sei eine Besetzung der Schulleiterstelle schwierig. Daher müsse der Schwerpunkt der Unterstützung eher bei diesen Standorten liegen.

Abg. Sandra Boser GRÜNE äußerte, das vom Staatssekretär Vorgetragene sei von den Regierungsfractionen konzertiert. Die Schritte der Umsetzung seien geklärt, nicht alles könne im jetzigen Haushalt eingebracht werden. Das Problem der Besetzung der Schulleitungsstelle bei kleinen Schulen liege vor allem darin, dass der angehende Schulleiter nicht nur Schulleiter, sondern fast schon „Mädchen für alles“ sein müsse. Dies schrecke ab. Eine geteilte Verwaltungsassistenz für mehrere Schulen sei durchaus möglich.

Das Auswahlverfahren von Schulleitungen müsse vermutlich überarbeitet werden. Eventuell halte dieses auch von einer Bewerbung auf eine solche Stelle ab. Die Qualifizierungs- und Fortbildungsmöglichkeiten für Lehrer, die sich mit dem Gedanken einer Schulleiterposition befassten, sollten geschaffen werden.

Abg. Klaus Dürr AfD meinte, die Alternative für Deutschland stehe für den Erhalt von kleinen Schulen auf dem Land ein. Eine Konzentration von Schulstandorten halte sie für den falschen Weg. Die Grenzen, ab wann eine Förderung möglich werde, hätten vermutlich eine Grundlage, die sich ihm aber nicht erschließe. Aus seiner Sicht sei dringend geboten, Verwaltungsverfahren maschinell zu unterstützen, sodass sie an jeder Schule zum Tragen kämen und damit administrative Aufwände in Arbeit zurückführten. Er verweise auf die noch nicht einsetzbare Software ASV. Die Grenze von 40 Schülern erschließe sich ihm nicht, der Aufwand werde aufgrund kleinerer Schulen nicht geringer. Wer höherwertigere Arbeit verrichte, werde in der Regel besser bezahlt. Dies gelte auch für die Arbeit an kleinen Schulen. Seine Fraktion stimme Abschnitt II des Antrags zu.

Abg. Gerhard Kleinböck SPD fragte, ob für die Schulverwaltungsassistenzen 400 Stellen vorgesehen seien.

Abg. Karl-Wilhelm Röhm CDU merkte an, die Einrichtung von Schulverwaltungsassistenzen sei eine Gemeinschaftsaufgabe des Landes mit den Kommunen. Die CDU-Fraktion stehe zu dem Prinzip „kurze Beine – kurze Wege“. Wenn das Konzept der Regionalschulen der SPD umgesetzt worden wäre, wäre ein Drittel der Schulen bereits geschlossen. Unter der Mitregierungsverantwortung der SPD seien Schulleitungen geschwächt worden: Das allgemeine Entlastungskontingent sei zurückgefahren worden und die Altersermäßigung sei verringert worden. Die jetzige Landesregierung korrigiere nun diese Fehlentscheidungen und hoffe auf die Unterstützung der SPD.

Staatssekretär Volker Schebesta entgegnete, im Haushaltsentwurf seien entsprechende Mittel für die genannten Maßnahmen aus dem Konzept vorgesehen, allerdings nur für Stufe 1, die Mittel für Stufe 2 könnten erst im darauffolgenden Haushalt eingestellt werden.

Eine jede Grenze hat ihre Funktion. Viele Grenzen seien nach unten verändert worden, sodass mehr Schulen von diesen Maßnahmen profitieren könnten. Die Schulverwaltungsassistenz sei nur eine von mehreren Maßnahmen, die vor allem für große Schulen angedacht sei. Für die Bedarfe der kleinen Schulen werde in der Arbeitsgruppe ein Konzept erarbeitet.

Ausschuss für Kultus, Jugend und Sport

Ca. 400 Gymnasien und berufliche Schulen überschritten diese Grenze. Dies bedeute aber nicht so viele Stellen, sondern nur so viele Schulstandorte. Baden-Württemberg habe 367 Gymnasien und 307 berufliche Schulen. Einige andere Schulen überschritten diese Grenze ebenfalls.

Abg. Dr. Timm Kern FDP/DVP fragte nach, wie viele Schulleitungen in Baden-Württemberg gestärkt würden, schließlich habe Baden-Württemberg nicht nur Gymnasien und berufliche Schulen.

Aus den Ausführungen des Abg. Haser schließe er, dass die CDU-Fraktion Sympathien für Abschnitt II des Antrags hege. Ihn interessiere nun, warum die Fraktion GRÜNE dies nicht unterstütze.

Abg. Sandra Boser GRÜNE antwortete, ihre Fraktion folge dem Vorschlag des Ministeriums für Kultus, Jugend und Sport. Dies sei in der Koalition auch so besprochen worden. Die Koalitionsfraktionen seien in einigen Punkten Kompromisse eingegangen.

Staatssekretär Volker Schebesta stellte klar, Schulleitungen aller Schulen ab einer gewissen Größe würden in der ersten Stufe gestärkt. Dies seien vor allem Gymnasien und berufliche Schulen.

Abg. Dr. Timm Kern FDP/DVP folgerte, die Schulleitungen von Hauptschulen, Werkrealschulen und Gemeinschaftsschulen würden demnach nicht gestärkt, weil sie diese Grenze nicht erreichten.

Er fragte den Staatssekretär, wie die Grenze von 40 Schülern zustande komme. Er lege dar, die Stärkung der Schulleitungen sei ein Muss, um die Qualität an den Schulen zu verbessern. Laut Stellungnahme zum vorliegenden Antrag sei deutlich, dass gerade die kleinen Grundschulen Schwierigkeiten hätten, eine Schulleitung zu erhalten. Eine Qualitätsverbesserung sei demnach dort am nötigsten.

Abg. Sandra Boser GRÜNE entgegnete, zur Stärkung der Schulleitungen gehörten nicht nur die Verwaltungsassistenzen. Nicht alle Schulen brauchten diese, um ihre Qualität zu verbessern. Das Paket enthalte andere Maßnahmen, die den kleineren Schulen zugutekämen, u. a. werde die Last auf mehrere Schultern verteilt.

Abg. Dr. Timm Kern FDP/DVP erwiderte, im vorliegenden Antrag werde die Eingruppierung in die Besoldungsgruppe A 13 gefordert. Er wolle wissen, warum die Fraktion GRÜNE diesen Antrag nicht unterstütze.

Er betonte, die Schaffung mehrerer Stellvertretungsposten an kleineren Schulen halte er nicht für zielführend, denn wenn an einer Schule keine Schulleitung gefunden werde, dann erst recht kein Stellvertreter.

Staatssekretär Volker Schebesta entgegnete, die Einrichtung einer stellvertretenden Schulleitung animiere dazu, sich in dem Wissen auf die Stelle des Schulleiters zu bewerben, dass diese Aufgabe nicht allein bewältigt werden müsse. Das Ministerium für Kultus, Jugend und Sport habe das in den Entwurf eingebracht, worauf sich die Regierungsfractionen geeinigt hätten.

Der Ausschuss empfahl dem Plenum einvernehmlich, Abschnitt I des Antrags Drucksache 16/5487 für erledigt zu erklären. Mehrheitlich empfahl der Ausschuss dem Plenum, Abschnitt II des Antrags Drucksache 16/5487 abzulehnen.

13. 12. 2019

Berichterstatter:

Haser

2. Zu dem Antrag der Abg. Dr. Bernd Grimmer u. a. AfD und der Stellungnahme des Ministeriums für Kultus, Jugend und Sport
– Drucksache 16/5839
– Beteiligung des Landtags bei der Übertragung von Hoheitsrechten im Rahmen des „Digitalpakts“

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Dr. Bernd Grimmer u. a. AfD – Drucksache 16/5839 – für erledigt zu erklären.

24. 10. 2019

Der Berichterstatter:	Die Vorsitzende:
Lorek	Lösch

Bericht

Der Ausschuss für Kultus, Jugend und Sport beriet den Antrag Drucksache 16/5839 in seiner 32. Sitzung am 24. Oktober 2019.

Ein Abgeordneter der AfD brachte vor, die Stellungnahme zum Antrag sei wie erwartet ausgefallen. Die Landesregierung habe einer Änderung des Grundgesetzes zugestimmt. Der Digitalpakt hätte auch ohne Änderung des Grundgesetzes umgesetzt werden können.

Der Staatssekretär erwiderte, die 50:50-Finanzierung durch die Bundesländer habe im Bundesrat zur Abstimmung gestanden. Die Vorschrift im Bundesrat sei weit gefasst gewesen und durch das massive Eintreten der Landesregierung von Baden-Württemberg verändert worden, sodass Baden-Württemberg dem habe zustimmen können.

Der Ausschuss empfahl dem Plenum einvernehmlich, den Antrag Drucksache 16/5839 für erledigt zu erklären.

26. 11. 2019

Berichterstatter:

Lorek

3. Zu

- 1. dem Antrag der Abg. Gerhard Kleinböck u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Kultus, Jugend und Sport**
– Drucksache 16/5942
– **Beförderungsstellen für horizontalen Laufbahnwechsel von Haupt- und Werkrealschullehrkräften unverzüglich zur Verfügung stellen**
- 2. dem Antrag der Abg. Dr. Timm Kern u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Kultus, Jugend und Sport**
– Drucksache 16/6314
– **Hürden bei der Beförderung von Haupt- und Werkrealschullehrern von Stufe A 12 in A 13**

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

1. Abschnitt I des Antrags der Abg. Gerhard Kleinböck u. a. SPD – Drucksache 16/5942 – sowie den Antrag der Abg. Dr. Timm Kern u. a. FDP/DVP – Drucksache 16/6314 – für erledigt zu erklären;
2. Abschnitt II des Antrags der Abg. Gerhard Kleinböck u. a. SPD – Drucksache 16/5942 – abzulehnen.

24. 10. 2019

Der Berichterstatter: Die Vorsitzende:
Walter Lösch

Bericht

Der Ausschuss für Kultus, Jugend und Sport beriet die Anträge Drucksache 16/5942 und Drucksache 16/6314 in seiner 32. Sitzung am 24. Oktober 2019.

Der Erstunterzeichner des Antrags Drucksache 16/5942 führte aus, Schwerpunkt einer Diskussion im April dieses Jahres zu diesem Thema sei gewesen, dass die Lehrkräfte, welche eine Qualifikation für Haupt- und Werkrealschulen besäßen, aber an Gesamtschulen arbeiteten, nicht mehr benachteiligt werden sollten. Diese Lehrkräfte hätten erst nach ihrer Qualifikation im Januar erfahren, dass für sie keine Beförderungsstellen zur Verfügung stünden. Die Rahmenbedingungen für die Qualifikation von Lehrkräften an Gemeinschaftsschulen gestalteten sich bereits schwieriger als für die anderen, die sich an dieser Qualifizierungsmaßnahme beteiligten.

Er wolle wissen, wie viele der 500 betroffenen Lehrkräfte bisher hätten befördert werden können und ob der Finanzhaushalt entsprechende Maßnahmen beinhalte, um die bereits qualifizierten Lehrkräfte zu befördern.

Der Erstunterzeichner des Antrags Drucksache 16/6314 brachte vor, die FDP/DVP habe gefordert, nicht nur die Hauptschullehrkräfte zu befördern, die einen der bisherigen Lehrgänge erfolgreich abgeschlossen hätten, sondern auch denen eine Beförderungsperspektive zu geben, die weiterhin an den Haupt- und Werkrealschulen unterrichteten. Laut Stellungnahme werde an einer Perspektive für die bereits tätigen Haupt- und Werkrealschullehrkräfte gearbeitet. Er wolle wissen, ob und wie diese Perspektive im Haushalt Gestalt angenommen habe.

Ein Abgeordneter der CDU merkte an, die Frage des Erstredners habe sich durch die Einbringung des Haushalts bereits erledigt.

Der Staatssekretär im Ministerium für Kultus, Jugend und Sport erläuterte, die beantragten 1 238 Stellenhebungen für das Jahr 2020 seien im Doppelhaushalt berücksichtigt. Die Stellenhebungen für das Jahr 2021 umfassten 872 Stellen. Diejenigen, welche die entsprechenden Voraussetzungen hätten, könnten im Jahr 2020 befördert werden. Der 3. Durchgang könne dann im Jahr 2021 berücksichtigt werden.

Die Frage des Erstredners könne er spontan nicht beantworten. Er werde diese Frage im Antrag Drucksache 16/7035 beantworten, da diese dort ebenfalls gestellt worden sei.

Im Doppelhaushalt seien keine Hebungen der Gruppen für die Beförderungsstellen mit dem horizontalen Laufbahnwechsel berücksichtigt, welche ein Programm im Bereich der Haupt- und Werkrealschulen umfassten.

Der Ausschuss empfahl dem Plenum einvernehmlich, Abschnitt I des Antrags Drucksache 16/5942 für erledigt zu erklären. Mehrheitlich empfahl der Ausschuss dem Plenum, Abschnitt II des Antrags Drucksache 16/5942 abzulehnen.

Der Ausschuss empfahl dem Plenum ohne förmliche Abstimmung, den Antrag Drucksache 16/6314 für erledigt zu erklären.

26. 11. 2019

Berichterstatter:
Walter

- 4. Zu dem Antrag der Abg. Dr. Timm Kern u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Kultus, Jugend und Sport**
– Drucksache 16/5951
– **Stehen für den Informatikunterricht ausreichend qualifizierte Lehrkräfte zur Verfügung?**

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Dr. Timm Kern u. a. FDP/DVP – Drucksache 16/5951 – für erledigt zu erklären.

24. 10. 2019

Der Berichterstatter: Die Vorsitzende:
Dr. Becker Lösch

Bericht

Der Ausschuss für Kultus, Jugend und Sport beriet den Antrag Drucksache 16/5951 in seiner 32. Sitzung am 24. Oktober 2019.

Der Erstunterzeichner des Antrags führte aus, die Stellungnahme zum vorliegenden Antrag zeige, dass die Landesregierung beim Informatikunterricht „mit angezogener Handbremse fahre“. Informatik stehe nicht an allen weiterführenden Schulen als Wahlpflichtfach zur Verfügung, sondern nur an Gymnasien und Gemeinschaftsschulen. Das Ministerium für Kultus, Jugend und

Ausschuss für Kultus, Jugend und Sport

Sport habe keinen Überblick über den Bedarf und die Zahl der Informatiklehrkräfte.

Die FDP/DVP fordere, Informatikunterricht auch an den Haupt- und Werkrealschulen sowie an den Realschulen ab Klasse 8 als Wahlpflichtfach anzubieten. Informatik bedeute nicht nur eine praxisorientierte Ausbildung im Umgang mit modernen Medien im Rahmen der schulischen Medienbildung, sondern solle auch die technischen Grundlagen der Informationstechnologie beleuchten, Softwaretechnik und Programmierung umfassen sowie Informationssysteme, künstliche Intelligenz, Datensicherheit und Datenschutz, Wissensmanagement und ethische Aspekte der Digitalisierung und die Interaktion zwischen Mensch und Computer behandeln.

Der Bedarf an entsprechenden Lehrkräften müsse erhoben und Aus- und Fortbildungsmöglichkeiten geschaffen werden. Er wolle wissen, inwieweit das Ministerium für Kultus, Jugend und Sport Fortschritte beim Erheben des Bedarfs erzielt habe und wie die Planungen dazu aussähen.

Eine Abgeordnete der Grünen brachte vor, entscheidend für die Grünen sei die Umsetzung der Leitperspektive Medienbildung, Informatik solle nicht als isoliertes Fach gesehen werden. Im Bildungsplan und in allen Lehramtsstudien sei dies verankert. Dies schaffe eine breite Kompetenz bei den Lehrkräften.

Sie fragte, wie weit die Anpassung des Kontaktstudiums gediehen sei.

Ein Abgeordneter der CDU hob hervor, im gymnasialen Bereich seien auch Seiteneinsteiger als Lehrkraft zugelassen.

Ein Abgeordneter der SPD merkte an, der vorliegende Antrag zeige auf, dass keine klaren Angaben über den Bedarf möglich seien.

Er fragte, ob die Landesregierung beziffern könne, wie viele Lehrkräfte fachfremd Informatikunterricht gäben.

Zu Ziffer 2 des Antrags wollte er wissen, wie viele Lehrkräfte fortgebildet worden seien, wie viele Lehrkräfte mit der ausdrücklichen Lehrbefähigung Informatik hinzukämen und wie viele Lehrkräfte gebraucht würden, wenn Informatik nach dem vorliegenden Konzept als Kernfach erteilt werden solle.

Zu Ziffer 5 interessierte ihn, wie viele Personen sich seit dem Jahr 2018 für einen Seiteneinstieg in den Vorbereitungsdienst entschieden hätten und seit wann dieser Seiteneinstieg möglich sei.

Er stellte weiterhin die Frage, wie viele Studierende nach einem Fachbachelor Informatik anschließend in den Masterstudiengang Lehramt eingestiegen seien.

Des Weiteren fragte er, für welche anderen Schularten das Ministerium für Kultus, Jugend und Sport einen Seiteneinstieg, wie er zu Ziffer 7 angebracht werde, für sinnvoll halte.

Abschließend zeigte er sich verwundert über die Aussage, dass das Ministerium für Kultus, Jugend und Sport keine Aussage über die Fortbildung treffen könne, da dies nun Aufgabe des ZSL sei.

Der Staatssekretär im Ministerium für Kultus, Jugend und Sport erwiderte, alle Fragen könne er nicht aus dem Stand beantworten.

Den Vorwurf, die Landesregierung fahre mit angezogener Handbremse könne er nicht nachvollziehen. Bei den Gymnasien und Gemeinschaftsschulen bestehe seit dem Schuljahr 2018/2019 die Möglichkeit, ein neues Profulfach mit Informatik, Mathematik und Physik anzubieten. Im Schuljahr 2019/2020 werde dies an den Gemeinschaftsschulen eingeführt. Ab dem Schuljahr 2019/2020 werde das Wahlfach Informatik schrittweise mit insgesamt drei Kontingenzstunden in Klasse 8 bis 10 eingeführt, welches die Schülerinnen und Schüler freiwillig zusätzlich belegen könnten.

Der Bedarf an Informatiklehrkräften sei vorhanden. Lehrer hätten in der Regel mehrere Fächer studiert. Daher sei die Erfassung dessen, was an Unterrichtsstunden im jeweiligen Fach unterrichtet werde, nicht ganz einfach. Um diesen Mangel zu beheben, habe das Ministerium für Kultus, Jugend und Sport vielfältige Maßnahmen angesetzt, die zum Teil bereits genannt worden seien. Die Möglichkeit zum Seiteneinstieg werde jährlich aufs Neue geprüft und genehmigt. Seit dem Wintersemester 2018/2019 sei der Zugang zum Lehramtsmasterstudiengang für Studierende mit Fachbachelor Informatik geöffnet.

Das Lehramt Gymnasium und das Lehramt für berufliche Schulen seien für den Seiten- und Direkteinstieg als Sondermaßnahme angedacht. Darüber hinaus werde der Kontaktstudiengang für die Lehrkräfte im Bestand angeboten. Im Schuljahr 2019/2020 seien 40 Plätze im Kontaktstudium in beruflichen Schulen vorgesehen.

In der ersten Tranche im Schuljahr 2018/2019 seien rund 215 Lehrkräfte gewesen, in der zweiten Tranche im Schuljahr 2019/2020 würden weitere 240 Lehrkräfte im Kontaktstudiengang qualifiziert. Eine Ausweitung von 40 Lehrkräften für den beruflichen Bereich kämen hinzu.

Er sagte zu, die fehlenden Antworten auf die Fragen des Abgeordneten der SPD nachzuliefern.

Der Ausschuss empfahl dem Plenum einvernehmlich, den Antrag Drucksache 16/5951 für erledigt zu erklären.

19. 12. 2019

Berichterstatter:

Dr. Becker

Beschlussempfehlungen des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau

5. Zu dem Antrag der Abg. Dr. Erik Schweickert u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz – Drucksache 16/6062 – Auswirkungen auf Unternehmen in Baden-Württemberg aufgrund von Veröffentlichungen nach § 40 Lebensmittel- und Futtermittelgesetzbuch (LFGB)

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Dr. Erik Schweickert u. a. FDP/DVP – Drucksache 16/6062 – für erledigt zu erklären.

23. 10. 2019

Der Berichterstatter: Der Vorsitzende:
Grath Dr. Schweickert

Bericht

Der Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau beriet den Antrag Drucksache 16/6062 in seiner 32. Sitzung am 23. Oktober 2019.

Eine Mitunterzeichnerin des Antrags brachte vor, mit dem Antrag solle in Erfahrung gebracht werden, ob in Baden-Württemberg in erheblichem Umfang Verstöße gegen das Lebensmittel- und Futtermittelgesetzbuch veröffentlicht worden seien und mit welchen Konsequenzen die Veröffentlichung im Internet für die jeweiligen Betriebe verbunden sei.

Nach Aussage des DEHOGA sei die Sorge sehr groß, dass Firmen, die durch eine solche Veröffentlichung im Internet „an den Pranger gestellt“ würden, eine dauerhafte Rufschädigung erlitten, auch wenn der aufgetretene Mangel mittlerweile behoben sei.

Aus der Stellungnahme des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz gehe hervor, dass bislang 68 Lebensmittelbetriebe nach § 40 Absatz 1 a Nummer 2 des Lebensmittel- und Futtermittelgesetzbuchs im Internet veröffentlicht worden seien, darunter acht Betriebe, die gegen die einschlägigen Rechtsvorschriften wiederholt verstoßen hätten. Dies sei bei einer Gesamtzahl von rund 238 000 Betrieben eine sehr überschaubare Zahl. Insofern bestehe kein Anlass zu der Annahme, dass die Entwicklung in die falsche Richtung laufe.

Nach Ansicht der Antragsteller nütze es nichts, Betriebe „an den Pranger zu stellen“. Im Interesse der Verbraucher sei es vielmehr wichtig, durch unangekündigte Kontrollen sicherzustellen, dass sich die im Lebensmittelbereich tätigen Betriebe an die geltenden Vorschriften hielten.

Sei sei gespannt, ob im kommenden Doppelhaushalt, dessen Beratung in Kürze anstehe, zusätzliche Stellen für Lebensmittelkontrollen geschaffen würden.

Ein Abgeordneter der Grünen führte aus, die bei der Einführung der Veröffentlichungspflicht im Lebensmittel- und Futtermittelgesetzbuch geäußerten Befürchtungen, wonach die Lebensmittelbetriebe bei einem „einmaligen Ausrutscher“ durch eine Veröffentlichung ruiniert werden könnten, könne er teilweise nachvollziehen. Er sei jedoch positiv überrascht, wie sorgsam und

mit welcher hoher Sensibilität das Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz und das Wirtschaftsministerium in der Sache vorgehen. Es habe sich gezeigt, dass sich die Behörden ihrer Verantwortung bewusst seien und die Betriebe keine Willkür befürchten müssten. Dies werde auch an der Veröffentlichungsquote von rund 0,08 % aller in Baden-Württemberg registrierten Gastronomie- und Imbissbetriebe deutlich.

Voraussetzungen für eine Information der Öffentlichkeit seien erhebliche oder wiederholte Verstöße gegen Vorschriften zum Schutz der Verbraucherinnen und Verbraucher vor Gesundheitsgefährdungen, zum Schutz vor Täuschung oder zur Einhaltung hygienischer Anforderungen, bei denen ein Bußgeld von mindestens 350 € zu erwarten sei. Die Einhaltung dieser Kriterien sei für jeden Betrieb machbar.

Wichtig seien gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Betriebe. Es dürften nicht diejenigen bestraft werden, die die Vorgaben einhielten. Finanzielle Belastungen für ordnungsgemäß wirtschaftende Betriebe müssten vermieden werden.

Die Gefahr, dass Lebensmittelunternehmen wegen Bagatelverstößen veröffentlicht würden, sei relativ gering.

In der Stellungnahme zu Ziffer 6 des Antrags seien Einzeldaten zu 19 Stadt- und Landkreisen aufgeführt. Ihn interessiere, weshalb zu den anderen Kreisen keine Angaben gemacht würden.

Einen Ermessensspielraum für die Behörde gebe es insoweit, als diese die Erheblichkeit des Verstoßes im jeweiligen Einzelfall bewerte. Ein kritischer Punkt sei, wie dieser Ermessensspielraum jeweils gehandhabt werde.

Insgesamt sei er positiv überrascht über die guten Ergebnisse der Betriebe und den sehr gut funktionierenden Verbraucherschutz in Baden-Württemberg.

Eine Abgeordnete der AfD bemerkte, die Veröffentlichungsquote von rund 0,08 % lege den Schluss nahe, dass keine Bagatelldelikte, sondern ausschließlich größere Fälle veröffentlicht würden.

Kleinere Unternehmen, bei denen einmal Unregelmäßigkeiten aufträten, sollten nicht in der Öffentlichkeit in Misskredit gebracht werden. Dies scheine nach der Stellungnahme zu dem vorliegenden Antrag auch nicht der Fall zu sein.

Dem Grundsatz, dass die Gesundheit der Verbraucher im Vordergrund stehen müsse, werde ihres Erachtens Rechnung getragen.

Eine Abgeordnete der CDU äußerte, die Stellungnahme zu dem vorliegenden Antrag zeige, dass mit den Ergebnissen der Lebensmittelkontrollen sehr sorgfältig umgegangen werde. Ursprüngliche Befürchtungen, wonach ein „Prangerportal“ eingerichtet werde, hätten sich nicht bestätigt.

Da es für die Behörden einen gewissen Ermessensspielraum gebe, halte die CDU-Fraktion es für sehr wichtig, dass alle Veröffentlichungen zuvor dem Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz vorgelegt werden müssten.

Ein weiterer Abgeordneter der AfD fragte, ob es eine rechtssichere Möglichkeit gebe, eine Veröffentlichung von Bagatelverstößen komplett auszuschließen.

Ferner erkundigte er sich nach den Zugriffszahlen auf das Internetportal „www.verbraucherinfo-bw.de“, durch das die Verstöße veröffentlicht würden.

Ein Abgeordneter der SPD nahm Bezug auf die in der Stellungnahme zu Ziffer 13 des Antrags enthaltene Übersicht über die verschiedenen Betriebsarten und Betriebsformen der rund 238 000 überwachungspflichtigen Lebensmittelbetriebe in Baden-Württemberg und wies darauf hin, dass Erzeugerbetriebe einer eng-

maschigeren Überwachung durch regelmäßig stattfindende nicht angekündigte Kontrollen unterlägen.

Er bat um Auskunft über die zahlenmäßige Aufteilung der Kontrollen auf Betriebe, die einer regelmäßigen Kontrolle unterlägen, und Betriebe, die einer spontanen Kontrolle unterlägen.

Ferner erkundigte er sich, in welchem Umfang in den Landratsämtern Stellen von Lebensmittelkontrolleuren unbesetzt seien, was möglicherweise mit einer geringeren Zahl an Kontrollen einhergehe.

Die Ministerin für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau hob hervor, beim Vorgehen in der Lebens- und Futtermittelkontrolle gelte es, die Belange der Handwerksbetriebe einerseits und die Belange des gesundheitlichen Verbraucherschutzes andererseits gegeneinander abzuwägen. Ihres Erachtens sei hier in Baden-Württemberg das richtige Maß gefunden.

Die Regelungen über die Veröffentlichung von Verstößen nach § 40 des Lebensmittel- und Futtermittelgesetzbuchs halte sie auf Basis der derzeitigen Konditionen durchaus für vertretbar und angemessen. Ordentlich wirtschaftende Betriebe hätten hier nichts zu befürchten.

Auf Basis der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 21. März 2018 sei im Ersten Gesetz zur Änderung des Lebensmittel- und Futtermittelgesetzbuchs, das am 30. April 2019 in Kraft getreten sei, eine Befristung des Zeitraums der Veröffentlichung auf sechs Monate vorgenommen worden.

Ein Vertreter des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz teilte mit, die Zahl der Zugriffe pro Monat auf das Portal „www.verbraucherinfo-bw.de“ liege im dreistelligen Bereich, bei leicht anwachsender Tendenz.

Durch Gerichtsurteile des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg und einiger Verwaltungsgerichte sei der Ermessensspielraum der Behörden für die Veröffentlichung nach § 40 des Lebensmittel- und Futtermittelgesetzbuchs noch weiter eingeschränkt worden als vom Bundesverfassungsgericht vorgegeben. Im Hygienebereich könnten demnach nur noch Verstöße veröffentlicht werden, bei denen Lebensmittel verdorben seien oder durch das Umfeld so stark kontaminiert seien, dass der Verbraucher Ekel empfinden würde. Hinzu kämen Verstöße, bei denen Lebensmittel gesundheitsschädlich seien, Irreführungen des Verbrauchers und Betrugsfälle.

Regelkontrollen basierten auf einer Risikobeurteilung. Risikoreichere Betriebe würden häufiger kontrolliert als weniger risikoreiche Betriebe. Gaststätten würden ungefähr einmal im Jahr oder – wenn sie vielleicht schon in gewissem Umfang auffällig gewesen seien – einmal im halben Jahr kontrolliert.

Es habe auch schon Betriebe gegeben, die nach einer Löschung Ihrer Eintragung nach einem halben Jahr wegen erneuter Verstöße wieder veröffentlicht worden seien.

Seit dem Übergang des Wirtschaftskontrolldienstes auf die Kreise sei die Zahl der Lebensmittelkontrolleure, für die das Land Mittel zur Verfügung stelle, von 222 auf 376 im Jahr 2016 erhöht worden. Ob die Stellen bei den Kreisen derzeit alle besetzt seien, könne er nicht sagen; die Besetzung unterliege auch der Fluktuation. Die Mittelzuweisungen an die Kreise für Lebensmittelkontrolleure würden nach einem allgemeinen Schlüssel bemessen.

Die bereits genannte Mitunterzeichnerin des Antrags fragte, bei wie vielen Verstößen welcher Art ein Lebensmittelbetrieb geschlossen werden müsse.

Der Vertreter des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz antwortete, hierzu müsse eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und der Verbraucher vorliegen. Wenn der hinreichende Verdacht bestehe, dass ein Betrieb verdorbene oder ekelerregende Lebensmittel an die Verbraucher abgebe und ein hygienisches Arbeiten dort nicht mehr möglich sei, werde der

Betrieb geschlossen. Es gebe auch Fallkonstellationen, bei denen ein Teilbereich eines Betriebs geschlossen werde.

Der bereits genannte Abgeordnete der Grünen machte darauf aufmerksam, Brotschimmel sei hochgiftig und könne insbesondere bei kleinen Kindern erhebliche gesundheitliche Schäden verursachen.

Er bat um Beantwortung der Frage, weshalb nur von 19 der 44 Stadt- und Landkreise Datenmaterial vorliege.

Der Vertreter des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz trug vor, um dies in Erfahrung zu bringen, habe das Ministerium eine Umfrage bei den Stadt- und Landkreisen durchgeführt. Mittlerweile seien nur noch von fünf oder sechs der unteren Verwaltungsbehörden keine Veröffentlichungen erfolgt. Beim Ministerium seien zu viel mehr Vorfällen Vorlagen eingegangen, als letztlich veröffentlicht worden seien.

Es gebe Fälle, in denen ein Verfahren zur Veröffentlichung gestoppt worden sei, z. B. wenn der betroffene Betrieb einstweiligen Rechtsschutz beantragt habe, wenn ein staatsanwaltliches Ermittlungsverfahren laufe oder wenn die Behörde, etwa nach Rücksprache mit anderen Kontrolleuren, zu einer Neubewertung des Sachverhalts komme.

Es gebe aber auch Behörden, die nach eigener Aussage keine veröffentlichungspflichtigen Vorgänge hätten, da sie keine Verstöße festgestellt hätten, bei denen ein Bußgeld von mindestens 350 € zu erwarten sei.

Der bereits genannte Abgeordnete der SPD erkundigte sich, ob in dem allgemeinen Schlüssel zur Zuweisung von Stellen für Lebensmittelkontrolleure an die Stadt- und Landkreise berücksichtigt werde, ob in einem Kreis besonders viele oder besonders große lebensmittelverarbeitende Betriebe angesiedelt seien.

Der Vertreter des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz erwiderte, dies werde in dem Zuweisungsschlüssel berücksichtigt. Aus der Anzahl der in dem Landkreis befindlichen Betriebe werde die Höhe der Sollkontrollen ermittelt und unter Zugrundelegung eines gewissen Faktors die Zahl der benötigten Kontrolleure festgelegt.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 16/6062 für erledigt zu erklären.

13.11.2019

Berichterstatter:

Grath

6. Zu dem Antrag der Abg. Daniel Born u.a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau – Drucksache 16/6401 – Zweckentfremdungsverbot verschärfen

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Daniel Born u.a. SPD – Drucksache 16/6401 – für erledigt zu erklären.

23. 10. 2019

Der Berichterstatter: Der Vorsitzende:
Hahn Dr. Schweickert

Bericht

Der Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau beriet den Antrag Drucksache 16/6401 in seiner 32. Sitzung am 23. Oktober 2019.

Der Erstunterzeichner des Antrags brachte vor, in Baden-Württemberg werde Wohnraum zweckentfremdet, der sowohl unter sozialen Gesichtspunkten als auch unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten dringend benötigt würde. Daher sei zu begrüßen, dass sich die Landesregierung gemäß der Stellungnahme zu dem vorliegenden Antrag schon seit Längerem damit beschäftige, Regelungen zu erlassen, um der zunehmenden Zweckentfremdung von Wohnraum durch Vermietung von Ferienwohnungen über Onlineportale entgegenzuwirken. Einer Pressemitteilung des Ministeriums vom 11. September 2019 zufolge werde die Landesregierung mit Hochdruck die weiteren Schritte angehen. Er bitte die Ministerin, darzulegen, welches die weiteren Schritte seien.

Eine Abgeordnete der Grünen führte aus, ihre Fraktion halte die Aufnahme einer Regelung zur Auskunftspflicht für die Betreiber von Onlineportalen für Ferienwohnungen in das Zweckentfremdungsverbotsgesetz für erforderlich. Das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 20. August 2019 biete eine gute Grundlage, an der sich das Land orientieren könne. Aus dem Urteil lasse sich ableiten, dass ein hinreichender Anfangsverdacht vorliegen müsse, um eine Auskunftserteilung zu verlangen.

Wichtig sei, dass nun auf Landesebene eine rechtssichere Regelung gefunden werde. Die Landesregierung wolle sie ermuntern, dies zügig anzugehen. Wichtig sei aber vor allem ein gründliches Vorgehen, um rechtliche Schwierigkeiten, wie sie andere Länder erlebt hätten, zu vermeiden.

Ein Abgeordneter der CDU äußerte, er halte es für erforderlich, das Zweckentfremdungsverbotsgesetz auf der Basis des Urteils des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs behutsam weiterzuentwickeln. Auch hier gelte „Gründlichkeit vor Schnelligkeit“. Darauf geachtet werden müsse, die Bauwirtschaft durch gesetzliche Vorgaben nicht zu verschrecken. Er vertraue darauf, dass das Wirtschaftsministerium gut ausgewogene Eckpunkte für eine Gesetzesänderung vorlegen werde.

Er sei froh, dass in Baden-Württemberg kein Mietendeckel wie in Berlin geplant sei. Ein solches Instrument führe zu völligen Fehlallokationen.

Eine Abgeordnete der FDP/DVP bemerkte, jemand, der seine Wohnung dauerhaft vermiete und damit einer gewerblichen Nutzung zuführe, sei ein Gewerbetreibender. Insofern erschließe

sich ihr nicht, weshalb der zugrunde liegenden Problematik nicht über die bestehenden Vorgaben des Gewerberechts Rechnung getragen werden könne, sondern der Erlass zusätzlicher Regelungen vorgesehen sei.

Die Ministerin für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau legte dar, die Landesregierung habe alle Bereiche im Blick, um den Wohnungsmarkt zu unterstützen und das Angebot an bezahlbarem Wohnraum zu erhöhen. Die Mittelausstattung des Landeswohnraumförderungsprogramms sei auf jährlich 250 Millionen € in den Jahren 2017, 2018 und 2019 massiv gesteigert worden und solle auch weiterhin hoch gehalten werden. Zudem seien zahlreiche Maßnahmen, etwa die Unterstützung der Innenverdichtung und die Bereitstellung von Flächenmanagern, ergriffen worden, um die Kommunen bei der Erschließung von zusätzlichem Wohnraum in Baden-Württemberg zu unterstützen.

Sie habe bereits in der Vergangenheit klar die Position vertreten, dass das Ministerium, sobald Rechtssicherheit bestehe, seriös prüfen werde, inwieweit eine Novellierung des Zweckentfremdungsverbotsgesetzes erforderlich und sinnvoll sei. Dies werde nun auf der Grundlage der Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 20. August 2019 angegangen. Auch hierbei gelte der Grundsatz „Gründlichkeit vor Schnelligkeit“. Ziel müsse eine tragfähige Gesetzgebung sein. Hierbei werde auch abzubilden sein, dass, wie aus dem Gerichtsbeschluss deutlich hervorgehe, bei der Abfrage personenbezogener Daten ein Anfangsverdacht vorliegen müsse.

Der Erstunterzeichner des Antrags merkte an, den Ausführungen der Ministerin entnehme er, dass es seitens des Ministeriums erste Planungen für gesetzgeberische Maßnahmen gebe. Aus dem Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 20. August 2019 gehe hervor, dass mit Auskunftspflichten für Betreiber von Internetportalen gearbeitet werden könne. Ihn interessiere konkret, ob die Landesregierung auch mit Registrierungspflichten arbeiten wolle.

Ziel müsse sein, in jeder Kommune eine gesellschaftliche Mehrheit für Wohnungsbau zu erhalten. Diese werde aber nicht erreicht, wenn von vornherein absehbar sei, dass bei Geschosswohnungsbauten ein beträchtlicher Anteil der Wohnungen drei Monate im Jahr zur Vermietung an Touristen genutzt würden und den restlichen Teil des Jahres nicht für Wohnzwecke zur Verfügung stünden. In der Bodenseeregion z. B. gebe es kleine Kommunen, die mit Zweckentfremdungsverboten arbeiteten, um die gesellschaftliche Mehrheit für Wohnungsbau nicht zu verlieren.

