

## **Beschlussempfehlungen und Berichte**

### **der Fachausschüsse zu Anträgen von Fraktionen und von Abgeordneten**

#### INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
<b>Beschlussempfehlungen des Ausschusses des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen</b>	
1. Zu dem Antrag des Abg. Michael Joukov u. a. GRÜNE und der Stellungnahme des Ministeriums des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen – Drucksache 17/2257 – Nachwuchsgewinnung in der Landesverwaltung	5
2. Zu dem Antrag der Abg. Dr. Matthias Miller und Dr. Albrecht Schütte u. a. CDU und der Stellungnahme des Ministeriums des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen – Drucksache 17/2393 – Entwicklung des Katastrophenschutzes in Baden-Württemberg	5
<b>Beschlussempfehlung des Ausschusses für Kultus, Jugend und Sport</b>	
3. Zu dem Antrag der Abg. Katrin Steinhülb-Joos u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Kultus, Jugend und Sport – Drucksache 17/2712 – Weiterqualifizierung und Festanstellungen von Personen ohne Lehramtsqualifikation	6
<b>Beschlussempfehlungen des Ausschusses für Wissenschaft, Forschung und Kunst</b>	
4. Zu dem Antrag des Abg. Dr. Timm Kern u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kunst – Drucksache 17/1884 – Lehrbeauftragte an den Musikhochschulen in Baden-Württemberg	8
5. Zu dem Antrag der Abg. Dr. Albrecht Schütte und Dr. Michael Preusch u. a. CDU und der Stellungnahme des Ministeriums des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen – Drucksache 17/2229 – Rechenzentren in Baden-Württemberg	9

	Seite
<b>Beschlussempfehlungen des Ausschusses für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft</b>	
6. Zu dem Antrag des Abg. Raimund Haser u. a. CDU und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 17/2251 – Natur- und Kulturlandschaft im Landkreis Ravensburg	11
7. Zu dem Antrag des Abg. Gernot Gruber u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 17/2491 – Ersatz von Öl- und Gasheizungen im Land	11
8. Zu dem Antrag der Abg. Dr. Boris Weirauch und Gernot Gruber u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 17/2499 – Gasversorgung und Gasinfrastruktur im Land	14
9. Zu	
a) dem Antrag der Abg. Sabine Hartmann-Müller u. a. CDU und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 17/2542 – Unterstützungs- und Ausgleichsmöglichkeiten für Kleinwasserkraftanlagen	14
b) dem Antrag der Abg. Frank Bonath und Klaus Hoher u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 17/2339 – Potenziale der Wasserkraftnutzung für die Energieversorgung in Baden-Württemberg	14
10. Zu dem Antrag des Abg. Klaus Hoher u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 17/2560 – Entwicklungstendenzen und Zukunftspotenziale von Recycling im Bausektor	17
<b>Beschlussempfehlungen des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus</b>	
11. Zu dem Antrag des Abg. Dr. Erik Schweickert u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus – Drucksache 17/2324 – Zukunft für Innenstadt und Einzelhandel III: Versandhandel und Stadtlogistik	20
12. Zu dem Antrag des Abg. Hans Dieter Scheerer und der Abg. Alena Trauschel u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus – Drucksache 17/2400 – Landesförderung für die berufliche Weiterbildung für Unternehmen	22
13. Zu dem Antrag des Abg. Nikolai Reith u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus – Drucksache 17/2416 – Finanzierung von Start-up-Unternehmen in Baden-Württemberg: Venture Capital in der Early Stage	24
14. Zu dem Antrag des Abg. Daniel Karrais und des Abg. Frank Bonath u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus – Drucksache 17/2605 – Nachfolgeregelung bei einer Erlaubnis zum Betrieb einer Spielhalle	26

	Seite
15. Zu dem Antrag des Abg. Ruben Rupp u. a. AfD und der Stellungnahme des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus – Drucksache 17/2618 – Förderung der elektronischen Spieleindustrie in Baden-Württemberg	27
16. Stellungnahme des Landtags durch den Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus  zu der Mitteilung des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus vom 17. Juni 2022 – Drucksache 17/2720  Unterrichtung des Landtags in EU-Angelegenheiten; hier: Schutz geografischer Angaben für handwerkliche und industrielle Erzeugnisse COM(2022) 174 final (BR 229/22)	28
<b>Beschlussempfehlungen des Ausschusses für Verkehr</b>	
17. Zu	
a) dem Antrag des Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 17/2238 – Aktuelle Situation auf der Schwarzwaldbahn	30
b) dem Antrag des Abg. Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 17/2239 – Zugausfälle auf der Schwarzwaldbahn	30
18. Zu dem Antrag des Abg. Thomas Dörflinger u. a. CDU und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 17/2276 – Vergabe von Prüfungsterminen für Fahrerlaubnisprüfungen	31
19. Zu dem Antrag des Abg. Miguel Klauß u. a. AfD und der Stellungnahme des Ministeriums des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen – Drucksache 17/2408 – Verkehrsordnungswidrigkeiten und -straftaten von Angehörigen des Diplomatischen Dienstes in Baden-Württemberg	32
20. Zu dem Antrag der Abg. Hans Dieter Scheerer und Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 17/2462 – Technische Bestimmungen für die Barrierefreiheit von öffentlichem Verkehrs- und Freiraum	33
21. Zu dem Antrag des Abg. Friedrich Haag u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 17/2485 – Förderung der Elektromobilität in Baden-Württemberg	35
22. Zu dem Antrag des Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 17/2505 – Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Baden-Württemberg unter Pandemiebedingungen und unter dem Eindruck des Krieges in der Ukraine	39
23. Zu dem Antrag des Abg. Friedrich Haag u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 17/2525 – Kampagne „eAuto ausprobieren“	42
24. Zu dem Antrag des Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 17/2543 – Arbeit der Autobahn GmbH des Bundes in Baden-Württemberg	44

	Seite
25. Zu dem Antrag des Abg. Bernd Mettenleiter u. a. GRÜNE und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 17/2585 – „Missing Links“ und ihre Einflüsse auf den grenzüberschreitenden Bahnverkehr in der Oberrheinregion	45
26. Zu dem Antrag der Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 17/2589 – Herausforderungen für den Güterverkehr im Land	48
<b>Beschlussempfehlungen des Ausschusses für Landesentwicklung und Wohnen</b>	
27. Zu dem Antrag der Abg. Barbara Saebel u. a. GRÜNE und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 17/2473 – Sanieren, Umnutzen, Bestand erhalten	51
28. Zu dem Antrag des Abg. Friedrich Haag und des Abg. Dr. Erik Schweickert u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnungsbau – Drucksache 17/2619 – Aufbau des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen (MLW)	52
29. Zu dem Antrag des Abg. Miguel Klauß u. a. AfD und der Stellungnahme des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen – Drucksache 17/2663 – „Tiny House“ (Kleinsthäuser) in Baden-Württemberg	53
30. Zu dem Antrag der Abg. Gudula Achterberg und der Abg. Silke Gericke u. a. GRÜNE und der Stellungnahme des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnungsbau – Drucksache 17/2682 – Nachhaltiges Bauen in Baden-Württemberg	54
31. Zu der Mitteilung des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen vom 7. Juli 2022 – Drucksache 17/2846 Unterrichtung des Landtags in EU-Angelegenheiten; hier: Festlegung harmonisierter Bedingungen für die Vermarktung von Bauprodukten COM(2022) 144 final (BR 213/22)	55

## Beschlussempfehlungen des Ausschusses des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen

### 1. Zu dem Antrag des Abg. Michael Joukov u. a. GRÜNE und der Stellungnahme des Ministeriums des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen – Drucksache 17/2257 – Nachwuchsgewinnung in der Landesverwaltung

#### Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen, den Antrag des Abg. Michael Joukov u. a. GRÜNE – Drucksache 17/2257 – für erledigt zu erklären.

29.6.2022

Der Berichterstatter: Hoffmann  
Die stellv. Vorsitzende: Andrea Schwarz

#### Bericht

Der Ausschuss des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen beriet den Antrag Drucksache 17/2257 in seiner 12. Sitzung am 29. Juni 2022.

Ein Mitunterzeichner des Antrags dankte für die Stellungnahme und fragte, weshalb bei der Polizei die Durchlässigkeit zwischen dem mittleren, dem gehobenen und dem höheren Dienst erkennbar höher sei als in anderen Landesbehörden.

Ein Vertreter des Ministeriums des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen verwies auf die Antwort des Ministeriums auf eine parlamentarische Initiative, in der die genauen Zahlen bei den Beförderungen in der Landesverwaltung detailliert aufgelistet worden seien.

Er fügte hinzu, da bei der Polizei die berufliche Laufbahn anders organisiert sei, lägen die Aufstiegsquoten um einiges über denen in manchen anderen Teilen der Landesverwaltung. Polizeibeamtinnen und -beamten begannen im mittleren bzw. im gehobenen Dienst und könnten dann im Rahmen der Entwicklungsperspektiven bis in den höheren Dienst aufsteigen. Aber auch in der allgemeinen Verwaltung gebe es bekanntlich die Möglichkeit solcher Aufstiege.

Auf weitere Nachfrage des gerade zu Wort gekommenen Abgeordneten wies er darauf hin, dass der Personalkörper der baden-württembergischen Polizei sehr groß sei und daher vergleichsweise hohe Aufstiegszahlen verzeichnet würden.

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

10.8.2022

Berichterstatter:  
Hoffmann

### 2. Zu dem Antrag der Abg. Dr. Matthias Miller und Dr. Albrecht Schütte u. a. CDU und der Stellungnahme des Ministeriums des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen – Drucksache 17/2393 – Entwicklung des Katastrophenschutzes in Baden-Württemberg

#### Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen, den Antrag der Abg. Dr. Matthias Miller und Dr. Albrecht Schütte u. a. CDU – Drucksache 17/2393 – für erledigt zu erklären.

29.6.2022

Der Berichterstatter: Hoffmann  
Die stellv. Vorsitzende: Andrea Schwarz

#### Bericht

Der Ausschuss des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen beriet den Antrag Drucksache 17/2393 in seiner 12. Sitzung am 29. Juni 2022.

Einer der Erstunterzeichner des Antrags dankte für die Stellungnahme und bat um nähere Erläuterungen zu der Stellungnahme zu Ziffer 8 des Antrags.

Ein Vertreter des Ministeriums des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen führte aus, das Modul Betreuung, das in der Stellungnahme zu Ziffer 8 näher erläutert werde, sei eine Konzeption, die auf Überlegungen beruhe, die bezüglich denkbarer Katastrophen in Friedenszeiten angestellt worden seien. Dabei sei davon ausgegangen worden, dass etwa nach Flutkatastrophen in betroffenen Regionen eine bestimmte Anzahl an Personen unterzubringen seien.

Das Pilotprojekt „Labor Betreuung 5 000“ sei eine Konzeption aus der zivilen Verteidigung heraus und liege daher in der Zuständigkeit des Bundes. Die zugrunde liegende Planung sei Resultat einer Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern, basierend auf den jüngsten Erfahrungen im Kontext des Ukrainekriegs und den daraus abgeleiteten neuen Szenarien.

Eines dieser Szenarien drehe sich um die Frage, wie vorzugehen sei, wenn Menschen kriegsbedingt nach Deutschland kämen. Als dieses Konzept vor drei Jahren erstmals angedacht worden sei, habe sich wohl niemand vorstellen können, wie sich die Situation nun infolge des Ukrainekriegs darstelle.

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

10.8.2022

Berichterstatter:  
Hoffmann

## Beschlussempfehlung des Ausschusses für Kultus, Jugend und Sport

### 3. Zu dem Antrag der Abg. Katrin Steinhülb-Joos u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Kultus, Jugend und Sport – Drucksache 17/2712 – Weiterqualifizierung und Festanstellungen von Personen ohne Lehramtsqualifikation

#### Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,  
den Antrag der Abg. Katrin Steinhülb-Joos u. a. SPD – Drucksache 17/2712 – für erledigt zu erklären.

22.9.2022

Der Berichterstatter: Die Vorsitzende:  
Hailfinger Häffner

#### Bericht

Der Ausschuss für Kultus, Jugend und Sport beriet den Antrag Drucksache 17/2712 in seiner 11. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 22. September 2022.

Die Erstunterzeichnerin des Antrags Drucksache 17/2712 brachte vor, die Verkürzung der für eine Entfristung erforderlichen Mindestbeschäftigungsdauer von 36 auf 30 Monate sei durchaus positiv zu bewerten. Nichtsdestotrotz brauche es noch zahlreiche weitere Maßnahmen, um die Situation zu verbessern. Dabei spiele auch die Weiterqualifizierung der Lehrkräfte im Schuldienst eine große Rolle. Durch Weiterqualifizierungsmaßnahmen sollte Fachlehrerinnen und Fachlehrern ein früherer Aufstieg ermöglicht werden. Dabei gehe es immer auch um Wertschätzung.

Bei der Frage, wie es gelinge, Personal langfristig an Schulen zu binden, brauche es eine gewisse Transparenz. Schulleitungen sollten über die vorhandenen Möglichkeiten informiert werden und diese an das Kollegium weitergeben. Weiterqualifizierungen und Festanstellungen könnten angesichts des derzeitigen Lehrermangels dazu beitragen, die Situation etwas zu entschärfen.

Überdies sollten junge Lehrkräfte nach ihrem Referendariat in den Sommerferien bezahlt werden. Das wäre für den einen oder anderen möglicherweise ein Anreiz, nicht abzuwandern. Bisher würden sie nach dem Referendariat erst einmal in unbezahlte Sommerferien geschickt und zum neuen Schuljahr dann wieder eingestellt.

Insgesamt sollten die Möglichkeiten der Weiterqualifizierung und Festanstellung nochmals wohlwollend geprüft werden.

Eine Abgeordnete der Fraktion GRÜNE legte dar, sie teile das Ansinnen, dass der Quer-, Direkt- oder Seiteneinstieg und vor allem flankierende Qualifizierungs- und Fortbildungsmaßnahmen weiter vorangebracht werden müssten. Angesichts des massiven Lehrermangels sei das Land künftig noch mehr auf diese Menschen angewiesen. Damit es durch die Seiteneinsteigerinnen und Seiteneinsteiger und sogenannte „Nichterfüller“ nicht zu Einbußen in der Qualität an den Schulen komme, sollten flankierende Fortbildungsmaßnahmen, die vornehmlich am Zentrum für Schulqualität und Lehrerbildung (ZSL) stattfänden, weiter ausgebaut werden.

Vertragsentfristungen seien durchaus positiv. Doch seien hier entsprechende Voraussetzungen zu erfüllen. So sei eine gute Beurteilung durch die Schulleitung erforderlich. Die pädagogische Qualität dürfe nicht aus dem Blick geraten. Des Weiteren müsse ein unabwiesbarer dauerhafter Bedarf an der eingesetzten Schule bestehen.

Was die Bezahlung über die Sommerferien betreffe, so bestehe Einigkeit darüber, dass hier für diejenigen, die dringend gebraucht würden, auch eine Lösung gefunden werden müsse. Die Fristverkürzung auf 30 Monate sei schon ein sehr wichtiger Schritt.

