

**Beschlussempfehlungen und Berichte
der Fachausschüsse zu Anträgen von Fraktionen
und von Abgeordneten**

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Beschlussempfehlungen des Ständigen Ausschusses	
1. Zu dem Antrag des Abg. Ruben Rupp u. a. AfD und der Stellungnahme des Ministeriums der Justiz und für Migration – Drucksache 17/1058 – Vereiteln von Abschiebungen	4
2. Zu dem Antrag des Abg. Anton Baron u. a. AfD und der Stellungnahme des Staatsministeriums – Drucksache 17/1087 – Dachmarkenkampagne „The Länd“, Kosten und mögliche Rechts- und Gleichbehandlungsverstöße	5
Beschlussempfehlungen des Ausschusses für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft	
3. Zu dem Antrag des Abg. Daniel Karrais u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Ernährung, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz – Drucksache 17/205 – Potenziale der Freiflächen-Photovoltaik auf aufgelassenen Weinbergen	7
4. Zu dem Antrag des Abg. Jonas Weber u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 17/234 – Behandlung des mit PFC (per- und polyfluorierte Chemikalien) belasteten Sickerwassers und Sickerwasserkonzentrats auf der Deponie Gaggenau-Oberweier	7
5. Zu dem Antrag des Abg. Frank Bonath u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 17/294 – Bedeutung von Photovoltaikanlagen mit Stromspeichern für die Energiewende	8
6. Zu dem Antrag des Abg. Gernot Gruber u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 17/341 – Der Weg Baden-Württembergs in die Klimaneutralität	8
7. Zu dem Antrag der Abg. Daniel Karrais und Frank Bonath u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 17/391 – Ausbau der Windenergie in Baden-Württemberg	9

	Seite
8. Zu dem Antrag der Abg. Daniel Karrais und Frank Bonath u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 17/482 – Pläne der Landesregierung zur CO ₂ -Bepreisung	10
9. Zu dem Antrag des Abg. Gernot Gruber u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 17/522 – Die Entwicklung der Stromerzeugung im Land	11
10. Zu dem Antrag der Abg. Gabriele Rolland u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 17/588 – Geothermie am Oberrheingraben	11
11. Zu dem Antrag des Abg. Raimund Haser u. a. CDU und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 17/600 – Der Wasserstoffmotor – Eine Technologie für nachhaltigen Umweltschutz im Verkehr	12
12. Zu dem Antrag der Abg. Daniel Karrais und Frank Bonath u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 17/614 – Novelle des Klimaschutzgesetzes für Baden-Württemberg	13
13. Zu dem Antrag des Abg. Rudi Fischer u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Ernährung, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz – Drucksache 17/654 – Klimaneutrale Landesverwaltung und Maßnahmen im Ressortbereich des Ministeriums für Ländlichen Raum, Ernährung und Verbraucherschutz	13
14. Zu dem Antrag des Abg. Daniel Karrais u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 17/662 – Maßnahmen zur Klimaanpassung in Baden-Württemberg	13
15. Zu dem Antrag der Abg. Katrin Steinhülb-Joos u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 17/700 – Landesstrategie Wärmewende	14
 Beschlussempfehlungen des Ausschusses für Verkehr	
16. Zu dem Antrag des Abg. Friedrich Haag u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 17/78 – Buslinie X1 beenden	16
17. Zu dem Antrag des Abg. Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 17/99 – Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans im Bereich der Straßen	17
18. Zu dem Antrag des Abg. Sascha Binder u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 17/112 – Regionalbahn-Pilotversuch auf der Frankenbahn	19
19. Zu dem Antrag des Abg. Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 17/235 – Nutzung von Verkehrsinfrastrukturanlagen für Fotovoltaik	20

	Seite
20. Zu dem Antrag des Abg. Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 17/564 – Parkgebühren-Verordnung des Landes	20
21. Zu dem Antrag des Abg. Martin Rivoir u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 17/576 – Zugangebot nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm und des Flughafenbahnhofs	21
22. Zu	
a) dem Antrag des Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 17/607 – Fahrzeugausschreibungen für das E-Netz Stuttgart–Bodensee	22
b) dem Antrag des Abg. Hans Dieter Scheerer u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 17/616 – 527 Mio. Euro mehr für 130 Doppelstocktriebfahrzeuge	22
23. Zu dem Antrag des Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 17/612 – Fahrermangel im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)	24
24. Zu dem Antrag des Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 17/613 – Quo vadis Mobilitätspass?	25
25. Zu dem Antrag der Abg. Frank Bonath und Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 17/615 – Straßenbaumaßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit am Beispiel der Südumfahrung Niedereschach: Verbindungsstraße zwischen der L 423 und der L 178	26
26. Zu dem Antrag des Abg. Friedrich Haag u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 17/653 – Elektromobilität und CO ₂ -Emissionen	27
27. Zu dem Antrag der Abg. Michael Joukov-Schwelling und Niklas Nüsse u. a. GRÜNE und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 17/664 – SPNV-Offensive – Anstehende und geplante Verbesserungen im Schienenpersonennahverkehr auf der Südbahn und weiteren Strecken	29

Beschlussempfehlungen des Ständigen Ausschusses

1. Zu dem Antrag des Abg. Ruben Rupp u. a. AfD und der Stellungnahme des Ministeriums der Justiz und für Migration – Drucksache 17/1058 – Vereiteln von Abschiebungen

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,
den Antrag des Abg. Ruben Rupp u. a. AfD – Drucksache 17/1058 – für erledigt zu erklären.

24.11.2021

Die Berichterstatterin: Der Vorsitzende:
Evers Wolf

Bericht

Der Ständige Ausschuss beriet den Antrag Drucksache 17/1058 in seiner 6. Sitzung am 24. November 2021.

Der Erstunterzeichner des Antrags legte dar, die Stellungnahme zum Antrag sei aus Sicht der Antragsteller sehr unbefriedigend. Denn den Antragstellern gehe es darum, zu erfahren, ob es auch Abschiebevereitelungen gebe, doch auf die in Ziffer 3 des Antrags formulierte entsprechende Frage erkläre die Landesregierung, der Landesregierung lägen keine Erkenntnisse im Sinne der Fragestellung vor, und bereits in der Stellungnahme zu Ziffer 1 des Antrags Drucksache 16/4087 habe die Landesregierung erklärt, ihr lägen keine Erkenntnisse darüber vor, wie die Informationen über die Abschiebetermine an die „Aktion Bleiberecht Freiburg“ gelangt seien.

Ihn interessiere, ob diese Aussagen ernst gemeint seien; denn bekanntermaßen seien über 55 % der vereitelten Abschiebungen auf ein Untertauchen oder Nichtantreffen der Person zurückzuführen, sodass dies das größte Abschiebehindernis darstelle. Er könne sich nicht vorstellen, dass so viele Betroffene ohne entsprechende Informationen wüssten, wann es wegen einer bevorstehenden Abschiebung Zeit sei, besser unterzutauchen. Deshalb frage er nochmals, ob wirklich gar keine Erkenntnisse vorlägen, wie Betroffene Kenntnis von Informationen über bevorstehende Abschiebungen erhielten.

Ein Abgeordneter der Grünen merkte an, im Antrag werde auf einen § 97b des Aufenthaltsgesetzes Bezug genommen, den es jedoch überhaupt nicht gebe, und auch dessen Inkrafttreten sei im Antrag thematisiert worden. Ferner seien den Antragstellern offenbar auch die genauen Aufgaben des Landesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit nicht richtig bekannt oder sie hätten keine genauen Vorstellungen, worin seine Arbeit bestehe. Schließlich frage er sich auch, wo die Dramatik des Geheimnisverrats liege, den die Antragsteller im Antrag beschrieben; denn in einer am 25. Oktober 2021 eingereichten Drucksache werde bemängelt, dass „aktuell“ die Abschiebetermine 12. und 19. Oktober im Internet bekannt gegeben würden. Da diese Termine in der Vergangenheit lägen, könne er keinen Geheimnisverrat erkennen.

Die Landesregierung habe bereits mehrfach erklärt, es lägen derzeit keine Erkenntnisse vor, dass Landesbehörden bzw. deren Bedienstete unbefugt dienstliche Kenntnisse von Abschiebungsterminen weitergegeben hätten.

Der Staatssekretär im Ministerium der Justiz und für Migration führte unter Bezugnahme auf die Stellungnahme zu den Ziffern 1 und 2 des Antrags aus, es sei völlig normal, dass es, wenn Abschiebemaßnahmen vorbereitet werden müssten, dazu auch organisatorische Maßnahmen gebe. Damit seien natürlich zusätzlich auch andere Behörden, Institutionen und Dienstleister betraut. Wo und wie Informationen bekannt würden, entziehe sich daher der Kenntnis des Ministeriums. Das Ministerium habe keine Kenntnis davon, dass Informationen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bewusst direkt herausgegeben würden.

Der Erstunterzeichner des Antrags merkte an, diese Aussage beantworte leider die Frage nicht. Er betonte, die Zahl der Fälle, in denen ein Abschiebehinderungsgrund vorgelegen habe, sei bekannt, und die Landesregierung erkläre in ihrer Stellungnahme zu den Ziffern 5 bis 7 des Antrags, insbesondere in Bezug auf Ausländer, die vollziehbar ausreisepflichtig seien und im Bundesgebiet Straftaten begangen hätten, gelte, dass diese im Rahmen des geltenden Rechts schnellstmöglich abzuschicken seien. Insofern sehe er Einigkeit in dem Ziel, die Zahl der verhinderten Abschiebungen nach Möglichkeit zu reduzieren. Der Stellungnahme zu Ziffer 1 des Antrags Drucksache 17/686 sei zu entnehmen, dass die Gründe für das Scheitern der Abschiebungen zu ca. 55 % ein Untertauchen oder Nichtantreffen der Person betreffen. Ihm könne niemand erzählen, dass die Betroffenen es spürten, wann es sinnvoll sei, unterzutauchen; vielmehr liege es für ihn auf der Hand, dass, auf welche Weise auch immer, geplante Abschiebetermine durchgestochen worden seien.

Er nehme mit, es gebe offenbar kein Interesse daran, in Erfahrung zu bringen, wo Informationen hinsichtlich geplanter Abschiebetermine durchgestochen würden. Er halte den genannten Anteil von ca. 55 % nach wie vor für zutreffend.

Der Staatssekretär im Ministerium der Justiz und für Migration wies nochmals auf die Stellungnahme zu dem in Rede stehenden Antrag Drucksache 17/1058 hin und erklärte, um Abschiebungen durchführen zu können, müssten gewisse Planungen für Flüge, darunter auch Sammelcharterflüge, und für Beauftragungen erfolgen. Inwieweit und wo welche Informationen nach außen gelangten, entziehe sich der Kenntnis des Ministeriums und habe sich bislang auch nicht ermitteln lassen.

Der Ausschuss beschloss ohne förmliche Abstimmung, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag für erledigt zu erklären.

7.12.2021

Berichterstatterin:
Evers

Ständiger Ausschuss

**2. Zu dem Antrag des Abg. Anton Baron u. a. AfD
und der Stellungnahme des Staatsministeriums
– Drucksache 17/1087
– Dachmarkenkampagne „The Länd“, Kosten und
mögliche Rechts- und Gleichbehandlungsverstöße**

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,
den Antrag des Abg. Anton Baron u. a. AfD – Druck-
sache 17/1087 – für erledigt zu erklären.

24.11.2021

Der Berichterstatter: Der Vorsitzende:
von Eyb Wolf

Bericht

Der Ständige Ausschuss beriet den Antrag Drucksache 17/1087
in seiner 6. Sitzung am 24. November 2021.

Der Erstunterzeichner des Antrag führte aus, die nach Auffas-
sung der Antragsteller misslungene Kampagne der Landesregie-
rung mit dem Titel „The Länd“ habe auch zu Problemen in man-
chen Kommunen im Land geführt, weil in einer Weise plakatiert
worden sei, die, wenn Privatpersonen so vorgehen würden, ein
Ordnungswidrigkeitsverfahren nach sich ziehen würde.

Wie in der Antragsbegründung dargelegt, habe ein Ministeriums-
sprecher bestätigt, dass die Behörden vor Ort mit Absicht nicht
eingebunden worden seien; denn das „Ergänzen“ von Ortstafeln
sei nicht erlaubt. In der Stellungnahme zu den Ziffern 5 bis 11
des Antrags werde dazu ausgeführt, die Plakatierung sei durch
einen Dienstleister vorgenommen worden.

Im Übrigen halte er die vorliegende Stellungnahme der Landes-
regierung zum Antrag für relativ mager und für nahezu nichts-
sagend. Aus seiner Sicht sollte eine etwas ausführlichere Stel-
lungnahme vorgelegt werden, in der auch konkret auf die im
Antrag formulierten Fragen eingegangen werde. Beispielsweise
interessiere ihn, ob das Bußgeldverfahren, das die Stadt Neck-
argemünd gegen das Staatsministerium angekündigt gehabt
habe, weiter betrieben werde oder, wenn nein, was damit pas-
siert sei.

Der Staatssekretär für politische Koordinierung und Europa im
Staatsministerium antwortete, aus Sicht des Staatsministeriums
könne keine Rede davon sein, dass die in Rede stehende Kam-
pagne nicht erfolgreich gewesen wäre oder für Kopfschütteln ge-
sorgt hätte.

Der Impuls für die neue Dachmarke der Landeskampagne sei
aus der Wirtschaft in Baden-Württemberg gekommen, weil es
im Land einen großen Fachkräftemangel gebe und die Fach-
kräftesuche inzwischen weltweit stattfinde. In der Folge sei von
Vertretern der Wirtschaft gemeinsam mit Ministerien, vor allem
dem Wirtschaftsministerium, dem Wissenschaftsministerium
und dem Staatsministerium, daran gearbeitet worden, eine neue
Dachmarke aufzustellen, die gewissermaßen ein Dach für alle
Werbetreibenden aus dem Land schaffen solle, um die internatio-
nale Sichtbarkeit und Strahlkraft der Landeskampagne zu erhö-
hen. Deshalb seien für drei Jahre jeweils 7 Millionen € im Haus-
halt eingestellt. Der Start der Kampagne sei auf die Zeit nach der
Landtagswahl verschoben worden. Für diese Kampagne sei eine
europaweite Ausschreibung erfolgt.

Auch die Jury, die letztlich den Zuschlag für die Kampagne „The
Länd“ erteilt habe, sei im Übrigen keinesfalls nur mit Vertre-
terinnen und Vertretern aus dem Staatsministerium besetzt ge-
wesen; vielmehr habe es sich um eine breit aufgestellte Jury mit
Vertreterinnen und Vertretern aus Wirtschaft, Werbung, Pres-
se-/Öffentlichkeitsarbeit und natürlich auch des internationalen
Standortmarketings gehandelt.

Die Rückmeldungen zu dieser Kampagne, die im Staatsminis-
terium eingegangen seien, hätten ein breites Meinungsspektrum
abgebildet. Dies sei zu Beginn einer neuen Kampagne jedoch
nicht ungewöhnlich; bei der alten Landeskampagne „Wir können
alles. Außer Hochdeutsch“ habe es zu ihrem Start durchaus auch
kritische Rückmeldungen gegeben.

Gerade aus der Wirtschaft seien im Staatsministerium zur ak-
tuellen Kampagne eigentlich nur positive Rückmeldungen ein-
gegangen. Zum Kampagnenstart sei er persönlich auf einer De-
legationsreise im Vereinigten Königreich gewesen und könne
berichten, dass diese Kampagne bei ihrer Vorstellung sowohl in
Schottland als auch in England auf sehr großes Interesse, fast
schon Begeisterung, gestoßen sei.

Aus den genannten Gründen könne er das Bild, das der Erstun-
terzeichner des Antrags in seinen einführenden Worten gezeich-
net habe, aus seinen Erfahrungen heraus nicht teilen.

Unter Bezugnahme auf die Frage, was es mit den Plakaten und
sozusagen dem Lancieren der Kampagne vor der Pressekonfe-
renz auf sich gehabt habe, legte er dar, es habe sich um ein mehr-
stufiges Verfahren gehandelt. Zum einen seien ganz klassisch
Werbeflächen im öffentlichen Raum angemietet worden, bei-
spielsweise am Flughafen Stuttgart, an den großen Bahnhöfen im
Land und in fast allen größeren Städten des Landes.

Zum anderen seien Werbetafeln aufgestellt worden, auf die sich
offenbar der Erstunterzeichner des Antrags bezogen habe, bei-
spielsweise an der Holzbrücke in Bad Säckingen. Ferner habe es
auf der Brücke zwischen Ulm und Neu-Ulm einen großen Ban-
ner gegeben.

Weiter erwähne er die Verhüllung des Grenzsteins im Dreilän-
dereck Baden-Württemberg/Bayern/Hessen. Dort sei jeweils im
Vorfeld Kontakt mit der jeweiligen Stadt aufgenommen worden;
das Staatsministerium habe auch Zuspruch und Zustimmung er-
fahren.

Ferner habe es noch Tafeln gegeben, die an Ortseingangs- oder
Ortsausgangsschildern von Kommunen angebracht worden sei-
en. Diese Maßnahmen seien im Vorfeld tatsächlich nicht mit den
jeweiligen Kommunen bzw. den Bürgermeistern abgesprochen
worden.

Dann habe es in der Tat einige Gespräche mit Bürgermeistern
sowie anderen Vertretern der Städte gegeben. Sowohl das Staats-
ministerium als auch die Agentur seien in diesem Zusammen-
hang kontaktiert worden. In diesen Gesprächen seien dann die
Situation und die Hintergründe erläutert worden. Letztlich seien
größtenteils Verständnis und Zustimmung zurückgespiegelt wor-
den.

U. a. der Bürgermeister der Stadt Neckargemünd habe sich in ei-
ner Pressemeldung entschieden gegen die Kampagne ausgespro-
chen; in diesem Zusammenhang habe es persönliche Gespräche
gegeben. Bis dato sei kein Ordnungswidrigkeitenverfahren eröff-
net worden, und es liege auch keine formelle Beschwerde vor.

Abschließend merkte er an, in diesem Zusammenhang werde im-
mer wieder auch vorgebracht, warum, wenn ausländische Fach-
kräfte gewonnen werden müssten, überhaupt in Baden-Württem-
berg plakatiert worden sei und nicht nur im Ausland. Dazu sei
anzumerken, dass Werbeprofis immer wieder dazu rieten, zum
Start einer solchen Kampagne zunächst auch den Heimatmarkt
zu bedienen und die Werbebotschaft dort zu etablieren. Denn
dann könnten alle mitgenommen werden und könnten dann sozu-

Ständiger Ausschuss

sagen als Botschafter für eine Strahlwirkung in der Welt sorgen. Dies sei nach Auffassung der Landesregierung gerade mit der in Rede stehenden Aktion im Vorfeld der offiziellen Lancierung vor der Pressekonferenz sehr gut gelungen.

Der Erstunterzeichner des Antrags stellte klar, auch aus den Reihen der Regierungsfractionen sei zu hören gewesen, dass die in Rede stehende Kampagne misslungen sei. Im Übrigen sei die Frage aufzuwerfen, in welchen Ländern ein Umlaut bekannt sei.

Er habe sowohl die Stellungnahme zum Antrag als auch die mündlichen Ausführungen im Ausschuss zur Kenntnis genommen. Sie befriedigten ihn jedoch nicht. Im Übrigen habe er zur Kenntnis genommen, dass angedrohte Bußgeldbescheide offenbar umgangen werden könnten.

Ein Abgeordneter der CDU merkte an, aus seiner Sicht sei es noch zu früh, zu bewerten, ob die in Rede stehende Kampagne misslungen sei oder nicht. Allerdings sei bereits feststellbar, dass über diese Kampagne ganz intensiv gesprochen werde, und allein das scheine ein gewisser Erfolg zu sein.

Eine Abgeordnete der FDP/DVP legte dar, ihr gehe es nicht darum, ob die Kampagne letztlich als erfolgreich oder weniger erfolgreich bewertet werde, sondern um die Presseberichterstattung in Bezug auf das Vorgehen des Bürgermeisters der Stadt Neckargemünd und die weitere Entwicklung auch aufseiten des Staatsministeriums. Ausweislich der Presseberichterstattung habe der Sprecher der Landesregierung dem Bürgermeister von Neckargemünd in einem längeren Telefonat die vom Bürgermeister kritisierte Imagekampagne vorgestellt und erklärt, warum hierfür Schilder aufgehängt worden seien. Dies halte sie für befremdlich; denn darin könne auch der Versuch gesehen werden, dem Bürgermeister die Einleitung eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens auszurechnen. Es sei jedoch nicht üblich, als Betroffener die zuständige Behörde anzusprechen und zu versuchen, ihr das Vorhaben auszureden.

Sie verweise in diesem Zusammenhang darauf, dass der Regierungssprecher von Baden-Württemberg in der „Rhein-Neckar-Zeitung“ mit folgender Aussage zitiert worden sei: „Wir sollten mal die Kirche im Dorf lassen: Das waren sehr kleine Schilder.“ Vom Staatssekretär wolle sie wissen, ob er dies für eine geeignete Begründung halte, die sich ein normaler Bürger anschauen sollte.

