

**Beschlussempfehlungen und Berichte**

**des Petitionsausschusses**

**zu verschiedenen Eingaben**

Inhaltsverzeichnis

1.	16/4744	Bausachen	WM	10.	16/4590	Beschwerden ü. Behörden (Dienstaufsicht)	FM
2.	16/3524	Straßenwesen	VM	11.	16/4645	Gesundheitswesen	SM
3.	16/4010	Artenschutz, Biotope	VM	12.	16/4678	Lehrer	KM
4.	16/4274	Kommunale Angelegenheiten	IM	13.	16/4722	Öffentliche Sicherheit und Ordnung	IM
5.	16/4616	Verkehr	VM	14.	16/3832	Öffentliche Sicherheit und Ordnung	IM
6.	16/4666	Umweltschutz	UM	15.	16/4018	Sozialversicherung	SM
7.	16/4731	Öffentliche Sicherheit und Ordnung	IM	16.	16/4765	Schulwesen	KM
8.	16/4140	Sozialversicherung	SM	17.	16/4520	Verkehr	VM
9.	16/4574	Gesetzesänderungen, Verfassungsrecht	IM				

## 1. Petition 16/4744 betr. Bebauungsplan

### I. Gegenstand der Petition

Die Petentin wendet sich gegen die Aufstellung eines Bebauungsplans.

Mit dem geplanten Baugebiet würde eine erhöhte Verkehrsbelastung einhergehen.

### II. Die Prüfung der Petition ergab Folgendes:

#### 1. Sachverhalt

Die Stadt hat am 23. Juli 2020 den Aufstellungsbeschluss für den betreffenden Bebauungsplan gefasst. Ziel der Planung sind die Schaffung von Wohnraum und eine geordnete städtebauliche Entwicklung von vier untergenutzten, aber bereits erschlossenen innerstädtischen Grundstücken. Der Bebauungsplan der Innenentwicklung wird derzeit im beschleunigten Verfahren nach § 13 a Baugesetzbuch (BauGB) aufgestellt.

#### 2. Rechtliche Würdigung

Die Gemeinden haben nach § 1 Absatz 3 Satz 1 BauGB die Bauleitpläne – dazu zählen der Flächennutzungsplan sowie die Bebauungspläne – aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist.

Die Stadt begründet das Erfordernis zur Aufstellung des Bebauungsplans nachvollziehbar mit der Nutzung der vier untergenutzten, aber bereits erschlossenen innerstädtischen Grundstücke.

Die Aufstellung und Änderung von Bauleitplänen – dazu zählen der Flächennutzungsplan sowie die Bebauungspläne – gehört zu den nach Artikel 28 Grundgesetz (GG) garantierten Selbstverwaltungsaufgaben der Gemeinden. Dies bedeutet, dass die Gemeinden – vertreten durch den von der Bürgerschaft gewählten Gemeinderat – die städtebauliche Entwicklung in ihrem Gemeindegebiet im Rahmen der zu beachtenden Rechtsvorschriften selbst bestimmen. Welche Inhalte sie letztlich in ihren Bauleitplänen darstellen beziehungsweise festsetzen, entscheiden sie im Rahmen der Abwägung nach § 1 Absatz 7 BauGB bei der Aufstellung des Flächennutzungsplans und der Bebauungspläne in eigener Verantwortung.

Dabei haben die Gemeinden die im Rahmen des Bauleitplanverfahrens bei der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 BauGB sowie der Behördenbeteiligung nach § 4 BauGB vorgebrachten öffentlichen und privaten Belange nach § 2 Absatz 3 BauGB zu bewerten und in die Abwägung nach § 1 Absatz 7 BauGB einzustellen.

Eine gerechte Abwägung öffentlicher und privater Belange gegeneinander und untereinander stellt nach § 1 Absatz 7 BauGB die zentrale Verpflichtung einer den rechtsstaatlichen Anforderungen entsprechenden Planung dar. Dabei stehen sich die verschiedenen Belange grundsätzlich als gleichrangig gegenüber. Einen Vorrang ihrer Belange kann die Petentin deshalb nicht

verlangen. Jedoch hat sie ein Recht darauf, dass ihre Belange – hier die Mobilität der Bevölkerung, unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung – in die Abwägung eingestellt und ihrer Gewichtigkeit entsprechend behandelt werden.

### Beschlussempfehlung:

Der Petition kann nicht abgeholfen werden.

Berichterstatte(r): Braun

## 2. Petition 16/3524 betr. Anordnung eines Verkehrszeichens 299

### I. Gegenstand der Petition

Der Petent wendet sich gegen die verkehrsrechtliche Anordnung des Verkehrszeichens 299 (Grenzmarkierung für Halt- oder Parkverbote) in der B.-straße.

### II. Die Prüfung der Petition ergab Folgendes:

#### 1. Kurze Schilderung des Sachverhalts

Die Stadt ordnete am 6. September 2018 das Verkehrszeichen (Z) 299 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) in der B.-straße, Gebäude I. Straße 2 an. Die Anordnung wurde damit begründet, dass es durch dort parkende Fahrzeuge zu Behinderungen und gefährlichen Situationen bei der Ausfahrt aus der Tiefgarage komme. Das Z 299 StVO wurde noch im September 2018 auf der Seite der Tiefgaragenzu- und -ausfahrt angebracht.

Der Petent wendet sich gegen die verkehrsrechtliche Anordnung. Durch die mehrfache Anordnung des Verkehrszeichens auch im weiteren Umfeld der B.-straße sei die Anzahl der öffentlichen Stellplätze drastisch reduziert worden, was die Anwohner zu einer nicht immer erfolgreichen Parkplatzsuche zwingt. Die nach der Landesbauordnung (LBO) erforderlichen Stellplätze stünden damit nicht mehr zu Verfügung.

Auch bei – nach Ansicht des Petenten zu Unrecht erfolgten – Heranziehung der Kurvenradien bleibe genügend Raum zum Parken an der Ausfahrt bestehen. Der Fahrzeugführer müsse bei der Ausfahrt ohnehin besondere Vorsicht walten lassen. Aufgrund der nicht mehr vorhandenen abgestellten Fahrzeuge würden die Ausfahrenden zu einem zügigeren Ausfahren verleitet.

Der Petent nimmt in seinen Ausführungen noch auf zwei weitere Stellen Bezug, in denen das Zeichen 299 StVO seiner Meinung nach zu Unrecht angeordnet wurde.

## 2. Beurteilung des Falles, insbesondere rechtliche Würdigung

Aus Sicherheitsgründen kann ein Freihalten der Sichtfelder von Sichthindernissen, das sind auch haltende und parkende Fahrzeuge, an Grundstücksein- und -ausfahrten erforderlich sein. Die notwendigen Anfahrtsichtweiten sind in den einschlägigen Vorschriften für die Planung von Straßen in Abhängigkeit von den jeweiligen Höchstgeschwindigkeiten auf der Straße, in die eingefahren werden soll, geregelt. Dementsprechend sind die planerisch ermittelten oder bei einem Ortstermin festgelegten Sichtfelder durch bauliche Maßnahmen oder straßenverkehrsrechtliche Anordnungen zu gewährleisten. Halt- und Parkverbote können durch verschiedene Verkehrszeichen der StVO angeordnet werden. Zur Verfügung stehen das Z 283 (absolutes Haltverbot), Z 298 (Markierung einer Sperrfläche) und Z 299 (Grenzmarkierung für Halte- oder Parkverbote). Bei gesetzlichen Halt- oder Parkverboten reicht es in der Regel aus, nur den Beginn und das Ende bzw. den Bereich der Verlängerung durch eine kombinierte waagerechte und abgeknickte Linie zu markieren.

Die Verkehrsbehörden entscheiden in der Regel im Rahmen einer Verkehrsschau unter Beteiligung der Polizei und des Straßenbaulasträgers, ob und in welchem Umfang die Anordnung dieser Verkehrszeichen aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs, z. B. zur Gewährleistung von Sichtbeziehungen oder der Flüssigkeit des Verkehrs notwendig wird.

Der ruhende Verkehr steht häufig den Anforderungen an eine gleichberechtigte und sichere Teilnahme am Verkehr durch seine Flächeninanspruchnahme und Behinderung der Sichtkontakte entgegen. Ziel der Politik einer ruhigen und sicheren Ortsmitte mit dem Anspruch einer Reduzierung der Belastung der Bevölkerung durch den Verkehr und einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität ist es neben dem fließenden auch den ruhenden Verkehr zu ordnen.

Die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer haben grundsätzlich keinen Anspruch auf Bereitstellung von Flächen für den ruhenden Verkehr im Verkehrsraum durch die Kommunen. Die Verpflichtung zur Schaffung von Stellplätzen bei Bauvorhaben nach der Landesbauordnung richtet sich an private Bauherren und begründet keine Pflicht der Kommunen oder der Straßenbaulasträger zur Bereitstellung von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum.

Die Straßenverkehrsbehörden ordnen Verbote und Beschränkungen des Verkehrs aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs auf der Grundlage des § 45 Absatz 1 und Absatz 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) an. Sie treffen auch die notwendigen Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung auf der Grundlage des § 45 Absatz 1 b Nr. 5 Alternative 2 StVO und unterstützen in diesem Falle nicht nur mehr ordnungsrechtliche Verkehrsaufgaben, sondern auch planende. Voraussetzung für eine Anordnung zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung durch die Verkehrsbehörden ist, dass ein städtebauliches Ver-

kehrskonzept der Gemeinde vorhanden ist. Nach dem Ansatz der geordneten städtebaulichen Entwicklung können die Flächen für den ruhenden Verkehr in einem Straßenraum durch ein Parkraumkonzept geordnet werden, um die Aufenthaltsfunktion in einem Wohngebiet zu stärken und Flächen z. B. für die Bepflanzung mit Bäumen zu sichern, um das Stadtklima zu verbessern. Verkehrsrechtliche Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung unterliegen nicht den Einschränkungen des § 45 Absatz 9 StVO (Nachweis einer Gefahrenlage im konkreten Einzelfall).

Die Stadt hat den fließenden und ruhenden Verkehr nach dem Ansatz der geordneten städtebaulichen Entwicklung auf der Grundlage eines Verkehrskonzeptes in dem betreffenden Quartier neu geordnet und die Straßen mit Bäumen ausgestattet. Die Verkehrsverhältnisse für den ruhenden Verkehr wurden durch die Einrichtung von Einbahnstraßen in der L.-straße, C.-straße und B.-straße mit beidseitiger Parkierung und ausreichend breiten Fahrgassen verbessert. Durch die Markierung von Parkständen teilweise in Kombination mit Grenzmarkierungen wurde der ruhende Verkehr geordnet und die Verkehrssicherheit erhöht. Jetzt kann nicht mehr sichtbehindernd an Einmündungen und Kreuzungen oder behindernd an Grundstücksein- und -ausfahrten geparkt werden. Auf der B.-straße wurde der Zweirichtungsverkehr auf einem kurzen Teilabschnitt zwischen der C.-straße und der oberen Ein- und Ausfahrt des Parkhauses (gegenüber dem Gebäude I. Straße 2) zugelassen. Auf diesem Teilabschnitt der B.-straße ist beidseitiges Parken nur abschnittsweise erlaubt, damit im Begegnungsfall die Fahrzeuge ausweichen können.

Das Halten ist nicht zulässig an engen und an unübersichtlichen Straßenstellen. Das Parken ist nicht zulässig vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten und vor Grundstücksein- und -ausfahrten, auf schmalen Fahrbahnen auch ihnen gegenüber. Das Parkverbot vor Grundstücksein- und -ausfahrten hat den Zweck, die Ein- und Ausfahrt zum Grundstück vor Behinderungen durch parkende Fahrzeuge zu schützen. Es genügt in der Regel, die Fahrbahn in der Breite einer normalen Grundstücksein- und -ausfahrt (etwa eine Breite von 3 m) freizuhalten. Im Einzelfall kann jedoch wesentlich mehr freier Raum als nur die Breite einer normalen Grundstücksein- und -ausfahrt erforderlich sein. Bei schmalen Straßen und bei Einbahnstraßen mit nur einem Richtungsfahrtstreifen und einer schmalen Fahrgasse ist der Freihaltebereich vor Grundstücksein- und -ausfahrten entsprechend zu verlängern. Die Maße ergeben sich aus der Betrachtung einer Viertelkreisfahrt mit vollem Lenkeinschlag und den von der Fahrzeugkarosserie überstrichenen Flächen, die freizuhalten sind. In schmalen Straßen und in Einbahnstraßen werden die Parkstände an Grundstücksein- und -ausfahrten der Regel um das Maß der Breite eines markierten Parkstandes beidseitig zurückgesetzt. Das entspricht der Geometrie des Viertelkreises.

Für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer muss erkennbar sein, wenn aufgrund beson-

derer örtlicher Gegebenheiten oder der Art des zu erwartenden ein- und ausfahrenden Verkehrs ein längerer Fahrbahnabschnitt an Grundstücksein- und -ausfahrten freizuhalten ist. Ist dies nicht der Fall, müssen die Verkehrsverhältnisse durch die Anordnung von Verkehrszeichen klaggestellt werden. Halt- und Parkverbote können durch verschiedene Verkehrszeichen der StVO angeordnet werden. Zur Verfügung stehen das Z 283 (absolutes Haltverbot), Z 298 (Markierung einer Sperrfläche) und Z 299 (Grenzmarkierung für Halte- oder Parkverbote). Alternativ können auch nur die Parkstände markiert werden soweit erforderlich in Kombination mit einer Grenzmarkierung. Die Verkehrsbehörden entscheiden in der Regel im Rahmen einer Verkehrsschau unter Beteiligung der Polizei und des Straßenbaulastträgers, ob und in welchem Umfang die Anordnung dieser Verkehrszeichen aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs notwendig ist.

Der Petent hat die Anbringung von zwei Grenzmarkierungen in der B.-straße moniert. In einem Fall wurde die beanstandete Grenzmarkierung in der B.-straße (Zweirichtungsverkehr) gegenüber der oberen Ein- und Ausfahrt des Parkhauses neben der Ein- und Ausfahrt in die Tiefgarage des Gebäudes L.-straße 1 (ca. 7 Meter Länge) angeordnet, um die Ausfahrt aus der Tiefgarage ohne Sicht- und Verkehrsbehinderungen abwickeln zu können. Bei dem Ortstermin am 10. Januar 2019 wurde die Sperrfläche mit einem Fahrzeug möbliert, um die schwierige Ausfahrtsituation vor der Anordnung des Halt- und Parkverbots zu veranschaulichen.

Im zweiten Fall wurde die beanstandete Grenzmarkierung in der B.-straße gegenüber dem Gebäude B.-straße 10 (Einbahnstraße) oberhalb der Ausfahrt des Parkplatzes am Behördenzentrum angeordnet, um bei der Ausfahrt die notwendigen Sichtbeziehungen auf den Verkehr in der Fahrgasse der Einbahnstraße zu gewährleisten. Sichtbeziehung bedeutet die freie Sicht auf den bevorrechtigten Verkehr, wenn von einer untergeordneten in eine übergeordnete Straße eingebogen wird. Die Strecke, die Fahrzeuge auf der bevorrechtigten Straße während des Einbiegens zurücklegen können, muss frei überschaubar sein. Diese Regelung gilt dem Grunde nach nur für öffentliche Straßen. Bei stark frequentierten Ausfahrten z. B. von öffentlichen Parkplätzen kann diese Regelung bei einer Gefährdung des ausfahrenden Verkehrs aber auch zur Anwendung kommen. Hier kann nicht zugemutet werden, dass ständig ein „Einweiser“ zugezogen wird (§ 10 StVO), wenn parkende Fahrzeuge die Sicht versperren. In solchen und vergleichbaren Fällen kommt die Freihaltung des Sichtfeldes durch die vorstehend angesprochenen Halt- und Parkverbote zur Anwendung.