Ein Abgeordneter der Fraktion der CDU äußerte, die Stellungnahme zum Antrag Drucksache 17/2712 bringe in viele Punkte, die bisher ohne genaue Datenbasis politisch sehr heiß diskutiert würden, durchaus etwas mehr Licht. Dass am Ende der Ausbildung Ferien für Personen, die danach verbeamtet in den Schuldienst einträten, durchbezahlt werden sollten, sehe er nicht. Er sehe aber durchaus den Auftrag, bei aufeinanderfolgenden befristeten Verträgen eine Lösung zu schaffen. Die Fristverkürzung auf 30 Monate sei schon ein sehr guter Schritt. Weitere Schritte halte er hier für denkbar.

Die Tabelle zur Anzahl der befristeten Verträge pro beschäftigter Person in der Stellungnahme zum Antrag Drucksache 17/2712 zeige, dass das Problem der viel beschworenen Kettenverträge deutlich kleiner sei als gemeinhin angenommen. Über die Hälfte der 2 600 Personen, die in Baden-Württemberg befristet beschäftigt seien, habe zum ersten Mal einen befristeten Vertrag.

Das Ziel sei es, für den Schuldienst zusätzliche Leute zu gewinnen und weiterzuqualifizieren. Die eigentliche Gerechtigkeitslücke liege aus seiner Sicht in der zu niedrigen Eingruppierung der Fachlehrer.

Ein Abgeordneter der Fraktion der FDP/DVP entgegnete, die Anzahl der Lehrkräfte, die laut oben genannter Tabelle einen befristeten Vertrag hätten, belaufe sich auf 2 698, also fast 2 700 und nicht 2 600, wie der Vorredner eben vorgebracht habe.

Der Abgeordnete der CDU-Fraktion warf ein, das ändere nichts daran, dass etwa die Hälfte zum ersten Mal einen befristeten Vertrag habe.

Der Abgeordnete der FDP/DVP-Fraktion fuhr fort, er komme zu einer anderen politischen Bewertung als sein Vorredner. Es könne möglicherweise darüber diskutiert werden, ob zwei oder drei befristete Verträge pro Person noch hinnehmbar seien. Aber alles, was darüber hinausgehe, halte er für ein echtes Problem. 585 Personen hätten vier oder mehr Verträge ohne Festanstellung erhalten; darunter sei auch eine Person mit zehn Verträgen. Vier Verträge seien seines Erachtens schon äußerst ungut. Er bitte die Kultusministerin um eine politische Bewertung dieser Zahlen. Ausweislich der Stellungnahme zum Antrag Drucksache 17/2712 werde es für das Schuljahr 2022/2023 voraussichtlich zu mehr als 160 Vertragsentfristungen kommen. Das sei deutlich zu wenig.

Ein Abgeordneter der Fraktion der AfD äußerte, 216 Personen hätten schon vier und 146 Personen fünf befristete Verträge erhalten. Das seien nicht wenige. Im Übrigen müsse auch gesehen werden, was das für die einzelnen Betroffenen bedeute. Diese Menschen hätten keine Möglichkeit, ihr Leben mittelfristig zu planen. Sie seien ständig nur befristet angestellt. Das Land lasse hier viele Menschen hängen, die eine pädagogische Qualifikation hätten. Jemand, der sechs Mal in Folge befristet eingestellt werde – das seien 98 Personen –, verfüge über eine pädagogische Qualifikation. Ansonsten wäre er nicht immer wieder eingestellt worden. Wenn diese Leute immer nur befristete Verträge erhielten in der Hoffnung, dass sie nicht in ein anderes Bundesland

*Ausschuss für Kultus, Jugend und Sport*

abwanderten, dann sei Baden-Württemberg hier auf der falschen Fährte.

Die Erstunterzeichnerin des Antrags wies darauf hin, Lehramtsanwärterinnen und Lehramtsanwärter bereiteten in den unbezahlten Ferien bereits ihren Unterricht vor. Das sei nicht mehr zeitgemäß. Denn sie müssten über die Sommerferien auch Miete und dergleichen bezahlen.

Sie bemerkte, hier gehe es vor allem um Wertschätzung. Ständig werde betont, dass jede einzelne Lehrkraft wichtig sei und dass Teilzeitkräfte aufstocken sollten. Wenn es dann wirklich an die Substanz gehe, werde aber keinerlei Wertschätzung gezeigt. Dabei sei auch die Botschaft, die nach außen gesendet werde, wichtig.

Der Abgeordnete der Fraktion der CDU bekräftigte, die zehn befristeten Verträge, die es in einem Fall gegeben habe, seien möglicherweise nicht aufeinanderfolgend gewesen. Denn in der Auflistung würden Verträge zur Vertretung von Ausfällen innerhalb eines Schuljahrs wie Verträge in verschiedenen Schuljahren gezählt. Hier seien also auch Verträge aufgelistet, die nicht direkt aufeinanderfolgten, sondern gleichzeitig liefen oder eine Unterbrechung aufwiesen. Auch sei nichts über die Vertretungsgründe in den einzelnen Fällen bekannt. Er sei durchaus der Meinung, dass vier befristete Verträge nicht akzeptabel seien. Doch sei auch klar, dass die Zahl der Fälle, in denen jemand aus immer demselben Grund Kettenverträge erhalte, sehr viel kleiner sei, als das bisher in der Öffentlichkeit dargestellt worden sei.

Die Ministerin für Kultus, Jugend und Sport führte aus, zum Teil sei jetzt der Eindruck erweckt worden, das Land wäre ein unredlicher Arbeitgeber. In Baden-Württemberg seien aber 90 % der Lehrkräfte verbeamtet, 7 % unbefristet und 3 % befristet angestellt. Die Befristungen seien unterschiedlicher Natur.

Bei der Person mit den zehn Befristungen handle es sich um einen Pensionär, der aushelfe und gar nicht angestellt werden wolle. Ihr Ansinnen sei, diejenigen, die befristet seien und entsprechend lange an den Schulen arbeiteten, auch fest anzustellen. Kettenverträge widersprächen ihrer gewerkschaftlichen Haltung. Daher sei auch die Zahl der Monate bis zu einer Entfristung auf 30 reduziert worden. Das habe zu einer größeren Zahl von Entfristungen geführt. Selbstverständlich müsse dafür eine gute Bewertung vorliegen.

Von den fünf Personen mit je neun Befristungen seien mittlerweile vier entfristet. In einem Fall sei das nicht gewünscht worden. Die entsprechende Person habe acht Lehrerwochenstunden an einer Schule, arbeite aber noch als Diplomingenieur woanders. Es gebe ganz unterschiedliche Gründe, warum eine Entfristung – insbesondere in den Fällen mit vielen befristeten Verträgen – nicht möglich sei.

Eine Entfristung beim Ausbildungsende der Lehramtsstudierenden sei auch im Zuge der Gleichbehandlung mit allen anderen nicht vorgesehen.

Fortbildungen und Qualifizierungsmöglichkeiten stünden allen, auch den Menschen, die befristet in den Schulen tätig seien, offen. Es werde auch geschaut, wie darüber noch aktiver informiert werden könne. Den Schulämtern lägen die entsprechenden Informationen vor. Doch sollte geprüft werden, ob in einzelnen Fällen eine aktivere Informationspolitik notwendig sei.

Der Abgeordnete der FDP/DVP-Fraktion merkte an, in der Tat müssten die Zahlen differenziert betrachtet werden, doch sei kurz vor den Sommerferien den Medien zu entnehmen gewesen, dass mit großem Abstand kein Bundesland so viele Lehrkräfte in die Sommerarbeitslosigkeit schicke wie Baden-Württemberg.

Die Ministerin für Kultus, Jugend und Sport erwiderte, ihr Haus arbeite an dem Thema. Eine Besonderheit von Baden-Württemberg, die es in keinem anderen Bundesland gebe, sei, dass sehr

viele VKL- und VABO-Lehrkräfte befristet angestellt seien. Diese machten einen Großteil der befristet Angestellten aus.

Einvernehmlich empfahl der Ausschuss dem Plenum, den Antrag Drucksache 17/2712 für erledigt zu erklären.

28.9.2022

Berichterstattung:

Hailfinger

## Beschlussempfehlungen des Ausschusses für Wissenschaft, Forschung und Kunst

### 4. Zu dem Antrag des Abg. Dr. Timm Kern u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kunst – Drucksache 17/1884 – Lehrbeauftragte an den Musikhochschulen in Baden-Württemberg

#### Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen, den Antrag des Abg. Dr. Timm Kern u. a. FDP/DVP – Drucksache 17/1884 – für erledigt zu erklären.

21.9.2022

Der Berichterstatter: Die Vorsitzende:  
Joukov Erikli

#### Bericht

Der Ausschuss für Wissenschaft, Forschung und Kunst beriet den Antrag Drucksache 17/1884 in seiner 13. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 21. September 2022.

Der Erstunterzeichner des Antrags führte aus, wer Musikschulen schließe, gefährde die innere Sicherheit. Dieses Zitat eines ehemaligen Bundesministers des Innern rege zum Nachdenken an.

Beim Musikwettbewerb „Jugend musiziert“ auf Bundesebene erhielten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus Baden-Württemberg im Vergleich zu denjenigen aus anderen Bundesländern die meisten Auszeichnungen für einen der ersten drei Plätze. Dies verdeutliche die exzellente Ausgangssituation Baden-Württembergs im Musikbereich. Dies führe die Landesregierung auch immer wieder gern an. Allerdings befasse sich der Ausschuss für Kultus, Jugend und Sport in seiner morgigen Sitzung mit Schließungen von Musikschulen in den letzten Jahren. Zudem besuchten immer weniger junge Menschen derartige Institutionen. Letzteres sei möglicherweise mit finanziellen Gründen verknüpft oder eine Folge der Coronapandemie.

Vor diesem Hintergrund befasse sich der heute zur Beratung stehende Antrag zu den Lehrbeauftragten an den Musikhochschulen in Baden-Württemberg mit einer zentralen Problematik im Musikbereich. Seine Fraktion Sorge sich gegenwärtig auch um die Zukunft des Musiklands Baden-Württemberg, da sie sich nicht sicher sei, ob sich die Landesregierung mit den Nöten der Lehrbeauftragten beschäftige und ob sie auf die ökonomisch schwierige Situation der Betroffenen derzeit angemessen reagiere.

Aufgrund dessen erachte er die Stellungnahme des Ministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kunst auch für zu oberflächlich. Diese werde der tatsächlichen Problematik nicht gerecht. Deshalb bitte er die Staatssekretärin im Wissenschaftsministerium um eine Einschätzung der aktuellen Situation und wolle wissen, ob die Landesregierung für die Betroffenen tatsächlich ausreichende Maßnahmen umsetze.

Ein Abgeordneter der Grünen sprach im Namen seiner Fraktion den Dank für die Arbeit der Lehrbeauftragten an den Musikhochschulen des Landes aus und merkte an, die Lehrbeauftragten müssten mit den hauptamtlich angestellten Lehrkräften an den Musikhochschulen kooperieren. Die Coronapandemie habe die Lehrbeauftragten vor große Herausforderungen gestellt.

Zudem stünden sie seit einiger Zeit vor ökonomischen Herausforderungen. Daher bestehe vonseiten des Parlaments ein reger Austausch mit den Betroffenen. Hierbei müsse auch die Grundidee der Musikhochschulen, einen Praxisbezug herzustellen und Fragen im Zusammenhang mit einem Beruf in der Musikbranche zu beantworten, vor allem zu Beginn einer Karriere, weiterhin berücksichtigt werden. Dies sei seines Erachtens von enormer Bedeutung.

Aus seiner Sicht bestehe das Ansinnen der Antragsteller darin, zu eruieren, ob die Landesregierung das Ziel, an den Musikhochschulen den Anteil von Lehraufträgen auf maximal 25 % des Gesamtlehrdeputats zu senken, anstrebe. In diesem Zusammenhang entnehme er der Stellungnahme, dass an den meisten Musikhochschulen ein Rückgang dieses Anteils zu verzeichnen sei.

Darüber hinaus erachte seine Fraktion die Selbstverwaltung der Musikhochschulen als hohes Gut, zumal es dort ein schnelles Wirken gebe und in kurzer Zeit Lösungen für den Umgang mit Herausforderungen, beispielsweise infolge der Pandemie oder in Bezug auf Maßnahmen aufgrund von Problemen im operativen Bereich, gefunden werden könnten.

Ein Abgeordneter der CDU erklärte, der Antrag befasse sich mit einem wichtigen Thema. Zudem bestehe fraktionsübergreifend Einigkeit darüber, dass Baden-Württemberg Musikland bleiben solle. Dabei dürfe nicht außer Acht gelassen werden, dass sich die Coronapandemie auch weiterhin auf die Musikhochschulen auswirke. Im Bundesländervergleich habe Baden-Württemberg für die Branche allerdings gute Maßnahmen zur Bewältigung der Coronapandemie ergriffen, allen voran mit den Hilfen für die Soloselbstständigen.

Im Rahmen der Hochschulfinanzierungsvereinbarung II (HoFV II) sei im Konsens mit den Hochschulen vereinbart worden, die Quote der Lehraufträge am Gesamtdeputat zu reduzieren. Die Zielvorgabe belaufe sich auf 25 %. Diese Quote erachte er als sehr vernünftig, da nicht nur die Frage der Beschäftigungsverhältnisse an sich, sondern auch die Gestaltung des Unterrichts thematisiert werden müsse. In diesem Kontext stelle eine Musikhochschule im Vergleich zu Fachhochschulen eine andere Art von Hochschule dar. Gemäß der HoFV II solle darüber hinaus der Unterricht in den Hauptfächern an den Musikhochschulen grundsätzlich durch hauptamtliche Lehrkräfte abgedeckt werden. Von dieser Maßgabe könnten jedoch Ausnahmen beantragt werden. Diese würden teilweise von den Hochschulen auch genutzt, und zwar für die Hauptfächer, bei denen es schwierig sei, sie mit einer hauptamtlichen Stelle zu besetzen.

Die Vorgaben in der HoFV II verursachten allerdings in der Zeit zwischen der Reduzierung der Lehraufträge und der Implementierung von Stellen sowie der Ausschreibung und Besetzung dieser auch Probleme. In der Vergangenheit hätten die Hochschulen diesbezüglich auch nicht gleichermaßen verfahren. Dies sei der Stellungnahme zu entnehmen. Insgesamt erachte er die Zielsetzung aber für gut.

Die Staatssekretärin im Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst legte dar, diese Thematik sei wichtig. Es werde in diesem Zusammenhang immer über zwei Handlungsfelder diskutiert, die zwar ineinander wirkten, jedoch nur bedingt zusammenhingen, und zwar zum einen die soziale Lage von freiberuflich tätigen Künstlerinnen und Künstlern in allen Sparten, insbesondere in der Musik, und zum anderen die Frage nach den Lehrbeauftragten an den Musikhochschulen.

Einigkeit bestehe über die Bedeutung der Musik für Baden-Württemberg, insbesondere als Kulturland. Dies zeige sich beispielsweise an der Zahl der Musikhochschulen im Land. Darüber hinaus lege das Land großen Wert auf die Qualität dieser.