Der Staatssekretär für politische Koordinierung und Europa im Staatsministerium führte aus, zu dem genauen Inhalt des Gesprächs könne er nichts sagen. Er wisse auch nicht, ob die Begründung mit den sehr kleinen Schildern gefallen sei. Er wisse lediglich, dass der Abteilungsleiter 2, der für diese Landeskampagne und auch die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit im Staatsministerium verantwortlich zeichne, ein Telefonat mit dem Bürgermeister der Stadt Neckargemünd geführt habe und dass es anschließend zur Vertiefung des Inhalts auch eine Einladung ins Staatsministerium gegeben habe. Dieses persönliche Gespräch habe, wenn er richtig informiert sei, bisher noch nicht stattgefunden. Er könne jedoch aus seiner Sicht ausschließen, dass es in dem bereits geführten Gespräch darum gegangen sei, dem Bürgermeister ein Ordnungswidrigkeitenverfahren auszureden. Dabei sei es vielmehr lediglich darum gegangen, die Hintergründe der Kampagne und die Zeitläufe nochmals zu erklären. Ansonsten könne er zu dem Inhalt des Gesprächs, das die zwei genannten Personen geführt hätten, nichts sagen.

Was den Umlaut in der Kampagne „The Länd“ betreffe, könne er seinen Aussagen zu seinem Besuch im Vereinigten Königreich noch hinzufügen, dass die Kampagne „The Länd“ in London genau wegen des Umlauts auf so große Begeisterung gestoßen sei. Es habe geheißen, die Verwendung dieses Umlauts sei eine geniale Marketingidee. In Großbritannien habe es wohl einmal einen Sanitärhersteller mit dem Namen „Lowe“ gegeben, dessen Geschäfte nicht besonders gut gelaufen seien, und als der Name „Löwe“ geändert worden sei, um „German Quality“ zu symboli-

sieren, habe sich eine deutliche Verbesserung eingestellt. Ähnlich sei es beim Eis gewesen, das ursprünglich „Haagen-Dazs“ geheißen habe und nun „Häagen-Dazs“ heiße. Auf internationalen Märkten scheine der Umlaut in der Vergangenheit durchaus ein Erfolgsmodell gewesen zu sein. Vielleicht habe sich die Agentur davon inspirieren lassen; konkret wisse er dies jedoch nicht.

Abschließend brachte er vor, erst nach ein paar Jahren werde sich zeigen, wie erfolgreich oder weniger erfolgreich die Kampagne „The Länd“ letztlich sein werde. Für eine abschließende Beurteilung sei es zum gegenwärtigen Zeitpunkt etwas zu früh.

Der Ausschussvorsitzende merkte in seiner Eigenschaft als Abgeordneter an, die Argumentation des Staatssekretärs könnte zu der Überlegung führen, dass es sinnvoll sein könnte, den Buchstaben „a“ im Namen des Staatssekretärs durch ein „ä“ zu ersetzen, um seiner weiteren Karriere einen guten Verlauf zu geben.

Ein Mitunterzeichner des Antrags nahm Bezug auf die Begründung für die Kampagne, dass ein Beitrag zur Anwerbung ausländischer Fachkräfte geleistet werden solle, und erkundigte sich danach, ob es zu irgendeinem Zeitpunkt auch den Gedanken gegeben habe, die 220 000 Arbeitslosen in Baden-Württemberg in irgendeiner Form anzusprechen. Denn er habe nicht den Eindruck, dass genug getan werde, um das Potenzial der heimischen Arbeitslosen zu nutzen. Gerade Hotels und der Einzelhandel böten sich aus seiner Sicht an, verstärkt auch heimischen Arbeitslosen eine berufliche Perspektive zu geben. Ihn interessiere, ob der Fokus darauf liege, ausländische Fachkräfte zu gewinnen, und erklärt werde, heimische Arbeitslose seien eher weniger das Thema.

Der Staatssekretär für politische Koordinierung und Europa im Staatsministerium antwortete, der Fokus der Kampagne habe in der Tat auf dem internationalen Markt gelegen. Der Wunsch nach dieser Kampagne sei aus der Wirtschaft gekommen; beispielsweise die Unternehmen Daimler, Trumpf und Stihl hätten zum Ausdruck gebracht, dass sie einen Fachkräftebedarf hätten, der aus deren Sicht eher auf den internationalen Märkten mit den entsprechenden Spezialisierungen zu decken sei. Deshalb richte sich die Kampagne auf den internationalen Markt und nicht den heimischen Markt.

Der Ausschuss beschloss ohne förmliche Abstimmung, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag für erledigt zu erklären.

7.12.2021

Berichterstatter:

von Eyb

Beschlussempfehlungen des Ausschusses für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft

3. Zu dem Antrag des Abg. Daniel Karrais u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Ernährung, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz – Drucksache 17/205 – Potenziale der Freiflächen-Photovoltaik auf aufgelassenen Weinbergen

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,
den Antrag des Abg. Daniel Karrais u. a. FDP/DVP
– Drucksache 17/205 – für erledigt zu erklären.

30.9.2021

Der Berichterstatter: Der stellv. Vorsitzende:
Dr. Rösler Schoch

Bericht

Der Ausschuss für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft beriet den Antrag Drucksache 17/205 in seiner 3. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattgefunden hat, am 30. September 2021.

Ein Mitunterzeichner des Antrags führte aus, mit dem Antrag solle das Potenzial von aufgelassenen Weinbergen für die Freiflächenfotovoltaik abgefragt werden. Als interessant habe er die Aussage in der Stellungnahme zum Antrag empfunden, dass durch die Errichtung von Fotovoltaikmodulen auf Ertragsweingebirgen Vorteile für die Traubenqualität erwartet würden. Dies könne daher vielleicht ein vielversprechendes System für die Zukunft sein.

Ein Abgeordneter der CDU bemerkte, der Steillagenweinbau im Gebiet Mittleres Neckartal sei ein hohes Kultur- und Landschaftsgut. Seine Fraktion sehe eine Bebauung dieser Lagen mit Fotovoltaikanlagen daher kritisch. Es sollten des Weiteren falsche Anreize durch Fördermaßnahmen vermieden werden. Es gebe Förderprogramme, die dazu dienten, dass der Weinbau in dieser Region weitergeführt werde. Er sollte nicht durch Freiflächenfotovoltaik ersetzt werden. Alternativ gebe es die Möglichkeit der Agrarfotovoltaik auf Ertragsweingebirgen.

Ein Abgeordneter der Grünen legte dar, er sehe die Problematik der Brachflächen im Weinbau als gravierend an. Auf aufgelassenen Weinbergen breite sich oftmals unerwünschte Vegetation wie Brombeersträucher aus. Teilweise gebe es Probleme mit Dachsen. Die Errichtung von Freiflächenfotovoltaikanlagen sei an dieser Stelle keine Lösung. Stattdessen könne die Agrarfotovoltaik eine Lösung sein. Derzeit seien jedoch viele Steillagen im Weinbau auch aufgrund ihrer Neigung noch nicht für die Errichtung von Fotovoltaikanlagen geeignet.

Im Steillagenweinbau gebe es in der Regel keine Zwischenstreifen zwischen den Rebzeilen. Er rege an, diesbezüglich ein Konzept zu entwickeln, um Streifen mit erhöhter Biodiversität zu schaffen.

Ein Vertreter des Ministeriums für Ernährung, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz äußerte, es gebe Überlegungen, beispielsweise im Rahmen des Förderprogramms FAKT Förderun-

gen anzubieten, um eine Begrünung zwischen den Rebzeilen zu unterstützen.

Bei den Weinbaulagen handle es sich in der Regel um sehr geschlossene Lagen. Es werde versucht, den Weinbau kompakt zu halten, um die Beeinträchtigung von benachbarten Flächen gering zu halten. Die Bestrebung sei daher vor allem, in den Reihen entsprechende Maßnahmen anzubieten.

Sodann empfahl der Ausschuss dem Plenum einvernehmlich, den Antrag Drucksache 17/205 für erledigt zu erklären.

10.11.2021

Berichterstatter:
Dr. Rösler

4. Zu dem Antrag des Abg. Jonas Weber u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 17/234 – Behandlung des mit PFC (per- und polyfluorierte Chemikalien) belasteten Sickerwassers und Sickerwasserkonzentrats auf der Deponie Gaggenau-Oberweier

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,
den Antrag des Abg. Jonas Weber u. a. SPD – Drucksache 17/234 – für erledigt zu erklären.

30.9.2021

Der Berichterstatter: Der Vorsitzende:
Schuler Karrais

Bericht

Der Ausschuss für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft beriet den Antrag Drucksache 17/234 in seiner 3. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattgefunden hat, am 30. September 2021.

Eine Mitunterzeichnerin des Antrags führte aus, Dank gebühre vor allem einer Bürgerinitiative vor Ort, die mit Beharrlichkeit und Beständigkeit sowie konkreten Anfragen und Nachfragen dafür gesorgt habe, dass sich bei dem Abfallwirtschaftsbetrieb eine Änderung ergeben habe, sodass keine weitere Ablage des Sickerwasserkonzentrats mehr stattfinde. Stattdessen werde die Sickerwasserreinigungsanlage saniert. Dies begrüße sie.

Sie frage, woher das mit per- und polyfluorierten Chemikalien (PFC) belastete Material stamme, das auf der Deponie Gaggenau-Oberweier abgelagert worden sei und über das Sickerwasser aufbereitet werden müsse. Des Weiteren erkundige sie sich, wer die vorgesehene Sanierung der Anlage finanziere.

Ausschuss für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft

Ein Abgeordneter der Grünen bemerkte, in der Stellungnahme zu Ziffer 10 des Antrags werde eine Sanierung der Sickerwasserreinigungsanlage erwähnt. Des Weiteren sei eine Versuchsanlage zur Reinigung von mit PFC belastetem Sickerwasser betrieben worden. Bei diesem Verfahren falle kein Sickerwasserkonzentrat mehr an. Ihn interessiere, wie diesbezüglich das weitere Vorgehen aussehe.

Ein weiterer Abgeordneter der Grünen brachte vor, seines Erachtens sollte die Stellungnahme zum Antrag mit Vorsicht betrachtet werden. Die Fragen hätten sich auf das Sickerwasser konzentriert. Die Stellungnahme lege klar dar, dass das derzeit praktizierte Vorgehen entsprechend der Vorschriften ablaufe. Das Vorhandensein von PFC im Deponiesickerwasser sei erst zu einem deutlich späteren Zeitpunkt entdeckt worden. Die Stellungnahme zum Antrag mache jedoch deutlich, dass die bestehende Sickerwasserreinigungsanlage auch PFC zuverlässig aus dem Sickerwasser entfernen könne.

Bemängelt werden könne, dass das Landratsamt in der Sache sowie in der Kommunikation sehr unglücklich agiert habe und dass die Themen miteinander vermischt worden seien. Neben dem im Antrag diskutierten Thema müsse auch die Einlagerung PFC-haltiger Böden in der Deponie betrachtet werden, was ebenfalls ein Problem darstelle, welches separat gelöst werden müsse.

Die Ministerin für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft erklärte, hinsichtlich der Sickerwasserreinigungsanlage sowie dem damit verbundenen Projekt einer Versuchsanlage zur Reinigung von mit PFC belastetem Sickerwasser sei zwischenzeitlich ein Abschlussbericht vorgelegt worden, der auf der Internetseite der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg abgerufen werden könne. Die Versuchsanlage sei mit knapp 98 000 € gefördert worden.

Der Betriebsausschuss habe entschieden, den Abfallwirtschaftsbetrieb zu beauftragen, sämtliche Schritte zur Realisierung einer neuen Anlage in die Wege zu leiten. Des Weiteren sollten Möglichkeiten für eine externe Entsorgung des in der Übergangszeit bis zur Inbetriebnahme der neuen Anlage noch anfallenden Konzentrats ausgelotet werden.

Ein Vertreter des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft legte dar, das mit PFC belastete Material auf der Deponie habe seinen Ursprung mit hoher Wahrscheinlichkeit in der Ablagerung von Papierschlämmen sowie zu einem geringeren Teil von Materialien aus Brandschadensereignissen, die mit PFC-haltigen Löschsäumen in Kontakt gekommen seien.

Die neue Anlage, die auf Basis der Erkenntnisse aus der Versuchsanlage jetzt auf der Deponie installiert werde, verwende Aktivkohle, um die im Sickerwasser enthaltenen PFC zu binden, die anschließend zusammen mit der Aktivkohle verbrannt würden. Dadurch würden die PFC aus dem Prozess genommen.

Die Kosten für die neue Anlage würden vom Betreiber, in diesem Fall vom Landkreis, getragen und über die Deponiegebühren umgelegt. Das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft habe die Versuchsanlage gefördert, fördere jedoch nicht den Bau der neuen Anlage.

Sodann empfahl der Ausschuss dem Plenum einvernehmlich, den Antrag Drucksache 17/234 für erledigt zu erklären.

10.11.2021

Berichterstatter:

Schuler

5. Zu dem Antrag des Abg. Frank Bonath u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 17/294
– Bedeutung von Photovoltaikanlagen mit Stromspeichern für die Energiewende

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag des Abg. Frank Bonath u. a. FDP/DVP – Drucksache 17/294 – für erledigt zu erklären.

30.9.2021

Die Berichterstatlerin:	Der Vorsitzende:
Niemann	Karrais

Bericht

Der Ausschuss für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft behandelte den Antrag Drucksache 17/294 in seiner 3. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattgefunden hat, am 30. September 2021.

Der Erstunterzeichner des Antrags dankte dem Ministerium für die Stellungnahme zum Antrag und teilte mit, da das Thema dieses Antrags schon im Rahmen der Diskussion zum Gesetzentwurf der Fraktion GRÜNE und der Fraktion der CDU – Gesetz zur Änderung des Klimaschutzgesetzes Baden-Württemberg –, Drucksache 17/521, angesprochen worden sei, könne der Antrag für erledigt erklärt werden.

Ohne Aussprache empfahl der Ausschuss dem Plenum, den Antrag Drucksache 17/294 für erledigt zu erklären.

6.10.2021

Berichterstatlerin:

Niemann

6. Zu dem Antrag des Abg. Gernot Gruber u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 17/341
– Der Weg Baden-Württembergs in die Klimaneutralität

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag des Abg. Gernot Gruber u. a. SPD – Drucksache 17/341 – für erledigt zu erklären.

30.9.2021

Der Berichterstatter:	Der Vorsitzende:
Schoch	Karrais

Bericht

Der Ausschuss für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft beriet den Antrag Drucksache 17/341 in seiner 3. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattgefunden hat, am 30. September 2021.

Der Erstunterzeichner des Antrags merkte an, die ehrliche Aussage in der Stellungnahme zum Antrag, dass vermutlich auch im Jahr 2030 auf gasbetriebene Kraftwerke als Brückenenergie zunächst nicht verzichtet werden könne, habe ihn positiv überrascht.

Sodann empfahl der Ausschuss dem Plenum, den Antrag Drucksache 17/341 für erledigt zu erklären.

6.10.2021

Berichterstatter:

Schoch

7. Zu dem Antrag der Abg. Daniel Karrais und Frank Bonath u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 17/391 – Ausbau der Windenergie in Baden-Württemberg

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Daniel Karrais und Frank Bonath u. a. FDP/DVP – Drucksache 17/391 – für erledigt zu erklären.

30.9.2021

Der Berichterstatter: Der stellv. Vorsitzende:

Nüssle

Schoch

Bericht

Der Ausschuss für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft beriet den Antrag Drucksache 17/391 in seiner 3. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattgefunden hat, am 30. September 2021.

Ein Mitunterzeichner des Antrags dankte dem Ministerium für die umfangreiche Stellungnahme zum Antrag und führte aus, eines der Ziele der Novelle des Klimaschutzgesetzes sei der Ausbau der Windenergie. Dem hätten bisher die artenschutzrechtlichen Genehmigungen im Weg gestanden. Laut Stellungnahme zu Ziffer 9 des Antrags habe es seit dem Jahr 2016 sieben Genehmigungsverfahren gegeben, bei denen artenschutzrechtliche Ausnahmen erteilt worden seien. Er frage, ob es in anderen Fällen nicht möglich gewesen sei, eine Ausnahmegenehmigung zu erteilen, oder ob der Artenschutz bisher doch nicht das große Problem bezüglich des Ausbaus der Windenergie gewesen sei. Ihn interessiere, wie dieser Punkt künftig gelöst werden solle.

Beim Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), welches die Vorschriften für besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten enthalte, handle es sich um ein Bundesgesetz. Um den Ausbau der Windenergie im Staatswald und auf landeseigenen Flächen im gewünschten Maß voranzutreiben, müsse seines Erachtens daher das Bundesgesetz geändert werden. Er bitte die Ministerin für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft, zu erläutern, wie dieses Ausbauziel erreicht werden solle und was sich im Vergleich zu den letzten Jahren ändern werde, damit der Artenschutz keine Bremse mehr darstelle.

Die Ministerin für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft brachte vor, der Ausbau der Windenergie sei auch auf Landesebene ein heiß diskutiertes Thema. Es gebe vielfältige Gründe, warum dieser Ausbau seit 2017 eingebrochen sei. Zu diesen Gründen zähle der Artenschutz, aber dazu gehörten auch die Ausschreibungsbedingungen für Standorte, an denen der Bau von Windenergieanlagen im Vergleich zu anderen Gebieten wie beispielsweise im Norden Deutschlands weniger wirtschaftlich sei. In der letzten Legislaturperiode habe sich ihr Vorgänger im Ministerium daher massiv für eine Regionalquote eingesetzt. Diese müsse derzeit noch notifiziert werden.

Es würden insgesamt andere Ausbaupfade sowie eine Beschleunigung der Genehmigungsverfahren benötigt. Es existierten verschiedene Zielmarken bezüglich der Genehmigungsverfahren, beispielsweise eine Verkürzung der Verfahrensdauer auf sechs Monate. Sie hoffe, dass sich auf Bundesebene auf ein Gesetz zur Beschleunigung der Genehmigungsverfahren für Windenergie an Land geeinigt werden könne. Baden-Württemberg könne auf ein solches Gesetz jedoch nicht warten. Daher werde auch auf Landesebene versucht, Verfahren zu beschleunigen, und es würden diesbezüglich Vorgaben und Kriterien untersucht.

Beispielsweise sollten im Staatsforst möglichst zügig Flächen für den Ausbau der Windenergie zur Verfügung gestellt werden. Dies sei nach ihrer Kenntnis auch vom Ministerium für Ernährung, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz in Angriff genommen worden.

Die Beschleunigung des Windenergieausbaus in den kommenden Jahren sei für sie ein sehr wichtiges Thema. Sie wisse jedoch, dass dies nicht einfach werde, da oftmals auch eine Stimmung gegen den Bau von Windenergieanlagen bei den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort beobachtet werden könne, sich Bürgerinitiativen gegen den Ausbau starkmachen würden.

Hinzu kämen Artenschutzrichtlinien auf europäischer Ebene, die das Land nicht umgehen könne. Allerdings gebe es auch hier die Möglichkeit, über Ausnahmegenehmigungen Windenergieanlagen zu bauen. Es müsse abgewartet werden, ob es diesbezüglich eine bundesweite Regelung geben werde oder ob Vereinfachungen auf Landesebene erfolgen sollten. An den gesetzlichen Rahmenbedingungen zum Artenschutz könne auf Landesebene allerdings nichts geändert werden.

Der Antrag Drucksache 17/391 spreche komplexe Fragen an, auf die es keine einfachen Antworten gebe. Stattdessen müsse eine Reihe von Aspekten auf Bundes- und Landesebene geklärt werden. Dies geschehe derzeit. Ebenso stünden konkrete Fragen zur Lösung der Konflikte auf der Agenda.

Eine Abgeordnete der SPD äußerte, der Mitunterzeichner des Antrags habe sehr konkret gefragt, wie das Problem gelöst werden könne, dass das Bundesnaturschutzgesetz von den Landesbehörden nicht infrage gestellt oder außer Kraft gesetzt werden könne. Aus diesem Grund gebe es Bund-Länder-Gespräche. Es müsse überlegt werden, wo ein Individuenschutz im Bereich des Artenschutzes benötigt werde, beispielsweise für den Rotmilan oder das Auerhuhn, oder wo ein Populationsschutz angezeigt sei. Diese Frage müsse gemeinsam mit der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) geklärt werden. Der Individuenschutz sei nicht in allen Regionen in Baden-Württemberg für alle

Ausschuss für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft

Arten notwendig, da die Populationen teilweise ausreichend groß seien.

Ein Abgeordneter der AfD bemerkte, es gebe im Land funktionierende Biotope, in denen jede ökologische Nische auch besetzt sein sollte.

Es werde so getan, als sei der Artenschutz die Hauptbremse für die Verzögerung beim Ausbau der Windenergie. Er habe jedoch gehört, dass die Laufzeiten der schon errichteten Windenergieanlagen an manchen Standorten sehr gering seien. Er frage, ob es eine Statistik über Laufzeiten der existierenden Anlagen gebe. Baden-Württemberg sei ein Schwachwindland. Unterhalb einer bestimmten Jahreslaufzeit lohne sich der Bau und Betrieb einer Windenergieanlage wirtschaftlich nicht. Den Artenschutz als Hauptursache zu benennen, ohne die Laufzeiten der Anlagen zu evaluieren, sei seines Erachtens fragwürdig.

Ein Abgeordneter der Grünen legte dar, Baden-Württemberg sei beim Ausbau der Windenergie einige Jahre sehr erfolgreich gewesen. Dieser Ausbau sei nicht aufgrund plötzlich aufgetretener Artenschutzprobleme oder geänderter gesetzlicher Regelungen im Bereich des Artenschutzes ausgebremst worden, sondern aufgrund der Änderungen im Ausschreibungsverfahren auf Bundesebene.