Die erörterten verkehrsrechtlichen Einzelanordnungen der Verkehrsbehörde der Stadt in der B.-straße sind notwendig und geeignet, um die Sicherheit des Verkehrs zu gewährleisten. Unabhängig von diesen Einzelanordnungen aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs kann die Stadt den fließenden und ruhenden Verkehr in dem Quartier durch Festlegun-

gen in einem Verkehrskonzept beschränken oder verbieten, um eine gewünschte städtebauliche Funktion (z. B. ruhiges Wohngebiet) zu fördern. Die dem Verkehrskonzept dienenden verkehrsrechtlichen Anordnungen sind nicht zu beanstanden. Die Ordnungsmaßnahmen haben das Quartier erheblich aufgewertet.

Beschlussempfehlung:

Der Petition kann nicht abgeholfen werden.

Berichterstatter: Katzenstein

### **3. Petition 16/4010 betr. Insektenfreundliche Bewirtschaftung extensiv genutzter Straßenbegleitflächen**

#### I. Gegenstand der Petition

Die Petenten fordern im Wesentlichen eine insektenfreundliche Bewirtschaftung von extensiv genutzten Straßenbegleitflächen.

#### II. Die Prüfung der Petition ergab Folgendes:

##### 1. Kurze Schilderung des Sachverhalts

Die Petenten setzen sich für eine insektenfreundliche Bewirtschaftung extensiv genutzter Straßenbegleitgrünflächen ein. Zur Begründung weisen die Petenten auf das dramatische Bienen- und Insektensterben und auf das Potenzial hin, welches das Straßenbegleitgrün vor diesem Hintergrund mit seiner in Summe signifikanten Fläche bietet.

Nach Auffassung der Petenten lässt die Art der derzeit durchgeführten Pflegearbeiten, in der Regel ein Mulchen mit entsprechenden Maschinen und deren Zeitpunkt den in den Flächen lebenden Tieren, gleich welcher Art, keine Überlebenschancen. Sie bitten, die Notwendigkeit der Breite der Mulch- und Mähstreifen mit dem Ziel einer Reduzierung zu prüfen. Nach Ansicht der Petenten geht die Breite der Mulch- oder Mähstreifen über das aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendige Maß hinaus. Den Petenten zufolge genüge an Autobahnen und Bundesstraßen ein maximal zwei Meter breiter Pflegestreifen.

Zudem solle die Technik der Pflege auf die Einhaltung der Tierschutz- und Naturschutzgesetzgebung geprüft werden.

##### 2. Beurteilung des Falles, insbesondere rechtliche Würdigung

Das Land Baden-Württemberg setzt bereits eine Vielzahl an Aktivitäten um, die langfristig die Vielfalt an Tier- und Pflanzenarten auf den Extensivflächen des Straßenbegleitgrüns erhöhen sollen. Vor dem Hintergrund des dramatischen Rückgangs an Insektenarten liegt dabei ein besonderer Schwerpunkt in der insektenfreundlichen Gestaltung und Bewirtschaftung der

Flächen. Das Anliegen der Petenten wird insofern in Baden-Württemberg schon umgesetzt.

In Baden-Württemberg gibt es rund 27.000 Hektar straßenbegleitende Gras- und Gehölzflächen. Aufgrund ihrer linearen Struktur und ihrer Verteilung über das ganze Land stellen diese Flächen wichtige Bausteine des Biotopverbunds dar und tragen somit zur Entwicklung einer grünen Infrastruktur bei. Sie bieten vielen Tier- und Pflanzenarten einen Rückzugs- und Teillebensraum und erfüllen damit eine wichtige Funktion im Naturhaushalt.

Die naturverträgliche Pflege des Straßenbegleitgrüns und deren Optimierung zum Erhalt der Artenvielfalt ist bereits seit 2014 als Ziel in der Naturschutzstrategie des Landes enthalten. Um dieses Ziel zu erreichen, hat das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg im Jahr 2016 das Hinweispapier „Straßenbegleitgrün – Hinweise zur ökologisch orientierten Pflege von Gras- und Gehölzflächen an Straßen“ veröffentlicht und mit der Bitte an die nachgeordneten Straßenbaubehörden eingeführt, die Hinweise bei der Pflege des Straßenbegleitgrüns im Rahmen ihrer finanziellen, personellen und gerätetechnischen Möglichkeiten zu beachten. Anfang Oktober 2019 wurden zentrale Aspekte des Hinweispapiers, insbesondere die abschnittsweise Pflege, verpflichtend eingeführt. Um die Umsetzung in der Praxis zu gewährleisten, werden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Straßenbetriebsdienstes auf der Grundlage des Hinweispapieres systematisch aus- und fortgebildet.

Da die Petition sich nur auf Mulch- und Mäharbeiten als Pflegemethoden von straßenbegleitenden Grasflächen bezieht, werden Gehölzflächen und deren Pflege im Folgenden nicht weiter betrachtet.

Im Jahr 2017 startete das Verkehrsministerium zudem in Zusammenarbeit mit der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen das Modellprojekt „Reduktion der Grünpflegekosten an Straßen bei gleichzeitiger Erhöhung der biologischen Vielfalt im Straßenbegleitgrün – ein Praxistest“. In dem dreijährigen Modellprojekt werden über einen längeren Zeitraum die ökologischen und ökonomischen Folgen einer geänderten Pflege der straßenbegleitenden Grasflächen untersucht. Ergebnis des Modellprojekts werden Empfehlungen für eine sowohl unter Kostengesichtspunkten, als auch im Hinblick auf die Förderung der biologischen Vielfalt optimierte Pflege der straßenbegleitenden Flächen sein.

Vor dem Hintergrund des zunehmenden Artenrückgangs hat die Landesregierung von Baden-Württemberg Ende 2017 das auf zwei Jahre angelegte Sonderprogramm zur Stärkung der biologischen Vielfalt aufgestellt, welches in den Jahren 2020 und 2021 fortgesetzt wird. Im Rahmen des Programms wurde das Verkehrsministerium beauftragt, Maßnahmen in seinem Zuständigkeitsbereich umzusetzen, die sich primär auf die ökologische Aufwertung des Straßenbegleitgrüns fokussieren. Von zentraler Bedeutung ist dabei die Aushagerung ausgewählter straßenbegleitender Grasflächen mit dem Ziel, die Artenvielfalt auf diesen Flächen zu erhöhen. Anstatt der Regelpflege

wird auf den Flächen eine zweimalige Mahd durchgeführt und das Mahdgut wird abgeräumt. Insgesamt werden bislang etwa 70 Hektar mit dieser Maßnahme aufgewertet. Darüber hinaus werden im Rahmen von Neubauvorhaben Flächen mit insektenfreundlichen gebietsheimischen Blütmischungen eingesät, die insbesondere an die Standorteigenschaften und die Vegetation der umgebenden Landschaft angepasst wurden. An Landesstraßen werden Kreisverkehre durch standortangepasste Bodenvorbereitung und Ansaat von Blütmischungen aufgewertet. Zusätzlich hat das Verkehrsministerium im Dezember 2018 die Kommunen in Baden-Württemberg zum Wettbewerb „Blühende Verkehrsinseln“ aufgerufen. Der Wettbewerb zeichnet landesweit Kommunen aus, die Rastplätze und Kreisverkehre an kommunalen Straßen in insektenfreundliche und artenreiche Blühflächen umwandeln und auf diese Weise Lebensräume für Wildbienen und andere bedrohte Insektenarten schaffen. Die Gewinnerkommunen der ersten Runde des Wettbewerbs wurden im September 2019 mit der „Goldenen Wildbiene“ ausgezeichnet. Die zweite Runde des Wettbewerbs startete im November 2019.

Zur Bitte der Petenten, die Notwendigkeit der Breite der Mulch- und Mähstreifen zu überprüfen, ist zunächst festzuhalten, dass straßenbegleitende Grasflächen aus mehreren Gründen regelmäßig gepflegt werden müssen. Hierbei spielt die – von den Petenten nicht vorgenommene – Unterscheidung zwischen dem Intensiv- und dem Extensivbereich eine wesentliche Rolle.

Bei der Pflege der zum Extensivbereich gehörenden Bankette, Gräben, Mulden, Sichtflächen, Trennstreifen und Mittelstreifen steht die Gewährleistung der Verkehrssicherheit klar im Vordergrund. Weiter entfernt von der Straße, im Intensivbereich, können ökologische Aspekte stärker berücksichtigt werden. Auch im Extensivbereich ist eine regelmäßige Pflege erforderlich, um die Grasflächen in ihrem jetzigen Zustand zu erhalten, da diese sonst mit zunehmender Zeit von aufkommenden Gehölzen eingenommen werden. Eine pauschale Festlegung der maximalen Breite der Pflegestreifen im Intensiv- oder Extensivbereich ist – ohne Berücksichtigung der lokalen Standortbedingungen – grundsätzlich nicht sinnvoll. Im Intensivbereich muss auf einer Breite gepflegt werden, die die Verkehrssicherheit und im Bereich von Mulden den Wasserabfluss sicherstellen. Die Pflege des Extensivbereiches bietet hinsichtlich der Breite der Pflegestreifen mehr Spielraum, jedoch sollte die Breite der Pflegestreifen von der Gesamtbreite der Grasflächen abhängig gemacht werden. Aus ökologischer Sicht müssen immer genug Rückzugsflächen zurückbleiben, die den dort vorkommenden Kleintieren ausreichenden Schutz bieten können.

Soweit die Petenten anführen, dass das reguläre Mulchen und der Pflegezeitpunkt den in den Flächen vorkommenden Tieren keine Überlebenschance lässt, ist festzuhalten, dass dies nur dann zutreffend ist, wenn Grasflächen bzw. ganze Böschungen vollständig gemulcht werden. Um den Individuen- und Lebensraumverlust zu minimieren, muss sich in Baden-

Württemberg die Pflege des Extensivbereiches aber auf das aus naturschutzfachlicher Sicht notwendige Maß beschränken und abschnittsweise durchgeführt werden. Dies begrenzt die Auswirkungen der Mahd und schafft Ausweichmöglichkeiten für die Tiere. Die abschnittsweise Pflege von Grasflächen erfolgt in der Regel streifenparallel abwechselnd, wobei die Breite und Anzahl der einzelnen Pflegestreifen von der Größe der gesamten Straßenbegleitgrünfläche und der Ausstattung der Straßen- und Autobahnmeisterei abhängt. Weiterhin sollten der Intensiv- und der Extensivbereich in zeitlichem Abstand zueinander gepflegt werden. Bei fachgerechter Durchführung werden durch die abschnittsweise Pflege vielfältige Lebensräume für Tiere und Pflanzen geschaffen.

Die von den Petenten geforderte Überprüfung der Technik der Pflege auf die Einhaltung der Tierschutz- und Naturschutzgesetzgebung hat Folgendes ergeben: Sowohl der von den Petenten angeführte § 1 Tierschutzgesetz (TierSchG), als auch der genannte § 39 Absatz 1 Nummern 1 bis 3 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) setzen für den Eintritt der Verbotstatbestände voraus, dass ein Handeln „ohne vernünftigen Grund“ vorliegt. Die Pflege von Straßenbegleitgrünflächen dient vorrangig dem Zweck, die Verkehrssicherheit der Straße zu erhalten. Die Erhaltung der Verkehrssicherheit steht im öffentlichen Interesse und stellt einen vernünftigen Grund im Sinne der genannten Regelungen dar.

In Baden-Württemberg wird durch die Einführung und (teils verpflichtende) Anwendung der Hinweise zur ökologisch orientierten Pflege von Gras- und Gehölzflächen entlang von Straßen auch sichergestellt, dass sich die durch die erforderlichen Pflegearbeiten unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Flora und Fauna auf das zur Erhaltung der Verkehrssicherheit minimale Maß beschränken und mittel- bis langfristig sogar vielfältige Lebensräume für Tiere und Pflanzen geschaffen werden. Damit kommt das Verkehrsministerium im Übrigen auch der Verpflichtung gemäß § 2 Absatz 4 BNatSchG (Verpflichtung der öffentlichen Hand, bei der Bewirtschaftung ihrer Flächen die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege in besonderer Weise zu berücksichtigen) nach. Auch auf diese Verpflichtung hatten die Petenten hingewiesen.

Sofern auf § 39 Absatz 5 Satz 1 Nummer 1 BNatSchG verwiesen wird, ist festzustellen, dass das Verbot einer Behandlung der Bodendecke in einer Art und Weise, die die Tier- oder Pflanzenwelt erheblich beeinträchtigt, gemäß Satz 2 von vorneherein nicht gilt für Maßnahmen, die im öffentlichen Interesse nicht auf andere Weise oder zu anderer Zeit durchgeführt werden können, wenn sie behördlich durchgeführt werden, behördlich zugelassen sind oder der Gewährleistung der Verkehrssicherheit dienen. Die sachgerechte Durchführung von Pflegemaßnahmen an Straßenbegleitgrünflächen dürfte in der Regel von dieser gesetzlichen Ausnahme umfasst sein. Im Übrigen müssen mögliche Verstöße gegen einen oder mehrere Verbotstatbestände immer im Einzelfall unter Würdigung der jeweiligen Umstände geprüft werden.

Beschlussempfehlung:

Die Petition wird, nachdem ihr durch die umfangreichen Maßnahmen des Landes Baden-Württemberg bereits abgeholfen wurde und weiterhin abgeholfen wird, für erledigt erklärt.

Berichterstatter: Katzenstein

#### **4. Petition 16/4274 betr. Monitoring bei Gräbern nach dem Gräbergesetz**

##### **I. Gegenstand der Petition**

Der Petent führt als Ziel der Petition die parlamentarische Prüfung des wissenschaftlichen Monitorings der Grabstätte eines sowjetischen Zwangsarbeiters in Weingarten (Baden) an, die bereits Gegenstand der abgeschlossenen Petition 16/3768 (vgl. Drucksache 16/7795 lfd. Nr. 8) war. Weiter regt er Prüfung an, wie das Monitoring für die sowjetischen Grabstätten bzw. Kriegsgräber im Land Baden-Württemberg abläuft und ob hierzu neue Bausteine implementiert werden müssen.

##### **II. Sachverhalt**

Das vom Petenten angeführte Kriegsgrab in Weingarten (Baden) und die vom Petenten angeführten sowjetischen Grabstätten bzw. Kriegsgräber sind Gräber, die unter das Gesetz über die Erhaltung der Gräber der Opfer von Krieg und Gewaltherrschaft (Gräbergesetz) in der Fassung der Bekanntmachung vom 16. Januar 2012, das zuletzt durch Artikel 3 Absatz 2 des Gesetzes vom 4. Dezember 2018 geändert worden ist, fallen. Das Gräbergesetz hat zum Ziel, die Erhaltung und Pflege der Kriegsgräber gleich welcher Nationalität in Baden-Württemberg sicherzustellen.

Die Kriegsgräberstätten werden von den jeweiligen Friedhofsträgern (in Baden-Württemberg: Städte, Stadtkreise und Gemeinden) gepflegt und unterhalten. Dieser Verpflichtung kommen die Friedhofsträger grundsätzlich nach, indem sie den Zustand der Kriegsgräberstätten regelmäßig kontrollieren und im Bedarfsfall nachbessern. Bedingt durch das Alter der Anlagen und der vor Wind und Wetter ungeschützten Lage im Freien weisen die Anlagen naturgemäß im Lauf der Zeit nicht vermeidbare Verwitterungsspuren auf. Die Friedhofsträger sorgen regelmäßig dafür, dass sich die Kriegsgräber in einen dem Gräbergesetz entsprechenden Zustand befinden, und veranlassen erforderlichenfalls die Wiederinstandsetzung derselben. So hat beispielsweise die Gemeinde Weingarten (Baden) die Instandsetzung der Inschrift des vom Petenten angeführten Kriegsgrabes veranlasst, als diese nicht mehr lesbar war.