*Ausschuss für Wissenschaft, Forschung und Kunst*

In Bezug auf die ursprüngliche Idee der Lehraufträge verwies sie auf die Ausführungen des Abgeordneten der CDU und ergänzte, dadurch sollten Topkräfte aus verschiedenen Musikbranchen angeworben werden, die über eine Lehrbeauftragung einen Input in die Musikhochschulen geben könnten. Jedoch habe sich die Situation einiger Lehrbeauftragter dahin gehend verändert, dass sie über die Lehraufträge ihren Lebensunterhalt bestreiten. Infolge dessen bestünden nun andere Anforderungen. Dies habe sich bei den Hochschulen auf unterschiedliche Weise entwickelt.

Die Musikhochschulen hätten dem Wissenschaftsministerium inzwischen jeweils individuell ausgestaltete Konzepte mit Zeitplanung vorgelegt, die die Gestaltung der Reduzierung auf maximal 25 % des Gesamtlehrdeputats beinhalteten. Als Konsequenz daraus sei es möglich, die frei gewordenen Potenziale in die hauptamtlichen Lehrdeputate zu erhöhen. Selbstverständlich stehe es denjenigen, die bislang die Lehraufträge erfüllten, frei, sich auf die hauptamtlichen Stellen zu bewerben. Jedoch würden nicht alle hauptamtlichen Stellen von den bisherigen Lehrbeauftragten besetzt werden können. Diese Vorgehensweise erachte sie für richtig, vor allem hinsichtlich der Besetzung der Hauptfächer. Auf der anderen Seite entstehe dadurch aber auch eine Verschiebung, da sich die Zahl der Lehraufträge reduziere. Dies wirke sich wiederum möglicherweise auf die freie Szene vor Ort aus.

Aufgrund dessen vertrete sie die Ansicht, dass die Grundsituation der freiberuflich tätigen Künstlerinnen und Künstler, beispielsweise auch in Bezug auf die Absicherung über die Künstlersozialversicherung oder hinsichtlich weiterer vorhandener Möglichkeiten, weiter beobachtet werden müsse, um auf mögliche Situationen, die einer Nachbesserung bedürften, reagieren zu können. Diesbezüglich führe das Ministerium auch Gespräche mit den Ministerinnen und Ministern für den Kulturbereich der anderen Bundesländer.

Nach den bisher vorliegenden Zahlen könnten noch keine aussagekräftigen Ergebnisse vorgestellt werden. Dies resultiere allerdings daraus, dass die Konzepte erst im Jahr 2021 freigegeben worden seien. Die HofV II habe diese Abfolge auch vorgesehen. Nun solle das bereits mehrfach genannte Ziel mit den jeweiligen Konzepten bis zum Jahr 2025 erreicht werden. Bei ihr entstehe auch der Eindruck, hierbei würden gute Fortschritte erzielt. Dennoch müsse die Vielfalt und die Qualität der Musik im Land Baden-Württemberg vor allem hinsichtlich der bevorstehenden Jahre, die voraussichtlich einige Schwierigkeiten bereiteten, weiter gestärkt werden.

Daraufhin verabschiedete der Ausschuss einvernehmlich die Beschlussempfehlung an das Plenum, den Antrag 17/1884 für erledigt zu erklären.

28.9.2022

Berichterstatter:

Joukov

**5. Zu dem Antrag der Abg. Dr. Albrecht Schütte und Dr. Michael Preusch u. a. CDU und der Stellungnahme des Ministeriums des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen**  
– Drucksache 17/2229  
– Rechenzentren in Baden-Württemberg

**Beschlussempfehlung**

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Dr. Albrecht Schütte und Dr. Michael Preusch u. a. CDU – Drucksache 17/2229 – für erledigt zu erklären.

21.9.2022

Der Berichterstatter: Die Vorsitzende:

Dr. Timm Kern Erikli

**Bericht**

Der Ausschuss für Wissenschaft, Forschung und Kunst beriet den Antrag Drucksache 17/2229 in seiner 13. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 21. September 2022.

Einer der beiden Initiatoren des Antrags brachte vor, die Stellungnahme der Landesregierung zu dem von ihm mitinitiierten Antrag sei vor allem für diejenigen interessant, die sich beispielsweise mit Höchstleistungsrechnern befassen. Aus der Stellungnahme gehe u. a. hervor, dass die in Baden-Württemberg zur Verfügung stehenden Rechnerkapazitäten auch weit über das Land hinaus genutzt würden, da das Land häufig mehr Rechnerkapazität bereitstelle als von baden-württembergischen Institutionen in Anspruch genommen werde. Dies erachte er auch für vorteilhaft, da sich infolge dessen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler aus verschiedenen Regionen träfen.

Darüber hinaus verfolge die Landesregierung das Ziel, die IT im Land zu vereinheitlichen. Dies betreffe vor allem den nicht wissenschaftlichen Bereich. Allerdings dauere dieses Vorhaben noch einige Jahre.

Die Ministerin für Wissenschaft, Forschung und Kunst legte dar, die Stellungnahme beinhalte einen Überblick über die Rechenzentren sowie die digitale Versorgung der Wissenschafts- und Forschungsinfrastrukturen in Baden-Württemberg. Eine solche gestalte sich in einem Flächenland wie Baden-Württemberg mit seiner differenzierten Hochschullandschaft nicht einfach. In Baden-Württemberg sei es frühzeitig gelungen, landesweite Strategien für Kooperationen, aber auch für Arbeitsteilung zu entwickeln, damit es nicht zu Einzellösungen führe, die die unterschiedlichen Bedürfnisse, beispielsweise hinsichtlich der zeitlichen Umsetzung solcher, berücksichtige. Dies verhindere auch Top-down-Vorgaben und ermögliche die Nutzung der Bottom-up-Expertise.

Aufgrund dessen agiere Baden-Württemberg ihrer Ansicht nach in der Einbindung in bundes- und europaweite Strategien im Bereich Rechenzentren enorm erfolgreich. Dies stelle einen guten Beleg dafür dar, dass das Land in der Vergangenheit die richtigen Entscheidungen in diesem Bereich getroffen habe. Dennoch weise sie darauf hin, die Anstrengungen dürften noch nicht beendet werden, da es weiterer Investitionen in enormem Umfang bedürfe, zumal sich dieser Bereich sehr dynamisch entwickle. Deshalb seien nicht nur bei der Hard- und Software, sondern auch im personellen Bereich in den nächsten Jahren viele Anstrengungen zu leisten.

*Ausschuss für Wissenschaft, Forschung und Kunst*

Daraufhin fasste der Ausschuss einvernehmlich die Beschluss-  
empfehlung an das Plenum, den Antrag Drucksache 17/2229 für  
erledigt zu erklären.

28.9.2022

Berichtersteller:

Dr. Timm Kern

## Beschlussempfehlungen des Ausschusses für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft

**6. Zu dem Antrag des Abg. Raimund Haser u. a. CDU und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 17/2251 – Natur- und Kulturlandschaft im Landkreis Ravensburg**

### Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen, den Antrag des Abg. Raimund Haser u. a. CDU – Drucksache 17/2251 – für erledigt zu erklären.

14.7.2022

Der Berichterstatter: Der Vorsitzende:  
Hoher Karrais

### Bericht

Der Ausschuss für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft beriet den Antrag Drucksache 17/2251 in seiner 10. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattgefunden hat, am 14. Juli 2022.

Der Erstunterzeichner des Antrags dankte für die ausführliche und inhaltlich sehr lesenswerte Stellungnahme zum Antrag. Er legte dar, der Antrag sei auch als Basis für die kommenden Diskussionen über das geplante Biosphärengebiet Oberschwaben gestellt worden. Der Landkreis Ravensburg mit seinen vielfältigen Schutzgebietstypen stehe hier im Fokus. Er verweise in diesem Zusammenhang auf die Tabelle 3 in der Stellungnahme zum Antrag, die zeige, dass sich im Landkreis Ravensburg beispielsweise auf einer Fläche von 7 568,5 ha Naturschutzgebiete befänden, Landschaftsschutzgebiete eine Fläche von 31 099,1 ha, FFH-Gebiete eine Fläche von 17 158,2 ha und Vogelschutzgebiete eine Fläche von 10 194,8 ha einnehmen. Er erachte den Landkreis daher als einen Hotspot der biologischen Vielfalt des Landes Baden-Württemberg.

Ein Abgeordneter der FDP/DVP bemerkte, das Thema des Antrags sowie die gestellten Fragen seien von den Antragstellern geschickt gewählt worden. Ohne das Wort „Biosphärengebiet“ zu erwähnen, seien im Antrag sämtliche Aspekte abgefragt worden, die diese Region eigentlich schon als Biosphärengebiet auszeichneten. Daher könne man nach seinem Dafürhalten die offizielle Auszeichnung der Region Oberschwaben als Biosphärengebiet auch sein lassen.

Sodann empfahl der Ausschuss dem Plenum einvernehmlich, den Antrag Drucksache 17/2251 für erledigt zu erklären.

20.7.2022

Berichterstatter:  
Hoher

**7. Zu dem Antrag des Abg. Gernot Gruber u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 17/2491 – Ersatz von Öl- und Gasheizungen im Land**

### Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen, den Antrag des Abg. Gernot Gruber u. a. SPD – Drucksache 17/2491 – für erledigt zu erklären.

14.7.2022

Der Berichterstatter: Der Vorsitzende:  
Nüssle Karrais

### Bericht

Der Ausschuss für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft beriet den Antrag Drucksache 17/2491 in seiner 10. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattgefunden hat, am 14. Juli 2022.

Der Erstunterzeichner des Antrags führte aus, der Antrag sei gestellt worden, um den derzeitigen Stand in Bezug auf das Thema „Öl- und Gasheizungen in Baden-Württemberg“ abzufragen, damit bewertet werden könne, wie die ehrgeizigen Ziele, die sich das Land im Klimaschutzgesetz gesetzt habe, auch konkret umgesetzt werden könnten. Er erachte die Zahlen, die in der Stellungnahme zum Antrag genannt worden seien, als hilfreich.

Laut der Stellungnahme zum Antrag seien im Jahr 2019 rund 40 % aller Wohngebäude in Baden-Württemberg mit Öl sowie rund 30 % mittels Erdgaszentralheizungen sowie Gasetagenheizungen beheizt worden. Diese Werte zeigten, dass das Land vor einer gewaltigen Aufgabe stehe, wenn weniger fossile Energie und mehr regenerative Energie eingesetzt werden solle. Laut einer Studie sollten ab dem Jahr 2023 daher sinngemäß nur noch Wärmepumpen eingebaut werden.

Es sei ihm wichtig, dass mit einem gewissen Realismus an die Aufgabe herangegangen werde und nicht nur theoretische Aussagen getroffen bzw. unrealistische Pfade gezeichnet würden, die zu Frustrationen führen könnten oder dazu, dass Eigentümer ihre Heizungen gar nicht mehr austauschten. Wenn eine alte Ölheizung durch eine effiziente Gasheizung ausgetauscht werde und somit 50 % CO<sub>2</sub> eingespart werden könne, müsse schon überlegt werden, ob auf diese 50 % CO<sub>2</sub>-Ersparnis verzichtet werden sollte mit dem Argument, es sollten nur noch Wärmepumpen eingebaut werden, die dann noch mit einer energetischen Sanierung verknüpft seien.

Stattdessen sollten Wärmepumpen dann eingebaut werden, wenn Sanierungen von Gebäuden anstünden. Nach seinem Dafürhalten liege die Sanierungsquote in Baden-Württemberg derzeit bei unter 1 %. Insbesondere im Hinblick auf die Klimaschutzziele sollte das Ziel jedoch eine Sanierungsquote von 3 % sein.

Eine Abgeordnete der Grünen legte dar, der Antrag behandle ein sehr wichtiges Thema. Zwischenzeitlich sei auch eine Studie zu den Sektorzielen veröffentlicht worden, der entnommen werden könne, dass es sich das Land nicht leisten könne, ab dem Jahr

*Ausschuss für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft*

2023 noch Öl- und Gasheizungen einzubauen, da diese dann rund 20 Jahre CO<sub>2</sub> produzierten.

Sie erkundige sich, ob das Land in Bezug auf das derzeit in Überarbeitung befindliche Gebäudeenergiegesetz des Bundes die Möglichkeit habe, eigene weiter gehende Regelungen zu beschließen, vergleichbar mit den über die Vorgaben des Bundes hinausgehenden Regelungen des Erneuerbare-Wärme-Gesetzes.

In der Stellungnahme zu Ziffer 10 des Antrags würden die technischen Möglichkeiten der alternativen Gebäudewärmebereitstellung bewertet. Die Solarthermie, bei der es sich ebenfalls um eine Form der Wärmebereitstellung handle, werde dort allerdings nicht genannt. Sie frage, ob es Daten dazu gebe, in welcher Form die Solarthermie genutzt werde. Im Hinblick auf die Fotovoltaikpflicht interessiere sie, ob auf den von der Fotovoltaikpflicht betroffenen Dächern auch Anlagen für die Wärmebereitstellung errichtet würden.

Ihr Vorredner habe ausgeführt, dass der Einbau von Wärmepumpen nur dann Sinn mache, wenn die Häuser auf einem bestimmten Standard saniert seien. Sie nenne in diesem Zusammenhang den Standard EE-fit. Es bestehe die Möglichkeit, dass ein Haus in einem ersten, schnellen Schritt auf den EE-fit-Standard saniert werde, um eine Wärmepumpe betreiben zu können. Auf diese Weise könnten schnell viele Gas- und Ölheizungen ersetzt werden. Sie wolle wissen, ob das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft diesen Vorschlag als sinnvoll erachte und wie dieses Vorgehen gegebenenfalls unterstützt werden könne.

Eine Abgeordnete der CDU bemerkte, auch ihre Fraktion sei der Meinung, dass die Gebäudeeigentümer beim Austausch ihrer Öl- und Gasheizungen unterstützt werden müssten. Gebäudeeigentümer sollten am besten aus eigenem Antrieb keine Öl- und Gasheizungen mehr einbauen. Dennoch habe sie in letzter Zeit gehört, dass gerade die Nachfrage nach Ölheizungen derzeit leider sehr hoch sei. Viele Menschen hätten aufgrund der aktuellen Lage Sorgen bezüglich der Gasversorgung.

Viele Programme zur Unterstützung der Gebäudeeigentümer seien auch hier im Ausschuss schon angesprochen worden. Wie auch ihre Vorrednerin von den Grünen interessiere sie das Vorgehen des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft bezüglich des Gebäudeenergiegesetzes, und welchen Effekt das dann novellierte Gebäudeenergiegesetz auf das Erneuerbare-Wärme-Gesetz des Landes haben werde.

In der Stellungnahme zu Ziffer 7 des Antrags werde auf den bestehenden Fachkräftemangel hingewiesen, der eine Ausweitung der Kapazitäten im Handwerk erschwere. Sie frage, ob das Land Ideen habe, wie dem entgegengewirkt werden könne.