Die Stellungnahme zu Ziffer 6 des Antrags könne so interpretiert werden, als wolle die Landesregierung prinzipiell an der betreffenden Regelung einer Erheblichkeitsgrenze im Zweckentfremdungsverbotsgesetz festhalten. Dies Sorge aber für ein System, bei dem eine Wohnung für eine gewisse Zeit als Ferienwohnung genutzt werde und in der restlichen Zeit leer stehe. Dies könne sich das Land angesichts der angespannten Wohnraumsituation in Baden-Württemberg nicht erlauben. Andere Bundesländer hätten Regelungen getroffen, um zum Zwecke des Wohnraumerhalts eine vorübergehende Nutzung als Ferienwohnung auszuschließen. In Hamburg sei beispielsweise eine Regelung gefunden, die auf die Überlassung von Wohnraum an wechselnde Nutzer zum Zwecke des nicht auf Dauer angelegten Gebrauchs abhebe. Darin werde sehr deutlich, dass eine vorübergehende Nutzung als Ferienwohnung der Wohnraumeigenschaft generell widerspreche.

Die Ministerin für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau hob hervor, zur Verhängung eines Zweckentfremdungsverbots müsse von den Kommunen eine entsprechende Zweckentfremdungsverbotssatzung erlassen werden. In der Bodenseeregion gebe es eine solche Satzung nach Kenntnis des Ministeriums nur in Konstanz. Dem Ministerium sei nicht bekannt, dass weitere kleine Gemein-

den dieser Region eine kommunale Zweckentfremdungsverbotssatzung erlassen hätten.

Sie kündigte an, zu gegebener Zeit werde die Landesregierung einen ausgewogenen Vorschlag vorlegen, auf dessen Basis die Diskussion fortgesetzt werden könne.

Eine Abgeordnete der AfD gab zu bedenken, der Erlass eines Zweckentfremdungsverbots sei nur dann sinnvoll, wenn es auch umgesetzt und kontrolliert werden könne. Dies sei auch mit einem entsprechenden Personalaufwand verbunden. Einigen Städten, die bereits ein Zweckentfremdungsverbot hätten, bereite die Umsetzung und Kontrolle sehr große Schwierigkeiten.

Der Erstunterzeichner des Antrags bemerkte, nach seiner Kenntnis gebe es auch in der Gemeinde Sipplingen entsprechende Regelungen für ein kommunales Zweckentfremdungsverbot. Er könne hierzu aber noch einmal nachhaken.

Er fragte, ob es seitens des Wirtschaftsministeriums Überlegungen für eine Neuregelung des Zweckentfremdungsverbotsgesetzes gebe, die die Ministerin dem Ausschuss schon mitteilen könne, oder ob hierzu noch alles in der Schwebe sei.

Die Ministerin für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau hielt fest, die Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs sei am 20. August 2019 ergangen. Für das weitere Vorgehen der Landesregierung gelte der Leitsatz „Gründlichkeit vor Schnelligkeit“. Der Landtag werde zu gegebener Zeit über das weitere Vorgehen informiert.

Ein Abgeordneter der Grünen wies darauf hin, eine Zweckentfremdungsverbotssatzung sei bisher überwiegend von größeren Städten in Baden-Württemberg erlassen worden. Die Stadt Überlingen am Bodensee, die ebenfalls eine solche Satzung erlassen habe, gehöre hierbei noch zu den kleineren Städten.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 16/6401 für erledigt zu erklären.

12. 12. 2019

Berichterstatter:

Hahn

7. Zu dem Antrag der Abg. Gabriele Reich-Gutjahr u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Inneres, Digitalisierung und Migration – Drucksache 16/6417 – Erschließungsbeiträge in Baden-Württemberg

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Gabriele Reich-Gutjahr u. a. FDP/DVP – Drucksache 16/6417 – für erledigt zu erklären.

23. 10. 2019

Die Berichterstatterin: Der Vorsitzende:

Bay Dr. Schweickert

Bericht

Der Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau beriet den Antrag Drucksache 16/6417 in seiner 32. Sitzung am 23. Oktober 2019.

Die Erstunterzeichnerin des Antrags brachte vor, Gegenstand des Antrags sei die Fragestellung, ob die Rechtslage in Baden-Württemberg dazu führe, dass manche kleinräumige Baugebiete gar nicht erst erschlossen würden, weil die Erschließung aufgrund der hohen Umlagen als unwirtschaftlich angesehen werde. In der Stellungnahme des Innenministeriums werde mitgeteilt, dass der Landesregierung keine Fälle bekannt seien, in denen kleinere Baugebiete aus solchen Gründen nicht erschlossen worden wären. Zudem werde auf eine neue Form der Umsetzung verwiesen, bei denen eine Gemeinde die Grundstücke selbst kaufe, umlege, erschließe und wiederverkaufe, wodurch die Erschließungskosten über die Grundstückspreise refinanziert würden.

In der Stellungnahme des Innenministeriums werde sehr deutlich dargelegt, dass in Baden-Württemberg das Kommunalabgabengesetz regle, dass die Gemeinde 5 % der beitragsfähigen Erschließungskosten selbst zu tragen habe, während in anderen Flächenländern keine eigenständige Regelung des Gemeindeanteils erfolge und insoweit die Regelung des Baugesetzbuchs des Bundes gelte, wonach die Gemeinden mindestens 10 % des beitragsfähigen Erschließungsaufwands zu tragen hätten. Sie bitte um Auskunft, aus welchem Grund Baden-Württemberg hierzu eine eigenständige Regelung getroffen habe, die den Handlungsspielraum der Gemeinden deutlich stärker einenge als die Regelung im Baugesetzbuch.

Die Ministerin für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau legte dar, dem Wirtschaftsministerium seien keine Fälle bekannt, in denen infolge der Kostenverteilung von neuen Baugebietsausweisungen abgesehen worden sei. Das Ministerium gehe davon aus, dass die Erschließung von neuen Baugebieten auch bei nur überschaubaren Flächenumgriffen in aller Regel wirtschaftlich möglich sei. Die Wirtschaftlichkeit hänge von zahlreichen Einflussfaktoren ab. Ganz wesentlich seien hierbei die topografischen Verhältnisse und der Ausbaustandard der Erschließungsanlagen.

Ein Zusammenhang zwischen der Ausgestaltung der Erschließungsbeiträge und den in der Abfrage bei den Kommunen 2018 erhobenen Bauflächenreserven sei für das Wirtschaftsministerium nicht ersichtlich. Hier kämen verschiedene Einflussfaktoren zum Tragen; die Erschließung sei dabei nur ein Aspekt.

Eine Vertreterin des Ministeriums für Inneres, Digitalisierung und Migration teilte mit, seit 1994 gebe es eine Regelung im Grundgesetz, die den Ländern eine Gesetzgebungskompetenz für das Erschließungsbeitragsrecht einräume. Von den Flächenländern hätten hiervon nur Bayern und Baden-Württemberg Gebrauch gemacht. Baden-Württemberg habe diesen Bereich sehr weitgehend und komplex mit nur wenigen Verweisungen auf das Baugesetzbuch geregelt. Bayern verweise gerade hinsichtlich des Gemeindeanteils auf die Regelung des Baugesetzbuchs, wonach die Gemeinden mindestens 10 % des beitragsfähigen Erschließungsaufwands zu tragen hätten.

Ein wesentlicher Grund für die abweichende Regelung und die unterschiedliche Höhe des Gemeindeanteils in Baden-Württemberg sei, dass sich das Land bei Schaffung des Gesetzes in einer anderen Ausgangslage im Bereich der Straßenfinanzierung befinden habe. So gebe es in Baden-Württemberg beispielsweise einen Verkehrslastenausgleich und keine Straßenausbaubeiträge.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 16/6417 für erledigt zu erklären.

13. 11. 2019

Berichterstatterin:

Bay

8. Zu dem Antrag der Abg. Dr. Heiner Merz u. a. AfD und der Stellungnahme des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau – Drucksache 16/6431
– Auswirkungen der Europäischen Medizinprodukteverordnung auf die baden-württembergische Wirtschaft und die Versorgung mit Medizinprodukten

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Dr. Heiner Merz u. a. AfD – Drucksache 16/6431 – für erledigt zu erklären.

23. 10. 2019

Die Berichterstatterin: Der Vorsitzende:
 Martin Dr. Schweickert

Bericht

Der Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau beriet den Antrag Drucksache 16/6431 in seiner 32. Sitzung am 23. Oktober 2019.

Eine Mitunterzeichnerin des Antrags brachte vor, die EU-Medizinprodukteverordnung führe zu zusätzlichen Anforderungen an die Zertifizierung von Medizinprodukten, die für die deutschen Unternehmen mit erheblichen Belastungen verbunden seien. Daher stelle sich die Frage, ob die bisherigen Anforderungen an die Medizinprodukte in Deutschland nicht ausreichend gewesen seien und weshalb es hier zusätzlicher Anforderungen seitens der EU bedürfe.

Da die meisten Zertifizierungen durch Benannte Stellen in Großbritannien stattfänden, stelle sich die Frage, wie im Falle eines Brexit die Zertifizierung künftig geregelt sei und Versorgungsengpässe bei Medizinprodukten vermieden werden könnten.

Die Ministerin für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau legte dar, die im Jahr 2017 in Kraft getretene EU-Verordnung über Medizinprodukte (Medical Device Regulation, MDR), die den Schutz von Patientinnen und Patienten zum Gegenstand habe, sei europaweit gültiges Recht, das von den EU-Mitgliedsstaaten umgesetzt werden müsse.

Infolge der EU-Regulierung seien insbesondere bei Medizintechnikunternehmen im Land große Probleme aufgetreten. Sie habe die Probleme klar benannt und sich auf Bundes- und EU-Ebene dafür eingesetzt, Verbesserungen zu erreichen. Hierzu habe sie u. a. ein persönliches Schreiben an den Bundessozialminister gerichtet und ein persönliches Gespräch mit ihm geführt. Zudem habe sie die Problematik in einem Schreiben an die zuständige EU-Kommissarin adressiert. Mitte 2018 habe sie einen Beschluss der Wirtschaftsministerkonferenz initiiert, die EU-Kommission bei der Verlängerung der Übergangsfristen in die Pflicht zu nehmen. Auch in Brüssel habe sie sich persönlich für dieses Anliegen eingesetzt.

Mittlerweile sei auf EU-Ebene Bewegung in die Sache gekommen, und es gebe eine gewisse Offenheit gegenüber einer Fristverlängerung. Derzeit finde ein Korrigendum statt, was die Übergangsfrist für Produkte der Klasse Ir betreffe, welche zahlenmäßig die größte Produktgruppe ausmache. Ein Ergebnis liege noch nicht vor.

Seitens des Landes sei ein MDR-Sofortprogramm mit einer Mittelausstattung von 2 Millionen € aufgesetzt worden, um kleine und mittlere Unternehmen zu unterstützen. Hierbei seien passgenaue unternehmensspezifische Angebote geschaffen worden, die sehr stark nachgefragt würden.

Letztlich gehe es bei der Umsetzung der MDR um ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen Belangen der Unternehmen und Belangen der Verbraucher. Das Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg sei einer der Treiber in dem Bemühen, die Umsetzung der MDR für alle Seiten möglichst vertretbar zu gestalten.

Am 29. Oktober 2019 werde vom Bundesverband der Deutschen Industrie ein Fachgespräch in Brüssel veranstaltet, bei dem auch das Wirtschaftsministerium des Landes Baden-Württemberg vertreten sein werde.

Eines der tragenden Argumente für verlängerte Übergangsfristen sei, dass nicht genügend Zertifizierungsstellen vorhanden seien, um die vorgegebene Neuzertifizierung aller Medizinprodukte in der bislang vorgesehenen Zeit umzusetzen. Im Zuge des Brexit werde eine Zertifizierungsstelle wegfallen, wodurch sich die Situation weiter verschärfe.

Eine Abgeordnete der FDP/DVP erkundigte sich, wie viele Benannte Stellen es aktuell für die deutschen Unternehmen gebe.

Sie brachte vor, nach Aussage von Unternehmen bestehe wenig Transparenz bei der Preispolitik der Benannten Stellen. Die Tätigkeit der Benannten Stellen komme aber einer hoheitlichen Aufgabe gleich. Daher sei von Interesse, ob an die Einführung einer Gebührenordnung für diesen Bereich gedacht sei oder ob die Benannten Stellen ihre Preispolitik weiter nach eigenem Ermessen gestalten könnten.

Die Ministerin für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau teilte mit, derzeit gebe es europaweit fünf Zertifizierungsstellen, davon drei in Deutschland.

Ein Vertreter des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau ergänzte, die Zertifizierungsstellen in Deutschland seien DEKRA, TÜV Süd und TÜV Nord. Dies seien Einrichtungen des privaten Rechts. Eine Gebührenordnung für deren Tätigkeit in diesem Bereich gebe es nicht.

Die bereits genannte Mitunterzeichnerin des Antrags merkte an, sie gehe davon aus, dass es zu der Zertifizierungsstelle in Großbritannien eine Regelung für den Eintritt des Brexit gebe.

Die Ministerin für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau erwiderte, wenn es eine Übergangsregelung gebe, könne die Zertifizierungsstelle noch entsprechend tätig sein. Grundsätzlich müssten die Zertifizierungsstellen allerdings innerhalb der Europäischen Union angesiedelt sein.

Eine Abgeordnete der Grünen wies darauf hin, nach Aussage der Benannten Stellen lägen noch keine Regularien dazu vor, welchen Kriterien die für die Zertifizierung nötigen klinischen Studien für die wichtigsten Produktklassen genügen müssten. Daher stelle sich die Frage, ob die Benannten Stellen derzeit überhaupt entsprechend tätig werden könnten.

Die Ministerin für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau erklärte, dies entspreche auch dem Informationsstand des Ministeriums. Diese Ausgangslage sei einer der Gründe, weshalb sich die Landesregierung so stark für die Verlängerung der Fristen einsetze. Diskutiert werde derzeit eine Verlängerung der Übergangsfristen bis 2024. Mit einem entsprechenden zeitlichen Vorlauf könnte die Umsetzung besser realisiert werden.

Festzustellen sei, dass zahlreiche Unternehmen, vor allem kleine Betriebe, den Aufwand für die Umsetzung ökonomisch nicht leisten könnten und dass auch ausländische Unternehmen zum Teil ihre Produkte nicht mehr auf dem europäischen Markt anbieten, sodass sich die Patientenversorgung in der EU verschlechtere. Dies werde in der Debatte zunehmend ernster genommen.

Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau

Eine Abgeordnete der CDU merkte an, die Diskussion habe gezeigt, welche großen Probleme die neue Zertifizierungsregelung mit sich bringe.

Namens der CDU-Fraktion danke sie dem Wirtschaftsministerium, welches rechtzeitig erkannt habe, dass sich für Baden-Württemberg mit seiner besonderen Struktur im medizintechnischen Bereich mit vielen kleinen und mittelständischen Betrieben eine besondere Problemlage ergebe, und aufgrund seines beharrlichen Vorgehens einen hohen Anteil daran habe, dass es auf EU-Ebene wieder Bewegung in der Sache gebe.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 16/6431 für erledigt zu erklären.

05.12.2019

Berichterstatlerin:

Martin

9. Zu dem Antrag der Abg. Gabriele Reich-Gutjahr u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau – Drucksache 16/6733 – Standorte für Mobilfunkanlagen beim Funknetzausbau

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Gabriele Reich-Gutjahr u. a. FDP/DVP – Drucksache 16/6733 – für erledigt zu erklären.

23.10.2019

Der Berichterstatter:	Der Vorsitzende:
Poreski	Dr. Schweickert

Bericht

Der Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau beriet den Antrag Drucksache 16/6733 in seiner 32. Sitzung am 23. Oktober 2019.

Die Erstunterzeichnerin des Antrags brachte vor, der Antrag befasse sich vorrangig mit der Frage, welchen Beitrag Land und Kommunen leisten könnten, um den Schwierigkeiten beim Mobilfunknetzausbau in Baden-Württemberg entgegenzuwirken, etwa durch Bereitstellung eigener Liegenschaften als Standorte für Mobilfunkanlagen oder durch Einrichtung eines Mediatorenteams zur Steigerung der Akzeptanz des Mobilfunknetzausbaus.

In der Stellungnahme zu dem vorliegenden Antrag werde deutlich, dass in erster Linie die Kommunen gefordert seien, vor Ort an der Akzeptanz des Mobilfunknetzausbaus bei den Bürgerinnen und Bürgern zu arbeiten und bei der Suche nach Standorten für Mobilfunkanlagen zu helfen.

Ferner werde in der Stellungnahme des Wirtschaftsministeriums mitgeteilt, dass sich derzeit 92 Mobilfunkstandorte auf landeseigenen Liegenschaften befänden, wobei manche Liegenschaften

von mehreren Mobilfunkanbietern gleichzeitig genützt würden. Die Stellungnahme enthalte jedoch keine Übersicht über die Landesliegenschaften, die darüber hinaus noch als Mobilfunkstandort in Betracht kämen. Es werde lediglich darauf hingewiesen, dass ohne standortbezogene Angaben der Mobilfunkbetreiber zu den örtlichen und technischen Anforderungen eine Festlegung geeigneter Standorte nicht erfolgen könne. Sie bitte um Auskunft, wie Mobilfunkbetreiber Kenntnis davon erlangen könnten, welche Landesliegenschaften als Standort für Mobilfunkanlagen geeignet seien, etwa ob es hierzu einen Standortkatalog gebe.

Darüber hinaus interessiere sie, in welcher Größenordnung Nutzungsverträge für bestehende Mobilfunkstandorte gekündigt würden und was die Gründe für solche Kündigungen seien.

Ein Abgeordneter der Grünen führte aus, Deutschland weise eine signifikant schwächere Mobilfunkversorgung als manche anderen EU-Staaten auf. Dies möge teilweise an der Topografie liegen, teilweise auch an der Größe des Landes. Es dürfe aber nicht als Ausrede dienen, sondern sollte zum Anlass für verstärkte Anstrengungen beim Mobilfunknetzausbau genommen werden.

Den Forderungen der kommunalen Landesverbände zur Verbesserung der Mobilfunkversorgung könne er sich anschließen. Hierzu gehöre auch die Forderung nach einer Anhebung der Höhengrenze für die genehmigungsfreie Errichtung von Mobilfunkanlagen. Dies würde sicher nicht zu einer Erhöhung, sondern eher zu einer Verringerung der Strahlenbelastung führen. Auch die von den kommunalen Landesverbänden vertretenen Ansicht, dass die digitale Infrastruktur Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge sein müsse, werde wohl von den meisten Ausschussmitgliedern nicht bestritten.

Geprüft werden sollte die Anregung, Mobilfunknetzbetreiber zum Standortsharing bei Infrastruktur zu verpflichten. Die Gesetzgebungszuständigkeit liege hierfür beim Bund. Hierzu könnte aber durchaus ein Anstoß von Landesseite ausgehen. Auch die Vorgabe, vorhandene Glasfaserinfrastruktur zur Anbindung von Mobilfunkstandorten zwingend zu nutzen, halte er für absolut sinnvoll.

Zur Steigerung der Akzeptanz des Mobilfunkausbaus seien auch Maßnahmen der öffentlichen Aufklärung wichtig. In den Bereichen, in denen noch Forschungsbedarf bestehe, sollte dies angegangen werden.

Bekannt sei, dass je nach Art der Umsetzung die Strahlenbelastungen sehr unterschiedlich ausfielen. Daher sollten relativ rasch Standards gesetzt werden, um die Belastung zu minimieren.

Bei der Bereitstellung von Mitteln für den Ausbau des Glasfasernetzes sei das Land mit den entsprechenden Förderprogrammen des Innenministeriums gut aufgestellt. Wenn darüber hinaus noch die gewonnenen Erkenntnisse aus den bisherigen Beratungen gesammelt umgesetzt würden, ergäbe dies ein umfangreiches Maßnahmenpaket, das seines Erachtens in der Summe schlüssig wäre.

Ein Abgeordneter der CDU schloss sich den Ausführungen seines Vorredners inhaltlich an und hob hervor, beim Mobilfunknetz bestehe noch erheblicher Ausbaubedarf, wie auch der Vergleich mit anderen Staaten wie etwa Österreich zeige.

Die Mehrfachnutzung von Masten durch mehrere Mobilfunkanbieter sollte forciert und die Mitnutzung von BOS-Digitalfunkmasten stärker in Betracht gezogen werden.

Die Ministerin bitte er um Erläuterung, inwieweit die bei der Novellierung der Landesbauordnung eingeführten Entfristungen und Entbürokratisierungen die Aufstellung von Mobilfunkmasten erleichterten.

Die Ministerin für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau legte dar, für einen Innovationsstandort und Technologiestandort wie Baden-Württemberg sei es zwingend notwendig, die digitale

Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau

Infrastruktur möglichst schnell weiter auszubauen. Die Landesregierung habe sich dieses Themas angenommen. Die ins Leben gerufene „Taskforce Mobilfunk“ im Wirtschaftsministerium nehme sich konkret der Probleme beim Mobilfunknetzausbau an. Hierzu gehörten insbesondere die mangelnde Standortverfügbarkeit in vielen Bereichen sowie die geringe Akzeptanz des Baus neuer Sendeanlagen in vielen Regionen.

In manchen Kommunen würden Nutzungsverträge für bestehende Mobilfunkstandorte aufgrund politischer Diskussionen gekündigt. Es gebe Gemeinderatsbeschlüsse, wonach keine Mobilfunkmasten mehr in einer Gemeinde aufgestellt werden dürften oder sogar Mobilfunkmasten mittel- bis langfristig wieder abgebaut werden müssten. Dadurch entstünden in manchen Bereichen sogar neue Funklöcher.

In Gesprächen mit der Staatsrätin für Zivilgesellschaft und Bürgerbeteiligung suche das Ministerium nach Möglichkeiten zur Steigerung der Akzeptanz des Mobilfunkausbaus. Auch die Abgeordneten bitte sie, sich an dieser Diskussion zu beteiligen. Ebenso appelliere sie an die Kommunen, die Diskussion vor Ort hierüber möglichst sachlich zu führen.

Zur Strahlenbelastung gebe es internationale Grenzwerte, die auf den Empfehlungen der Internationalen Strahlenschutzkommission basierten und von der Weltgesundheitsorganisation gebilligt seien. Während diese Grenzwerte in anderen Staaten wie beispielsweise Schweden allgemein akzeptiert würden, gebe es hierzulande immer wieder Diskussionen darüber. Mobilfunkanbieter berichteten, dass gerade in Baden-Württemberg die Debatten am intensivsten geführt würden und in anderen Bundesländern eine solch heftige Diskussion nicht festzustellen sei.

Der Mobilfunkmarkt sei ein privatwirtschaftlich organisierter Markt. Den Unternehmen stehe aber eine Liste mit Ansprechpartnern der Ämter für Vermögen und Bau zur Verfügung, sodass ein Informationsfluss gewährleistet sei.

In Baden-Württemberg befänden sich derzeit 92 Mobilfunksendeanlagen auf 70 Liegenschaften des Landes. Daneben gebe es 82 Sendeanlagen auf 38 BOS-Standorten im Land.

Das Land unterstütze den Mobilfunkausbau, wo immer möglich. Im Zuge der Novellierung der Landesbauordnung sei eine Neuregelung zum Fristenlauf bei der Nachforderung von Unterlagen eingeführt worden, die zu einer Verkürzung der Dauer von Verfahren zur Genehmigung von Mobilfunkanlagen beitragen werde. Die Regelung zur Verfahrensfreiheit bei Mobilfunkmasten bis zu 10 m Höhe führe zu raschen Verfahren bei den darunter fallenden Anlagen.

Sie werbe dafür, die Diskussionen um den Mobilfunknetzausbau vor Ort sachlich zu führen und für eine positive Grundstimmung zu sorgen, um die Akzeptanz für die Errichtung neuer Sendemasten zu erhalten, die allein schon für die flächendeckende Gewährleistung der Sprachübertragung notwendig sei. Für eine flächendeckende Abdeckung mit dem Mobilfunkstandard 5G wäre nach Einschätzung von Experten unter den bestehenden topografischen Bedingungen voraussichtlich eine Verzehnfachung der Zahl der Sendemasten erforderlich.

Ein Abgeordneter der AfD verwies auf den vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur vorgelegten Fünf-Punkte-Plan zur Beschleunigung des Ausbaus und zur Schließung von Lücken von Mobilfunknetzen, welches u. a. Auktionen für unterversorgte Gebiete zur Beseitigung von „weißen Flecken“ vorsehe. Er fragte, ob die Ministerin etwas zum Umsetzungsstand der Planungen sagen könne.

Die Ministerin für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau erwiderte, die Landesregierung befinde sich in enger Abstimmung mit der Initiative auf Bundesebene. Derzeit befinde sich ein Eckpunktepapier zur Mobilfunkstrategie auf Bundesebene in der Diskussion. Baden-Württemberg habe das Thema auch über eine Bundesratsinitiative zu den Frequenzversteigerungen platziert.

Der bereits genannte Abgeordnete der Grünen hob hervor, die Bundesanstalt für Strahlenschutz habe noch Forschungsbedarf bei 5G in Einzelbereichen angemahnt. Bei 4G stelle sich die Situation anders dar. Er selbst sehe eine hohe Plausibilität, dass auch von 5G keine zusätzliche schädigende Wirkung ausgehe. Dennoch sollten im Sinne der Vertrauensbildung bestehende Erkenntnislücken noch geschlossen werden.

Er sei sehr dafür, die Mobilfunkinfrastruktur im Land weiter auszubauen. Als Basis hierfür sollten Befürchtungen und Vorbehalte in der Bevölkerung abgebaut werden. Die Ministerin habe sehr gute Ansätze benannt, um über Information, Aufklärung und Einbeziehung von Bürgerinnen und Bürgern die Akzeptanz zu stärken.

Die Ministerin für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau wies darauf hin, zu den 5G-Frequenzbereichen finde Forschung statt, um aufbauend auf den Ergebnissen eine klare Position zu erhalten.

Auf Nachfrage der Erstunterzeichnerin des Antrags teilte sie mit, zur Kündigung von Nutzungsverträgen für Mobilfunkstandorte lägen dem Ministerium keine Zahlen vor. Die kommunalen Landesverbände und die Mobilfunkanbieter berichteten über Einzelfälle. Es gebe aber auch Beschlüsse von Gemeinderäten und Kirchengemeinderäten, in denen diese sich gegen einen Mobilfunknetzausbau, insbesondere bei 5G, positionierten. Hierdurch würden die Behörden vor Ort bei Ausbauprojekten gehemmt.

Eine Abgeordnete der AfD merkte an, allen dürfe klar sein, dass der Mobilfunknetzausbau von hoher Relevanz für den Wirtschaftsstandort sei. Dennoch sollte auch hier der Leitsatz „Gesundheit vor Technik“ gelten. Die Verantwortungsträger sollten sich darüber Gedanken machen, was die Gründe für Vorbehalte und Befürchtungen in der Bevölkerung seien. Manche fühlten sich nicht ausreichend oder nicht ausgewogen informiert; sie fragten sich, weshalb 5G-Projekte in Städten wie Genf und Brüssel gestoppt würden. Daher sei es sehr wichtig, zu prüfen und zu klären, ob es wirklich keine gesundheitlichen Bedenken gegen die Ausbauprojekte gebe, und entsprechend Aufklärung zu betreiben.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 16/6733 für erledigt zu erklären.

12. 12. 2019

Berichterstatter:

Poreski

10. Zu dem Antrag der Abg. Carola Wolle u. a. AfD und der Stellungnahme des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau

– Drucksache 16/6739

– Schutz von High-Tech-Unternehmen in Baden-Württemberg vor Übernahmen durch chinesische Konzerne

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Carola Wolle u. a. AfD – Drucksache 16/6739 – für erledigt zu erklären.

23. 10. 2019

Der Berichterstatter:

Hahn

Der Vorsitzende:

Dr. Schweickert

Bericht

Der Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau beriet den Antrag Drucksache 16/6739 in seiner 32. Sitzung am 23. Oktober 2019.

Die Erstunterzeichnerin des Antrags brachte vor, die von China proklamierte Industriestrategie „Made in China 2025“ biete Anlass zu Besorgnis über einen möglichen Know-how-Abfluss aus Baden-Württemberg in Richtung China.

Der Stellungnahme zu dem vorliegenden Antrag zufolge komme den ausländischen Unternehmensübernahmen und -beteiligungen mit einem Anteil von 17,2% aus Sicht der Landesregierung keine übergeordnete Bedeutung zu. Relevant sei jedoch aus Sicht der Antragsteller vor allem, wie wichtig und wie zukunftsorientiert die betroffenen Unternehmen seien und welche Auswirkungen ein Know-how-Abfluss aus diesen Unternehmen hätte.

In die zugrunde liegenden unternehmerischen Entscheidungen sollte staatlicherseits nicht eingegriffen werden. Die wirtschaftlichen Auswirkungen seien jedoch von hoher politischer Bedeutung. Insofern gelte es das Thema auch weiterhin im Blick zu behalten.

Ein Abgeordneter der Grünen berichtete, bei der Anfang des Jahres stattgefundenen Delegationsreise nach China, an der er in Begleitung der Wirtschaftsministerin teilgenommen habe, sei er zu der Einschätzung gelangt, dass die Herausforderungen weniger in einem Know-how-Abfluss nach China lägen, sondern eher in der strategischen Entwicklung Chinas als Wirtschaftsmacht mit neuen Ideen und Herangehensweisen, die sich auch in entsprechenden strategischen Investitionen Chinas widerspiegeln.

Ein Abgeordneter der SPD äußerte, wenn von einem Land Staatskapitalismus mit ehrgeizigen Zielen betrieben werde, sollte diesem nicht bedenkenlos und nachlässig gegenübergetreten werden. Baden-Württemberg sei mit seinem System von sozialer Marktwirtschaft mit einer Vielfalt von Unternehmern und freien Akteuren jedoch richtig aufgestellt. Dabei profitiere Baden-Württemberg nicht nur als Exportland, sondern auch als internationaler Standort. Die erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg sei maßgeblich davon geprägt, dass sich internationale Konzerne, vornehmlich aus den USA, in Baden-Württemberg angesiedelt hätten. Bei der Ansiedlung internationaler Unternehmen im Land werde es immer ein „Kommen und Gehen“ und einen Austausch geben. Der Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg müsse dabei so stark sein, um sich mit einem Entwicklungsvorsprung international behaupten zu können. Angstmacherei sei hierbei der falsche Ansatz.

Ein Abgeordneter der CDU schloss sich den Ausführungen seines Vorredners an und hob hervor, im Vergleich zur Zahl baden-württembergischer Unternehmen, die in China ansässig seien und produzierten, sei die in der Stellungnahme des Wirtschaftsministeriums genannte Zahl von 45 Übernahmen und Beteiligungen durch chinesische Investoren in Baden-Württemberg gering.

Baden-Württemberg sei ein offenes Land. Unternehmensübernahmen und -beteiligungen durch ausländische Investoren in Baden-Württemberg stellten vom Grundsatz her keine bedrohliche Situation für das Land dar. Dennoch gelte es, bei geplanten Unternehmensübernahmen durch ausländische Investoren in Baden-Württemberg im konkreten Fall genau hinzuschauen. Dies gelte nicht nur bei Investoren aus China, sondern auch aus vielen anderen Ländern.

In wirtschaftlicher Hinsicht sei Baden-Württemberg gut und wettbewerbsfähig aufgestellt. Vermieden werden sollte, bestimmte Branchen mutwillig zu zerstören. Dies gelte etwa für die Automobilindustrie.

Ein Abgeordneter der AfD führte aus, seines Erachtens werde die Problemlage heruntergespielt. Die Situation sei bedrohlicher, als manche vermuteten.

Seit Mai 2019 gebe es verschärfte Visabestimmungen für Reisen nach China. Von den Chinareisenden würden detaillierte Angaben zu Arbeitgeber, Bildungsweg, Militärdienst und familiären Beziehungen gefordert. Selbst der Verfassungsschutz einiger Bundesländer sehe dies als große Gefahr an, vermute, dass hierbei gezielt ausgespäht werde, und empfehle den Chinareisenden beispielsweise die Nutzung von Wegwerfhandys, um die Abhörgefahr zu reduzieren. Ihn interessiere, wie die Wirtschaftsministerin dieses Risiko einschätze.

Die Ministerin für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau legte dar, Baden-Württemberg lebe von offenen Märkten, freiem Kapitalverkehr und wechselseitigen Investitionen. Wichtig seien vorhersehbare, nicht diskriminierende und transparente Kontrollmechanismen für ausländische Direktinvestitionen.

Auf Bundesebene sei im Jahr 2018 durch eine Änderung der Außenwirtschaftsverordnung die Prüfschwelle für den Erwerb von Anteilen an inländischen Unternehmen mit besonderer Sicherheitsrelevanz, z. B. Betreibern kritischer Infrastrukturen, auf 10% abgesenkt worden.

Das Exportland Baden-Württemberg könne nur durch technologischen Fortschritt im Wettbewerb bestehen. Hierzu sei auch der Zugang zu dem sehr schnell wachsenden chinesischen Markt erforderlich. Dabei gelte es die dort geltenden Regelungen, die oftmals noch viel weitreichender als in Deutschland seien, zu beachten. Beispielsweise müsse bei einem batterieelektrischen Fahrzeug, das auf dem chinesischen Markt angeboten werde, die Batteriezelle aus chinesischer Produktion stammen.

Die verschärfte Visabestimmungen für Einreisen nach China beträfen nicht ihren Zuständigkeitsbereich.

Hinsichtlich einer möglichen Beteiligung eines chinesischen Netzwerkausrüsters beim Aufbau eines 5G-Netzes in Deutschland habe sich die Bundesregierung klar positioniert.

Die Ansiedlung chinesischer Unternehmen in Deutschland, auch durch Unternehmensübernahmen und -beteiligungen, sei ein Beleg für die Attraktivität des Standorts Baden-Württemberg.

Die Landesregierung setze sich auf allen Ebenen für ein Level Playing Field sowie transparente und nicht diskriminierende Wettbewerbsbedingungen ein.

Damit Deutschland und Baden-Württemberg im internationalen Wettbewerb der Wirtschaftsmächte Schritt halten könnten und ausreichend wahrgenommen würden, bedürfe es einer starken Europäischen Union, deren Stimme in der internationalen Politik und Wirtschaft Gewicht habe. Dies sei im Interesse aller politischen Kräfte im Land. Ein Rückfall auf die Ebene der Nationalstaaten würde Baden-Württemberg in besonderer Weise schwächen.

Eine Abgeordnete der FDP/DVP merkte an, ohne ein Miteinander mit den anderen Akteuren werde Baden-Württemberg in der Weltwirtschaft nicht erfolgreich sein können.

Die von dem Abgeordneten der SPD erwähnten Ansiedlungen internationaler Konzerne in Baden-Württemberg nach dem Zweiten Weltkrieg seien überwiegend nicht mit der Übernahme heimischer Unternehmen verbunden gewesen.

Neben der Zahl der Unternehmensübernahmen und -beteiligungen durch chinesische Investoren in Baden-Württemberg interessiere sie auch die Zahl der Ansiedlungen chinesischer Unternehmen in Baden-Württemberg, durch die Arbeitsplätze und Know-how im Land aufgebaut würden. Sie bitte daher das Wirtschaftsministerium um Auskunft, in welchem Umfang es entsprechende Direktinvestitionen aus China in Baden-Württemberg gegeben habe.

Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau

Eine Vertreterin des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau wies darauf hin, in der Stellungnahme zu dem vorliegenden Antrag sei die Gesamtzahl der ausländischen Unternehmensansiedlungen in Baden-Württemberg in den Jahren 2009 bis 2018 mit 3 264 angegeben.

Der Ausschussvorsitzende bat das Ministerium, ergänzende Angaben zur Zahl chinesischer Unternehmensansiedlungen in Baden-Württemberg, soweit verfügbar, nachzuliefern.

Der bereits genannte Abgeordnete der AfD merkte an, die Beteiligung eines chinesischen Netzwerkausrüsters am Mobilfunknetzausbau in Deutschland berge die große Gefahr der Spionage. Hierbei gehe es um sehr sensible Daten. Auch die USA hätten bereits auf diese Gefahren hingewiesen. Einem Anbieter aus einem Land, das selbst sehr hohe Marktzugangsschranken einrichte, sollte nicht der Zugang zu einem solch sensiblen Bereich in Deutschland ermöglicht werden.

Die AfD trete für eine Reform der Europäischen Union ein. Die EU könne und dürfe sich gern um die großen übergreifenden Politikfelder kümmern, solle sich aber aus dem Alltagsleben der Bürger heraushalten und nicht alle Detailbereiche regulieren. Ein gutes Beispiel für negative Auswirkungen der EU-Regulierung auf Baden-Württemberg sei die EU-Medizinprodukteverordnung.

Der Ausschussvorsitzende wies darauf hin, das Thema EU-Medizinprodukteverordnung sei bereits unter einem vorherigen Tagesordnungspunkt abgehandelt worden.

Nach seinem Verständnis habe die Ministerin in ihrem Plädoyer deutlich machen wollen, dass nur gemeinsam mit den europäischen Partnern den anderen großen Akteuren der Weltwirtschaft auf Augenhöhe begegnet werden könne. Dies sollte nicht zum Anlass für eine Grundsatzdiskussion über die Europäische Union genommen werden.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 16/6739 für erledigt zu erklären.

11.12.2019

Berichterstatter:

Hahn

Beschlussempfehlungen des Ausschusses für Soziales und Integration

11. Zu dem Antrag der Abg. Sabine Wölflé u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Soziales und Integration – Drucksache 16/6196 – Frauenanteil bei der Besetzung von Gremien erhöhen

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,
den Antrag der Abg. Sabine Wölflé u. a. SPD – Drucksache 16/6196 – für erledigt zu erklären.

24. 10. 2019

Die Berichterstatterin: Die stellv. Vorsitzende:
Martin Neumann-Martin

Bericht

Der Ausschuss für Soziales und Integration beriet den Antrag Drucksache 16/6196 in seiner 33. Sitzung am 24. Oktober 2019.

Die Erstunterzeichnerin des Antrags wies auf § 13 des Chancengleichheitsgesetzes hin, wonach in Gremien, die auf einer gesetzlichen Grundlage beruhen und für die das Land ein Berufungs-, Entsende- und Vorschlagsrecht habe, ab dem 1. Januar 2017 mindestens 40% der durch das Land zu bestimmenden Mitglieder Frauen sein müssten. In diesem Zusammenhang erinnerte sie an Diskussionen bei der Verabschiedung des Gesetzes, Gelder an Verbände davon abhängig zu machen, wie sie ihre Gremien und Vorstände mit Frauen besetzten, weil das Land so eine gewisse Steuerungsfunktion wahrnehme wie beispielsweise beim Landessportverband, wo es nun auch Frauen im Vorstand gebe.