### III. Rechtliche Würdigung

Das Gräbergesetz hat gemäß § 1 Absatz 1 den Zweck, der Opfer von Krieg und Gewaltherrschaft in besonderer Weise zu gedenken und für zukünftige Generationen die Erinnerung daran wach zu halten, welche schrecklichen Folgen Krieg und Gewaltherrschaft haben. Diese an die Gegenwart und Zukunft gerichtete Mahnung und Friedensbotschaft prägen den Charakter des Gesetzes, nicht ein einzelnes Grab.

Die fiskalische Verantwortung für den dauerhaften Erhalt und die Pflege von Kriegsgräbern auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland liegt in der Zuständigkeit des Bundes. Sie wird in der Weise wahrgenommen, dass in Form von jährlichen Pauschalen Bundesmittel an die Bundesländer weitergegeben werden, damit diese den ihnen in eigener Zuständigkeit liegenden Auftrag des dauerhaften Erhalts und der Pflege der Kriegsgräber umsetzen können. Die Kriegsgräberstätten werden von den jeweiligen Friedhofsträgern gepflegt und unterhalten. Das Land Baden-Württemberg gibt die jährlichen Pauschalen des Bundes teilweise an die Friedhofsträger weiter und bildet Rücklagen für größere Instandsetzungsmaßnahmen.

Auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland richtet sich die Gestaltung von Kriegsgräbern nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Gräbergesetz (GräbVwV) vom 12. September 2007. Danach sollen die Gräber eine deckende, winterharte Bepflanzung erhalten und sind einheitlich mit einfachen, würdig gestalteten dauerhaften Grabzeichen zu versehen. Nach der GräbVwV sind die Gräber einschließlich der Grabzeichen und Bepflanzung in einem gepflegten Zustand zu erhalten.

Die Friedhofsträger führen in eigener Verantwortung dezentral im Rahmen regelmäßiger Überprüfungen eine Zustandskontrolle der Kriegsgräberanlage durch, um im Bedarfsfall entsprechende Instandsetzungsmaßnahmen einzuleiten, so wie es auch bei der in der Petition genannten Grabstätte erfolgt ist. Die Implementierung weiterer Bausteine für die Durchführung eines wissenschaftlichen Monitorings zur Durchführung des Gräbergesetzes ist daher nicht erforderlich.

Belege für den Vortrag des Petenten, dass es bei fast jeder seiner vorgebrachten Petitionen hinsichtlich des Zustandes der russischen bzw. sowjetischen Grabstätten Abweichungen vom gesetzesmäßigem Zustand gibt, sind nicht erkennbar und haben sich insbesondere bisher auch nicht aus den in Baden-Württemberg vom Petenten einzelfallbezogen eingereichten Petitionsverfahren ergeben.

Das Vorbringen des Petenten ist wie folgt zu bewerten:

Es besteht weder eine rechtliche Verpflichtung noch die Notwendigkeit für die Einrichtung des vom Petenten geforderten Monitorings. Es ist nicht erkennbar, dass die Friedhofsträger ihrer Verpflichtung auf Pflege und Instandsetzung der auf ihrem Gebiet sich befindenden Kriegsgräberstätten nicht nachkommen.

### Beschlussempfehlung:

Bei der dargestellten Sach- und Rechtslage kann der Petition nicht abgeholfen werden.

Berichterstatter: Katzenstein

## 5. Petition 16/4616 betr. Baden-Württemberg-Ticket

### I. Gegenstand der Petition

Der Petent bittet das Land, sich im Rahmen seines Mandats für eine Änderung der Tarifbestimmungen beim Baden-Württemberg-Ticket (BWT) einzusetzen. Mit der Änderung sollen familienfreundliche Regelungen für die Nutzung des BWT erreicht werden.

### II. Die Prüfung der Petition ergab Folgendes:

#### 1. Kurze Schilderung des Sachverhalts

Der Petent bemängelt intransparente und inkonsistente Mitnahmeregelungen beim BWT. Diese würden dazu führen, dass Familien mit mehr als zwei Kindern unter bestimmten Umständen im Sinne des BWT nicht mehr als Familie zählen. In der Folge verteuere sich der Preis des BWT um 60 Prozent. So müsse eine Familie (zwei Erwachsene und drei Kinder) im Fall, dass ein Kind die Kinderaltersgrenze im ÖPNV (14 Jahre) überschreitet, statt bislang 30 Euro dann 48 Euro für ein BWT zahlen, ohne dass sich daraus ein Mehrwert ergebe. Der Grund für diese Verteuerung liege im Wegfall der kostenfreien Mitnahme von Kindern, wenn drei Erwachsene das BWT nutzen. Die Familie, die seither ein BWT für zwei Personen nutzen konnte, müsse nun ein BWT für fünf Personen kaufen.

Des Weiteren bemängelt der Petent, dass diese intuitiv nicht nachvollziehbare Regelung an den Fahrausweisautomaten und Haltestelleninformationen nicht zur Verfügung stehe, sondern nur der im Internet stehenden Langversion der Tarifbestimmungen zu entnehmen sei. Dies führe dazu, dass Fahrgäste mitunter unwissentlich ohne oder mit falschem Ticket fahren und ein erhöhtes Beförderungsentgelt entrichten müssten.

#### 2. Beurteilung des Falles, insbesondere rechtliche Würdigung

Das Tarifangebot BWT wurde seinerzeit durch die Deutsche Bahn AG eingeführt und hat sich in Baden-Württemberg erfolgreich am Markt etabliert. Im Zuge der Einführung des bwtarif am 9. Dezember 2018 ist dieses Tarifangebot von der Deutschen Bahn AG auf den bwtarif unter der Maßgabe übergegangen, die bestehenden Regelungen zunächst unverändert fortzuführen.

Seitens der BW-Tarif GmbH wird die Weiterentwicklung des gesamten Tarifsortiments stetig vorangetrieben. Darunter fallen auch die Mitnahmeregelungen

der gesamten Tarifangebote innerhalb des bwtarif, welche regelmäßig geprüft und überarbeitet werden. Dabei ist auch die in der Tat inkonsistente und intransparente Mitnahmeregelung beim BWT aufgefallen. Die Überarbeitung dieser Regelung steht bereits auf der Agenda der zuständigen Arbeitskreise und Entscheidungsgremien. Sie soll voraussichtlich im nächsten Jahr nach Einführung der BW-Tarif-Zeitkarten vollends abgeschlossen werden. Ziel ist es, die Mitnahmeregelung einfach, verständlich und familienfreundlich zu gestalten.

### III. Ergebnis

Das vom Petenten geschilderte Problem ist von der BW-Tarif GmbH erkannt worden und soll voraussichtlich im Laufe des nächsten Jahres im Sinne des Petenten gelöst werden. Das Ministerium für Verkehr wird dies in den zuständigen Arbeitskreisen und Entscheidungsgremien der BW-Tarif GmbH unterstützen.

#### Beschlussempfehlung:

Durch den zugesagten Einsatz des Ministeriums für Verkehr für bessere Mitnahmeregelungen beim Baden-Württemberg-Ticket wird der Bitte des Petenten entsprochen. Die Petition wird damit für erledigt erklärt.

Berichterstatter: Katzenstein

## 6. Petition 16/4666 betr. Elektromobilität, Umweltschäden

### I. Gegenstand der Petition

Der Petent verweist auf den steigenden Anteil der Elektromobilität. Er ist der Auffassung, dass der Akku eines Elektroautos nur eine begrenzte Leistungsdauer von acht Jahren aufweise und ein Ersatz des Akkus wirtschaftlich für die Nutzerinnen und Nutzer nicht interessant sei. Somit müsse ein Elektroauto bereits nach acht Jahren verschrottet werden und der Akku vor dem Hintergrund nicht vorhandener Recyclingmöglichkeiten verbrannt werden. Er fragt an, wie diese Umweltschäden verantwortet werden könnten und wie das Akku-Problem gelöst werden solle.

Nach Einschätzung des Petenten müsste sich der Strombedarf in den kommenden Jahren und die erforderliche elektrische Leistung erheblich erhöhen. Er fragt an, wie der seiner Auffassung nach zusätzlich benötigte Strom erzeugt werden soll.

### II. Die Prüfung der Petition ergab Folgendes:

#### 1. Kurze Schilderung des Sachverhalts

Bei den vom Petenten aufgeworfenen Fragestellungen handelt es sich um eine Thematik, die nicht nur Baden-Württemberg, sondern insbesondere auch die Bundes-

und EU-Ebene betrifft. Im Rahmen der Anstrengungen zur Bekämpfung des Klimawandels kommt der Elektromobilität eine wichtige Bedeutung zu. Die Dekarbonisierung des Verkehrssektors kann langfristig nur mithilfe eines wachsenden Anteils der Elektromobilität erreicht werden. Aufgrund des steigenden Anteils von Elektrofahrzeugen ist von einem steigenden Rohstoffbedarf für die Fahrzeugbatterien auszugehen. Dies betrifft insbesondere die metallischen Rohstoffe Lithium, Kobalt, Nickel und Mangan. Darüber hinaus führt der Ausbau der Elektromobilität zu neuen Anforderungen im Stromsystem.

In Bezug auf die Petition sind insbesondere folgende Fragestellungen und Zusammenhänge von Interesse:

- a) Fragestellungen in Bezug auf den Rohstoffbedarf (Primär- und Sekundärrohstoffe), Recyclingmöglichkeiten und die abfallrechtliche Behandlung der Fahrzeugbatterien sowie
  - b) die Frage nach der erforderlichen elektrischen Leistung und der Herkunft des benötigten Stroms im Kontext der Elektromobilität.
2. Beurteilung des Falles, insbesondere rechtliche Würdigung

#### Zu a)

Im Kontext von Elektromobilität und neuen Mobilitätskonzepten nimmt die Bedeutung von Fahrzeugbatterien stetig zu. Dabei handelt es sich derzeit ausschließlich um Lithium-Ionen-Batterien. Auch in naher Zukunft werden Lithium-Ionen-Batterien den Fahrzeugmarkt dominieren, wofür insbesondere metallische Rohstoffe wie Lithium, Kobalt und Nickel benötigt werden. Die für die Produktion von Batterien eingesetzten Rohstoffe stehen langfristig steigenden Ressourcenpreisen sowie sinkenden Primärvorkommen gegenüber. Mit einem Kostenanteil von derzeit etwa 40 % ist die Batterie die teuerste Einzelkomponente in einem Elektrofahrzeug und bindet gleichzeitig eine Vielzahl strategisch wichtiger Rohstoffe. Hinzu kommt, dass die in Batterien enthaltenen Rohstoffe bei Freisetzung in die Umwelt die menschliche Gesundheit und Ökosysteme schädigen können.

Ziel der Ressourcenbewirtschaftung ist der Wandel von der klassischen Linearwirtschaft, bei der am Ende der Nutzungsdauer ein Großteil der Rohstoffe als Abfall thermisch verwertet oder deponiert werden, hin zu einer Kreislaufwirtschaft, bei der Materialkreisläufe geschlossen werden. Auf diese Weise soll der Primärrohstoffbedarf gesenkt werden, um die ökologischen Auswirkungen der Primärrohstoffförderung so gering wie möglich zu halten, den steigenden Rohstoffbedarf decken zu können und Preissteigerungen zu vermeiden.

Ein wichtiger Ansatz ist eine möglichst lange Nutzung der Fahrzeugantriebsbatterien. Solche Batterien werden ausgetauscht, wenn sie eine bestimmte Kapazität unterschreiten; in der Praxis liegt diese Schwelle bei etwa 80 % der Batteriekapazität. Diese Batterien können jedoch stationär beispielsweise als Stromspei-

cher in Haushalten oder im Gewerbe weiterbetrieben werden („second life“), da bei einem solchen Einsatz die Masse pro Kapazitätseinheit nicht die Bedeutung wie im mobilen Einsatz hat. Durch die verlängerte Nutzung kann die Produktion von neuen Batterien insgesamt und somit auch die Auswirkungen der Rohstoffgewinnung verringert werden.

Erst wenn der Einsatz der Batterie auch im stationären Bereich nicht mehr sinnvoll ist, sind diese Altbatterien rechtlich als Abfall zu behandeln. Dies bedeutet auch die Gewinnung der Inhaltsstoffe, um diese als Sekundärrohstoffe in den Kreislauf zurückzugeben. Auch dies führt zu einem verringerten Bedarf an Primärrohstoffen und so zu einer verminderten Belastung in deren Abbaubereichen.

Für Altbatterien ist schon jetzt im Batteriegesetz (BattG) geregelt, dass sie gesammelt und nach dem Stand der Technik behandelt werden müssen. Für sämtliche Batteriearten gilt die Produktverantwortung der Hersteller, die grundsätzlich – je Batterieart in unterschiedlicher Ausgestaltung – für die Rücknahme und ordnungsgemäße Entsorgung der anfallenden Altbatterien verantwortlich sind. Die stoffliche Verwertung der Altbatterien wird dabei besonders hervorgehoben. Die Beseitigung von Industrie-Altbatterien (hierzu gehören auch Fahrzeugantriebsbatterien) durch Verbrennung ist ausdrücklich untersagt.

Bei der Verwertung werden unterschiedliche Verfahren eingesetzt. Zum Teil erfolgt die Gewinnung der Rohstoffe aus den Altbatterien unter Einsatz eines Hochofens. Dies stellt jedoch keine Verbrennung der Altbatterien dar. Hochofen, in denen eine stoffliche Verwertung von Altbatterien stattfindet, unterliegen wie andere Hochofen auch dem Bundes-Immissionsschutzgesetz. Für die Anlagen werden – unter Berücksichtigung des Standes der Technik – entsprechende Emissionsbegrenzungen festgelegt.

Obwohl bereits heute Verfahren zum Recycling von Lithium-Ionen-Batterien bestehen, wird derzeit nur ein geringer Anteil an Rohstoffen durch die stoffliche Verwertung aus diesen Altprodukten gewonnen. Dies hat verschiedene Gründe. Durch die globalen Lieferketten, insbesondere im Automobilsektor, und die mehrstufigen Verwertungsverfahren, ist das Recycling von Fahrzeugbatterien technisch und ökonomisch gesehen aufwendig und komplex. Die bestehenden Batteriesysteme werden von den Herstellern meist nicht recyclingfähig konstruiert, zudem fehlen den Recyclingunternehmen vollständige Informationen zu eingesetzten Rohstoffen. Außerdem sind viele Verwertungsprozesse nur auf einen bestimmten Rohstoff ausgelegt, weshalb weitere potenzielle Wertstoffe bislang rohstofflich ungenutzt bleiben. Bestehende Recyclingverfahren fokussieren häufig auf die Wiedergewinnung von Kobalt, Nickel und Kupfer. Des Weiteren sind die Mengen an Altbatterien noch so gering, dass Recyclingverfahren für Lithium nicht wirtschaftlich sind. Mit der Zunahme der Altbatteriemengen wird die Wirtschaftlichkeit neu zu bewerten sein.

Auf dem Weg zur Kreislaufwirtschaft sollen die technologischen Optionen zum Recycling von Batterien,

die wirtschaftlichen Potenziale sowie Aspekte der Logistik von Batterien betrachtet werden. Hierzu fördert das Land Baden-Württemberg zahlreiche Forschungsvorhaben. Beispielsweise wird im Rahmen eines vom Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft geförderten Verbundforschungsprojektes, in dem sich verschiedene Projektpartner aus Industrie, Wirtschaft und Wissenschaft zusammengeschlossen haben, die industrielle Demontage von Batteriemodulen und E-Motoren zur Sicherung wirtschaftsstrategischer Rohstoffe für die E-Mobilität untersucht.