Die LUBW habe keine Möglichkeit, den § 44 BNatSchG, der das Tötungsverbot für Individuen beinhalte, auszuhebeln. Die Diskussion im Hinblick auf den Individuenschutz und den Populationsschutz werde sowohl auf Bundesebene als auch in den Ländern intensiv geführt. Er erwarte, dass dieses Thema auf Bundesebene unter der neuen Bundesregierung angegangen werde. Eine Änderung des § 44 BNatSchG müsse sehr sorgfältig geprüft werden, um im Einklang mit dem EU-Recht zu bleiben.

Die Ministerin für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft merkte an, die Stiftung Klimaneutralität habe beispielsweise ein Modell vorgelegt, wie eine bundesweite allgemeine Ausnahmeregelung für bestimmte windkraftsensible Vogelarten getroffen werden könne. Es sei jedoch nicht möglich, auf Landesebene pauschal für einzelne Arten Ausnahmeregelungen festzulegen. Dies sei nur für einzelne Projekte möglich. Es werde daher eine nationale Gesetzgebung benötigt, um eine Beschleunigung der Verfahren herbeizuführen, die anschließend auf Landesebene umgesetzt werden müsse.

Dieses Thema werde das Land in den nächsten Wochen und Monaten noch beschäftigen. Es sei geplant, von Landesseite einen Vorschlag einzubringen, wie die Umsetzung insgesamt beschleunigt werden könne.

Der Ausschuss empfahl dem Plenum einvernehmlich, den Antrag Drucksache 17/391 für erledigt zu erklären.

10.11.2021

Berichterstatter:

Nüssle

8. Zu dem Antrag der Abg. Daniel Karrais und Frank Bonath u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft
– Drucksache 17/482
– Pläne der Landesregierung zur CO₂-Bepreisung

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Daniel Karrais und Frank Bonath u. a. FDP/DVP – Drucksache 17/482 – für erledigt zu erklären.

30.9.2021

Die Berichterstatterin:

Niemann

Der stellv. Vorsitzende:

Schoch

Bericht

Der Ausschuss für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft beriet den Antrag Drucksache 17/482 in seiner 3. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattgefunden hat, am 30. September 2021.

Ein Mitunterzeichner des Antrags führte aus, über das Thema CO₂-Bepreisung werde in den nächsten Monaten und Jahren sicherlich noch diskutiert werden. Er freue sich schon auf diese Debatten.

Insbesondere im Hinblick auf den CO₂-Schattenpreis gebe es noch einige Unklarheiten. Den Hinweis in der Stellungnahme zu Ziffer 2 des Antrags, dass der Emissionshandel das bedeutendste Klimaschutzinstrument der EU sei, habe er als bemerkenswert empfunden. In Baden-Württemberg umfasse der Emissionshandel nur 30 % der Emissionen. In diesem Bereich existierten jedoch auch wirksame Maßnahmen zur Reduktion. Es sei im Interesse des Landes, dieses Instrument sektorenübergreifend auszuweiten, da damit aus Sicht der FDP/DVP-Fraktion der schnellste und wirksamste Klimaschutzeffekt erreicht werden könne.

Die Ministerin für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft merkte an, auch sie sei gespannt, was die Diskussionen über den CO₂-Preis in den nächsten Wochen bringen würden. Die Landesregierung betrachte den CO₂-Preis als ein wichtiges Instrument zur Entfaltung einer Lenkungswirkung.

Einvernehmlich empfahl der Ausschuss dem Plenum, den Antrag Drucksache 17/482 für erledigt zu erklären.

10.11.2021

Berichterstatterin:

Niemann

9. Zu dem Antrag des Abg. Gernot Gruber u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 17/522 – Die Entwicklung der Stromerzeugung im Land

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag des Abg. Gernot Gruber u. a. SPD – Drucksache 17/522 – für erledigt zu erklären.

30.9.2021

Der Berichterstatter: Der Vorsitzende:
Schoch Karrais

Bericht

Der Ausschuss für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft behandelte den Antrag Drucksache 17/522 in seiner 3. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattgefunden hat, am 30. September 2021.

Ohne Aussprache empfahl der Ausschuss dem Plenum, den Antrag Drucksache 17/522 für erledigt zu erklären.

6.10.2021

Berichterstatter:
Schoch

10. Zu dem Antrag der Abg. Gabriele Rolland u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 17/588 – Geothermie am Oberrheingraben

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Gabriele Rolland u. a. SPD – Drucksache 17/588 – für erledigt zu erklären.

30.9.2021

Der Berichterstatter: Der Vorsitzende:
Behrens Karrais

Bericht

Der Ausschuss für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft beriet den Antrag Drucksache 17/588 in seiner 3. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattgefunden hat, am 30. September 2021.

Die Erstunterzeichnerin des Antrags legte dar, die tiefe Geothermie entlang des Oberrheingrabens weise ihres Erachtens ein großes Potenzial für die Gestaltung der Energiewende auf. Der Ausbau der tiefen Geothermie stehe und falle jedoch mit der Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger vor Ort. Sie habe des Weiteren feststellen müssen, dass einige der beteiligten Unternehmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit durchaus Potenzial nach oben hätten.

Ihres Erachtens sei es dringend erforderlich, dass das beim Regierungspräsidium Freiburg angesiedelte Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau so ausgestattet werde, dass es diese Aufgabe übernehmen könne. Sie halte dies derzeit nicht für gegeben. Sie bitte die Landesregierung, dafür zu sorgen, dass diese Ressourcen besser eingesetzt würden. Es werde mehr Unterstützung bezüglich der Geothermie benötigt. Sie wünsche sich daher eine aktivere Rolle des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft. Dies gelte insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass die Geothermie am Oberrheingraben möglicherweise mit der Gewinnung von Lithium verknüpft werden könne.

Ein Abgeordneter der Grünen äußerte, das Potenzial der Geothermie zur Wärmeversorgung und Stromerzeugung sei bekannt. Gerade erst sei eine Pressemitteilung veröffentlicht worden, dass es einem Unternehmen aus Karlsruhe in deren Pilotanlage gelungen sei, Lithiumhydroxid-Monohydrat in Batteriequalität herzustellen. Laut dem Unternehmen sei dieses Verfahren des Weiteren klimaneutral.

Die Fehler in Straßburg dürften selbstverständlich nicht wiederholt werden. Seines Erachtens könnten auch die Abgeordneten zur Akzeptanz der Geothermie in ihren Wahlkreisen beitragen sowie auf die Firmen einwirken. Er begrüße ausdrücklich, dass im Entwurf für den Staatshaushaltsplan 2022 eine zusätzliche Stelle für das Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau enthalten sei.

Die wissenschaftliche Begleitung durch das Karlsruher Institut für Technologie und das Landesforschungszentrum Geothermie halte er ebenfalls für wichtig.

Die Ministerin für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft erklärte, sie teile die Ansicht der Erstunterzeichnerin des Antrags, dass im Bereich der Geothermie mehr geworben und aufgeklärt werden müsse. Es müssten die verschiedenen Möglichkeiten in diesem Bereich aufgezeigt werden. Sie sehe in der Nutzung der Geothermie ebenfalls ein großes Potenzial. Beispielsweise sei sie nach der heutigen Ausschusssitzung bei einer Veranstaltung des Umweltministeriums und des Regierungspräsidiums Freiburg, um interessierte Bürgerinnen und Bürger über die tiefe Geothermie zu informieren.

Geothermie werde als Teil des baden-württembergischen Energiemix der Zukunft benötigt. Es müsse daher in der Öffentlichkeit die Akzeptanz für dieses Thema gewonnen werden.

Einvernehmlich empfahl der Ausschuss dem Plenum, den Antrag Drucksache 17/588 für erledigt zu erklären.

10.11.2021

Berichterstatter:
Behrens

11. Zu dem Antrag des Abg. Raimund Haser u. a. CDU und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 17/600 – Der Wasserstoffmotor – Eine Technologie für nachhaltigen Umweltschutz im Verkehr

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag des Abg. Raimund Haser u. a. CDU – Drucksache 17/600 – für erledigt zu erklären.

30.9.2021

Der Berichterstatter: Der Vorsitzende:
Gruber Karrais

Bericht

Der Ausschuss für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft beriet den Antrag Drucksache 17/600 in seiner 3. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattgefunden hat, am 30. September 2021.

Ein Abgeordneter der Grünen brachte vor, ihn fasziniere die Anwendung von Wasserstoff in vielen Bereichen. Es müsse jedoch zwischen den verschiedenen Nutzungsarten unterschieden werden. Es gebe einen Unterschied zwischen einer Technologieoffenheit und einer gefährlichen Technologieblindheit. Er danke dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft daher, dass es in der Stellungnahme zum Antrag zunächst auf die Elektrifizierung der Antriebe eingehe und erst danach auf den Wasserstoffverbrennungsmotor.

Ihm fehlten in dem Antrag und der dazugehörigen Stellungnahme die Begriffe „Effizienz“ sowie „Wirkungsgrad“, auch wenn ihm bewusst sei, dass es in dem Antrag nicht um die Erzeugung des Wasserstoffs, sondern um den Wasserstoffmotor gehe.

Seines Erachtens sei der Wasserstoffverbrennungsmotor ein guter Weg und eine Technologie für nachhaltigen Umweltschutz im Verkehr. Dennoch werde Wasserstoff an anderer Stelle viel dringender benötigt. Seiner Meinung nach sei im Verkehrssektor die Brennstoffzelle die technisch bessere Lösung. Er verweise diesbezüglich auf die in der Stellungnahme zum Antrag erwähnte Studie von e-mobil BW.

In der Stellungnahme zu Ziffer 2 des Antrags werde die Einheit g CO₂ pro Kilowattstunde erwähnt. Wenn er die Zahlen berechne, erhalte er jedoch die Einheit g CO₂ pro Kilometer, was für ihn auch eine gängigere Einheit sei. Er bitte darum, dass ihm die Einheit g CO₂ pro Kilowattstunde erklärt werde.

Ein Abgeordneter der AfD bemerkte, er wisse nicht, warum der Brennstoffzellenantrieb besser sein solle als der Wasserstoffverbrennungsmotor. Bei der Brennstoffzelle werde Energie in Strom umgewandelt, der Strom müsse dann wieder geladen werden. In jedem Schritt komme es zu Verlusten. Bei dem Wasserstoffmotor handle es sich seines Erachtens dagegen um einen direkten Verbrennungsmotor vergleichbar mit einem Motor, der mit Diesel oder Benzin betrieben werde. Daher würde er erwarten, dass der Wasserstoffverbrennungsmotor effizienter sei als der Brennstoffzellenantrieb. Er könne den Einwand seines Vorredners daher nicht nachvollziehen.

Der Erstunterzeichner des Antrags führte aus, Hintergrund des Antrags sei der Besuch bei mehreren Unternehmen gewesen, die dieses Thema aus Interesse an einer Technologieoffenheit wieder aufgegriffen hätten. Die Politik sei seines Erachtens immer gut beraten, sich aus den Themen, die sie nicht bis ins letzte Detail verstehe, herauszuhalten, statt sie zu verbieten oder im Bereich der Forschungsförderung einzelne Technologien zu diskriminieren.

Welcher Antrieb sich durchsetze und im Hinblick auf die CO₂-Emissionen die bessere Wahl sei, sollte der Wirtschaft überlassen werden, da diese auch die Mittel bereitstellen müsse.

Mit diesem Antrag habe er dem Thema Wasserstoffmotor einen Raum geben wollen, da es Förderprogramme gebe, in denen Forschung in diesem Bereich explizit ausgeschlossen worden sei. Dies könne er nicht nachvollziehen.

Die Ministerin für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft merkte an, sie wolle nicht in die Wasserstoffdebatte einsteigen. Es gebe Bereiche, in denen dieses Thema unterstützt werde. Die Effizienz stehe allerdings an erster Stelle, Wasserstofftechnologien müssten sich rechnen.

Ein Vertreter des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft erklärte, die gängige Einheit sei g pro Kilometer. Bei der Frage nach dem Null-Emissionsfahrzeug werde dagegen tatsächlich die Einheit g CO₂ pro Kilowattstunde verwendet. Es werde auf die Energie und nicht auf die Fahrleistung Bezug genommen. Warum dies der Fall sei, könne er jetzt gerade nicht sagen.

Der Erstunterzeichner des Antrags wies darauf hin, es gebe Motoren, die sich im Gegensatz zu Fahrzeugmotoren nicht im Raum bewegten, sondern die beispielsweise in einem Raum stünden und Strom produzierten. Daher werde die Einheit g CO₂ pro Kilowattstunde verwendet.

Der schon zu Wort gekommene Abgeordnete der Grünen äußerte, bei den in der Berechnung genannten Zahlen in der Stellungnahme zu Ziffer 2 des Antrags kämen nur die Einheiten Kilogramm, Liter sowie Kilometer vor. Daher verstehe er nicht, warum dann am Ende die Einheit Kilowattstunde angegeben werde. Aus diesem Grund habe er nachgefragt.

Der Vertreter des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft teilte mit, die Antwort werde schriftlich nachgereicht.

Daraufhin empfahl der Ausschuss dem Plenum einvernehmlich, den Antrag Drucksache 17/600 für erledigt zu erklären.

10.11.2021

Berichterstatter:
Gruber

12. Zu dem Antrag der Abg. Daniel Karrais und Frank Bonath u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft
 – Drucksache 17/614
 – Novelle des Klimaschutzgesetzes für Baden-Württemberg

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Daniel Karrais und Frank Bonath u. a. FDP/DVP – Drucksache 17/614 – für erledigt zu erklären.

30.9.2021

Der Berichterstatter: Der stellv. Vorsitzende:
 Mettenleiter Schoch

Bericht

Der Ausschuss für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft behandelte den Antrag Drucksache 17/614 in seiner 3. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattgefunden hat, am 30. September 2021.

Ein Erstunterzeichner des Antrags dankte dem Ministerium für die Stellungnahme zum Antrag. Er teilte mit, der Antrag könne für erledigt erklärt werden.

Ohne Aussprache empfahl der Ausschuss dem Plenum, den Antrag Drucksache 17/614 für erledigt zu erklären.

6.10.2021

Berichterstatter:
 Mettenleiter

13. Zu dem Antrag des Abg. Rudi Fischer u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Ernährung, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz
 – Drucksache 17/654
 – Klimaneutrale Landesverwaltung und Maßnahmen im Ressortbereich des Ministeriums für Ländlichen Raum, Ernährung und Verbraucherschutz

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag des Abg. Rudi Fischer u. a. FDP/DVP – Drucksache 17/654 – für erledigt zu erklären.

30.9.2021

Der Berichterstatter: Der Vorsitzende:
 Haser Karrais

Bericht

Der Ausschuss für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft beriet den Antrag Drucksache 17/654 in seiner 3. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattgefunden hat, am 30. September 2021.

Ein Mitunterzeichner des Antrags legte dar, der Antrag beschäftige sich mit Maßnahmen zum Erreichen einer klimaneutralen Landesverwaltung bis 2030 im Ressortbereich des Ministeriums für Ernährung, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz. Er habe die konkreten Zahlen bezüglich der Kosten für die Gebäude der gesamten Landesverwaltung schon angefragt. Für die insgesamt 8 000 Gebäude müssten nach den aktuellen Planungen des Ministeriums für Finanzen pro Jahr 80 000 € bzw. 6,60 € pro Jahr und Quadratmeter für die energetische Sanierung ausgegeben werden. Die Bewertung dieser Information überlasse er jedem persönlich.

Die Ministerin für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft brachte vor, es gebe keine ressortscharfe Aufteilung bei der Erreichung der Klimaziele für die Landesverwaltung. Ende Oktober 2021 finde eine Sitzung des Lenkungskreises statt, der sich mit den neuen Zielen auseinandersetzen sowie etwaige Hindernisse zur konkreten Umsetzung identifizieren solle. Es bestehe derzeit noch Beratungsbedarf, in welchen Schritten die Maßnahmen umgesetzt werden sollten.

Daraufhin empfahl der Ausschuss dem Plenum einvernehmlich, den Antrag Drucksache 17/654 für erledigt zu erklären.

10.11.2021

Berichterstatter:
 Haser

14. Zu dem Antrag des Abg. Daniel Karrais u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft
 – Drucksache 17/662
 – Maßnahmen zur Klimaanpassung in Baden-Württemberg

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag des Abg. Daniel Karrais u. a. FDP/DVP – Drucksache 17/662 – für erledigt zu erklären.

30.9.2021

Der Berichterstatter: Der stellv. Vorsitzende:
 Haser Schoch

Bericht

Der Ausschuss für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft beriet den Antrag Drucksache 17/662 in seiner 3. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattgefunden hat, am 30. September 2021.

Ausschuss für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft

Ein Mitunterzeichner des Antrags dankte dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft für die sehr ausführliche Stellungnahme zum Antrag und teilte mit, da dieses Thema schon im Rahmen der Diskussion über die Novelle des Klimaschutzgesetzes angesprochen worden sei, könne der Antrag für erledigt erklärt werden.

Eine Abgeordnete der Grünen merkte an, es seien in dem Antrag sehr gute Fragen gestellt worden, die von dem Ministerium sehr gut und ausführlich beantwortet worden seien. Die Stellungnahme zum Antrag gebe einen ausführlichen Überblick über die in Baden-Württemberg bereits durchgeführten Maßnahmen.

Ein Abgeordneter der CDU äußerte, der Fraktion der CDU sei das Thema Klimaanpassung wichtig. Es stehe die Frage im Raum, welche Aufgabe das Land in diesem internationalen Feld der Klimapolitik haben könne. Dazu gehöre insbesondere die Anpassung der Infrastruktur und des Katastrophenschutzes. Er begrüße, dass mit diesem Antrag und der dazugehörigen Stellungnahme der Blick auf genau diese Aufgaben gelenkt worden sei.

Im kommenden Haushalt sei ein Aufwuchs an Mitteln für diesen Bereich geplant. Er sehe des Weiteren die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) in der Pflicht, ganzheitlich über dieses Thema nachzudenken. Wie die Flutkatastrophe in Ahrweiler im Sommer dieses Jahres deutlich gemacht habe, müsse das Land auch von Ereignissen ausgehen, die bislang unvorstellbar gewesen seien. Er unterstütze die Landesregierung bei sämtlichen Maßnahmen, die im Hinblick auf die Klimaanpassung durchgeführt würden. Ohne einen Stellenaufwuchs beispielsweise im Bereich des Hochwasser- oder Katastrophenschutzes werde dies nicht gelingen.

Auch wenn die Maßnahmen zur Klimaanpassung den Klimaschutz nicht ersetzen, müsse sich doch mit den schon existierenden Realitäten auseinandergesetzt werden.

Ein Abgeordneter der AfD erkundigte sich beim Antragsteller, ob die Frage im Antrag, wie hoch die Ministerin das Risiko für Extremwetterereignisse in den nächsten drei Jahren einschätze, ernst gemeint sei.

Die Ministerin für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft legte dar, auch aufgrund der schlimmen Katastrophen, die in den letzten Monaten in Deutschland eingetreten seien, hätten viele Erkenntnisse gewonnen werden können, die derzeit diskutiert würden. Wichtig sei in diesem Zusammenhang auch die Frage, was diese Fakten für die Politik bedeuteten und was die Politik tun müsse oder könne, um künftig auf solche Ereignisse vorbereitet zu sein.

Sie danke den Antragstellern, dass sie dem Ministerium aufgrund ihres Antrags die Gelegenheit gegeben hätten, die Fakten zusammenzutragen. Mit dem Thema befassten sich verschiedene Ministerien des Landes, die auch schon Programme aufgelegt hätten. Die Stellungnahme zum Antrag zeige, dass das Land gut und breit aufgestellt sei.

Dies bedeute jedoch nicht, dass aufgrund aktueller Ereignisse nicht auch verschiedene Punkte überprüft werden müssten. Beispielsweise müsse überlegt werden, wie die hydrologischen Kennwerte künftig noch enghmaschiger gesammelt und die Managementpläne bei Starkregenereignissen noch passender gemacht werden könnten. Davon hänge auch ab, wie schnell das Land reagieren könne. Katastrophale Unwetter könnten sehr kleinräumig vorstattengehen, und es bestehe teilweise die Notwendigkeit, im Stundentakt Entscheidungen zu treffen.

Die Gründung des Kompetenzzentrums Klimawandel an der LUBW in diesem Jahr halte sie für wichtig, da zu diesem Thema ein sehr großer Informationsbedarf bestehe. Gerade die kommunale Ebene benötige Informationen, um die richtigen Maßnahmen ergreifen zu können. Dies sei im Haushaltsplan ebenfalls

bedacht worden. Sie wisse, dass diese Maßnahmen nicht die Maßnahmen zur Eindämmung des Klimawandels ersetzen könnten, dennoch müssten sie zentral auf der Agenda stehen.

Der Ausschuss empfahl dem Plenum einvernehmlich, den Antrag Drucksache 17/662 für erledigt zu erklären.

10.11.2021

Berichterstatter:

Haser

15. Zu dem Antrag der Abg. Katrin Steinhül-Joos u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 17/700 – Landesstrategie Wärmewende

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Katrin Steinhül-Joos u. a. SPD – Drucksache 17/700 – für erledigt zu erklären.

30.9.2021

Der Berichterstatter:

Schuler

Der Vorsitzende:

Karrais

Bericht

Der Ausschuss für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft beriet den Antrag Drucksache 17/700 in seiner 3. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattgefunden hat, am 30. September 2021.