Gleichwohl gebe es noch Luft nach oben, sodass sie danach fragte, inwiefern das Ministerium darauf hinweise, dass bei der Besetzung von Gremien und Institutionen auch tatsächlich der Anteil von 40% erreicht werden solle, denn wenn man den Erfolg des Gesetzes wolle, müsse man die Ansprechpartner nachdrücklicher darauf hinweisen.

Eine Abgeordnete der Grünen stellte große Unterschiede zwischen den Ministerien fest, sodass zum Teil noch Nachholbedarf bestehe. Das Chancengleichheitsgesetz gebe zwar Raum für Chancengleichheit; allerdings gebe es noch keine wirklich paritätische Besetzung, sodass es noch einiges an Weg zu beschreiten gelte. Dabei leisteten Anträge wie der vorliegende der SPD-Fraktion Vorschub.

Sie zeigte sich erstaunt über die Besetzung der Unabhängigen Expertenkommission zur Dopingprävention, die nur aus Männern bestehe. Sie warte mit Spannung auf die Ergebnisse der Evaluation, um nachjustieren zu können. Man befinde sich auf einem guten Weg; die Entwicklung des Chancengleichheitsgesetzes brauche eben ihre Zeit.

Eine Abgeordnete der CDU betonte, die Berücksichtigung von Frauen stelle ein sehr vielschichtiges Thema dar. Auch sie sehe noch eine Menge Luft nach oben und freue sich ebenfalls auf die Evaluation des Gesetzes, um Verbesserungen voranbringen zu können. Selbstverständlich könne man den Inhaber eines Dienstpostens nicht einfach herausnehmen, um die 40% zu erreichen, wenn die Besetzung eines Gremiums eben an diesem Dienstpos-

ten hänge. Gleichwohl bedürfe es noch vieler Anstrengungen, um Frauen in die entsprechenden Positionen zu bringen.

Eine Abgeordnete der AfD wies darauf hin, nur bei gleicher Qualifikation solle die Frau bevorzugt werden. Sie bedaure, dass der Frauenanteil im Landesbeirat „Gegen Gewalt gegen Frauen“ nur bei 25% liege. Bei anderen Positionen, z. B. im Bereich Hauswirtschaft, liege der Anteil zwischen 92 und 98%, was die Aussage widerspiegeln würde, dass sich Frauen primär für weibliche, soziale Berufe interessierten.

Der Frauenanteil bei der Wohnraum-Allianz liege bei 0%. Zwar bearbeite ein Mann für ihre Fraktion das Thema Wohnraum im Wirtschaftsausschuss; dabei gehe es aber um die fachliche Qualifikation. So sei ausweislich der Stellungnahme zum Antrag auch die Besetzung der Unabhängigen Expertenkommission zur Dopingprävention ausschließlich unter fachlichen Gesichtspunkten erfolgt.

Ein Abgeordneter der FDP/DVP wies auf die enorm große Bandbreite des Frauenanteils von 0 bis über 90% hin. Auf Grundlage der gelieferten Zahlen sollte nun auch gehandelt werden.

Der Minister für Soziales und Integration führte aus, in viele Gremien werde berufsgebunden delegiert, was wiederum darauf hinweise, dass es im Beruf eine Überrepräsentanz von Männern gebe. Dies gehe weit über ministerielles Handeln hinaus.

Seit Januar 2017 gebe es in seinem Ministerium eine Hausverfügung zur Gremienbesetzung. Im Juli dieses Jahres habe man § 13 des Chancengleichheitsgesetzes aufgenommen und alle Amtschefs darauf hingewiesen, dass es sich bei seiner Umsetzung seit dem 1. Januar 2017 um eine Pflicht handle. Dabei müsse man natürlich auch Besonderheiten berücksichtigen, wenn beispielsweise im zwölfköpfigen Landespflegeausschuss aufgrund von § 3 LPSG der Vorsitz nun bei einem Minister und nicht mehr bei einer Ministerin liege, was zum kurzfristigen Sinken der Quote führe.

Die Zielrichtung sei es jedoch, die Partner darauf aufmerksam zu machen. Wenn er in Gremien zur Pflege beispielsweise nur Männern gegenüber sitze, erlaube er sich, darauf hinzuweisen, dass es sich zu 80% um Kolleginnen handle, die sich aber nicht in der Leitungsposition bzw. in der Vertretungsposition wiederfänden. Hier habe man bei den unmittelbaren Partnerschaften schon gute Erfolge erzielt. Im Übrigen weise er auf einen Schreibfehler in der Stellungnahme zum Antrag Drucksache 16/6196 hin: Der Frauenanteil beim Landesbeirat „Gegen Gewalt gegen Frauen“ liege bei 85%. Das sei nicht richtig ausgewiesen.

Es gebe den ganz klaren politischen Willen und die gesellschaftliche Notwendigkeit, die Vertretungsparität herzustellen. Dafür werde sein Haus alles tun.

Ohne förmliche Abstimmung empfahl der Ausschuss dem Plenum, den Antrag für erledigt zu erklären.

12. 12. 2019

Berichterstatterin:
Martin

12. Zu dem Antrag der Abg. Rainer Hinderer u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Soziales und Integration – Drucksache 16/6475 – Pflegepersonalsituation und -suche an Krankenhäusern in Baden-Württemberg

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Rainer Hinderer u. a. SPD – Drucksache 16/6475 – für erledigt zu erklären.

24. 10. 2019

Die Berichterstatterin: Die stellv. Vorsitzende:
Krebs Neumann-Martin

Bericht

Der Ausschuss für Soziales und Integration beriet den Antrag Drucksache 16/6475 in seiner 33. Sitzung am 24. Oktober 2019.

Eine Mitunterzeichnerin des Antrags stellte fest, die Pflegepersonalsituation an Krankenhäusern sei nach wie vor sehr angespannt, zumal es zunehmend schwieriger werde, offene Stellen zu besetzen. Die Krankenhäuser versuchten ihr Möglichstes und wählten zum Teil sehr innovative Methoden, um an mehr Personal zu kommen. Die Reform der Pflegeberufe werde vielleicht dazu führen, den Beruf insgesamt wieder attraktiver zu gestalten. Auch die Umsetzung der „Konzertierten Aktion Pflege“ im Bund gebe ein paar Impulse. Mit dem vom Ministerium mitgeteilten Sachstand könne man in ein paar Jahren den Erfolg der Pflegeberufereform überprüfen.

Eine Abgeordnete der Grünen betonte, eine kritische Situation gebe es nicht nur im Krankenhaus, sondern auch bei der Langzeitpflege und im ambulanten Bereich, weshalb man mehr Menschen in diesen wichtigen Berufszweigen insgesamt bringen müsse. Sie hielt die ab 2019 an neuralgischen Stellen und ab 2020 insgesamt einzuhaltenden Personaluntergrenzen für wichtig, die die Unterversorgung an Pflegenden über eine lange Zeit hinweg verdeutlichten, wobei genau dies die Pflegenden aus ihrem Beruf treibe, denn die größte Not liege nicht beim Geld, sondern in der Arbeitsüberlastung.

Die Qualität leide unter selbstständigen Mitarbeitern, die zum einen letztlich doch weisungsgebunden seien. Zum anderen übernahmen sie Doppelschichten oder sogar Dreifachschichten, weil sie nicht dem Arbeitszeitgesetz unterlägen, was sich natürlich ebenso auf die Qualität auswirke wie die Tatsache, dass sie die Stationsabläufe nicht gut kennen würden.

Einige Kliniken brächten beispielsweise Flyer heraus, mit denen auf originelle Art und Weise Pflegepersonal angeworben werden solle. Die Kliniken legten dabei immer mehr einen Schwerpunkt auf Betriebsverbundenheit. Dazu gehöre auch die Anwerbung ausländischer Fachkräfte durch das Regierungspräsidium Stuttgart. Allerdings stockten dort die Anerkennungen ausländischer Abschlüsse, was dringend verbessert werden müsse. Sie hoffe auf Veränderungen durch die Reform des Pflegeberufausführungsgesetzes sowie die Akademisierung, die Karrierechancen für Pflegenden eröffne, weil es sich um ein so wichtiges Thema handle.

Eine Abgeordnete der CDU berichtete, ein Krankenhaus in ihrer Region unterhalte eine eigene Abteilung, die international Fach-

kräfte anwerbe, weil diese in Deutschland nicht gefunden würden. Auch sie hoffe auf Veränderungen durch die Reform des Pflegeberufausführungsgesetzes, wenn es sich wohl auch um eine Herausforderung für Jahrzehnte handle.

Eine Abgeordnete der AfD hielt die Arbeitsüberlastung in der Pflege für ein sehr großes Problem. Die Einführung der Pflegepersonaluntergrenze sei möglicherweise nicht zielführend, weil diese nicht zu mehr Pflegepersonal führe und auch das Problem der Überbelastung nicht löse. Mehr als 70% der Pflegenden befänden sich im privaten Bereich. Diese sollten ebenfalls unterstützt werden, zumal sie nicht einmal rentenversichert seien. Wenn ausländische Fachkräfte nach Deutschland geholt würden, bestehe die Gefahr, den Mangel in Deutschland auf ihre Herkunftsländer zu verlagern, weil sie dort dann fehlten.

Ein Abgeordneter der FDP/DVP sprach sich dafür aus, mehr Personal einzustellen, um Verfahren zur Gewinnung von Pflegepersonal schneller abschließen zu können, anstatt Personal für die Dokumentation der Pflegepersonaluntergrenze einzusetzen, bei der es sich um ein Bürokratiemonster handle. Zudem verwies er auf den Antrag seiner Fraktion zu diesem Thema, dessen Verantwortung er zunächst abwarten wolle. Wer wie er ein Pflegepraktikum gemacht habe, wisse, wie wenig Personal es gebe und wie hart die Arbeit sei, sodass er seinen Hut vor den Menschen ziehe, die dies mit Inbrunst und Engagement für die zu Pflegenden täten.

Die Mitunterzeichnerin des Antrags teilte mit, sie bekomme ständig Mails zum Anerkennungsverfahren durch das Regierungspräsidium Stuttgart, wo es vorne und hinten nicht klappe. So erkenne es beispielsweise nur Originalurkunden an, die aber schon mehrfach im Hause verschwunden seien, sodass sich die Antragsteller in ihrem Herkunftsland um neue Urkunden bemühen müssten. Offenbar gebe es im Regierungspräsidium nicht genug Personal.

Auch aus ihrer verbandlichen Arbeit im Arbeiter-Samariter-Bund könne sie von sehr vielen Problemen bei der Anerkennung berichten. Bayern etwa gehe wesentlich unbürokratischer und schneller vor. Sie bat die Landesregierung, sich dafür einzusetzen, die ausländischen Fachkräfte schneller in die Einrichtungen zu bekommen.

Der Minister für Soziales und Integration erläuterte, die Landesregierung habe viele Anstrengungen unternommen. Dabei spiele auch eine Rolle, in welcher Organisationsstruktur solche Aufgaben wahrgenommen würden. Sein Haus habe keine nachgeordneten Bereiche und deshalb Kollegen ins Regierungspräsidium Stuttgart geschickt, um die Anträge abzuarbeiten, zumal das Problem schon länger bestehe. Sein Haus bleibe am Ball.

Pflegepersonaluntergrenzen gebe es in vier definierten Bereichen, nämlich in der Intensivmedizin, der Geriatrie, der Kardiologie und der Unfallchirurgie. Die Unterschreitungsquoten lägen in der Intensivmedizin im ersten Quartal bei 11% und im zweiten Quartal bei 8%, in der Geriatrie im ersten Quartal bei 9% und im zweiten Quartal bei 4%, in der Kardiologie im ersten Quartal bei 11% und im zweiten Quartal bei 4% sowie in der Unfallchirurgie im ersten Quartal bei 18% und im zweiten Quartal bei 8%. Dabei könne man allerdings noch nicht sicher sagen, ob man sanktionswürdig berechnen könne. Es zeichne sich aber eine Regression ab, sodass das Instrument also benutzt werde. Im Bundesdurchschnitt gebe es deutlich höhere Unterschreitungsquoten als in Baden-Württemberg, wo das Lohnniveau 8% höher liege und es trotz allem noch eine bessere Ausstattung gebe.

Mit Blick auf die angesprochene häusliche Pflege wies er darauf hin, gerade deshalb generalisiere man die Ausbildung ja. Zur Gewinnung ausländischer Fachkräfte betonte er, man werbe nicht systematisch Personal aus Ländern ab, in denen es einen Mangel gebe, wodurch man die Verabredung der ILO brechen würde. Vielmehr gehe man auf Länder mit einer klassischen Hochschul-

Ausschuss für Soziales und Integration

ausbildung zu, in denen es gut gebildete Pflegerinnen gebe, die aber im Land selbst keine Infrastruktur fänden. Hier werde man sicherlich in Zukunft bessere Abkommen schließen.

Bei der Anerkennung ausländischer Abschlüsse gebe es nun im medizinischen Bereich in Zusammenarbeit mit dem Wissenschaftsministerium einen Durchbruch bei der Kenntnisprüfung, sodass es durch Mittel seines Hauses nun schnellere Prüfungstermine gebe. Auch bei der Pflege werde man eine Lösung finden.

Ohne förmliche Abstimmung empfahl der Ausschuss dem Plenum, den Antrag für erledigt zu erklären.

11. 12. 2019

Berichterstatlerin:

Krebs

13. Zu dem Antrag der Abg. Sabine Wölflé u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Soziales und Integration – Drucksache 16/6768 – Die Karrierechancen von Frauen in der Landesverwaltung verbessern

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen, den Antrag der Abg. Sabine Wölflé u. a. SPD – Drucksache 16/6768 – für erledigt zu erklären.

24. 10. 2019

Die Berichterstatterin: Die stellv. Vorsitzende:

Wehinger

Neumann-Martin

Bericht

Der Ausschuss für Soziales und Integration beriet den Antrag Drucksache 16/6768 in seiner 33. Sitzung am 24. Oktober 2019.

Die Erstunterzeichnerin des Antrags erinnerte an die heute Morgen stattgefundenene Veranstaltung aller Ministerien und des Landesrechnungshofs, bei der man die Veränderungen aufgrund des Chancengleichheitsgesetzes diskutiert habe. Danach gebe es bei den Ministerien und den ihnen nachgeordneten Behörden für die Karrierechancen von Frauen noch immer Luft nach oben, wenn auch der Anteil von Frauen in Führungspositionen in fast allen Häusern zunehme, wobei es hier sowohl beim Anteil als auch bei der Zuwachsrate Unterschiede gebe.

Positiv falle etwa das Ministerium für Soziales und Integration auf, das mittlerweile ein Frauenanteil von über 40% bei den Referatsleitungen und von fast 60% bei den stellvertretenden Referatsleitungen aufweise. Das Haus betreibe also offensichtlich aktive Frauenförderung und gebe ein gutes Beispiel für die anderen Häuser ab. Gleichwohl bleibe auch hier noch einiges zu tun; fänden sich in A 14 84%, in A 15 63% und in A 16, also auf zwei Referatsleitungsebenen, nur noch 44% Frauen, was das unerfreuliche Gefälle zeige.

Beim Finanzministerium ergebe sich in A 14, A 15 und A 16 ein zwar niedriger, aber seltsamerweise konstanter Frauenanteil, was dafür spreche, dass die Frauen dort durchaus ungefähr gleiche Chancen bei der Beförderung hätten. Besonders schlecht steche das Umweltministerium mit nur 18% Frauen in Referatsleitung hervor. Das Innenministerium weise darauf hin, dass eine Steigerung des Frauenanteils im höheren Dienst dazu beitrage, dass sich auch der Anteil an Frauen in Führungspositionen erhöhe, wobei sie diesen Automatismus nicht erkenne.

Kinder stellten für Frauen nach wie vor ein Karrierehindernis gegenüber den zeitgleich eingestellten Männern dar, sodass sich das Gefälle an dieser Stelle immer wieder klar zeige. Die Ministerien berichteten zwar von überwiegend positiven bis sehr positiven Erfahrungen mit Führung in Teilzeit; allerdings arbeiteten die meisten Teilzeitkräfte vollzeitnah, also zu mehr als 75%.

Die Veranstaltung heute Morgen habe gezeigt, dass es eigentlich nur im Innenministerium und in ihm nachgeordneten Behörden Erfahrungen mit Jobsharing gebe, obwohl das für alle Häuser eine ganz wichtige Möglichkeit darstelle. Dabei könne Jobsharing auch zwischen Männern und Frauen funktionieren, denn es gebe verschiedene Konstellationen.

Jedenfalls dränge sich die Vermutung auf, dass die Teilzeitkräfte in der Regel eher in die bestehenden Strukturen gepresst würden, als dass sich die Struktur bzw. die Führungskultur tatsächlich wandle. Hier müsse man sich mehr nach den Frauen richten. Für viele Mütter sei die Aussicht, die Führungspositionen nur mit 85% Teilzeit zu bekommen, möglicherweise nicht so erstrebenswert.

Ihr fehle eine übergeordnete Strategie für die gesamte Landesverwaltung. Die Ressourcen sollten einheitliche Vorgaben verfolgen, wenn es sich auch um sehr unterschiedliche Bereiche handle. Dabei werde auch kolportiert, dass es unterschiedliche Führungskulturen gebe, die ein einheitliches Konzept verhindern. Gleichwohl müsse man eine gemeinsame Zielvorgabe versuchen.

Für besonders enttäuschend halte sie das Ergebnis des Staatsministeriums. Es ergebe sich der Eindruck, dass das Chancengleichheitsgesetz dort überhaupt keine Rolle spiele, denn drei Jahre nach Inkrafttreten gebe es noch immer keinen Chancengleichheitsplan, den das Gesetz aber ganz klar vorgebe, sodass sich das Haus dem nicht entziehen dürfe.

Sie stellte zusammenfassend fest, man brauche Frauen in den Führungsetagen, wofür das Chancengleichheitsgesetz ein erstes Werkzeug darstelle, wenn es sich auch noch zahnlos präsentiere, was es zu ändern gelte. Deshalb müsse man nach der Evaluation über Verschärfungen und Konkretisierungen nachdenken.

Eine Abgeordnete der Grünen bezeichnete die langsame, aber sichere Steigerung des Anteils der weiblichen Beschäftigten als positiv. Die Ministerien ergriffen viele Maßnahmen, um die Karrierechancen von Frauen deutlich zu steigern wie etwa durch flexible Arbeitszeitmodelle, um Beruf, Familie und eventuell Pflege miteinander zu vereinbaren. Darüber hinaus werde auch der Ausbau der Betreuungsplätze gefördert. Sie hob das aktive und moderne Wiedereinstiegsmanagement hervor, damit die Frauen frühzeitig in einem für sie passenden Umfang zurückkehrten, um den Anschluss nicht zu verlieren.

Zudem gebe es ein gutes Fort- und Weiterbildungsangebot, was für die Karriere aller notwendig sei. Die Führungsakademie Baden-Württemberg biete zudem Führungslehrgänge an. Auch würden Frauen bei Stellenausschreibungen gezielt angesprochen und ihnen in Entwicklungsgesprächen Aufstiegsmöglichkeiten aufgezeigt. Sodann sprach sie das Programm für die Landesverwaltung „Frauen in Führung“ an, bei dem es um die Erarbeitung eines Konzeptes zur Förderung von Frauen in Führungspositionen durch das Ministerium für Soziales und Integration gehe und das im vierten Quartal habe beginnen sollen.

Ausschuss für Soziales und Integration

Auch begrüßte sie die Evaluation, die bei der Entscheidung helfe, ob das Gesetz die gewünschten Erfolge zeige und die Karrierechancen der Frauen steigere oder ob und, wenn ja, wo nachgeschärft werden müsse.

Eine Abgeordnete der CDU bezeichnete die Novellierung des Chancengleichheitsgesetzes als wichtigen Schritt und hielt seine Evaluierung für ebenso wichtig, um unbedingt erforderlichen Änderungsbedarf hervorzubringen. Sodann gab sie ein Statement einer Teilnehmerin der Veranstaltung von heute Morgen wieder, wonach es erst dann eine echte Gleichstellung gebe, wenn Männer, die Erziehungsurlaub nähmen, am Ende nicht denselben Karriereknick verzeichnen müssten wie derzeit die Frauen. Bei allen Diskussionen um Frauen in Führungsrollen müsse man stets bedenken, dass es sich bei vielem, was man unter Frauenthemen fasse, um Familienthemen handle.

Ein Abgeordneter der FDP/DVP unterstrich die Bedeutung der Evaluation und wies darauf hin, er unterstütze viele Ansätze des Chancengleichheitsgesetzes, nicht aber die Frauenquote, weil es andere Maßnahmen gebe wie etwa die Möglichkeit, die Familienauszeit tatsächlich ohne Nachteile zu nehmen, was auch gleichberechtigt für Männer gelten müsse. Wenn aber Männer die Elternzeit nähmen, würden sie hinterher benachteiligt.

Jedenfalls bleibe noch viel zu tun, was beispielsweise für Teilzeit- und Telearbeit in Führungsfunktionen gelte. Die in vielen Männerköpfen noch vorhandene Präsenzkultur halte er mit Blick auf die Chancengleichheit für nicht zuträglich.

Eine Vertreterin des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft wies darauf hin, drei der sieben Abteilungen würden von Frauen geführt, was 43 % entspreche, wobei die Abteilungsleitererebene über der Referatsleitererebene liege.

Der Minister für Soziales und Integration führte aus, bei der Frauenförderung handle es sich um ein Kernanliegen seines Hauses. Dazu zähle natürlich auch die Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Vor allem dürfe es in der Karriere keinen Knick geben. Dahinter stehe die Vorstellung, dass die Chefetage rund um die Uhr erreichbar sein müsse; gewissermaßen gelte Selbstausbeutung als Grundprinzip der Führungskultur. Demgegenüber sei es bei der Ausschussreise nach Schweden schlichtweg nicht gelungen, Vertreter anderer politischer Gremien nach 17:00 Uhr in die deutsche Botschaft einzuladen, wobei die Arbeits- und Organisationsabläufe auch dort funktionierten. Mithin bleibe also noch vieles zu lernen.

Das Programm „Frauen in Führung“ laufe in seinem Haus als Pilotprojekt, um anschließend in den anderen Häusern umgesetzt zu werden. Hauptsächlich gehe es um flexible Arbeitszeitmodelle, Führungskultur und Führungsstruktur. Dabei müsse man digitale und mediale Möglichkeiten einsetzen und gleichzeitig festsetzen, wann und wie man sich tatsächlich begegnen müsse. Auch gehe es um die Frage, ob es eine klassische Hierarchie oder eine andere Führungskultur gebe. All dies lasse einen Rückschluss auf die Chancengleichheit zu.

Es gebe keine Alternative zu einer chancengleichen Welt. Darin liege die Zukunft. Nach der Pilotphase werde das Programm „Frauen in Führung“ vorgestellt. Die Möglichkeiten für Frauen, Führungsfunktionen einzunehmen, sollten weiterentwickelt werden.

Er gebe aber zu bedenken, dass Teilzeitmodalitäten vor allem bei Frauen häufig zu unselbstständigen Alterssicherungsbiografien führten. Daher müssten Aspekte wie Vereinbarkeit, Arbeitsprozesse, Selbstbestimmung, Ordnungsmuster und Einkommensstruktur berücksichtigt werden, wobei Letzterer insbesondere bei den Beamten gar nicht schlecht sei.

Zur neuen Kultur gehöre es auch, dass das Mehr an Frauen in A 14 die zukünftigen Aufsteigerinnen darstelle, sodass sich schon einiges tue. Nichtsdestotrotz müssten noch mehr gesamt-

gesellschaftliche Kapazitäten für frühkindliche Bildungsplätze und Kitas geschaffen werden, damit diese qualitativ wie auch quantitativ gut blieben und Erwerbsarbeit unabhängig von der Familienkonstellation möglich werde. Selbst bei einer kleinen wirtschaftlichen Delle werde es weiterhin einen Arbeitskräfte- und Fachkräftemangel geben, sodass auf keine Frau verzichtet werden könne.

Ohne förmliche Abstimmung empfahl der Ausschuss dem Plenum, den Antrag für erledigt zu erklären.

05.12.2019

Berichterstatterin:

Wehinger

14. Zu dem Antrag der Abg. Rainer Hinderer u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Soziales und Integration
 – Drucksache 16/6792
 – Die Beschäftigung von Honorarärztinnen und -ärzten an Krankenhäusern in Baden-Württemberg nach den Entscheidungen des Bundessozialgerichts vom 4. Juni 2019

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Rainer Hinderer u. a. SPD – Drucksache 16/6792 – für erledigt zu erklären.

24.10.2019

Die Berichterstatterin:

Hartmann-Müller

Die stellv. Vorsitzende:

Neumann-Martin

Bericht

Der Ausschuss für Soziales und Integration beriet den Antrag Drucksache 16/6792 in seiner 33. Sitzung am 24. Oktober 2019.

Ein Mitunterzeichner des Antrags zeigte sich überrascht darüber, dass nach Auskunft des Ministeriums keine Honorarärzte in Baden-Württemberg arbeiteten. Ihn interessiere daher, was mit den Honorarärzten geschehen sei, wer nun ihre Aufgaben wahrnehme und ob es gelungen sei, Honorarärzte zu übernehmen. Honorarkräfte sorgten in den Kollegien für Unruhe, in denen sie sich ihre Arbeitszeiten aussuchten und trotzdem noch mehr verdienten.

Eine Abgeordnete der CDU schloss sich der Verwunderung ihres Vorredners an, zumal ihr Klinikstammpersonal von einem belastenden Betriebsklima aufgrund von Honorarkräften berichtet habe, weil die Stammkräfte im Schichtdienst deutlich weniger verdienten. Die Honorarkräfte bekämen bis zu 50 % mehr Gehalt.

Der Minister für Soziales und Integration erläuterte, die bisherigen Honorarkräfte seien nun im Zuge der Arbeitnehmerüberlassung bei Zeitarbeitsfirmen beschäftigt. Honorarkräfte im Krankenhaus würden regelmäßig nicht als Selbstständige, sondern als Beschäftigte des Krankenhauses angesehen und unterlägen somit auch der Sozialversicherungspflicht. Eine Anhörung des 12. Se-

Ausschuss für Soziales und Integration

nats des Bundessozialgerichts von Verbänden und Kostenträgern habe keine eindeutigen Anhaltspunkte dafür ergeben, dass der flexible Einsatz von Honorarkräften im Gesundheitswesen für die Aufrechterhaltung der Versorgung unerlässlich sei. In einem Fall seien 24 013 Euro an Sozialversicherungsbeiträgen nachträglich abgeführt worden.

Sowohl die Universitätskliniken als auch die Zentren für Psychiatrie in Baden-Württemberg beschäftigten derzeit keine Honorarärztinnen und Honorarärzte und sähen auch grundsätzlich von ihrer Beschäftigung ab. Es seien auch keine negativen Auswirkungen auf die Patientenversorgung zu erkennen.

Ohne förmliche Abstimmung empfahl der Ausschuss dem Plenum, den Antrag für erledigt zu erklären.

12. 12. 2019

Berichterstatlerin:

Hartmann-Müller

15. Zu dem Antrag der Abg. Rainer Hinderer u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Soziales und Integration – Drucksache 16/6843 – Den Öffentlichen Gesundheitsdienst in Baden-Württemberg weiterentwickeln und ausreichend Fachpersonal gewinnen

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Rainer Hinderer u. a. SPD – Drucksache 16/6843 – für erledigt zu erklären.

24. 10. 2019

Die Berichterstatlerin: Die stellv. Vorsitzende:

Krebs Neumann-Martin

Bericht

Der Ausschuss für Soziales und Integration beriet den Antrag Drucksache 16/6843 in seiner 33. Sitzung am 24. Oktober 2019.

Eine Mitunterzeichnerin des Antrags bezeichnete die Stellungnahme des Ministeriums zum Antrag als ausweichend; offenbar messe das Ministerium dem Anliegen, den Öffentlichen Gesundheitsdienst voranzutreiben, keinen hohen Stellenwert bei. Befragt nach den Stellen weise es beispielsweise darauf hin, ca. 10% blieben trotz mehrfacher Ausschreibungen unbesetzt. Allerdings handle es sich um befristete 50%-Stellen zu einem schlechten Ärzttarif. So liege der TV-L bei Ärzten um 7% schlechter als der TV-Bund, fast 10% schlechter als der Tarifvertrag der Sozialversicherungen, 15% schlechter als die Vergütung beim MDK sowie um 25% schlechter als der Tarifvertrag des Marburger Bundes für Kliniken. Ob sich der Minister für Tarifverbesserungen eingesetzt habe, lasse er ebenfalls unbeantwortet. Allerdings müsse er sich bei der Finanzministerin für eine bessere Ärztevergütung im Öffentlichen Gesundheitsdienst in den Tarifverhandlungen einsetzen, um die Arbeit attraktiver zu machen.

Zudem werde bei Ausschreibungen nicht einmal auf die Möglichkeit der unbefristeten Übernahme nach dem Ausscheiden der älteren Ärzte hingewiesen. Es fehlten also ein Personalkonzept und eine neue Strategie, um Personal für den Öffentlichen Gesundheitsdienst zu gewinnen.

Sodann fragte sie nach den konkreten Vorschlägen der Lenkungsgruppe und wie das Ministerium die bereits bestehenden Vorschläge umsetzen wolle, ob und seit wann es beispielsweise Kabinettsbeschlüsse dazu gebe. Auch wollte sie wissen, wie viele Stellen im Öffentlichen Gesundheitsdienst die Landesregierung plane und wie sie vorhabe, die 100 Stellen der Ärztinnen und Ärzte neu zu besetzen, die zum 1. Januar 2020 in den Ruhestand gingen. Letztlich gehe es also um die Frage, ob der Haushaltsentwurf entsprechende Mittel für den Öffentlichen Gesundheitsdienst enthalte, denn die im Koalitionsvertrag vereinbarte Stärkung des Öffentlichen Gesundheitsdienstes könne ihre Fraktion nicht erkennen.

Ein Abgeordneter der CDU widersprach, es gehe nicht allein um die Vergütungsstruktur für die Mediziner, sondern auch um eine Aufgabenkritik des Öffentlichen Gesundheitsdienstes, auf die ein größerer Schwerpunkt gelegt werden sollte.

Eine Abgeordnete der AfD schloss sich den Ausführungen der Mitunterzeichnerin des Antrags an und ergänzte, man müsse die Gehälter anheben, um die Tätigkeit attraktiver zu machen. Die Unterstützung der Mediziner durch Spezialisten anderer Fachrichtungen wie etwa Biologen, Chemiker und Gesundheitswissenschaftler hielt sie grundsätzlich für richtig; allerdings müssten sie im entsprechenden fachlichen Bereich eingesetzt werden.

Der Minister für Soziales und Integration unterstrich, die Umstände seien bei diesem Thema, das eine Chefsache sei, äußerst schwierig. Mit seiner Verwaltungsreform habe der damalige Ministerpräsident im Jahr 2005 die ehemaligen Sonderbehörden in die Landratsämter eingegliedert, um die Effizienzrendite insbesondere durch die überführten und sodann abgebauten Strukturen im gehobenen Dienst zu erwirtschaften. Genauso verhalte es sich beim sogenannten Landesgesundheitsamt, heute eine Abteilung im Regierungspräsidium Stuttgart, was seines Erachtens unglücklich sei. Er werde alles dafür tun, dies zu korrigieren, wenn es auch in dieser Wahlperiode nicht mehr gelingen könne.

Es gebe bereits die Neuorganisation und Aufgabenkritik im Öffentlichen Gesundheitsdienst. Zeitgleich tage heute unter baden-württembergischem Vorsitz eine von Baden-Württemberg initiierte Kommission aller Gesundheitsministerinnen und Gesundheitsminister zur Qualitätsentwicklung, zur Werbung und für eine Imagekampagne für den Öffentlichen Gesundheitsdienst.

Die Landesregierung tue, was sie könne, um Stellen zu entfristen, wobei man aber standortscharf jedes einzelne Gesundheitsamt berücksichtigen müsse, weshalb man nun einen Pool vorschlage. Die stellvertretenden Amtsleiterinnen und Amtsleiter bekämen A 15, zum Teil sogar A 15 Z, und die Leiter A 16, sodass man also keine Hungerlöhne zahle. So habe eine profilierte Amtsleiterin die Referatsleitung nach B 3 ausgeschlagen, weil Möglichkeiten für Gutachten und die Ausstellung von Totenscheinen bessere Hinzuverdienstmöglichkeiten geboten hätten.

Man stehe in einem enormen Wettbewerb. Manche Stellen fielen auch durch erledigte Sonderaufgaben wie die Untersuchung von Geflüchteten weg, wo der Öffentliche Gesundheitsdienst Enormes geleistet habe. Im Rahmen der Haushaltsberatungen werde man versuchen, Mittel für Taskforces, Pooling und die Umsetzung des Konzeptes zur Neuorganisation zu bekommen. Kein Finanzminister befürworte Sondertarife für Ärzte im öffentlichen Dienst, weil es sich dabei um einen zu großen Systembruch handelte.

Im Rahmen ihrer organisatorischen Möglichkeiten stärke die Landesregierung den Öffentlichen Gesundheitsdienst sehr. Bei den Ressourcenzuweisungen werde es sich bedauerlicherweise

Ausschuss für Soziales und Integration

nach wie vor um eine dauerhafte Frage handeln; insofern streite man sich selbst um 10000 €. Es gebe allerdings eine sehr motivierte Generation, die gerade den Public-Health-Gedanken verfolge. Zudem werde man zukünftig verstärkt mit Biologen, Chemikern, Biochemikern und Soziologen arbeiten, wo es sich systematisch anbiete, um nicht immer nur nicht besetzte Arztstellen zu haben.

Er erklärte sich bereit, in einem Jahr über die Weiterentwicklung des Konzepts zur Neuorganisation des ÖGD und die bis dahin eingeworbenen zusätzlichen Ressourcen zu berichten.

Ohne förmliche Abstimmung empfahl der Ausschuss dem Plenum, den Antrag für erledigt zu erklären.

11.12.2019

Berichterstatlerin:

Krebs

Beschlussempfehlungen des Ausschusses für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz

16. Zu

1. dem Antrag der Abg. Georg Nelius u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz – Drucksache 16/6086
– Umsetzung des Informationsfreiheitsgesetzes im Bereich von Geodaten
2. dem Antrag der Abg. Klaus Hoher u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz – Drucksache 16/6784
– Vernetzung, Resilienz, Cybersicherheit und Datenhoheit in der digitalen Landwirtschaft
– Entwicklung einer GeoBox-Infrastruktur

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

die Anträge der Abg. Georg Nelius u. a. SPD – Drucksache 16/6086 – und der Abg. Klaus Hoher u. a. FDP/DVP – Drucksache 16/6784 – für erledigt zu erklären.

06. 11. 2019

Der Berichterstatter: Der Vorsitzende:
Hockenberger Hahn

Bericht

Der Ausschuss für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz beriet die Anträge Drucksachen 16/6784 und 16/6086 in seiner 27. Sitzung am 6. November 2019.

Ein Mitunterzeichner des Antrags Drucksache 16/6784 fragte zunehmend auf die Stellungnahme zu den Ziffern 6 und 7 dieses Antrags, welche Entwicklungen genau im Rahmen des EIP-Projekts „Maschinenring digital“ stattfänden, und in welcher Weise die Abstimmung mit dem Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum Rheinhausen-Nahe-Hunsrück erfolge.

Des Weiteren erkundigte er sich zu der Stellungnahme zu den Ziffern 9 bis 12 des Antrags Drucksache 16/6784, was im Einzelnen in Baden-Württemberg gesetzgeberisch wie finanziell getan werden müsse, damit amtliche Geobasisdaten wie in Rheinland-Pfalz gebührenfrei und offen zur Verfügung gestellt werden könnten.

Der Erstunterzeichner des Antrags Drucksache 16/6086 äußerte, dieser Antrag beschäftige sich mit der Möglichkeit eines freien Zugangs zu Geodaten, wie es ihn beispielsweise in Berlin bereits gebe. Die SPD sei der Meinung, dass dies auch in Baden-Württemberg möglich sein sollte. Er begrüße die Aussage in der Stellungnahme zu Ziffer 9 des Antrags Drucksache 16/6086, dass sämtliche Länder eigene Open-Data-Gesetze auf den Weg bringen sollten und dass die Behörden in Baden-Württemberg in diesem Zusammenhang ab dem Jahr 2022 verpflichtet würden, die von ihnen erhobenen bzw. erzeugten Daten als offene Daten bereitzustellen.

Seine Fraktion werde beizeiten nachfragen, wie dies im konkreten Fall aussehen solle. Ihn interessiere jedoch, wie der aktuelle Stand der Planungen aussehe. Laut Stellungnahme zu Ziffer 9

des Antrags Drucksache 16/6086 solle das entsprechende Gesetz im Laufe des Jahres 2019 ergänzt werden. Da bereits November sei, gebe es diesbezüglich eventuell schon eine konkrete Antwort der Landesregierung.

Eine Abgeordnete der Grünen bemerkte, die beiden hier diskutierten Anträge mit den dazugehörigen Stellungnahmen machten deutlich, dass die Digitalisierung eine große Herausforderung darstelle. Die Digitalisierung der Landwirtschaft berge Risiken, biete aber auch Chancen. Die momentan laufenden Entwicklungen müssten weiterhin im Blick behalten werden. Das E-Government-Gesetz solle um einen neuen Paragraphen ergänzt werden, es müsse nun darauf geachtet werden, dass dies auch zeitnah geschehe. Ein freier Zugang zu Geodaten stelle eine Zukunftsaufgabe dar, die für viele Bereiche eine Bedeutung haben werde, aber auch viele Fragen aufwerfe, beispielsweise wem die Daten gehörten.

Der Minister für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz erklärte, das Land habe die Zielsetzung, dass die Daten, die die öffentliche Verwaltung selbst erzeuge, den Bürgerinnen und Bürgern kostenlos zur Verfügung gestellt würden, da die Erhebung bzw. Erzeugung der Daten mit Steuergeldern finanziert werde. Dieses Ziel gelte für Geodaten in vielfältiger Form. Bereits heute könnten Daten beim Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung bezogen werden.

Bei Satellitenpositionierungsdiensten stelle sich die Situation differenzierter dar. Die Grunddaten stünden zwar zur Verfügung, die jeweilige Positionierung müsse jedoch immer wieder neu errechnet werden. Diese Korrekturfaktoren würden ständig neu ermittelt, was zeitaufwendig sei und Geld koste. Pro Nutzer fielen Jahreskosten in Höhe von etwa 10000 € an, wenn die Dienste rund um die Uhr genutzt würden. Insbesondere kleinere landwirtschaftliche Unternehmen könnten es sich daher nicht leisten, den Satellitenpositionierungsdienst dauerhaft zu nutzen.