In den bestehenden Rechtsvorschriften werden auch Mindesteffizienzquoten für die stoffliche Verwertung festgelegt. Diese Mindestquoten unterscheiden sich nach den chemischen Systemen der Altbatterien. Das Umweltbundesamt veröffentlicht Effizienzdaten für Deutschland. Folgende durchschnittliche Recyclingeffizienzen wurden im Jahr 2018 erreicht:

Recyclingeffizienzen (2018)	Erreichter Wert	Mindestwert
Blei-Säure-Batterien	80,7 %	65 %
Nickel-Cadmium-Batterien	79,1 %	75 %
sonstige Batterien	83,8 %	50 %

Wie der Aufstellung zu entnehmen ist, werden die Mindestquoten in Deutschland deutlich überschritten. Für Lithium-Ionen-Batterien sind bislang keine gesonderten Sammel- oder Recyclingquoten festgelegt, diese zählen zu den sonstigen Batterien. Aufgrund der noch relativ jungen Einsatzfelder für Lithium-Ionen-Batterien und ihrer langen Lebensdauer sowie des Second-Life-Potenzials sind Lithium-Ionen-Altbatterien bislang auch nur zu einem sehr geringen Anteil im Rücklauf enthalten.

Die EU-Kommission hat für Oktober dieses Jahres einen Vorschlag für die Weiterentwicklung des Rechtsrahmens für Batterien angekündigt. Es wird erwartet, dass dabei auch die Mindestrecyclingeffizienzen zur Diskussion stehen. Gegebenenfalls könnten auch eigene Sammel- und Recyclingvorgaben für Lithium-Ionen-Batterien Gegenstand der Vorschläge sein.

Der Bundesrat hat daher – im Vorgriff auf den Kommissionsvorschlag – die Bundesregierung gebeten, sich bei den folgenden Verhandlungen auf EU-Ebene für höhere Mindestrecyclingeffizienzen einzusetzen. Außerdem hält es der Bundesrat für erforderlich, nicht nur generelle Recyclingeffizienzen festzulegen, sondern auch für einige Stoffe selbst genauere Vorgaben zu machen. In erster Linie sei dies für die kritischen und/oder unter Nachhaltigkeitsaspekten fragwürdig gewonnenen Stoffe, wie z.B. Kobalt oder Lithium notwendig (vgl. Bundestagsdrucksache 265/20 [Beschluss]).

Zu b)

Laut Auffassung der Landesregierung ist die Elektromobilität die energieeffizienteste Form, um Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor zu erreichen. Wichtig ist dabei der Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien. Einhergehend mit dem Hochlauf der Elektromobilität muss auch der Aufbau einer dazu-

gehörigen Ladeinfrastruktur erfolgen. Hierzu müssen die Stromnetze perspektivisch angepasst werden, insbesondere auf Verteilnetzebene. Kurzfristig sollen zunächst Maßnahmen im Bereich Lademanagement zur Steigerung der Intelligenz im Stromnetz in den Fokus gerückt werden. Damit lassen sich hohe Gleichzeitigkeiten beim Laden von Elektrofahrzeugen und damit einhergehend hohe Leistungsbedarfe vermeiden.

Entsprechende Erfahrungen zu den Auswirkungen des Hochlaufs der Elektromobilität auf die Stromnetze liefern die NETZlabore der Netze BW, die das entsprechende Nutzerverhalten beim Laden von Elektrofahrzeugen innerhalb kleinerer Netzeinseln näher untersuchen. Mithilfe dieser Pilotprojekte können wichtige Rückschlüsse gezogen werden, für eine Zeit, in der sich eine Vielzahl an Elektrofahrzeugen auf den Straßen in Baden-Württemberg bzw. Deutschland bewegen werden. Die Erkenntnisse aus diesen Projekten werden anschließend auch in den Dialogprozess des Strategiedialogs Automobilwirtschaft BW eingebracht und intensiv diskutiert.

Die Gewährleistung der Stromversorgungssicherheit in Baden-Württemberg auch bei zukünftig steigenden Bedarfen ist einer der zentralen Leitgedanken der Energiepolitik der Landesregierung. Dies gilt vor allem unter Berücksichtigung des Ausstiegs aus der Nutzung der Kernenergie sowie des absehbaren Ausstiegs aus der Kohleverstromung. Daher setzt sich die Landesregierung vorrangig für den Ausbau der erneuerbaren Energien sowie einen beschleunigten Netzausbau ein. Zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit wird aber auch in Zukunft gesicherte Erzeugungsleistung im Land notwendig sein. Diese kann durch den Einsatz von flexiblen erneuerbaren Energien, z. B. Biomassekraftwerken, oder – in einem Übergangszeitraum – durch den Einsatz CO<sub>2</sub>-ärmerer konventioneller Erzeugungstechnologien, z. B. von Gaskraftwerken, bereitgestellt werden. Zum anderen werden weitere Technologien, wie Speicher, Lastmanagement oder ein effizienterer Netzbetrieb Beiträge leisten.

Mit dem Ausbau der erneuerbaren Energien und geeigneten Speicher- und Flexibilitätsoptionen können auch fluktuierende erneuerbare Energien einen Beitrag zur Versorgungssicherheit leisten. Der Netzausbau ist zudem wichtig, um die nicht in Baden-Württemberg erzeugten Strommengen sicher zu den Verbrauchsstandorten im Land zu transportieren, sei es aus ganz Deutschland oder den europäischen Nachbarstaaten. Die Einbettung im deutschen sowie europäischen Stromnetz mit immer besserer Koordinierung und verlässlichen Partnern ist wichtig für eine sichere, wirtschaftliche und umweltgerechte Versorgung mit Strom. Zudem ist die Steigerung der Energieeffizienz weiterhin ein zentraler Bestandteil der Energiewende. So stehen den steigenden Bedarfen aus neuen Stramanwendungen, wie der Elektromobilität, Verbrauchssenkungen in den klassischen Bereichen der Stromnachfrage, bspw. bei der Beleuchtung, gegenüber.

### III. Ergebnis

Der Petent verweist in seiner Petition auf wichtige ökologische und energiewirtschaftliche Fragestellungen im Zusammenhang mit der Zunahme der Elektromobilität. Diese Fragestellungen werden von der Landesregierung sehr ernst genommen. Sie bringt konkrete Forderungen zur Verbesserung des Rechtsrahmens in die Verhandlungen auf Bundes- und EU-Ebene ein. Darüber hinaus fördert die Landesregierung verschiedene Forschungsvorhaben zur Weiterentwicklung von Recyclingansätzen für Fahrzeugbatterien.

Fragestellungen rund um den Hochlauf der Elektromobilität werden darüber hinaus auch im Rahmen des Strategiedialogs Automobilwirtschaft BW intensiv behandelt und diskutiert. Dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft BW obliegt dabei die Federführung im Themenfeld Energie. Innerhalb regelmäßiger Sitzungen der Arbeitsgruppe „Netze und Infrastruktur“ werden Themen rund um die Integration der Elektromobilität in die Stromnetze besprochen sowie konkrete Pilotprojekte initiiert.

Versorgungssicherheit, Preisgünstigkeit und Umweltfreundlichkeit bei der Strom- und Gasversorgung sind für die Landesregierung der Schlüssel für einen zukunftsfähigen Energiesektor in Baden-Württemberg. Der Hochlauf der Elektromobilität und eine damit möglicherweise verbundene Zunahme des Strom- und Leistungsbedarfs hat potenziell Auswirkungen auf alle drei Ziele. Die Landesregierung setzt sich in ihrem Zuständigkeitsbereich für die Erreichung dieser drei Ziele ein. Dabei werden selbstverständlich auch Fragen im Kontext der zunehmenden Elektromobilität berücksichtigt.

#### Beschlussempfehlung:

Bei dieser Sach- und Rechtslage kann der Petition nicht abgeholfen werden.

Berichterstatter: Katzenstein

## 7. Petition 16/4731 betr. Versammlungsrecht

### I. Gegenstand der Petition

Der Petent wendet sich gegen Versammlungen, die mit einer hohen Geräuschkulisse und Einschränkungen des Straßenverkehrs einhergehen (insbesondere MotorradDemonstrationen oder Demonstration mit Jahrmarktswagen). Er bittet um Prüfung, ob „das badenwürttembergische Versammlungsgesetz bei der Ausübung [...] der Versammlungsfreiheit unter Gleichheitsgesichtspunkten nicht inzwischen mit zweierlei Maß misst und den Unbeteiligten am Rande dadurch mehr zumutet, als nötig und für sie erträglich ist.“ Daneben begehrt er die Einführung einer Dezibel-Obergrenze.

## II. Sachverhalt

Der Petent legt dar, dass aus seiner Sicht das Grundrecht auf Versammlungsfreiheit zunehmend zu einem Recht der Stärkeren und Lauteren verkomme. Er erläutert, dass durch das Aufdrehen lärmender Motorräder und das Blockieren des Straßenverkehrs eine kriegerisch aggressive Dimension erreicht sei, die nicht mehr in Einklang mit den verfassungsrechtlich geschützten friedlichen Versammlungen stehe. Insbesondere, da nicht die Adressaten der Demonstrationen (also Politikerinnen und Politiker) von den Auswirkungen betroffen seien, sondern unbeteiligte Personen, Tiere und die Umwelt, dienten nach Auffassung des Petenten derartige Demonstrationen lediglich der Belästigung Unbeteiligter.

Seiner Ansicht nach bedürfe es für die Ausübung des Grundrechts aus Artikel 8 Grundgesetz keiner zusätzlichen Machtdemonstration durch Verkehrsbehinderungen und vor allem den nicht primär menschengemachten Lärm von Maschinen und Motoren, der den von Menschen selbst erzeugten Krach (bspw. durch Schreien, Rufen, Klatschen, Trommeln, Trillerpfeifen, Blasinstrumente, Übertragung von Reden mittels Lautsprechern etc.) um ein Vielfaches übersteige. Er nimmt Bezug auf einzelne Motorrad-Demonstrationen in Freiburg und Stuttgart, ohne diese konkret zu benennen, sowie die Demonstration der Schausteller vom 23. Juli 2020 in der Stuttgarter Innenstadt.

## III. Rechtliche Würdigung

Inhaltlich erfasst der grundrechtliche Schutz des Artikels 8 GG nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung insbesondere auch das Recht zur Bestimmung des Ortes, Zeitpunktes, der Art und des Inhalts einer Versammlung. Hiervon sind alle versamlungsbezogenen Verhaltensweisen erfasst, insbesondere auch solche, die auf eine größtmögliche Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit gerichtet sind.

Artikel 8 GG schützt die Freiheit kollektiver Meinungskundgabe bis zur Grenze der Unfriedlichkeit. Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts wird eine Versammlung nicht schon dann unfriedlich, wenn es zu Behinderungen Dritter kommt. Insbesondere Verkehrsbeeinträchtigungen sind, wenn sie nicht gezielt beabsichtigt sind, als sozial-adäquate Nebenfolgen der Versammlungsfreiheit hinzunehmen. Gezielte mehrstündige Blockaden von Verkehrswegen sind dagegen nicht von der Versammlungsfreiheit gedeckt. Der Zweck der vom Petenten aufgegriffenen Demonstration der Jahrmarktwagen, die am 23. Juli 2020 in der Stuttgarter Innenstadt stattfand, war nach den vorliegenden Informationen nicht primär auf eine Verkehrsblockade gerichtet.

Zur Verminderung von Lärmimmissionen sind entsprechende Auflagen denkbar. Inwieweit diese und deren genauer Inhalt verhältnismäßig sind, lässt sich nur im Einzelfall klären. Aufgrund der hohen verfassungsrechtlichen Stellung der Versammlungs- und Meinungsfreiheit dürften derartige Auflagen insbesondere in Fällen in Betracht kommen, in denen durch

die Lärmemissionen der geplanten Demonstration Gesundheitsgefahren drohen. In diesem Fall ist von der Versammlungsbehörde im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens ein Ausgleich zwischen den Grundrechten der Versammlungs- und Meinungsfreiheit und dem Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit aus Artikel 2 Absatz 2 GG herzustellen. Eine allgemein ausgeformte Dezibel-Obergrenze, die unabhängig von Zeit und Ort gilt, wird demnach dem Einzelfall nicht gerecht.

Das Vorbringen des Petenten, der Lärm von Maschinen und Motoren übersteige bei weitem das Ausmaß, das durch Trommeln, Schreien und insbesondere die elektronische Verstärkung mittels Lautsprechern erreicht werde, kann nicht nachvollzogen werden. Alle vom Petenten genannten Lärmquellen sind potenziell geeignet, Störungen hervorzurufen. Ein sachlicher Grund, der Motorenlärm generell von dem aus Lautsprechern unterscheidet, ist nicht ersichtlich.

## IV. Ergebnis

In Anbetracht der Sach- und Rechtslage kann zusammengefasst werden, dass sich die vom Petenten vorgebrachten Bedenken nur im Einzelfall überprüfen und gegebenenfalls im Wege entsprechender Auflagen regeln lassen.

### Beschlussempfehlung:

Der Petition kann nicht abgeholfen werden.

Berichterstatter: Katzenstein

## 8. Petition 16/4140 betr. Landespflegegeld

Der Petent beantragt, der Landtag von Baden-Württemberg möge beschließen, dass ein Landespflegegeld vergleichbar mit dem Bayerischen Landespflegegeld eingeführt wird und er ein solches erhält. Insbesondere bestehe eine Ungleichbehandlung, da das Landespflegegeld nicht in allen Ländern eingeführt wurde. Diese Benachteiligung verstoße demnach gegen Artikel 3 Grundgesetz (GG).

Die Prüfung der Petition hat Folgendes ergeben:

Dem Petenten wurde vom Bayerischen Landesamt für Pflege Landespflegegeld nach dem Bayerischen Landespflegegeldgesetz (BayLPfGG) bewilligt. Aufgrund seines Umzugs nach Baden-Württemberg erhält der Petent kein Landespflegegeld mehr. Das Bayerische Landespflegegeld in Höhe von 1.000 Euro jährlich wird zusätzlich gewährt, wenn der pflegebedürftige Mensch mit mindestens Pflegegrad 2 oder höher eingestuft wird und sein Hauptwohnsitz in Bayern liegt. Da sich der Hauptwohnsitz des Petenten derzeit in Baden-Württemberg befindet, kann das Bayerische Landespflegegeld nicht weiter ausgezahlt werden. Eine Übernahme der Regelungen des BayLPfGG ist

nicht vorgesehen, da ein Landespflegegeld in dieser Form in Baden-Württemberg nicht gegeben ist.

Pflegebedürftige Personen der Pflegegrade 2 bis 5 können nach § 37 Sozialgesetzbuch (SGB) XI anstelle der häuslichen Pflegehilfe (Pflegesachleistung) ein Pflegegeld beantragen. Der Anspruch setzt voraus, dass Pflegebedürftige mit dem Pflegegeld dessen Umfang entsprechend die erforderlichen körperbezogenen Pflegemaßnahmen und pflegerischen Betreuungsmaßnahmen sowie Hilfen bei der Haushaltsführung in geeigneter Weise selbst sicherstellen. Das Pflegegeld beträgt je Kalendermonat 316 Euro für Pflegebedürftige des Pflegegrades 2, 545 Euro für Pflegebedürftige des Pflegegrades 3, 728 Euro für Pflegebedürftige des Pflegegrades 4 und 901 Euro für Pflegebedürftige des Pflegegrades 5. Die Pflege kann hierbei durch Angehörige, der Lebenspartnerin oder den Lebenspartner, sonstige ehrenamtliche Pflegepersonen, erwerbsmäßige Pflegekräfte oder eine von den Pflegebedürftigen angestellte Pflegeperson erbracht werden.