Die Erstunterzeichnerin des Antrags brachte vor, ihre Fraktion sehe wesentliche Fragen des Antrags zur konkreten Zukunft der Wärmewende nicht beantwortet, beispielsweise in Bezug auf die notwendigen Investitionen, Ausbauziele und Förderinstrumente. Des Weiteren könne ihre Fraktion nicht erkennen, dass eine landesweite Wärmestrategie vorliege.

Die Verfügbarkeit und die Verwendung von Wasserstoff für die Wärmewende sei bis zum derzeitigen Stand unsicher dargestellt worden. Es sei dringend erforderlich, eine Strategie sowie Instrumente zur Umsetzung der Wärmewende zu entwickeln, die eine gerechte Verteilung der Kosten in der Gesellschaft ermöglichen. Ansonsten laufe das Land Gefahr, dass vor allem die Abnehmerinnen und Abnehmer von Wärme sowie die Mieterinnen und Mieter ab Mitte der Dreißigerjahre je nach Heizungsart finanziell unterschiedlich stark belastet würden.

Zu diesen Punkten habe es in der Stellungnahme zum Antrag nur wenige oder ausweichende Aussagen gegeben. Nach Ansicht der SPD-Fraktion werde eine landeseigene Pfadanalyse benötigt, um in Erfahrung zu bringen, wie es weitergehen könne. Laut Stellungnahme zum Antrag sei es schwer absehbar, ob und wann Wasserstoff und biogene Gase in einem erforderlichen Umfang und mit welchen Kosten verfügbar sein würden. Damit sei eine Aussage zur zukünftigen Belastung von Bezieherinnen und Be-

Ausschuss für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft

ziehern von Wärmeleistungen aus Sicht des Ministeriums nicht möglich.

Wenn das Land die Klimaziele erreichen wolle, müsse im Bereich der Wärmewende eine konkrete Strategie vorhanden sein. Aus Sicht der SPD-Fraktion liefen sicherlich informelle Gespräche des Landes mit der EnBW. Diese seien auch notwendig, ihre Fraktion würde dennoch eine eigene Strategie der Landesregierung befürworten.

Die Ministerin für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft legte dar, die Wärmewende sei ein bedeutendes Thema in Bezug auf das Erreichen der Klimaneutralität. Baden-Württemberg habe im Gegensatz zu anderen Ländern eine verpflichtende Wärmeplanung für Stadtkreise und Große Kreisstädte vorgesehen. In einem nächsten Schritt sei definiert worden, dass auch kleinere Kommunen Unterstützung bei der Erstellung von Wärmeplänen erhielten.

In der letzten Novelle des Klimaschutzgesetzes im Jahr 2020 sei festgelegt worden, dass Daten zum Energieverbrauch von Gebäuden erfasst werden müssten. Diese würden beispielsweise benötigt, um Modellberechnungen zur Situation im Land durchführen zu können. Das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft habe des Weiteren eine Studie in Auftrag gegeben, wie ein zukunftsfähiges Gebäudeenergiegesetz aussehen müsse, damit das Ziel klimaneutraler Gebäude bis 2045 erreicht werden könne.

Im Gebäudebereich müssten wesentliche Schritte erreicht werden. Welche Schritte das seien und welche Förderinstrumente mit diesem Thema verbunden seien, sei im Gesetzentwurf enthalten. Aus ihrer Sicht habe Baden-Württemberg einiges im Wärmebereich vorzuweisen. In einem nächsten Schritt werde es darum gehen, die verschiedenen Pfade in eine Strategie des Landes zusammenzuführen. Es handle sich dabei auch um wichtige Investitionsentscheidungen beispielsweise für die Stadtwerke in Baden-Württemberg.

In Bezug auf den Bereich Wasserstoff und biogene Gase könne derzeit nur schwer abgeschätzt werden, in welchem Umfang diese für den Wärmesektor zur Verfügung stünden und wie hoch die Kosten dafür seien. Es müsse daher aus den Daten, die das Land diesbezüglich zusammenführe, und aus den Planungsgrundlagen eine Strategie für Baden-Württemberg erarbeitet werden. Ihres Erachtens sei das Land diesbezüglich auf einem guten Weg. Sobald dies geschehen sei, werde die Strategie vorgelegt.

Ein Abgeordneter der AfD merkte an, er könne sich nicht vorstellen, dass Wasserstoff künftig als Energieträger im Haushalt genutzt werde. Dies wäre höchstens über Nahwärmenetze eine Möglichkeit. Allein vom Risiko, der Überwachung und dem Gefahrenpotenzial her könne er sich nicht vorstellen, dass künftig Wasserstofftanks in den einzelnen Haushalten stünden, um Wärme zu erzeugen.

Ein weiterer Abgeordneter der AfD äußerte, er sei zugelassener Gas- und Wasserinstallateurmeister. Allein in Bezug auf die Nutzung von Erdgas bestünden teilweise große Akzeptanzprobleme in der Bevölkerung. Wasserstoff sei da noch einmal ein ganz anderes Thema. Er halte die Vorstellung, die Wasserstofftechnologie in einzelne Haushalte zu bringen, für wahnwitzig und indiskutabel.

Einvernehmlich empfahl der Ausschuss dem Plenum, den Antrag Drucksache 17/700 für erledigt zu erklären.

10.11.2021

Berichterstatter:

Schuler

Beschlussempfehlungen des Ausschusses für Verkehr

16. Zu dem Antrag des Abg. Friedrich Haag u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 17/78 – Buslinie X1 beenden

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

1. Abschnitt I des Antrags des Abg. Friedrich Haag u. a. FDP/DVP – Drucksache 17/78 – für erledigt zu erklären;
2. Abschnitt II des Antrags des Abg. Friedrich Haag u. a. FDP/DVP – Drucksache 17/78 – abzulehnen.

23.9.2021

Der Berichterstatter: Der Vorsitzende:
Dörflinger Klos

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 17/78 in seiner 3. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 23. September 2021. Auf Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der FDP/DVP fand die Beratung öffentlich statt.

Abg. Friedrich Haag FDP/DVP brachte vor, seit geraumer Zeit verkehre die Buslinie X1 zwischen Stuttgart-Stadtmitte und Bad Cannstatt. Nach neuesten Umfragen transportiere der Bus durchschnittlich nur rund elf Fahrgäste pro Fahrt. Die Mehrheit im Stuttgarter Gemeinderat sei für die Abschaffung dieser Buslinie. Der Rückgang der Luftschadstoffwerte am Stuttgarter Neckartor sei sicherlich durch mehrere Maßnahmen bedingt und nicht ausschließlich durch den Betrieb der Buslinie X1. Die Antragsteller wollten daher wissen, ob die Stadt Stuttgart schon jetzt eigenständig ohne eine Änderung des Luftreinhalteplans die Buslinie X1 abschaffen könne.

Minister Winfried Hermann legte dar, die Expressbuslinie X1 in Stuttgart sei nicht direkt eine Maßnahme des Landes Baden-Württemberg, sondern eine Maßnahme, die die Stadt Stuttgart, insbesondere die SSB, vor Jahren beschlossen habe, um die Stadtbahnlinie U1, die permanent überlastet gewesen sei und bei der die geplante Bahnsteigverlängerung zum Einsatz längerer Züge noch längere Zeit in Anspruch nehme, durch eine schnelle Buslinie zu entlasten.

Im Zusammenhang mit der Erstellung des Luftreinhalteplans sei die Einführung der Schnellbuslinie als ein möglicher Beitrag zur Luftreinhaltung angesehen worden, insbesondere wenn diese Linie einen „guten Fluss“ habe, z. B. über eine eigenständige Busspur. In dieser Form sei die Maßnahme dann in den Maßnahmenplan zur Luftreinhaltung eingegangen. Die Maßnahme habe einen nicht unwesentlichen Beitrag dafür geleistet, dass der Grenzwert am Neckartor endlich eingehalten werden könne. Nach wie vor werde dieser Grenzwert aber nur knapp unterschritten. Daher hielte er es nicht für besonders schlau, die Maßnahme aufzuheben, weil dann die Gefahr bestünde, dass der Grenzwert nicht mehr eingehalten werde.

Da die Expressbuslinie X1 Teil des Luftreinhalteplans für Stuttgart sei, könne die Stadt Stuttgart diese Maßnahme nicht einfach aufheben.

Abg. Silke Gericke GRÜNE äußerte, in der Stellungnahme des Verkehrsministeriums werde deutlich, dass die Entscheidung über eine Fortführung oder Einstellung der Buslinie X1 von der Stadt Stuttgart und der SSB zu treffen sei. Ihre Fraktion lehne daher den Beschlussteil des vorliegenden Antrags ab.

Die Weltgesundheitsorganisation habe jüngst noch einmal darauf aufmerksam gemacht, wie wichtig Luftreinhaltung auch in den Kommunen sei, und eine deutliche Verschärfung der bestehenden Grenzwerte empfohlen. Daher müsse alles dafür getan werden, dem Gesundheitsschutz der Bürgerinnen und Bürger vor Ort gerecht zu werden.

Die Buslinie X1 sei ein Beitrag zur Stärkung des Umweltverbunds. Der für die Buslinie eingerichtete Sonderstreifen trage zur Verringerung des Verkehrsaufkommens bei und diene damit der Luftreinhaltung. Eine Umnutzung durch andere Verkehrsteilnehmer anzulegen sei nicht Aufgabe des Verkehrsministeriums, sondern im Gemeinderat der Stadt Stuttgart zu diskutieren.

Abg. Jan-Peter Röderer SPD warf die Frage auf, ob sich nicht das Land an den Kosten der Buslinie X1 beteiligen müsste, wenn diese Teil des Luftreinhalteplans sei. Er erkundigte sich, wie viele Mittel in der hierfür vorgesehenen Sonderrücklage noch vorhanden seien und für welche Maßnahmen diese reserviert seien.

Minister Winfried Hermann hob hervor, die Buslinie X1 sei nicht vom Land gefördert, sondern ein Beitrag der Stadt Stuttgart.

Die Buslinie sei nach der Einführung im Lauf der Zeit besser angenommen worden, jedoch sei nach Ausbruch der Coronapandemie die Fahrgastzahl wieder zurückgegangen. Doch selbst bei niedriger Auslastung trage die Buslinie zur Reduzierung des Pkw-Verkehrs bei. Selbst wenn nur jeder zweite der bisherigen Busfahrgäste auf das Auto umsteigen würde, wenn die Linie eingestellt würde, käme es dadurch zu 2 000 Autofahrten mehr pro Tag.

Das Land habe sehr viele teure Luftreinhaltemaßnahmen in Stuttgart finanziert oder teilfinanziert. Ein Beispiel seien die Luftfiltersäulen. Hier könne sich die Stadt Stuttgart über mangelnde Unterstützung nicht beklagen.

Abg. Thomas Dörflinger CDU führte aus, in der letzten Legislaturperiode sei viel darüber diskutiert worden, welche Maßnahmen zur Luftreinhaltung ergriffen werden sollten, um die geltenden Grenzwerte einzuhalten und den Gesundheitsschutz der Bevölkerung zu gewährleisten. Letztlich sei es gelungen, selbst an jenen Messstellen die Grenzwerte einzuhalten, an denen es zuvor starke Überschreitungen gegeben habe. Die Grenzwerte seien aber noch nicht so weit unterschritten, dass die vielfältig getroffenen Maßnahmen zum aktuellen Zeitpunkt zurückgenommen werden könnten.

Auch die CDU-Fraktion habe erwartet, dass das Angebot der Buslinie X1 von einer höheren Zahl an Nutzern angenommen werde, und sei mit der Auslastung nicht zufrieden. Die Busspur sei aber eine ganz wichtige Maßnahme gewesen, um die Einhaltung bestehender Grenzwerte zu erreichen. Sollten die Grenzwerte künftig wieder überschritten werden, müssten neue Luftreinhaltemaßnahmen ergriffen werden. Deswegen sei jetzt aus Sicht der CDU-Fraktion nicht der richtige Zeitpunkt, die Maßnahme infrage zu stellen. Seine Fraktion werde daher den Beschlussteil des vorliegenden Antrags ablehnen.

Abg. Friedrich Haag FDP/DVP merkte an, interessant sei, dass die CDU-Landtagsfraktion in dem Thema eine andere Linie verfolge als die CDU-Fraktion im Stuttgarter Gemeinderat.

Ausschuss für Verkehr

Während der Verkehrsminister zum Ausdruck gebracht habe, dass die Einhaltung der Grenzwerte sicherlich nicht nur dem Bussonderfahrstreifen zu verdanken sei, habe die Kollegin der Grünen argumentiert, dass die Buslinie mit dem Sonderfahrstreifen ein ausschlaggebender Punkt gewesen sei.

Grundsätzlich sei die Frage, ob die Buslinie X1 eingestellt werden könne, wenn der Sonderfahrstreifen für alternative Zwecke, etwa für den Fahrradverkehr, genutzt werden könne. Dabei sei von Interesse, ob dies eigenmächtig im Sinne der Stadt Stuttgart entschieden werden könne.

Deutlich geworden sei, dass die Linie X1 nicht so stark genutzt werde wie geplant. Die Stadt Stuttgart habe die Taktung schon von fünf Minuten auf sechs Minuten erweitert, was zu einer Kosteneinsparung von 500 000 € pro Jahr führe. Insofern sollte auch insgesamt geprüft werden, ob mit den für die Maßnahmen verwendeten Mitteln nicht effektivere Maßnahmen finanziert werden könnten.

Minister Winfried Hermann betonte, es sei die Entscheidung der Stadt Stuttgart gewesen, die Buslinie X1 einzuführen. Insofern entscheide die Stadt Stuttgart auch, wie viel ihr dies wert sei.

In den Luftreinhalteplan seien 20 verschiedene Maßnahmen aufgenommen worden, von denen einige besonders wirksam gewesen seien, zu denen auch der Bussonderstreifen gehöre. Prinzipiell sei es möglich, dass diese Busspur auch als Umweltspur genutzt werden könnte, auf der beispielsweise E-Fahrzeuge oder Fahrräder verkehren könnten.

Ein Vertreter des Ministeriums für Verkehr teilte mit, das Land könne sich nicht an Luftreinhaltemaßnahmen beteiligen, die bereits von einer Kommune ergriffen worden seien. Das Land habe aber zusätzliche Expressbuslinien gefördert, für die Mittel aus der Rücklage Luftreinhaltung verwendet worden seien. Diese Rücklage umfasse auch einen Mitteltopf für Elektromobilität, jedoch könnten diese Mittel nicht für die angesprochenen Busse verwendet werden.

Die Stadt Stuttgart könne nicht eigenständig eine Maßnahme des Luftreinhalteplans aufheben. Die Stadt könne entscheiden, dass sie den Busfahrstreifen anders nutzen wolle, müsse sich aber bezüglich des Luftreinhalteplans mit dem Land abstimmen. Das Verkehrsministerium habe an verschiedenen Stellen Gesprächsbereitschaft signalisiert, wenn es um eine andere Nutzung gehe, die die Anforderungen hinsichtlich der Luftqualität genauso erfülle.

Abg. Hans-Jürgen Goßner AfD fragte, ob ein kausaler Zusammenhang zwischen der Einführung der Expressbuslinie und der Reduzierung der Luftbelastung nachweisbar sei.

Der Vertreter des Ministeriums für Verkehr antwortete, der Zusammenhang zwischen den Luftreinhaltemaßnahmen und der Reduzierung der Luftbelastung sei nachweisbar. Der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid habe von 82 Mikrogramm im Jahr 2016 auf aktuell unter 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft reduziert werden können. Da allerdings eine Reihe von Luftreinhaltemaßnahmen gleichzeitig ergriffen worden seien, sei nur der Gesamteffekt per Messung nachweisbar. Der Beitrag der einzelnen Maßnahmen wie der Busspur sei über Modellberechnungen ermittelt worden.

Abg. Michael Joukov GRÜNE äußerte, die Umstände der Coronapandemie hätten zu der Erkenntnis geführt, dass der motorisierte Individualverkehr den Hauptanteil an den Luftschadstoffen mit sich bringe. Denn als im Zuge der Lockdowns der Verkehr deutlich abgenommen habe, seien auch die Schadstoffwerte deutlich zurückgegangen. Der Zusammenhang sei schlicht nicht mehr zu bestreiten.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, Abschnitt I des Antrags Drucksache 17/78 für erledigt zu erklären.

Mit 12 : 3 Stimmen bei fünf Enthaltungen beschloss der Ausschuss mehrheitlich, dem Plenum zu empfehlen, Abschnitt II des Antrags Drucksache 17/78 abzulehnen.

24.11.2021

Berichterstatter:

Dörflinger

17. Zu dem Antrag des Abg. Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr
– Drucksache 17/99
– Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans im Bereich der Straßen

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag des Abg. Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP – Drucksache 17/99 – für erledigt zu erklären.

23.9.2021

Die Berichterstatterin:

Braun

Der Vorsitzende:

Klos

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 17/99 in seiner 3. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 23. September 2021.

Der Erstunterzeichner des Antrags brachte vor, Ziel des Antrags sei, nachzuvollziehen, wie weit die Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans gediehen sei. Nachvollziehbar sei, dass einige Planungen coronabedingt langsamer vorangegangen seien. Dennoch sei es wichtig, gemeinsam permanent auf den Fortgang der Maßnahmen zu schauen.

Es gebe verschiedene „Planungsideologien“ des Bundes und des Landes. Das Land habe eine eigene Prioritätensetzung in der Planung verfolgt. Er halte es für unklug, dass das Land nicht gemeinsam mit dem Bund hier voranschreite, worauf auch der zuständige Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium bei jeder Gelegenheit hinweise.

Die Fragestellung, ob Verzögerungen bei der Umsetzung von Maßnahmen mit einer zu geringen Zahl an Straßenplanern zusammenhängen könnten, werde seitens des Ministeriums verneint. Die Antragsteller sähen hier aber durchaus noch Nachholbedarf. Er habe aus den aktuellen Planungen der Landesregierung nicht vernommen, dass in diesem Bereich viele neue Stellen geschaffen werden sollten. Die Landesregierung habe hier in den nächsten Jahren andere Prioritäten, was angesichts deren politischer Schwerpunktsetzung auch nachvollziehbar sei. Das Ministerium habe auch herausgearbeitet, dass die Planungsverzögerungen nicht unbedingt auf eine zu geringe Zahl an Planern zurückzuführen seien. Dennoch sollte mindestens einmal im Jahr über die Situation in diesem Bereich gesprochen werden.

Ausschuss für Verkehr

Er persönlich habe den Eindruck, dass viele Planverfahren immer noch nicht abgeschlossen seien. Als Beispiel nenne er zwei Maßnahmen an der B 293. Wenn dort die Arbeiten abgeschlossen seien, könnten die Planerinnen und Planer auch sehr gut in anderen Projekten eingesetzt werden. Die Regierungspräsidien räumten durchaus ein, dass sie solche Maßnahmen gern abschließen würden, um zu den nächsten Projekten kommen zu können. Er selbst bezweifle, dass die Maßnahmen, die über die Auftragsverwaltung bis zum Jahr 2030 abgeschlossen sein sollten, auch alle abgearbeitet seien. Aber dies sollte zu jedem einzelnen Projekt besprochen werden.

Eine Abgeordnete der Grünen führte aus, aus der Stellungnahme zu dem vorliegenden Antrag gehe deutlich hervor, dass das Verkehrsministerium des Landes alles tue, um die Priorisierungen im Bundesverkehrswegeplan abzuarbeiten.

Das Land habe im Jahr 2016 eine Umsetzungskonzeption für den Bedarfsplan auf den Weg gebracht, nachdem 117 Bedarfsplanmaßnahmen im Bundesverkehrswegeplan keine Priorisierung gehabt hätten. Mit dieser Konzeption Sorge das Landesverkehrsministerium konsequent für die Umsetzung der vordringlichen Maßnahmen. Sie könne hier keine Fehlbewertung erkennen. Auch die hier geschaffenen Stellen würden aktiv in die Verkehrsplanung einbezogen.

Aus dem Antrag sei herauszulesen, dass die Antragsteller unter Mobilität ausschließlich Straßenbau verstünden. Verkehrswegeplanung – auch die Bundesverkehrswegeplanung – bedeute aber mehr. Sie bitte, hierbei auch die Klimaziele im Blick zu behalten. Darüber hinaus bestehe auch die Notwendigkeit, Brückensanierungen in Baden-Württemberg umzusetzen. Nach Ansicht der Grünen werde die Landesregierung in allen Bereichen den Bedarfen gerecht.

Ein Abgeordneter der CDU äußerte, erfreulich sei, dass im Bundesverkehrswegeplan zahlreiche Maßnahmen aus Baden-Württemberg enthalten seien. Die Umsetzung erfordere ausreichende Planungskapazitäten, um den Mittelabruf zu gewährleisten. Dies sei im ureigenen Interesse des Landes. Die CDU-Fraktion werde dieses wichtige Thema im Blick behalten.

Das Ministerium für Verkehr erkläre in der Stellungnahme zu dem vorliegenden Antrag, dass es sich auch künftig dafür einsetzen werde, dass der Haushaltsgesetzgeber die zur Aufgabenerledigung in der Straßenbauverwaltung erforderlichen Personalstellen in Fortführung des Stellenaufwuchsprogramms zur Verfügung stelle. Auch die CDU-Fraktion werde sich weiterhin gern hierfür einsetzen.

Der Minister für Verkehr legte dar, es sei gut gewesen, dass Baden-Württemberg in den letzten Jahren angesichts begrenzter Mittelressourcen, die vom Bund bereitgestellt würden, und begrenzter Personalressourcen nicht zu viele Planungen gleichzeitig verfolgt habe, die keine Aussicht auf zeitnahe Fertigstellung gehabt hätten, sondern sich auf die vordringlichen Aufgaben konzentriert habe. Durch dieses Vorgehen bei den Landesstraßen und den Bundesstraßen habe Baden-Württemberg in den letzten zehn Jahren ziemlich viel von dem einlösen können, was zuvor versprochen worden sei.