In Rheinland-Pfalz beispielsweise würden diese Dienste bereits kostenlos zur Verfügung gestellt. Auch in Baden-Württemberg gebe es diesbezügliche Überlegungen. Aus diesem Grund habe die Landesregierung einen Testversuch durchgeführt und 100 land- und forstwirtschaftlichen Betrieben das Korrektursignal des amtlichen Satellitenpositionierungsdienstes zur Verfügung gestellt. Dieser Test sei bislang positiv ausgefallen. Nun müsse gesehen werden, ob der Testversuch ausgeweitet werden könne, damit die Korrektursignale sämtlichen Landwirten zur Verfügung gestellt werden könnten.

Reine Satellitendienste wie Google Earth erlaubten eine Genauigkeit im Meterbereich. Die Nutzung der Korrektursignale des Satellitenpositionierungsdienstes der Arbeitsgemeinschaft der Vermessungsverwaltungen, zu der auch die Vermessungsverwaltung Baden-Württemberg gehöre, erlaube dagegen eine Positionsgenauigkeit im Zentimeterbereich, die Genauigkeit werde somit wesentlich erhöht. Diese Genauigkeit sei beispielsweise bei der Ausbringung von Pflanzenschutzmitteln oder Düngern wichtig, aber auch beim Hacken von Reihenkulturen.

Ein Vertreter des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz legte dar, die GeoBox sei ein Projekt, welches in Rheinland-Pfalz entwickelt worden sei. Der Bund unterstütze die Weiterentwicklung dieses Projekts mit Fördermitteln in Höhe von 1,1 Millionen €. In einer zweiten Projektstufe solle eine Datenaustauschplattform entwickelt werden. Er erachte es als den richtigen Weg, bundesweit ein Projekt voranzubringen, welches auf mehrere Länder übertragen werden könne.

Gerade auch von den Herstellern gebe es Rückmeldungen, dass länderübergreifende Lösungen benötigt würden, damit beispielsweise die Kommunikation zwischen den Maschinen und den bereitgestellten amtlichen Daten, aber auch den Betriebsdaten

Ausschuss für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz

funktioniere. Daher erfolge zum gegenwärtigen Zeitpunkt eine bundesweite Weiterentwicklung dieses Projekts. Nach Abschluss des Projekts könne festgestellt werden, welche Aspekte von allen Ländern übernommen werden könnten.

Der Erstunterzeichner des Antrags 16/6784 merkte an, ein solches Projekt erfordere finanzielle Mittel, er habe im Entwurf für den Staatshaushaltsplan 2020/2021 jedoch diesbezüglich nichts gefunden. Er wolle wissen, ob sich die Mittel für das Projekt bei den Mitteln für die Digitalisierung befänden.

Der Minister für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz bejahte dies.

Einvernehmlich empfahl der Ausschuss dem Plenum, die Anträge Drucksachen 16/6784 und 16/6086 für erledigt zu erklären.

11.12.2019

Berichterstatter:

Hockenberger

17. Zu dem Antrag der Abg. Klaus Hoher u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz – Drucksache 16/6330 – Förderung der Erforschung von Alternativmethoden in der Produkttestung zur Verringerung des Versuchstierverbrauchs und zur Verbesserung des Tierschutzes

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen, den Antrag der Abg. Klaus Hoher u. a. FDP/DVP – Drucksache 16/6330 – für erledigt zu erklären.

06.11.2019

Der Berichterstatter: Der Vorsitzende:
Epple Hahn

Bericht

Der Ausschuss für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz beriet den Antrag Drucksache 16/6330 in seiner 27. Sitzung am 6. November 2019.

Ein Abgeordneter der FDP/DVP führte aus, 2019 seien Forschungsarbeiten zur Entwicklung von Ersatz- und Ergänzungsmethoden zu Tierversuchen mit 280 000 € gefördert worden. Nach Kenntnis der FDP/DVP-Fraktion habe die Förderung vor zehn Jahren noch 400 000 € pro Haushaltsjahr betragen. In Anbetracht der Tatsache, dass Baden-Württemberg aufgrund seiner starken biomedizinischen Forschungslandschaft einen deutlich überdurchschnittlichen Verbrauch an Versuchstieren habe, stelle sich die Frage, ob die genannte Förderung ein ernstzunehmender Beitrag zu diesem Thema sei.

Nordrhein-Westfalen, Hessen, Niedersachsen, Berlin und Brandenburg bauten derzeit gezielt interdisziplinäre Forschungs- und

Lehrzentren nach dem 3R-Prinzip auf. Neben der Forschung selbst werde auch eine Infrastruktur für den Transfer der Wissenslandschaft in die Fläche benötigt, damit die entwickelten Methoden auch zur Anwendung kämen.

Baden-Württemberg könnte in diesem Zusammenhang zumindest das an der Universität Konstanz gegründete Zentrum für Alternativen zum Tierversuch in Europa (CAAT-Europe) fördern. Dies sei jedoch nicht der Fall, es gebe auch keine Planungen hinsichtlich einer künftigen Förderung. Seiner Fraktion sei des Weiteren zugetragen worden, dass ein thematisch einschlägiges Graduiertenkolleg der Hochschule Albstadt-Sigmaringen und der Universität Konstanz, welches bisher vom Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst (MWK) gefördert worden sei, nicht fortgesetzt werde. Er frage, ob diese Information zutreffe.

Eine Abgeordnete der Grünen legte dar, grundsätzlich seien die Fördersummen für die Förderung von Ersatz- und Ergänzungsmethoden zu Tierversuchen nicht besonders hoch. Richtig sei jedoch auch, dass neue Forschungsansätze und Strukturen benötigt würden. Die Entwicklung von Organ-on-a-Chip-Systemen durch die in der Stellungnahme zum Antrag genannte Brückenjuniorprofessur für Experimentelle Regenerative Medizin, die vom MWK mit 490 000 € insgesamt gefördert werde, erachte sie als ein wesentliches Forschungsfeld in diesem Bereich. Mit dieser Technologie könne der Tierversuch durch Tierversuche in der Forschung deutlich reduziert werden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt werde ein entsprechendes Institut eingerichtet.

Die Fördermittel hätten sich insgesamt somit nicht verringert, sondern verlagert. Neben der Förderung neuer Forschungsfelder gebe es beispielsweise auch den Tierschutzpreis des Landes. Das MWK veranstalte daneben zwei Symposien, die sich mit der Frage beschäftigten, wie Tierschutz insgesamt verbessert werden könne.

Wie aus der Stellungnahme zum Antrag ersichtlich, werde es auch weiterhin Versuchstiere geben müssen. Daher sei es auch wichtig, sich mit den Bedingungen der Versuchstiere zu beschäftigen und diese zu verbessern, neue Forschungsansätze zu entwickeln. Baden-Württemberg gehöre europaweit zu den führenden Forschungsstandorten, daher sei die Anzahl der benötigten Versuchstiere im Land vergleichsweise hoch.

Die Preise, die von Forschern in Baden-Württemberg in den letzten Jahren zur Erforschung und Entwicklung von Alternativmethoden zu Tierversuchen erzielt worden seien, zeigten, dass die Forschung im Land sehr weit gediehen sei, vor allem im Bereich der Toxikologie. Das 3R-Prinzip sei ein Grundprinzip, um die Belastung von Tieren zu minimieren, daneben würden jedoch auch strukturelle Fortschritte benötigt, um die Anzahl von Versuchstieren zu Forschungszwecken insbesondere auch im Land zu reduzieren.

Ein Abgeordneter der SPD äußerte, auch die SPD unterstütze eine Reduktion der Anzahl von Versuchstieren. In bestimmten Bereichen sei diese Reduktion jedoch nicht möglich, da Tierversuche vorgesehen seien. Dieses Thema sei im April 2019 auch schon im Rahmen des Berichts der Landesbeauftragten für Tierschutz in der 89. Plenarsitzung des Landtags diskutiert worden. Er erkundige sich, wann mit dem nächsten Bericht der Tierschutzbeauftragten gerechnet werden könne.

Ein Abgeordneter der CDU merkte an, nicht nur das Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz (MLR), sondern auch andere Ministerien förderten Forschungen zu Alternativmethoden und zur Reduktion der Anzahl von Tierversuchen im Land. Beispielsweise fördere das Land Forschungsarbeiten zur Entwicklung von Ersatz- und Ergänzungsmethoden mit Fördermitteln in Höhe von 280 000 €, die Universität Konstanz, die vorbildlich arbeite, erhalte rund 700 000 € für Forschungsarbeiten

Ausschuss für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz

auf dem Feld der Toxikologie und des Gesundheitsschutzes. Auf ihn sei noch niemand aus diesem Bereich zugekommen, um zu kritisieren, dass Forschungsmittel gekürzt worden seien.

Jeder Tierversuch sei ein Tierversuch zu viel, dennoch müssten Tierversuche im Bereich der klinischen Forschung durchgeführt werden. Seines Erachtens sei Baden-Württemberg diesbezüglich gut aufgestellt, auch im Bereich der Erforschung von Ersatz- und Ergänzungsmethoden werde sehr gute Arbeit geleistet.

Der Minister für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz erklärte, er sehe mit Sorge, dass die Versuchstierzahlen wieder leicht anstiegen. Momentan würden in Baden-Württemberg rund 500 000 Versuchstiere im Jahr verwendet, die Zahl der verwendeten Versuchstiere habe in der Vergangenheit auch schon bei etwa 450 000 Versuchstieren im Jahr gelegen. Es handle sich bei den Zahlen jeweils um die Ersterfassung der Tiere. Tiere, die wiederholt eingesetzt würden und die Versuche überlebten, würden nicht erneut mitgerechnet.

Er bedauere, dass das MWK seine Beteiligung an der Förderung zu Ersatz- und Ergänzungsmethoden zum Tierversuch eingestellt habe. Das MLR habe seinen Anteil an der Förderung daher erhöht. Die Mittel seien von 200 000 € auf 280 000 € aufgestockt worden. Dennoch könne dies die zuvor vom MWK zur Verfügung gestellten Mittel nicht vollständig kompensieren. Das MWK habe sich zuvor mit bis zu 250 000 € an der Förderung beteiligt. Seines Erachtens sei dieses Forschungsprogramm nach wie vor notwendig. Die Erforschung und Entwicklung von versuchstierlosen Ergänzungs- und Ersatzmethoden müsse mit Hochdruck weitergeführt werden.

Versuchstierlose Alternativmethoden müssten im Prinzip zum Standard für die Forschung werden. Dies sei bislang jedoch nur teilweise gelungen. Der Einsatz von Versuchstieren in der Forschung sollte die letzte Möglichkeit sein, nachdem sämtliche alternativen Methoden, die angewendet werden könnten, getestet worden seien. Seines Erachtens würden jedoch noch nicht alle Möglichkeiten einer versuchstierlosen Forschung ausgeschöpft. Dieser Ansatz müsse von den Wissenschaftlern noch stärker verinnerlicht werden.

Der schon zu Wort gekommene Abgeordnete der SPD erinnerte an seine Frage, wann mit dem nächsten Bericht der Landesbeauftragten für Tierschutz gerechnet werden könne. Er ergänzte, in der Plenarsitzung im April 2019 sei vor allem über den Tätigkeitsbericht aus dem Jahr 2017 beraten worden, da zu dem Zeitpunkt die Daten für 2018 noch nicht vorgelegen hätten. Die Informationen für die Jahre 2018 und 2019 fehlten noch.

Der Minister für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz erwiderte, das Jahr 2019 sei noch nicht beendet, die Daten lägen dementsprechend noch nicht vollständig vor. Daher könne über dieses Jahr auch noch nicht berichtet werden. Die Landesbeauftragte für Tierschutz arbeite unabhängig, auch wenn die Stabsstelle an das MLR angegliedert sei. Er könne die Berichtspflicht daher nicht einfordern. Sobald der Bericht vorliege, werde er vorgetragen.

Der schon zu Wort gekommene Abgeordnete der SPD äußerte, der zum gegenwärtigen Zeitpunkt vorliegende offizielle Bericht enthalte nur die Daten aus dem Jahr 2017, die Zahlen für 2018 fehlten noch. In der Plenarsitzung habe seine Fraktion kritisch angemerkt, dass sich der Bericht mit den aktuellen Zahlen weiterhin verzögere. Er frage daher, wie es sich mit den Berichten für die Jahre 2018 und 2019 verhalte.

Der Minister für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz antwortete, er werde sich bei der Landesbeauftragten für Tierschutz nach dem Stand des Berichts erkundigen und seinem Vorredner von der SPD eine schriftliche Antwort übersenden.

Der Ausschuss empfahl dem Plenum einvernehmlich, den Antrag Drucksache 16/6330 für erledigt zu erklären.

11.12.2019

Berichterstatter:

Epple

18. Zu dem Antrag der Abg. Jürgen Walter u.a. GRÜNE und der Stellungnahme des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz
– Drucksache 16/6710
– Ausbreitung von Steinwüsten in den Kommunen

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Jürgen Walter u.a. GRÜNE – Drucksache 16/6710 – für erledigt zu erklären.

06.11.2019

Der Berichterstatter:

Nelius

Der Vorsitzende:

Hahn

Bericht

Der Ausschuss für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz beriet den Antrag Drucksache 16/6710 in seiner 27. Sitzung am 6. November 2019.

Der Erstunterzeichner des Antrags brachte vor, in den Kommunen und insbesondere in den Städten gebe es vor allem an heißen Tagen in den Sommermonaten teils große Temperaturunterschiede zwischen den Innen- und Außenbereichen. Dies führe u. a. zu gesundheitlichen Problemen der in den Städten lebenden Menschen. Die Flora und Fauna sei erheblichen Belastungen ausgesetzt. Daher hätten sich die Kommunen zum Ziel gesetzt, auf die Folgen des Klimawandels zu reagieren. Er begrüße, dass inzwischen Maßnahmen ergriffen würden, um den heutigen und auch den künftigen Folgen des Klimawandels entgegenzusteuern. Daher erachte er es als kontraproduktiv, wenn Gärten in Steinwüsten und Schotterflächen verwandelt würden, statt sie zu begrünen und beispielsweise insektenfreundliche Pflanzen zu pflanzen.

Es gebe verschiedene Möglichkeiten, auf die Anlage von Schotterflächen zu reagieren, beispielsweise über den § 9 Absatz 1 der Landesbauordnung (LBO). Es existiere jedoch ein erhebliches Vollzugsdefizit in den Kommunen. Die Einhaltung dieser Vorschriften sei schwer zu kontrollieren. Ihm stelle sich daher die Frage, wie die LBO gestaltet werden könne, damit die Anlage von Grünflächen künftig noch verpflichtender sein werde als sie bisher bereits sei.

Im Eckpunktepapier zum Schutz der Insekten in Baden-Württemberg, das als Weiterentwicklung des Gesetzentwurfs des Volksbegehrens „Rettet die Bienen“ entwickelt worden sei, werde dieses Thema aufgegriffen. Dort stehe:

Ausschuss für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz

Das bestehende Verbot zur Versiegelung ... und die Möglichkeit, Gestaltungsvorgaben in Bebauungsplänen umzusetzen ..., werden ausgebaut und das Land ergreift Maßnahmen, um das bestehende Vollzugsdefizit zu beseitigen.

Ihn interessiere, wie die Vorgaben und Maßnahmen aussähen, welche genauen Gestaltungsmöglichkeiten das Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz vorsehe, ob beispielsweise die LBO so gestaltet werden solle, dass die Kommunen diesbezüglich tatsächlich auch eine Handhabe hätten.

Die Stellungnahme zum Antrag erachte er als zufriedenstellend. Es werde eine Vielzahl von Maßnahmen aufgelistet, einschließlich verschiedener Initiativen, die schon auf den Weg gebracht worden seien, auch in Zusammenarbeit der Landesregierung mit den Umweltverbänden. Dennoch werde eine gesetzliche Handhabe benötigt, um die Entwicklung weiter voranzutreiben.

Landschaftsarchitekten hätten ihm berichtet, dass Bauträger und auch Kommunen die Anlage von Schotterflächen in der Regel für falsch hielten und auch verhindern wollten, mit einzelnen Bauherren darüber aber oftmals in Streit gerieten. Teilweise fühlten sich die Kommunen überfordert. Wie aus der Stellungnahme zu Ziffer 9 des Antrags ersichtlich, hätten einige Kommunen in Baden-Württemberg bereits darauf reagiert. Seines Erachtens sollte jedoch vonseiten des Landes in dem erwähnten Eckpunktepapier noch einmal ein Zeichen gesetzt werden.

Ein Abgeordneter der CDU äußerte, in der Stellungnahme zu den Ziffern 12 und 13 seien die vielfältigen Maßnahmen, die durchgeführt würden, dargestellt. Er begrüße, dass das Land die Planungshoheit der Kommunen anerkenne. Die Kommunen spielten bei der Verhinderung der Ausbreitung von Schotterflächen eine zentrale Rolle und müssten daher zu einer aktiven Mitwirkung gewonnen werden, wenn sie dies nicht schon von sich aus erkannt hätten. Inwieweit der Gesetzgeber nachsteuern sollte, müsse gesehen werden, es gebe jedoch vor allem ein Vollzugsdefizit. Die Regelungen vor Ort umsetzen zu wollen, die Anlage von Schotterflächen zu kritisieren, sei schwierig. Die Kommunen müssten daher diesbezüglich mit einbezogen werden.

Der Minister für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz erklärte, im Land gebe es kein Regelungsdefizit, sondern ein Vollzugsdefizit; dieses Problem sei auch bekannt. Die LBO enthalte bereits eine Pflicht zur Begrünung baulicher Anlagen. Gegen diese Begrünungspflicht werde aus gartenarchitektonischen Gründen verstoßen, Schotterflächen würden gegenwärtig als modern gelten. Dem müsse mit Beratungen entgegengewirkt werden. Den Menschen müsse bewusst gemacht werden, welche Folgen die Anlage von Schotterflächen im Vergleich zu Grünflächen habe.

Die Diskussion über das Insektensterben führe bereits zu einer gewissen Bewusstseinsbildung. Es müsse nun noch gelingen, dass die Betroffenheit nicht immer bei anderen gesehen werde, beispielsweise bei den Landwirten, sondern dass der Einzelne feststelle, er könne selbst etwas tun.

Das Eckpunktepapier zum Schutz der Insekten in Baden-Württemberg sehe vor, die in der LBO enthaltene Begrünungspflicht zu verstärken, indem eine Blühverpflichtung eingeführt werde. Die Eckpunkte würden noch gemeinsam mit den Verbänden besprochen. Er schätze, dass das grobe Gerüst bis Mitte bzw. Ende Dezember 2019 stehen werde.

Die Begrünungspflicht könne dahin gehend verschärft werden, die Verantwortlichen zu verpflichten, 20% der kommunalen Flächen und der Verkehrsrandflächen sowie auch der Privatgärten in Blühflächen umzuwandeln. Die Vorgaben könnten dazu führen, dass dadurch auch eine gewisse Sensibilität in Bezug auf dieses Thema geweckt werde.

Seines Erachtens werde es auch künftig keine verstärkten Kontrollen der Ordnungsdienste geben, ob die Vorgaben eingehalten

würden. Die verschärften Regelungen sollten vielmehr dazu beitragen, dass die Kommunen mit gutem Beispiel vorangingen und auch kleine Rasenflächen und -streifen zum Blühen brächten und dass die Gesamtgesellschaft ein Bewusstsein gegenüber den Themen Artenvielfalt und Insekten entwickle. Das Land befinde sich diesbezüglich bereits auf einem guten Weg.

Sodann empfahl der Ausschuss dem Plenum einvernehmlich, den Antrag Drucksache 16/6710 für erledigt zu erklären.

12.12.2019

Berichterstatter:

Nelius

19. Zu dem Antrag der Abg. Thomas Axel Palka u. a AfD und der Stellungnahme des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz – Drucksache 16/6897 – Tierquälerei in Baden-Württemberg und offene Stellen bei Veterinärämtern aufgrund des Vorfalls in einem Milcherzeugerbetrieb im Allgäu

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Thomas Axel Palka u. a AfD – Drucksache 16/6897 – für erledigt zu erklären.

06.11.2019

Der Berichterstatter:

Epple

Der Vorsitzende:

Hahn

Bericht

Der Ausschuss für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz beriet den Antrag Drucksache 16/6897 in seiner 27. Sitzung am 6. November 2019.

Ein Mitunterzeichner des Antrags fragte nach dem aktuellen Stand hinsichtlich der Zahl der Amtstierärzte sowie danach, welche Fortschritte bezüglich einer Aufstockung erzielt worden seien.

Der Minister für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz erklärte, der in diesem Antrag angesprochene Milchviehbetrieb im Allgäu in Bayern habe auch zwei Betriebsstätten in Baden-Württemberg. Das zuständige Veterinäramt habe diese beiden Betriebsstätten unmittelbar nach Bekanntwerden des Falls im Allgäu überprüft. Nach Aussagen der Amtstierärzte des zuständigen Veterinäramts habe es dort keine Beanstandungen und auch keine Hinweise auf Misshandlungen gegeben. Beide Betriebe befänden sich laut der Amtstierärzte in einem „ordentlichen Zustand“. Hinweise auf Vorfälle, die mit den aus Bayern berichteten Vorfällen vergleichbar wären, lägen der Landesregierung nicht vor.

In Bezug auf die Zahl der Amtsveterinäre befinde sich das Land auf einem guten Stand. Er sei davon überzeugt, dass im Zuge der Haushaltsberatungen zahlenmäßig noch Verbesserungen erreicht werden könnten. Es werde aber nicht gelingen, immer mehr Amtsveterinäre im Land einzustellen, wenn gleichzeitig

Ausschuss für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz

immer weniger Tiere in den Ställen stünden. Hinzu komme, dass die Engpässe momentan eher den Bereich der Untersuchungen und weniger die Amtsveterinäre betreffen. Die Veterinärämter könnten beispielsweise auch Techniker einstellen, die mit den Aufgaben betreut werden könnten, für die nicht unbedingt ein wissenschaftlicher Sachverstand erforderlich sei. Der reine Ruf nach mehr Personal sei in diesem Zusammenhang nicht mehr zielführend.

Sodann empfahl der Ausschuss dem Plenum einvernehmlich, den Antrag Drucksache 16/6897 für erledigt zu erklären.

11. 12. 2019

Berichterstatter:

Epple

20. Zu dem Antrag der Abg. Klaus Hoher u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 16/6899 – Auswirkungen des Aktionsprogramms Insektenschutz der Bundesregierung

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Klaus Hoher u. a. FDP/DVP – Drucksache 16/6899 – für erledigt zu erklären.

06. 11. 2019

Der Berichterstatter:

Pix

Der Vorsitzende:

Hahn

Bericht

Der Ausschuss für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz beriet den Antrag Drucksache 16/6899 in seiner 27. Sitzung am 6. November 2019.

Der Erstunterzeichner des Antrags führte aus, dass von der Bundesregierung angekündigte Aktionsprogramm Insektenschutz werde in unterschiedlichen Schutzgebietskulissen zu erheblichen Einschränkungen beim Pflanzenschutz führen. Davon seien insbesondere auch die FFH-Gebiete betroffen, in denen ab dem 1. Januar 2021 u. a. die Anwendung von Herbiziden verboten werden solle. Dies werde bei der Landbewirtschaftung dieser Flächen zu erheblichen Einschränkungen führen, sofern es sich bei diesen Flächen nicht um Grünland handle.

Er frage in Ergänzung zur Stellungnahme zu Ziffer 3 des Antrags, inwieweit bestehende Prozessschutzflächen angerechnet werden könnten, falls die Ausweisung waldbaulicher Prozessschutzflächen erforderlich werden sollte.

Des Weiteren interessiere ihn, inwiefern die Landesregierung eine eigene landesrechtliche Regelung hinsichtlich eines Herbizidverbots in Vogelschutzgebieten plane.

Die Zulassung des Pflanzenschutzmittels Glyphosat solle zum 1. Januar 2024 beendet werden. Dies führe u. a. aufgrund des

zusätzlichen Arbeitsaufwands zu deutlich höheren Kosten bei der landwirtschaftlichen Nutzung von Flächen. Eine Ausnahme bilde hier das Grünland. Im Obstbau und bei weiteren Sonderkulturen, für die es kaum Alternativen zum Einsatz von Pflanzenschutzmitteln gebe, könne das Verbot von Glyphosat zu einer teilweisen Aufgabe von Flächen führen. Das System der Minimalbodenbearbeitung werde dann kaum noch anwendbar sein. Er erkundige sich daher, warum die Landesregierung laut Stellungnahme zu Ziffer 8 des Antrags diesen Beschluss begrüße. Auf die von ihm hier genannten negativen Effekte werde dagegen in der Stellungnahme nicht eingegangen. Seine Fraktion lehne das Ende der Zulassung von Glyphosat ab.

Ein Abgeordneter der Grünen legte dar, dass Thema Glyphosat werde schon seit längerer Zeit nicht nur im Ausschuss, sondern auch in den Medien diskutiert und auch unterschiedlich interpretiert. Er widerspreche der Aussage seines Vorredners, dass vernünftige Landwirtschaft nur dann betrieben werden könne, wenn Glyphosat eingesetzt werde. Zahlreiche Betriebe, zu denen auch größere Betriebe und nicht nur kleine ökologisch wirtschaftenden Betriebe gehörten, bewiesen das Gegenteil.

Der Ausschuss habe im Jahr 2013 im Rahmen seiner Informationsreise einen großen Betrieb in Brasilien besucht, der gentechnisch verändertes Soja angebaut habe. Trotz des Einsatzes von Breitbandherbiziden habe sich dieser Betrieb an der Grenze seiner Möglichkeiten befunden und nach Alternativen gesucht, da es zu einer vermehrten Bildung von Resistenzen gekommen sei. Der Einsatz von Glyphosat sei weltweit ein Thema und nicht nur in Baden-Württemberg.

Sicher sei, dass es momentan ein gewaltiges Insektensterben gebe. Innerhalb von 27 Jahren habe sich die Masse der Insekten um 80% verringert, ein großer Teil des Rückgangs sei in den letzten zehn Jahren zu beobachten gewesen. Wenn dann gefordert werde, so weiterzumachen wie bisher, dann seien die Zeichen der Zeit nicht erkannt worden. Dies führe auch dazu, dass sich die Gesellschaft immer weiter spalte und polarisiere. Die Politik sollte gemeinsam Änderungen anstreben. Er begrüße, dass das Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz sowie das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft gemeinsam vorgingen, um die Landwirte in Baden-Württemberg, die auf ihren Flächen oftmals auch Artenschutz betrieben, zu unterstützen. Es werde ein Pakt zwischen Landwirtschaft und Naturschutz benötigt.

Seines Erachtens sei das Land diesbezüglich auf einem sehr guten Weg, der auch weiterhin beschritten werden sollte. Ein neuer Gesellschaftsvertrag mit einem neuen Leitbild für Landwirtschaft und Naturschutz sollte das Anliegen von allen sein.

Ein Abgeordneter der CDU bemerkte, beim Aktionsprogramm Insektenschutz des Bundes handle es sich um eine Gesetzesinitiative. Ein fertiges Gesetz liege noch nicht vor.

In dem Aktionsprogramm würden weitreichende Maßnahmen genannt, deren Notwendigkeit sein Vorredner von den Grünen bereits erläutert habe. Es müsse etwas für den Insektenschutz und die Artenvielfalt getan werden. Die Stellungnahme zum Antrag zeige auf, dass es Möglichkeiten gebe, auf Düngung und Pflanzenschutzmittel teilweise zu verzichten. Dieser Verzicht habe natürlich wiederum andere Auswirkungen. Beispielsweise sei es bei einer mechanischen Bodenbearbeitung notwendig, mehrmals über die entsprechenden Flächen zu fahren, was eine mögliche Verdichtung des Bodens sowie einen erhöhten CO₂-Ausstoß der Fahrzeuge zur Folge habe. Des Weiteren könnten die Geräte zur Bodenbearbeitung während ihres Einsatzes Plastik in die Umwelt freisetzen.

Er begrüße die Diskussion über das Aktionsprogramm Insektenschutz. Das Land sollte auch versuchen, Einfluss auf das Ergebnis zu nehmen. Es müsse jedoch noch deutlich darauf hingewie-

Ausschuss für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz

sen werden, wie das Programm finanziell unterlegt werden solle. Dies sehe er zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht.

Ein Abgeordneter der SPD äußerte, die geringe Zeitspanne zwischen Verkündung des Aktionsprogramms Insektenschutz, der Antragstellung und der Beantwortung des Antrags durch die Landesregierung zeige die Brisanz dieses Themas.

Die Maßnahmen, die in dem Aktionsprogramm beschlossen worden seien, würden in den Jahren 2020 und 2021 in die Umsetzung gehen. Konkrete Auswirkungen dieser Maßnahmen könnten im Vorfeld zwar abgeschätzt, aber nicht beurteilt werden.

Er könne der Stellungnahme zum Antrag entnehmen, dass das Umweltministerium hinter dem Aktionsprogramm stehe und es begrüße. Gleichzeitig sei differenziert festgestellt worden, dass einige Standards, die durch das Aktionsprogramm bundesweit erreicht werden sollten, in Baden-Württemberg zum Teil schon erreicht seien, in anderen Bereichen wie beispielsweise im Obstbau dagegen noch nicht. Es müsse daher auch im Land noch einiges getan werden, und der Prozess müsse intensiv beobachtet werden, um die Maßnahmen des Programms bewerten zu können.

Laut Stellungnahme zu Ziffer 6 des Antrags würden rund 140000 ha landwirtschaftlich genutzte Fläche in Baden-Württemberg von den geplanten Einschränkungen des Einsatzes von Pflanzenschutzmitteln betroffen sein. Er frage, ob dies bedeute, dass es in Baden-Württemberg bisher noch keine Einschränkungen des Einsatzes von Pflanzenschutzmitteln in Schutzgebieten gebe.

Ein Abgeordneter der AfD merkte an, im Land würden Pflanzenschutzmittel schon seit einiger Zeit in immer geringeren Mengen ausgebracht. Die Landwirte in Baden-Württemberg dürften nicht aufgrund des „Insektenschutzhypes“ bevormundet werden. Statt Verbote auszusprechen, müssten die richtigen Maßnahmen gefördert werden.

Seines Erachtens sollte der Insektenbestand in Baden-Württemberg einmal untersucht und die Daten festgehalten werden. Er frage, was die Landesregierung diesbezüglich tun wolle, damit das Land auf Zahlen zurückgreifen könne und nicht auf Studien aus anderen Bundesländern wie die Studie aus Krefeld zurückgreifen müsse.

Der Minister für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz erklärte, das Aktionsprogramm Insektenschutz sei vom Bundeskabinett zwar beschlossen worden, es sei jedoch noch nicht gesetzliche Realität. Das Aktionsprogramm sei unter der Federführung des Bundesumweltministeriums entwickelt worden und sei ein Bestandteil des sogenannten Agrarpakets. Es beinhalte u. a., dass in den Natura-2000-Gebieten, vor allem in den FFH-Gebieten, auf eine Anwendung von Herbiziden, aber auch von weiteren Pflanzenschutzmitteln verzichtet werden solle. Schon jetzt gebe es in Schutzgebieten von Fall zu Fall Auflagen bezüglich des Einsatzes von Pflanzenschutzmitteln. Dies hänge von den Schutzgebieten und der jeweiligen Schutzgebietsverordnung ab. Bisher existiere jedoch noch keine generelle Regelung.

Die Landesregierung sehe diesen Ansatz eher kritisch. Statt eines Totalverbots von Pflanzenschutzmitteln sei ein integrierter Pflanzenschutz der bessere Weg. Dazu gehöre die Abstufung des Einsatzes der Mittel, u. a. in Abhängigkeit von deren Wirksamkeit. Im Obstbau und im Weinbau werde dies in Baden-Württemberg bereits standardmäßig eingesetzt, im Ackerbau dagegen noch nicht flächendeckend. In den Schutzgebieten solle dieser Ansatz als Standard eingeführt werden. Über die Umsetzung eines Eckpunktepapiers als Weiterentwicklung des Gesetzentwurfs des Volksbegehrens zum Artenschutz werde momentan auch in Zusammenarbeit mit den Verbänden diskutiert. Er erachte die Maßnahmen des integrierten Pflanzenschutzes als zielführender, als nur mit Geboten und Verboten zu arbeiten.

Zum Thema Glyphosat gebe es eine Verständigung der Bundesregierung, so schnell wie möglich aus der Zulassung auszusteigen. Dies gestalte sich europarechtlich nicht einfach, sondern sei erst dann möglich, wenn das Mittel in Europa für die Anwendung nicht mehr zugelassen werde.

Der Erstunterzeichner des Antrags habe ausgesagt, die Landesregierung begrüße den Beschluss der Bundesregierung, die Zulassung von Glyphosat zu beenden. Dies sei so nicht richtig. In der Stellungnahme zu Ziffer 8 des Antrags sei angegeben, dass das Umweltministerium den Beschluss begrüße. Die Landesregierung habe sich allerdings in der Koalitionsvereinbarung darauf verständigt, aus der Anwendung von Glyphosat auszusteigen. Es sei jedoch der Bund, der den Ausstieg aus der Nutzung von Glyphosat regle. Das Land werbe dafür, dass ein wirksamer integrierter Pflanzenschutz mit Zielvereinbarungen beim flächendeckenden Einsatz von Pflanzenschutzmitteln wesentlich zielführender sei, da dieser Ansatz eher zu einer Reduktion der Pflanzenschutzmittel in der Fläche führe als eine Regelung über Gebote und Verbote.

Ein Mitunterzeichner des Antrags fragte, mit wem der Minister die Zielvereinbarungen vereinbare, mit den einzelnen Landwirten oder in der Fläche.

Der Minister für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz antwortete, es handle sich um eine Selbstverpflichtung, die mit geeigneten Anreizprogrammen, aber auch durch Forschung und Innovation unterlegt werden müsse. Er nenne als Beispiel die Möglichkeiten, die entstünden, wenn den Landwirten bei einer flächendeckenden Verbreitung des Standards 5G kostenlos die Satellitenpositionierungsdienste zur Verfügung gestellt würden. Auf diese Weise könnte Ackerbau flächendeckend digitalisiert werden, sodass die Menge an eingesetzten Pflanzenschutzmitteln allein durch eine deutlich höhere Genauigkeit bei der Ausbringung um 10 bis 15% reduziert werden könnte. Mit solchen Maßnahmen könne das Land wesentlich weiter vorankommen. Momentan befinde sich das Land mitten im Ausbau von 5G.

Für keinen Betrieb in Baden-Württemberg mit Ausnahme von Betrieben in Naturschutzgebieten werde es ein Pflanzenschutzmittelverbot geben. Es werde jedoch eine Verpflichtung der Landesregierung geben, die auch gesetzlich fixiert werde, die Menge an ausgebrachten Pflanzenschutzmitteln in den nächsten zehn Jahren um 40 bis 50% zu reduzieren. Dieses Ziel halte er zwar für ambitioniert, aber für erreichbar.

Eine Abgeordnete der AfD erinnerte an die Frage, ob es wissenschaftliche Studien zum Insektensterben gebe oder ob es sich dabei nur um eine subjektive Wahrnehmung handle.

Der Minister für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz teilte mit, im Rahmen des Sonderprogramms zur Stärkung der biologischen Vielfalt, welches die Landesregierung vor zwei Jahren aufgesetzt habe, würden das Umweltministerium und die LUBW ein Monitoring der Insekten durchführen. Eine erste Zwischenbilanz sei bereits vorgelegt worden, aufgrund der ungewöhnlichen Trockenheit in den letzten zwei Jahren sei diese Bilanz seines Erachtens jedoch noch nicht aussagekräftig. Auf Baden-Württemberg bezogene abgeschlossene Studien lägen bisher noch nicht vor.

Der schon zu Wort gekommene Mitunterzeichner des Antrags erkundigte sich, ob es eine Übersicht gebe, in welchen Regionen 5G noch nicht einsatzbereit sei. Auf der Schwäbischen Alb höre er des Öfteren, dass 5G nicht überall angewendet werden könne bzw. noch nicht ausgebaut sei.

Der Vorsitzende des Ausschusses wies darauf hin, dass der Ausbau des Standards 5G nicht das Thema dieses Antrags sei.

Der Minister für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz antwortete dem Mitunterzeichner des Antrags, zum Ausbau von 5G existiere eine klare Strategie, der Ausbau sei für die nächsten

Ausschuss für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz

fünf Jahre beabsichtigt. Er sei verhalten zuversichtlich, dass dies in der Fläche gelinge.

Einvernehmlich empfahl der Ausschuss dem Plenum, den Antrag Drucksache 16/6899 für erledigt zu erklären.

13. 11. 2019

Berichterstatter:

Pix

21. Zu dem Antrag der Abg. Reinhold Gall u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz – Drucksache 16/6902 – Situation und Entwicklung der Teichfischerei in Baden-Württemberg

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Reinhold Gall u. a. SPD – Drucksache 16/6902 – für erledigt zu erklären.

06. 11. 2019

Der Berichterstatter:

Freiherr von Eyb

Der Vorsitzende:

Hahn

Bericht

Der Ausschuss für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz beriet den Antrag Drucksache 16/6902 in seiner 27. Sitzung am 6. November 2019.

Der Erstunterzeichner des Antrags führte aus, die Menschen konsumierten zunehmend Fisch. In der Folge seien die Meere inzwischen überfischt. Rund 50 % der weltweit konsumierten Fische und Meeresfrüchte würden heutzutage in Teichwirtschaft und Aquakulturen erzeugt. Teichwirtschaft habe auch in Baden-Württemberg eine lange Tradition. Das Land müsse sich intensiv damit beschäftigen, wie insbesondere der Bereich der Aquakultur auch in Baden-Württemberg eine Zukunft haben könne.

Die in der Stellungnahme zum Antrag genannten Zahlen zeigten, dass der Teichwirtschaft im Land auch heutzutage durchaus eine Bedeutung zukomme. Neu sei für ihn gewesen, dass kommerziell produzierte Fische in Baden-Württemberg ausschließlich aus Teichwirtschaft stammten und nicht aus Kreislaufanlagen. Er frage, welche Möglichkeiten es diesbezüglich im Land gebe, da auf die Teichwirtschaft Probleme zukommen würden und teilweise auch schon zugekommen seien, beispielsweise durch den Klimawandel. Die Teiche erwärmten sich, was Auswirkungen auf die im Land produzierten Fische habe. Dazu komme es einerseits bei zu geringen Niederschlägen zu einem Wassermangel, andererseits aber auch zu Überflutungen der Anlagen nach Starkregenereignissen.