In einem Landespflegegeld, wie es in Bayern eingeführt wurde, sieht die Landesregierung Baden-Württemberg in erster Linie eine Leistung der sozialen Pflegeversicherung. Nachdem bereits durch die soziale Pflegeversicherung bundesweit als Leistung das Pflegegeld nach § 37 SGB XI gewährt wird, wird es für notwendig gehalten, anstelle von erweiterten Leistungen des SGB XI, mit Fördermaßnahmen die Pflege auch in der Zukunft qualitativ hochwertig und nachhaltig sicher zu stellen.

Das Ministerium für Soziales und Integration Baden-Württemberg bringt mit Förderprogrammen und politischen Initiativen Angebote auf den Weg, die den Bürgern ermöglichen, auch mit Unterstützungs-, Betreuungs- und Pflegebedarf möglichst lange ein selbstbestimmtes Leben in ihrer gewohnten Umgebung führen zu können.

Das Land fördert zum Beispiel mit jährlich ca. 3 Millionen Euro den Auf- und Ausbau von ehrenamtlichen Angeboten zur Unterstützung im Alltag sowie von Initiativen des Ehrenamts und Förderung der Selbsthilfe.

Des Weiteren stellt die Landesregierung ca. 1,5 Millionen Euro für die Einrichtung von Kommunalen Pflegekonferenzen zur Verfügung.

Zur Förderung von Maßnahmen und Projekten der Weiterentwicklung der Infrastruktur von Angeboten der Unterstützung, Betreuung und Pflege stellt das Ministerium für Soziales und Integration Baden-Württemberg im Rahmen des Innovationsprogramms Pflege jährlich ca. 800.000 Euro als Zuwendungsmittel zur Verfügung.

Darüber hinaus verfolgt das Ministerium für Soziales und Integration Baden-Württemberg das Ziel, lebendige Quartiere zu gestalten – also Nachbarschaften, Stadtteile oder Dörfer, in die Menschen sich einbringen, Verantwortung übernehmen und sich gegenseitig unterstützen. Neben der Informationsvermittlung werden Beratung und Förderung, Vernetzung und Erfahrungsaustausch sowie Schulungen und Qualifizierung

angeboten. Die Landesregierung stellt im Doppelhaushalt 2020/2021 jeweils 8 Millionen Euro für Maßnahmen der Quartiersentwicklung zu Verfügung.

Einen aktuellen Schwerpunkt sieht das Land in der Stärkung der Kurzzeitpflege als unverzichtbaren Bestandteil der pflegerischen Versorgung und Beitrag zur Entlastung häuslicher Pflegesituationen. Angesichts des großen Bedarfs im Bereich der Kurzzeitpflege fördert das Land von 2019 bis 2021 die Schaffung von solitären Kurzzeitpflegeplätzen mit 11 Millionen Euro.

Nachdem aufgrund des Staatshaushaltsplans 2020/2021 das Land finanzielle Mittel für die Weiterentwicklung der Pflege zur Verfügung stellt, wird keine Notwendigkeit gesehen, ein Landespflegegeld wie das Bayerische Landespflegegeld einzuführen.

Beschlussempfehlung:

Der Petition kann nicht abgeholfen werden.

Berichterstatte(r): Krebs

#### **9. Petition 16/4574 betr. Schutz vor Diskriminierung, Änderung der Landesverfassung**

Der Petent fordert, dass Schwerbehinderte, Lesben, Transsexuelle sowie Homosexuelle in die Verfassung aufgenommen werden.

Die Prüfung der Petition hat Folgendes ergeben:

Schwerbehinderte, Lesben, Transsexuelle und Homosexuelle sind in der Landesverfassung und im Grundgesetz explizit nicht genannt. Nach Artikel 2 Absatz 1 der Landesverfassung (LV) ist jedoch das Gleichheitsgrundrecht aus Artikel 3 des Grundgesetzes (GG) Bestandteil der Verfassung des Landes Baden-Württemberg. Artikel 3 Absatz 1 und 3 Satz 2 GG normieren, dass alle Menschen vor dem Gesetz gleich sind und niemand wegen seiner Behinderung benachteiligt werden darf. Auch nach Artikel 2 b LV gilt: „Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden“.

##### 1. Grundgesetz

Eine mögliche Änderung des Grundgesetzes fällt nicht in den Zuständigkeitsbereich des Landtags von Baden-Württemberg. Gegebenenfalls kann sich der Petent an den Deutschen Bundestag wenden.

Auf Bundesebene war im Übrigen zuletzt im Bundesrat am 6. Juli 2018 ein Antrag auf Änderung des Artikels 3 Absatz 3 Satz 1 GG, womit das Diskriminierungsverbot auf die sexuelle und geschlechtliche Identität erstreckt werden sollte, nach erfolglosen Ausschussberatungen vertagt worden.

## 2. Landesverfassung

Eine Notwendigkeit, die vom Petenten angeführten Personengruppen in der Landesverfassung ausdrücklich zu erwähnen besteht nicht, da ihnen bereits umfassender Schutz durch die Landesverfassung und das Grundgesetz zuteil wird.

Artikel 2 Absatz 1 LV legt fest, dass die im Grundgesetz festgelegten Grundrechte und staatsbürgerlichen Rechte Bestandteil der Verfassung des Landes Baden-Württemberg sind. Davon wird auch der Gleichheitssatz nach Artikel 3 GG erfasst. Nach Artikel 3 Absatz 1 GG sind alle Menschen vor dem Gesetz gleich. Nach Artikel 3 Absatz 3 Satz 1 GG darf niemand wegen seines Geschlechts, seiner Abstammung, seiner Rasse, seiner Sprache, seiner Heimat und Herkunft, seines Glaubens, seiner religiösen oder politischen Anschauungen benachteiligt oder bevorzugt werden; nach Satz 2 darf niemand wegen seiner Behinderung benachteiligt werden.

Schon allein Artikel 3 Absatz 1 GG sieht eine Gleichbehandlung aller Menschen vor. Damit sind auch Menschen mit Behinderung einschließlich Schwerbehinderung und Homo- und Transsexuelle miteinbezogen. In Artikel 3 Absatz 3 GG wird dieser Gleichheitsgrundsatz konkretisiert. Dort sind die betreffenden Personengruppen zwar nicht ausdrücklich erwähnt. Eine solche Erwähnung ist allerdings nicht erforderlich, um den verfassungsrechtlichen Schutz zu gewährleisten, da dieser, wie bereits dargelegt, schon durch Artikel 3 Absatz 1 GG in Verbindung mit Artikel 2 Absatz 1 LV gesichert ist. Darüber hinaus besteht nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts bereits ein Diskriminierungsverbot aufgrund der sexuellen und geschlechtlichen Identität aufgrund verfassungskonformer Auslegung des geltenden Wortlauts von Artikel 3 Absatz 3 Satz 1 GG. Die Gleichbehandlung aller Menschen und das Diskriminierungsverbot umfassen daher auch homosexuelle und transsexuelle Menschen.

Menschen mit Behinderung sind nach Artikel 2 b LV ausdrücklich geschützt: „Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden“. Dieser Schutz findet auch in Artikel 3 Absatz 3 Satz 2 GG, Artikel 2 Absatz 1 LV seine Grundlage. Im Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 13. Dezember 2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, das am 3. Mai 2008 in Kraft getreten ist, und sowohl von der Bundesrepublik Deutschland am 26. März 2009 ratifiziert als auch mit dem Beschluss 2010/48/EG des Rates vom 26. November 2009 über den Abschluss des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderung durch die Europäische Gemeinschaft im Namen der Europäischen Gemeinschaft genehmigt wurde, heißt es in Artikel 1: „Zu den Menschen mit Behinderungen zählen Menschen, die langfristige körperliche, seelische, geistige oder Sinnesbeeinträchtigungen haben, welche sie in Wechselwirkung mit verschiedenen Barrieren an der vollen, wirksamen und gleichberechtigten Teilhabe an der Gesellschaft hindern können“. Damit sind selbstverständlich auch Menschen mit einer schweren Be-

hinderung erfasst. Eine schwere Behinderung unterscheidet sich von der Behinderung einzig in ihrem Grad der Beeinträchtigung, wie sich aus § 2 Absatz 1 und Absatz 2 SGB IX ergibt. Eine weitergehende Differenzierung mit einer ausdrücklichen Unterscheidung zwischen Menschen mit Behinderung und Menschen mit einer schweren Behinderung auf Verfassungsebene bietet daher keinen Vorteil. Möglicherweise würde eine nicht vorteilhafte Abstufung zwischen den genannten Personengruppen auf Verfassungsebene geschaffen.

Gegen die Aufzählung der genannten Personengruppen spricht auch, dass diese damit keinesfalls abschließend wäre, sondern eine Vielzahl weiterer Gruppen mit gleichem Recht die Aufnahme in die Verfassung fordern könnte. Dabei würde sich an der rechtlichen Bewertung wie dargestellt nichts ändern. Zudem gewinnt eine Verfassung durch sprachliche Prägnanz und verliert durch eine Steigerung des Umfangs ohne rechtlichen Gehalt.

Beschlussempfehlung:

Der Petition kann nicht abgeholfen werden.

Berichterstatlerin: Krebs

## 10. Petition 16/4590 betr. Beschwerde über die Landesoberkasse

### I. Gegenstand der Petition

Der Petent bemängelt den Petitionsbescheid und das Petitionsverfahren im Zusammenhang mit der Petition 16/3452 (vgl. Drucksache 16/6970 lfd. Nr.3) und nimmt dabei Bezug auf mehrere Gerichtsverfahren, die von ihm als rechtswidrig erachtet werden. Darüber hinaus thematisiert er einen Dispens vom gesetzlich vorgeschriebenen Anwaltszwang (1.).

Des Weiteren rügt der Petent die Praxis der Landesoberkasse Baden-Württemberg (Landesoberkasse) im Zusammenhang mit der Einziehung von Gerichtskostenforderungen des Verwaltungsgerichts (2.). Er fordert, eine Feststellung, dass die derzeitige Praxis der Landesoberkasse gegen das Gewaltenteilungsprinzip verstößt, die Feststellung der Rechtswidrigkeit diverser Kostenrechnungen, die Feststellung, dass keine Forderungen mehr seitens der Landesoberkasse gegenüber dem Petenten bestehen, die Feststellung, dass dem Petenten ein Schaden von 406 Euro sowie 600 Euro entstanden ist.

### II. Sachverhalt

#### Zu 1.)

Der Petent wendet sich gegen die Entscheidung im vorangegangenen Petitionsverfahren 16/3452 betreffend die Dienstaufsicht. Darüber hinaus bezieht er sich auf Gerichtsverfahren, die er als rechtswidrig er-

achtet. Auch diese Beschwerden waren zusammen mit der Dienstaufsicht für die Verwaltungsgerichtsbarkeit bereits Gegenstand der verbeschiedenen Petition 16/3452.

Im Zusammenhang mit einer von ihm beabsichtigten Klage gegen die GEZ thematisiert er erstmalig einen Dispens vom gesetzlich vorgeschriebenen Anwaltszwang.

Zu 2.)

Der Petent rügt die Praxis der Landesoberkasse hinsichtlich der Einziehung von Gerichtskostenforderungen des Verwaltungsgerichts und verweist dabei u. a. auf ein Schreiben des Ministeriums für Finanzen vom 4. März 2020.

Der Petent hatte sich mit E-Mail vom 27. Februar 2020 zu „Missständen der LOK“ und mit E-Mail vom 28. Februar 2020 an das aus seiner Sicht zuständige Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz gewandt. Von der Bürgerreferentin des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz wurden diese Schreiben an das zuständige Ministerium für Finanzen weitergeleitet. Im Antwortschreiben vom 4. März 2020 wurde der Petent darauf hingewiesen, dass das Vorgehen der Landesoberkasse rechtmäßig und formal nicht zu beanstanden ist.

Daraufhin hat sich der Petent erneut per E-Mail vom 6. März 2020 an das Ministerium für Finanzen gewendet. Im Hinblick auf den unveränderten Sachverhalt und mangels neuer Erkenntnisse wurde dieses Schreiben vom Ministerium für Finanzen zur Kenntnis genommen. Von einem weiteren Schreiben an den Petenten wurde vor diesem Hintergrund abgesehen.

Soweit sich der Petent in der Petition auf Kostenrechnungen aus den Jahren 2014 und 2015 bezieht, wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass es sich nicht um offene Forderungen handelt.

Aktuell sind bei der Landesoberkasse zwei Kostenrechnungen mit den Kassenzahlen [...]827 und [...]277 offen. Der Petent geht allerdings explizit nur auf das an zweiter Stelle genannte Kassenzahlen ein.

Kassenzahlen [...]827

Die Landesoberkasse versendete am 4. Juli 2019 die Kostenrechnung mit dem Kassenzahlen [...]827 in Höhe von 60,00 Euro bezüglich der Gerichtskostenforderung des Verwaltungsgerichts. Mit Schreiben vom 9. August 2019 erfolgte eine Zahlungserinnerung.

Kassenzahlen [...]277

Die Landesoberkasse versendete am 10. Dezember 2019 die Kostenrechnung mit dem Kassenzahlen [...]277 in Höhe von 120,00 Euro bezüglich der Gerichtskostenforderung des Verwaltungsgerichts an den Petenten. Im weiteren Verfahren hat die Landesoberkasse am 18. Dezember 2019 eine Anfrage an das Verwaltungsgericht gesendet, um von dort die vom Petenten gegen die Rechnung erhobenen Einwendungen überprüfen

zu lassen. Der Petent brachte vor, dass es im Verfahren weder eine mündliche Verhandlung noch eine Erörterung der Sach- und Rechtslage gegeben habe. Das Verwaltungsgericht hat bislang nicht geantwortet. Insoweit ruht das Vollstreckungsverfahren.

### III. Rechtliche Würdigung

Zu 1.)

Soweit sich der Petent auf mehrere Gerichtsverfahren bezieht und diese als rechtswidrig erachtet, war diese Beschwerde zusammen mit der Dienstaufsicht für die Verwaltungsgerichtsbarkeit bereits Gegenstand der abgeschlossenen Petition 16/3452.

Im Übrigen lassen sich auch der Petition 16/4590 keine Anhaltspunkte dafür entnehmen, dass die vom Petenten aufgegriffenen Entscheidungen der betreffenden Gerichte unter keinem denkbaren Aspekt rechtlich vertretbar und als Akte der Willkür und groben Unrechts anzusehen wären.

In Bezug auf einen Dispens vom gesetzlich vorgeschriebenen Anwaltszwang wird auf die Vorgaben des § 78 Zivilprozessordnung (ZPO) verwiesen.

Zu 2.)

Die Landesoberkasse ist als zuständige Vollstreckungsbehörde (§ 2 Justizbeitreibungsgesetz [JBeitrG], § 4 Absatz 2 Landesverwaltungsvollstreckungsgesetz [LVwVG]) zur Beitreibung der festgesetzten Forderungen verpflichtet. Sie erhält von den Justizbehörden Anweisung zum Einzug von Gerichtskosten.

Einwendungen gegen die Kosten- oder Gebührenfestsetzungen sind an die zuständige Justizbehörde zu richten (§ 8 Absatz 1 JBeitrG, § 24 LGebG).

Die Verwaltungsorganisation in Baden-Württemberg ist rechtmäßig. Die vorgetragenen Argumente zur Gewaltenteilung führen ins Leere, da die Kostenfestsetzung durch die Justizbehörden und die Vollstreckung durch die Landesoberkasse beide der Exekutive zuzuordnen sind.

Solange keine gegenteilige Anweisung der zuständigen Justizbehörde vorliegt, ist die Landesoberkasse verpflichtet, die Kostenforderung einzuziehen und gegebenenfalls Vollstreckungsmaßnahmen zu ergreifen.