In der Vergangenheit habe es unter Regierungsbeteiligung der FDP/DVP ein großes Stellenabbauprogramm gegeben, das im Wesentlichen die Straßenbauverwaltung getroffen habe. In den letzten Jahren habe die grün geführte Landesregierung die Stellen in diesem Bereich wieder aufwachsen lassen. Pro Jahr seien etwa 50 Stellen aufgebaut worden, die im Wesentlichen für die Planung von Bundesprojekten eingesetzt worden seien. Damit sei es gelungen, die zur Verfügung gestellten Bundesmittel abzurufen und umzusetzen. An der in der Anlage der Stellungnahme zu dem vorliegenden Antrag beigefügten Übersicht werde auch deutlich, dass zahlreiche Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans in Baden-Württemberg hätten umgesetzt werden können.

Die Landesregierung werde bei der Umsetzung der Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans weiter so vorgehen wie bisher. Es mache nachweisbar keinen Sinn, aufgrund des politischen Drucks alle anstehenden Maßnahmen in Baden-Württemberg gleichzeitig zu bearbeiten. Dies würde lediglich dazu führen, dass jede einzelne Maßnahme langsamer voranginge. Dies habe auch damit zu tun, dass nur eine begrenzte Zahl an Planern und an Baufirmen verfügbar seien. Daher mache es Sinn, Reihenfolgen bei der Abarbeitung zu bilden.

Der Bund mache bezüglich der Umsetzung keine Vorgaben. Die Unterscheidung zwischen Vordringlichem Bedarf und Weiterem Bedarf sei sehr grob. Die Liste an Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs sei sehr lang, und es lasse sich daraus nicht ableiten, welche dieser Maßnahmen vordringlicher sei als andere. Es sei Aufgabe der ausführenden Behörden der Länder, sich um die Umsetzung zu kümmern. Baden-Württemberg habe dies in den letzten Jahren auch gut gemacht.

Er sei dem Landtag dankbar, dass dieser in der Vergangenheit die Zahl der Stellen für Straßenplaner mehrfach erhöht habe. In den nächsten Jahren sei aber kein weiterer Aufwuchs mehr zu erwarten. Im Zuge des Übergangs der Zuständigkeit für die Autobahnverwaltung werde ungefähr ein Drittel der Stellen aus diesem Verwaltungsbereich an den Bund übergehen. Im Zuge dessen werde die Straßenbauverwaltung des Landes neu sortiert. Er gehe davon aus, dass dies gut gelingen werde.

Der Erstunterzeichner des Antrags merkte an, seine Fraktion verfolge in der Verkehrspolitik einen ganzheitlichen Ansatz, bei dem kein spezieller Verkehrsweg favorisiert werde. Er selbst setze sich stark dafür ein, mehr Güter auf die Schiene zu bringen. Aber auch hierfür bedürfe es einer entsprechenden Straßeninfrastruktur, etwa für die Transportwege in ländlichen Räumen bis zum nächsten Hub.

Sicherlich halte eine Mehrheit im Parlament eine gute Verkehrsinfrastruktur über die verschiedenen Verkehrsträger hinweg für erforderlich. Insoweit gelte es auch darauf zu schauen, ob die Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen zu lange dauere und der Einsatz zusätzlicher Planerinnen und Planer zu einer Beschleunigung beitragen könnte. Da auch mit den angrenzenden Bundesländern Rheinland-Pfalz, Bayern und Hessen ein Konkurrenzverhältnis bei der Gewinnung von Fachkräften bestehe, sollte in Baden-Württemberg alles dafür getan werden, gut ausgebildeten jungen Menschen attraktive Arbeitsplatzangebote zu machen. Möglicherweise müssten hier auch zusätzliche Stellen geschaffen werden, weil die Straßeninfrastruktur in vielen Bereichen des Landes nicht an das Bevölkerungswachstum angepasst worden sei und ein hoher Sanierungsbedarf nicht nur an den Brücken, sondern auch in vielen anderen Bereichen bestehe.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 17/99 für erledigt zu erklären.

10.11.2021

Berichterstatlerin:

Braun

18. Zu dem Antrag des Abg. Sascha Binder u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr

– Drucksache 17/112

– Regionalbahn-Pilotversuch auf der Frankenbahn

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag des Abg. Sascha Binder u. a. SPD – Drucksache 17/112 – für erledigt zu erklären.

23.9.2021

Der Berichterstatter: Der Vorsitzende:
Marwein Klos

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 17/112 in seiner 3. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 23. September 2021.

Ein Mitunterzeichner des Antrags brachte vor, die Landesregierung habe sich das Ziel gesetzt, dass alle Orte in Baden-Württemberg von 5 Uhr bis Mitternacht mit dem öffentlichen Nahverkehr erreichbar sein sollten. Mit dem vorliegenden Antrag solle am Beispiel der Frankenbahn hinterfragt werden, wie diese Mobilitätsgarantie gewährleistet werden solle.

Von Interesse sei, wann mit den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie zum Infrastrukturausbau und zu Fahrplanlagenverbesserungen auf der Frankenbahn sowie der Gespräche mit den beteiligten Landräten zu rechnen sei.

Die für eine Fortführung des im Probebetrieb befindlichen Angebots auf der Strecke Lauda–Osterburken geforderte Zahl von 500 Fahrgästen im Linienschnitt pro Tag scheinete angesichts des dortigen Einzugsgebiets nicht erreichbar zu sein. Er bitte um Auskunft, was die Folge sein werde, wenn diese Zahl nicht erreicht werde.

Der Minister für Verkehr legte dar, in dem aktuell laufenden Pilotversuch solle untersucht werden, ob das Angebot von einer ausreichenden Zahl an Fahrgästen wahrgenommen werde, die ein Anfahren der betreffenden Bahnhöfe auf der Strecke Lauda–Osterburken rechtfertige. Da beim Pilotbetrieb in der Coronazeit keine soliden Zahlen hätten ermittelt werden können, hätten sich die Beteiligten darauf verständigt, den Probebetrieb zu verlängern. Die Kosten hierfür würden vom Land übernommen. Die zu Anfang ermittelten Fahrgastzahlen würden in die Berechnung nicht einbezogen.

Perspektivisch habe die Landesregierung das Interesse, im Sinne der Mobilitätsgarantie möglichst jede Ortschaft, auch im ländlichen Raum, im Stundentakt an den öffentlichen Nahverkehr anzubinden. Dies bedeute aber nicht, dass jede Ortschaft eine Zusanbindung haben müsse. Die Anbindung könne etwa auch über Busse bzw. Shuttlebusse oder Taxis gewährleistet sein. Hier müsse auf einen effizienten Mitteleinsatz geachtet werden.

Ein Vertreter des Ministeriums für Verkehr teilte mit, für den Probebetrieb habe das Land mit den beteiligten Landkreisen eine Kostenteilung vereinbart. Im Falle, dass mehr als 500 Fahrgäste im Linienschnitt täglich unterwegs seien, werde das Angebot voll landesfinanziert in einen Regelbetrieb überführt. Die Anforderung von 500 Fahrgästen beinhalte schon einen politischen Rabatt dafür, dass die Infrastruktur vorhanden und die Bahnstrecke

in Betrieb sei. Denn schon bisher verkehrten Expresszüge auf der Strecke Stuttgart–Heilbronn–Lauda–Würzburg.

Sollte bei dem genannten Pilotversuch die Zahl von 500 Fahrgästen im Linienschnitt pro Tag erreicht werden, könnte das bestehende Regionalexpressangebot um eine im Stundentakt verkehrende Regionalbahn zwischen Osterburken und Lauda ergänzt werden. Sollte diese Anforderung jedoch in diesem sehr dünn besiedelten Raum nicht erreicht werden, stelle sich die Frage, ob der Schienenverkehr dort das geeignete Transportmittel sei. Hierbei gehe es auch um ein angemessenes Nutzen-Kosten-Verhältnis. Die Landesregierung müsse darauf achten, dass die begrenzt zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel möglichst effektiv eingesetzt würden. Sollte die geforderte Fahrgastzahl nicht erreicht werden, sei eine Fortführung im Regelbetrieb nur möglich, wenn sich die Kommunen entsprechend an der Finanzierung beteiligten.

Generell werde als Anforderung für die Reaktivierung von Schienenstrecken eine durchschnittliche Fahrgastzahl von 1 000 im Linienschnitt pro Tag zugrunde gelegt. Dies werde auch in anderen Bundesländern, z. B. in Bayern, so gehandhabt. Baden-Württemberg habe für die Reaktivierung von Strecken die Anforderung auf 750 Fahrgäste gesenkt. Bei einer bereits in Betrieb befindlichen Strecke sollte zumindest eine Fahrgastzahl von 500 erreicht sein.

Da die Fahrgastzahlen im Probebetrieb während der Coronapandemie mit Sicherheit nicht repräsentativ und aussagefähig gewesen seien, habe das Land den beteiligten Landkreisen vorgeschlagen, den gemeinsam finanzierten Probebetrieb um ein Jahr zu verlängern und die im ersten Probejahr entstandenen Kosten vollständig zu übernehmen, sodass sich durch die Verlängerung des Probebetriebs keine weiteren Kosten für die kommunale Seite ergäben. Die beteiligten Landräte hätten angekündigt, in den jeweiligen kommunalen Gremien abzustimmen, ob sie auf dieses Angebot eingingen. Eine Rückmeldung stehe noch aus.

Ein Abgeordneter der Grünen verwies darauf, dass die Frankenbahn eine bundesländerübergreifende Strecke zwischen Baden-Württemberg und Bayern sei, und fragte, ob der Freistaat Bayern die Ansichten der Landesregierung von Baden-Württemberg teile, insbesondere was den politischen Rabatt bei der geforderten Fahrgastzahl für diese in Betrieb befindliche Strecke betreffe.

Der bereits genannte Mitunterzeichner des Antrags fragte, ob bei der Einrichtung eines Busverkehrs, falls die erforderliche Fahrgastzahl auf der Schiene nicht erreicht werde, die Kosten von den Kommunen bzw. Landkreisen zu tragen seien.

Der bereits genannte Vertreter des Ministeriums für Verkehr wies darauf hin, der Streckenabschnitt der Frankenbahn zwischen Osterburken und Lauda liege ausschließlich in Baden-Württemberg. Daher sei Bayern an den Verhandlungen und Überlegungen zu diesem Streckenabschnitt nicht beteiligt.

Im Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr in Baden-Württemberg, in dem ein flächendeckender Stundentakt angestrebt sei, sei verankert, dass auf Strecken oder zu Zeiten, bei denen aufgrund geringer Nachfrage eine Aufrechterhaltung des Schienenverkehrs keinen Sinn mache, das Land bereit wäre, ersatzweise den Busverkehr zu finanzieren. Wenn also in dem angesprochenen Bereich die Nachfrage nicht ausreiche, um den teuren Schienenverkehr zu rechtfertigen, wäre das Land bereit, den schienenparallelen Ersatzverkehr mit dem Bus, der mit deutlich niedrigeren Kosten verbunden wäre, zu finanzieren. Damit würden die Kosten nicht auf die Landkreise übergehen.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 17/112 für erledigt zu erklären.

24.11.2021

Berichterstatter:
Marwein

Ausschuss für Verkehr

19. Zu dem Antrag des Abg. Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr
– Drucksache 17/235
– Nutzung von Verkehrsinfrastrukturanlagen für Fotovoltaik

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag des Abg. Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP – Drucksache 17/235 – für erledigt zu erklären.

23.9.2021

Der Berichterstatter:	Der Vorsitzende:
Hentschel	Klos

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 17/235 in seiner 3. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 23. September 2021.

Der Erstunterzeichner des Antrags brachte vor, wichtig sei, gemeinsam zu überlegen, welche Verkehrsinfrastrukturanlagen im Land für Fotovoltaik genutzt werden könnten.

Wenn die Landesregierung schon von den Bürgerinnen und Bürgern erwarte, bei Neubauten oder Dachsanierungen Fotovoltaikanlagen zu installieren, sollte diese auch selbst genau prüfen, welche Landesflächen für die Installation von Fotovoltaikanlagen geeignet seien.

Zwar gebe es nicht überall in Baden-Württemberg eine ausreichende Windhöflichkeit, die die Installation von Windkraftanlagen rechtfertige, jedoch bestehe wohl überparteilicher Konsens, dass es im Bereich der Fotovoltaik noch ungenutzte Potenziale gebe. Es biete sich geradezu an, bei großen Verkehrsanlagen im Land wie Autobahnen, Bahnstrecken, aber auch Wasserstraßen nach geeigneten Standorten für Fotovoltaikanlagen zu suchen. Hierbei sollte auch ein größeres Augenmerk auf die Nutzung von Parkplatzanlagen gerichtet werden.

Der Minister für Verkehr legte dar, im Koalitionsvertrag sei vereinbart, neben Gebäuden auch Infrastruktureinrichtungen zum Ausbau der Fotovoltaik stärker in den Blick zu nehmen. Hierzu liefen gerade die Vorbereitungen. Allerdings sei darauf hinzuweisen, dass das Land nicht auf alle öffentlichen Infrastrukturen in Baden-Württemberg Zugriff habe. Autobahnen, Eisenbahnen und Wasserstraßen gehörten dem Bund. Bisher seien der Bund und die Bundesautobahngesellschaft die Errichtung von Fotovoltaikanlagen an solchen Infrastrukturen nicht offensiv angegangen, weil sie dann auch sicherstellen müssten, dass eine regelmäßige Wartung der Anlagen stattfinde und keine Verkehrsstörungen durch die Anlagen entstünden.

Bislang würden die öffentlichen Infrastrukturanlagen bei der Suche nach Standorten für Fotovoltaikanlagen noch zu wenig berücksichtigt. Auch Randflächen wie Abhänge und Böschungen, die eine ausreichende Sonneneinstrahlung verzeichneten, müssten verstärkt genutzt werden.

Sein Haus habe den Auftrag angenommen, eine verstärkte Nutzung von öffentlichen Infrastrukturfleichen für Fotovoltaik anzugehen. Hierfür sei aber auch die Zusammenarbeit mit anderen Akteuren erforderlich. Viele Maßnahmen seien auch mit einem

hohen Kostenaufwand verbunden. Perspektivisch müssten hier kostengünstigere Lösungen gefunden werden. Auch Autobahnüberdachungen oder Lärmschutzwände könnten mit Fotovoltaikanlagen versehen werden. Darauf geachtet werden müsse allerdings, dass Autofahrer durch Sonnenlichtreflektionen von Fotovoltaikanlagen nicht geblendet würden.

Der Erstunterzeichner des Antrags hob hervor, die Nutzung von Verkehrsinfrastrukturanlagen für Fotovoltaik sei ein wichtiges Thema, dem sich Regierungs- und Oppositionsfraktionen gemeinsam verstärkt widmen sollten. Auch die in den nächsten Jahren anstehenden Lärmschutzmaßnahmen könnten mit dem Ausbau der Fotovoltaik verknüpft werden. Hierbei könnten neueste technische und bauliche Entwicklungen genutzt werden. Auch ungenutzte Brachflächen am Rande von Infrastrukturfleichen könnten verstärkt zum Fotovoltaikausbau genutzt werden. Große Potenziale böten sich auch auf den Flächen der Deutschen Bahn. Inhaltlich bestünden hier durchaus auch Gemeinsamkeiten zwischen der FDP/DVP und den Grünen.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 17/235 für erledigt zu erklären.

23.11.2021

Berichterstatter:
Hentschel

20. Zu dem Antrag des Abg. Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr
– Drucksache 17/564
– Parkgebühren-Verordnung des Landes

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag des Abg. Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP – Drucksache 17/564 – für erledigt zu erklären.

23.9.2021

Der Berichterstatter:	Der Vorsitzende:
Marwein	Klos

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 17/564 in seiner 3. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 23. September 2021.

Der Erstunterzeichner des Antrags Drucksache 17/564 brachte vor, die neue Parkgebühren-Verordnung führe zu Unverhältnismäßigkeiten. Am Beispiel von Tübingen werde deutlich, dass mit der neuen Parkgebühren-Verordnung genau das Gegenteil dessen erreicht werde, was eigentlich aus Regierungssicht – insbesondere von den Grünen – gewünscht werde.

Ein Regelungsziel sei sicherlich gewesen, größere Autos – egal, ob mit Verbrenner- oder Elektromotor – aus der Stadt herauszu-

Ausschuss für Verkehr

halten. Nach Ansicht der Antragsteller führe diese neue Parkgebühren-Verordnung aber nicht zum gewünschten Ziel. Das liege u. a. daran, dass den Personen, die größere Autos besäßen, in der Regel auch private Abstellplätze zur Verfügung stünden. Letztlich müssten vor allem diejenigen die erhöhten Parkgebühren bezahlen, die massiv auf die individuelle Mobilität angewiesen seien und die durchaus Probleme damit hätten, ihr Auto jeden Monat zu finanzieren. Unüberlegt bestrafe diese Verordnung genau die Falschen.

Für die Antworten des Verkehrsministeriums sei der Erstunterzeichner daher dankbar, weil damit die Ansicht, die die FDP/DVP-Fraktion schon des Öfteren herausgearbeitet habe – die neue Parkgebühren-Verordnung sei nicht zielführend und unsozial –, bestätigt werde.

Ein Abgeordneter der Grünen erklärte, es liege in der Hoheit der Kommunen, wie mit der delegierten Aufgabe der Erhebung von Parkgebühren umgegangen werde. Die Landesregierung könne sich darin nicht einmischen. Eine anderweitige Nutzung von zurzeit als Parkraum genutzten innerstädtischen Flächen sei von ebenso großer Bedeutung wie beispielsweise die Luftreinhaltung. Dafür hätten die Grünen großes Verständnis.

Um dieses Vorhaben realisieren zu können, müsse der öffentliche Nahverkehr entsprechend ausgebaut zur Verfügung stehen. Das sei in den betroffenen großen Ballungszentren bereits der Fall. Die Ansicht, eine Erhöhung der Parkgebühren sei unsozial, teile die Fraktion GRÜNE daher nicht.

Ein Abgeordneter der CDU führte aus, bei der neuen Parkgebühren-Verordnung handle es sich um eine Delegationsverordnung, die der Umsetzung von Bundesrecht diene. Die CDU-Fraktion vertraue darauf, dass die Städte und Gemeinden in Ausübung ihrer kommunalen Selbstverwaltung die Verordnung verantwortungsvoll umsetzen und die lokalen örtlichen Gegebenheiten sowie der sozialen Gesichtspunkte angemessen berücksichtigten.

Eine Abgeordnete der Grünen merkte an, für andere Akteure, die den öffentlichen Raum nutzten, beispielsweise Gastronomen und sonstige wirtschaftliche Akteure, falle ein weitaus höherer Gebührenbetrag für die Nutzung des öffentlichen Raums an als für Bürgerinnen und Bürger, die öffentlichen Parkraum beanspruchten. Insoweit sei die Anpassung der Bewohnerparkgebühren auch unter Fairnessgesichtspunkten gerechtfertigt.

Der Minister für Verkehr legte dar, die Landesverkehrsministerinnen und Landesverkehrsminister sowie der Bundesverkehrsminister hätten festgestellt, die alte Regelung mit einem jährlichen Maximalbetrag in Höhe von 30,70 € sei nicht mehr zeitgemäß. Außerdem sei über die Einführung eines Mindest- oder Höchstpreises diskutiert worden. Die Beteiligten hätten sich aber bewusst dagegen entschieden.

Die Erhebung der Parkgebühren stelle eine typische kommunale Aufgabe dar. Die Festlegung der Gebühren müsse vor Ort erfolgen, da sich die örtlichen Gegebenheiten in den verschiedenen Kommunen unterschieden. Manche hätten einen großen Parkraumdruck, andere einen geringeren. Daran angepasst könne eine entsprechende Entscheidung getroffen werden. Schon jetzt sei erkennbar, dass Kommunen mit großem Parkraumdruck bereits mit der Umsetzung der Verordnung begonnen hätten. Letztlich müsse in den kommunalen Gremien die tatsächliche Höhe der Gebühren verhandelt und dafür eine Mehrheit gefunden werden.

Der Ausschuss beschloss ohne Widerspruch dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 17/564 für erledigt zu erklären.

2.11.2021

Berichterstatter:

Marwein

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

– Drucksache 17/576

– Zugangebot nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm und des Flughafenbahnhofs

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag des Abg. Martin Rivoir u. a. SPD – Drucksache 17/576 – für erledigt zu erklären.

23.9.2021

Der Berichterstatter:

Nüssele

Der Vorsitzende:

Klos

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 17/576 in seiner 3. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 23. September 2021.

Ein Mitunterzeichner des Antrags hob hervor, die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm stelle einen zentralen Baustein für die Modernisierung der Schieneninfrastruktur in Baden-Württemberg dar.

Er erkundigte sich, in welche Richtung die in der Stellungnahme zu Ziffer 4 des Antrags erwähnten Zugpaare vom Flughafenbahnhof aus verkehren sollten.

Ferner fragte er, ob im Planfeststellungsverfahren zum 2. Abschnitt der Großen Wendlinger Kurve noch größere Einwendungen zutage getreten seien.

Ein Abgeordneter der FDP/DVP warf die Frage auf, weshalb im Bereich des neuen Bahnhofs in Merklingen keine Fotovoltaikanlagen hätten installiert werden können.