Ein Abgeordneter der FDP/DVP äußerte, laut der schon erwähnten Studie sollten ab dem Jahr 2023 sowohl bei Neubauten als auch im Gebäudebestand nur noch Wärmepumpen eingebaut werden, selbst wenn der Bestand dafür gar nicht geeignet sei. Er habe im „Staatsanzeiger“ gelesen, dass das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft diesen Vorschlag umsetzen wolle. Er frage, ob es tatsächlich ernst gemeint sei, dass Gebäudeeigentümer ab dem Jahr 2023 gezwungen seien, bei einem Heizungsaustausch eine Wärmepumpe einzubauen. Ihn interessiere, ob eine solche Regelung geplant sei.

In diesem Zusammenhang erkundige er sich, inwieweit der Sanierungsstand in einem solchen Fall berücksichtigt werde. Auch aufgrund des Fachkräftemangels handle es sich derzeit um ein sehr schwieriges Thema, auf das Gebäudeeigentümer keinen Einfluss hätten.

Beispielsweise im Schwarzwald gebe es im Winter teilweise noch so niedrige Temperaturen, dass die Wärmepumpe ihre Effizienz verliere. In dieser Region würden daher vermehrt Hybridheizungen, bei denen neben einer Wärmepumpe u. a. Holz, Hackschnitzel oder Gas verwendet würden, eingebaut. Er wolle

wissen, inwieweit Hybridheizungen ebenfalls unter die Regelung fielen, Wärmepumpen einzubauen.

Damit die Energiewende gelingen könne, müssten auch die Netze entsprechend ausgebaut werden. Insbesondere Wärmepumpen sollten so gesteuert werden, dass sie überschüssigen Strom aus den Netzen aufnehmen. Um diese Steuerung zu erreichen, würden intelligente Netze und vor allem ein Netzausbau benötigt. Dies werde kaum bis zum Jahr 2023 gelingen. Er frage, ob diesbezüglich eine große Investitionsoffensive geplant sei bzw. wie dieses Problem gelöst werden solle.

Im Bereich der Wärmepumpe gebe es eine hohe Abhängigkeit von China. Es sei nicht unwahrscheinlich, dass künftig geopolitische Probleme auftreten könnten, die in der Folge zu Sanktionen führten. Ihn interessiere, was das Land in einem solchen Fall zu tun gedenke und ob es diesbezüglich industriepolitische Überlegungen gebe, wie der Bedarf im Land dann gedeckt werden könne.

Ein Abgeordneter der AfD erkundigte sich, was er seinen Kunden, die eine Gasheizung hätten, sagen solle, wie lange definitiv noch Gas vorhanden sei, wenn durch Nord Stream 1 kein Gas mehr fließen sollte.

Er merkte an, zum gegenwärtigen Zeitpunkt könnten Heizungsbauer die Wärmepumpen in der Regel nicht selbst warten, reparieren oder einstellen. Es werde eine qualifizierte Fachkraft für die Wärmepumpe benötigt. Die Wartezeiten betrügen hier derzeit drei bis vier Monate. Er gehe davon aus, dass, wenn sich die Anzahl der eingebauten Wärmepumpen erhöhe, eine Wartezeit von zwei Jahren realistisch sein werde. Es sei auch nicht mit einer kurzen Umschulung eines Elektrikers getan. Es handle sich um hoch qualifizierte Fachkräfte. Er wisse nicht, wo diese herkommen sollten. Hinzu kämen die Kosten, wenn eine Wärmepumpe nicht funktioniere und beispielsweise der Heizstab ausgetauscht werden müsse.

Bei Etagenheizungen sei es nach seinem Dafürhalten unrealistisch, eine Wärmepumpe einzubauen. Ohne größere Sanierungsmaßnahmen würde dies derzeit nicht funktionieren. Wenn in einem Mehrfamilienhaus eine Therme ausgetauscht werden müsse, sei es nicht möglich, eine Wärmepumpe einzubauen, sondern es müsse erneut eine Gasheizung eingebaut werden. Seines Erachtens könne auf Gasheizungen daher nicht verzichtet werden. Er frage diesbezüglich nach der Einschätzung des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft.

Die Ministerin für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft brachte vor, die in den Sektorzielen dargestellten Anforderungen für den Gebäudebereich seien von großer Bedeutung, da der Gebäudebereich ebenso wie der Verkehrssektor in den vergangenen Jahren seine Ziele nicht erfüllt habe. Die 2020er-Jahre müssten dringend genutzt werden, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Es müsse daher sichergestellt werden, dass keine Gas- und Ölheizungen mehr eingebaut würden, die 20 Jahre lang mit fossilen Brennstoffen betrieben würden. Aus ihrer Sicht sei der Einbau solcher Heizungen vollkommen anachronistisch.

Die Bundesregierung habe einen Vorschlag vorgelegt, dass diese Heizungen ab dem Jahr 2024 nicht mehr eingebaut werden sollten. Laut wissenschaftlicher Studien sei es sogar nötig, dass bereits ab dem Jahr 2023 keine Öl- und Gasheizungen mehr in Gebäude eingebaut würden. Die Landesregierung müsse sich an die bundesgesetzlichen Vorgaben halten und diese im Land umsetzen. Angesichts der aktuellen Lage frage sie jedoch auch, wer zum gegenwärtigen Zeitpunkt mit den zu erwartenden Preissteigerungen ernsthaft noch eine Gasheizung einbauen wolle, die dann 20 Jahre lang laufe.

Die Preissteigerungen beim Gas würden bestehen bleiben. Deutschland werde nicht mehr in ein Verhältnis mit Russland kommen, wie es vor dem Krieg in der Ukraine der Fall gewesen sei, und Flüssigerdgas sei teurer. Sie könne daher nur dringend

## Ausschuss für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft

empfehlen, auf andere Energieformen zu setzen. Sie sei mit den Handwerksverbänden in einem engen Austausch. Diese sähen es ganz genauso und hätten ihr gesagt, sie seien bereit und wollten die Maßnahmen des Landes umsetzen, einschließlich des Einbaus der Wärmepumpe sowie der Durchführung der entsprechenden Schulungen.

Das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft habe im Haushalt Mittel angemeldet, um diese Schulungen zu unterstützen. Das Ministerium sei ebenfalls Teil der Fachkräfteallianz. Es solle gemeinsam überlegt werden, wie dafür gesorgt werden könne, dass mehr junge Menschen eine Ausbildung in diesem Bereich machten, um dem Fachkräftemangel zu begegnen, und wie in Schulen dafür geworben werden könne. Dieser Bereich habe Zukunft, Fachkräfte würden benötigt.

Auch auf EU-Ebene werde überlegt, wie in Europa wieder eigene Produktionskapazitäten aufgebaut werden könnten. In einigen Bereichen, beispielsweise bei den Elektrolyseuren, sei Europa durchaus führend in der Welt. Im Bereich der Solarbranche sei dies leider nicht mehr der Fall. Im Hinblick auf die Wärmepumpe wolle die Europäische Union ganz gezielt die Produktionskapazitäten nach Europa holen sowie diese weiter aus- und aufbauen.

Die Wärmewende im Gebäudebereich brauche Zeit. Es handle sich daher nicht um eine kurzfristige Lösung. Für die nächsten Jahre müsse jedoch klar sein, dass in den Gebäuden eine andere Energieversorgung benötigt werde. Der Stellungnahme zum Antrag könne entnommen werden, welche Möglichkeiten diesbezüglich neben der Wärmepumpe existierten. Dazu gehörten beispielsweise die Fernwärme und die Wärmenetze, die kommunale Wärmeplanung sowie die Potenziale der Großwärmepumpen.

Es müsse dafür gesorgt werden, dass genügend Material und ausreichend Fachkräfte zur Verfügung stünden, daneben müssten aber auch Fördermöglichkeiten geschaffen werden, damit diese große Transformation im Gebäudebereich gelinge. Auf Bundesebene habe ein Wärmepumpengipfel stattgefunden, auf dem besprochen worden sei, an welchen Stellschrauben diesbezüglich noch gedreht werden könne. Sie erachte diese Transformation als alternativlos, insbesondere auch mit Blick auf die mögliche Gas-mangellage in diesem und vielleicht auch im nächsten Winter. Es müsse daher dafür geworben werden, dass keine Empfehlungen für Gasheizungen mehr ausgesprochen würden.

Ihr sei bewusst, dass es derzeit lange Wartezeiten für den Einbau von Wärmepumpen durch Fachkräfte oder auch Lieferschwierigkeiten gebe. Dennoch müsse das Land dieses Ziel weiter verfolgen.

Ein Vertreter des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft ergänzte, wenn die im Rahmen der Novellierung des Gebäudeenergiegesetzes angekündigte Regelung, dass ab dem 1. Januar 2024 jede neu eingebaute Heizung zu 65 % mit erneuerbaren Energien betrieben werden solle, beschlossen werde, würde dies bedeuten, dass diese Regelung die Regelungen im Erneuerbare-Wärme-Gesetz inhaltlich überhole. Ob es weiterhin eine Abweichungsklausel geben werde, die dem Land ermöglichen würde, eigene Regelungen zu treffen, sei noch offen.

Auf Ebene des Bundes sei zur grundlegenden Novellierung des Gebäudeenergiegesetzes unter dem Stichwort „GEG 2.0“ eine Studie in Auftrag gegeben worden, in der Vorschläge bezüglich einer grundlegenden Änderung des Gebäudeenergierechts im Hinblick auf die Zielsetzungen gemacht würden.

Seine Vorrednerin von den Grünen habe nach der Solarthermie gefragt. Er habe dazu keine konkreten Zahlen. Der Ausbau der Solarthermie auf Dächern stagniere jedoch, da die Fotovoltaik wirtschaftliche Vorteile sowie eine Kostendegression aufweise, die es in dieser Form bei der Solarthermie nicht gebe. Rechtlich gelte die Solarthermie sowohl hinsichtlich des Erneuerbare-Wär-

me-Gesetzes als auch in Bezug auf die PV-Pflicht als Erfüllungsoption, sodass es keine rechtlichen Hindernisse gebe.

Neben den Dachanlagen gebe es die Möglichkeit, große Solarthermieanlagen als Wärmequelle für Wärmenetze zu nutzen. Er nenne als Beispiel die bis dato größte Solarthermieanlage Deutschlands in Ludwigsburg und Kornwestheim. Der Bau von Solarthermieanlagen als klimaneutrale Wärmequellen zur Dekarbonisierung der bestehenden Wärmenetze sowie zu deren Ausbau sollte daher vorangetrieben werden.

Es sei gefragt worden, wie realistisch es sei, zum gegenwärtigen Zeitpunkt Wärmepumpen in Bestandsgebäude einzubauen, die nicht hinreichend saniert seien. Wärmepumpen könnten in einem größeren Umfang als bisher gedacht durchaus schon hinreichend effizient in Bestandsgebäuden laufen. Es sei daher möglich, Wärmepumpen in Gebäude einzubauen. Diese Gebäude müssten ungeachtet dessen im Nachgang weiter saniert werden, damit die Wärmepumpe eine noch höhere Effizienz erreiche.

Sein Vorredner von der FDP/DVP habe den Schwarzwald angesprochen. Eine Studie habe ergeben, wenn eine Wärmepumpe in einem besonders kalten Klima betrieben werde, sei der Wirkungsgrad geringer. In solchen Gebieten böten sich in der Tat Hybridlösungen an.

Wenn ab dem nächsten Jahr nur noch Wärmepumpen verbaut würden, handle es sich dennoch um einen Ausbau, der nach und nach erfolge, da nicht sämtliche vorhandenen Heizungsanlagen gleichzeitig ausgewechselt würden. Es sei daher sicherlich richtig, dass nach und nach ein Netzausbaubedarf entstehe, dieser entstehe jedoch nicht von heute auf morgen. Es handle sich dabei durchaus um eine Herausforderung, die Netzbetreiber beschäftigten sich jedoch mit diesem Thema und hätten dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft die Rückmeldung gegeben, dass die Ertüchtigung der Stromnetze ihres Erachtens zu bewältigen sei. Es sei daher auch wichtig, den Leistungsbedarf der Wärmepumpen durch Effizienzmaßnahmen möglichst gering zu halten.

Das Thema Etagenheizungen stelle eine besondere Herausforderung dar, die jedoch bewältigt werden könne. Es müsse in einem solchen Fall eine zentrale Warmwasserverteilung installiert werden. Dabei handle es sich um einen zusätzlichen Kostenblock. Dieses Thema müsse daher mit zusätzlichen Instrumenten der Förderung angegangen werden, damit die Umstellung finanziert werden könne.

Eine Mitunterzeichnerin des Antrags bemerkte, die EU fordere den Ausbau der Fernwärme. Baden-Württemberg komme in diesem Bereich jedoch schlecht voran. Sie frage, was das Land zu tun gedenke, um einen schnelleren Ausbau zu forcieren. Sie habe viele Absichtserklärungen gehört, sie interessiere allerdings, was konkret getan werden könne. Wenn es in den Städten nicht vorangehe, heiße es vonseiten des Landes, man wolle nicht in die operativen Geschäfte eingreifen. Der Ausbau müsse jedoch vorankommen.

Ein noch nicht zu Wort gekommener Abgeordneter der AfD äußerte, einige Kommunen versuchten inzwischen, Nahwärmenetze in Kombination mit beispielsweise Biomasse oder Hack-schnitzel zu errichten. Er erkundige sich, ob es Programme oder Bestrebungen gebe, diese Kommunen zu unterstützen. Diese Art der Energieversorgung werde für neuere Baugebiete als Lösung angesehen und sei für die dortigen Gebäudeeigentümer sicherlich auch interessant. Angesichts der derzeitigen Krise müsse es auch in diesem Bereich zu einer Beschleunigung des Ausbaus kommen.

Die Ministerin für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft antwortete, Baden-Württemberg habe als erstes Bundesland eine verpflichtende Wärmeplanung eingeführt. Die kommunalen Wärmepläne der Stadtkreise und großen Kreisstädte müssten bis Ende des Jahres 2023 abgeschlossen sein und vorliegen. Die ver-

*Ausschuss für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft*

schiedenen Daten würden gesammelt, die Wärmeplanungen seien jedoch noch nicht überall flächendeckend fertiggestellt. Kleinere Kommunen könnten bei einer gemeinsamen Wärmeplanung ebenfalls Fördermittel erhalten.

Mit Hilfe der kommunalen Wärmeplanung entscheide der kommunale Energieversorger oder Netzbetreiber auf Basis des Bedarfs und der Potenziale dann, ob die Fernwärme vor Ort ausgebaut werde. Für den Ausbau erneuerbarer Wärmenetze existierten Fördergelder, beispielsweise über Förderprogramme auf Bundesebene. Des Weiteren existierten im Land Förderprogramme für den Ausbau von Fernwärme. Ihres Erachtens sei Baden-Württemberg gut aufgestellt, um die Fernwärme zu unterstützen und den Ausbau voranzutreiben. Sie habe keine Kenntnis davon, dass es diesbezüglich ein besonderes Defizit im Land gebe. Fernwärme habe im Land durchaus Potenzial. Sie nenne in diesem Zusammenhang auch die Potenziale der Geothermie am Oberreingraben, die dafür genutzt werden könnten.