In der Stellungnahme zum Antrag werde darauf hingewiesen, dass die Zahl der Betriebe in Baden-Württemberg deutlich gesunken sei, von 201 Betrieben im Jahr 2012 auf 97 Betriebe im Jahr 2018. Die Menge an produzierten Fischen habe sich da-

gegen kaum verändert. Die Perspektiven der Teichwirtschaft und der Aquakultur würden grundsätzlich als vielversprechend angesehen, die Produktion von Fischen in Kreislaufanlagen sei laut Stellungnahme zum Antrag jedoch zum gegenwärtigen Zeitpunkt weder wirtschaftlich noch ökologisch konkurrenzfähig. Beispielsweise könnten Genehmigungsvorbehalte, hohe wasserrechtliche Auflagen, aber auch die Dauer der Genehmigungsverfahren die Entwicklung der Teichwirtschaft und der Aquakultur erschweren. Er frage, ob es konkrete Vorhaben des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz gebe, gemeinsam mit den anderen Ministerien des Landes Regelungen zu finden, damit die Teichwirtschaft und die Aquakultur in Baden-Württemberg eine Zukunft hätten.

Ein Abgeordneter der Grünen brachte vor, er erachte insbesondere die in der Stellungnahme zu Ziffer 10 des Antrags enthaltenen Informationen zur Ökobilanz der Fischwirtschaft als interessant. Im Vergleich zu anderen Sektoren der tierischen Erzeugung habe die Fischwirtschaft eine hervorragende Ökobilanz. Bei der Regenbogenforelle könne beispielsweise mit 800 g Futter ein Zuwachs von 1 kg erzielt werden. Eiweiß spiele für die menschliche Ernährung auch in Zukunft eine wichtige Rolle. Fisch sei ein sehr gesundes Nahrungsmittel.

Momentan würden zwei Drittel der Fischerzeugnisse importiert. Selbst bei der Regenbogenforelle müssten 50 % der Fische importiert werden, um die Nachfrage zu stillen. Dies dürfe das Land in keinsten Weise zufriedenstellen. Stattdessen müsse überlegt werden, wie mit dieser Situation umgegangen werden könne und wie Perspektiven für die Zukunft aussehen könnten, insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass sich die Anzahl der Betriebe in der Teichwirtschaft innerhalb der letzten sechs Jahre halbiert habe.

Seit rund fünf Jahren hätten weltweit allein die fünf größten Aquakulturproduzenten China, Indien, Indonesien, Vietnam und die Philippinen mehr Fisch in Aquakulturen erzeugt als natürlich gefangen worden seien. China allein produziere mehr als 60 % der weltweiten Erzeugnisse aus Aquakulturen.

Aus Sicht der Grünen seien Kreislaufanlagen die einzige Möglichkeit, die Situation der Fischproduktion in Baden-Württemberg zu verbessern. Laut Leibniz-Institut für Gewässerökologie und Binnenfischerei sowie laut Nationalem Strategieplan Aquakultur könne der Anteil der Eigenversorgung durch die Nutzung von Kreislaufanlagen deutlich erhöht werden. Auch wenn es durchaus gescheiterte Versuche gebe, existierten in Deutschland und auch im Ausland immer mehr funktionierende Kreislaufanlagen. Nach seiner Kenntnis werde beispielsweise in der Schweiz erfolgreich an einer Kreislaufanlage für Felchen gearbeitet. Das Land sollte sich diesem Thema in Zukunft verstärkt widmen.

Ein Abgeordneter der CDU äußerte, momentan gebe es nicht nur in größerem Maß ein Baumsterben, die Auswirkungen des Klimawandels zeigten sich auch in der Landwirtschaft. Im Sommer 2018 habe er Kontakt zu einem Gemüsebetrieb gehabt, der aufgrund der Trockenheit kein Wasser mehr habe entnehmen dürfen. In seinem Genehmigungsbescheid habe es diesbezüglich einen Vorbehalt gegeben, den er in den Vorjahren nicht habe beachten müssen, da es genügend Wasser gegeben habe. Die Versorgung der Fische mit Sauerstoff gehe im Übrigen vor der Bewässerung des Ackers vor.

In Baden-Württemberg sei die Fischproduktion in Teichwirtschaft auch ökologisch sinnvoll, wie sein Vorredner schon ausgeführt habe.

Forellen und Saiblinge, die zu den Salmoniden, der Familie der Lachsfische, gehörten, seien sehr empfindsame Tiere, Karpfen dagegen weniger. Laut Stellungnahme zum Antrag habe die Karpfenproduktion in Baden-Württemberg im Gegensatz zu anderen Regionen in Deutschland jedoch nur eine geringe Bedeutung, während vor allem Forellen und auch Saiblinge produziert würden.

Ausschuss für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz

Ein Abgeordneter der AfD bemerkte, wenn es um Fische gehe, müsse auch das Thema Kormorane angesprochen werden. Der Kormoran sei für ihn eine invasive Art, die insbesondere heimische Fische und damit auch die Fischwirte schädige. Seine Meinung zu diesem Thema habe er im Ausschuss schon mehrfach deutlich gemacht.

Ihn interessiere, ob die Landesregierung gedenke, Förderungen für Teichwirte einzuführen, um den Betriebsentwicklungen entgegenzutreten, bzw. inwieweit sie dort Handlungsbedarf sehe.

Der Minister für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz erklärte, wie schon dargelegt, nehme die Anzahl von Betrieben, die Teichwirtschaft betreiben, in Baden-Württemberg ab, die Menge an produzierten Fischen dagegen nicht. Es gebe im Land eine Unterversorgung mit Fischen, selbst bei der Regenbogenforelle würden rund 50 % der Fische importiert.

Der Engpass beim Ausbau der Teichwirtschaft bestehe bei der Genehmigung von Teichanlagen, da die Voraussetzungen oftmals nicht in dem erforderlichen Umfang vorlägen, und nicht bei der Förderung durch das Land. Fischwirte hätten die Möglichkeit, Investitionsförderungen in Anspruch zu nehmen, dafür benötigten sie jedoch auch die wasserrechtlichen Voraussetzungen. Der Engpass in der Teichwirtschaft werde sich in den nächsten Jahren noch vergrößern, da die Niederschläge in Mitteleuropa während der Vegetationszeit als Folge des Klimawandels tendenziell zurückgehen würden.

Daraufhin empfahl der Ausschuss dem Plenum einvernehmlich, den Antrag Drucksache 16/6902 für erledigt zu erklären.

12. 12. 2019

Berichterstatter:

Freiherr von Eyb

Beschlussempfehlungen des Ausschusses für Verkehr

22. Zu dem Antrag der Abg. Hermann Katzenstein u. a. GRÜNE und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6064 – Klimaschutzfaktoren bei der Planung von Infrastrukturmaßnahmen

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Hermann Katzenstein u. a. GRÜNE – Drucksache 16/6064 – für erledigt zu erklären.

09.10.2019

Der Berichterstatter: Der Vorsitzende:
Haußmann Rombach

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 16/6064 in seiner 29. Sitzung am 9. Oktober 2019.

Der Erstunterzeichner des Antrags bemerkte, die Stellungnahme des Verkehrsministeriums hätte gern etwas ausführlicher ausfallen können.

Er brachte vor, parallel laufende Bauvorhaben im Straßen- und Schienenbereich beeinflussten sich gegenseitig und hätten auch Auswirkungen auf die Klimaschutzfaktoren. Daher interessiere ihn, inwieweit Bauvorhaben im Straßenbereich und im Schienenbereich baulastträger- und verkehrsträgerübergreifend geplant und berücksichtigt würden.

Ein Vertreter des Ministeriums für Verkehr legte dar, in den Verfahren zur Beurteilung von Infrastrukturprojekten würden auch deren Wirkungen im Hinblick auf die CO₂-Emissionen berechnet. Die Berechnungsergebnisse könnten entsprechenden Datenblättern entnommen werden.

In der Regel liege der Entscheidung, ob ein Vorhaben in einen Infrastrukturplan wie z.B. den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werde und entsprechend gefördert werden könne, eine Bewertung der Maßnahmen zugrunde. Bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans werde zunächst eine Gesamtsimulation unter Einbeziehung aller dort vorhandenen Maßnahmen vorgenommen, bei der die Wirkungen der Maßnahmen auf die Mobilität insgesamt betrachtet würden.

Im weiteren Planungsverfahren gebe es hinsichtlich der Wirkungen der einzelnen Infrastrukturmaßnahmen neue Verkehrsbetrachtungen. Eine maßnahmenübergreifende oder gar baulastträgerübergreifende Koordination finde hierbei nicht unbedingt statt; dies hänge von der Güte des jeweiligen Gutachtens ab. Insbesondere verkehrsträgerübergreifend gebe es mitunter Defizite in der Betrachtung. Dies liege auch daran, dass ein Modell nur ein vereinfachtes Abbild der Realität wiedergeben könne und versucht werden müsse, die Modellabbildungen so pragmatisch handhabbar zu halten, dass das Wesentliche abgebildet werde. Die Frage, inwieweit hierbei das Wesentliche abgebildet werde, führe im Einzelfall häufig zu Fachdiskussionen.

Der Erstunterzeichner des Antrags merkte an, den Ausführungen des Ministeriumsvertreters entnehme er, dass bei der Gesamtbetrachtung der Auswirkungen der Maßnahmen des Bundes-

verkehrswegeplans nur die darin enthaltenen Maßnahmen, nicht jedoch die weiteren Vorhaben im Straßen- und Schienenverkehr einbezogen würden. Er bitte daher das Verkehrsministerium, sich für eine verkehrsträger- und baulastträgerübergreifende Betrachtung von eigenen Landesprojekten respektive auch von Bundesprojekten einzusetzen.

Der Ausschussvorsitzende stellte hierzu die Zustimmung des Ministeriumsvertreters fest.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 16/6064 für erledigt zu erklären.

27.11.2019

Berichterstatter:
Haußmann

23. Zu dem Antrag der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6208 – Qualifizierung von Luftverkehren

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP – Drucksache 16/6208 – für erledigt zu erklären.

06.11.2019

Die Berichterstatterin: Der Vorsitzende:
Hartmann-Müller Rombach

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 16/6208 in seiner 30. Sitzung am 6. November 2019.

Der Erstunterzeichner des Antrags vertrat die Meinung, wenn der Vorsitzende des Aufsichtsrats des Flughafens Stuttgart medial kommuniziere, Billigflüge brauche man überhaupt nicht mehr oder sollte man möglichst nicht mehr buchen, und dessen Stellvertreter dann auch noch die Zubringerflüge kritisiere, dann bedürfe dies doch einer Diskussion darüber.

In der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr sei zu lesen, dass das Luftverkehrsrecht nicht zwischen herkömmlichen Linienfluggesellschaften und Billigfluggesellschaften unterscheide und dass eine exakte Abgrenzung auch deshalb nicht möglich sei, weil sich in der Praxis die Geschäftsmodelle der Gesellschaften teilweise überlappten. Er denke, dass es gerade angesichts der Tatsache, dass einige „Billigflieger“ die jüngste Flotte und die besten Werte bei den CO₂-Emissionen sowie beim Treibstoffverbrauch aufwiesen, geboten sei, sich vorsichtiger zu äußern. Ferner müsse bei der Kritik an Zubringerflügen die Möglichkeit ins Kalkül gezogen werden, dass diese Dienstleistung dann ins

Ausschuss für Verkehr

Ausland – nach Rotterdam oder nach London – verlagert werde. Dies würde deutschen Fluggesellschaften zum Nachteil gereichen.

Es müsse hier bei den Bereichen Kompensation und Innovation angesetzt werden. Mit einer Spende an Anbieter entsprechender Klimaschutzprojekte könnten die durch den Flug verursachten Treibgase kompensiert werden. Dies werde auch von der Luftverkehrswirtschaft stärker in den Blick genommen und auch vom Landtag so praktiziert. Damit würde für den Klimaschutz sogar noch mehr erreicht als durch Verzicht auf einen Flug.

Es sei auch erfreulich, feststellen zu können, dass der Flughafen Stuttgart finanzielle Mittel für alternative Treibstoffe bereitstelle. Die Entwicklung müsse in Richtung Brennstoffzelle, Wasserstoffantrieb, synthetische Kraftstoffe gehen. Weitere Möglichkeiten seien eine bessere Verknüpfung der Fernverkehrsverbindungen im Schienenbereich und eine Wiederaufgabe von Rail & Fly. Politisches Flughafen-Bashing – zumal auch noch durch den Aufsichtsratsvorsitzenden des Flughafens Stuttgart – helfe hier bestimmt nicht weiter.

Eine Abgeordnete der CDU machte deutlich, dass in Stuttgart nur ganz wenige Billigflüge im Segment von 9,90 € angeboten würden. Der durchschnittliche Flugpreis betrage z. B. nach Mallorca 160 €, und die Anbieter böten qualifizierte Flüge an. Ihre Fraktion lege Wert auf die Feststellung, dass der Stuttgarter Flughafen kein Billigflughafen sei. Weiter gehe die CDU-Fraktion davon aus, dass ein Aufsichtsratsvorsitzender des Stuttgarter Flughafens im Blick haben müsse, dass ein Flughafen profitabel arbeiten müsse und so auch die Arbeitsplätze erhalte.

Der Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr hielt fest, der Flughafen Stuttgart sei wirtschaftlich sehr erfolgreich. Daher sei dem Aufsichtsratsvorsitzenden und dessen Stellvertreter gar nichts vorzuwerfen. Der Minister habe sich öffentlich zu den Lockangeboten verhalten, von denen es nur ganz wenige gebe, die die Fluggäste in den Genuss von 9,90-€-Flügen brächten. Die große Mehrzahl der Fluggäste bezahle ganz andere Preise. Vor diesem Hintergrund passe das Arbeiten mit Lockangeboten einfach nicht mit der öffentlichen Diskussion über Flüge und Klimaschutz zusammen. Genau das habe der Verkehrsminister gerügt.

Die Stellungnahme des Hauses sei sehr sachbezogen. Ihr könne auch entnommen werden, dass unter Zugrundelegung des Begriffs „Low Cost Carrier“, den die Airlines häufig verwendeten, der Flughafen Stuttgart einen Anteil von über 50% bei den Fluggesellschaften habe. Daraus abzuleiten, der Flughafen Stuttgart wäre ein Billig-Airport, wäre nun auch nicht korrekt.

Zum Einsatz von reFuels oder von synthetischem Kerosin gebe es am Stuttgarter Flughafen mehrere Pilotprojekte. Insofern sei hier Baden-Württemberg bundesweit wahrscheinlich ganz vorn dabei. Darüber hinaus habe der Aufsichtsrat gerade in seiner letzten Sitzung gebilligt, dass der Flughafen Stuttgart selbst in die Produktion solcher Kraftstoffe einsteige, um die Nachhaltigkeit zu stärken.

Eine noch nicht genannte Abgeordnete der CDU nahm darauf Bezug, dass in der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr über ein Schreiben informiert werde, das der Verkehrsminister am 16. April 2019 an die Geschäftsführerin des Flughafens Stuttgart mit ziemlich klaren Hinweisen gerichtet habe, dass es nicht zum Selbstverständnis des Flughafens gehöre, Fluggesellschaften, die Flüge zu Dumpingpreisen anböten, zu unterstützen. Sie wollte wissen, ob sich ein Aufsichtsratsvorsitzender in dieser Form in das operative Geschäft des Flughafens einmischen dürfe, zumal der Aufsichtsratsvorsitzende und der Verkehrsminister ein und dieselbe Person seien.

Der Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr erläuterte zu dieser Doppelrolle, dass das Verkehrsministerium darauf achte, dass der Aufsichtsratsvorsitzende des Stuttgarter Flughafens nicht gleichzeitig in der Funktion Leiter der zuständigen Luft-

verkehrsbehörde spreche; letztere Funktion übernehme dann der Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr. So sei das auch in der Vergangenheit immer praktiziert worden.

Die entscheidende Frage sei, ob das, was hier der Aufsichtsratsvorsitzende gegenüber der Geschäftsführerin gerügt habe, eine strategische Frage, eine Frage von grundsätzlicher Bedeutung oder eine operative Frage betreffe. Er würde eher sagen, es handle sich um eine strategische Frage, vielleicht auch um eine Frage des Ansehens bzw. Auftritts des Flughafens in der öffentlichen Wahrnehmung. Möglicherweise könne aber auch zu anderen Ergebnissen gelangt werden. Richtig sei jedoch, dass ein Aufsichtsratsvorsitzender oder ein Aufsichtsratsmitglied nicht in das operative Geschäft eingreifen dürfe.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 16/6208 für erledigt zu erklären.

11.12.2019

Berichterstatterin:

Hartmann-Müller

24. Zu dem Antrag der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr

– **Drucksache 16/6286**

– **Zulassung von elektrifizierten Kleinstfahrzeugen (E-Scootern) und Integration in den Straßenverkehr**

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD – Drucksache 16/6286 – für erledigt zu erklären.

09.10.2019

Der Berichterstatter:

Katzenstein

Der Vorsitzende:

Rombach

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 16/6286 in seiner 29. Sitzung am 9. Oktober 2019.

Der Erstunterzeichner des Antrags bat das Verkehrsministerium um einen kurzen Bericht über die gewonnenen Erfahrungen seit Inkrafttreten der Kleinstfahrzeuge-Verordnung im Juni 2019 und um Darlegung, welchen Nachjustierungsbedarf das Ministerium bei den hierbei erlassenen Regelungen sehe.

Er merkte an, seit Inkrafttreten der Verordnung sei es zu einer starken Verbreitung von Elektrotretrollern im öffentlichen Verkehr gekommen. Nach seiner Einschätzung führe dies aber nicht zu einer Reduzierung des Pkw-Verkehrs und der CO₂-Emissionen. Vielmehr würden in zunehmendem Maß Elektrotretroller genutzt, statt zu Fuß zu gehen.

Ausschuss für Verkehr

Ein Abgeordneter der Grünen berichtete, er habe Anfang September an einem Seminar zum Thema „E-Tretroller auf oder neben der Spur?“ beim Deutschen Institut für Urbanistik teilgenommen, das interessante neue Erkenntnisse geliefert habe. Informationsmaterial hierüber könne auf der Webseite des Deutschen Instituts für Urbanistik abgerufen werden.

Alle Anbieter von E-Tretrollern verhielten sich gegenüber den Städten höchst kooperativ. Die Städte in Deutschland hätten unterschiedliche Regularien, was die Zahl der zugelassenen Tretroller betreffe. Durch Geofencing könne in bestimmten Bereichen wie z.B. innerstädtischen Bereichen oder Parks das Abstellen von Elektrotretrollern verboten werden, nicht jedoch das Fahren.

Erhebungen und Umfragen hätten gezeigt, dass die Zahl der Verkehrsteilnehmer, die einen E-Tretroller anstelle eines Autos genutzt hätten, erstaunlich hoch sei. Bei einer Befragung in Portland hätten 34 % der Befragten angegeben, einen E-Tretroller anstelle eines Autos (inklusive Taxinutzung und Ridesharing) genutzt zu haben. Befragungen in verschiedenen Städten in Frankreich hätten ergeben, dass rund 10 % der befragten Nutzer einen E-Tretroller anstelle eines Autos verwendet hätten.

E-Tretroller könnten insbesondere dann eine sinnvolle Ergänzung des öffentlichen Personennahverkehrs darstellen, wenn diese in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen verfügbar seien und abgestellt werden könnten und wenn es ein geeignetes Angebot von Kombitickets gebe. Hier seien insbesondere die Verkehrsverbünde gefragt. In Hamburg finde hierzu gerade ein Modellversuch statt.

Ein Abgeordneter der FDP/DVP äußerte, es bleibe abzuwarten, ob die zunehmende Verbreitung von Elektrotretrollern zu den von seinem Vorredner angesprochenen Verkehrsverlagerungseffekten führe. Er habe den Eindruck, dass viele Nutzer von Elektrotretrollern sich einen Fußweg ersparten, vor allem auch mit Blick auf die Entwicklungen im Ausland, nicht zu verhindern gewesen. Zudem seien auch Transporte von Elektrotretrollern zum Zwecke der Verteilung und Aufladung nötig.

Er halte es für erforderlich, die verkehrlichen und sonstigen Wirkungen von Elektrotretrollern in Stuttgart und anderen Städten nach einer gewissen Zeit noch einmal zu bewerten.

Der Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr legte dar, nach seiner persönlichen Einschätzung sei die Freigabe der Elektrotretroller für den öffentlichen Verkehr, vor allem auch mit Blick auf die Entwicklungen im Ausland, nicht zu verhindern gewesen.

Die Zulassung von elektrifizierten Kleinstfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr berge eine Reihe von Potenzialen für Verkehr und Umwelt, jedoch könne gegenwärtig aufgrund fehlender Zahlen noch keine Aussage darüber getroffen werden, ob diese Potenziale auch tatsächlich einträten. Darüber hinaus berge die Entwicklung auch mögliche Risiken. Er persönlich erwarte in dem betroffenen Bereich erhöhte Unfallzahlen, jedoch gebe es auch andere Meinungen hierzu.

Das Ministerium wolle einen Beitrag leisten, um die Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der verstärkten Nutzung von elektrifizierten Kleinstfahrzeugen zu minimieren. Wenn beispielsweise für die Nutzung von Elektrotretrollern kein Fahrradweg zur Verfügung stehe, bestehe beim Ausweichen auf den Fußweg ein erhöhtes Risiko für die Fußgänger und beim Ausweichen auf die Straße ein erhöhtes Risiko für die Nutzer von Elektrotretrollern. Hier könnte untersucht werden, wie sich eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf den betroffenen Strecken in Innenstädten auswirke. Dazu könnte ein Pilotversuch in einer baden-württembergischen Stadt durchgeführt werden.

Die betroffenen Ministerien benötigten einige Monate Zeit, um Erfahrungen zu sammeln. Das Verkehrsministerium sei gern bereit – gegebenenfalls auch mit dem Innenministerium zusammen –, ca. Mitte nächsten Jahres Zahlen zur Entwicklung vorzulegen.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 16/6286 für erledigt zu erklären.

12.12.2019

Berichterstatter:

Katzenstein

25. Zu dem Antrag der Abg. Karl Klein u.a. CDU und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr
 – Drucksache 16/6321
 – ÖPNV-Kombiticketvereinbarungen

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Karl Klein u.a. CDU – Drucksache 16/6321 – für erledigt zu erklären.

09.10.2019

Der Berichterstatter:

Kleinböck

Der Vorsitzende:

Rombach

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 16/6321 in seiner 29. Sitzung am 9. Oktober 2019.

Ein Mitunterzeichner des Antrags brachte vor, Kombitickets seien wichtig, um Veranstaltungsbesucher zur Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs zu bewegen. Gerade bei Großveranstaltungen trage dies zu einer Entlastung der Verkehrssituation bei.

Er bitte um Auskunft, ob Aussagen zuträfen, wonach im Heilbronner Nahverkehrsverbund die Kombitickets für die Spiele der TSG Hoffenheim teurer würden, weil Landeszuschüsse wegfielen.

Darüber hinaus bitte er um Stellungnahme, ob die von manchen geäußerte Vermutung, dass die im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) eingesetzten zusätzlichen Züge zur Umsetzung der Kombiticketvereinbarungen in irgendeiner Weise vom Land subventioniert würden, sodass im VVS nicht wie in anderen Verbänden die vollen Kosten hierfür auf die Kombitickets umgelegt würden.

Eine Abgeordnete der Grünen dankte dem Verkehrsministerium für die Stellungnahme mit der im Anhang beigefügten Übersicht über die Kombiticketvereinbarungen in den baden-württembergischen Verkehrsverbänden.

Sie hob hervor, die Erfahrungen mit den Kombitickets in Baden-Württemberg seien überwiegend positiv bis sehr gut. Viele Veranstaltungsbesucher würden hierdurch zum Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr bewegt.

Sie rief die Abgeordneten auf, in ihren Kommunen, Landkreisen und bei den zuständigen Verkehrsverbänden Werbung für ein Angebot von Kombitickets zu machen.

Ausschuss für Verkehr

Ein Abgeordneter der SPD äußerte, nach der Wahrnehmung seiner Fraktion nehme das Verkehrsministerium bei der Entwicklung im Bereich der Kombitickets eher eine Beobachterrolle ein. Es wäre aber angebracht, den Einsatz von Kombitickets zu forcieren. Fahrgäste, die durch die Nutzung des Kombitickets die Vorteile des ÖPNV erlebten, könnten zu einer häufigeren Nutzung oder gar zu einem kompletten Umstieg auf den ÖPNV bewegt werden. Er rege daher an, dass das Verkehrsministerium in dem Prozess der Gestaltung von Kombitickets eine aktivere Rolle einnehme.

Ein weiterer Abgeordneter der SPD merkte an, im vergangenen Jahr habe es eine Diskussion darüber gegeben, weshalb für die Veranstaltung „Jazz Open“ kein Kombiticket angeboten worden sei. Als Vermieter des Schlossplatzes hätte das Land die Möglichkeit, das Angebot eines Kombitickets für dortige Veranstaltungen vertraglich festzuschreiben. Ihn interessiere, ob dies künftig vorgesehen sei.

Der Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr betonte, das Ministerium sei nicht in einer beobachtenden oder passiven, sondern in einer aktiven Rolle, wenn es um Angebote von Kombitickets in Baden-Württemberg gehe. Er selbst sei sehr aktiv, um das Angebot an Kombitickets zu verbessern. Als regelmäßiger Besucher der Stuttgarter Liederhalle ärgere es ihn, dass sehr häufig bei dortigen Veranstaltungen kein Kombiticket angeboten werde. Erfreulich seien die Angebote von Kombitickets bei Veranstaltungen in der Schleyer-Halle und in der Porsche Arena.

Falls die Abgeordneten noch Handlungsbedarf in bestimmten Bereichen sähen, könnten sie dies gern dem Ministerium mitteilen, damit es sich darum kümmere.

Ein Vertreter des Ministeriums für Verkehr legte dar, Kombitickets seien Tarifangebote, die aus den Verbänden und den die Verbände tragenden Verkehrsunternehmen entstünden. Das Ministerium könne nicht in die Tarife eingreifen, sondern könne nur Anregungen geben und tue dies auch. Im Rahmen des Baden-Württemberg-Tarifs habe das Ministerium darauf gedrungen, dass es zur Bundesgartenschau in Heilbronn eine Kombiticketvereinbarung gebe. Bei den einzelnen Veranstaltern sei die Bereitschaft zu einer Kombiticketvereinbarung jedoch sehr unterschiedlich.

Bei Sonderzügen, die speziell zu einer Veranstaltung eingerichtet würden, würden die Einnahmen aus den Kombitickets für die Bestellung dieser Züge herangezogen. Im Fall der Heimspiele der TSG Hoffenheim habe es Differenzen gegeben zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN), der bereits entsprechend verfahren sei, und dem Verkehrsverbund Heilbronner-Hohenloher-Haller Nahverkehr (HNV), welcher dies bislang noch nicht getan habe. Gespräche hierüber hätten dazu geführt, dass der HNV nun auch auf dieses System umstelle.

Darüber hinaus stehe im überregionalen Verkehr gemäß den Verkehrsverträgen des Landes ein Sonderzugkontingent zur Verfügung, welches eingesetzt werde, wenn im Rahmen von Großveranstaltungen mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen sei. Dies beziehe sich jedoch nicht speziell auf Fußballveranstaltungen. Die Sonderzüge verkehrten auch nicht gezielt zu den Veranstaltungen, sondern dienten als Verstärkerzüge auf den entsprechenden Zubringerstrecken.

Der bereits genannte Mitunterzeichner des Antrags wies darauf hin, der Ausschuss habe in seiner Sitzung am 10. Juli 2019 die Beschlussempfehlung an das Plenum verabschiedet, die Landesregierung zu ersuchen, alle vertraglichen Möglichkeiten auszuschöpfen, dass künftig noch öfter zusätzliche Zugkapazitäten oder bei Bedarf und nach Möglichkeit zusätzliche Zugverbindungen bei Fußballspielen des VfB Stuttgart und weiteren Großveranstaltungen bereitgestellt würden.

Er merkte an, für den VRN und den HNV müsste es analoge Möglichkeiten zur Inanspruchnahme der vom Ministeriumsver-

treter erwähnten zusätzlichen Transportkapazitäten geben wie für den VVS. Insoweit sollte bei der dem Land obliegenden Zurverfügungstellung von zusätzlichen Zugkapazitäten mit gleichen Maßstäben gemessen werden.

Der bereits genannte Vertreter des Ministeriums für Verkehr teilte mit, im Zuständigkeitsbereich des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart verkehre vor allem die S-Bahn gezielt zum Fußballstadion. Die Aufgabenträgerschaft obliege hier dem Verband Region Stuttgart. Das Land habe im Rahmen seiner Zuständigkeiten als Aufgabenträger und auch finanziell hierauf keinen Einfluss.

Der erwähnte Beschluss des Ausschusses vom 10. Juli 2019 habe sich auf den Regionalverkehr bezogen.

Ein Abgeordneter der Grünen fügte an, dieser Beschluss betreffe nicht die S-Bahn, sondern Regionalzüge, bei denen das Land Besteller sei.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 16/6321 für erledigt zu erklären.

27.11.2019

Berichterstatter:

Kleinböck

26. Zu dem Antrag der Abg. Elke Zimmer u.a. GRÜNE und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6367 – Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS): Erster Sachstand nach Einführung der Tarifreform

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,
den Antrag der Abg. Elke Zimmer u.a. GRÜNE
– Drucksache 16/6367 – für erledigt zu erklären.

09.10.2019

Die Berichterstatterin: Der Vorsitzende:
Rolland Rombach

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 16/6367 in seiner 29. Sitzung am 9. Oktober 2019.

Die Erstunterzeichnerin des Antrags brachte vor, aktuell zeichne sich eine gute Entwicklung der Fahrgastzahlen nach Inkrafttreten der VVS-Tarifreform am 1. April 2019 ab.

Sie bat das Verkehrsministerium, den Ausschuss in einem halben Jahr über den aktuellen Sachstand zu informieren.

Der Ausschussvorsitzende hielt fest, ein solcher Bericht werde durch das Verkehrsministerium erfolgen.

Ausschuss für Verkehr

Der Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr gab bekannt, von April bis August 2019 sei ein Anstieg der Zahl der Fahrten um gut 5% gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum zu verzeichnen.

Die Erstunterzeichnerin des Antrags bat darum, auch über die Planungen anderer Verkehrsverbände zu Tarifreformen und/oder Tarif-/Verbundkooperationen oder Verbundfusionen zu berichten.

Der Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr teilte mit, entsprechende Planungen gebe es aktuell bei rund zehn Verbänden. Zum Teil befänden sich die Planungen erst am Anfang. Eine öffentliche Weitergabe von Informationen hierüber würde die Akteure eher verschrecken.

Die Erstunterzeichnerin des Antrags bat darum, den Ausschuss zu informieren, wenn es hierzu etwas zu berichten gebe.

Der Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr stimmte dem zu.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 16/6367 für erledigt zu erklären.

28.10.2019

Berichterstatter:

Rolland

27. Zu dem Antrag der Abg. Hermann Katzenstein u. a. GRÜNE und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr
 – Drucksache 16/6550
 – Auswirkungen der Leopoldina-Stellungnahme „Saubere Luft“ auf die Luftreinhalte- und Mobilitätspolitik der Landesregierung

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Hermann Katzenstein u. a. GRÜNE – Drucksache 16/6550 – für erledigt zu erklären.

06.10.2019

Der Berichterstatter: Der Vorsitzende:

Selcuk

Rombach

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr behandelte den Antrag Drucksache 16/6550 in seiner 30. Sitzung am 6. November 2019.

Der Erstunterzeichner des Antrags dankte dem Ministerium für Verkehr für die sehr ausführliche Stellungnahme und unterstrich, die Studie der Leopoldina habe tatsächlich zu einer Versachlichung der öffentlichen Diskussion über Sinnhaftigkeit und Gültigkeit von Luftschadstoffgrenzwerten und den zugehörigen Messverfahren geführt.

Ohne weitere Aussprache beschloss der Ausschuss ohne Widerspruch, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 16/6550 für erledigt zu erklären.

11.12.2019

Berichterstatter:

Selcuk

28. Zu dem Antrag der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr
 – Drucksache 16/6552
 – Standby-Pool der Triebfahrzeugführer

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP – Drucksache 16/6552 – für erledigt zu erklären.

09.10.2019

Der Berichterstatter: Der Vorsitzende:

Schuler

Rombach

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 16/6552 in seiner 29. Sitzung am 9. Oktober 2019.

Der Erstunterzeichner des Antrags brachte vor, laut einer Pressemitteilung des Verkehrsministeriums vom 8. Juli 2019 wolle das Land einen Standby-Pool für Triebfahrzeugführer einrichten, die bei Personalproblemen in den verschiedenen Netzen in Baden-Württemberg zum Einsatz kommen könnten. Solche Triebfahrzeugführer müssten eine sehr breite Ausbildung und Erfahrung haben, um bei unterschiedlichen Fahrzeugtypen eingesetzt werden zu können. Pressemeldungen zufolge sei die erste Ausschreibung wohl nicht sehr erfolgreich verlaufen.

Die Antragsteller werteten es sehr kritisch, dass das Land mit der Einrichtung eines Standby-Pools in einer ohnehin angespannten Marktsituation in den Wettbewerb um Triebfahrzeugführer eintrete. Ein solches Vorgehen weise planwirtschaftliche Tendenzen auf und widerspreche dem Wettbewerbsgedanken. Mit der gleichen Argumentationslogik ließe sich auch der Aufbau eines Standby-Pools für Busfahrer im Land rechtfertigen. Den Einsatz von Regionalisierungsmitteln zu solchen Zwecken halte er fast schon für missbräuchlich.

Er beantrage, vom Verkehrsministerium über die der Ausschreibung der Einsatzbereitschaften zugrunde liegende Kalkulation informiert zu werden. Dies könne angesichts der Wettbewerbsrelevanz auch in nicht öffentlicher Sitzung geschehen.

Ein Abgeordneter der CDU äußerte, seine Fraktion teile die Zielsetzung, die Zugaufälle und -verspätungen im Land zu reduzieren. Nachvollziehbar sei auch, dass das Land versuche, die Personalprobleme in diesem Bereich zu lösen. Allerdings stelle sich die Frage, ob genügend Triebfahrzeugführer zur Verfügung

Ausschuss für Verkehr

stünden, um die Einrichtung eines Pools auf Landesebene umzusetzen, und ob das Land hierbei nicht zu sehr in den Wettbewerb eingreife. Zudem interessiere ihn, wie ein solcher Triebfahrzeugführer-Pool ausgestaltet werden solle, auch was die Einsatzzeiten und die Bereitschaftszeiten des Personals anbelange.

Ein Abgeordneter der SPD bemerkte, die geplante Einrichtung eines Standby-Pools von Triebfahrzeugführern auf Landesebene sei offensichtlich eine nachträgliche Korrektur von Fehlern bei Ausschreibungen, sofern dies überhaupt möglich sei und das hierfür benötigte Personal gewonnen werden könne.

Eine Abgeordnete der Grünen führte aus, die geplante Einrichtung eines Standby-Pools von Triebfahrzeugführern auf Landesebene sei aus ihrer Sicht kein planwirtschaftlicher Ansatz, sondern eher ein neuer, vielleicht auch unkonventioneller Weg, auf aktuelle Probleme im Personalbereich zu reagieren, die bei den Ausschreibungen der Netze noch nicht absehbar gewesen seien.

Es sollte im Interesse aller liegen, dass das Verkehrsministerium Wege suche, um für einen stabilen Fahrbetrieb im Bahnverkehr zu sorgen. Insofern habe sie kein Verständnis für die geäußerte Kritik.

Von Interesse sei, wie die Resonanz auf die Ausschreibung der Einsatzbereitschaften bislang sei. Erste Meldungen hierzu seien eher ernüchternd.

Sie halte es für richtig, zur Finanzierung eines Triebfahrzeugführer-Pools Pönalemittel einzusetzen. Solche Strafzahlungen sollten in erster Linie dafür verwendet werden, einen möglichst reibungslosen Betrieb sicherzustellen und entstandene Probleme im Bahnbetrieb zu überwinden.

Der Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr legte dar, in der Zeit, in der es noch keinen Wettbewerb im Schienenverkehr gegeben habe, habe die Deutsche Bahn für ihr großes deutschlandweites Netz einen Standby-Pool von Schienenfahrzeugen sowie eine „Sitzbereitschaft“ von Triebfahrzeugführern zur Kompensation von Ausfällen vorgehalten.

Da es unter den heutigen Gegebenheiten mit der Ausschreibung einzelner Netze keine übergreifenden Reserven gebe, habe sich das Land entschlossen, eine über die in den jeweiligen Verträgen vorgeschriebenen Reserven hinausgehende übergreifende Reserve an Fahrzeugen sowie an Triebfahrzeugführern in Baden-Württemberg einzurichten. Die Vorhaltung einer Triebfahrzeugführerreserve sei bislang noch von keinem Bundesland praktiziert worden und sei insoweit ein Pilotprojekt in Baden-Württemberg. Er sei aber sehr optimistisch, dass diese Maßnahme in verkehrlicher Sicht helfen werde.

Das Land werde nicht selbst Triebfahrzeugführer einstellen. Vielmehr sei eine Ausschreibung von Einsatzbereitschaften erfolgt. Ein Zuschlag sei noch nicht erteilt worden. Der Ausschreibungsprozess befinde sich derzeit in einer Phase, in der potenzielle Bieter Rückfragen stellten oder auch Ausschreibungsinhalte rügten und um Verbesserungen bitteten. Das Ministerium reagiere hierauf und versuche, den Ausschreibungsprozess im Weiteren so zu gestalten, dass ein gutes Ergebnis herauskomme und die Anforderungen von den Bewerbern auch erfüllt werden könnten.

Die meisten Rückmeldungen potenzieller Bieter beträfen die Fragestellung, bis zu welchem Zeitpunkt das vorzuhaltende Personal so weit ausgebildet sei, um allen Anforderungen, vor allem hinsichtlich der Fahrzeuge und der Netze, gerecht zu werden. Hier werde sicherlich eine Lösung gefunden.