Er fügte an, bedauerlich finde er, dass die Gleiskonstruktion am Merklinger Bahnhof keine Überholvorgänge von längeren Zügen, z. B. eines ICE 4, zulasse. Dies habe zum Teil auch mit der Topografie zu tun. Möglicherweise würde es heute aber anders gebaut.

Eine Abgeordnete der CDU äußerte, die Teilinbetriebnahme der Strecke Wendlingen–Ulm lasse bereits erkennen, dass sich das Gesamtprojekt Stuttgart 21 sehr positiv für die Schieneninfrastruktur auswirken werde. Der CDU-Fraktion sei es wichtig, dass im Zuge der Maßnahme eine bessere Anbindung an den Flughafen in Stuttgart geschaffen werde. Die verbesserten Anschlüsse hätten äußerst positive Effekte auf die Region und auf das ganze Land.

Interessieren würde sie, wie viele Einwendungen im Planfeststellungsverfahren zum 2. Abschnitt der Großen Wendlinger Kurve eingegangen seien und was diese im Wesentlichen zum Gegenstand gehabt hätten.

Ein Abgeordneter der Grünen führte aus, die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm in etwas mehr als einem Jahr werde gerade für die Region „Ulmer Alb“ zu einer enormen Verbesserung der Anbindung an den öffentlichen Verkehr führen. Die Region habe in der Vergangenheit schon einmal über einen Schienenanschluss verfügt, dessen Verlust vor rund 40 Jahren sich sehr negativ auf die regionale Wirtschaft ausgewirkt habe.

Ausschuss für Verkehr

Daher sei es absolut richtig, dass das Land die Errichtung eines Bahnhofs in Merklingen, der in den ursprünglichen Planungen nicht enthalten gewesen sei, zusätzlich in Auftrag gegeben habe.

Allein schon die Inbetriebnahme der Neubaustrecke ohne den Tiefbahnhof biete sehr große verkehrliche Potenziale. Diese gelte es zu heben, indem seitens des Landes entsprechende Züge bestellt würden. Dies sei aufgrund der technischen Anforderungen durchaus kostspielig. Es wäre jedoch ein „Schildbürgerstreich“, wenn der mit hohem finanziellen Aufwand geschaffene Bahnhof Merklingen nicht angemessen angefahren würde. Zudem schaffe die Verknüpfung am Haltepunkt Wendlingen neue Relationen zwischen Tübingen und Ulm, wodurch die bisherige problematische Verbindungssituation verbessert werden könne.

Er hoffe, dass die Neubaustrecke in 14 Monaten planmäßig in Betrieb gehen könne.

Der Minister für Verkehr legte dar, die schnelle Planung und Umsetzung des ursprünglich in den Planungen nicht enthaltenen Bahnhofs in Merklingen sei bundesweit vorbildlich. Gelungen sei dies, weil die Bahn gute Unterstützung geleistet habe und Synergieeffekte beim Bau der Neubaustrecke genutzt worden seien.

Der Bahnhof in Merklingen sei kein Überholbahnhof. An dem Bahnhof verkehrten die Hochgeschwindigkeitszüge auf der jeweiligen Trasse, und die Nahverkehrszüge, die erheblich kürzer seien, würden ausgeschleift. Insofern sei der Bahnhof technisch genau richtig konstruiert. Für den Bahnhof Merklingen sei durchaus eine Fotovoltaiknutzung vorgesehen gewesen, allerdings nicht für das Bahnhofsgebäude selbst, welches über keine große Dachfläche verfüge, sondern für die Parkplatzfläche. Allerdings sei kein Angebot eingegangen, weil es offenbar unter den gegebenen Bedingungen nicht rentabel sei. Abzuwarten bleibe, ob unter einer neuen Bundesregierung die Marktbedingungen so geändert würden, dass sich die Umsetzung lohne, oder ob anderweitig eine Lösung realisiert werden könne. Im Koalitionsvertrag auf Landesebene sei vereinbart, dass perspektivisch eine Fotovoltaikpflicht bei großen Parkplätzen eingeführt werden solle.

Die Einwendungsfrist im Planfeststellungsverfahren zum 2. Abschnitt der Großen Wendlinger Kurve sei mittlerweile abgelaufen. Die Zahl der eingegangenen Einwendungen sei überschaubar. Hauptsächlich handle es sich um Lärmbeschwerden bzw. Lärmschutzbedenken.

Der Bahnhof in Merklingen diene dem Ziel, die Region Mittlere Alb gut anzubinden. Allerdings werde es in der Übergangszeit bis zur endgültigen Fertigstellung von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Beschränkungen bei der Zahl der dort verkehrenden Züge geben, da keine durchgängige Zweigleisigkeit bis zum Stuttgarter Hauptbahnhof bestehe, solange im Bereich Wendlingen nur eine eingleisige Behelfsstrecke zur Verfügung stehe.

Ein Vertreter des Ministeriums für Verkehr ergänzte, bedauerlicherweise könnten in der angesprochenen Region die Nahverkehrszüge während der Übergangszeit nur von Ulm bis Wendlingen verkehren, da auf der hoch belasteten Bestandsstrecke zwischen Wendlingen und Plochingen in dieser Zeit keine Kapazitäten frei seien. Das Land habe sich dennoch dazu entschlossen, die Züge schon zu bestellen, um die Strecke von Beginn an für den Nahverkehr nutzbar zu machen.

Gemäß dem Fahrplankonzept für Stuttgart 21 sei für drei stündlich verkehrende Regionalzüge ein Halt am Stuttgarter Flughafenbahnhof vorgesehen. Hierbei handle es sich um einen Expresszug, der von Stuttgart über Ulm an den Bodensee fahre, und zwei Züge, die über Nürtingen, Reutlingen nach Tübingen verkehrten. Sobald die Anbindung der Gäubahn an den Knoten Stuttgart 21 fertiggestellt sei, kämen zwei weitere Züge hinzu, die dann zusätzlich über den Flughafen verkehrten.

Der bereits genannte Abgeordnete der FDP/DVP merkte an, er danke dem Verkehrsminister für die Zusage, die Anbringung

einer Fotovoltaikanlage am Parkplatz des Bahnhofs Merklingen angehen zu wollen. Er sei bei seinem Vor-Ort-Besuch zu der Auffassung gelangt, dass sich die dortige Fläche für eine Fotovoltaikanlage anbiete. Es gebe auch Bürgerenergiegenossenschaften, die bei entsprechender Förderung bereit wären, dies umzusetzen. Gerade wenn das Land von seinen Bürgerinnen und Bürgern verlange, bei Neubauten und Dachsanierungen solche Anlagen zu installieren, sollte es bei den eigenen Baumaßnahmen dies vorbildhaft umsetzen.

Da die Infrastruktur am Bahnhof Merklingen schon fast zu Ende gebaut sei, bleibe nicht mehr lange Zeit, um dort eine Fotovoltaikanlage zu installieren und mit Leitungen zu Ladesäulen für Elektromobilität zu kombinieren. Er bitte daher, das Vorhaben so schnell wie möglich anzugehen.

Auch wenn es wegen der topografischen Lage und schon bestehender Brückenbauten schwierig umzusetzen gewesen wäre, wäre es nach seiner Auffassung besser gewesen, bei der Schnellfahrstrecke im Bereich des Bahnhofs Merklingen entsprechende bauliche Maßnahmen vorzunehmen, um im Bedarfsfall Evakuierungen durchführen zu können. Musterbeispiel sei hierfür der Bahnhof Vaihingen (Enz).

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 17/576 für erledigt zu erklären.

7.12.2021

Berichterstatte:

Nüssle

22. Zu

- a) dem Antrag des Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr
– Drucksache 17/607
– Fahrzeugausschreibungen für das E-Netz Stuttgart–Bodensee
- b) dem Antrag des Abg. Hans Dieter Scheerer u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr
– Drucksache 17/616
– 527 Mio. Euro mehr für 130 Doppelstocktriebfahrzeuge

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag des Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD – Drucksache 17/607 – und den Antrag des Abg. Hans Dieter Scheerer u. a. FDP/DVP – Drucksache 17/616 – für erledigt zu erklären.

23.9.2021

Die Berichterstatte:

Hartmann-Müller

Der Vorsitzende:

Klos

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet die Anträge Drucksachen 17/607 und 17/616 in seiner 3. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 23. September 2021.

Ein Mitunterzeichner des Antrags Drucksache 17/607 brachte vor, der Antrag solle die Hintergründe für die überraschend erfolgte Erhöhung der Garantiermächtigung für den Schienenpersonennahverkehr zwischen Stuttgart und dem Bodensee beleuchten. Die Antragsteller seien gespannt, ob sich die diesbezüglichen Prognosen des Verkehrsministeriums bewahrheiteten oder weitere Probleme auftauchten.

Von Interesse sei, wann der Zuschlag für den Betrieb der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm erfolgen solle.

Auf eine frühere Anfrage eines SPD-Abgeordneten habe das Verkehrsministerium mitgeteilt, dass bei künftigen Neubeschaffungen von Schienenfahrzeugen Anpassungen bezüglich der Hygiene von Toiletten in Betracht gezogen würden. Er bitte um Auskunft, ob dies erfolgt sei.

Der Erstunterzeichner des Antrags Drucksache 17/616 führte aus, während in einer Kabinettsvorlage im Jahr 2020 von einem Kostenrahmen von 1,56 Milliarden € für die Beschaffung von 130 Doppelstocktriebfahrzeugen ausgegangen worden sei, werde nunmehr, nicht einmal ein Jahr später, im Dritten Nachtragshaushalt mit einem Mehrbedarf von 527 Millionen € gerechnet. Dies sei umso erstaunlicher, als in der letzten Legislaturperiode auf Nachfrage eines FDP/DVP-Abgeordneten seitens des Ministeriums mitgeteilt worden sei, die Mittel würden ausreichen.

In der Stellungnahme des Verkehrsministeriums würden als wesentliche Gründe für die erwarteten Kostensteigerungen Mehrbelastungen für die Ausstattung mit ETCS und höhere Anfangsinvestitionen in hochwertige Fahrzeuge, die aufgrund geringerer Instandhaltungskosten und eines geringeren Energieverbrauchs eine höhere Wirtschaftlichkeit aufwiesen, genannt. Es sei jedoch nicht nachvollziehbar, weshalb die Aufwendungen für die Ausstattung mit ETCS erst relativ spät preissteigernd in die Kalkulation eingeflossen seien. Die Anforderungen an ETCS seien bereits von vornherein erkennbar gewesen. Eine bessere technische Ausstattung hänge vermutlich auch mit den Anforderungen des Bahnhalts in Merklingen zusammen, was z. B. die Druckdichtigkeit der Züge betreffe. Auch dies hätte schon früher erkannt werden können. Der Nachweis einer höheren Wirtschaftlichkeit müsse erst noch erbracht werden. Denn höhere Investitionen seien nur dann gerechtfertigt, wenn diese für die Gesamtdauer der Betriebszeit zu entsprechend niedrigeren Betriebskosten führten.

Insgesamt sei nur schwer nachzuvollziehen, weshalb der Kostenrahmen für eine solche Maßnahme in solch kurzer Zeit um ein Drittel erhöht werden müsse. Es entstehe der Eindruck, als ob hier bei der Planung und Kalkulation möglicherweise nicht ganz professionell gearbeitet worden sei und daraus der Mehrbedarf resultiere.

Ein Abgeordneter der Grünen merkte an, nach seiner Kenntnis ergäben sich die Anforderungen an die Druckdichtigkeit vor allem aus dem Fahrbetrieb, insbesondere bei Tunneldurchfahrten. Mit einem Bahnhalt habe dies nichts zu tun.

Der Minister für Verkehr legte dar, die Beantragung einer Erhöhung der Kapitaldienstgarantie spreche für professionelles Handeln. Die Hersteller könnten bei den anfänglichen Verhandlungen noch keine endgültigen Preise angeben, sondern nur ungefähre Preise. Im Zuge der Nachverhandlungen und Überprüfungen hätten die Händler angedeutet, dass die Kosten höher ausfallen könnten als ursprünglich genannt.

Nicht die Ausstattung mit ETCS an sich führe zu Verteuerungen, sondern die Tatsache, dass vorhandene Fahrzeuge während der

Auf- bzw. Nachrüstung mit ETCS eine längere Zeit ausfielen und hierfür eine Ersatzflotte beschafft werden müsse.

Es sei ein Missverständnis, wenn davon ausgegangen werde, dass die Erhöhung der Kapitaldienstgarantie zu Mehrkosten des Landes von über 500 Millionen € führen würde. Denn die Finanzierung der Züge erfolge nicht aus Landesmitteln, sondern über Kredite, die letztlich durch die Nutzer der Fahrzeuge abbezahlt würden.

Es sei der Anspruch des Finanzministeriums, dass solche Kapitaldienstgarantien in großem Umfang in den Landeshaushalt eingebracht würden, obwohl die Finanzierung faktisch nicht über den Landeshaushalt erfolge. Dies sei lediglich eine Sicherheitsvorkehrung für den Fall, dass das Land eintreten müsste, wenn der Betreiber nicht zahlungsfähig sei und kein Ersatzbetreiber gefunden werden könne.

Im Zuge des geschilderten haushaltstechnischen Vorgehens sei festgestellt worden, dass die Kapitaldienstgarantie nicht ausreichend sei. Inzwischen hätten die Hersteller jedoch signalisiert, dass die Kosten wahrscheinlich doch nicht so hoch seien, wie sie zuvor angegeben worden seien. Aufgrund der Volatilität seien die Kosten im Vorfeld nicht eindeutig feststellbar.

Ein Vertreter des Ministeriums für Verkehr teilte mit, eine mögliche Anpassung der Toilettenanlagen im Zuge der Neuausschreibungen sei geprüft worden. Da es sich hierbei um am Markt nicht übliche Sonderkonstruktionen handeln würde, hätte dies zu zeitlichen Verzögerungen bei der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 geführt. Zulassungsfragen im Eisenbahnverkehr seien komplex und Sonderwünsche nur sehr schwierig umsetzbar.

Wie schon in der Stellungnahme zu dem Antrag Drucksache 17/607 dargelegt, werde nach derzeitigem Stand der Angebotsprüfung eine Inanspruchnahme der erhöhten Kapitaldienstgarantie für die Fahrzeugausschreibung E-Netz Stuttgart-Bodensee voraussichtlich nicht erforderlich sein. Bei der Erhöhung der Kapitaldienstgarantie handle es sich um eine Vorsichtsmaßnahme, um im Falle höherer Kosten handlungsfähig zu sein, ohne auf zeitaufwendige Abstimmungen in Gremien warten zu müssen.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, die Anträge Drucksachen 17/607 und 17/616 für erledigt zu erklären.

24.11.2021

Berichterstatlerin:

Hartmann-Müller

23. Zu dem Antrag des Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr
– Drucksache 17/612
– Fahrermangel im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,
den Antrag des Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD – Drucksache 17/612 – für erledigt zu erklären.

23.9.2021

Die Berichterstatterin: Der Vorsitzende:
Braun Klos

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 17/612 in seiner 3. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 23. September 2021.

Ein Mitunterzeichner des Antrags brachte vor, der massive Fahrermangel im öffentlichen Personennahverkehr könne bei der Erreichung der ambitionierten Ziele der Landesregierung in Sachen Mobilitätsgarantie hinderlich sein.

An der Stellungnahme zu dem vorliegenden Antrag sei erkennbar, dass sich das Verkehrsministerium zwar der Problematik bewusst sei, diese aber ganz bewusst zu umschreiben oder herunterzuspielen versuche. Die Aussage in der Stellungnahme zu Ziffer 6 des Antrags, zusätzliche Fahrgäste führten nicht zwingend zu einem proportionalen Mehrbedarf an Personal, sei im Zusammenhang mit der Einführung der Mobilitätsgarantie sicher nicht ganz korrekt. Denn für die Schaffung neuer Angebote in bisher unversorgten Gebieten sei sicher auch zusätzliches Personal erforderlich.

Zweifel bestünden auch hinsichtlich der in der Stellungnahme zum Ausdruck gebrachten Hoffnung des Verkehrsministeriums, dass im Zuge der Transformation der Automobilbranche mehr Interessentinnen und Interessenten für den öffentlichen Verkehr gewonnen werden könnten. Dies komme auch in den Antworten der hierzu befragten Verbände zum Ausdruck.

Von Interesse sei, von welchem Mittelbedarf die Landesregierung für die Finanzierung der Mehrverkehre ausgehe, ob hierzu die veranschlagten 250 Millionen € für die kommunalen Ausgabenträger ausreichen und von welchen Mehrkosten für eigene Zugverkehre des Landes ausgegangen werde.

Eine Abgeordnete der Grünen führte aus, in der Stellungnahme zu dem vorliegenden Antrag führe das Verkehrsministerium eine Reihe von Maßnahmen auf, die das Land zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Personalsituation im öffentlichen Personennahverkehr unternommen habe. Zu nennen seien das Bündnis für den Mittelstand, das Landestariftreue- und Mindestlohngesetz, der BW-Index, die Qualifizierung Geflüchteter zu Triebfahrzeugführern und die Unterstützung der Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Personalgewinnung. Daran werde deutlich, dass das Land in diesem Bereich, für den es gar nicht primär zuständig sei, große Anstrengungen unternehme.

Die Kritik der Antragsteller, dass wohl kaum Fachkräfte aus der Automobilindustrie für den öffentlichen Verkehr gewonnen wer-

den könnten, sei unzutreffend. Gespräche mit Vertreterinnen und Vertretern eines großen baden-württembergischen Automobilkonzerns hätten gezeigt, dass es durchaus ein gewünschter Effekt wäre, Kräfte aus diesem Bereich als Busfahrerinnen und Busfahrer oder Lokomotivführerinnen und Lokomotivführer in Anstellung zu bringen. Hierzu gebe es auch Absprachen mit der IG Metall.

Auch die Gespräche und Verhandlungen im Tarifkonflikt zwischen dem Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer und ver.di würden von Landesseite aus begleitet.

Sie würde gern wissen, was nach Auffassung der Antragsteller über das hinaus, was seitens des Landes schon getan werde, noch geleistet werden könnte.

Eine Abgeordnete der CDU richtete die Frage an das Verkehrsministerium, wie der Landespool aus zentral koordinierten Lokführerinnen und Lokführern von den Eisenbahnverkehrsunternehmen in Anspruch genommen werde, um Engpässe bei ihrem Personal zu beheben.

Der Minister für Verkehr legte dar, die öffentliche Hand sei nicht Arbeitgeber der Beschäftigten in Bussen und Bahnen, sondern das Land bzw. die kommunalen Aufgabenträger bestellten Verkehre bei privaten oder öffentlichen Verkehrsdienstleistern.

Die Aktivitäten des Landes zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen und Unterstützung der Personalgewinnung im öffentlichen Personennahverkehr seien in der Stellungnahme zu dem vorliegenden Antrag aufgeführt und von seiner Vorrednerin dargestellt worden. Ergänzend wolle er noch erwähnen, dass er vor wenigen Wochen zusammen mit Schienenverkehrsunternehmen eine Kampagne gestartet habe, mit der bei jungen Leuten für den Beruf der Zugbegleiterin bzw. des Zugbegleiters, der Lokomotivführerin bzw. des Lokomotivführers und für technische Berufe in diesem Bereich geworben werde.

Er sei anfänglich von im Parlament vertretenen Fraktionen dafür kritisiert worden, dass er sich um das Thema gekümmert habe, obwohl das Land hierfür nicht originär zuständig sei. Das Ministerium sei hier aber bewusst tätig geworden, weil Zugausfälle zu einer hohen Verärgerung bei den Fahrgästen führten und einem Umstieg vom Individualverkehr auf den öffentlichen Nahverkehr abträglich seien. Seitens des Landes sei daher ein Schienenfahrzeugpool sowie ein Pool aus zentral koordinierten Lokführerinnen und Lokführern aufgebaut worden. Hierzu würden neue, zusätzliche Lokführerinnen und Lokführer gewonnen, aber nicht von bestehenden Eisenbahnverkehrsunternehmen im Land abgeworben, um Kannibalisierungseffekte zu vermeiden. Zur Inanspruchnahme des Pools könne er noch keine Aussage treffen; denn dieser befinde sich erst noch in der Aufbauphase.

Gegenüber der Industrie, die höhere Löhne bei geregelten Arbeitszeiten biete, sei die Transportbranche – ob ÖPNV, SPNV oder Lkw-Verkehr – als Arbeitgeber weniger attraktiv. Als Verkehrsminister müsse er zwar ein Interesse daran haben, dass die Kosten des Zug- und Busverkehrs nicht zu hoch seien. Dennoch habe er Verständnis dafür, dass die Gewerkschaften für bessere Arbeitsbedingungen und eine bessere Bezahlung der Beschäftigten in diesem Bereich einträten. Denn wenn die Lokführer und Busfahrer keine angemessene Bezahlung erhielten, werde dauerhaft ein Mangel an Fachkräften in diesem Bereich bestehen.

Der bereits genannte Mitunterzeichner des Antrags stellte klar, er habe der Landesregierung nicht vorgeworfen, dass es keine Bestrebungen gäbe, Personal aus anderen Branchen, etwa aus der Automobilindustrie im Zuge der Transformation, als Fahrerinnen und Fahrer für den ÖPNV zu gewinnen. Er habe lediglich darauf hinweisen wollen, dass nicht einfach davon ausgegangen werden könne, dass frei werdende Arbeitskräfte aus solchen Bereichen als Fahrerinnen und Fahrer im ÖPNV gewonnen werden könnten.