Das Land unterstütze gern mit seinen Beratungsstrukturen und Förderprogrammen, könne jedoch nicht vor Ort eingreifen. Dies sei nicht möglich.

Der Ausschuss empfahl dem Plenum einvernehmlich, den Antrag Drucksache 17/2491 für erledigt zu erklären.

4.8.2022

Berichterstatter:

Nüssle

**8. Zu dem Antrag der Abg. Dr. Boris Weirauch und Gernot Gruber u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft**  
**– Drucksache 17/2499**  
**– Gasversorgung und Gasinfrastruktur im Land**

**Beschlussempfehlung**

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Dr. Boris Weirauch und Gernot Gruber u. a. SPD – Drucksache 17/2499 – für erledigt zu erklären.

14.7.2022

Der Berichterstatter:

Haser

Der Vorsitzende:

Karrais

**Bericht**

Der Ausschuss für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft behandelte den Antrag Drucksache 17/2499 in seiner 10. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattgefunden hat, am 14. Juli 2022.

Ein Mitinitiator des Antrags bemerkte, ein Teil der in diesem Antrag behandelten Inhalte sei bereits im öffentlichen Teil I der Sitzung im Rahmen des mündlichen Berichts der Ministerin für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft „Vorbereitung auf die

Gasmanngelage im Herbst und Winter – Was plant die Landesregierung, um Energie einzusparen?“ diskutiert worden. Er erachte dies sowie die Stellungnahme zum Antrag als ausreichend und schlage daher angesichts der fortgeschrittenen Zeit vor, den Antrag Drucksache 17/2499 ohne Aussprache für erledigt zu erklären.

Ohne Aussprache empfahl der Ausschuss dem Plenum einvernehmlich, den Antrag Drucksache 17/2499 für erledigt zu erklären.

21.7.2022

Berichterstatter:

Haser

**9. Zu**

- a) dem Antrag der Abg. Sabine Hartmann-Müller u. a. CDU und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft**  
**– Drucksache 17/2542**  
**– Unterstützungs- und Ausgleichsmöglichkeiten für Kleinwasserkraftanlagen**
- b) dem Antrag der Abg. Frank Bonath und Klaus Hoher u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft**  
**– Drucksache 17/2339**  
**– Potenziale der Wasserkraftnutzung für die Energieversorgung in Baden-Württemberg**

**Beschlussempfehlung**

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Sabine Hartmann-Müller u. a. CDU – Drucksache 17/2542 – und den Antrag der Abg. Frank Bonath und Klaus Hoher u. a. FDP/DVP – Drucksache 17/2339 – für erledigt zu erklären.

14.7.2022

Der Berichterstatter:

Gruber

Der Vorsitzende:

Karrais

**Bericht**

Der Ausschuss für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft beriet die Anträge Drucksachen 17/2542 und 17/2339 in seiner 10. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattgefunden hat, am 14. Juli 2022.

Ein Mitinitiator des Antrags Drucksache 17/2339 führte aus, er sei der FDP auf Bundesebene dankbar, dass die Förderung der kleinen Wasserkraft fortgeführt werde. Ein Einstellen der Förderung hätte vermutlich den Rückbau vieler kleiner Wasserkraftanlagen zur Folge gehabt. Dies sei in der aktuellen Lage nicht wünschenswert.

*Ausschuss für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft*

Beide Anträge fragten u. a. das Potenzial für den Ausbau der kleinen Wasserkraft in Baden-Württemberg ab. Es sei für ihn schwierig gewesen, dieses Potenzial aus der Potenzialanalyse der Landesregierung von 2015/2016 herauszulesen. Sowohl in der Analyse als auch auf der Karte seien bestehende Anlagen mit potenziellen künftigen Leistungen vermischt worden. Er habe diesbezüglich bei Betreibern von in der Analyse aufgeführten Anlagen nachgefragt und dabei habe sich herausgestellt, dass die Betreiber im Rahmen dieser Potenzialanalyse nicht befragt worden seien. Selbst die Bilder, die in der Analyse teilweise verwendet würden, seien ohne Rücksprache gemacht worden.

In Baden-Württemberg existierten ca. 17 000 Querbauten in Gewässern, aber nur rund 1 700 Wasserkraftanlagen. Nur an 10 % der Querbauten werde somit zusätzlich Wasserkraft genutzt. Die Arbeitsgemeinschaft Wasserkraftwerke Baden-Württemberg habe auf Nachfrage ausgesagt, dass sie in der kleinen Wasserkraft in Baden-Württemberg ein Ausbaupotenzial von 30 % sehe. Der Antrag sei auch deshalb gestellt worden, um diese Zahl vom Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft bestätigt zu bekommen. Dies könne er aus der Stellungnahme zum Antrag jedoch nicht herauslesen.

Nach Dafürhalten seiner Fraktion müsse jegliches Potenzial bei den erneuerbaren Energien und vor allem im Hinblick auf die Wasserkraft ausgeschöpft werden. Wasserkraft sei grundlastfähig und könne rund um die Uhr Strom produzieren.

In den Stellungnahmen beider Anträge werde der Genehmigungsleitfaden erwähnt, der auch schon im Koalitionsvertrag angekündigt worden sei. Er frage die Ministerin für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft, ob sie ein Datum nennen könne, wann mit diesem Genehmigungsleitfaden zu rechnen sei.

Ein Mitunterzeichner des Antrags Drucksache 17/2542 brachte vor, die kleine Wasserkraft sei entgegen der Überlegungen im Rahmen der Novellierung des EEG, die Förderung von Strom aus kleinen Wasserkraftanlagen mit einer installierten Leistung bis 500 kW zu beenden, durch die Verabschiedung des sogenannten Osterpakets gestärkt worden. Er sei dem Bund für diesen Zwischenschritt dankbar. Wasserkraft sei wie die Windkraft und die Fotovoltaik eine Energie der Zukunft.

Er teile die Einschätzung des Ministeriums in Bezug auf das Thema „Ausbau der kleinen Wasserkraft“ eindeutig nicht. Zum einen existiere eine große Anzahl nicht genutzter Wehre, zum anderen gebe es bei den bestehenden Anlagen ein erhebliches Verbesserungspotenzial. Laut Stellungnahme zu Ziffer 1 des Antrags Drucksache 17/2339 sei die landesweite Bruttostromerzeugung auf 44,34 TWh gesunken. Durch die Stilllegung von Neckarwestheim II Ende des Jahres werde künftig weitere Leistung wegfallen, sodass die Bruttostromerzeugung dann nur noch bei rund 30 TWh liege; gleichzeitig liege der Stromverbrauch in Baden-Württemberg bei 68 bis 70 TWh und werde nach neuesten Gutachten in den nächsten Jahren auf bis zu 111 TWh ansteigen.

Jede im Land erzeugte Terawattstunde sei wertvoll. Er würde sich aus diesem Grund wünschen, dass dieses Thema im Zusammenhang mit der Wasserrahmenrichtlinie noch einmal neu aufgelegt werde. Die Wasserkraft habe seines Erachtens aus mehreren Gründen einen Nutzen. Beispielsweise seien laut einer Studie der Anlagenbauer sie selbst für rund 70 % der in den letzten Jahren gebauten Fischtreppe verantwortlich.

Ferner spielten die Wehre bei dem Schutz vor Flutkatastrophen eine große Rolle. Er verweise in diesem Zusammenhang auf die Flutkatastrophe im Ahrtal. Er sei beispielsweise überzeugt davon, dass der Wegfall von über 200 Rampen im Einzugsgebiet zu den Überflutungen im Ahrtal beigetragen habe.

Des Weiteren hätten Wehre auch eine gewisse Steuerungsfunktion durch das Stauen von Gewässern. Dies gewährleiste beispielsweise gerade in Trockenzeiten einen kontrollierten Wasserfluss und somit eine Verwaltung des Wassermangels.

Somit gebe es auch jenseits des Themas Energiegewinnung Argumente für den Erhalt der Wasserkraft einschließlich der kleinen Wasserkraft in Baden-Württemberg. Seines Erachtens sollte die Haltung gegenüber dieser Technologie daher überdacht werden.

Eine Abgeordnete der Grünen äußerte, die beiden Anträge böten einen Überblick darüber, welches Potenzial die Wasserkraft in Baden-Württemberg habe sowie welche Maßnahmen das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft diesbezüglich bereits unternommen habe.

Auf Bundesebene sei zunächst vorgesehen gewesen, die Förderung von Strom aus kleinen Wasserkraftanlagen mit einer installierten Leistung bis 500 kW zu beenden. Diese Anlagen machten allerdings nur einen kleinen Anteil der Bruttostromerzeugung im Land aus. Die Leistung komme vor allem aus der großen Wasserkraft und aus anderen Bereichen. Allein mit der kleinen Wasserkraft könne die Energiewende daher nicht erreicht werden. Dennoch begrüße sie es, dass die Förderung der kleinen Wasserkraft doch nicht wegfällt. Ihres Erachtens sollte so viel Strom wie möglich aus erneuerbaren Energien generiert werden.

In Baden-Württemberg gebe es im Bereich der kleinen Wasserkraft vor allem Modernisierungspotenzial. Die Landesregierung sei diesbezüglich auch aktiv. Es existiere eine finanzielle Unterstützung nach den „Fördergrundsätzen kleine Wasserkraft“ für Wasserkraftanlagen mit einer Leistung ab 100 kW bis 1 000 kW. Des Weiteren könnten Ökopunkte generiert werden.

Es dürfe jedoch nicht übersehen werden, dass die Wasserkraft einen Einfluss auf die Qualität der Gewässer habe. Die Relation zwischen dem Nutzen der Wasserkraft und dem Einfluss auf die Wasserqualität müsse daher genau betrachtet werden. Es müsse überlegt werden, wie die kleine Wasserkraft ausgebaut werden könne und welche Möglichkeiten zur Verfügung stünden, um gleichzeitig den guten Zustand der Gewässer garantieren oder wieder herstellen zu können. Dies spiele auch im Zusammenhang mit Wassermangel und unterschiedlichen Pegelständen eine Rolle.

Nach ihrem Dafürhalten stehe die Landesregierung klar zur Wasserkraft. Dennoch müsse darauf geachtet werden, welchen Beitrag sie leiste und an welcher Stelle tatsächlich noch Ausbaupotenzial vorhanden sei.

Ein Abgeordneter der SPD legte dar, er sei froh, dass im Bund entschieden worden sei, die kleine Wasserkraft bis 500 kW weiterhin zu fördern. Er habe den Eindruck gehabt, dass insbesondere die Bundesumweltministerin darauf gedrängt habe, dass die Förderung eingestellt werde. Sein Eindruck sei ebenfalls gewesen, dass das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft diesen Vorschlag des Bundeswirtschaftsministers und der Bundesumweltministerin teile. Dies habe auch in der Landespresse nachgelesen werden können.

Inzwischen sei es jedoch gelungen, die Förderung beizubehalten. Dies sei seines Erachtens für den Ausbau der regenerativen Energien, insbesondere auch aufgrund der Verschärfung der Lage durch die Ukraine-Krise, wichtig. Das Land könne es sich nicht leisten, auf den Beitrag der kleinen Wasserkraft zu verzichten.

Seine Vorrednerin von den Grünen habe gesagt, der Beitrag der kleinen Wasserkraft an der Bruttostromerzeugung sei gering. In der Stellungnahme zum Antrag Drucksache 17/2542 sei ausgeführt, dass die kleine Wasserkraft deutlich unterproportional zur Stromerzeugung der Wasserkraft beitrage. Ihn interessiere, wie groß dieser Anteil tatsächlich sei.

Der Beweggrund für die Bundesumweltministerin, die kleine Wasserkraft zurückzudrängen, seien naturschutzrechtliche Aspekte gewesen. Es müsse stattdessen überlegt werden, wie die Förderung verbessert werden könne, damit die Anlagen ökologisch modernisiert würden. Laut der Stellungnahme zu Ziffer 2 des Antrags Drucksache 17/2542 sei für die seit 2017 bewillig-

*Ausschuss für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft*

ten Anträge jeweils die Fördersumme von 200 000 € ausgezahlt worden. Er frage, wie hoch der Fördersatz sei. Des Weiteren erkundige er sich, ob die Förderung für die Umweltbelange ausreichend sei oder ob der Fördersatz erhöht werden müsse, um dem Naturschutz Rechnung zu tragen.

In der Stellungnahme zum Antrag Drucksache 17/2339 werde suggeriert, dass das Land beim Ausbau der erneuerbaren Energien gut vorangekommen sei, der Anteil an der Bruttostromerzeugung sei von 31 % im Jahr 2019 auf 40,6 % im Jahr 2020 gestiegen. Diese Darstellung erachte er als hochgradig irreführend. Der prozentuale Zuwachs der erneuerbaren Energien liege im Wesentlichen darin begründet, dass die Bruttostromerzeugung insgesamt auf 44,34 TWh und damit deutlich gesunken sei. Auf eine solche Art der Darstellung solle nach seinem Dafürhalten verzichtet werden, um Missverständnisse zu vermeiden. Der Anteil der erneuerbaren Energien am Bruttostromverbrauch liege bei 26 %. Dies müsse die Basis sein, auf der das Land aufbauen müsse.

Ein Abgeordneter der AfD bemerkte, bei einer energiepolitischen Diskussion habe ein Teilnehmer, der in der Vergangenheit in der Energiebranche tätig gewesen sei, gesagt, es gebe im Hinblick auf die Wasserkraft Ausbaupotenziale auf der französischen Seite des Rheins, jedoch nicht unbedingt auf der deutschen Seite. Frankreich habe kein gesteigertes Interesse am Ausbau der Wasserkraft, da dort viel über Kernkraft laufe. Der Teilnehmer der energiepolitischen Diskussion habe dann gefragt, ob Deutschland bzw. die EnBW diese Potenziale nicht nutzen könnte, beispielsweise über eine Beteiligung oder einen Zukauf. Auf diese Weise könnten zusätzliche Potenziale erschlossen werden.

Ein Abgeordneter der Grünen merkte an, der Vorschlag im Rahmen der Novellierung des EEG sei nicht gewesen, die Förderung für kleine Wasserkraftanlagen abzuschaffen, sondern zukünftige Veränderungen an Anlagen sowie neue Anlagen nicht mehr in die Förderung aufzunehmen. Bestandsanlagen wären von dieser Regelung nicht betroffen gewesen. Seine Vorredner hätten diesen Punkt teilweise etwas missverständlich dargestellt.

Im Rahmen der Veränderungen hätten sich nun Verbesserungen ergeben. Die kleine Wasserkraft sei jetzt im überragenden öffentlichen Interesse. Dies könne vonseiten Baden-Württembergs begrüßt werden.

Es sei im Übrigen wichtig, die verschiedenen Bundesländer differenziert zu betrachten. Von den 7 800 kleinen Wasserkraftanlagen befänden sich über zwei Drittel der Anlagen in Bayern und Baden-Württemberg.