Ein großes Problem für die Eisenbahnverkehrsunternehmen sei, dass personelle Ausfälle, insbesondere Krankmeldungen, meist erst kurz vor Dienstbeginn bekannt würden, sodass die Unternehmen hierauf kaum noch reagieren könnten. Um dieser Schwierigkeit zu begegnen, solle eine Unterteilung in vier Regionen des Landes erfolgen, die in etwa der Struktur der Regierungsbezirke entsprächen, in denen dann jeweils „Sitzbereitschaften“

eingerrichtet würden, um bei Personalausfällen in der jeweiligen Region möglichst rasch vor Ort sein zu können. Eine zentrale Steuerung des Pools von insgesamt knapp 20 Personen werde wohl von Stuttgart aus erfolgen.

Einerseits gebe die Ausschreibung bestimmte Standards vor, beispielsweise dass kein Lohndumping stattfinden dürfe, andererseits werde ein Kernbereich, in dem der Wettbewerb stattfinde, bewusst offengelassen und nicht reglementiert, um kreative Lösungen zu ermöglichen und möglichst wirtschaftliche Angebote zu erzielen. Insofern handle es sich bei dieser Ausschreibung um „Marktwirtschaft pur“.

Die Entgelte für den Abruf von Triebfahrzeugführern aus dem Pool seien so hoch angesetzt, dass es für die Eisenbahnverkehrsunternehmen finanziell günstiger sei, eigenes Personal in ausreichender Menge zur Verfügung zu haben. Es werde auch kein Anreiz für die Eisenbahnverkehrsunternehmen bestehen, eine Pönale in Kauf zu nehmen.

Bei einem positiven Verlauf des Vorhabens werde nach Ablauf der Probefrist von zwei Jahren der Triebfahrzeugführer-Pool nicht mehr oder nur noch in geringerem Umfang benötigt, weil die Eisenbahnverkehrsunternehmen dann selbst in hinreichender Zahl Personal bevorratet hätten, oder der Triebfahrzeugführer-Pool werde sich als geeignetes Mittel erweisen, um die personalbedingten Ausfälle möglichst gering zu halten.

Ordnungspolitisch stelle die Einrichtung eines Triebfahrzeugführer-Pools des Landes sicherlich einen neuen Weg dar. Er bitte jedoch, die Fahrgäste im Blick zu behalten, die gerade bei kalten Temperaturen im Winter von Zugausfällen und -verspätungen sehr stark betroffen seien. Wenn es gelinge, durch die Maßnahme die Zahl der Zugausfälle und -verspätungen zu reduzieren, sei den Fahrgästen geholfen, auch wenn dieser Weg ordnungspolitisch als ungewöhnlich bezeichnet werden könne. Das Ministerium sei gern bereit, am Ende über die Kosten und über die Einnahmen aus den Entgelten für den Abruf von Triebfahrzeugführern zu informieren.

Für die Umsetzung entsprechender Vorhaben im Bereich des Busverkehrs wären die Landkreise zuständig.

Das Ministerium gehe davon aus, durch die Ausschreibung noch weitere Ressourcen im Bereich der Triebfahrzeugführer heben zu können, gegebenenfalls auch außerhalb des Landes. Sichergestellt werden solle, dass hierdurch der DB AG und anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen keine Triebfahrzeugführer verloren gingen.

Der Vorwurf, es habe Fehler bei der Ausschreibung gegeben, werde durch Wiederholen nicht besser.

Der Erstunterzeichner des Antrags merkte an, die festgestellten Schwierigkeiten bei der Ausschreibung zeigten, dass es sich bei dem Vorhaben des Landes um eine „blöde Idee“ handle, die das Land viel Geld koste. Die Einrichtung einer „Sitzbereitschaft“ sei Aufgabe der Deutschen Bahn oder anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen. Das Land greife hier in bestehende Strukturen ein, bilde Lokführer aus, die später womöglich von den Eisenbahnverkehrsunternehmen übernommen würden. Die bessere Lösung wäre es, wenn das Land direkt mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die die Netze in Baden-Württemberg betrieben, nach Wegen zur Lösung der personalbedingten Probleme und zur Finanzierung suche.

Er werde dem Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer berichten, dass das Land im Bereich der Triebfahrzeugführer neue ordnungspolitische Wege gehe, und dem Verband vorschlagen, auf das Land zuzukommen.

Ein Vertreter des Ministeriums für Verkehr teilte mit, der Beruf des Lokführers bzw. Triebfahrzeugführers gehöre europaweit zu den Mangelberufen. Insofern sei es wichtig, dass das Land bei der Personalgewinnung unkonventionelle Wege gehe.

Ausschuss für Verkehr

In den regelmäßigen Besprechungen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen werde auch immer über Möglichkeiten geredet, wie die Personaldecke anders gestaltet werden könne und wie der Situation planerisch besser Rechnung getragen werden könne.

In allen Verkehrsverträgen, die neu abgeschlossen worden seien und würden, seien Ausbildungsvorgaben in Form von Quoten enthalten.

Wenn den Betreiberunternehmen der bereits vergebenen Netze zusätzlich eine „Sitzbereitschaft“ gewährt würde, wäre gerade dies Wettbewerbsverzerrung, weil den Unternehmen in einem bereits abgeschlossenen Verfahren zusätzliches Geld gegeben würde.

Sicherlich müssten mit dem neuen Instrument zunächst einmal Erfahrungen gesammelt werden. Die erste Erfahrung sei, dass sich bei den Bietergesprächen gezeigt habe, dass die Bereitstellung von Personal vielleicht nicht so schnell erfolgen könne, wie sich das Ministerium dies wünsche und vorstelle. Das Ministerium sei aber zuversichtlich, dass das neue Instrument ausprobiert werden könne.

Der Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr hob hervor, das Ministerium verlange von den Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Verträge einzuhalten und genügend Personal vorzuhalten, damit die Zugleistungen erbracht werden könnten. Der Triebfahrzeugführer-Pool des Landes sei eine sinnvolle zusätzliche Leistung, um neben einer Verbesserung der Zugqualität, die in nächster Zeit sicherlich eintreten werde, die Personalkapazitäten zu erhöhen. Diese Verbesserungen seien gut für den Eisenbahnverkehr im Land, vor allem wenn dies möglicherweise keine wesentlichen Zusatzkosten verursache.

Eine Abgeordnete der SPD bat um Auskunft, wer der Arbeitgeber für die Beschäftigten des Standby-Pools sein werde und nach welchem Tarif diese Beschäftigten bezahlt würden.

Sie brachte ihre Besorgnis zum Ausdruck, dass das Konstrukt des Standby-Pools dazu führen könnte, dass Unternehmen, die sich bei der Ausschreibung von Bahnverkehrsstrecken in Baden-Württemberg bewürben, mit günstigen Personalkosten kalkulierten, da sie wüssten, dass personelle Lücken, die sie sonst nur mit teurerem Personal füllen könnten, durch den Standby-Pool des Landes abgedeckt würden. Insoweit sehe sie hier ein arbeitsrechtliches Problem.

Ein noch nicht genannter Abgeordneter der CDU bat um Klärstellung, in welchem Verhältnis die Kosten der Pönalen zu den Entgelten für den Abruf von Triebfahrzeugführern aus dem Standby-Pool stünden.

Der Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr teilte mit, die Personalverantwortung für die Beschäftigten des Standby-Pools habe das Unternehmen, das bei der Vergabe den Zuschlag erhalte. Dieses müsse das Personal nach dem einschlägigen Tarif bezahlen.

Der bereits genannte Vertreter des Ministeriums für Verkehr ergänzte, es handle sich hierbei quasi um einen Dienstleistungsvertrag. Das Unternehmen, das bei der Ausschreibung zum Zug komme, müsse die Triebfahrzeugführer ordnungsgemäß beschäftigen und den Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Personalausfällen zur Verfügung stellen.

Die höchsten Kosten entstünden für die Eisenbahnverkehrsunternehmen, wenn der vereinbarte Zug ausfalle. In diesem Fall erhielten die Unternehmen keine Vergütung und würden zusätzlich pönalisiert.

Wenn ein Eisenbahnverkehrsunternehmen Personal aus dem Standby-Pool abrufe, verlange das Land hierfür das Zweieinhalbfache bis Dreifache des Satzes, den es hierfür dem Dienstleister zahlen müsse, welcher allein schon höher als die üblichen Kosten für die Beschäftigung eines Lokführers sei. Insoweit wäre ein Ei-

senbahnverkehrsunternehmen, das niedrige Personalkosten kalkulieren würde, um billig anzubieten, doppelt schlecht beraten, weil es häufig zu einem sehr teuren Satz auf den Standby-Pool zurückgreifen müsste.

Der Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr betonte, aufgrund der hohen Kosten für die Pönalen, die noch höher seien als für den Abruf von Triebfahrzeugführern aus dem Standby-Pool, bestehe ein hoher Druck auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen, Züge nicht ausfallen zu lassen.

Der Erstunterzeichner des Antrags merkte an, er sei auf die Abrechnung gespannt.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 16/6552 für erledigt zu erklären.

12. 12. 2019

Berichterstatter:

Schuler

29. Zu

- a) dem Antrag der Abg. Thomas Marwein u. a. GRÜNE und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr
– Drucksache 16/6558
– Leistungsfähige Wasserstraßen für Baden-Württemberg
- b) dem Antrag der Abg. Thomas Marwein u. a. GRÜNE und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr
– Drucksache 16/6655
– Leistungsstarke, moderne Häfen für Baden-Württemberg
- c) dem Antrag der Abg. Thomas Marwein u. a. GRÜNE und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr
– Drucksache 16/6530
– Schadstoffemissionen und Antriebstechniken in der Binnenschifffahrt

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

die Anträge der Abg. Thomas Marwein u. a. GRÜNE – Drucksache 16/6558, Drucksache 16/6655 und Drucksache 16/6530 – für erledigt zu erklären;

06. 11. 2019

Der Berichterstatter:

Kleinböck

Der Vorsitzende:

Rombach

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet die Anträge Drucksachen 16/6530, 16/6558 und 16/6655 in seiner 30. Sitzung am 6. November 2019.

Der Erstunterzeichner der Anträge ging zunächst auf die Drucksache 16/6558 ein und monierte, dass der Bund auf Anfrage des Landes die Auskunft über die Fragen 1, 2, 4 und 7 abgelehnt habe, weil es sich dabei um Vorhaben handle, die in die Zuständigkeit des Bundes fielen, die von ihm nur im parlamentarischen Verfahren des Bundes zu beantworten seien. Er werde die zu diesen Punkten gestellten Fragen nunmehr an seine Bundestagskolleginnen und -kollegen weiterleiten. Sobald die Antworten des Bundes darauf vorlägen, werde er diese den Mitgliedern des Verkehrsausschusses zuleiten.

Sodann ging er auf die im Rahmen der Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Bund und dem Land von 2007 verabredete Zahl der für den Schleusenausbau in Baden-Württemberg an den Bund abgestellten Landesbediensteten ein, die in der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr zu Ziffer 3 des Antrags aufgelistet seien, und wollte dazu noch wissen, auf welchen Betrag sich die Kosten für die fünf abgeordneten Landesbediensteten summierten, die das Land trage, oder ob diese inzwischen Bundesbedienstete geworden seien. Daran schloss er die Frage an, ob diese Bediensteten am Neckar, am Rhein oder außerhalb Baden-Württembergs arbeiteten, aber das Land diese Stellen finanziere.

Zufrieden zeigte er sich mit der Antwort auf die Ziffer 5 insoweit, als damit zumindest einmal die Vorstellungen des Bundes bekannt geworden seien, wann der Neckarausbau erledigt sein solle. Angesichts des schlechten Zustandes der Neckarschleusen sei ein Zeitraum bis 2050 jedoch sehr fragwürdig. Hinzu komme, dass der Bund diesen Zeitplan noch an Voraussetzungen knüpfe, die er selbst zu erfüllen habe. Von Interesse sei daher, welche Möglichkeiten das Land sehe, den Bund quasi dazu zu zwingen, für den Neckarausbau mehr zu tun.

Zur Drucksache 16/6655 sprach er vor allem die Verfügbarkeit von Landstrom in den baden-württembergischen Häfen an. Die Stellungnahme gebe darüber Auskunft, dass Mannheim, Kehl und Karlsruhe über Landstromanlagen verfügten, aber zumindest von Kehl wisse er, dass ständig mehr Landstrom nachgefragt werde. In diesem Zusammenhang wies er darauf hin, dass die Herstellung einer bedarfsgerechten Verfügbarkeit von Landstromanlagen als Maßnahme im 2019 veröffentlichten Masterplan Binnenschifffahrt des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur enthalten sei und auch der Koalitionsvertrag der Bundesregierung die flächendeckende Etablierung von Landstrom vorsehe. Hierzu stellten sich dann auch Fragen wie Befreiung von der EEG-Umlage, Netzentgelte und Förderung von Länderprogrammen durch den Bund. Hierzu fehlten jedoch durchgängig alle Angaben vom Bund.

Zu den in Drucksache 16/6530 thematisierten „Schadstoffemissionen und Antriebstechniken in der Binnenschifffahrt“ ging der Erstunterzeichner vor allem auf Antriebstechniken mit Einsatz von Liquefied Natural Gas (LNG) sowie Elektromotoren und Wasserstoffverbrennungsmotoren ein. Dabei bedauerte er es, dass es zwar auf deutscher und auf europäischer Ebene eine LNG-Strategie gebe, dass diese aber noch nicht richtig funktioniere und dass auch insgesamt die Nachfrage nach LNG sehr gering sei. Es gebe zwar in Antwerpen einen LNG-Hafen, dessen Kapazitäten würden aber nur zu 10 bis 15 % europaweit genutzt. Auch die Überlegungen, in Brunsbüttel einen LNG-Hafen anzulegen, seien wohl noch nicht zu Ende gediehen. In diesem Zusammenhang sprach er aber die Hoffnung aus, dass die Reederei Schwaben, an der das Land Baden-Württemberg über die Baden-Württemberg Stiftung gGmbH beteiligt sei, dann, wenn sie ein neues Schiff in Dienst stellen werde, es mit LNG-Antrieb ausstatten werde.

Ein Abgeordneter der SPD zeigte sich ebenfalls erstaunt darüber, dass die mit dem Antrag Drucksache 16/6558 gestellten Fragen von der Bundesregierung zur Hälfte nicht beantwortet worden seien.

Er begrüßte es, dass die Landesregierung ganz klar sage, dass sie anstrebe, den Gütertransport nicht nur auf die Schiene, sondern auch rasch auf die Binnenschifffahrt zu verlagern. Vor diesem Hintergrund sei der vom Bund vorgelegte Zeitplan für den Ausbau des Neckars und der Verlängerung aller Schleusen bis Plochingen auf 135 m bis 2050 inakzeptabel. Die Arbeiten müssten schneller vorangehen. Deshalb erwarte seine Fraktion hierzu auch eine eigene Initiative der Landesregierung von Baden-Württemberg.

Zum Zeitplan der Verlängerung aller Schleusen bis Plochingen auf 110 m wollte er sodann wissen, was damit konkret gemeint sei, weil seiner Kenntnis nach die Schleusen bereits auf 110 m verlängert worden seien.

Ein weiterer Abgeordneter der SPD erbat Auskunft darüber, ob bei den Schleusen Dossenheim und Heidelberg beide Kammern verlängert werden sollten und ob beim Neckarausbau auch am unteren Neckarverlauf begonnen werden solle. Darüber hinaus wollte er etwas über den Zeitplan zur Durchführung dieser Maßnahmen erfahren.

Ein Abgeordneter der FDP/DVP unterstrich das Erfordernis, mehr Güter auf dem Wasser zu transportieren. Leider habe sich der positive Trend in den Umschlagszahlen der Binnenhäfen in Baden-Württemberg aus dem Jahr 2017 wegen der niedrigen Flusspegel und durch eine Verteuerung der Preise für Kraftstoffe im Jahr 2018 nicht fortsetzen können.

Zum Thema Landstrom für die Schiffe während ihres Aufenthalts in den Häfen sah er eine Aufgabe des Ministeriums für Verkehr darin, die Verfügbarkeit von Landstromanlagen zu erhöhen.

Ein Abgeordneter der Grünen stellte die Frage, ob der Neckar auf dem Streckenabschnitt zwischen Hessigheim und Mundelsheim für die größeren Binnenschiffe begradigt werden müsse.

Der Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr stimmte der Beurteilung zu, dass – wie vom Bund vorgesehen – Zeiträume für den Neckarausbau bis 2050 absolut nicht akzeptabel seien. Weil der Neckarausbau aber ohnehin nur sehr knapp eine Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan geschafft habe und es sicherlich auch richtig sei, dass der Neckar nicht gerade im Fokus des Bundes stehe, schlage er jedoch nicht vor, die Kostenübernahme für Planungsstellen im bundesseitigen Amt für Neckarausbau zu stoppen, sondern die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung im nächsten Jahr einmal in eine Sitzung des Verkehrsausschusses des Landtags zu einem Gespräch über die Situation über den Neckarausbau einzuladen und dabei auch zu thematisieren, ob die Ausbaumaßnahmen nicht schneller als bis 2050 erledigt werden könnten. Der Schlüssel der Lösung dafür liege nämlich leider nicht in Stuttgart, sondern in Berlin.

Ein Vertreter des Ministeriums für Verkehr ergänzte bezüglich der Verlängerung der Schleusen auf 110 m, dass oberhalb von Heilbronn noch nicht alle Kammern 110 m lang seien. Um die Schleusenammern auf 135 m ertüchtigen zu können, sei deshalb erst einmal der Ausbau auf 110 m Länge erforderlich. Er bestätigte, dass auch nach dem Konzept des Bundes mit den Ausbaumaßnahmen am unteren Verlauf des Neckars begonnen werden solle.

Zur Frage nach der Begradigung des Streckenabschnitts zwischen Hessigheim und Mundelsheim für größere Binnenschiffe verwies er auf die Antwort zu Ziffer 6 des Antrags Drucksache 16/6558. Danach stellten aktuell vier Kurven am Neckar Engpässe dar, die im Moment noch kein Befahren mit einem Schiff mit einer Länge von 135 m zuließen.

Ausschuss für Verkehr

Der Erstunterzeichner der Anträge erinnerte abschließend daran, dass der Landtag bereits in der letzten Legislaturperiode zwei Resolutionen zum Neckar Ausbau verabschiedet habe, in denen die Fraktionen gemeinsam den Bund aufgefordert hätten, hier aktiv zu werden.

Daraufhin beschloss der Ausschuss ohne Widerspruch, dem Plenum zu empfehlen, die Anträge Drucksachen 16/6530, 16/6558 und 16/6655 für erledigt zu erklären.

10.12.2019

Berichterstatter:

Kleinböck

30. Zu dem Antrag der Abg. Tobias Wald u. a. CDU und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6560 – Steigerung der Verkehrssicherheit: Halterhaftung und Halterkostenhaftung

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Tobias Wald u. a. CDU – Drucksache 16/6560 – für erledigt zu erklären.

09.10.2019

Der Berichterstatter: Der Vorsitzende:

Keck

Rombach

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 16/6560 in seiner 29. Sitzung am 9. Oktober 2019.

Eine Mitunterzeichnerin des Antrags brachte vor, bei Geschwindigkeitsüberschreitungen von Motorradfahrern könne oftmals deren Identität nicht festgestellt werden, da auf dem Beweisfoto weder das Nummernschild noch das Gesicht des Fahrers erkennbar seien. Der vorliegende Antrag befasse sich daher mit der Fragestellung, wie die Identität von Motorradfahrern bei Verkehrsverstößen besser festgestellt werden könne, sodass entsprechende Sanktionen verhängt werden könnten.

In der Stellungnahme zu dem vorliegenden Antrag werde dargestellt, wie in anderen europäischen Ländern mit der Problematik umgegangen werde. In Frankreich gelte die Halterhaftung im fließenden Verkehr. In Österreich gebe es eine bußgeldbewehrte Auskunftspflicht des Halters über den Fahrer des Fahrzeugs. Sie bitte das Verkehrsministerium um eine Bewertung dieser Ansätze im Hinblick auf ihre Wirksamkeit und ihre Realisierungsmöglichkeiten in Deutschland. Hierbei interessiere sie, wie die Varianten der Halterhaftung im fließenden Verkehr und der bußgeldbewehrten Auskunftspflicht aus Landessicht wie auch aus Bundessicht hinsichtlich ihrer rechtlichen und politischen Durchsetzbarkeit bewertet würden.

Ein Abgeordneter der FDP/DVP schloss sich den Fragen seiner Vorrednerin an und fügte hinzu, es sollte auch einmal die Möglichkeit geprüft und in Erwägung gezogen werden, die Pflicht zur Anbringung eines Kennzeichens oder einer sonstigen Identifikationsmöglichkeit an der Vorderseite der Motorräder einzuführen.

Geprüft werden sollte auch eine Ausweitung des Haftungsregimes auf im fließenden Verkehr begangene Verstöße, wie dies etwa in Österreich und anderen Staaten praktiziert werde.

Gerade wenn es um die Identifizierung von Rasern gehe, von denen die Gefahr der Schädigung anderer Verkehrsteilnehmer ausgehe, sollte nach seiner persönlichen Einschätzung eine bußgeldbewehrte Auskunftspflicht möglich sein, auch wenn dies damit verbunden wäre, sich selbst oder nahe Angehörige zu belasten.

Das Verkehrsministerium bitte er um Auskunft, wie lange die Frist bis zum Eintritt der Verfolgungsverjährung bei entsprechenden Verkehrsverstößen sei.

In der Stellungnahme zu dem vorliegenden Antrag werde mitgeteilt, dass die Quote der Einstellungen der Verfolgung von Verkehrsverstößen von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen in den Jahren 2014 bis 2016 bei etwa 20% und in den Jahren 2017 und 2018 bei etwa 27% gelegen habe. Er bitte um Auskunft, ob es sich bei den angegebenen Quoten um Jahreswerte oder um Durchschnittswerte der angegebenen Jahre handle.

Ein Vertreter des Ministeriums für Verkehr legte dar, das angesprochene Problem bei der Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten beschäftige auch das Verkehrsministerium sehr stark. Die Kombination von gefährlichen Tatbeständen und ziemlich niedrigen Bußgeldern bei gleichzeitig sehr hohem Aufwand und mitunter Unmöglichkeit, den Fahrzeugführer zu ermitteln, sei mit Blick auf die Verkehrssicherheit nicht hinnehmbar.

Das Ministerium habe großes Interesse, dass sich an dieser Situation etwas ändere und die beschriebenen Ansätze, die in anderen Staaten verfolgt würden, auch in Deutschland aufgegriffen würden. Dies stehe jedoch in gewissem Widerspruch zu dem Rechtsgrundsatz „Keine Strafe ohne Schuld“. Deswegen sei es sehr kompliziert, im deutschen Rechtssystem entsprechende Änderungen einzuführen.

Die drei in der Diskussion befindlichen Ansätze, um der Problematik zu begegnen, seien in der Stellungnahme zu dem vorliegenden Antrag aufgeführt. Derzeit zeichne sich jedoch keine politische Entwicklung auf Bundesebene ab, die entsprechende Änderungen in nächster Zeit erwarten ließen. Auch zur Einführung von Frontkennzeichen bei Motorrädern sei ihm keine Initiative bekannt. In der aktuellen Reform der Straßenverkehrsordnung seien jedenfalls keine entsprechenden Änderungen enthalten.

Für die Anordnung einer Fahrtenbuchauflage sei es in der Regel erforderlich, dass es sich um eine Zuwiderhandlung handle, die mit mindestens einem Punkt im Fahreignungsbewertungssystem bewertet sei. Geringere Verstöße würden immer noch als „Kavaliersdelikte“ behandelt und nicht entsprechend geahndet bzw. verfolgt. Hier bestehe aus Sicht des Verkehrsministeriums noch Veränderungsbedarf.

Baden-Württemberg habe gemeinsam mit dem Land Niedersachsen in der Verkehrsministerkonferenz die Initiative ergriffen, um an einer Erhöhung der Bußgelder für besonders verkehrsfähliche Ordnungswidrigkeiten zu arbeiten. Die Verkehrsministerkonferenz habe, nachdem der Bund lange Zeit nicht darauf reagiert habe, eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die nun unter Federführung Baden-Württembergs ihre Arbeit aufgenommen habe. Er sehe eine gute Möglichkeit, in diesem Kontext die in dem Antrag angesprochene Thematik aufzugreifen.

Ein Abgeordneter der SPD merkte an, er halte den Ansatz der Halterkostenhaftung für interessant. Die Zuständigkeit hierfür liege aber auf Bundesebene. Ihn interessiere daher, inwieweit das

Ausschuss für Verkehr

Verkehrsministerium des Landes Bündnispartner suche, um solche Überlegungen auf Bundesebene zu implementieren.

Der Vertreter des Ministeriums für Verkehr erwiderte, Baden-Württemberg habe auf der Ebene der Verkehrsministerkonferenz Bündnispartner gefunden, was die Thematik Verkehrsgefährdungen anbelange. Dies gehe über den Bereich des Motorradverkehrs hinaus.

Auf die Frage des Abgeordneten der FDP/DVP antwortete er, nach seinem Verständnis handle es sich bei den in der Stellungnahme genannten Quoten der Einstellungen von Ermittlungsverfahren bei im Ausland zugelassenen Fahrzeugen um Durchschnittsangaben für die genannten Jahre.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 16/6560 für erledigt zu erklären.

18. 12. 2019

Berichterstatter:

Keck

31. Zu dem Antrag der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6570 – Sachstand zum fahrerlosen Fahren im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen, den Antrag der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD – Drucksache 16/6570 – für erledigt zu erklären.

06. 11. 2019

Der Berichtstatter:	Der Vorsitzende:
Schuler	Rombach

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 16/6570 in seiner 30. Sitzung am 6. November 2019.

Ein Mitunterzeichner des Antrags stellte fest, dass die Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr detailliert begründe, warum das fahrerlose Fahren im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg noch sehr viele Jahre nicht möglich sein werde. Stichworte seien hier u. a. Gleisraumüberwachung und Selbstrettung. Das sei zwar richtig, aber die Antragsteller sähen hier keinen Unterschied zum Bereich des Pkw-Verkehrs, bei dem zum fahrerlosen Fahren intensive Forschung und Förderung betrieben werde.

Ihn habe es schon erstaunt, dass es in der Stellungnahme weiter heiße, dass sich die Universität Stuttgart und das Karlsruher Institut für Technologie mit dem Thema des fahrerlosen Fahrens im Schienenpersonenverkehr „befassten“. Er meine schon, dass

es nicht genüge, sich mit dem Thema zu befassen, sondern dass mehr geforscht und gefördert werden müsse. Die Frage sei also, was das Land zu diesem Thema plane.

Ein Abgeordneter der CDU bemerkte, das fahrerlose Fahren wäre ein Ansatz, um dem Problem fehlender Triebfahrzeugführer zu begegnen. Die Aussagen des Ministeriums für Verkehr in seiner Stellungnahme verdeutlichen jedoch, dass in den kommenden Jahren eine automatisierte Zugführung nicht realisierbar sein werde. Auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen sähen da eigentlich bis 2030 keine Möglichkeiten; wenn überhaupt, lägen die eher in einer Teilautomatisierung. Von Interesse sei, ob das Ministerium für Verkehr diese Einschätzung der Eisenbahnverkehrsunternehmen teile.

Der Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr wies darauf hin, dass der Stuttgarter Schienenknoten mit einer Teilautomatisierung des Betriebs ausgestattet werden solle. Hierbei handele es sich um ein bundesweites Pilotprojekt, das ab 2025 im Regelbetrieb zur Verfügung stehen solle. Er hoffe sehr, dass die Umsetzung rechtzeitig gelingen werde, damit Stuttgart der erste Schienenknoten in Deutschland sei, der teilautomatisch betrieben werde.

Der Ausschuss beschloss ohne Widerspruch, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 16/6570 für erledigt zu erklären.

11. 12. 2019

Berichterstatter:

Schuler

32. Zu dem Antrag der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6571 – Bilanz des Betriebsstarts der neuen Betreiber in den Stuttgarter Netzen und der Donaubahn

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen, den Antrag der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD – Drucksache 16/6571 – für erledigt zu erklären.

09. 10. 2019

Der Berichtstatter:	Der Vorsitzende:
Schuler	Rombach

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 16/6571 in seiner 29. Sitzung am 9. Oktober 2019.

Der Erstunterzeichner des Antrags brachte vor, die Erfahrungen mit den Stuttgarter Netzen und dem Netz 12 – Ulmer Stern – hätten gezeigt, dass aufgrund der engen Zeitplanung bei den Ausschreibungen und Vergaben Probleme aufgetreten seien.

Ausschuss für Verkehr

Er bitte um Auskunft, welche weiteren Netze zur Ausschreibung anstünden, wann diese ausgeschrieben würden und wann mit weiteren Betriebsänderungen zu rechnen sei.

Ein Vertreter des Ministeriums für Verkehr teilte mit, im Zuge des Auslaufens bestehender Verträge stünden immer wieder neue Netze zur Ausschreibung an. In nächster Zeit stünden etwa das Netz der Südbahn und das Netz 7 b im Raum Karlsruhe zur Vergabe an.

Eine Übersicht über die Vergabeverfahren biete der auf der Homepage des Verkehrsministeriums eingestellte Vergabekalender, der regelmäßig aktualisiert werde. Die letzte Aktualisierung habe vor ca. zwei Monaten stattgefunden. Das Ministerium könne dem Ausschuss gern eine aktuelle Fassung der Vergabekalenders zur Verfügung stellen.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 16/6571 für erledigt zu erklären.

06.11.2019

Berichterstatter:

Schuler

33. Zu

- a) dem Antrag der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr
– Drucksache 16/6632
– Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur im Zuge des geplanten Deutschlandtakts (B)
- b) dem Antrag der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr
– Drucksache 16/6541
– Stuttgart 21 – Änderungsvorschläge des Verkehrsministers zu weiteren Kopfbahngleisen
- c) dem Antrag der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr
– Drucksache 16/6542
– Stuttgart 21 – Kapazitätserwartungen und Initiativen des Landes dazu

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

1. Abschnitt I des Antrags der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP – Drucksache 16/6632 – sowie die Anträge der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD – Drucksache 16/6541 und Drucksache 16/6542 – für erledigt zu erklären;
2. Abschnitt II des Antrags der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP – Drucksache 16/6632 – in folgender Fassung zuzustimmen:

„II.

1. die Gespräche zur Abstimmung und Umsetzung des Deutschland-Taktes mit der Bundesregierung und weiteren Beteiligten mit dem Ziel, die Zahl der Fahrgäste im Schienenverkehr bis 2030 zu verdoppeln, fortzuführen und den Landtag weiterhin über notwendige Infrastrukturmaßnahmen und die Weiterentwicklung der Angebotskonzeption im Rahmen des Zielfahrplans 2030 zu informieren;
2. bei der Bundesregierung spätestens bis zu dem bereits terminierten Fachgespräch am 14. November 2019 die Kapazitätserweiterung des Nordzulaufs Feuerbach/Zuffenhausen um ein 5./6. Gleis als Maßnahme zur Realisierung des Deutschland-Takts zum 2. Gutachterentwurf Deutschland-Takt anzumelden.“

09.10.2019

Die Berichterstatlerin:

Razavi

Der Vorsitzende:

Rombach

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet die Anträge Drucksachen 16/6541, 16/6542 und 16/6632 sowie den zu dem Antrag Drucksache 16/6632 vorgelegten Änderungsantrag von Abgeordneten der Grünen, der CDU, der SPD und der FDP/DVP (*Anlage*) in seiner 29. Sitzung am 9. Oktober 2019.

Der Erstunterzeichner der Anträge Drucksachen 16/6541 und 16/6542 brachte vor, Anlass für die Antragstellung seien Pressemeldungen, wonach die Kapazitäten des Stuttgarter Hauptbahnhofs nach Fertigstellung von Stuttgart 21 für die Umsetzung des Deutschlandtakts nicht ausreichen. Nachfragen hätten ergeben, dass der Stuttgarter Hauptbahnhof dies leisten könne, dass aber an anderen Stellen womöglich Kapazitätsengpässe auftreten könnten. Es gelte nun, diese Engpässe zu korrigieren.

Eine der Engstellen befinde sich beim Nordzulauf zum neuen Stuttgarter Tiefbahnhof. Mit dem vorliegenden Änderungsantrag solle – ähnlich wie bei der Wendlinger Kurve – durch eine fraktionsübergreifende Initiative die Landesregierung beauftragt werden, Maßnahmen gegenüber dem Bund zu ergreifen, um eine Ertüchtigung des Nordzulaufs zu erreichen. Dies sei angesichts der einzuhaltenden Fristen von prioritärer Bedeutung. Die von ihm initiierten Anträge könnten nach Abstimmung über den Änderungsantrag für erledigt erklärt werden.

Darüber hinaus bitte er um Erläuterung, wie weit die Planungen des Landesverkehrsministers zur Errichtung zusätzlicher unterirdischer Kopfbahnstrecken im tiefergelegten Stuttgarter Hauptbahnhof gediehen seien und wie die allgemeine Einschätzung in der Region Stuttgart zu diesen Planungen sei.

Der Erstunterzeichner des Antrags Drucksache 16/6632 führte aus, die Antragsteller seien verwundert, dass die bestehende Kapazitätsproblematik in der Form, wie in der Pressemitteilung des Verkehrsministeriums vom 5. Juli 2019 dargelegt, angesprochen werde, und hätten erwartet, dass das Verkehrsministerium den Prozess der Baumaßnahmen nutze, um mit den Partnern Deutsche Bahn, Verband Region Stuttgart und Bund die Überlegungen zu dem Thema „Was passiert um Stuttgart 21 herum?“ aufzugreifen.

In der Stellungnahme des Verkehrsministeriums zu dem Antrag Drucksache 16/6632 werde darauf verwiesen, dass Überlegun-

Ausschuss für Verkehr

gen des Verkehrsministeriums in der Arbeitsgruppe „Ausbauoptionen nach Realisierung von Stuttgart 21“ mit der Landeshauptstadt Stuttgart, dem Verband Region Stuttgart und der Deutschen Bahn AG diskutiert würden. Seines Erachtens hätte in den letzten Jahren hier schon einiges mehr getan werden können.

Er sei dankbar, dass Grüne, CDU, SPD und FDP/DVP den vorliegenden Änderungsantrag auf den Weg gebracht hätten. Denn es sei rasches Handeln erforderlich, um die vorgegebenen Fristen einzuhalten.

Wichtig sei, auch im Hinblick auf die Anbindung der Gäubahn, den Abschnitt 1.3 b möglichst rasch in die Umsetzung zu bringen. Ihn interessiere daher der aktuelle Stand des Verfahrens zu diesem Abschnitt.

Ein Abgeordneter der Grünen hob hervor, seine Fraktion unterstütze den vorliegenden fraktionsübergreifenden Änderungsantrag. Es sei wichtig, für ausreichende Schienenkapazitäten zu sorgen. Dies betreffe nicht nur den Nordzulauf Feuerbach/Zuffenhausen. Wichtig sei auch der Erhalt der Panoramabahn, um die nötigen Kapazitäten sicherzustellen. Eine Kappung der Kapazitäten in Stuttgart-Vaihingen wäre angesichts der Verkehrsmengen, die im transeuropäischen Netz zu bewältigen seien, fatal. Zu begrüßen sei, dass sich der Verband Region Stuttgart für den Erhalt der Panoramabahn ausgesprochen habe.

Pressemitteilungen, wonach der Verkehrsminister einen neuen Tiefbahnhof in Stuttgart bauen wolle, beruhten offensichtlich auf einem Missverständnis. Der Verkehrsminister habe lediglich gesagt, er wolle einen unterirdischen Ergänzungshalt für die S-Bahn. Die Grünen unterstützten den Minister in dieser Forderung. Denn nach Aussage von Fachleuten drohten im Talkessel Kapazitätsprobleme. Die Bewältigung des Verkehrs von Metropolexpresszügen und S-Bahn-Zügen sei ein weiteres Nadelöhr neben dem Nordzulauf. Insofern sei der Gedanke eines unterirdischen Ergänzungshalts zum jetzigen Stadium wichtig. Hierfür sei aber die Zustimmung der Landeshauptstadt Stuttgart erforderlich.

Es sei der richtige Weg, wenn die Landesregierung nun auf der Grundlage einer fraktionsübergreifenden Initiative des Landtags beim Bund vorstellig werde, um für eine Kapazitätserweiterung des Nordzulaufs zu werben. Mit einem solchen Vorgehen seien bei der Wendlinger Kurve gute Erfahrungen gemacht worden. Hinsichtlich der Ausgestaltung der Kapazitätserweiterung des Nordzulaufs gebe es unterschiedliche Vorschläge.

Eine Abgeordnete der CDU äußerte, nach einigen Wochen der Diskussionen und Irritationen in der Frage, ob der neue Durchgangsbahnhof in Stuttgart leistungsfähig genug sei, um den Deutschlandtakt zu bewältigen, sei vom Verkehrsminister wie auch vom Ministerialdirektor im Verkehrsministerium klar festgestellt worden, dass der neue Durchgangsbahnhof sehr wohl leistungsfähig genug sei. Dennoch sei allgemein bekannt, dass es beim Nordzulauf Schwächen bei der Leistungsfähigkeit gebe.

Erfreulich sei, dass Einigkeit darin bestehe, beim Bund die Erteilung des Nordzulaufs bei Zuffenhausen mit Ergänzung um ein fünftes und sechstes Gleis zu beantragen. Eine fraktionsübergreifende Initiative des Ausschusses mit dem klaren Auftrag an das Verkehrsministerium, in Richtung Bund aktiv zu werden, und dem klaren Signal, dass die Maßnahme in Baden-Württemberg dringend gewünscht sei, sei die beste Voraussetzung für einen erfolgreichen Vorstoß. Sie danke den anderen Fraktionen für die Unterstützung.

Es sei Bestandteil der Finanzierungsvereinbarung und der Volksabstimmung zu Stuttgart 21, dass die Gäubahn über den Flughafen geführt werde. Eine Verkehrsführung der Gäubahn, die nicht über den Flughafen führe, sondern etwa über den neu erdachten Ergänzungsbahnhof – sei es auch nur jeder zweite oder dritte Zug –, komme für die CDU-Fraktion nicht in Betracht und wi-

derspreche dem Ergebnis der Volksabstimmung und dem Inhalt des Finanzierungsvertrags.

Hinsichtlich der Überlegungen zu einem Ergänzungsbahnhof habe mittlerweile eine gewisse Klärung stattgefunden, wonach dieser vor allem dem S-Bahn-Betrieb dienen solle. Der Verband Region Stuttgart habe als Aufgabenträger allerdings klar darauf hingewiesen, dass der Ergänzungsbahnhof zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der S-Bahn nicht erforderlich sei und als Kopfbahnhof auch nicht in die Systematik passe, da die S-Bahnen als Durchmesserlinien geplant seien.