Ob bei den erhobenen Kosten eine unrichtige Sachbehandlung vorliegt, kann von der Landesoberkasse nicht beurteilt werden und liegt nicht in deren Zuständigkeit.

Das Vorgehen der Landesoberkasse ist daher rechtmäßig und nicht zu beanstanden.

Die offenen Forderungen bleiben bestehen und werden nach Abschluss des Petitionsverfahrens vollstreckt. Rückzahlungsansprüche bestehen nicht.

Beschlussempfehlung:

Der Petition kann nicht abgeholfen werden.

Berichterstatteerin: Krebs

## 11. Petition 16/4645 betr. Corona-Verordnung, Maskenpflicht

Der Petent möchte erreichen, dass Gesichtsschutzvisiere als Alternative zu textilen Mund-Nasen-Bedeckungen im Sinne der Corona-Verordnung des Landes Baden-Württemberg anerkannt werden. Er führt an, dass andere Bundesländer und Staaten wie z. B. Österreich Gesichtsschutzschilde bzw. -visiere zulassen. Der Petent listet einige Merkmale von Gesichtsschutzschilden bzw. -visieren auf, die aus seiner Sicht Vorteile darstellen.

Der Petent weist darauf hin, dass das Robert Koch-Institut im Internetauftritt das Tragen von textilen Mund-Nasen-Bedeckungen empfiehlt und gleichzeitig darauf hinweist, dass die Schutzwirkung bisher nicht wissenschaftlich bewiesen ist. Zudem erwähnt er diverse Nachteile von textilen Mund-Nasen-Bedeckungen.

Nach Meinung des Petenten sind in keinerlei Weise definierte oder geprüfte Mund-Nasen-Bedeckungen grundsätzlich für jeden verpflichtend, ohne dass wissenschaftliche Beweise vorliegen und ohne dass weitere medizinische Untersuchungen in Bezug auf den Atemwiderstand durchgeführt werden. Ausnahmen seien zwar zulässig, jedoch muss die sich auf die Ausnahmeregelungen berufende Person den Nachweis führen, welche Ausnahmesituation vorliegt. Hierin sieht der Petent eine Umkehr und Abwälzung der Beweislast auf Bürgerinnen und Bürger.

Die Prüfung der Petition hat Folgendes ergeben:

Nach den wissenschaftlichen Informationen der Weltgesundheitsorganisation und des Robert Koch-Instituts wird das Corona-Virus SARS-CoV-2 vorwiegend über die Atemluft übertragen. Durch wissenschaftliche Studien konnte gezeigt werden, dass konsequentes Tragen von Mund-Nasen-Bedeckungen oder Schutzmasken ein wichtiger Baustein ist, um die Ausbreitung von COVID-19 zu verlangsamen.

Nach § 3 der Verordnung der Landesregierung über infektionsschützende Maßnahmen gegen die Ausbreitung des Virus SARS-CoV-2 (Corona-Verordnung – CoronaVO) vom 23. Juni 2020 ist eine nicht-medizinische Alltagsmaske oder eine vergleichbare Mund-Nasen-Bedeckung für bestimmte, in Absatz 1 näher bezeichnete Konstellationen vorgesehen.

Ausnahmen von der Pflicht nach Absatz 1 sind in Absatz 2 genannt. Darunter sind gesundheitliche Gründe und weitere Gründe, bei denen das Maskentragen entweder nicht möglich oder nicht verhältnismäßig ist.

Gesichtsschutzvisiere werden in Baden-Württemberg jedoch nicht als Alternative zur Mund-Nasen-Bedeckung im Sinne von § 3 der CoronaVO Baden-Württemberg akzeptiert. Das Ministerium für Soziales und Integration hat sich in Bezug auf diese Entscheidung mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau, das die Angelegenheit aus dem Blickwinkel des Arbeitsschutzes für Beschäftigte betrachtet, abgestimmt.

Zugrunde gelegt wurden Stellungnahmen sowohl des für Infektionsschutz zuständigen Robert Koch-Insti-

tuts (RKI) als auch der für die Arbeitssicherheit zuständigen Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAUA), die unter <https://www.rki.de/SharedDocs/FAQ/NCOV2019/gesamt.html> bzw. [https://www.baua.de/DE/Themen/Arbeitsgestaltung-im-Betrieb/Coronavirus/FAQ/PSA-FAQ\\_node.html](https://www.baua.de/DE/Themen/Arbeitsgestaltung-im-Betrieb/Coronavirus/FAQ/PSA-FAQ_node.html) abrufbar sind. In den zitierten Stellungnahmen wird die Wichtigkeit der Filterwirkung des Stoffs der Masken und die Charakteristika der Strömungsverhältnisse der ausgeatmeten Luft herausgestellt. Bei Gesichtsschutzvisieren ist die Öffnung zwischen Gesicht und Gesichtsschutzvisiere zudem sehr viel größer als bei eng am Gesicht anliegenden Masken. Große Tröpfchen können zwar auch mit den Visieren zurückgehalten werden und so deren Auswurfweite herabgesetzt werden. Feine Aerosole, die neben den größeren Tröpfchen, als einer der Hauptübertragungswege des Virus mittlerweile bekannt sind, gelangen jedoch durch die Strömungsverhältnisse durch den zum Teil sehr großen Spalt zwischen Mund/Nase und dem Visier ungehindert in die Raumluft. Im Internet sind Videos mit entsprechenden Visualisierungen der Strömungsverhältnisse zu finden, die dies anschaulich zeigen.

Gesichtsschutzvisiere sind derzeit lediglich in fünf Bundesländern ohne Einschränkung als Alternative zugelassen (Berlin, Hamburg, Hessen, Niedersachsen und Schleswig-Holstein). Auf welchen Gründen diese Einschätzung der Visiere als gleichwertiger Schutz zu Mund-Nasen-Bedeckung sich stützt, ist nicht bekannt und widerspricht auch den oben genannten, fachlichen Positionen der RKI und der BAUA. Weitere fünf Bundesländer gestatten in Einzelfallbetrachtung Ausnahmen bei gesundheitlichen Gründen oder mit Hinweis auf geltende arbeitsschutzrechtliche Regelungen.

Die Maskenpflicht wird insbesondere von Beschäftigten an Arbeitsplätzen, die eine lange Tragedauer der Masken erfordern, als belastend empfunden. Eventuell auftretende Gesundheitsprobleme können gegebenenfalls durch folgende Maßnahmen minimiert werden:

1. Wahl einer Maske, die in Bezug auf Material und Schnitt eine gute Filterwirkung und einen geringen Atemwiderstand bietet. Wenn verfügbar, sind medizinische Masken den Alltagsmasken an Filterwirkung, Atemwiderstand und an Tragekomfort oft überlegen.
2. Regelmäßiges Wechseln von eventuell durchfeuchteten Masken. Denn diese können einen Nährboden für andere Atemkeime darstellen.
3. Arbeitsorganisatorische Maßnahmen (z. B. Pausenregelungen oder ein Abwechseln der Beschäftigten an Arbeitsplätzen, an denen eine Maske getragen werden muss).

Der Petent hatte sich bereits am 30. April 2020 per Mail mit dem Anliegen, dass Gesichtsschutzvisiere als Mund-Nasen-Bedeckung im Sinne der Corona-Verordnung Baden-Württemberg anerkannt werden sollen, direkt an das Ministerium für Soziales und Integration gewandt. Im damaligen Schriftwechsel wurde er informiert, dass Gesichtsschutzvisiere sich lediglich als zusätzliche Komponente der persönlichen Schutzaus-

rüstung eignen. Weiterhin wurde auf die Einschätzung des RKI hingewiesen.

Das RKI hat zwischenzeitlich die Textpassagen, die der Petent in der Argumentationskette seiner Petition zitiert hatte, mit Datum 15. Juli 2020 aktualisiert und informiert neu darüber, dass erste wissenschaftliche Hinweise für einen Fremdschutz von textilen Mund-Nasen-Bedeckungen vorliegen. Der Eigenschutz durch Mund-Nasen-Bedeckungen ist bisher wissenschaftlich nicht belegt.

Weiter informiert das RKI darüber, dass Gesichtsvisiere bereits von verschiedenen Herstellern beworben werden, ohne dass Belege für die Äquivalenz dieser Ersatzmaßnahme vorliegen.

Wie der Petent schreibt, sind Gesichtsvisiere jedoch für Personen geeignet, die aus medizinischen oder anderen Gründen keine Mund-Nasen-Bedeckung tragen können, aber dennoch einen Beitrag zum Schutz Anderer leisten möchten.

Bei zwei Gegenstimmen hat der Petitionsausschuss in seiner Sitzung am 3. Dezember 2020 beschlossen, dass der Petition nicht abgeholfen werden kann.

Beschlussempfehlung:

Der Petition kann nicht abgeholfen werden.

Berichterstatterin: Dr. Leidig

## **12. Petition 16/4678 betr. Beschäftigung von Vertretungslehrkräften**

Die Petentin wendet sich gegen die Entlassung von Vertretungslehrkräften in Baden-Württemberg. Sie kritisiert, wie in Baden-Württemberg, einem so reichen Land, mit gut ausgebildeten Lehrkräften während der Sommerferien umgegangen wird. Sie zu entlassen werfe ein äußerst negatives Bild auf die Landesregierung. 1.790 Einzelschicksale würden hier einfach ignoriert und das, obwohl all diese Lehrerinnen und Lehrer ihre Prüfungen zwar nicht mit Einschnitt, so aber erfolgreich bestanden hätten und mittlerweile zum Teil jahrelange Berufserfahrung hätten.

Die Prüfung der Petition hat Folgendes ergeben:

Zunächst ist festzuhalten, dass es sich nicht um Entlassungen handelt, sondern um den Fristablauf von Beschäftigungsverhältnissen.

Die befristete Beschäftigung ist in Baden-Württemberg die große Ausnahme. In Baden-Württemberg gibt es über 110.000 Lehrkräfte an öffentlichen Schulen. Rund 90 % unserer Lehrerinnen und Lehrer sind verbeamtet. Insgesamt arbeiten nur ca. 3 % aller Lehrkräfte in befristeten Arbeitsverhältnissen. Diese 3 % umfassen auch pensionierte Lehrkräfte, welche an ihren Schulen noch aushelfen sowie als Lehrkräfte eingesetzte Personen, die keine grundständige Lehramtsausbildung absolviert haben.

Zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses besteht ein Vertretungsbedarf, beispielsweise durch länger anhaltende Krankheiten von Lehrkräften, oder Ausfälle durch Mutterschutz und Elternzeiten. Allerdings ist zu diesem Zeitpunkt normalerweise noch nicht klar, ob der Bedarf im folgenden Schuljahr weiter bestehen bleiben wird. In der Regel wird dieser Bedarf im folgenden Schuljahr im Rahmen des Einstellungsverfahrens gedeckt. Aus diesem Grund werden Vertretungsverträge grundsätzlich nur bis zum letzten Schultag des laufenden Schuljahres geschlossen. Zudem ändern sich die Schülerzahlen und damit die Klassenzahlen als wesentlicher Bestimmungsfaktor für den Lehrbedarf von Jahr zu Jahr entsprechend der demografischen Entwicklung. Zusätzlicher Bedarf kann durch die Einführung bildungspolitischer Innovationen entstehen. Daher wird jeweils zielgerichtet auf das neue Schuljahr die Zahl der notwendigen Lehrkräfte und die Zahl der ggf. notwendigen Einstellungen ermittelt.

Auf zwei weitere Aspekte wird hingewiesen:

Grundsätzlich ist das Kultusministerium bestrebt, grundständig ausgebildete Lehrkräfte einzustellen, da sie über die vergleichsweise besten Voraussetzungen zur Erteilung eines qualitativ guten Unterrichts verfügen. Nur mit dem Abschluss eines Lehramtsstudiums und dem Ableisten eines Vorbereitungsdienstes können Lehramtsbewerberinnen und Lehramtsbewerber dauerhaft in den öffentlichen Schuldienst übernommen werden. Zwar werden ausnahmsweise insbesondere für Vertretungsfälle auch befristete Lehrkräfte eingestellt. Erfüllen diese allerdings nicht die zuvor genannten Voraussetzungen, ist eine dauerhafte Übernahme in den öffentlichen Schuldienst nicht möglich. Aufgrund des derzeit vor allem in den Lehrämtern Grundschule, Werkreal-, Haupt- und Realschule und Sonderpädagogik herrschenden Bewerbermangels hat die Zahl der befristet beschäftigten Lehrkräfte ohne entsprechenden Laufbahnzugang in den vergangenen beiden Jahren zugenommen. Nicht zuletzt deshalb bietet das Kultusministerium z. B. den Bewerberinnen und Bewerbern im Lehramt für Gymnasien an, im Rahmen einer berufs begleitenden Laufbahnqualifizierungsmaßnahme den Zugang zu den Lehrämtern Grundschule bzw. Werkreal-, Haupt- und Realschule zu erlangen.

Vertretungslehrkräfte mit abgeschlossener Lehramtsausbildung haben ebenso wie andere Lehramtsbewerberinnen und -bewerber die Möglichkeit, sich im Rahmen der unterschiedlichen Einstellungsverfahren um eine Einstellung in den öffentlichen Schuldienst zu bewerben und auf diesem Wege in ein unbefristetes Beschäftigungsverhältnis bzw. in ein Beamtenverhältnis zu gelangen. Gerade im sogenannten „Zusatzqualifikationsverfahren“ können befristete Beschäftigungen, die Antragstellerinnen und Antragsteller mit Bewährung abgeleistet haben, berücksichtigt werden. Jedes Jahr stehen für dieses Verfahren bis zu 10 % der für die Einstellung im Sommer prognostizierten Stellen zur Verfügung. Lehrkräfte, die in diesem von den Regierungspräsidien unter Beteiligung der jeweiligen Personalvertretung durchgeführten Verfahren ausgewählt werden, werden dauerhaft in den Schuldienst des Landes übernommen.

Anzumerken ist zudem, dass sich eine beträchtliche Zahl der Vertretungslehrkräfte durchaus bewusst für ein befristetes Arbeitsverhältnis und gegen eine Festanstellung entscheidet, weil sie räumlich nicht flexibel genug sind. Die Schulaufsicht spricht zum Beispiel Gymnasiallehrkräfte und Grundschullehrkräfte gezielt an, damit sie sich auf feste Stellen im ländlichen Raum bewerben.

Es wird im Übrigen darauf hingewiesen, dass bereits jetzt gut 60 über die Sommerferien laufende Verträge gemeldet sind. Vorbehaltlich der Zustimmung der Personalvertretung, werden dieses Jahr weitere 79 Personen, die bisher wiederholt befristete Verträge erhalten haben, dauerhaft übernommen.

Beschlussempfehlung:

Der Petition kann nicht abgeholfen werden.

Berichterstatter: Lorek

### **13. Petition 16/4722 betr. Durchsetzung der Maskenpflicht in öffentlichen Verkehrsmitteln**

#### I. Gegenstand der Petition

Der Petent weist in seiner Petition auf die Verpflichtung zum Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) hin und bemängelt die fehlende Durchsetzung und Kontrolle dieser Regelung. Aufgrund von Beispielen des eigenen Erlebens hebt der Petent insbesondere das Gebiet der Stuttgarter Straßenbahn AG (SSB) hervor.

Konkret führt der Petent an, dass das Tragen einer sogenannten Alltagsmaske in Bussen und Bahnen gesetzlich vorgeschrieben sei, jedoch – anders als beispielsweise die Straßenverkehrsordnung – nicht durchgesetzt werde. Mit seiner Petition fordert der Petent die konsequente Durchsetzung der im ÖPNV geltenden Maskentragpflicht durch die zuständigen Behörden.