Der Vorsitzende des Ausschusses äußerte in seiner Funktion als Abgeordneter der FDP/DVP, er habe gehört, dass die durchschnittliche Dauer der Genehmigungsverfahren für neue Wasserkraftanlagen bei ungefähr zehn Jahren liege. Er bitte die Ministerin für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft, diesen Punkt auszuführen. In der Regel seien für die Genehmigungen die unteren Verwaltungsbehörden in den Landratsämtern zuständig, solche Genehmigungsverfahren kämen jedoch relativ selten vor.

Die Ministerin für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft erklärte, die Wasserkraft habe im Jahr 2020 einen Anteil von 9,31 % an der Bruttostromerzeugung gehabt. Die kleine Wasserkraft nehme zwar einen Anteil von 96 % am Anlagenbestand ein, trage jedoch nur mit etwa 10 % an dem erwähnten Anteil von 9,31 % bei. Es existierten sehr viele kleine Anlagen, die im Verhältnis jedoch einen relativ kleinen Anteil an der Bruttostromerzeugung hätten.

Es existierten Förderprogramme für technische und ökologische Modernisierungsmaßnahmen von Anlagen mit einer Leistung ab 100 kW bis 1 000 kW. Diese kleinen Wasserkraftanlagen würden vom Land mit bis zu 200 000 € je Anlage unterstützt. Seit dem Jahr 2017 seien jedoch nur sehr wenige Anträge eingegangen. Die Nachfrage nach der Förderung sei äußerst gering.

Trotz der verschiedenen Unterstützungsmöglichkeiten sei die Anzahl ökologischer Modernisierungsmaßnahmen rückläufig. Eine Erhöhung des Förderbetrags würde daher ihres Erachtens keinen signifikanten Beitrag zur Erhöhung der Investitionen leisten.

Wie ihre Vorredner bereits ausgeführt hätten, sei es positiv zu bewerten, dass kleine Wasserkraftanlagen weiterhin eine EEG-Förderung erhalten könnten. Die Landesregierung habe bis dato immer deutlich gemacht, dass die Wasserkraft im gesamten Strommix durchaus eine Bedeutung habe und sie daher auch weiterhin genutzt werden sollte. Die technischen und ökologischen Modernisierungsmaßnahmen müssten jedoch im Verhältnis zum Ertrag stehen.

Laut Europäischer Wasserrahmenrichtlinie müssten die ökologische Durchgängigkeit und die Qualität der Gewässer hergestellt werden, die Gewässer müssten die erforderliche Menge an Mindestwasser führen. Wenn diese Aufgaben nicht erfüllt würden, kämen Strafzahlungen auf das Land zu. Dennoch leiste die Wasserkraft einen wichtigen Beitrag zur Energieversorgung im Land. Wenn es gelinge, die ökonomischen und ökologischen Aspekte miteinander zu verbinden, stelle die Wasserkraft auch im Hinblick auf die Tradition, die sie in Südwestdeutschland habe, eine gute Möglichkeit zur Energiegewinnung dar.

Der Mitinitiator des Antrags Drucksache 17/2339 habe ein zusätzliches Ausbaupotenzial der kleinen Wasserkraft von 30 % erwähnt. Eine solche Zahl liege ihr nicht vor. Sie kenne mehrere Studien zu den Ausbaupotenzialen von regenerativen Energien, diese Zahl habe sie jedoch noch nicht gehört. Es existiere ein gewisses Potenzial bei der Wasserkraft, auch bei den größeren Anlagen. Dieses Potenzial sollte auch gehoben werden.

Sie stimme zu, dass in der heutigen Lage auf keines der Potenziale verzichtet werden könne und solle. Sie sei als Ministerin für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft jedoch auch für den Wasser- und Naturschutz zuständig, die ebenfalls für das Land von Bedeutung seien.

Eine Vertreterin des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft brachte vor, eine Genehmigungsdauer von zehn Jahren sei ihr nicht bekannt. In der Vergangenheit habe es Beschwerden gegeben, daraufhin habe sich das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft immer wieder berichten lassen, wie lange die Verfahren dauerten. Die Verfahrensdauer sei sehr unterschiedlich und hänge von der Qualität der Antragsunterlagen ab sowie davon, wie schwierig sich die Situation vor Ort gestalte, beispielsweise in Bezug auf das Naturschutzrecht. Es lasse sich daher keine generelle Aussage über die Dauer der Genehmigungsverfahren treffen. In den letzten Jahren habe es zwei Verfahren für neue Anlagen gegeben, die deutlich kürzer als zehn Jahre gedauert hätten.

Falls es Einzelfälle gebe, könnten diese gern gemeldet werden. Das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft verfolge jedoch die Entwicklung der Verfahrensdauern und gehe davon aus, dass diese einen angemessenen Zeitraum einnehmen.

Im Koalitionsvertrag sei ein Genehmigungsleitfaden für die kleine Wasserkraft angekündigt worden. Aufgrund einer europäischen Richtlinie habe ein Verfahrenshandbuch erstellt werden müssen, das den Genehmigungsleitfaden ersetze. Das Verfahrenshandbuch sei inzwischen erarbeitet und veröffentlicht worden. Es könne auf der Homepage des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft abgerufen werden.

Das Ministerium hoffe, dass das Verfahrenshandbuch gerade für Wasserbehörden, aber auch Anlagenbetreiber und Ingenieurbüros hilfreich sein könne. Sie seien auch in die Erarbeitung des Handbuchs mit einbezogen worden.

Die genannte maximale Fördersumme von 200 000 € bei der Förderung kleiner Wasserkraftanlagen entstamme europarechtlicher Regelungen. Es handle sich dabei um die sogenannte De-

## Ausschuss für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft

minimis-Förderung, die nicht notifizierungspflichtig sei. Die Betreiber der Wasserkraftanlagen seien private Teilnehmer, die am Markt teilnähmen, daher müsse natürlich das Wettbewerbsrecht beachtet werden.

Der schon zu Wort gekommene Mitunterzeichner des Antrags Drucksache 17/2542 bemerkte, er kenne keine einzige Planung im Zusammenhang mit einer Wasserkraftanlage, bei der keine massiven Beschwerden gegenüber der Genehmigungsverfahren geäußert worden seien. Dies betreffe sowohl die kleine als auch die große Wasserkraft. Es gehe dabei immer um den fehlenden Ausgleich zwischen der Wasserrahmenrichtlinie, der Gewässerökologie und der Nutzung.

Er würde sich wünschen, dass angesichts der Lage, in der sich das Land derzeit befinde, Lösungen gefunden würden. Insbesondere bei der kleinen Wasserkraft handle es sich oftmals um familiäre Strukturen, die Anlagen würden zum Teil auch aus Leidenschaft betrieben.

Er weise darauf hin, dass die Wasserrahmenrichtlinie in Baden-Württemberg nur dann umgesetzt werden könne, wenn die Betreiber von Wasserkraftanlagen mit einbezogen würden und mit ihnen gemeinsam sowohl die Erweiterung der Wasserkraft als auch die Herstellung der Durchgängigkeit geplant würden. Wenn die beiden Aspekte getrennt voneinander betrachtet würden, passiere in der Folge gar nichts.

Für das erfolgreiche Erreichen der Energiewende sei das Vorhandensein einer verlässlichen Strommenge wichtig. Bei der Wasserkraft handle es sich um eine verlässliche und vorausplanbare Energie, die nicht teuer eingekauft werden müsse. Er nenne als Beispiel die Illerkraftwerke an der Grenze zwischen Baden-Württemberg und Bayern. Jede Anlage für sich sei relativ klein, die Anlage insgesamt habe dagegen eine Nennleistung von 47 MW. Dies entspreche der Nennleistung von zehn großen Windkraftanlagen mit dem Unterschied, dass das Wasserkraftwerk das ganze Jahr über 24 Stunden am Tag laufe.

Er wünsche sich, dass lange Verfahrensdauern ernstgenommen würden. Er bitte, dass das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft mit den Verbänden über die Ursache für diese langen Zeiträume spreche. Seines Erachtens herrsche derzeit kein gutes Miteinander zwischen den Genehmigungsbehörden und den Wasserkraftbetreibern.

Die Ministerin für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft antwortete, wenn diesbezüglich tatsächlich Probleme auftreten sollten, müssten diese analysiert und thematisiert werden. Wichtig sei, dass Fälle vorlägen, an denen die Problematik festgemacht werden könne. Es müsse verglichen werden können, welche Verfahrensdauern derzeit üblich seien und welche Verfahrensdauern erreicht werden sollten. Pauschal könne sie kein Urteil zu diesem Thema fällen.

Das Potenzial der Wasserkraft müsse selbstverständlich genutzt werden. Die Wasserkraft sollte dort ausgebaut werden, wo dies möglich sei. Es müsse jedoch auch berücksichtigt werden, dass in Baden-Württemberg durch Trockenheit und Hitze Niedrigwasser auftreten könne. Der Wasserkraft seien daher gerade auch in der Zukunft gewisse Grenzen gesetzt. Es müsse darauf geachtet werden, welche Form der Wasserkraft noch genutzt werden könne und ökologisch verträglich sei. Die Ziele der Wasserrahmenrichtlinie, der Ökologie sowie der Energiegewinnung müssten gut miteinander verbunden werden.

Einvernehmlich empfahl der Ausschuss dem Plenum, die Anträge Drucksachen 17/2542 und 17/2339 für erledigt zu erklären.

4.8.2022

Berichterstatter:

Gruber

**10. Zu dem Antrag des Abg. Klaus Hoher u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 17/2560 – Entwicklungstendenzen und Zukunftspotenziale von Recycling im Bausektor**

**Beschlussempfehlung**

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag des Abg. Klaus Hoher u. a. FDP/DVP – Drucksache 17/2560 – für erledigt zu erklären.

14.7.2022

Der Berichterstatter:

Schuler

Der Vorsitzende:

Karrais

**Bericht**

Der Ausschuss für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft beriet den Antrag Drucksache 17/2560 in seiner 10. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattgefunden hat, am 14. Juli 2022.

Der Erstunterzeichner des Antrags dankte für die ausführliche Stellungnahme zum Antrag. Er bemerkte, viele Materialien, die im Bausektor anfielen, könnten zwar recycelt werden, aufgrund der gesetzlichen Regelungen würden sie jedoch oftmals als „Abfall“ bezeichnet und würden von den Unternehmen dann nicht mehr zum Recycling angenommen. Ihn schmerze beispielsweise, wenn ein Dachstuhl abgerissen und das Holz als Abfall entsorgt werde. Der Antrag habe zum Ziel, diese Problematik ins Bewusstsein zu rücken. Recycelbare Materialien sollten auch verstärkt recycelt werden. Eventuell müsse hierzu auch die Gesetzgebung geändert werden. Ihn interessiere die Sicht der Ministerin für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft zu diesem Thema.

Ein Abgeordneter der CDU legte dar, die Kreislaufwirtschaft habe sich in den letzten fünf Jahren ausgehend von den Kreislaufwirtschaftsgesetzen des Bundes und des Landes positiv entwickelt. Anfallender Bauschutt bzw. Bau- und Abbruchabfälle würden beispielsweise direkt vor Ort sortiert. Dennoch sollte hier noch mehr passieren. Seines Erachtens herrsche über alle Fraktionen hinweg Einigkeit, das Baustoffrecycling insgesamt zu fördern.

Den besten Weg, Treibhausgasemissionen sowie den Ressourcenverbrauch, der im Wesentlichen durch Neubauten entstehe, zu vermeiden, stelle die Sanierung von Häusern dar.

Das Land habe in Bezug auf das Baustoffrecycling eine Vorbildfunktion sowohl bei den Hochbauten als auch im Straßenbau. Er habe einen ähnlichen Antrag bei sich im Landkreis gestellt und habe als Antwort erhalten, dass beim Straßenbau beispielsweise die verschiedenen Schichten berücksichtigt werden müssten, ebenso das Gefrieren der Straße und der Winterdienst. Es gehe vor allem um Langlebigkeit und Qualität. Es fehle auch noch an Forschung und Entwicklung in diesem Bereich. In den letzten zehn Jahren sei schon einiges passiert, dennoch könne nach Dafürhalten der CDU-Fraktion insbesondere auch im Straßenbau mehr Baustoffrecycling geleistet werden.

Wichtig sei des Weiteren die Sortenreinheit. Die Recyclingbaustoffe auf den Baustellen sollten möglichst rein sortiert werden. Dies nehme jedoch Zeit in Anspruch und koste Geld.

*Ausschuss für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft*

Die gesamte Baustoffindustrie, aber auch die Architektenkammern müssten das Thema „Forschung und Entwicklung des Baustoffrecyclings“ stärken. Der Bund, das Land sowie die Kommunen als Auftraggeber müssten bei ihren eigenen Ausschreibungen ihre Vorbildfunktion wahrnehmen.

Insgesamt seien Fortschritte erzielt worden, auch wenn das Thema noch weiter gestärkt werden müsse. Mit dem Recycling von Baustoffen könnten Treibhausgasemissionen vermieden werden und könne somit auch zur Verbesserung des Klimaschutzes beitragen sowie der Ressourcenverbrauch reduziert werden.

Eine Abgeordnete der SPD merkte an, in früheren Zeiten sei beim Straßenbau Teer als Bindemittel verwendet worden. Dies sei in Deutschland seit 1984 verboten. Für die thermische Entsorgung des noch anfallenden teerhaltigen Asphalts würden Spezialunternehmen benötigt. Lkws würden den teerhaltigen Straßenaufbruch beispielsweise zunächst in ein bayerisches Entsorgungszentrum fahren, von dort werde das Material mit dem Schiff dann in die Niederlande transportiert. Dieses Verfahren sei sehr aufwendig und kostspielig. Sie interessiere der derzeitige Stand bezüglich der thermischen Behandlung und Verwertung von teerhaltigem Straßenaufbruch.

Ein Abgeordneter der Grünen äußerte, der Antrag sowie die dazugehörige Stellungnahme zeigten, was bis jetzt in diesem Bereich gemacht worden sei. Die Landesregierung habe mit der Novellierung des Landes-Kreislaufwirtschaftsgesetzes das, was politisch möglich sei, auch auf den Weg gebracht.

Das Land stehe bezüglich der Kreislaufwirtschaft noch am Anfang. Der Circularity Gap Report weise darauf hin, dass noch sehr viel geleistet werden müsse, um tatsächlich zu einer Kreislaufwirtschaft zu kommen. Es müssten künftig für manche Bereiche eventuell auch entsprechende Verbote ausgesprochen werden, um sortenreineren Produkte für das Recycling zu erhalten. Dies sei insbesondere im Bereich der Abbruchmaterialien interessant. Er nenne in diesem Zusammenhang das Thema Asbest, das auch aktuell immer noch ein Thema sei, das in diesem Zusammenhang teilweise große Probleme aufwerfe.

Des Weiteren sei es wichtig, ein entsprechendes Verwertungskonzept an Baustellen zu erstellen, um darauf hinzuwirken, dass eine größtmögliche Menge an Material recycelt werden könne.