Da der Ergänzungsbahnhof nicht Bestandteil des Finanzierungsvertrags sei, bedürfte es für dessen Realisierung zusätzlicher Mittel. Angesichts der Kostensteigerungen, die es beim Projekt Stuttgart 21 ohnehin schon gebe, sei fraglich, wie diese Mittel aufgebracht werden sollten. In jedem Fall müsse der verkehrliche Bedarf eindeutig gegeben sein, bevor entsprechende Planungen gemacht würden. Auch müsse die Landeshauptstadt Stuttgart hinter einem solchen Vorhaben stehen, da der S-Bahn-Verkehr vorwiegend ein städtisches bzw. regionales Thema sei.

Dem vorliegenden Änderungsantrag werde die CDU-Fraktion zustimmen.

Ein noch nicht genannter Abgeordneter der Grünen merkte an, in dem Änderungsantrag sei eine spezielle Strecke herausgegriffen worden. Er gehe davon aus, dass das Verkehrsministerium alle nötigen Kapazitätserweiterungen an den Bund melde, und bitte hierzu um eine klare Auskunft des Ministeriums.

Ein Abgeordneter der AfD erklärte, seine Fraktion halte den vorliegenden Änderungsantrag für richtig und gut und werde diesem auch zustimmen. Er halte es allerdings für antidemokratisch, dass seine Fraktion bei der Einbringung des Antrags nicht einbezogen worden sei und diesen erst in der laufenden Sitzung zu Gesicht bekommen habe. Eine solche Ausgrenzung der AfD, die die drittgrößte Fraktion des Landtags und auch des Bundestags stelle, halte er für eine Unverschämtheit.

Der Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr legte dar, Ausgangspunkt der Überlegungen sei die Fragestellung, wie die bundesweite Zielsetzung einer Verdopplung der Fahrgastzahlen im Schienenverkehr oder auch im ÖPNV nach Fertigstellung von Stuttgart 21 am Bahnknoten Stuttgart gewährleistet werden könne.

Für den Arbeitsprozess der unter seiner Leitung tätigen Arbeitsgruppe „Ausbauoptionen nach Realisierung von Stuttgart 21“ gebe es klare Prämissen, die auch öffentlich gemacht worden seien. Falls erforderlich, könne sein Haus dem Ausschuss diese Prämissen zur Verfügung stellen. Zu diesen Prämissen gehöre, dass das Projekt Stuttgart 21 nicht behindert werden solle, sondern es um die Situation nach Fertigstellung von Stuttgart 21 gehe.

Mit den an der Arbeitsgruppe beteiligten Partnern – Stadt Stuttgart, Verband Region Stuttgart und Deutsche Bahn – sei vereinbart, dass über alle Engpässe zu reden sein werde. Gegenwärtig werde von einem externen Sachverständigen fachlich ermittelt, welche Auswirkungen bei einer Verdopplung der Zahl der Fahrgäste bzw. der gefahrenen Personenkilometer bis zum Jahr 2030 zu erwarten seien.

Die Arbeitsgruppe werde am Ende ihres Arbeitsprozesses zu einem gemeinsamen Ergebnis kommen, welches auch bekannt gemacht werde. Dann werde auch feststehen, ob die in Überlegung befindliche Ergänzungsstation in Tieflage benötigt werde und welche sonstigen Maßnahmen erforderlich seien. In jedem Fall werde der Nordzulauf benötigt.

Der sich abzeichnende fraktionsübergreifende Beschluss auf Grundlage des vorliegenden Änderungsantrags sei eine gute parlamentarische Unterstützung und werde vom Ministerium sehr begrüßt. Eine entsprechende Kapazitätserweiterung hätte das Ministerium aber auch unabhängig davon angemeldet. Auch andere

Ausschuss für Verkehr

Maßnahmen zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen wie etwa im Korridor Stuttgart–Nürnberg würden beim Bund angemeldet.

Der zuständige Abteilungsleiter im Bundesverkehrsministerium habe auf Nachfrage erklärt, dass ihm die angesprochene Frist für die Anmeldung nicht bekannt sei. Dennoch werde das Landesverkehrsministerium die Anmeldung bis Ende Oktober 2019 vornehmen, damit es nicht zu Kritik komme.

Der Ersterunterzeichner der Anträge Drucksachen 16/6541 und 16/6542 bat darum, dem Ausschuss eine Liste der Maßnahmen, die in diesem Zusammenhang angemeldet würden, zuzuleiten.

Der Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr sagte zu, den Ausschussmitgliedern das Schreiben zur Verfügung zu stellen, das er hierzu verfassen werde.

Der Ersterunterzeichner der Anträge Drucksachen 16/6541 und 16/6542 merkte an, seine Fraktion stehe dem Vorschlag eines zusätzlichen Kopfbahnhofs in Tieflage offen gegenüber, falls dieser erforderlich wäre. Zu kritisieren sei jedoch die Art und Weise, wie das Ministerium mit den Partnern umgehe. Wenn diese von den Plänen des Ministeriums aus der Zeitung erfahren müssten, sei dies einer Partnerschaft in der Region nicht förderlich. Solche Vorschläge sollten zuerst unter den Partnern intern abgestimmt werden, bevor sie in die Öffentlichkeit getragen würden.

Einstimmig beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, Abschnitt II des Antrags Drucksache 16/6632 in der Fassung des vorliegenden Änderungsantrags (*Anlage*) zuzustimmen.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, Abschnitt I des Antrags Drucksache 16/6632 sowie die Anträge Drucksachen 16/6541 und 16/6542 für erledigt zu erklären.

06. 11. 2019

Berichterstatlerin:

Razavi

Anlage

**Landtag von Baden-Württemberg
16. Wahlperiode**

Änderungsantrag

der Abg. Hermann Katzenstein u. a. GRÜNE,
der Abg. Thomas Dörflinger u. a. CDU,
der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD und
der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP

zu dem Antrag der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP
– Drucksache 16/6632

Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur im Zuge des geplanten Deutschlandtakts

Der Landtag wolle beschließen,

Abschnitt II des Antrags der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP – Drucksache 16/6632 – wie folgt neu zu fassen:

„II.

1. die Gespräche zur Abstimmung und Umsetzung des Deutschland-Taktes mit der Bundesregierung und weiteren Beteiligten mit dem Ziel, die Zahl der Fahrgäste im Schienenverkehr bis 2030 zu verdoppeln, fortzuführen und den Landtag weiterhin über notwendige Infrastrukturmaßnahmen und die Weiterentwicklung der Angebotskonzeption im Rahmen des Zielfahrplans 2030 zu informieren;

2. bei der Bundesregierung spätestens bis zu dem bereits terminierten Fachgespräch am 14. November 2019 die Kapazitätserweiterung des Nordzulaufs Feuerbach/Zuffenhausen um ein 5./6. Gleis als Maßnahme zur Realisierung des Deutschland-Takts zum 2. Gutachterentwurf Deutschland-Takt anzumelden.“

09. 10. 2019

Katzenstein, Renkonen, Hentschel, Lede Abal,
Marwein, Niemann, Zimmer GRÜNE

Dörflinger, Hartmann-Müller, Razavi,
Rombach, Dr. Schütte, Schuler CDU

Rivoir, Rolland, Kleinböck SPD

Haußmann, Keck FDP/DVP

Begründung

Zwischen dem Ende der Schnellfahrstrecke Mannheim–Stuttgart in Zuffenhausen und dem neuen Stuttgart-21-Tunnel in Feuerbach besteht ein Engpass, der mit einem dritten Gleispaar („5. + 6. Gleis“) geschlossen werden kann. Wegen der beengten Trassenlage kommt auch eine Führung der zusätzlichen Gleise im Tunnel in Betracht.

Dies ermöglicht sowohl eine Kapazitätserweiterung als auch eine Beschleunigung zur Umsetzung des Deutschland-Takts: Derzeit beträgt die Fahrzeit zwischen Mannheim und Stuttgart etwa 38 Minuten. Mit dem neuen Durchgangsbahnhof werden es durch den verkürzten Zulauf bereits einige Minuten weniger sein. Die für einen Taktknoten wünschenswerte „Kantenzzeit“ von unter 30 Minuten kann jedoch nur durch eine weitere Beschleunigung auf der Strecke erreicht werden.

**34. Zu dem Antrag der Abg. Thomas Dörflinger u. a. CDU und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr
– Drucksache 16/6669
– Sicherstellung einer übergreifenden Nutzerinformation, Anschlussicherung und Störungsdisposition im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)**

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Thomas Dörflinger u. a. CDU – Drucksache 16/6669 – für erledigt zu erklären.

06. 11. 2019

Der Berichterstatter:

Haußmann

Der Vorsitzende:

Rombach

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 16/6669 in seiner 30. Sitzung am 6. November 2019.

Ausschuss für Verkehr

Der Erstunterzeichner des Antrags lenkte zunächst den Blick darauf, dass im Schienenpersonennahverkehr häufig Anschlusszüge verpasst würden bzw. Anschlussverbindungen relativ knapp eingeplant seien. Die Anschlusssicherung sei deswegen ein ganz wesentlicher Punkt und mache es erforderlich, dass sich die Eisenbahnverkehrsunternehmen sehr eng abstimmen. Der hier gegebene Abstimmungsbedarf sei zudem dadurch, dass mittlerweile in Baden-Württemberg mehrere Eisenbahnverkehrsunternehmen verkehren, noch deutlich gestiegen. Nun habe aber die DB Netz AG angekündigt, die Sicherung von Anschlüssen komplett den Betreibern des SPNV überlassen zu wollen. Damit bestehe Anlass zur Sorge um die Sicherstellung der Anschlüsse besonders an den zahlreichen SPNV-Knotenbahnhöfen mit zum Teil nur wenigen Minuten Umsteigezeit. Der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr sei zu entnehmen, dass auch das Land diese Sorge teile.

Vor diesem Hintergrund wünsche er es sich, dass die DB Netz weiterhin die Verantwortung für die Anschlusssicherung trage oder dass dann, wenn dies nicht zu erreichen sein sollte, das Land diesbezüglich eine stärkere Rolle und Verantwortlichkeit auf sich nähme. Er wolle wissen, welche Einflussmöglichkeiten das Ministerium für Verkehr in diesem gesamten Prozess noch sehe, wie die Anschlusssicherheit ab dem Fahrplanwechsel im Dezember praktisch sichergestellt werden solle und ob dazu auch noch einmal Gespräche mit der DB Netz AG geführt würden.

Ein Abgeordneter der Grünen berichtete, bei seiner Fraktion gingen täglich Protestmails ein, in denen Beschwerden zur Anschlusssicherung geäußert würden. Dabei würden auch immer wieder die Gäubahn, die Residenzbahn und die Filstalbahn genannt sowie auch der Übergang zum Fernverkehr in Würzburg. Er bitte das Ministerium für Verkehr nachdrücklich darum, über die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu gewährleisten, dass die Sicherung von Anschlüssen erheblich besser werde. Gerade auch mit Blick auf den bevorstehenden Winter könne es nicht so weitergehen, wie es zurzeit der Fall sei, dass die Menschen zum Teil 50 Minuten auf den Bahnsteigen auf ihre Anschlussverbindung warten müssten. Hier stünden häufig die neu in Baden-Württemberg verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Kritik; der Vorwurf laute, dass es bei der Anschlusssicherung keine Abstimmung zwischen der DB Netz und diesen Unternehmen gebe.

Ein Abgeordneter der FDP/DVP schloss sich grundsätzlich der geäußerten Kritik an, erkundigte sich nach der Möglichkeit, die DB Netz vertraglich zu verpflichten, weiterhin für die Sicherung der Anschlüsse Sorge zu tragen, und fragte, ob hier nicht auch durch die Digitalisierung Verbesserungen zu erreichen seien.

Der Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr trug vor, neben der zentralen Frage der Anschlusssicherung gehe es auch darum, dass gerade die neuen Betreiber in puncto Pünktlichkeit und Verfügbarkeit von Fahrzeugen besser würden. Anhand der wöchentlichen Berichte, die auch auf der Homepage des Ministeriums für Verkehr verlinkt seien, könne hier allerdings seit einigen Wochen ein positiver Trend erkannt werden, wenn es auch blamabel sei, dass Schiebetritte oder Toilettüren zum Teil immer noch nicht funktionierten.

Seit Monaten befinde sich das Ministerium für Verkehr mit der DB Netz und den EVUs darüber im Gespräch, wie der Ausstieg der DB Netz aus der Sicherung von Anschlüssen verkraftet werden könne. Hierzu könne sicherlich der Standpunkt vertreten werden, den auch das Ministerium teile, dass die DB Netz die Aufgabe der Anschlusssicherung weiterführen solle, wenn es in der Vergangenheit dabei sicherlich auch Probleme mit DB Netz gegeben habe. In jedem Fall sei aber die Abstimmung der Anschlusssicherung über mehrere Betreiber hinweg komplizierter als das Verfahren über DB Netz. Die bisher in Baden-Württemberg bzw. im Bereich der Niederlassung Südwest der DB Netz AG praktizierte Lösung stelle jedoch schon seit mehreren Jahren einen Sonderfall dar. In allen anderen Niederlassungen werde das nun für Dezember 2019 in Baden-Württemberg vorgesehe-

ne Verfahren bereits seit einigen Jahren praktiziert. Die Wahrscheinlichkeit, dass es dem Ministerium für Verkehr gelingen werde, bis zum 15. Dezember DB Netz davon zu überzeugen, ihre Aufgaben in diesem Bereich weiterzuführen, schätze sein Haus als gering ein. Es werde jedoch nichts unversucht gelassen. Dazu gehöre auch die Frage einer finanziellen Entschädigung der DB Netz für diese Dienstleistung.

Er sehe in der Übernahme der Verantwortung für die Sicherung von Anschlüssen durch die Betreiber des SPNV aber durchaus auch eine Chance. Vielleicht gelinge es, sich in einem gemeinsamen Verfahren der EVUs und auch der DB Regio auf Verfahren zu verständigen, die zu Verbesserungen bei der Anschlusssicherung führen könnten. Schon jetzt fänden im Verkehrsministerium jeden Dienstag unter seiner Leitung Besprechungen zur Steuerung der Betriebsqualität statt, in denen unter Beteiligung der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der NVBW wichtige Entscheidungen zeitnah getroffen und bei Bedarf weitere Akteure eingebunden würden. Über die NVBW würden auch durch Beobachtungen quasi vor Ort Informationen über Missstände gewonnen. Als ein Standardproblem habe sich eine unzureichende Kommunikation herausgestellt, wenn es darum gehe, dass die Menschen auf den Bahnhöfen bzw. Bahngleisen mitbekämen, wann ein verspäteter Zug ankomme und wie sie vielleicht doch noch eine Anschlussverbindung erreichen könnten. Ein Beauftragter bei der NVBW kümmere sich inzwischen schwerpunktmäßig darum, dass solche Informationen zwischen den EVUs und den Leitstellen fließen, dass die Durchsagen bzw. die Anzeigen auf den Bahnsteigen stimmten und auch die hierzu vorhandene App ständig aktualisiert werde. Das Ministerium für Verkehr stelle sich diesen Aufgaben, und auch in den Dienstrunden stünden Fragen der Verbesserung der Kommunikation auf der Tagesordnung.

Ein Abgeordneter der SPD erkundigte sich danach, was zur Frage der Sicherung von Anschlüssen vertraglich geregelt sei und wie für den Fall, dass die DB Netz diese Aufgabe nicht mehr freiwillig fortführen wolle, die Pläne des Ministeriums für Verkehr aussähen.

Der Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr erwiderte, die Steuerung in der Frage, wie lange Züge überhaupt warten müssten, damit nicht im nächsten Knotenbahnhof wieder Chaos entstehe, werde nach wie vor im Bereich der DB Netz bleiben. Diese Aufgabe werde sich DB Netz auch nicht nehmen lassen. Aber die Entscheidung über die Frage, wie die Chancen eines Wartens von Zügen für ein paar Minuten genutzt würden, werde jetzt auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen – inklusive DB Regio – übertragen. So entstehe über die EVUs eine Meldekette an die DB Netz, die dann ihre Freigabe erteile bzw. nicht erteile. Weil sich diese Prozedur im Prinzip jede Stunde wiederhole, bestehe die Hoffnung, dass sich diesbezüglich Routinen einstellen und Automatismen dazu führten, dass dieses System funktionieren. In allen anderen Regionalbereichen der DB Netz sei dies auch schon Realität.

Vertragsbeziehungen zur DB Netz habe das Land nicht. Bei DB Netz handele es sich um einen Monopolisten, der keine Verträge mache, sondern Konditionen diktiere. Vertragsbeziehungen gebe es mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen, und das Ministerium für Verkehr könne darauf einwirken, dass die EVUs untereinander kommunizierten. Es bleibe aber Tatsache, dass das beschriebene Verfahren schwerfällig und in der Hektik, wenn es um ein paar Minuten gehe, möglicherweise nicht praktikabel sei.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 16/6669 für erledigt zu erklären.

11.12.2019

Berichterstatter:

Haußmann

35. Zu dem Antrag der Abg. Carola Wolle u. a. AfD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr

– Drucksache 16/6680

– Brandschutz für Elektrofahrzeuge im Verkehr und Tiefgarage/Hausgarage

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Carola Wolle u. a. AfD – Drucksache 16/6680 – für erledigt zu erklären.

09.10.2019

Der Berichterstatter: Der Vorsitzende:
Hentschel Rombach

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 16/6680 sowie den hierzu vorgelegten Änderungsantrag von Abgeordneten der AfD (*Anlage*) in seiner 29. Sitzung am 9. Oktober 2019.

Ein Abgeordneter der AfD brachte vor, Ziel des Antrags sei, zu eruieren, worin die besonderen Gefahren bei Bränden von Elektrofahrzeugen lägen und inwieweit diesen Gefahren durch entsprechende Vorschriften Rechnung getragen werde.

In der Stellungnahme des Verkehrsministeriums werde ausgeführt, dass nach derzeitigem Forschungs- und Entwicklungsstand Brände von Elektrofahrzeugen genauso wie Brände von konventionell angetriebenen Fahrzeugen mit dem Löschmittel Wasser bekämpft werden könnten. Die AfD-Fraktion halte diese Aussage für nicht ausreichend.

Nach Aussage von Wissenschaftlern sei es bei schwer zugänglichen Garagen fast unmöglich, brennende Elektrofahrzeuge vor Ort zu löschen. Jeder Liter Wasser, der auf eine brennende Batterie aufgebracht werde, löse 1 700 Liter heißen Wasserdampf aus. Dieser könne in Tiefgaragen nicht oder nur schwer entweichen. Bei einer solchen Löschaktion würden die sich dort aufhaltenden Menschen und die dort abgestellten sonstigen Fahrzeuge gefährdet.

Gerade in den Zentren großer Städte befänden sich sehr viele Tiefgaragen. Der Brand eines Elektrofahrzeugs könne dort zu einer Katastrophe führen. Bei einem solchen Vorfall müsste das Fahrzeug in einen Wassersarkophag gesetzt und abtransportiert werden.

Ein aktueller Vorfall in Pforzheim, bei dem ein Elektrofahrzeug im Freien auf der Straße verunglückt gewesen sei, habe gezeigt, dass die Feuerwehren noch nicht ausreichend auf solche Fälle vorbereitet seien und sich im Umgang damit noch sehr schwer täten.

Solange die bestehenden Risiken nicht umfassend bekannt und transparent seien, sollte auf die Errichtung von Elektroladestationen in Tiefgaragen verzichtet werden. Denn gerade durch die Überladung von Batteriezellen steige die Kurzschlussgefahr.

Durch die Zunahme der Zahl von Elektrofahrzeugen im Verkehr steige die Gefahr, dass eine entsprechende Katastrophe passiere, noch weiter an. Aus Sicht der AfD-Fraktion müssten die bestehenden Risiken erst noch stärker wissenschaftlich überprüft werden. Der vorliegende Änderungsantrag der AfD fordere

daher, durch eine Änderung der Verordnung über Garagen und Stellplätze dafür zu sorgen, dass Personenkraftwagen mit Elektroantrieb aufgrund bestehender Sicherheitsfragen die Einfahrt in Garagen verboten werde.

Ein Abgeordneter der Grünen führte aus, in der Stellungnahme des Verkehrsministeriums werde festgestellt, dass Tiefgaragen allgemein für den Zweck errichtet worden seien, dass dort Fahrzeuge mit hochexplosiven Treibstoffen wie Benzin abgestellt werden könnten, und dass von Elektrofahrzeugen keine wesentlich höheren Gefahren ausgingen als von kraftstoffbetankten Fahrzeugen.

Die in der Stellungnahme getroffene Feststellung, dass die Feuerwehren auch Spezialausbildungen zum Thema Elektromobilität erhielten, könne er bestätigen. Bei seinem Besuch der Landesfeuerweherschule hätten Fachleute darauf hingewiesen, dass es bei Batterieproblemen in erster Linie darum gehe, zu kühlen. Dies hänge aber nicht von der Zugänglichkeit einer Garage ab.

Den vorliegenden Änderungsantrag lehne seine Fraktion ab.

Ein Abgeordneter der FDP/DVP äußerte, nach seiner Kenntnis sei die Löschung von in Brand geratenen Elektrofahrzeugen mit Wasser zwar möglich, jedoch bestehe die Problematik darin, ein Wiederaufflammen zu verhindern. Medienberichten zufolge seien bei manchen Feuerwehreinheiten die Elektrofahrzeuge nach der Löschung in Abklingbecken gelagert worden. Ein solches Vorgehen beträfe möglicherweise auch die Abschleppdienste. Er bitte das Ministerium um Stellungnahme.

Ein Abgeordneter der CDU bemerkte, seitens der Feuerwehren werde die in dem Antrag aufgeworfene Problematik teilweise sehr kritisch angesprochen, und bat das Ministerium, hierauf noch etwas näher einzugehen.

Ein noch nicht genannter Abgeordneter der AfD merkte an, er halte die in der Stellungnahme des Verkehrsministeriums getroffene Aussage für sehr fragwürdig, wonach die Feuerwehr nur für die Brandbekämpfung zuständig sei und für die im Anschluss gegebenenfalls notwendige fachgerechte Lagerung und nachhaltige Sicherung gegen Wiederaufflammen das Abschlepp- und Entsorgungsunternehmen zuständig sei. Seines Erachtens sei die Feuerwehr dafür zuständig, die weitere Entwicklung zu beobachten, um ein Wiederaufflammen zu verhindern.

Ein Vertreter des Ministeriums für Verkehr wies darauf hin, zu dem angesprochenen Themenfeld gebe es relativ wenige Erkenntnisse, die das Verkehrsministerium direkt beträfen. Für das Verkehrsministerium wäre es eine enorm wichtige Information, wenn von Elektrofahrzeugen ein erhöhtes Risiko ausgehen würde. Hierfür habe das Ministerium jedoch keine Belege finden können. Dies bedeute jedoch nicht, dass die Entwicklung nicht weiter beobachtet werden müsse.

Bei der feuerwehrtechnischen Beurteilung sei das Verkehrsministerium auf die Zuarbeit des Innenministeriums angewiesen. Die Erkenntnisse aus der Zuarbeit aus dem Feuerwehrbereich seien eindeutig. Er habe keinen Zweifel daran, dass die entsprechenden Fragen sorgfältig und nach bestem Wissen beantwortet worden seien.

Der Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr legte dar, gegenüber den bekannten Explosions- und Brandrisiken bei Verbrennungsfahrzeugen hätten Elektrofahrzeuge ein Kurzschlussrisiko, das zur Erhitzung und letztlich zum Brand des Fahrzeugs führen könne. Dieses Risiko erfordere ein spezifisches Vorgehen.

Die Diskussion habe gezeigt, dass insoweit noch Ergänzungsbedarf bestehe. Das Ministerium für Verkehr werde daher mithilfe des Innenministeriums die Stellungnahme hierzu ergänzen.

Der zuerst genannte Abgeordnete der AfD erklärte, der vorliegende Änderungsantrag (*Anlage*) werde von den Antragstellern zurückgezogen.

Ausschuss für Verkehr

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 16/6680 für erledigt zu erklären.

09.12.2019

Berichterstatter:

Hentschel

**Landtag von Baden-Württemberg
16. Wahlperiode**

Änderungsantrag

der Abg. Hans Peter Stauch u. a. AfD

**zu dem Antrag der Abg. Carola Wolle u. a. AfD
– Drucksache 16/6680**

**Brandschutz für Elektrofahrzeuge im Verkehr
und Tiefgarage/Hausgarage**

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Carola Wolle u. a. AfD – Drucksache 16/6680 – um folgenden Abschnitt II zu ergänzen:

„II. die Verordnung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über Garagen und Stellplätze so zu ändern, dass Personenkraftwagen mit Elektroantrieb aufgrund von Sicherheitsfragen die Einfahrt in Garagen verboten wird.“

09.10.2019

Stauch, Gögel, Baron AfD

Begründung

Die Brandgefahr, die von Personenkraftwagen mit Elektroantrieb ausgeht, ist enorm. Hochvolt-Batterien können auch nach Stilllegen eine hohe Energiemenge enthalten. Dabei sind umständliche Stilllegungen des Batterie-Systems erforderlich. Es kommt zu einem deutlich erhöhten Löschwasserbedarf, der in Garagen sehr schwer zu decken ist. Teilweise muss bei Brandfällen das gesamte Fahrzeug oder der gesamte Batteriebereich in Wasser eingetaucht werden, um Brände zu löschen. Brände in Tiefgaragen führen zu einem Entstehen von enormen Mengen Wasserdampf, die das Abfließen von Brandhitze verhindern.

**36. Zu dem Antrag der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD
und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr**

– **Drucksache 16/6689**

– **Entwicklung der Güterverkehrsanschlüsse –
Perspektive und Förderung**

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD – Drucksache 16/6689 – für erledigt zu erklären.

06.11.2019

Der Berichterstatter:

Hentschel

Der Vorsitzende:

Rombach

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 16/6689 in seiner 30. Sitzung am 6. November 2019.

Der Erstunterzeichner des Antrags betonte, es sei eine existenziell wichtige Angelegenheit, Güter von der Straße auf die Schiene zu bekommen. Leider sei die Bilanz bei den Gleisanschlüssen in Baden-Württemberg nicht gerade positiv. Es würden mehr Gleisanschlüsse in Industrie- oder in Gewerbegebieten stillgelegt als neue gebaut. Er fragte, welche Strategie die Landesregierung verfolge, um diesen Trend wieder umzukehren. Dabei lenkte er den Blick auch auf eine mögliche Förderung nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG).

Ein Abgeordneter der Grünen vertrat die Meinung, dass hier das Problem häufig gar nicht so sehr im Gleisanschluss liege, sondern in dem, was danach komme. Er hoffe, dass das Land mit den Mitteln, die der Bund jetzt zusätzlich zur Verfügung stelle, ein deutlich besserer Ausbau der Schieneninfrastruktur erfolgen könne.

Speziell sprach er den KV-Terminal in Horb an und fragte, welche Chancen das Ministerium hier noch für eine Förderung durch den Bund sehe.

Ein Abgeordneter der CDU hob hervor, sicherlich unterstützten alle Fraktionen im Landtag die Förderprogramme und das Güterverkehrskonzept der Landesregierung, aber es müsse noch mehr getan werden, um die Güter von der Straße auf die Schiene zu bekommen. Leider seien in der Zeit von 2009 bis 2018 von elf Förderanträgen nur drei Anträge nach der „Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen“ im Land gefördert worden. Ein Grund dafür, dass derzeit nur rund 250 Gleisanschlüsse in Baden-Württemberg betriebsbereit vorgehalten würden, liege auch in den hohen Investitionskosten sowie darin begründet, dass nach dem Prinzip „just in time“ die Güter über die Straße direkt zu den Firmen vor Ort transportiert würden.

Ein Abgeordneter der FDP/DVP bezeichnete es als erschreckend, dass bundesweit 1994 noch etwa 12 000 Gleisanschlüsse bestanden hätten, diese Zahl jetzt aber bei nur noch rund 2 360 liege. Auch die Zahl der Güterwaggons sei drastisch gesunken. Deshalb müssten alle Bemühungen unterstützt werden, das Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene nachhaltig zu steigern.

Zu dem Thema Gleisanschlüsse gehöre aber auch unmittelbar das Thema Infrastruktur. Er wolle nur hoffen, dass sich die Deutsche Bahn hier wieder auf den Weg machen werde.

Ausschuss für Verkehr

Ein Vertreter des Ministeriums für Verkehr betonte ebenfalls die Bedeutung der Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene und bezeichnete es als erfreulich, dass dies auch von allen Fraktionen im Landtag so gesehen werde. Leider seien die Marktbedingungen für die Schiene schwierig, sodass sich im Grunde genommen nur noch Containerzüge und Ganzzüge rechnen, die 1.000 t transportieren könnten. Aber die Produktion von Wagengruppen für die einzelnen Gleisanschlüsse sei teuer und reche sich am Markt nicht. Gleisanschlüsse seien abgebaut worden, weil sie von den Anschließern gar nicht mehr oder nur in sehr geringem Umfang genutzt worden seien. Die Rahmenbedingungen für den Güterverkehr setze ganz überwiegend der Bund.

Zur Frage des KV-Terminals in Horb sei zu erwähnen, dass der Bund zwar Programme habe, mit der er solche Investitionen fördern könne, es aber sehr lange dauere, bis Förderanträge bewilligt würden, und dass manches, was im Zusammenhang mit Gleisanschlüssen notwendig sei, nicht gefördert werde. So habe der Bund zwar das KV-Terminal des privaten Investors gefördert, aber nicht förderfähig seien die Kosten für den Anschluss an die Bahnstrecke. In Horb gehe es z. B. darum, dass über eine elektrisch betriebene Weiche die Einbindung in die Signalisierung erfolgen solle. Mit der Änderung des LGVFG werde es aber zukünftig ein Instrument geben, um solche kleinteiligen Infrastrukturen vor Ort landesseitig etwas besser fördern zu können, wenn die Programme des Bundes nicht griffen.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 16/6689 für erledigt zu erklären.

11. 12. 2019

Berichterstatter:

Hentschel

37. Zu dem Antrag der Abg. Hermann Katzenstein u. a. GRÜNE und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6741 – Störfallkonzeption für die S-Bahn Stuttgart

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Hermann Katzenstein u. a. GRÜNE – Drucksache 16/6741 – für erledigt zu erklären.

06. 11. 2019

Der Berichterstatter:

Keck

Der Vorsitzende:

Rombach

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 16/6741 in seiner 30. Sitzung am 6. November 2019.

Der Erstunterzeichner des Antrags bedauerte es, dass die Deutsche Bahn Fragen nach Störfallkonzepten mit Verweis auf die

Vertraulichkeit der Sitzungen der vom Verkehrsministerium des Landes eingerichteten Arbeitsgruppe „Ausbauoptionen nach Realisierung von Stuttgart 21“ bisher nicht beantwortete. Er fragte danach, wann mit Ergebnissen dieser Arbeitsgruppe gerechnet werden könne.

Sodann bezeichnete er die in der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr genannten Zahlen zu den über die Panoramabahn umgeleiteten Züge als erschreckend. Immerhin handle es sich hierbei im Schnitt um 40 % der Tage eines Jahres, an denen S-Bahn-Züge hätten umgeleitet werden müssen. Dies bekräftigte noch einmal die Einschätzung, dass die Beibehaltung der Panoramabahn als Ausweichstrecke äußerst bedeutsam sei und dass sich das Ministerium für Verkehr weiterhin intensiv an den Planungen dazu beteiligen müsse, wie die Panoramabahn so angebunden werden könne, dass auch die Züge der Gäubahn weiter in Richtung des Stuttgarter Hauptbahnhofs oder zumindest in Richtung der Stuttgarter Innenstadt fahren könnten und nicht in Stuttgart-Vaihingen endeten.

Der Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr zeigte sich froh darüber, dass der Arbeitsprozess mit der Stadt Stuttgart, dem Verband Region Stuttgart und der DB eingerichtet worden sei und dass bisher auch immer die Vertraulichkeit gewahrt worden sei. Nur so könne dieser überaus komplizierte und auch mit vielen Fragen behaftete Arbeitsprozess – die Fragen seien sowohl rechtlich als auch tatsächlich nicht ohne Risiko – durchgeführt werden. Wie lange dieser Arbeitsprozess noch dauern werde, könne auch er nicht mit Sicherheit sagen. In einer der nächsten Sitzungen, in der auch die Bahn ihre Position darstellen werde, werde darüber zu sprechen sein. Im nächsten Jahr müssten auch über die Panoramabahn Entscheidungen getroffen werden, weil sich das nicht länger hinausschieben lasse. Aber jetzt sei schon klar, dass die Panoramabahn Eisenbahn bleibe. Wo sie enden werde, sei allerdings noch offen. Dazu gebe es diverse Untersuchungen.

Weiter gebe es noch das schwierige Thema Unterbrechung der Gäubahn, über die ebenfalls noch entschieden werden müsse. Gegenwärtig sei die Panoramabahn für die Störfallbewältigung der S-Bahn essenziell.

Zu der Entscheidung, was mit der Panoramabahn geschehen solle, gehöre auch die Frage, wer was mit dieser Bahn mache. Denn am Schluss müsse es jemanden geben, der die Verantwortung übernehme. Er könne sich nur schwer vorstellen, dass die Stadt diese Strecke zukünftig betreibe. Darüber hinaus hänge mit dieser Entscheidung noch zusammen, was aus den Tunnelbauwerken werde, die ja auch nicht alle im besten Zustand seien. Es gehe also um schwierige Entscheidungen, die nicht nur etwas mit Stadtentwicklung zu tun hätten. Er hoffe, dass in der Arbeitsgruppe eine Lösung gefunden werde, die dann in einen gemeinsamen Vorschlag von Verband, Stadt und Land einmünden könne.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 16/6741 für erledigt zu erklären.

11. 12. 2019

Berichterstatter:

Keck

38. Zu dem Antrag der Abg. Andreas Stoch u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6761 – Landesweites 365-Euro-Ticket

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Andreas Stoch u. a. SPD – Drucksache 16/6761 – für erledigt zu erklären.

09. 10. 2019

Der Berichterstatter: Der Vorsitzende:
Schuler Rombach

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr behandelte den Antrag Drucksache 16/6761 in seiner 29. Sitzung am 9. Oktober 2019.

Ein Mitunterzeichner des Antrags bemerkte, aus Sicht der Antragsteller könne der Antrag für erledigt erklärt werden.

Ohne Widerspruch stellte der Vorsitzende die Zustimmung des Ausschusses dazu fest, dem Plenum die Erledigterklärung des Antrags zu empfehlen.

06. 11. 2019

Berichterstatter:
Schuler

39. Zu dem Antrag der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 16/6762 – Verlängerung des Metropolexpress (MeX2) von Stuttgart bis Ulm

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD – Drucksache 16/6762 – für erledigt zu erklären.

06. 11. 2019

Der Berichterstatter: Der Vorsitzende:
Renkonen Rombach

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 16/6762 in seiner 30. Sitzung am 6. November 2019.

Der Erstunterzeichner des Antrags erläuterte, dass geplant sei, dass der Metropolexpress von Stuttgart nach Geislingen fahren solle und dass in der Region der Wunsch bestehe, ihn bis Ulm durchzubinden. Er fragte, ob für alle Zeit festgelegt sei, dass der Metropolexpress in Geislingen enden solle, oder ob z. B. bei Mitfinanzierung durch den Landkreis die Verbindung verlängert werden könne. Darüber hinaus gebe es auch in Geislingen und in Göppingen den Wunsch, den Zug von dort in Richtung Stuttgart und in Richtung Ulm durchzubinden. Von Interesse sei, ob für den Metropolexpress Doppelstockwagen oder Single-Deck-Züge vorgesehen seien.

Eine Abgeordnete der CDU bestätigte, der Landkreis Göppingen habe genauso wie der Alb-Donau-Kreis größtes Interesse daran, dass der Metropolexpress irgendwann nach Ulm durchgebunden werde. Sie vermute, die Regionalisierungsmittel würden dafür künftig auch ausreichen.

Im Umwelt- und Verkehrsausschuss des Landkreises Göppingen habe der zuständige Mobilitätsbeauftragte berichtet, dass es Überlegungen gebe, von der Bezeichnung des Zuges als „Metropolexpress“ Abstand zu nehmen. Sie erbat hierzu Auskunft.

Ein Abgeordneter der Grünen, der es ebenso für sinnvoll hielt, den Metropolexpress bis Ulm durchzubinden, hatte aber in Erinnerung, dass dies wohl aus Gründen der Infrastruktur technisch nicht möglich sein solle.

Der Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr stellte klar, dass der Metropolexpress stündlich bis Ulm fahren solle, dass aber hier die Halbstündlichkeit gefordert werde. Eine halbstündliche Verbindung sei natürlich nicht auf Ewigkeit ausgeschlossen. So könne z. B. zur Erreichung der Halbstündlichkeit eine kommunale Mitfinanzierung ins Spiel gebracht werden. Weil der Bund seine Regionalisierungsmittel aufstocke, und zwar für Baden-Württemberg von ungefähr 19 Millionen € im Jahr 2020 auf 50 Millionen € im Jahr 2023, werde in diesem Zusammenhang sicherlich auch über das Thema Landesstandard neu diskutiert werden müssen. Neben den Finanzen müsse bei der Frage der Halbstündlichkeit aber realistischerweise berücksichtigt werden, dass die Gemeinden im Einzugsbereich der Strecke recht bevölkerungsschwach seien.

Ein Vertreter des Ministeriums für Verkehr präziserte, es sei nicht so, dass zwischen Geislingen und Ulm nur ein Zug pro Stunde verkehre, sondern es verkehrten dort zwei Züge, nämlich ein schneller, der an Unterwegsbahnhöfen nicht halte, und ein langsamer, der alle Stationen bedienen werde. Wegen der Bevölkerungsschwäche der Gemeinden an der betreffenden Strecke spiele auch der Busverkehr in Richtung Ulm eine ganz starke Rolle. Auch das Ministerium für Verkehr wünschte sich, das Land könnte sich auf allen Strecken als Basisstandard den Halbstundentakt leisten. Dies gäben aber die Regionalisierungsmittel nicht her. Auch die im Ziel avisierten zusätzlichen 50 Millionen € in 2023 bedeuteten lediglich eine Aufstockung um 5%.