#### II. Die Prüfung der Petition ergab Folgendes:

##### 1. Rechtliche Würdigung

Die Landesregierung hat zur Verhinderung der Ausbreitung des Corona-Virus am 16. März 2020 die Verordnung der Landesregierung über infektionsschützende Maßnahmen gegen die Ausbreitung des Virus SARS-CoV-2 (CoronaVO) erlassen. Die CoronaVO wurde seit dem Inkrafttreten mehrfach dem aktuellen Infektionsgeschehen angepasst. Zum 1. Juli 2020 wurde die komplette Verordnung aus Gründen der Übersichtlichkeit und Verständlichkeit neu gefasst.

Gemäß § 3 Absatz 1 Nummer 1 CoronaVO muss bei der Nutzung des öffentlichen und touristischen Personenverkehrs (Eisenbahnen, Straßenbahnen, Busse, Taxis, Passagierflugzeuge, Fähren, Fahrgastschiffe und Seilbahnen), an Bahn- und Bussteigen, im Wartebereich

der Anlegestellen von Fahrgastschiffen und in Bahnhofs- und Flughafengebäuden eine nicht medizinische Alltagsmaske oder eine vergleichbare Mund-Nasen-Bedeckung getragen werden. Dies gilt nicht, wenn eine Ausnahme nach § 3 Absatz 2 CoronaVO vorliegt.

Gemäß § 19 Nummer 2 CoronaVO handelt im Sinne von § 73 Absatz 1 a Nummer 24 Infektionsschutzgesetz (IfSG) ordnungswidrig, wer entgegen § 3 Absatz 1 CoronaVO keine Mund-Nasen-Bedeckung trägt. Zu Beginn seiner Gültigkeit hatte der Bußgeldkatalog für Ordnungswidrigkeiten nach dem Infektionsschutzgesetz im Zusammenhang mit der CoronaVO einen Bußgeldrahmen zwischen 25 und 250 Euro für Verstöße gegen die Maskentragpflicht vorgesehen. Aufgrund der Infektionslage und zunehmender Verstöße gegen die Pflicht zum Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung hat die Landesregierung im Bußgeldkatalog in der Fassung vom 17. August 2020 das Mindestbußgeld von 25 auf 100 Euro erhöht, sodass bei einem Verstoß gegen die Maskentragpflicht im ÖPNV seither ein Bußgeld zwischen 100 und 250 Euro erhoben werden kann.

Die Kontrolle zur Einhaltung der Verpflichtung zum Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung ist eine infektionsschutzrechtliche Aufgabe, für welche grundsätzlich die Ortspolizeibehörden gemäß § 54 IfSG in Verbindung mit § 1 Absatz 6 Verordnung des Sozialministeriums über Zuständigkeiten nach dem Infektionsschutzgesetz (IfSGZuVO) zuständig sind (vgl. hierzu auch § 62 Absatz 4 Satz 1 PolG).

Zur Unterstützung der originär zuständigen Ortspolizeibehörden durch den Polizeivollzugsdienst bei der Kontrolle der Maskentragpflicht im ÖPNV hat das Sozialministerium am 18. August 2020 ein Amtshilfe- bzw. Vollzugshilfeersuchen an das Innenministerium gestellt. Gezielte Kontrollen erfolgen auf dieser Grundlage auch durch den Polizeivollzugsdienst.

Zudem hat der Polizeivollzugsdienst gemäß § 53 Ordnungswidrigkeitengesetz (OWiG) nach pflichtgemäßem Ermessen Ordnungswidrigkeiten zu erforschen und dabei alle unaufschiebbaren Anordnungen zu treffen, um eine Verdunkelung der Sache zu verhüten. Nach Aufnahme des Sachverhalts durch den Polizeivollzugsdienst leitet dieser den Vorgang an die jeweilige zuständige Bußgeldbehörde weiter, die zur Ahndung der Ordnungswidrigkeit in der Regel einen Bußgeldbescheid erlässt.

Die Dienstleister des ÖPNV haben in ihren jeweiligen Einrichtungen und Verkehrsmitteln das Hausrecht. In Ausübung dessen können Personen, die sich weigern eine Mund-Nasen-Bedeckung zu tragen, von der Beförderung ausgeschlossen und zum Verlassen der Einrichtung bzw. des Beförderungsmittels aufgefordert werden. Die Einleitung eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens ist den Verkehrsunternehmen indes nicht möglich.

##### 2. Kontrolle der Maskentragpflicht im ÖPNV

Im ÖPNV – als grundsätzlich offenes System – wird der Zugang der Fahrgäste per se nicht vom Personal

geregelt oder gesteuert. Die schnelle und möglichst barrierefreie Abwicklung des Zu- und Ausstiegs ist Grundlage für schnelle Beförderung der Fahrgäste und den Fortgang der betrieblichen Fahrten durch das Verkehrsunternehmen. Daher kann die Maskentragepflicht – als Voraussetzung für die Nutzung – nur bedingt beim Zustieg kontrolliert werden, da hierbei erhebliche Verzögerungen im Betriebsablauf zu erwarten wären. Gleichwohl besteht die Möglichkeit von Kontrollen an Bahn- und Bussteigen sowie unmittelbar in den Verkehrsmitteln.

Die Durchsetzung der Maskentragepflicht im ÖPNV erfolgt in Baden-Württemberg vorrangig durch die Ortpolizeibehörden, jedoch auch durch die Verkehrsunternehmen und den Polizeivollzugsdienst im Rahmen der jeweiligen rechtlichen Befugnisse.

Im Zuge einer interministeriellen Abstimmung haben das Sozialministerium, das Verkehrsministerium und das Innenministerium vereinbart, in einem mehrwöchigen Zeitraum – beginnend Anfang September 2020 – durch eine Intensivierung der Kontrollen im ÖPNV die Pflicht zum Tragen einer Mund-Nasen-Bedeckung wieder verstärkt in das Bewusstsein der Bevölkerung zu rücken.

Das Verkehrsministerium hat hierzu einen Maßnahmenplan zur Umsetzung der Kontrollen im Schienenpersonennahverkehr erarbeitet. Hierbei soll – in enger Abstimmung mit den Maßnahmen der Polizei – verstärkt durch die Mitarbeitenden der Eisenbahnunternehmen auf die Maskentragepflicht hingewiesen und bei Verstößen bzw. Weigerung konsequent von den rechtlichen Möglichkeiten Gebrauch gemacht werden.

Zusätzlich wurden bereits mit Schreiben vom 20. August 2020 die regionalen Polizeipräsidien durch das Innenministerium mit der Durchführung von Schwerpunktkontrollen zur Überprüfung der Einhaltung der Maskentragepflicht im ÖPNV beauftragt. Die Schwerpunktkontrollen erfolgen in einem sechswöchigen Zeitraum – beginnend ab dem 31. August 2020 – im jeweils örtlichen Zuständigkeitsbereich. Die regionalen Polizeipräsidien werden dabei vom Polizeipräsidium Einsatz unterstützt. Die polizeilichen Maßnahmen wurden eng und im Einvernehmen mit den zuständigen Ortpolizeibehörden sowie den regionalen Verkehrsunternehmen abgestimmt.

Parallel hierzu hat das Sozialministerium mit Schreiben vom 18. August 2020 die Ortpolizeibehörden angewiesen, ebenfalls Schwerpunktkontrollen im ÖPNV vorzusehen und Verstöße konsequent zu ahnden.

Aber auch schon vor diesem Aktionszeitraum fanden durch die Polizei (Polizeivollzugsdienst und Ortpolizeibehörde) bereits gezielte Kontrollen zur Überprüfung der Einhaltung der Maskentragepflicht im ÖPNV statt.

So wird beispielsweise durch das Polizeipräsidium Stuttgart bereits seit Anfang April 2020 sowohl im Rahmen des täglichen Dienstes bzw. von Einsatzmaßnahmen als auch bei gezielten Kontrollaktionen unter Beteiligung und in Abstimmung mit der SSB die Einhaltung der Maskentragepflicht im ÖPNV überwacht.

Mit Stand 14. August 2020 hat das Polizeipräsidium Stuttgart der zuständigen Bußgeldstelle 161 Verstöße vorgelegt.

Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass zum Zeitpunkt der ersten Kontrollen ein Verstoß gegen die Maskentragepflicht im ÖPNV noch nicht bußgeldbewehrt war. Dennoch wurden die Kontrollen durchgeführt, um die Bedeutung der Maskentragepflicht beim Infektionsschutz ins Bewusstsein der Fahrgäste zu rufen.

### 3. Bewertung

Die landesweite Durchsetzung der Maskentragepflicht im ÖPNV ist – solange kein Impfstoff für den Erreger SARS-CoV-2 existiert – ein wirksames Mittel, um die Ausbreitung des Virus zu verlangsamen und dadurch Menschenleben zu schützen.

Die Einhaltung der Maskentragepflicht im ÖPNV wurde bereits seit deren Inkrafttreten von den zuständigen Behörden überwacht und wird durch Schwerpunktkontrollaktionen zurzeit nochmals verstärkt kontrolliert.

### III. Ergebnis

In der Gesamtschau lässt sich feststellen, dass die zuständigen Behörden – in enger Abstimmung und Beteiligung der Verkehrsunternehmen – die Einhaltung der Maskentragepflicht bereits durchsetzen und weiterhin durchsetzen werden.

### Beschlussempfehlung:

Der Petition kann über die bestehenden intensiven Kontrollen hinaus nicht abgeholfen werden.

Berichterstatter: Lorek

## 14. Petition 16/3832 betr. Beschwerde über die Wasserschutzpolizei

### I. Gegenstand der Petition

Der Petent beschwert sich über einen Einsatz der Wasserschutzpolizei am 6. Juli 2019.

### II. Die Prüfung der Petition ergab Folgendes:

#### 1. Vorbringen des Petenten

Der Petent trägt vor, an einer Ruderwanderfahrt teilgenommen zu haben, deren letzte Tagesetappe am 6. Juli 2019 zum Endpunkt führen sollte. Am 6. Juli 2019 habe der Petent – mit weiteren Teilnehmern – von der Rudergesellschaft die Information erhalten, dass der Fluss ab 9:30 Uhr wegen eines Drachenbootrennens gesperrt sein würde. Die Drachenbootrennstrecke sei von der beabsichtigten Weiterfahrt der Teilnehmer der Ruderwanderfahrt nicht tangiert wor-

den. Gegen 10 Uhr hätten folglich drei Boote abgelegt.

Kurz vor der in der Petitionsschrift genannten Brücke sei das erste Ruderboot von einem Polizeiboot angehalten worden. Der Petent habe das Gespräch zwischen dem wortführenden Polizeibeamten und seinem Fahrtenleiter im ersten Boot zunächst nicht verfolgen können, da er das zuletzt abgefahrenere dritte Boot gesteuert habe. Er habe dann gehört, wie der Fahrtenleiter darauf hingewiesen habe, dass die Rudergruppe bis zu einer bestimmten Zeit am Zielort eintreffen müsse, u. a. wegen Zugverbindungen. Zudem habe der Polizeibeamte ein Bußgeld in Höhe von 55 Euro androht.

Nachdem die polizeiliche Weisung zur Umkehr und Rückfahrt der Gruppe zum Steg der Rudergesellschaft ergangen sei, habe der Petent den wortführenden Beamten durch Zuruf aufgefordert, seinen Namen und seine Dienstnummer zu nennen. Daraufhin habe sich das Polizeiboot dem Boot des Petenten genähert.

Der Beamte habe seinen Namen genannt und den Inhalt der schiffahrtspolizeilichen Anordnung mehrfach wiederholt. Auch die anderen Insassen des Bootes hätten den Sinn der polizeilichen Weisung, 350 Meter im gesperrten Gebiet zurückzufahren statt es auf kurzem Weg zu verlassen, nicht gleich verstanden, da es bis zur o. g. Brücke weniger als 100 Meter ohne jede Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung gewesen seien.

Nach der Rückkehr zum Steg der Rudergesellschaft habe sich der Polizeibeamte den Ausweis des Petenten aushändigen lassen. Des Weiteren habe der Beamte geäußert, er habe sich bei seinem Einsatzleiter erkundigt, wie er sich verhalten solle. Der Einsatzleiter habe es abgelehnt, die Rudergruppe passieren zu lassen.

Aus Sicht des Petenten deute das Handeln der eingesetzten Beamten auf erhebliche Kenntnislücken hin. Die polizeiliche Weisung lasse die Ausübung pflichtgemäßen Ermessens vermissen und verstoße gegen den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz. Die Beamten hätten im vorliegenden Fall die Weiterfahrt der Boote gestatten müssen, da die Allgemeinheit bzw. die Drachenbootveranstaltung hierdurch nicht beeinträchtigt worden wären.

## 2. Sachverhalt

Nach Mitteilung des Polizeipräsidiums Einsatz führte ein Wassersportclub am 6. Juli 2019 ein Drachenbootrennen durch. Für diese Veranstaltung hat das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt eine Schifffahrtssperre angeordnet, deren Einhaltung durch Polizeibeamte der Wasserschutzpolizeistation überwacht wurde. Die für die Sperrung der Bundeswasserstraße im festgelegten Bereich erforderliche schiffahrtspolizeiliche Anordnung wurde am 5. Juni 2019 verfügt und in schiffahrtsüblichen Medien rechtswirksam veröffentlicht.

Informationen über bestehende Einschränkungen und Sperrungen auf den einzelnen Wasserstraßen seien beispielsweise für jedermann, insbesondere bei der

Routenplanung entlang unbekannter Strecken, kostenfrei über das Internet im Elektronischen Wasserstraßen- und Informationssystem (ELWIS) abrufbar. Damit sei die Streckensperrung am 6. Juli 2019 für die Rudergruppe bereits vor Fahrtbeginn recherchierbar gewesen.

Das Freihalten der gesperrten Wasserflächen stelle auf der betreffenden stark frequentierten Strecke im Stadtgebiet eine große polizeiliche Herausforderung dar. Es habe sich gezeigt, dass ein unberechtigt fahrendes Kleinfahrzeug stets andere Führer von Kleinfahrzeugen dazu veranlasse, den gesperrten Bereich ebenfalls zu befahren. Die Wasserflächen müssten daher während der Sperrzeiten konsequent freigehalten werden, um den sicheren Ablauf der jeweiligen Sportveranstaltung zu gewährleisten. Folglich seien am 6. Juli 2019 die Führer der drei Ruderboote angehalten, auf die Schifffahrtssperre hingewiesen und zur Umkehr zur nur wenige Meter entfernten Einsatzstelle aufgefordert worden. Außer vom Petenten sei der Aufforderung umgehend Folge geleistet worden.

Der Polizeibeamte habe im Rahmen der polizeilichen Maßnahmen in seine Ermessensentscheidung mit einbezogen, dass die Bootsführer die Strecken- und Ortsverhältnisse nicht kannten. Die Aufforderung, zur nur wenige Meter entfernten Einsatzstelle zurückzukehren, sei sachgerecht erfolgt. Die vom Petenten angestrebte Weiterfahrt durch den gesperrten Bereich wäre um ein Vielfaches länger gewesen. Er habe die fehlende Ortskenntnis auch entsprechend berücksichtigt, indem er statt der für entsprechende Verstöße vorgesehenen Verwarnung mit Verwarnungsgeld in Höhe von 55 Euro lediglich eine mündliche Verwarnung ausgesprochen habe.

Die vom Petenten vorgetragene vermeintlichen Kenntnislücken der eingesetzten Polizeibeamten können vom Leiter der Wasserschutzpolizeistation weder mit Blick auf den Einsatz am 6. Juli 2019 noch generell bestätigt werden.

## 3. Beurteilung des Falles, insbesondere rechtliche Würdigung

Die Vorgehensweise der eingesetzten Beamten der Wasserschutzpolizeistation ist nicht zu beanstanden. Die durchgeführten polizeilichen Maßnahmen sind vom Polizeibeamten mit seinem Einsatzleiter abgestimmt worden. Die polizeilichen Maßnahmen waren verhältnismäßig. Anhaltspunkte für Kenntnislücken sowie ein Fehlverhalten der eingesetzten Beamten sind nicht erkennbar.