Ein Abgeordneter der AfD fragte, ob das Recycling von Baustoffen helfen könne, die in Zukunft entfallende Gipsproduktion aus Kohlekraftwerken zu ersetzen. Er führte aus, ein erheblicher Anteil der Versorgung mit Gips erfolge über den Einsatz von Kohlekraftwerken. Mit dem Ausstieg aus der Kohle würde dieser automatisch ebenfalls entfallen.

Des Weiteren erkundigte er sich, wie viel Energie es kosten würde, die entsprechenden Baustoffe aus Recycling zu gewinnen, und wie dies in die Klimabilanzen eingehen würde.

Die Ministerin für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft brachte vor, gerade in der heutigen Zeit, in der Rohstoffe zum Teil Mangelware seien und internationale Lieferketten nicht immer funktionierten, sei es wichtig, alles dafür zu tun, möglichst viele Materialien im Kreislauf zu führen. Dies gelte insbesondere für den Bereich Bauen. Aus diesem Grund begrüße sie, dass dieser Aspekt im Strategiedialog „Bezahlbares Wohnen und innovatives Bauen“ ganz zentral thematisiert worden sei. Dies sei auch notwendig, da immer noch viel zu wenig recycelt werde. Das Ziel müsse sein, noch mehr Sekundärrohstoffe hochwertig zu verwerten, damit die Stoffkreisläufe geschlossen würden.

Wie auch in der Stellungnahme zum Antrag dargestellt, seien laut Gesetz bei nicht unerheblichen Baumaßnahmen der öffentlichen Hand vorrangig Recyclingbaustoffe oder Recyclingbeton zu verwenden, sofern keine unzumutbaren Mehrkosten entstünden, keine Rechtsvorschriften entgegenstünden und ein ausreichender Wettbewerb gewährleistet werde. Das Land habe diesbezüglich

daher bereits eine Vorbildfunktion. Dennoch sei auch sie der Meinung, dass noch mehr getan werden müsse, insbesondere auch im Hinblick auf die CO<sub>2</sub>-Bilanz von Beton und Zement. Aus diesem Grund erachte sie es als sinnvoll, wenn durch den Strategiedialog noch einmal konkrete Maßnahmen auf den Weg gebracht werden könnten.

Das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft habe gemeinsam mit dem Ministerium für Verkehr zu Beginn des Jahres angekündigt, thermische Behandlungsanlagen für teerhaltigen Straßenaufbruch in Baden-Württemberg aufzubauen, damit das Material nicht mehr bis in die Niederlande transportiert werden müsse. Dafür solle ein Konzept erstellt werden. Auch einige Unternehmen seien daran interessiert, dass eine thermische Behandlung in Baden-Württemberg durchgeführt werden könne.

Ein Vertreter des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft ergänzte, mehrere Unternehmen seien am Bau einer Anlage zur thermischen Behandlung von teerhaltigem Straßenaufbruch interessiert. Das Ziel sei, die in diesem Material enthaltenen krebserregenden polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffe zu zerstören sowie die Gesteinskörnungen von dem Straßenaufbruch wieder in den Straßenbau einzubringen, damit die jährlich anfallenden rund 400 000 t Material nicht nach Rotterdam transportiert werden müssten.

Die Planungen schritten voran. Bis jetzt habe sich noch kein Unternehmen an die Öffentlichkeit gewandt, da die Planungen zunächst noch ausgearbeitet werden müssten. Er gehe jedoch davon aus, dass Anlagen gebaut würden und diese auch wirtschaftlich seien. Es müsse ebenfalls überlegt werden, ob es mehr Sinn mache, eine große Anlage oder mehrere kleine Anlagen im Land zu bauen.

Nach einer Abschaltung der Kohlekraftwerke stehe der bei der Rauchgasentschwefelung als Nebenprodukt anfallende Gips als Rohstoff ebenfalls nicht mehr zur Verfügung. Es existierten bereits einige Gipsrecyclinganlagen, eine davon auch in Baden-Württemberg, die derzeit jedoch stillstehe. Beispielsweise könne der Gips aus Gipsbetonplatten aufbereitet werden. Derzeit bestehe das Problem, dass die Hersteller von Gipsprodukten für die Baubranche aufgrund des Asbests Bedenken hätten. Aus diesem Grund gebe es noch eine gewisse Zurückhaltung, das Gipsrecycling weiter voranzubringen.

Zum Thema „Recycling von Gips“ werde derzeit von der Bund-/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall ein Papier erstellt. In diesem Papier solle u. a. ein Grenzwert für Asbest festgelegt werden, damit für die Hersteller und die Recyclingunternehmen Sicherheit bestehe. Wenn der Grenzwert eingehalten werde, könne das Produkt anschließend als „asbestfrei“ vermarktet werden. Er hoffe, dass die diesbezüglich derzeit noch bestehenden Probleme zügig aus dem Weg geschafft würden, damit das Gipsrecycling vorangebracht werden könne.

Es werde davon ausgegangen, dass künftig mehr gipshaltige Materialien durch Abbruch anfielen, sodass mehr Gips in den Kreislauf gelangen könne. Dennoch müsse weiterhin Gipsabbau stattfinden. Er hoffe, dass sich die Menge an Gips, die abgebaut werde, mit der Zeit immer weiter reduziere.

Der Erstunterzeichner des Antrags erinnerte an seine Frage, was die Landesregierung zu unternehmen gedenke, damit mehr Material recycelt werden könne.

Die Ministerin für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft antwortete, der Strategiedialog „Bezahlbares Wohnen und innovatives Bauen“ sei derzeit die zentrale Plattform, um mit den Akteuren, die in diesem Bereich unterwegs seien, zu planen und zu überlegen, welche Maßnahmen noch erfolgen könnten.

Der Erstunterzeichner des Antrags entgegnete, seines Erachtens müsse das Gesetz dringend geändert werden. Es gebe Firmen, die recyceln wollten und viel Geld investierten, um Anlagen zu

*Ausschuss für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft*

bauen. Sie dürften jedoch nur das reine Material, Abfälle, die direkt bei der Verarbeitung anfielen, annehmen und nicht die verarbeiteten Materialien, die stattdessen entsorgt werden müssten.

Auf den Baustellen werde das anfallende Material sortiert, da bei der Entsorgung unterschiedliche Preise für die verschiedenen Materialien bezahlt werden müssten. Es würden unwahrscheinlich viele Rohstoffe weggeworfen. Stattdessen sollten diese Materialien recycelt werden. Strategiedialoge seien gut und recht, es würden jedoch Lösungen benötigt.

Der schon zu Wort gekommene Abgeordnete der AfD bemerkte, er gehe davon aus bzw. er hoffe, dass die Gipsproduktion den Kohlekraftwerken energetisch gutgeschrieben werde. Bei alternativen Methoden zur Gipsgewinnung werde Energie verbraucht und CO<sub>2</sub> freigesetzt. Ihn interessiere die Energiebilanz vom Recycling bzw. von den alternativen Methoden.

Die Ministerin für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft äußerte, sie gehe davon aus, dass der Strategiedialog konkrete Vorschläge machen werde, wie die Recyclingquote insgesamt verbessert werden könne. Derzeit habe sie jedoch keinen konkreten Gesetzesvorschlag auf dem Tisch liegen. Bei der Kreislaufwirtschaft handle es sich um ein Dauerthema, auch in Bezug auf mögliche Verbesserungen auf nationaler Ebene und auf Ebene der EU. Ihres Erachtens werde es daher zu diesem Thema auch noch Initiativen geben.

Die Frage nach einer Gutschrift für Kohlekraftwerke aufgrund des anfallenden Nebenprodukts Gips könne sie nicht beantworten.

Daraufhin empfahl der Ausschuss dem Plenum einvernehmlich, den Antrag Drucksache 17/2560 für erledigt zu erklären.

4.8.2022

Berichterstatter:

Schuler

## Beschlussempfehlungen des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus

### 11. Zu dem Antrag des Abg. Dr. Erik Schweickert u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus – Drucksache 17/2324 – Zukunft für Innenstadt und Einzelhandel III: Versandhandel und Stadtlogistik

#### Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag des Abg. Dr. Erik Schweickert u. a. FDP/DVP – Drucksache 17/2324 – für erledigt zu erklären.

29.6.2022

Der Berichterstatter: Der Vorsitzende:  
Tok Dr. Schweickert

#### Bericht

Der Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus beriet den Antrag Drucksache 17/2324 in seiner 12. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 29. Juni 2022.

Ein Mitunterzeichner des Antrags brachte vor, aus den vorliegenden bundesweiten Daten lasse sich ableiten, dass sich in den letzten beiden Jahren mit der Coronapandemie und den dagegen ergriffenen Maßnahmen wie Lockdowns die Konkurrenzsituation zwischen Onlineversandhandel und stationärem Einzelhandel noch verstärkt habe. Er würde es begrüßen, wenn künftig auch landesspezifische Daten zu diesem wichtigen Wirtschaftssektor, der auch für die Entwicklung der Innenstädte von wesentlicher Relevanz sei, erhoben würden.

Die die Landesregierung tragenden Parteien hätten im Koalitionsvertrag für die laufende Wahlperiode vereinbart, mit einer Bundesratsinitiative auf möglichst gleiche Wettbewerbsbedingungen für Onlinehandel und stationären Einzelhandel hinzuwirken und sich auf Bundes- und auf EU-Ebene für möglichst gleiche Wettbewerbsbedingungen bei Produktsicherheit, Verbraucherschutz, Markenschutz, Entlohnung und Besteuerung einzusetzen. Das Land Baden-Württemberg verfüge in diesem Bereich nur über sehr eingeschränkte direkte Einflussmöglichkeiten. In der Stellungnahme zu dem vorliegenden Antrag würden viele Bereiche aufgeführt, die sich nicht über eine Initiative des Landes umsetzen ließen. Daher wäre interessant, zu erfahren, was inhaltlich von einer solchen Initiative zu erwarten sei.

Ein Abgeordneter der Grünen führte aus, in den letzten Jahren habe das Verkehrsaufkommen durch Paketlieferungen an Privathaushalte sehr stark zugenommen. Diese Entwicklung habe sich im Zuge der Coronapandemie noch verstärkt. Der Stellungnahme des Wirtschaftsministeriums zufolge seien vor allem Unter- und Mittelzentren in höherem Maß davon betroffen.

Unter den hohen Rücklaufquoten im Versandhandel hätten vor allem die Einzelhändlerinnen und Einzelhändler zu leiden, da diese keine so hohen Transport-, Lager- und Servicekapazitäten, die sehr kostenaufwendig seien, bereithalten könnten.

Für überlegenswert halte er die Einführung einer Paketsteuer oder von kostenpflichtigen Retouren. Hierzu würde ihn die Meinung des Staatssekretärs interessieren.

Sehr zu begrüßen sei die im Koalitionsvertrag vereinbarte Bundesratsinitiative der Landesregierung, um möglichst gleiche Wettbewerbsbedingungen für den Onlinehandel und den stationären Einzelhandel herzustellen. Auch wenn sich die Umsetzung aufgrund der verschiedenen Zuständigkeitsebenen schwierig gestalten werde, sei es gut, dass die Landesregierung entsprechende Entwicklungen vorantreiben wolle.

Wichtig sei es, Ideen und Konzepte zu entwickeln, um die Logistik in den Innenstädten neu zu organisieren, etwa über Logistik-Hubs und autolose Zustellungen. Den Kommunen komme hierbei eine bedeutende Rolle zu. Wichtig sei aber auch, dass das Land die Kommunen hier unterstütze, etwa durch neue Fördermöglichkeiten oder Pilotprojekte.

Ein Abgeordneter der AfD äußerte, er finde es gut, dass das Beratungsthema, das seitens der AfD schon mehrfach in den Blickpunkt gerückt worden sei, auch von der FDP/DVP ernst genommen werde und zum Gegenstand von Anträgen gemacht worden sei. Er würde sich wünschen, dass sich auch die Landesregierung diesem Thema stärker annehme.

Voraussetzung für Wohlstand sei fairer Wettbewerb. Dieser werde durch bestehende Steuerungerechtigkeiten beeinträchtigt. Während die in Deutschland ansässigen kleinen Unternehmen eine hohe Steuerlast zu tragen hätten, könnten große internationale Handelskonzerne durch die Nutzung von Steuergestaltungsmöglichkeiten bzw. Steuertricks ihre Steuerlast auf ein sehr geringes Maß reduzieren. Hiervon seien lokale Einzelhändler mit geringen Margen besonders betroffen. Vor diesem Hintergrund müsse auch über die Einführung einer Digitalsteuer diskutiert werden.

Viele der Überlegungen wie beispielsweise die Einführung einer Paketsteuer würden von der Landesregierung als nicht umsetzbar bewertet. Er würde sich jedoch wünschen, dass die Landesregierung aufzeigen würde, welche Initiativen sie für zielführend hielte, anstatt nur darzulegen, was alles nicht möglich sei.

Beachtlich sei, dass im Jahr 2020 rund 4 Milliarden Kurier-, Express- und Paketsendungen in Deutschland verschickt worden seien. Hierbei werde die Infrastruktur des Landes von den großen Versandhändlern „zum Nulltarif“ in Anspruch genommen. Ihn interessiere, welche Handlungsmöglichkeiten der Bund oder das Land hier hätten.

Angestrebt werden sollten gesetzliche Anpassungen, die eine Unterscheidung zwischen großen Onlinehändlern mit stationärem Geschäft und reinen Onlinehändlern ermögliche. Auch wenn das Land hierfür nicht direkt zuständig sei, so könne es doch über den Bundesrat oder „direkte Diplomatie“ auf Bundesebene einwirken, um hier zu vernünftigen Vorschlägen zu kommen.

Bundesweit seien im Jahr 2020 rund 315 Millionen Retourenpakete zu verzeichnen gewesen. Einer der Gründe für diese hohe Zahl sei sicherlich die Gebührenfreiheit. Bei allen Bemühungen, die Zahl der Retouren möglichst gering zu halten, sollte jedoch darauf geachtet werden, dass das Recht auf Widerruf innerhalb von 14 Tagen auch bei Onlinekäufen nicht aufgeweicht werde.

Ein Abgeordneter der SPD trug vor, auffällig sei, dass die Landesregierung in der Stellungnahme zu dem vorliegenden Antrag nur aufführe, was aus ihrer Sicht nicht umsetzbar sei. Dies sei teilweise nachvollziehbar, weil der Sachverhalt rechtlich extrem komplex sei. Dennoch hätte er gern eine Aussage dazu, welchen Weg die Landesregierung zur Zielerreichung gehen wolle und für effizient halte.

Eine der Hauptursachen für den hohen Anfall an Verpackungsmüll und die verkehrliche Problematik in den Innenstädten sei die hohe Zahl an Retouren. Seines Erachtens werde sich die Problematik nur durch eine Kostenpflicht für Retouren in den Griff

bekommen lassen. Andere Lösungsansätze wie z. B. die Einführung einer Paketsteuer halte er für zu kompliziert.