Der zugrunde liegende Gesetzentwurf des Bundes, wie er zurzeit vorliege, beinhalte insoweit einen „Pferdefuß“, als das Eisenbahnregulierungsgesetz zwar bei den Netzgebühren eine Trassenpreisbremse von 1,8% festlege – die Trassenpreise dürften also nicht stärker steigen als die Regionalisierungsmittel, die vom Bund den Ländern zugewiesen würden –, aber darin heiße es auch, wenn die Steigerung mehr als 1,8% betrage, dürften auch die Trassenpreise wieder stärker steigen. Dies bedeute, dann, wenn die Regionalisierungsmittel um 50 Millionen € stiegen, wäre die Hälfte dieses Zuwachses wieder verbraucht, weil das Land dann für alle Leistungen, die es bestelle, höhere Trassenpreise bezahlen müsse. Ob es gelingen werde, dies auf Bundesebene noch abzuwenden, bleibe abzuwarten.

Technisch möglich sei der Halbstundentakt ohne Zweifel, weil es sich um eine zweigleisige Strecke handele.

Ausschuss für Verkehr

Zu möglichen Irritationen wegen des Begriffs „Metropolexpress“ führte der Vertreter des Ministeriums für Verkehr weiter aus, in Absprache mit der Kreisverwaltung in Göppingen sei eine Verständigung darauf erfolgt, diesen Arbeitstitel marktseitig erst ab Mitte 2020 einzuführen, wenn auch wirklich alle Anlaufschwierigkeiten auf der Strecke beseitigt seien und dieses „Produkt“ auch wirklich guten Gewissens beworben werden könne. Dies bedeute auch keine Absage, den Zug „Metropolexpress“ zu nennen, aber der Name solle erst dann vermarktet werden, wenn sicher sei, dass die Züge rundliefen.

Über den Einsatz von Doppelstockwagen werde nachgedacht. Für die Stuttgarter Netze seien bekanntlich keine Doppelstockwagen bestellt worden, weil es damals nur einen Anbieter dieses Zugmaterials gegeben habe. Aber das Land habe auch damals schon Doppelstockwagen nicht ausgeschlossen, sondern nur Platzkapazitäten vorgegeben. Inzwischen sehe die Lage anders aus, und es gebe wieder mehr Fahrzeughersteller, die Doppelstockzüge anböten.

Die schon zu Wort gekommene Abgeordnete der CDU meinte, es sei der Bevölkerung nicht erklärbar, wenn der Zug zwar mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 verkehre, aber erst Mitte 2020 quasi getauft werden solle. Der Zug sollte von Anfang an so heißen, und dann könnte der Bevölkerung auch vermittelt werden, dass das System eine gewisse Zeit brauche, bis es rundlaufe.

Des Weiteren wies sie darauf hin, dass ab Mitte Dezember 2019 die Schülerinnen und Schüler, die zur ersten Schulstunde zur Berufsschule in Ulm wollten, eine Viertelstunde zu spät zum Unterricht kämen, weil der Zug zu spät abfahren solle. Dies habe bei den Schülerinnen und Schülern, bei den Eltern sowie auch bei den Kommunen großen Unmut erzeugt.

Der bereits genannte Vertreter des Ministeriums für Verkehr bezeichnete den Fahrplan für die Verbindung zwischen Geislingen und Ulm als so gut wie nie zuvor. Bis auf Amstetten würden alle Stationen im Stundentakt bedient. Allein in Amstetten gebe es das Problem, dass dort früher auch der schnelle Zug gehalten habe, der dort jetzt aus fahrplantechnischen Gründen nicht mehr halten könne. Es sei aber schon avisiert worden, dass, sobald der Fernverkehr auf die Schnellfahrstrecke über Merklingen geführt werde, wieder der Halt des schnellen Zuges in Amstetten vorgehen sei.

Das Problem mit der Ankunft in Ulm sei ein handwerklicher Lapsus der Planer. Es werde gerade daran gearbeitet, dass das rückgängig gemacht werde, weil es natürlich nicht angehe, dass Hunderte von Schülerinnen und Schülern nicht rechtzeitig in die Schule kämen.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 16/6762 für erledigt zu erklären.

11.12.2019

Berichterstatter:

Renkonen

40. Zu dem Antrag der Abg. Karl Rombach u.a. CDU und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr
 – Drucksache 16/6806
 – Lang-Lkw – ein Modell zur CO₂-Reduktion in Baden-Württemberg

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Karl Rombach u. a. CDU – Drucksache 16/6806 – für erledigt zu erklären.

06.11.2019

Der Berichterstatter:	Der Vorsitzende:
Stauch	Rombach

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 16/6806 in seiner 30. Sitzung am 6. November 2019.

Der Erstunterzeichner des Antrags merkte an, dass aus der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr deutlich werde, dass die Landesregierung die Lang-Lkws ablehne und den Rückgang von CO₂-Emissionen durch die Nutzung der Lang-Lkws als relativ gering einstufe. Des Weiteren sei aber auch festgestellt worden, dass baden-württembergische Unternehmen derzeit unter Umständen eine finanzielle Mehrbelastung zu tragen hätten, wenn beispielsweise statt zweier Lang-Lkws drei „normale“ Lkws zum Gütertransport eingesetzt werden müssten. Er habe Schwierigkeiten nachzuvollziehen, wieso drei Lkws nicht mehr CO₂-Emissionen als zwei Lang-Lkws verursachen sollten. Die Bundesanstalt für Straßenverkehr definiere das nach einer Studie auch anders und habe ermittelt, dass die Kraftstoffeinsparung beim Einsatz von Lang-Lkws zwischen 25 und 50 % liege.

Als positiv sei die Feststellung zu bewerten, dass die Nutzung von Lang-Lkws zu keiner nennenswerten Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße geführt habe und dass sich dadurch der Erhaltungsaufwand für die Infrastruktur auch nicht erhöht habe.

Ein Abgeordneter der Grünen hielt fest, dass Lang-Lkws des Typs 1 zuerst in Bremen und in Baden-Württemberg zugelassen worden seien.

Bei den Lang-Lkws gebe es besonders die Risiken zu beachten, die hinsichtlich von Unfallgefahren bestünden. Zudem sei die Straßeninfrastruktur nicht überall so ausgestaltet, dass Lang-Lkws dort fahren könnten. Insofern bewertete er das Vorgehen des Ministeriums für Verkehr als sehr umsichtig und keineswegs daran orientiert, Lang-Lkws zu verhindern.

Von der Allianz pro Schiene e.V. sei darauf hingewiesen worden, dass die Erfahrungen in Schweden etwas anderes besagten als die Landesstudie zur Verlagerungs- und Klimabilanz des Lang-Lkw-Einsatzes. Dort sei nämlich eine erhebliche Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße zu beobachten. Er bitte das Ministerium für Verkehr um eine Einschätzung dieser in Schweden gemachten Erfahrung.

Ein weiterer Abgeordneter der Grünen erklärte, in einem Gespräch mit dem Geschäftsführer des größten Anhänger- und Aufliegerherstellers in Europa habe er erfahren, dass das Geschäft mit den Lang-Lkws „in homöopathischen Dosen“ verlaufe. Danach gebe es in Deutschland überhaupt kein Interesse an Lang-

Ausschuss für Verkehr

Lkws, und zwar egal, ob in Form des Typs 1 oder in Form der Typen 2 bis 5. Ursache dafür seien sicherlich auch unterschiedliche Regelungen in jedem EU-Land, die nicht zusammenpassen. Dazu kämen straßenspezifische Gegebenheiten und die Tatsache, dass die Ladestellen in den Hubs der Speditionen überhaupt noch nicht auf Lang-Lkws eingerichtet seien.

Ein Abgeordneter der FDP/DVP zeigte sich davon überzeugt, dass Lang-Lkws nie den kompletten Güterverkehr übernehmen würden. Diesbezüglich sei stets von einem Anteil von 5 bis maximal 10% gesprochen worden. Angesichts der Politik des Verkehrsministers in diesem Bereich könne er nur jedem Spediteur empfehlen, keine Lang-Lkws zu bestellen. Allein schon durch die Unsicherheiten, die es hierzu in der letzten Legislaturperiode gegeben habe, erledige sich das Thema wohl von selbst. Es gebe in Baden-Württemberg Speditionen, die beispielsweise jeden Tag nach Hessen führen und die diese Lang-Lkws einsetzen könnten.

Wenn es in der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr heiße, dass die Klimabilanz von Lang-Lkws nicht negativ, allerdings im Gesamtschnitt auch nicht nennenswert positiv sei, könne man sich mit derselben Argumentation auch sofort von der Elektromobilität verabschieden oder die E-Scooter sofort wieder verbieten. Hier komme also doch eine Menge an Ideologie zum Tragen. Er könne nur hoffen, dass, wenn ab dem 1. Januar 2021 die Autobahn GmbH des Bundes u. a. den Betrieb der Autobahnen in Deutschland übernehmen werde, die Befahrung der Bundesautobahnen mit Lang-Lkws bundesweit einheitlich geregelt werde. Er richte schon jetzt die herzliche Bitte an die Vertreter des Verkehrsministeriums, dann „über ihren Schatten zu springen“ und auch die nachgelagerten Straßen für Lang-Lkws freizugeben.

Ein Abgeordneter der AfD äußerte Unverständnis für die „Verhinderungstaktik“ der Landesregierung und vor allem des Verkehrsministers in puncto Lang-Lkws. Selbstverständlich könne auch er Bedenken gegen die Lang-Lkws mit Blick auf Kreis- und Gemeindestraßen nachvollziehen, aber Tatsache sei doch auch, dass sich viele Speditionen vor allem an den Autobahnen angesiedelt hätten. Auf Autobahnen sehe er nun überhaupt keine Problematik beim Befahren mit Lang-Lkws. Wer wirklich Naturschutz wolle und weniger Lkws auf der Straße haben wolle, könne eigentlich nicht gegen den Einsatz von Lang-Lkws sein.

Der Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr ging zunächst auf die Landesstudie zur Verlagerungs- und Klimabilanz des Lang-Lkw-Einsatzes ein, die zusammen mit einem baden-württembergischen Automobilkonzern erarbeitet worden sei. In dieser Studie, die auch auf der Homepage des Ministeriums für Verkehr verlinkt sei, werde sehr dezidiert ausgeführt, dass der Lang-Lkw, über das gesamte transportierte Gut betrachtet, nur geringe Vorteile habe und, über die gesamte Bundesrepublik betrachtet, auch nur zu geringen Verlagerungseffekten führe. Zur Situation in Schweden könne er momentan nichts sagen.

Neben den Verhandlungen, die das Ministerium für Verkehr in den letzten Jahren mit dem Speditionsgewerbe geführt habe, sei parallel auch die kommunale Seite einbezogen worden, die die ganz starke Befürchtung habe, dass dann, wenn die Lang-Lkws der Typen 2 bis 5 von den Autobahnen herunter über Kreisstraßen und Gemeindestraßen durch die Ortschaften verkehrten, die Straßeninfrastruktur kaputtgefahren würde und so auf sie Mehrbelastungen durch notwendige Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen, aber letztlich auch Ausbaumaßnahmen zukämen. Deswegen habe das Ministerium für Verkehr einen Kompromiss gesucht. Dieser Kompromiss bestehe darin, den Lang-Lkw Typ 1, der nicht viel länger als ein „normaler“ Lkw sei, für das gesamte Streckennetz in Baden-Württemberg freizugeben. Dies sei dem Bund bereits zur Veröffentlichung der Neunten Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge gemeldet worden. Am 1. Oktober 2019

sei diese 9. Änderungsverordnung seitens des Bundes im Bundesanzeiger veröffentlicht worden. Dies habe zur Folge, dass die neuen Regelungen ab sofort in Kraft getreten seien. Damit sei das Land auch der Kernforderung des Speditionsgewerbes nachgekommen.

Danach seien aber auch noch Forderungen bezüglich der Freigabe von Lang-Lkws der Typen 2 und 3 laut geworden. Auch eine solche Freigabe schließe das Ministerium für Verkehr nicht aus, aber dafür sei Voraussetzung, dass Strecke für Strecke genau in Augenschein genommen werden müsse. Die Regierungspräsidenten, die Straßenverkehrsbehörden und die Verantwortlichen in den Kommunen müssten hier mitmachen und die Strecken festlegen, auf denen Lang-Lkws der Typen 2 und 3 fahren könnten. Dabei gehe es nicht nur darum, dass Infrastruktur beschädigt werden könne, sondern es könne z. B. bei der Durchfahrung von Ortschaften zu Unfällen kommen oder diese Lang-Lkws könnten unter Umständen gar nicht durch die Ortschaften kommen, was manchmal auch allein schon für „normale“ Lkws gelte. Diese Vorgehensweise bedeute sicherlich Bürokratie, aber im Interesse der Bürgerinnen und Bürger gehe das Verkehrsministerium diesen Weg schon seit Jahren. So seien in der 9. Änderungsverordnung 30 Strecken zusätzlich freigegeben worden.

Auch er gehe davon aus, dass, wenn ab 1. Januar 2021 die Autobahn GmbH des Bundes die Bundesautobahnen übernehme, diese dann alle für Lang-Lkws freigegeben würden. Dann stelle sich für das Land die Aufgabe, die Anschlüsse zu den Unternehmen zu betrachten. Hierzu werde es einen Diskussionsprozess geben, in dem der Verband der Spediteure gefordert sei, zu priorisieren, welche Strecken ihm am wichtigsten seien. Entlang einer solchen Prioritätenliste werde das Land dann weitere Strecken vorschlagen. Er biete an, in einer der nächsten Sitzungen des Verkehrsausschusses über die Planungen der Autobahn GmbH des Bundes insoweit zu berichten. Aber persönlich vermute er, dass alle Autobahnen für Lang-Lkws freigegeben würden. Das wiederum setze das Land unter Handlungsdruck, aber seines Erachtens entspreche der Vorbehalt zur Einzelprüfung von Streckenerweiterungen für die Lang-Lkws der Typen 2 bis 5 verantwortungsbewusstem Verwaltungshandeln.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 16/6806 für erledigt zu erklären.

11. 12. 2019

Berichterstatter:

Stauch

41. Zu dem Antrag der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr

– Drucksache 16/6811

– Verbindung Südbahn-Donaubahn

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD – Drucksache 16/6811 – für erledigt zu erklären.

06. 11. 2019

Der Berichterstatter:

Renkonen

Der Vorsitzende:

Rombach

Ausschuss für Verkehr

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 16/6811 in seiner 30. Sitzung am 6. November 2019.

Der Erstunterzeichner des Antrags erinnerte daran, dass die Verbindung zwischen Südbahn und Donaubahn immer wieder ins Gespräch gebracht werde. Das Entscheidende dabei sei, dass auch im Regionalplan Donau-Iller hierfür eine Trassenfreihaltung gewissermaßen als Zukunftssicherung festgeschrieben worden sei, falls eine solche Verbindung zu einem späteren Zeitpunkt einmal umgesetzt werden solle.

Daraufhin beschloss der Ausschuss ohne Widerspruch, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 16/6811 für erledigt zu erklären.

11.12.2019

Berichterstatter:

Renkonen

42. Zu dem Antrag der Abg. Martin Rivoir u.a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr

– Drucksache 16/6814
– Hermann-Hesse-Bahn

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,
den Antrag der Abg. Martin Rivoir u.a. SPD – Drucksache 16/6814 – für erledigt zu erklären.

06.11.2019

Der Berichterstatter: Der Vorsitzende:

Schuler Rombach

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 16/6814 in seiner 30. Sitzung am 6. November 2019.

Der Erstunterzeichner des Antrags erkundigte sich nach dem aktuellen Stand der Diskussion bzw. des Verfahrens zur Hermann-Hesse-Bahn.

Ein Abgeordneter der FDP/DVP bat um Auskunft, ob die in Rede stehende Strecke auch nachträglich elektrifizierbar sei.

Der Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr berichtete, dass es im Ministerium für Verkehr in dieser Woche den Versuch geben werde, die hier adressierten Landräte und Bürgermeister dazu zu bringen, sich politisch zu verständigen. Die Stadt Renningen behalte sich vor, vor dem Verwaltungsgericht gegen den Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Bahnhofs zu klagen. Der Bahnhof solle ein weiteres Gleis und eine Weiche bekommen, damit dort die Hermann-Hesse-Bahn enden könne.

Vor drei Jahren habe das Ministerium für Verkehr ganz bewusst mit den Beteiligten ein sogenanntes Stufenkonzept verhandelt.

Die Landesregierung sei dafür, dass die S-Bahn bis Calw fahre und elektrifiziert sei. Aber auch hier müssten natürlich die Kosten gesehen werden. Im Kern sei das auch eine Frage, die nicht das Land entscheide. Wenn der Verband Region Stuttgart eine S-Bahn-Planung auf einer Strecke, die dem Landkreis Calw gehöre, durchführe, dann müsse darüber zumindest miteinander gesprochen werden. Aus diesem Grund werde das Ministerium für Verkehr auch versuchen, eine Moderationsrolle zu übernehmen. In jedem Fall werde die hier in Rede stehende Maßnahme zehn Jahre plus x dauern. In der Zwischenzeit könnte die Hermann-Hesse-Bahn auf Diesel- oder Wasserstoffbasis bis Renningen fahren, was schon einmal ein großer Fortschritt wäre. So laute auch der Förderantrag, den der Landkreis gestellt habe und den das Ministerium für Verkehr gern bewilligen werde.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 16/6814 für erledigt zu erklären.

11.12.2019

Berichterstatter:

Schuler

43. Zu dem Antrag der Abg. Dr. Stefan Fulst-Blei u.a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr

– Drucksache 16/6880
– Baustellenchaos für Auto- und Bahnpendler auf der Strecke Mannheim–Stuttgart?

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,
den Antrag der Abg. Dr. Stefan Fulst-Blei u.a. SPD – Drucksache 16/6880 – für erledigt zu erklären.

06.11.2019

Die Berichterstatterin: Der Vorsitzende:

Razavi Rombach

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 16/6880 in seiner 30. Sitzung am 6. November 2019.

Ein Mitunterzeichner des Antrags wies einleitend darauf hin, dass bekanntlich ab September 2019 die A 5 zwischen dem Walldorfer Kreuz und der Anschlussstelle Kronau für die Dauer von zwei Jahren saniert werden solle. Hinzu komme ab April 2020 für die Pendlerinnen und Pendler auf der Strecke Mannheim–Stuttgart die Sanierung der ICE-Schnellfahrstrecke. Das bedeute lange Staus auf den Straßen und volle Züge. Er habe gehört, dass in der Konsequenz ein Drittel der Züge zwischen Mannheim und Stuttgart in beiden Fahrtrichtungen ausfallen sollten. Er bat das Ministerium für Verkehr, die Bahn darauf zu drängen, die Bürgerinnen und Bürger rechtzeitig darüber zu informieren, wie in dieser Zeit die Verbindungen nach und von Stuttgart geplant seien.

Ausschuss für Verkehr

Eine Abgeordnete der Grünen erläuterte, die Ersatzfahrpläne der DB AG für diese Zeit gebe es bereits. Damit könnten die Fahrgäste bereits jetzt wissen, welche Züge wann verkehrten. Klar sei, dass Infrastruktur irgendwann erneuert werden müsse. Ihre Hoffnung sei jedoch, dass dann, wenn die vier oder fünf Monate Bauzeit vorbei seien, eine Infrastruktur zur Verfügung stehe, die funktioniere und die nächsten 20 oder 30 Jahre keine Verspätungen mehr hervorrufe.

Sie fragte, ob es über das Koordinierungsgespräch, das besonders mit den Anrainerkommunen dazu geführt worden sei, was die Bahnübergänge angehe, hinaus noch ein weiteres Koordinierungsgespräch geben solle.

Der Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr bestätigte, dass die Ersatzfahrpläne für die Bauphase sowohl im Internet verfügbar als auch öffentlich in einer Pressekonferenz vorgestellt worden seien. Er wolle an dieser Stelle seinen Vorschlag aus der letzten Sitzung des Verkehrsausschusses erneuern, einmal die Deutsche Bahn mit der Bitte einzuladen, die Ausschussmitglieder über die geplanten Maßnahmen und ihre Auswirkungen dezidiert zu informieren. Er meine, dass dies ein sehr gravierender Punkt sei, der auch das Verhältnis der Abgeordneten zu den Bürgerinnen und Bürgern bzw. Pendlerinnen und Pendlern betreffe.

Zu den Sanierungsmaßnahmen bei der A 5 könne er erfreulicherweise mitteilen, dass hier sehr gute Fortschritte gemacht würden. Diese Sanierungsmaßnahmen umfassten neben dem vollständigen Abbruch und Neubau dreier Brücken auch die Erneuerung der Fahrbahn, die Erhöhung und die Verlängerung der Lärmschutzwand entlang der A 5. Diese gerade anstehenden zahlreichen Baumaßnahmen hätten ungefähr ein Volumen von 200 Millionen €. Zum Glück sei – mit Blick auf die Sanierung der ICE-Schnellfahrstrecke zwischen Mannheim und Stuttgart – der Hauptkorridor zwischen Stuttgart und Mannheim, der über die A 81 und die A 6 verlaufe, hiervon nicht betroffen. Aber selbstverständlich sei nicht zu leugnen, dass die Sanierung der A 5 Auswirkungen für die Autofahrerinnen und Autofahrer, die Pendlerinnen und Pendler haben werde. Um diese so gering wie möglich zu halten, werde dort an sechs Tagen 24 Stunden rund um die Uhr gearbeitet.

Ein Abgeordneter der CDU betonte, auch die A 6 sei von den Auswirkungen betroffen, weil ein Teil der Pendlerinnen und Pendler aus dem Norden nicht mit dem Zug nach Stuttgart komme, sondern mit dem Auto über die A 6 fahre. Bei der Suche nach Alternativen sei es von großer Bedeutung, dass Betreiberunternehmen die Strecke Heidelberg–Stuttgart bis April auch wirklich pünktlich bediene. Über diese Ersatzstrecke kämen die Pendlerinnen und Pendler nämlich schneller nach Stuttgart als über Mannheim und die Altbaustrecke. Er bat das Ministerium für Verkehr darum, in den Gesprächen mit dem Eisenbahnverkehrsunternehmen auf die hohe Priorität dieses Streckenabschnitts hinzuweisen.

Ein Abgeordneter der Grünen hielt es für erforderlich, in den Koordinierungsgesprächen das Regierungspräsidium darauf hinzuweisen, dass es wünschenswert sei, die Baustellen, die sich lokal rund um die Bahnstrecke befänden, möglichst bald einem Abschluss zuzuführen.

Der Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr erklärte, dass auch bezüglich der Bahnübergänge ein weiteres Koordinierungsgespräch mit dem Regierungspräsidium und der Deutschen Bahn stattfinden solle.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 16/6880 für erledigt zu erklären.

11.12.2019

Berichterstatteerin:

Razavi

Beschlussempfehlung des Ausschusses für Europa und Internationales

44. Zu dem Antrag der Abg. Dr. Erik Schweickert u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz

– Drucksache 16/6823

– Auswirkungen auf Tourismus, Landwirtschaft, Obstanbau und Weinbau durch ein etwaig erfolgreiches Volksbegehren „Artenschutz – Rettet die Bienen“

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Dr. Erik Schweickert u. a. FDP/DVP – Drucksache 16/6823 – für erledigt zu erklären.

06. 11. 2019

Die Berichterstatterin: Der Vorsitzende:
Bogner-Unden Stächele

Bericht

Der Ausschuss für Europa und Internationales beriet öffentlich den Antrag Drucksache 16/6823 in seiner 31. Sitzung am 6. November 2019.

Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP trug vor, mit dem Antrag sollten die Auswirkungen des Volksbegehrens „Pro Biene“ auf den Tourismus beleuchtet werden. Bemerkenswert sei, dass das Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz zunächst um Fristverlängerung gebeten habe, um dann auf die Stellungnahme zum Antrag der CDU, Drucksache 16/6548, zu verweisen. Möglicherweise hänge das auch damit zusammen, dass sich die CDU zum Volksbegehren zunächst nicht klar positioniert habe. So sei sie zunächst für und dann wiederum gegen das Volksbegehren gewesen.

Während die touristische Nutzung und der touristische Mehrwert für sehr wichtig gehalten würden, lägen zu pflanzenphysiologischen Themen oder zur Pilzbelastung laut Stellungnahme zum Antrag Drucksache 16/6823 keine Erkenntnisse vor. Auch das halte er für bemerkenswert.

Ihn interessiere, inwieweit heute mit dem Wissen des mittlerweile vorliegenden Eckpunktepapiers die eine oder andere Frage anders beantwortet werden würde.

Abg. Dr. Bernd Murschel GRÜNE brachte vor, die Stellungnahme zum Antrag gebe im Grunde den Kenntnisstand vom vergangenen Sommer wieder, als das Eckpunktepapier noch nicht vorgelegen habe. Mittlerweile habe sich einiges geändert. Das betreffe auch die Frage nach den Auswirkungen des Volksbegehrens auf den Tourismus.

Im Gegensatz zum Agrarminister halte er die Auswirkungen auf den Tourismus nicht für derart katastrophal. Ein Teil der im Eckpunktepapier genannten Punkte zielen auf Verbesserungen bei der Biodiversität oder beim Thema „Natur und Umwelt“ ab. Es wäre zu spekulativ, die positiven Auswirkungen dieser Veränderungen auf den Tourismus quantifizieren zu wollen.

Das Eckpunktepapier und das Volksbegehren unterschieden sich in einigen Punkten sehr deutlich. So betreffe die im Volksbegeh-

ren geforderte Reduzierung des Einsatzes der Pestizide auf 50% der Flächen auch Schutzgebietsflächen wie Natura-2000-Gebiete, die FFH-Gebiete, die Landschaftsschutzgebiete und die Naturschutzgebiete. Im Eckpunktepapier sei dagegen vorgesehen, in Zukunft in Naturschutzgebieten verstärkt auf den Einsatz von Pestiziden zu verzichten, aber Landschaftsschutzgebiete und Natura-2000-Gebiete gesondert zu behandeln. Dort solle ein Einsatz von Pestiziden noch möglich sein.

Außerdem sei die Bezugsgröße eine andere. Denn die Reduzierung um 50% werde nicht mehr auf die Fläche, sondern auf die Menge der Pflanzenschutzmittel bezogen. Das bedeute auch, dass erst einmal erhoben werden müsse, wo was wie ausgebracht werde.

Einen Bezug zum Thema Tourismus sehe er insbesondere bei den Streuobstwiesen. Er teile nicht die Befürchtung einiger, dass diese qualitativ hochwertigen Flächen abgeholzt würden, wenn sie als Schutzgebiete ausgewiesen würden. Seines Erachtens sollte es allgemein eine Verständigung darauf geben, diese Gebiete und die Streuobstbesitzer besser zu unterstützen, um Anreize zu schaffen. Dabei gehe es nicht nur um Geld, sondern vor allem auch um Wertschätzung. Die vielen nicht landwirtschaftlichen Nutzer sollten bei der Frage nach einer Förderung mit ins Boot geholt werden.

Seines Erachtens sei Baden-Württemberg mit dem Eckpunktepapier und mit dem, was sich daraus entwickeln werde – da hoffe er auf eine breite Unterstützung durch alle Fraktionen hindurch – auf einem guten Weg, um die Interessen aller gut abzuwägen und das Ganze auf eine breite Basis zu stellen.

Abg. Sabine Wölflé SPD legte dar, bisher sei in der ganzen Diskussion der Tourismus gar nicht mitgedacht worden. Ihr sei von Anfang an klar gewesen, dass es da Auswirkungen gebe.

Die SPD-Fraktion unterstütze „Pro Biene“ in der Zielsetzung, aber nicht in den gesetzlichen Forderungen. Die SPD-Fraktion wolle die Diskussion, die jetzt auch stattfinde. Beispielsweise im Landschaftsschutzgebiet Kaiserstuhl sei die Weinlese von allergrößter Bedeutung für den Tourismus, für die Restaurants, Hotels usw. Wenn es nun nicht mehr möglich wäre, in dem Landschaftsschutzgebiet zu spritzen, würde der Weinanbau wegfallen. Auch Biowinzer müssten spritzen. Fast alle Winzer gingen sehr sorgsam mit Spritzmitteln um. Ohne Weinbau würde der Kaiserstuhl als Kulturlandschaft schlichtweg nicht mehr existieren. Das bedrohe den Tourismus, das bedrohe die Gastronomie, die Hotellerie und die Infrastruktur der Gemeinden.

Momentan sehe es so aus, dass „Pro Biene“ gar nicht genügend Unterschriften zusammenbekomme. Trotzdem wäre es wichtig, die Diskussion zu führen und zu überlegen, wie der Ökolandbau gestärkt und der Einsatz von Pestiziden zurückgefahren werden könne. Da, wo es einfach keine Alternativen zum Spritzen gebe, sollte die Möglichkeit gegeben werden. Es sollten Lösungen gefunden werden, mit denen alle leben könnten. Das bedeute aber auch, dass es mehr Förderung brauche. Die EU und das Land sollten die landwirtschaftliche Förderung in diese Richtung weiterentwickeln.

In Rheinland-Pfalz sei es mit entsprechenden Maßnahmen innerhalb kürzester Zeit gelungen, den Ökolandbau deutlich zu vergrößern. Baden-Württemberg sei zwar immer noch vorn, aber das hänge auch mit der Fläche zusammen. Ihres Erachtens könne auch in Baden-Württemberg einiges vorangebracht werden. Das Volksbegehren „Pro Biene“ sei dafür eine gute Diskussionsgrundlage.

Abg. Dr. Patrick Rapp CDU äußerte, die CDU sei die erste Partei gewesen, die am 9. Juli mit dem Inhalt des Volksbegehrens gehandelt habe. Daher sei auch der schon erwähnte Berichts Antrag ge-

Ausschuss für Europa und Internationales

stellt worden, der Klarheit gebracht habe. Die Intention der beiden Initiatoren des Volksbegehrens und der Unterstützer – Teile der grünen Fraktion bzw. der grünen Partei, vom ersten Tag an die SPD-Landtagsfraktion und die SPD-Landespartei – sei nicht in Richtung Tourismus gegangen. Vielmehr sei im Schwerpunkt auf die Landwirtschaft und die Nutzung von Pflanzenschutzmitteln abgehoben worden. Dass der Bereich des Tourismus überhaupt nicht im Fokus gewesen sei, sei mit ein Grund gewesen, weshalb die CDU mit dem Volksbegehren gehadert habe.

30% der landwirtschaftlichen Fläche, die sowohl konventionell als auch ökologisch bewirtschaftet werde, wären von Auswirkungen des Volksbegehrens „Pro Biene“ betroffen gewesen. Das betreffe den Tourismus zumindest indirekt durch eine Veränderung des Landschaftsbilds. Viele Tourismussegmente seien von der Landschaftskulisse abhängig. Das treffe nicht nur auf den Kaiserstuhl und den Schwarzwald zu, sondern auch auf andere Tourismusregionen. Hier käme es zu Veränderungen. Das sei unabhängig davon zu sehen, ob viele Touristen in die Region zur Weinlese kämen oder nicht. Seines Erachtens kämen diese trotzdem.

Er sehe aber einen zweiten Strang, der sich auf den Tourismus negativ auswirke. So werde in „Pro Biene“ gefordert, den Ökolandbau um 50% hochzufahren. Das bewirke zum einen einen Preisverfall bei den ökologischen Produkten, was wiederum zu Schwierigkeiten in der Umstellung im Bereich der Gastronomie, des Einzelhandels und der Nahversorgung für die Touristen führe.

Zum anderen komme es an manchen Stellen zu enormen Erschwernissen in der regionalen Produktion. Die Arbeitsleistung, die eine ökologische Produktion ohne Pflanzenschutz erfordere, führe hier zu einer Verteuerung der Produkte. Restaurationsbetriebe, die sich in diesen Segmenten beispielsweise in „Schmeck den Süden“ oder „Die Naturparkwirte“ zusammengeschlossen hätten und die sich verpflichtet hätten, mehr regionale Produkte einzusetzen, könnten auf diese regionalen Produkte nicht mehr zugreifen, weil diese zu teuer oder, wenn sich einige Betriebe nicht mehr halten könnten, gar nicht mehr existent seien. Dann gebe es hinsichtlich der Existenz oder Leistungsfähigkeit der Gastronomie enorme Probleme. Gerade die Gastronomie sei aber ein Hauptakteur im Tourismus im ländlichen Raum.

Im Eckpunktepapier sei nicht mit den Fraktionen, sondern vor allem mit den Betroffenen der Konsens gesucht worden. Dabei bräuchten auf der einen Seite die Landnutzerverbände – ökologisch wie konventionell – und auf der anderen Seite die Umweltverbände ihre jeweils berechtigten Anliegen vor. Das Eckpunktepapier sei derzeit Regierungshandeln. Es gehe nun darum, eine Lösung zu finden, die zum einen die Zielsetzung und den Erhalt der kleinstrukturierten Landwirtschaft, des Landbaus insgesamt – Obstbau, Gemüseanbau, Weinbau, klassische Landwirtschaft –, als auch die Artenvielfalt in den Blick nehme.

Das müsse in einem breiten gesellschaftlichen Konsens vorangebracht werden. Es mache keinen Sinn, wenn das nur zwischen Landwirtschaftsministerium, Umweltministerium und dem Ministerpräsidenten abgesprochen werde. Vielmehr müsse ein gemeinsamer Konsens aller Beteiligten, also der Verbraucher, der Landnutzer und der Umweltseite gefunden werden, um nachher auch eine echte Alternative für das Volksbegehren zu erhalten. Nur so könne dem Tourismus nachhaltig geholfen werden.

Ein Vertreter des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz führte aus, wie schon erwähnt worden sei, enthalte das Volksbegehren durchaus richtige Zielsetzungen in Bezug auf die Umwelt, doch hätten die Ausführungen hinsichtlich der Forderungen für einen Gesetzentwurf dramatische Auswirkungen auf die Landwirtschaft. Das sei auch in der Stellungnahme zum Antrag dargestellt.

Nach den Forderungen im Volksbegehren wäre Pflanzenschutz auf 30% aller Flächen in Baden-Württemberg nicht mehr mög-

lich. Das betreffe nicht nur konventionell bewirtschaftete Betriebe, sondern auch Ökoberiebe. Das hätte Auswirkungen auf den Weinbau im Kaiserstuhl, den Obstbau am Bodensee usw. Dort seien große Teile Landschaftsschutzgebiet. Die regionale Produktion, die auch in vielfältiger Weise vom Ministerium unterstützt werde, würde wegbrechen.

Die Forderung, den ökologischen Landbau verpflichtend sehr schnell auf 50% hochzufahren, schaffe weitere Probleme. Ökologische Produkte müssten nicht nur produziert werden, sie müssten auf dem Markt auch einen Käufer finden. Der Ökolandbau lebe auch davon, dass er einen besseren Preis am Markt erziele. Der Mehrwert, den die ökologischen Betriebe erwirtschafteten, müsse am Markt sichtbar sein. Das könne von der Politik gestützt werden. So sei auch in das Eckpunktepapier der Landesregierung aufgenommen, dass bei einem Ausbau des ökologischen Landbaus parallel entsprechende Vermarktungsaktivitäten verstärkt gefördert werden müssten.

Vorsitzender Willi Stächele merkte an, die Auswirkungen auf die Landwirtschaft sollten an dieser Stelle nicht weiter vertieft werden, zumal der Ausschuss für den Tourismus zuständig sei. Hier gehe es um die Frage, welche Auswirkungen das Volksbegehren „Pro Biene“ auf das Landschaftsbild habe und welche Konsequenzen das für den Tourismus haben könnte.

Minister Guido Wolf führte aus, es sei nicht möglich, jetzt quasi auf Knopfdruck alle Folgen zu bemessen, die sich bei der Umsetzung des Volksbegehrens für den Tourismus ergäben.

Er habe allerdings auch nirgends gelesen, dass der Agrarminister die Folgen des Volksbegehrens für den Tourismus als katastrophal bezeichnet hätte. Das wäre ihm neu. Vielmehr habe der Agrarminister sie für die Existenz der Landwirtschaft als weitreichend und möglicherweise auch katastrophal bezeichnet.

Er selbst (Redner) schließe sich der Einschätzung an, dass Tourismus von der Landbewirtschaftung, von der Bewirtschaftung der Kulturlandschaft lebe. In Teilen des Landes könne sich Baden-Württemberg einen Nationalpark erlauben. Da möge er auch touristisch interessant sein. Wenn aber die Kulturlandschaft nicht mehr im Sinne von „Schützen durch Nützen“, wie es ein früherer Landwirtschaftsminister in der Vergangenheit einmal auf den Punkt gebracht habe, bewirtschaftet werde, dann wirke sich das nach seiner Einschätzung nachhaltig auf den Tourismus aus. Denn der Tourist halte sich im Zweifel gern in einer Kulturlandschaft auf, die als gepflegt und bewirtschaftet wahrgenommen werde. Das müsse nicht für jeden Winkel des Landes gelten. Es dürfe auch die Bereiche geben, die der Natur überlassen seien. Aber wenn das Volksbegehren die Landschaft tatsächlich in der Dimension träfe, wie es in der Erstbewertung des Volksbegehrens ausgesehen habe, dann sei von enormen Auswirkungen auf den Tourismus auszugehen. In diesem Sinn habe sich sein Haus an dem Prozess beteiligt und werde das auch weiterhin tun. Wenn es gelinge, auf der Basis des Regierungsentwurfs und unter Beteiligung der Betroffenen zu einem solchen Kompromiss zu kommen, dann sollte seines Erachtens im Ergebnis auch der Tourismus damit leben können. Dann seien keine nachhaltigen Einschränkungen in der touristischen Nutzung des Landes zu verzeichnen.

Er fühle sich aber nicht in der Lage, schon heute jede mögliche Auswirkung absehen zu können.

Vorsitzender Willi Stächele bemerkte, er sei dankbar für den Antrag gewesen. Denn im Moment gehe es darum, aufzuklären und in der ganzen Breite Auswirkungen auszuleuchten. Alle seien für Artenschutz. Aber es müsse klar sein, was in dem Volksbegehren konkret enthalten sei. Da sei es wichtig, nicht nur mit Landwirten zu diskutieren, sondern auch mit denen, die sich über das Landschaftsbild Sorgen machten. Seines Erachtens sei der eingeschlagene Weg richtig. Die Kommunikation laufe. Er hoffe, dass es zu einer Verständigung komme. Ansonsten könne es keine Zustimmung geben.

Ausschuss für Europa und Internationales

Einvernehmlich empfahl der Ausschuss dem Plenum, den Antrag
Drucksache 16/6823 für erledigt zu erklären.

11. 12. 2019

Berichterstatlerin:

Bogner-Unden