Das Befahren der gesperrten Wasserfläche stellt eine Ordnungswidrigkeit im Sinne der Binnenschifffahrtsstraßenordnung dar, die mit einem Verwarnungsgeld in Höhe von 55 Euro geahndet werden kann. Unter Berücksichtigung, dass die Teilnehmer der Rudergruppe nicht ortskundig waren, hat der Beamte im Rahmen seiner Ermessensentscheidung eine mündliche Verwarnung ausgesprochen.

Beschlussempfehlung:

Der Petition kann nicht abgeholfen werden.

Berichterstatterin: Martin

#### **15. Petition 16/4018 betr. Veröffentlichung des krankenversicherungsrechtlichen Status von Führungskräften der Kassenärztlichen Vereinigung Baden-Württemberg**

Die Petentin begehrt, dass das Land darauf hinwirkt, dass der krankenversicherungsrechtliche Status (Versicherung in der Gesetzlichen Krankenversicherung bzw. in der Privaten Krankenversicherung) von Führungskräften der Kassenärztlichen Vereinigung Baden-Württemberg (KVBW) regelmäßig veröffentlicht wird. Das Anliegen wird damit begründet, dass sich aus der Information, ob diese Führungskräfte mehrheitlich privat oder gesetzlich krankenversichert sind, Rückschlüsse auf die Frage ergäben, wie gut oder schlecht die ambulante ärztliche Versorgung in Baden-Württemberg sei.

Die Prüfung der Petition hat Folgendes ergeben:

Die von der Petentin begehrte Veröffentlichungspflicht des Versichertenstatus der Führungskräfte der KVBW ist bereits im Hinblick auf den Personenkreis zu unbestimmt, denn daraus wird nicht eindeutig erkennbar, wer konkret als Führungskraft bei der KVBW anzusehen ist. Führungskräfte können auf verschiedenen Ebenen tätig sein. Der Personenkreis ließe sich schwerlich eingrenzen. Außerdem handelt es sich bei Angaben zum Krankenversicherungsstatus um personenbezogene Daten, bei denen kein Grund ersichtlich ist, warum diese veröffentlicht werden sollten. Denn der Schluss, die Art der Versicherung sage etwas über die Qualität der ambulanten Versorgung in Baden-Württemberg, geht fehl. Schließlich basieren die private sowie die gesetzliche Krankenversicherung im Grundsatz auf derselben ambulanten Versorgung. Es gibt nicht eine private ambulante Versorgung neben einer gesetzlichen ambulanten Versorgung.

Eine Veröffentlichungspflicht besteht nur im Hinblick auf § 79 Absatz 4 Satz 9 Sozialgesetzbuch Fünftes Buch (SGB V). Danach ist die Höhe der jährlichen Vergütungen der einzelnen Vorstandsmitglieder einschließlich aller Nebenleistungen sowie sämtliche Versorgungsleistungen betragsmäßig in einer Übersicht jährlich am 1. März im Bundesanzeiger zu veröffentlichen.

Dies hat den Zweck, die notwendige Transparenz bei den Vorstandsverträgen zu schaffen, die erforderlich ist, weil es sich um den Einsatz auf gesetzlicher Grundlage erhobener öffentlicher Mittel handelt; auf diese Weise wird dem Informationsbedürfnis der Beitragszahler und der Öffentlichkeit Rechnung getragen. Es ist daher notwendig, der Veröffentlichung gleiche Kriterien zugrunde zu legen. Nur eine konkrete be-

tragsmäßige Ausweisung der einzelnen Vergütungsbestandteile ermöglicht es, eine Gesamtvergütung transparent darzustellen, zu berechnen und schließlich den Vergleich mit anderen Kassenärztlichen Vereinigungen und damit letztlich der Beurteilung der Angemessenheit der Vergütung zu ziehen. Hierzu gehören auch etwaige Zuschüsse für eine Krankenversicherung. Der Krankenversicherungsstatus spielt dabei keine Rolle.

Da die Petentin ihr Anliegen damit begründet, dass sich aus der Information, ob Führungskräfte der KVBW mehrheitlich privat oder gesetzlich krankenversichert sind, Rückschlüsse auf die Frage ergeben, wie gut oder schlecht die ambulante ärztliche Versorgung in Baden-Württemberg ist, ist zudem darauf hinzuweisen, dass die hauptamtlichen Vorstände der KVBW in der Regel Ärzte sind und sie diese Tätigkeit vor ihrem Vorstandsamt freiberuflich ausgeübt haben. Freiberufler sind in der Regel privat krankenversichert, weshalb sie ihre private Krankenversicherung auch während ihrer Tätigkeit als Vorstand der Kassenärztlichen Vereinigung aufrechterhalten.

Auch von daher kann keine valide Aussage zu der Frage getroffen werden, wie gut oder schlecht die ambulante ärztliche Versorgung in Baden-Württemberg ist.

Beschlussempfehlung:

Der Petition kann nicht abgeholfen werden.

Berichterstatterin: Martin

#### **16. Petition 16/4765 betr. Astronomie als Pflichtschulfach**

Der Petent fordert, dass Astronomie als Pflichtfach oder zumindest als optionales Wahlfach im gesamten deutschen Bundesgebiet eingeführt wird.

Der Petent begründet seinen Antrag damit, dass ein Schulfach, welches aus seiner Sicht viele Schulfächer vereint, nämlich Chemie, Biologie, Mathematik und Physik, nicht flächendeckend im Schulunterricht angeboten werde, obwohl es sich bei Astronomie nach Meinung des Petenten um das wesentliche Schulfach handle.

Deshalb bittet er darum, zu diskutieren, ob es deshalb nicht ein eigenes Schulfach im Bereich Astronomie geben soll.

Die Prüfung der Petition hat Folgendes ergeben:

Das Fach Astronomie sowie fachliche Inhalte der Astronomie sind im baden-württembergischen Schulsystem mehrfach verankert.

Astronomische Inhalte sind fester Bestandteil des Bildungsplans IMP (Informatik, Mathematik, Physik).

IMP wurde als Profulfach im Schuljahr 2019/2020 an etwa 21 Prozent aller Gymnasien (an 89 von 377 öf-

fentlichen und an 9 von 80 privaten Gymnasien) und an ungefähr 6% aller Gemeinschaftsschulen (an 18 von 305 öffentlichen und an einer von 15 privaten Gemeinschaftsschulen) unterrichtet.

In der gymnasialen Kursstufe besteht für Schulen zudem die Möglichkeit, Astronomie als zweistündiges Wahlfach anzubieten oder im Rahmen des dreistündigen Basisfaches Physik mit Schwerpunkt Astrophysik.

Im Schuljahr 2019/2020 wurde das Wahlfach Astronomie an etwa 23 Prozent aller Gymnasien (an 85 öffentlichen und an 22 privaten Gymnasien) unterrichtet.

Grundlegende Aspekte der Astronomie, wie beispielsweise die Erdrotation oder die Schrägstellung der Erdachse, sind Gegenstand des Geographieunterrichts der Sekundarstufe I aller weiterführenden allgemein bildenden Schularten.

Astronomie wird im Normalfall von Physik-Lehrkräften unterrichtet. Um diese Lehrkräfte zu unterstützen, insbesondere auch im Hinblick auf die Tatsache, dass die Astronomie ein Forschungsgebiet ist, in dem in den letzten Jahren viele neue Erkenntnisse gewonnen wurden, besteht in Baden-Württemberg ein reichhaltiges Fortbildungsangebot:

#### 1. Astronomie-Tage im Haus der Astronomie in Heidelberg

Alle zwei Jahre findet eine landesweite Fortbildung zum Fach Astronomie im Haus der Astronomie in Heidelberg statt. Die Fortbildung wird landesweit ausgeschrieben und war bisher mit ca. 80 Teilnehmern aus ganz Baden-Württemberg nahezu immer ausgebucht. Die nächsten Astronomie-Tage sind für 2021 geplant.

#### 2. Astronomie als Teil des Faches IMP

Der Bildungsplan IMP enthält im Fachanteil Physik durchgängig in den Klassen 8 bis 10 die Thematik „Erde und Weltall“, also astronomische Inhalte. Für alle Themen wurden Fortbildungsmodule fertiggestellt.

#### 3. Das Wahlfach Astronomie im neuen Bildungsplan 2016

Im Schuljahr 2020/2021 werden zweitägige Fortbildungen zum Wahlfach Astronomie in der Oberstufe an allen Regionalstellen angeboten. Geplant ist, einen Teil der Fortbildungen an Planetarien durchzuführen.

Prinzipiell ist die Aussage des Petenten, dass Astronomie viele Disziplinen in sich vereint, vom Grundsatz her richtig, nicht jedoch bezogen auf die Sekundarstufe I. Auch für relativ einfache astronomische Berechnungen oder für die Erklärung physikalischer oder chemischer Zusammenhänge sind meist fortgeschrittene Grundlagen in Chemie, Physik und der Mathematik notwendig, die, wenn überhaupt, meist erst gegen Ende der Sekundarstufe I und in der Kursstufe gegeben sind. Deshalb ist die Astronomie in Baden-Württemberg im Bildungsgang der allgemein bildenden Schulen schwerpunktmäßig in der Oberstufe verortet.

Insgesamt besteht ein strukturell und durch die aktuellen Bildungspläne auch inhaltlich sinnvolles Astronomie-Angebot in Baden-Württemberg, das an vielen Schulstandorten den Schülerinnen und Schülern offensteht.

Beschlussempfehlung:

Der Petition kann nicht abgeholfen werden.

Berichterstatte(r): Seemann

### 17. Petition 16/4520 betr. Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h auf der B 28 zwischen Reutlingen und Metzingen

#### I. Gegenstand der Petition

Der Petent wendet sich gegen die Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 28 zwischen Reutlingen und Metzingen. Die Höchstgeschwindigkeit soll auf diesem Teilstück auf 120 km/h begrenzt werden.

#### II. Sachverhalt

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung zur 3. Fortschreibung des Lärmaktionsplanes erhielt die Stadt Reutlingen auch einige Zuschriften aus der entlang der B 28 verlaufenden Teckstraße. Die dortigen Bewohnerinnen und Bewohner beklagten sich über Lärmbelastungen durch die B 28, deren Fahrbahnrand etwa 50 m von den nächstgelegenen Häusern der Teckstraße entfernt ist – allerdings getrennt durch einen Lärmschutzwall. Die Detailuntersuchung der Lärmbelastung an diesen Häusern ergab, dass die Nachtwerte bei einem Teil der Häuser zwar im gesundheitskritischen Bereich von über 55 dB(A), jedoch nicht im gesundheitsgefährdenden Bereich von über 60 dB(A) liegen. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen des Lärmschutzes wurde daher nicht in Betracht gezogen.

Allerdings fiel bei dieser Prüfung auf, dass die Höchstgeschwindigkeit auf der B 28 auf dem Teilstück zwischen Reutlingen und Metzingen bei ähnlichem Ausbaustand und gleicher Funktion der Straße anders geregelt ist als auf dem Teilstück zwischen Reutlingen und Tübingen. Letzteres weist eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 120 km/h, auf dem letzten Teilstück ab dem Betzinger Knoten Richtung Reutlingen sogar 100 km/h auf. Dies hat die Stadtverwaltung Reutlingen zum Anlass genommen, beim Regierungspräsidium um Zustimmung zu einer Vereinheitlichung dieser Geschwindigkeitsregelungen nachzusuchen. Dem lag außerdem zugrunde, dass das fragliche Teilstück der B 28 zwischen Reutlingen und Metzingen nur ca. 4 km lang ist, sodass sich nur bei sehr hohen Geschwindigkeiten ein merklicher Zeitgewinn gegenüber Tempo 120 herausfahren ließe.

Das Regierungspräsidium hat mit Schreiben vom 20. November 2019 der Geschwindigkeitsreduzierung zugestimmt. Da die B 28 zwischen Reutlingen und Metzingen den für die derzeitige Geschwindigkeitsklasse (unbeschränkte Höchstgeschwindigkeit, Richtgeschwindigkeit 130 km/h) erforderlichen Ausbauzustand nicht aufweise, sei die Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h zu begrenzen.

Die Stadt Metzingen ist nur auf einem Abschnitt von ca. 500 m mit der Auswechslung eines einzigen Verkehrszeichens, nämlich statt VZ 282 das VZ 274-120, dem Beginn der Beschränkung auf 120 km/h nach dem Maienwaldknoten Fahrtrichtung Reutlingen, betroffen. Die verkehrsrechtliche Anordnung dieses Verkehrszeichens wurde von der Stadt Metzingen erlassen.

### III. Rechtliche Würdigung

Beschränkungen des fließenden Verkehrs dürfen nach der derzeitigen Rechtslage nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in §45 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Auf einer zweibahnig ausgebauten Bundesfernstraße wie der B 28 kann nur dann auf eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verzichtet werden, wenn im Regelfall ein befestigter und ausreichend breiter und durchgehender Standstreifen vorhanden ist. Als ausreichend breit werden Standstreifen angesehen mit 2,5 Meter einschließlich Randmarkierung für Pkw und mit mindestens 2,7 m für Lkw (2,5 m Fahrzeugbreite plus 0,2 m linker Außenspiegel). Ein durchgängiger und ausreichend dimensionierter Standstreifen ist ein wichtiges strukturelles Sicherheitsmerkmal für Außerortsstraßen mit unbeschränkter Höchstgeschwindigkeit.

Dieses Sicherheitsmerkmal ist auf der B 28 auf weiten Strecken nicht gegeben. In Fahrtrichtung Metzingen besteht zwischen Ortsschild und Beginn der Hätze- und Hundsschleibrücke kein Standstreifen. Der Standstreifen beginnt auf dem Bauwerk nach der Ausfädelungsspur zum Scheibengipfeltunnel. Von dort bis zum Maienwaldknoten beträgt die Standspur zwischen 2 m und 2,24 m plus 30 cm Randmarkierung.

In Fahrtrichtung Reutlingen besteht ein Standstreifen von 2,17 m bis 2,33 m plus 30 cm Randmarkierung. Hier endet der Standstreifen mit Beginn der Ausfädelungsspur zum Scheibengipfeltunnel.

Maßgebend für die angeordnete Beschränkung war zudem auch die ständig wechselnde Geschwindigkeit auf den beiden Strecken. In Fahrtrichtung Reutlingen ist die Geschwindigkeit ab der Einmündung der Einfädelungsspur vom Scheibengipfeltunnel Richtung Ortszugang zunächst auf 100 km/h, dann auf 80 km/h und schließlich auf 60 km/h beschränkt. In Fahrtrichtung Metzingen beginnt am Maienwaldknoten eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h.

Eine einheitliche Geschwindigkeitsbeschränkung ist daher wegen der nicht ausreichend breiten Standstrei-

fen und der zuvor vorhandenen mehrfach wechselnden Tempolimits auf relativ kurzen Strecken aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten. Durch den Eingriff werden keine Belastungen des fließenden Verkehrs hervorgerufen, die außer Verhältnis zum mit dieser Anordnung erreichbaren Sicherheitsgewinn stehen. Die Geschwindigkeitsregelung auf dem gesamten Streckenzug zwischen Metzingen über Reutlingen nach Tübingen und umgekehrt wird durch diese Geschwindigkeitsbeschränkung einheitlich und nachvollziehbar; der Verkehrsfluss verbessert sich.

### Beschlussempfehlung:

Der Petition kann bei der gegebenen Sach- und Rechtslage nicht abgeholfen werden.

Berichterstatter: Selcuk

03. 12. 2020

Die Vorsitzende:  
Krebs