Ausschuss für Verkehr

Der Minister für Verkehr erwiderte, in der Stellungnahme zu dem vorliegenden Antrag werde darauf abgehoben, dass im Zuge der Transformation möglicherweise der Personalbedarf in der Automobilindustrie in zehn, 20 Jahren nicht mehr so hoch sein werde. Höher qualifizierte Fachkräfte aus der Automobilindustrie ließen sich sicherlich für neue Aufgaben weiterqualifizieren. Für geringer qualifizierte Kräfte wäre vielleicht auch eine Tätigkeit im öffentlichen Verkehr eine Alternative.

Der bereits genannte Mitunterzeichner des Antrags merkte an, er halte es für sinnvoll, dass das Land hier aktiv werde und versuche, Kräfte aus anderen Bereichen für Tätigkeiten im öffentlichen Verkehr zu gewinnen.

Wenn das Land eine Mobilitätsgarantie ausrufe, müsse es sich auch darum kümmern, dass diese erreicht werde. Insoweit sei es nicht angebracht, darauf zu verweisen, das Land sei hierfür nicht verantwortlich.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 17/612 für erledigt zu erklären.

15.12.2021

Berichterstatlerin:

Braun

24. Zu dem Antrag des Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr
 – Drucksache 17/613
 – Quo vadis Mobilitätspass?

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,
 den Antrag des Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD – Drucksache 17/613 – für erledigt zu erklären.

23.9.2021

Der Berichterstatter: Der Vorsitzende:

Dörflinger

Klos

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 17/613 in seiner 3. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 23. September 2021.

Ein Mitunterzeichner des Antrags brachte vor, in der Stellungnahme zu dem vorliegenden Antrag werde deutlich, dass sich das Land eine Finanzierung des ÖPNV-Ausbaus durch die Kommunen wünsche. Dadurch werde jedoch das Konnexitätsprinzip umgekehrt. Es werde ein zeitlicher Druck auf die Kommunen und Kreise zur Einführung des Mobilitätspasses aufgebaut, da sonst die Kosten bei ihnen hängen blieben. Die Kommunen und Kreise könnten dann nicht mehr eigenständig entscheiden. Dadurch sei die kommunale Selbstverwaltung eingeschränkt.

Die Forderung der SPD-Fraktion nach einer einkommensabhängigen Nahverkehrsabgabe wolle die Landesregierung nicht aufgreifen. Damit bestehe die Gefahr, dass Mobilität künftig ein Stück weit zur neuen sozialen Frage werde.

Fraglich sei, ob zuerst die gesetzliche Grundlage geschaffen werde und danach der Finanzbedarf ermittelt werde oder umgekehrt.

Ferner interessiere ihn, wie Regionen, die mit Einwohnermeldeämtern, Kfz-Stellen oder Finanzämtern bisher wenig zu tun gehabt hätten, den Mobilitätspass künftig in der Praxis abwickeln könnten.

Eine Abgeordnete der Grünen äußerte, der Mobilitätspass sei ein Instrument zur Umsetzung der im Koalitionsvertrag vereinbarten Mobilitätsgarantie.

Der Bedarf für den Mobilitätspass sei erkennbar. Es gebe Landräte, die sich eine rasche Umsetzung des Mobilitätspasses wünschten. Auch in den Fachgremien der Kreistage werde dieses Thema diskutiert. Der Städtetag habe verlautbart, dass der Mobilitätspass „mit offenen Armen“ angenommen werde.

Sie bitte das Verkehrsministerium, darzulegen, welche Bedarfe hinsichtlich eines Mobilitätspasses seitens der Kommunen rückgemeldet würden.

Der Minister für Verkehr legte dar, im Koalitionsvertrag sei vereinbart, den öffentlichen Verkehr auszubauen und eine Mobilitätsgarantie zu schaffen. Dies sei eine Gemeinschaftsaufgabe von Land und Kommunen. Die Kommunen einschließlich der Landkreise seien dabei für den ÖPNV auf der Straße verantwortlich. Den Kommunen werde die Möglichkeit eröffnet, hierfür Mittel zu generieren. Hierzu gebe es drei Modelle: eine Finanzierung über die Einwohnerinnen und Einwohner, über die Kfz-Halterinnen und -Halter bzw. Kfz-Nutzerinnen- und -Nutzer oder über die Einpendelnden.

Die konkrete Umsetzung und Abwicklung vor Ort hänge davon ab, welches Modell gewählt werde, und müsse mit den Kommunen noch besprochen werden. Die benötigten Daten, etwa zu den Einwohnern oder den Pkw-Haltern, wären prinzipiell verfügbar und würden auch für die Erhebung sonstiger Steuern, Gebühren und Abgaben zugrunde gelegt.

Viele Kommunen und Landkreise hätten bereits großes Interesse an dem Mobilitätspass mit den bestehenden Finanzierungsmöglichkeiten geäußert. Es werde aber nicht sofort die Umsetzung gestartet, sondern zunächst einmal mit Modellrechnungen gearbeitet, damit die kommunalen Entscheidungsträger sich ein Bild davon machen könnten, wie viele Einnahmen bei welchem Modell für die gewünschte Verbesserung des ÖPNV erzielt werden könnten. Für die verschiedenen Modelle werde es daher unterschiedliche Finanzierungs- und Organisationsformen geben. Zunächst sollten in Pilotkommunen anhand von Modellrechnungen die unterschiedlichen Modelle mit ihren Möglichkeiten und Problemen betrachtet und diskutiert werden.

Festzuhalten sei, dass die Verkehrswende und die Mobilitätsgarantie ohne zusätzliche Mittel im System nicht funktionierten. Eine alleinige Finanzierung durch das Land wäre jedoch mit den immer wieder erhobenen Forderungen nach Sparsamkeit nicht vereinbar. Es müsse eine sozial verträgliche und effiziente Finanzierung gefunden werden, die von der Bevölkerung breit getragen werde.

Ein Abgeordneter der CDU führte aus, er habe den Eindruck, dass auf der kommunalen Seite noch eine große Unruhe herrsche, da noch unklar sei, welche Kosten mit der Mobilitätsgarantie und dem Ausbau des ÖPNV verbunden seien und wie sich die Finanzierung gestalte. Wenn die kommunale Seite das Angebot nicht über eine Erhöhung der Kreisumlage oder aus dem kommunalen Haushalt finanzieren wolle, müsse sie hierfür den Mobilitätspass nutzen. Hierzu gebe es aber seitens der Kommunen noch viele offene Fragen. Er begrüße es daher, dass hierzu

Ausschuss für Verkehr

verschiedene Pilotprojekte stattfinden. Hierbei müssten auch die unterschiedlichen Anforderungen für den ÖPNV im Ballungsraum und im ländlichen Raum in den Blick genommen werden.

Bei der Umsetzung der Mobilitätsgarantie und des Mobilitätspasses einschließlich der Schaffung der gesetzlichen Grundlage handle es sich um eines der größten Projekte in der laufenden Legislaturperiode. Wichtig sei, dass das Vorhaben, wie im Koalitionsvertrag vereinbart, im Dialog mit der kommunalen Seite umgesetzt werde.

Die bereits genannte Abgeordnete der Grünen merkte an, sie könne die Aufregung, die in dem vorliegenden Antrag zum Ausdruck gebracht werde, überhaupt nicht verstehen. Im SPD-Wahlprogramm zur Landtagswahl 2021 sei explizit aufgeführt:

In Großstädten soll der 5-Minuten-Takt die Regel sein, in Verdichtungsräumen der 15-Minuten-Takt und in ländlichen Gegenden mindestens der 1-Stunden-Takt. Außerdem sorgen wir in Dörfern und Kleinstädten zwischen 5 und 24 Uhr für eine Mobilitätsgarantie: ...

Um die Finanzierung des ÖPNV zu sichern, wollen wir unseren Kommunen eine weitere Einnahmequelle ermöglichen: eine einkommensabhängige Nahverkehrsabgabe.

Insoweit seien die Planungen zum Mobilitätspass von den Vorstellungen der SPD nicht weit entfernt.

Zur weiteren Gestaltung und Umsetzung des Mobilitätspasses werde die Kommunikation mit den kommunalen Verwaltungen gesucht. Von verwalterischer Seite und von den kommunalen Gremien sei auch explizit gewünscht, dass hier Handlungsspielräume vorhanden seien.

Der bereits genannte Mitunterzeichner des Antrags erwiderte, er habe den Bedarf oder das Interesse an einer solchen Maßnahme nicht infrage gestellt. Es gehe darum, wie dies umgesetzt werde. Auf den Kommunen laste ein gewisser Druck, weil hier eine Erwartungshaltung bestehe und die Kommunen noch nicht wüssten, wie dies umgesetzt werden könne.

Er richtete die Nachfrage an den Verkehrsminister, was mit einer sozial verträglichen Umsetzung des Mobilitätspasses gemeint sei.

Der Minister für Verkehr betonte, das Land werde das Vorhaben sehr offensiv in den Kommunen kommunizieren, damit die bestehende Unsicherheit schnell beseitigt werde. Die Landesregierung befinde sich hierzu auch mit den kommunalen Landesverbänden im Gespräch. Nichtsdestotrotz werde es in manchen Kommunen eine politische Debatte über das Vorhaben geben.

Zu prüfen sein werde, welche rechtlichen Möglichkeiten es gebe, derartige Gebühren oder Abgaben sozial zu staffeln oder Ausnahmeregelungen einzuführen, um bestimmte Einwohnergruppen nicht zu belasten.

Die Entscheidungsträger täten gut daran, nicht mit zu hohen Gebühren- und Abgabeforderungen in die Diskussion einzusteigen, die letztlich nicht mehrheitsfähig seien. Die Diskussion um die Parkraumbewirtschaftung habe gezeigt, dass zu hohe Gebührensätze letztlich zum Scheitern verurteilt seien.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 17/613 für erledigt zu erklären.

15.12.2021

Berichterstatter:

Dörflinger

25. Zu dem Antrag der Abg. Frank Bonath und Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr
– Drucksache 17/615
– Straßenbaumaßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit am Beispiel der Südumfahrung Niedereschach: Verbindungsstraße zwischen der L 423 und der L 178

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Frank Bonath und Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP – Drucksache 17/615 – für erledigt zu erklären.

23.9.2021

Die Berichterstatte(r): Der Vorsitzende:
 Braun Klos

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 17/615 in seiner 3. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 23. September 2021.

Ein Mitinitiator des Antrags brachte vor, im Bereich Niedereschach bestehe auf einer Landesstraße eine problematische Engstelle, wie er sie in einer solchen Weise und Länge bisher selten gesehen habe. Aufgrund des örtlichen Gewerbegebiets gebe es auf der Strecke viel Schwerlastverkehr, auch mit Gefahrguttransporten. Bei einer Sperrung des kritischen Bereichs für den Lkw-Verkehr wäre das Gewerbegebiet nur noch über einen Umweg von 50 km erreichbar.

Es stelle sich die Frage, weshalb seitens des Landes noch keine Optimierung der Verkehrsverhältnisse in dem betreffenden Bereich angegangen worden sei. Er halte es für angebracht, das zuständige Regierungspräsidium anzuhaltend, eine schnelle Lösung zu finden, um zu vermeiden, dass es dort zu Unfällen mit schlimmen Folgen komme.

Ein Abgeordneter der CDU bemerkte, nach einmütiger Auffassung des Arbeitskreises seiner Fraktion handle es sich bei dem angesprochenen Problem um ein Wahlkreisthema, das eher über eine Kleine Anfrage als über einen Antrag im Ausschuss behandelt werden sollte.

In jedem Wahlkreis gebe es derartige Probleme, für die nach Lösungen gesucht werden müsse. Dies gelte auch für die Situation in Niedereschach, für die sich hoffentlich eine Lösung finden werde. Nach Ansicht der CDU-Fraktion sei dies aber kein Thema, das zum Gegenstand eines im Ausschuss zu behandelnden Antrags gemacht werden sollte.

Eine Abgeordnete der Grünen äußerte, zutreffend sei, dass in dem beschriebenen Bereich eine Gefahrensituation bestehe. Allerdings würde auch die in Betracht gezogene Südumfahrung nicht wirklich eine Entlastung bringen, da auch im Bereich der Hauptstraße innerörtlich ein Engpass bestehe und es problematisch wäre, den Schwerlastverkehr dort hindurchzuführen. Zudem würde diese Südumfahrung durch ein Natura-2000-Gebiet führen.

Ausschuss für Verkehr

Sie frage sich schon, wie es sein könne, dass Kommunen nicht in der Lage seien, bei der Planung von Gewerbegebieten und deren Erweiterungen keine geeignete Zuwegung zu berücksichtigen.

Vor Ort habe eine Bürgerinitiative gute Trassenvorschläge gemacht, von denen aber die Kommune nichts wissen wolle.

Der Bemerkung ihres Vorredners stimme sie zu. In zeitlicher Hinsicht wäre es dem Ausschuss sicher nicht möglich, aus allen Wahlkreisen jede Strecke zu behandeln, bei der sich ein Problem aufwerfe.

Der Minister für Verkehr legte dar, bei der Umsetzung der Vorhaben des Maßnahmenplans müsse das Land aufgrund der begrenzten Mittel eine Priorisierung vornehmen. Hierbei spielten Aspekte der Verkehrssicherheit, aber auch der Verkehrsbelastung eine Rolle. In dem angesprochenen Bereich bei Niederschach sei die Belastungszahl im Landesvergleich deutlich unterdurchschnittlich. Daher kämen vorher noch einige andere Straßenmaßnahmen zum Zug.

Er teile die Ansicht, dass der Ausschuss überfordert wäre, wenn er jede Straßenmaßnahme dieser Art in Baden-Württemberg im Detail besprechen müsste. Inhaltlich könne der Ausschuss hierzu ohnehin nichts beschließen.

Ein Vertreter des Ministeriums für Verkehr teilte mit, auf der angesprochenen Strecke bestehe aufgrund eines starken Gefälles und einer beengten Situation in der Ortsdurchfahrt ein Problem. Das Verkehrsaufkommen liege bei rund 3 300 Fahrzeugen am Tag mit einem durchschnittlichen Schwerverkehrsanteil.

Innerhalb der Ortsdurchfahrt seien an den Problemstellen seitlich Poller angebracht worden, um die Fahrbahnbegrenzung aufzuzeigen. Für den Lkw-Verkehr gelte in diesem Bereich seit vielen Jahren eine Tempobeschränkung von 10 km/h.

Der Bereich sei weiterhin unfallunauffällig. Insofern bestehe dort kein Verkehrssicherheitsproblem.

Der bereits genannte Mitinitiator des Antrags merkte an, die dargestellte Problemlage sei in Form eines Antrags aufgegriffen worden, weil die Antragsteller dies für ein wichtiges Thema hielten.

Er rate dem Verkehrsminister, sich einmal die verkehrliche Situation vor Ort anzuschauen. Nach Ansicht der Antragsteller sei dies eine absolute Gefahrenquelle. Wenn man konsequent wäre, müsste der betreffende Bereich für den Schwerlastverkehr über 7,5 t gesperrt werden.

Die Antragsteller hätten bei Vor-Ort-Terminen festgestellt, dass es sich bei der angesprochenen verkehrlichen Situation um eine Gefahrenquelle handle, für die es zu einer Lösung kommen müsse. Falls es dort zu Unfällen komme, würden sie dieses Thema wieder aufrufen und auch thematisieren, dass es hier in den letzten Monaten und Jahren nicht zu einer Lösung gekommen sei und die Idee bzw. Planung für eine Verbindungsstraße verworfen worden sei.

In der Gesamtabwägung würde er sich immer für die Verkehrssicherheit entscheiden. Im vorliegenden Fall würde dies den Bau einer Verbindungsstraße bedeuten.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 17/615 für erledigt zu erklären.

24.11.2021

Berichterstatterin:

Braun

26. Zu dem Antrag des Abg. Friedrich Haag u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr

– Drucksache 17/653

– Elektromobilität und CO₂-Emissionen

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag des Abg. Friedrich Haag u. a. FDP/DVP – Drucksache 17/653 – für erledigt zu erklären.

23.9.2021

Die Berichterstatterin:

Dr. Pfau-Weller

Der Vorsitzende:

Klos

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 17/653 in seiner 3. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 23. September 2021.

Der Erstunterzeichner des Antrags erklärte, lobenswert sei, dass der Verkehrsminister der Presse zufolge die pauschale Berücksichtigung von batterieelektrischen Fahrzeugen mit einem CO₂-Ausstoß von 0 g hinterfrage. Aus den Antworten des Ministeriums gehe allerdings etwas anderes hervor.

Bei der Ermittlung des Flottengrenzwerts nach dem Tank-to-Wheel-Prinzip gehe es darum, wie viel CO₂ ein Fahrzeug ausstoße. Dies sei jedoch nach Ansicht der Antragsteller irrelevant. Bei einem Verbrennungsmotor komme es darauf an, welcher Anteil der Abgase auf fossile Quellen zurückgehe.

Rein elektrisch betriebene Fahrzeuge verlagerten das Problem lediglich auf die Kraftwerke, solange der verwendete Strom durch Kohle oder andere fossile Brennstoffe produziert werde. Mit dem geplanten Hochlauf der Elektromobilität entstehe ein enormer Bedarf an Strom, der dann auch aus erneuerbaren Quellen stammen solle. Daher stelle sich die Frage, ob nach Abschaltung der Atomkraftwerke das Problem letztlich mit Kohlestrom bekämpft werde, wenn der Anteil der Elektrofahrzeuge am Pkw-Bestand weiter steige, aber der Anteil der Strommenge aus erneuerbaren Quellen im Netz nicht in gleichem Maße steige.

Eine Abgeordnete der CDU äußerte, obwohl ihre Fraktion hinter der Elektromobilität stehe, müsse in den nächsten Jahren darüber debattiert werden, was mit der Bestandsflotte geschehe. Im Sinne der Ressourceneffizienz müsse sich die Politik auch weiterhin mit synthetischen Kraftstoffen befassen.

Die Stellungnahme des Ministeriums beschäftige sich mit der Klimabilanz der Elektrofahrzeuge. In diesem Zusammenhang stelle sich die Frage nach dem aktuellen Stand der industriellen Recyclingverfahren.

Durch mehr Elektrofahrzeuge steige die Belastung des Stromnetzes in Baden-Württemberg weiter. Das Stromnetz müsse daher ausgebaut werden. Es gebe bereits jetzt verschiedene Projekte, bei denen u. a. intelligentes Lademanagement erprobt werde. Mit dem Projekt „i-rEzEPT“ untersuche das Fraunhofer IAO beispielsweise die Nutzbarkeit intelligenter rückspeisefähiger Elektrofahrzeuge zur Eigenstrommaximierung.

Andere Projekte untersuchten die Ladevorgänge in Tiefgaragen von Mehrfamilienhäusern. Ladevorgänge trügen nur wenig zu Stromverlusten bei. Es sei auch nicht zutreffend, dass alle Haus-

Ausschuss für Verkehr

bewohner gleichzeitig ihre Elektrofahrzeuge laden würden. Daher gebe es durchaus Spielräume. In den nächsten Jahren müssten der frühzeitige und vollumfängliche Netzausbau sowie die Netzverstärkung vorangetrieben werden.

Ein Abgeordneter der Grünen merkte an, mehr Elektroautos erhöhten den Bedarf an elektrischer Energie. Energiepolitisch müsse daher für den Ausbau der Infrastruktur gesorgt werden. Das sei für Baden-Württemberg so geplant und werde hoffentlich auf Bundesebene ebenso gehandhabt.

Elektrofahrzeuge könnten auch eine Entlastungswirkung haben, wenn die Aufladung erfolge, während viel regenerative Energie im Stromnetz vorhanden sei. Das sei beispielsweise tagsüber der Fall, wenn die Sonneneinstrahlung hoch sei und Fotovoltaikanlagen genutzt würden. Werde dann bei längeren Fahrten auf den Autobahnen oder beim Arbeitgeber das Fahrzeug geladen, führe das zu einer sinnvollen Nutzung der vorhandenen Energie und trage zu einer Entspannung der Produktionslage bei. Dazu gebe es auch interessante Untersuchungen.

Synthetische Kraftstoffe spielten in Zukunft eine wichtige Rolle. Aber derzeit müsse bedacht werden, dass zur Herstellung synthetischer Kraftstoffe erheblich mehr Energie benötigt werde. Mit Blick auf die Energiebilanz stünden synthetische Kraftstoffe als Lösung nicht in ausreichenden Mengen zur Verfügung. Außerdem seien synthetische Kraftstoffe wenig sinnvoll, wenn der Anteil der regenerativen Energien am Strommix gering sei. Es gebe Landesprogramme zum Thema „reFuels“. Er bitte das Verkehrsministerium, darzulegen, wie derzeit die Situation bezüglich der „reFuels“ aussehe.

Der Minister für Verkehr führte aus, die derzeitigen Antriebsarten führten zu einem immensen CO₂-Ausstoß im Verkehr. Deutschlandweit betrage der CO₂-Anteil, der auf den Verkehr entfalle, 25 %, in Baden-Württemberg liege er bei ungefähr 33 bis 34 %.

Zur Verfolgung der Ziele der Landesregierung, der Bundesregierung und der Europäischen Union müsse geschaut werden, wie ein Wechsel zu klimaneutralen Antrieben aussehen könne. Eine Elektrifizierung der Antriebe mache nur Sinn, wenn gleichzeitig der Ausbau der erneuerbaren Energien vorangetrieben werde. Es mache keinen Sinn, Elektroautos mit Strom zu laden, der aus Braunkohle gewonnen werde, obwohl selbst dieses Vorgehen in der Regel besser sei als der Betrieb eines durchschnittlichen Verbrennungsmotors; der Unterschied sei aber nicht wesentlich. Eine deutliche Einsparung von CO₂ erfolge dadurch nicht.

Das Verkehrsministerium habe von Anfang an betont, die Herausforderung sei so groß, dass nicht auf eine Technologie allein gesetzt werden könne. Alle Technologien müssten geprüft und getestet werden. Danach werde sich zeigen, welche Technologie für welchen Zweck am geeignetsten sei.

Für manche Bereiche sei zurzeit die batterieelektrische Lösung am günstigsten, am besten und am effizientesten. Bei batterieelektrischen Lösungen könne die eingesetzte Primärenergie zu 69 % in Bewegungsenergie umgesetzt werden. Eine mit Wasserstoff betriebene Brennstoffzelle erreiche einen Effizienzgrad von 26 %. Bei synthetischen Kraftstoffen liege der Effizienzgrad nach dem heutigen Stand der Technik bei 13 %. Insoweit spreche der Effizienzgrad aktuell für batterieelektrische Lösungen und gegen wasserstoffbetriebene Brennstoffzellen und gegen synthetische Kraftstoffe.

In manchen Bereichen könne aber auf absehbare Zeit keine Batterietechnologie verwendet werden. Batterieelektrisch angetriebene Großflugzeuge werde es in absehbarer Zeit nicht geben. Ein Großflugzeug werde also voraussichtlich mit erneuerbarem Kerosin fliegen müssen. In diesem Fall spiele die Effizienz eine nachrangige Rolle, da überhaupt eine Lösung benötigt werde.

Ein weiterer Unterschied bestehe darin, ob synthetischer Kraftstoff unter den in Baden-Württemberg herrschenden Bedingungen hergestellt werde oder ob die Herstellung in Regionen der Welt erfolge, in denen ständig ausreichend erneuerbare Energie zur Verfügung stehe, die umgesetzt werden könne. Es wäre fast schon egal, ob ein hoher Effizienzgrad gegeben sei, wenn immer ausreichend regenerative Energie für die Elektrolyse und andere Verfahren zur Verfügung stehe.

Zu beachten sei außerdem, dass es im Verkehrsbereich nicht nur neue Elektroautos gebe, sondern für eine geraume Zeit auch Autos mit Verbrennungsmotor genutzt würden. Die Verantwortlichen könnten nicht zusehen, wie das Klima durch Verbrennungsmotoren belastet werde, wenn es Möglichkeiten gebe, diese Belastungen zu reduzieren. Deswegen seien synthetische Kraftstoffe für die Bestandsflotte von Bedeutung.

Die Brennstoffzelle werde vermutlich eine große Zukunft im Bereich der schweren Lkws und der Schiffe haben. Verschiedene Unternehmen aus Baden-Württemberg und Deutschland arbeiteten vertieft an Lösungen, um Schiffe durch Brennstoffzellen zu elektrifizieren. Brennstoffzellen beanspruchten weniger Platz als herkömmliche Antriebe. Den Schiffen stünden dadurch größere Frachtkapazitäten zur Verfügung. Investitionen in Brennstoffzellenantriebe könnten sich daher sehr schnell rechnen.

Zur Vergleichbarkeit sei es wichtig, dass bei allen Antriebsformen die Gesamtenergiebilanz betrachtet werde und die Messung nicht erst nach einem bestimmten Zeitpunkt beginne. Dies gelte es auch bei den Berechnungen der Europäischen Union zu berücksichtigen.

Die Verfolgung aller Lösungsansätze sei wichtig. Deswegen betreibe das Verkehrsministerium eine eigene Projektgruppe. Eine Reihe von Projekten werde von dieser Gruppe angestoßen und moderiert. Im Rahmen des Strategiedialogs der Landesregierung sei in Zusammenarbeit mit der Mineralölwirtschaft, der Automobilwirtschaft, der Wissenschaft und verschiedenen anderen Akteuren, die an einer Verfahrensoptimierung interessiert seien, das Projekt „reFuels – Kraftstoffe neu denken“ ins Leben gerufen worden. Ziel sei, in den nächsten Jahren eine größere Demonstrationsanlage zur industriellen Herstellung synthetischer Kraftstoffe in Karlsruhe zu errichten. Die Finanzierung erfolge durch die Industrie und nicht durch Landesmittel. Das Land Baden-Württemberg moderiere und bringe die verschiedenen Akteure zusammen.

Demnächst werde ein Projekt starten, das sich mit der Abscheidung von CO₂ befasse. Bei der Herstellung von Zement entstehe in hohem Maße CO₂. Dieses CO₂ solle abgefangen und zu klimaneutralem Kerosin verarbeitet werden. Das Projekt solle im Wesentlichen von einem baden-württembergischen Unternehmen finanziert werden.

Darüber hinaus gebe es in diesem Bereich noch weitere Projekte, an denen das Land beteiligt sei. Baden-Württemberg wolle mit den daran interessierten Industriezweigen gemeinsame Lösungen entwickeln. Die Wirtschaft habe verstanden, dass von ihr etwas zur Erreichung der Klimaschutzziele getan werden müsse. Ohne eine Umstellung wären die bisherigen Geschäftsmodelle bald nicht mehr rentabel.

Für die Elektrifizierung des Verkehrssektors seien eine Vermehrung der Ladesäulen und der Ausbau des Stromnetzes zwingend erforderlich. Zusätzlich sei der Aufbau eines Wasserstofftankstellennetzes erforderlich, sonst funktioniere die Einführung von Brennstoffzellenfahrzeugen nicht. Das werde durch den Einstieg von baden-württembergischen Herstellern in die Produktion von Brennstoffzellen-Lkws deutlich. Derzeit gebe es in Baden-Württemberg zwölf Wasserstofftankstellen. Diese reichten gerade aus, um die wenigen vorhandenen wasserstoffbetriebenen Fahrzeuge zu versorgen. Bisher sei nicht jede Region des Landes gut durch wasserstoffbetriebene Fahrzeuge erreichbar, da nicht überall eine

Ausschuss für Verkehr

Wasserstofftankstelle vorhanden sei. Außerdem sei die Dimensionierung nicht ausreichend. Die Kapazitäten der vorhandenen Wasserstofftankstellen genügten gerade zur Befüllung eines Lkws. Es gebe daher noch viel zu tun.

Auch im Strombereich brauche das Land einen richtig großen Zuwachs. Solange erneuerbare Energien noch nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung stünden, müsse sehr sorgfältig und effizient mit der vorhandenen Energie umgegangen werden. Die Behauptung der Energieverschwendung stehe im Raum, wenn Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe produziert würden in dem Wissen, dass batterieelektrische Antriebe effizienter wären. Dieser Umstand müsse bedacht werden, könne aber nicht bedeuten, die Ansätze bei Wasserstoff und synthetischen Kraftstoffen nicht weiterzuverfolgen. Das Ziel sei eine Steigerung des Effizienzgrads auch in den anderen Bereichen. Das geschehe durch die optimierten Verfahren.

Ein Vertreter des Ministeriums für Verkehr teilte mit, beim Batterierecycling liege ein Hauptaugenmerk auf dem Bereich Forschung, Entwicklung und Produktion. Dadurch solle eine Industrialisierung des Batterierecyclings ermöglicht werden, damit eine tatsächliche Nutzung möglich werde. In diesem Bereich seien keine wesentlichen Fortschritte bekannt.

Die Hauptkonzentration des Recyclings müsse dabei nicht auf der Rückgewinnung von Lithium, sondern von Kobalt liegen. Im Rahmen der Elektromobilität stelle die Verfügbarkeit des Rohstoffs Kobalt das Hauptproblem dar. Zwar werde auch an kobaltfreien Batterien gearbeitet, aber diese technologischen Ansätze befänden sich noch in der Entstehung. Leider müsse festgestellt werden, dass die Einführung von recyceltem Kobalt und anderen recycelten Metallen für die Akteure momentan unwirtschaftlich sei. Die Deckung der Rohstoffbedarfe erfolge über den Weltmarkt. Somit falle eine Regulierung schwer.

Daher sei die batteriepolitische Initiative EU besonders wichtig. Demnach müssten in Europa verkaufte Batterien dem Recycling zugeführt werden. Das stelle eine Art der Regulierung dar, die auf dem bedeutsamen EU-Binnenmarkt gelte. Es sei zu hoffen, dass diese Recyclingpflicht eine Vorbildwirkung für andere Märkte habe und zu weiteren Fortschritten im Bereich der Nutzung recycelter Metalle führe.

Der Ausschuss beschloss ohne Widerspruch, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 17/653 für erledigt zu erklären.

15.12.2021

Berichterstatlerin:

Dr. Pfau-Weller

27. Zu dem Antrag der Abg. Michael Joukov-Schwelling und Niklas Nüssle u. a. GRÜNE und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr

– Drucksache 17/664

– SPNV-Offensive – Anstehende und geplante Verbesserungen im Schienenpersonennahverkehr auf der Südbahn und weiteren Strecken

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Michael Joukov-Schwelling und Niklas Nüssle u. a. GRÜNE – Drucksache 17/664 – für erledigt zu erklären.

23.9.2021

Der Berichterstatter:

Röderer

Der Vorsitzende:

Klos

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 17/664 in seiner 3. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 23. September 2021.

Der Erstunterzeichner des Antrags brachte vor, vor knapp 50 Jahren sei der Region Oberschwaben die Elektrifizierung der Südbahn in Aussicht gestellt worden. In wenigen Wochen werde die elektrifizierte Strecke tatsächlich in Betrieb gehen. Dies sei ein Erfolg für die Elektrifizierungspolitik des Landes. Vor allem sei damit ein großer Nutzen für die Region Oberschwaben verbunden. Die zusätzlichen Zugangebote nach dem Fahrplanwechsel seien der Stellungnahme zu dem vorliegenden Antrag zu entnehmen.

In der Stellungnahme des Verkehrsministeriums werde ausgeführt, dass der Lückenschluss auf der Bodenseegürtelbahn prioritär wäre, um durchgehende elektrische Zugfahrten und insgesamt eine bessere Qualität des Zugverkehrs sicherzustellen, und der Stand der Elektrifizierung der weiteren Zulaufstrecken dargestellt. Zu hören sei, dass die Elektrifizierung von Bahnstrecken bundesweit unterfinanziert sei. Ihn interessiere, wie es um die Planungskapazitäten der DB bestellt sei und wie schnell nach Einschätzung des Verkehrsministeriums die DB bei einer deutlichen Ausweitung der Finanzierung die Streckenelektrifizierung vorantreiben könnte.

Ein Abgeordneter der FDP/DVP äußerte, seine Fraktion halte Streckenelektrifizierungen für durchaus sinnvoll. Allerdings dauerten solche Maßnahmen oftmals sehr lange. Daher sollte auf den Strecken, auf denen bislang noch Dieselzüge verkehrten, der Einsatz von Hybrid-PowerPacks erprobt werden, die es ermöglichen, die Bahnen in urbanen Gebieten elektrisch zu betreiben. Er rege an, hierzu ein Pilotprojekt zu starten.

Ein Abgeordneter der CDU führte aus, die CDU-Fraktion sei erfreut darüber, dass eine planmäßige Umsetzung der Elektrifizierung der Südbahn gelungen sei und im Dezember die elektrifizierte Strecke in Betrieb genommen werden könne. Die Maßnahme sei ein Beispiel dafür, dass die Umsetzung eines Infrastrukturprojekts auch innerhalb des Zeitplans möglich sei.

Mit der elektrifizierten Südbahnstrecke und der neuen Regio-S-Bahn Donau-Iller erhalte die Region im Süden des Landes ein gutes Verkehrsangebot, das die Attraktivität des Schienenverkehrs erhöhen werde.

Ausschuss für Verkehr

Ein Abgeordneter der SPD bekräftigte, es sei erfreulich, dass die Elektrifizierung der Südbahn vorangehe.

Er fragte, ob das Verkehrsministerium damit rechne, dass es durch die Verlängerung der Fahrzeit auf der Gesamtrelation Ulm–Basel um ca. 40 Minuten zu Fahrgastverlusten komme.

Ferner bat er das Ministerium um Konkretisierung, wann der MEX-Standard auf welchen Strecken eingeführt werde.

Der Minister für Verkehr legte dar, die Planung von Schienenstrecken erfolge nicht durch die Landesregierung oder die Bundesregierung, sondern ausschließlich durch die Deutsche Bahn. Dort bestehe jedoch aufgrund der beschränkten Kapazitäten ein Engpass. Dieser könne seines Erachtens nicht durch zusätzliche Mittel beseitigt werden. Notwendig wäre vielmehr eine Reform der Strukturen.

Er könnte sich gut vorstellen, Projekte wie die Elektrifizierung der Strecke von Ulm nach Friedrichshafen auszuschreiben, wie dies auch bei Straßenbauprojekten und anderen Vorhaben gemacht werde. Auf solche Ausschreibungen von Eisenbahninfrastrukturprojekten könnten sich dann die Unternehmen der DB, aber auch andere nationale und internationale Unternehmen mit konkreten Kosten- und Zeitplänen bewerben. Dieses Verfahren wäre seines Erachtens schneller und kostengünstiger als das bisherige Vorgehen.

In dem schon in der letzten Legislaturperiode von der Landesregierung vorgelegten Elektrifizierungskonzept sei festgelegt, welche Bahnstrecken in Baden-Württemberg als nächste elektrifiziert werden sollten. Nach der Elektrifizierung der Südbahn stehe als nächstes Projekt die Elektrifizierung der Hochrheinbahn an. Hierzu seien die Vorplanungen abgeschlossen und das Planfeststellungsverfahren im Gang. Parallel liefen die Planungen für die Elektrifizierung der Bodenseegürtelbahn. Nach Abschluss dieser Projekte wäre eine durchgängige Befahrung der Bahnstrecken von Ulm über Friedrichshafen und die Bodenseeregion über die Hochrheinbahn bis nach Basel mit elektrischen Fahrzeugen möglich. Mit der Inbetriebnahme der Regio-S-Bahn Donau-Iller gehe auch die Elektrifizierung der Brenzbahn einher. Zudem erfolge eine Streckenelektrifizierung für die Regionalstadtbahn Neckar-Alb.

Die Streckenelektrifizierung mit Oberleitungen eigne sich vor allem für viel befahrene Strecken. Zwar seien hierfür hohe Investitionen erforderlich, jedoch sei die Technologie sehr gut erprobt und gehe mit nur geringen Energieverlusten einher.

Für Strecken, die perspektivisch nicht als elektrifizierungsfähig angesehen würden, weil dort zu wenig Verkehr unterwegs sei, sei der Einsatz neuer, klimafreundlicher Technologien vorgesehen. Derartige Technologien würden schon jetzt im Land erprobt. Beispielsweise finde auf dem Netz der ehemaligen Hohenzollernbahn die Erprobung eines Brennstoffzellenzugs statt. Bei der Ausschreibung eines Pilotprojekts für die Ortenau sei eine batterieelektrische Lösung zum Zug gekommen. Die hierbei eingesetzten Fahrzeuge könnten sowohl über Oberleitungen als auch über Batterien mit Energie versorgt werden.

Er selbst habe anfänglich auf die Technologie der Hybrid-PowerPacks gesetzt. Diese habe sich bislang aber nicht am Markt durchgesetzt. Im Zuge der Entwicklungen im Lkw-Bereich hätten batterieelektrische Lösungen auch im Bahnbereich zunehmend an Bedeutung gewonnen.

Letztlich entschieden die bei den Ausschreibungen zum Zug gekommenen Betreiberunternehmen, welche Züge zum Einsatz kämen. Die Fahrzeuge würden dann vom Land finanziert und in das Eigentum des Landes überführt.

Ein Vertreter des Ministeriums für Verkehr teilte mit, die derzeit noch auf der Südbahnstrecke verkehrenden Fahrzeuge der Baureihe 612 seien knapp 20 Jahre alt und nur noch bis Ende der 2020er-Jahre im Einsatz. Daher lohne sich eine Umrüstung

dieser Fahrzeuge nicht mehr. Für die verbleibenden Streckennetze, die keine Oberleitungselektrifizierung erhielten, würden nur noch Züge mit alternativen Antrieben bestellt. Ab Ende der 2020er-Jahre kämen dann weitgehend emissionsfreie Fahrzeuge zum Einsatz. In den Bereichen Oberschwaben, Nordschwarzwald und Tauberbahn gebe es Strecken, bei denen eine Oberleitungselektrifizierung wahrscheinlich nicht die zielführende Lösung der Elektrifizierung sein werde. Derzeit werde über ein wissenschaftliches Gutachten untersucht, ab welchen Zugzahlen pro Tag welche Lösung die volkswirtschaftlich und ökologisch sinnvollste sei.

Die Verlängerung der Fahrzeit auf der Gesamtstrecke Ulm–Friedrichshafen–Singen–Basel werde auch seitens des Ministeriums als schmerzhaft empfunden. Letztlich gebe es aber keine andere Möglichkeit, wenn eine Verbesserung der vielfach kritisierten aktuell schlechten Betriebsqualität erreicht werden solle. Das Land habe sich im Dialog mit der Region dazu entschlossen, in der Übergangszeit bis zur Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke auf lokbespannte Züge mit Doppelstockwagen umzustellen, die eine höhere Kapazität aufwiesen und niveaufreie Einstiege, auch für Radfahrer, böten. Zu hoffen sei, dass die bessere Qualität und höhere Zuverlässigkeit in der Nachfragewirkung den negativen Effekt der längeren Fahrzeiten zumindest teilweise kompensieren könnten.

Bei den Metropolexpressverkehren im Großraum Stuttgart solle durchgängig ein Halbstundentakt erreicht werden. Zu den regulären Verkehrszeiten unter der Woche sei dieser auf allen Strecken bis etwa 20 Uhr eingeführt. Auf manchen Strecken, wie etwa auf der Filstalstrecke, habe unter finanzieller Mithilfe der Kommunen schon ein entsprechendes Angebot bis Mitternacht und an Wochenenden eingeführt werden können. Dieses Angebot werde auf den restlichen Strecken schrittweise komplettiert. Bei der Umsetzung gebe es noch einige Restriktionen. Zum einen schränkten die Kostensteigerungen die finanziellen Spielräume ein. Zu hoffen bleibe, dass es in den kommenden Jahren zu einer Aufstockung der Regionalisierungsmittel komme. Die zweite Restriktion liege im Bereich des Personals. Bekanntermaßen gebe es Engpässe bei der Verfügbarkeit von Lokführern und Fahrpersonal. Erschwerend komme hinzu, dass die zusätzlichen Zugleistungen vor allem in den Abendstunden und am Wochenende zu erbringen seien, was eine besondere Herausforderung im Hinblick auf die Dienstplanmasse darstelle. So werde in den Abendstunden und an den Wochenenden überproportional viel Personal benötigt, das möglicherweise unter der Woche gar nicht voll ausgelastet werden könne. Daher werde beim weiteren Ausbau behutsam und stufenweise vorgegangen, um die Betriebsqualität unter der Woche nicht zu gefährden.

Der Erstunterzeichner des Antrags erkundigte sich, ob das genannte Gutachten, mit dem untersucht werde, ab wann sich eine Elektrifizierung von Strecken lohne, veröffentlicht werde.

Weiter fragte er, ob mit der Elektrifizierung der Südbahn die Zeit der Baureihe 628 endgültig abgelaufen sei oder solche Fahrzeuge dann noch weiterhin irgendwo im Land eingesetzt würden.

Der bereits genannte Abgeordnete der FDP/DVP merkte an, unter Klimaschutzaspekten werde interessant sein, welche Fahrzeuge letztlich wie lange eingesetzt würden. Momentan seien Diesellokomotiven am Markt nur schwer erhältlich. Es wäre sicher nicht im Interesse der Grünen, wenn die vorgesehenen Doppelstockwagen letztlich von Lokomotiven der Baureihe 218 in Doppeltraktion befördert werden müssten. Überlegt werden sollte, welche Alternativen es hierzu noch gebe. Das Land sollte hier auf neue Technik setzen.

Mit dem Hinweis, dass Fahrzeuge der Baureihe 612 nur noch zehn Jahre im Einsatz seien, wäre er vorsichtig. In der Vergangenheit sei es immer wieder vorgekommen, dass aufgrund von Lieferengpässen oder Zulassungsproblemen manche Baureihen noch 20 Jahre länger als geplant zum Einsatz gekommen sei-

Ausschuss für Verkehr

en. Im Sinne der Nachhaltigkeit sollten die Baureihen für eine längere Einsatzdauer ausgelegt sein. Hierbei sollte auch auf eine Optimierung der Dieselmotoren geachtet werden.

Der bereits genannte Vertreter des Ministeriums für Verkehr trug vor, für den Einsatz auf der Hochrheinstrecke vorgesehen seien nicht Fahrzeuge der Baureihe 218, sondern die relativ modernen Loks der Baureihe 245, die derzeit noch auf der Südbahn verkehrten. Nach Aussage von Experten werde damit der Verkehr auf der Hochrheinstrecke in jedem Fall stabiler als das seitherige Angebot, das vielfach kritisiert worden sei.

Mit Inbetriebnahme der elektrifizierten Südbahnstrecke im Dezember 2021 kämen planmäßig keine Fahrzeuge der Baureihe 628 mehr zum Einsatz. Die DB Regio halte allerdings einige Fahrzeuge dieser Baureihe noch auf Reserve, die bei Zugausfällen zum Einsatz kommen könnten.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 17/664 für erledigt zu erklären.

7.12.2021

Berichterstatter:

Röderer