Darauf hingewirkt werden sollte, dass bei den großen Onlinehändlern ein Umdenkungsprozess dahin gehend stattfindet, dass diese den Wettbewerb nicht über kostenfreie oder günstige Retouren austragen, sondern auf anderem Weg. Eine Möglichkeit wäre die von der Bundesregierung geplante Transparenzverordnung, die bei größeren Versandhändlern so restriktiv gehandhabt werde, dass diese sich veranlasst sähen, selbst in ihr Geschäftsmodell einzugreifen, um die entstehenden Kosten in irgendeiner Form auf den Verbraucher zu überlagern. Notfalls müsste aber auch direkt ordnungspolitisch in das Geschäftsmodell der Onlinehändler eingegriffen werden. Letztlich werde es sich auch nicht vermeiden lassen, dass der Verbraucher hiervon tangiert sei.

Er bitte die Landesregierung, darzulegen, wie der aktuelle Sach- und Rechtsstand zur Transparenzverordnung in Fortführung der Obhutspflicht auf Bundesebene sei und wann mit einer Verbesserung der Sach- und Rechtslage in diesem Bereich zu rechnen sei.

Ein Abgeordneter der CDU wies darauf hin, einige Anbieter seien dabei, ihre Retouren kostenpflichtig zu machen. Die weitere Entwicklung sollte genau beobachtet werden, um dann zu entscheiden, ob hier staatlicherseits eingegriffen werden sollte oder nicht.

Der Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus legte dar, die Entwicklung von Einzelhandel und Versandhandel sowie der Transportlogistik habe einen wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung der Städte und Kommunen und damit auch auf die Bevölkerung des Landes. Wie viele andere Bereiche befänden sich Handel und Logistik derzeit in einem Transformationsprozess. Hier gelte es, den richtigen politischen und gestalterischen Rahmen zu setzen.

Im Koalitionsvertrag für die laufende Wahlperiode sei vereinbart, mit einer Bundsratsinitiative auf möglichst gleiche Wettbewerbsbedingungen für Onlinehandel und stationären Einzelhandel hinzuwirken. Spezifische Abgaben für Onlineversandhändler, wie sie ursprünglich geplant gewesen seien, seien aber derzeit nicht umsetzbar. Eine generelle Verpflichtung von Verbrauchern zur Übernahme der Kosten für Retouren im Onlineversandhandel sei aufgrund EU-rechtlicher Vorgaben nicht zulässig. Im Hinblick auf das weitere Vorgehen in Richtung einer Initiative gelte es daher zunächst, sich mit den anderen Bundesländern, aber auch auf europäischer Ebene abzustimmen.

Hinsichtlich möglicher regulierender Eingriffe in den Onlinehandel stelle sich die Frage nach der Abgrenzung und den hierbei anzulegenden Kriterien. Bedacht werden müsse, dass viele ortsansässige mittelgroße Handelsbetriebe, die traditionell im stationären Einzelhandel tätig seien, gerade im Zuge der Coronapandemie einen Innovationsschub vorgenommen hätten und mittlerweile auch zusätzlich im Onlinehandel aktiv seien. Zudem lasse sich wohl nicht kontrollieren, welche der innerstädtischen Warentransporte auf eine Onlinebestellung zurückgingen. Er verweise hierbei auf mögliche grundrechtsrelevante Konflikte mit dem Brief-, Post- und Fernmeldegeheimnis.

Zur Verbesserung der Prozesse der Stadtlogistik gebe es verschiedene Ansätze, zahlreiche Forschungsprojekte und Erprobungsmaßnahmen. Die kurzfristig effektivste Maßnahme sei wohl, durch die Bündelung von Sendungen die Zahl der Transportfahrten zu reduzieren. Bei der Umsetzung von Konzepten für Logistik-Hubs gebe es einige Probleme im Kostenbereich wie auch im rechtlichen Bereich, auch was den Eingriff in die unternehmerische Freiheit betreffe. Darüber hinaus gebe es Ansätze zur Nutzung bestehender Infrastrukturen und Verkehrsmittel wie etwa der Straßenbahnen für Transportfahrten. Es gebe aber auch ganz neue Ansätze. So befände sich in der Schweiz ein unterirdisches Transportsystem für KI-gesteuerte Logistikprozesse in der

Erprobung. Auch in Baden-Württemberg gebe es verschiedene Projekte bis hin zu autonomen Lieferverkehren, die vom Wirtschaftsministerium und anderen beteiligten Ministerien finanziell unterstützt würden.

Einigkeit bestehe darin, dass hinsichtlich der Vielzahl von Retouren und der damit verbundenen Auswirkungen, etwa mit Blick auf die verkehrliche Situation und den Anfall von Verpackungsmüll, eine Änderung der Situation stattfinden müsse. Inwieweit es möglich sei, hier Eingriffe in Geschäftsmodelle von Unternehmen vorzunehmen, wage er in der Tiefe nicht zu beurteilen.

Die Betreiber der Logistikflotten müssten für ihre Fahrzeuge Kraftfahrzeugsteuer entrichten; das Aufkommen hieraus stehe dem Finanzierungssystem zur Verfügung. Insofern sei es unzutreffend, dass die Logistikunternehmen ohne Kostenbeteiligung die öffentliche Infrastruktur nutzen könnten. Er stimme jedoch darin überein, dass es in diesem Bereich innerhalb Deutschlands, aber auch innerhalb Europas neuer Modelle und Ansätze bedürfe.

Der Landesregierung sei es äußerst wichtig, die Innenstädte und damit auch den Handel attraktiv zu halten. Dies werde allerdings nicht gelingen, wenn einseitig die Konkurrenzsituation zwischen stationärem Handel und Onlinehandel betrachtet werde. Vielmehr bedürfe es hier einer ganzheitlichen Betrachtung, die nicht nur darauf ausgerichtet sei, die rechtlichen Rahmenbedingungen zwischen stationärem Handel und Onlinehandel anzugleichen, was ohnehin mehr als schwierig und unter dem gegebenen Rechtsrahmen so auch nicht möglich sei.

Wichtig sei, die Innenstädte so attraktiv zu gestalten, dass das Einkaufen zu einem Erlebnis für die Konsumenten werde. Zur Steigerung der Attraktivität von Innenstädten seien einige Zielsetzungen festgeschrieben, zu deren Erreichung sich bereits einige Maßnahmen in der gemeinsamen Umsetzung durch das Wirtschaftsministerium und das Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen befänden. Die Coronapandemie habe hier zu einer Drucksituation geführt, was die zeitlichen Abläufe betreffe.

Neben einer guten Erreichbarkeit der Verkaufsläden für die Kundinnen und Kunden gehörten zur Attraktivierung der Innenstädte auch Maßnahmen wie die Errichtung von Grünanlagen und Spielbereichen für Kinder sowie Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im innerörtlichen Bereich. Darüber hinaus trage ein gesundes Zusammenspiel des stationären Einzelhandels mit der örtlichen Gastronomie zu einem positiven Gesamterlebnis bei.

Aus seiner persönlichen Erfahrung könne er feststellen, dass viele Innenstadtbereiche sehr konform seien, was die Angebote anbetreffe. Hier könnte eine Attraktivitätssteigerung durch eine größere Vielfalt der Angebote erreicht werden. Viele Kommunen hätten sich Konzepte zur Innenstadtgestaltung gerade mit Blick auf Handel und Märkte auferlegt. Hier gelte es, vonseiten der Kommunen die Verantwortung anzunehmen. Dies gestalte sich schwierig, da die Kommunen nicht direkt in die Gestaltung des Angebots eingreifen könnten und dies auch von den Verpackungs- und Vermietungsangeboten vor Ort abhängig sei.

Entscheidend wichtig sei, bei den Verbraucherinnen und Verbrauchern das Bewusstsein dafür zu schärfen, dass die Entwicklungen im Handel mit all ihren Auswirkungen, beispielsweise auf die Entwicklung der Innenstädte und Ortskerne, auf die Verkehrsbelastung oder den Anfall von Verpackungsmüll, letztlich von dem Verbraucherverhalten abhingen. Insofern liege es auch in der Verantwortung der politischen Aktiven, auf solche Entwicklungen hinzuweisen und das Bewusstsein dafür zu schärfen. Daran orientierten sich auch die Maßnahmen der Landesregierung, die auf eine Attraktivierung der Innenstädte und auf eine Stärkung von Gastronomie und Tourismus abzielten. Die Landesregierung verfolge einen ganzheitlichen Ansatz, der unterschiedliche Elemente wie z. B. den ÖPNV mit einbeziehe.

Ein Vertreter des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft fügte an, der Zeitplan zur geplanten Transparenz-

## Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus

verordnung des Bundes befinde sich noch in der Schwebe. Hier müsse noch darüber beraten werden, worüber genau bei den Unternehmen Transparenz hergestellt werden solle.

Der bereits genannte Abgeordnete der AfD merkte an, bei dem beschriebenen ganzheitlichen Ansatz der Landesregierung fehle ihm der Fokus auf die Sicherheitslage. Heutzutage benötigten Einzelhandelsketten in zentralen Orten Sicherheitsdienste. Nach seiner Kenntnis sei dies früher nicht erforderlich gewesen. Die schwierige Sicherheitslage trage mit zum Innenstadtsterben bei. Ihn interessiere, ob mit dem Innenministerium schon einmal darüber gesprochen worden sei, wie diesem Problem für die Innenstädte begegnet werden könne.

Sehr häufig werde das Problem an ihn herangetragen, dass die Vermüllung in großen und mittelgroßen Städten stark zunehme. Ihn interessiere, ob es seitens der Landesregierung Überlegungen gebe, wie diesem Problem begegnet werden könne. Das Problem der Vermüllung korreliere ein Stück weit auch mit dem Sicherheitsproblem.

Darüber hinaus interessiere ihn die Haltung der Landesregierung zu der Forderung nach autofreien Innenstädten. Er wolle wissen, ob die Landesregierung eine Verschlechterung der Verkehrsführung in Innenstädten zulasten des Individualverkehrs anstrebe oder an der Möglichkeit des Autoverkehrs innerhalb von Innenstädten festhalte.

Der Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus betonte, es obliege den Kommunen, zu entscheiden, ob die Innenstädte autofrei seien, ob diese nur mit reduzierten Geschwindigkeiten angefahren werden könnten, ob die Parkplätze im Innenstadtbereich kostenpflichtig seien und gegebenenfalls wie die Gebührenhöhe sei. Das Land könne hierbei nur einen Rahmen setzen, innerhalb dessen die Kommunen dies regeln könnten, und habe diesen Rahmen auch gesetzt.

Ordnungsrechtliche Vorgaben zur Abfallentsorgung und zur Reinigung fielen ebenfalls in den Zuständigkeitsbereich der kommunalen Gremien. Diese hätten auch darüber zu entscheiden, wie viele Mittel und Personal sie für diesen Bereich zur Verfügung stellten.

Die von ihm erwähnte ganzheitliche Betrachtung der Landesregierung umfasse auch die Sicherheitslage. Das Innenministerium habe bereits vor einigen Jahren das Konzept der Sicherheitspartnerschaften auf den Weg gebracht. Hierbei würden von dem kommunalen Ordnungsdienst in enger Abstimmung mit der örtlichen Polizeibehörde Sicherheitskonzepte erarbeitet, um die Sicherheitslage bzw. das Sicherheitsgefühl in der Bevölkerung zu verbessern. Die Handlungsfelder reichten von technischen Einrichtungen über Verbesserungen von Beleuchtungen bis hin zum Einsatz von Personal. Über solche Maßnahmen könnten aber nicht das Wirtschaftsministerium oder das Innenministerium verfügen, sondern diese gingen von der Initiative und Beschlusslage vor Ort aus. Es gebe einige Städte, die auf das Innenministerium zugekommen seien, um solche Sicherheitspartnerschaften auf den Weg zu bringen.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 17/2324 für erledigt zu erklären.

21.9.2022

Berichterstatter:

Tok

**12. Zu dem Antrag des Abg. Hans Dieter Scheerer und der Abg. Alena Trauschel u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus**  
 – Drucksache 17/2400  
 – Landesförderung für die berufliche Weiterbildung für Unternehmen

### Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag des Abg. Hans Dieter Scheerer und der Abg. Alena Trauschel u. a. FDP/DVP – Drucksache 17/2400 – für erledigt zu erklären.

29.6.2022

Der Berichterstatter:

Hailfinger

Der Vorsitzende:

Dr. Schweickert

### Bericht

Der Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus beriet den Antrag Drucksache 17/2400 in seiner 12. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 29. Juni 2022.

Ein Mitinitiator des Antrags brachte vor, die Stellungnahme des Wirtschaftsministeriums trage nur in begrenztem Umfang dazu bei, Klarheit über die vielfältigen Förderaktivitäten des Landes für die berufliche Weiterbildung für Unternehmen zu gewinnen. Die Vielzahl der in der Stellungnahme aufgeführten Förderprogramme und Modellprojekte sei für die kleinen und mittleren Unternehmen, auf die die Förderpolitik ausgerichtet sein sollte, eher verwirrend.

Weiterbildung sei ein wichtiges Thema, das im Land weiter gefördert und vorangetrieben werden müsse. Aus Sicht der Antragsteller müsste hierzu in Koordination und Zusammenarbeit der beteiligten Ministerien eine Weiterbildungsstrategie entwickelt werden. Diese sei jedoch nicht erkennbar. Er habe eher den Eindruck, dass auf Hinweis von Verbänden oder sonstiger Beteiligter immer nur einzelne Förderprogramme aufgelegt würden, die aber insgesamt nicht abgestimmt seien. Erforderlich sei, eine flächendeckende Förderstruktur aufzusetzen, die den Bedürfnissen der kleinen und mittleren Unternehmen insgesamt gerecht werde.

Ein Abgeordneter der CDU bemerkte, berufliche Weiterbildung sei wichtig, um die Zukunft zu gestalten. Sie trage dazu bei, in der Transformation die soziale Balance zu wahren. Eine gelebte positive Weiterbildungskultur in den Unternehmen müsse im Schulterschluss mit den Sozial- und Betriebspartnern geschehen. Dies werde auch aus der Stellungnahme des Wirtschaftsministeriums sehr deutlich.

Eine Abgeordnete der Grünen äußerte, eine hohe Zielgenauigkeit und Passfähigkeit der Weiterbildungsprogramme sei notwendig. Die Aktivitäten, die zusammen mit den relevanten Kooperationspartnern wie Unternehmen, Gewerkschaften, Bildungsträgern und Arbeitsagenturen u. a. in einer ressortübergreifenden Weiterbildungsoffensive realisiert worden seien, müssten noch bekannter werden. Hier sei das Land u. a. durch die seit dem 1. Februar 2022 beim Referat für berufliche Weiterbildung des Wirtschaftsministeriums angesiedelte Koordinierungsstelle aktiv.

Aus verschiedensten Gesprächen, u. a. bei der Fachtagung „weiterbilden#weiterdenken – 20 Jahre Zukunft der Qualifizierung“ der AgenturQ, seien folgende Parameter hervorgegangen, die

## Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus

genauer betrachtet werden sollten und in realistische und praxistaugliche Angebote münden sollten:

- 39 % der KMUs bereiten sich auf Qualifizierung vor.
- Die Digitalisierung erfordert eine neue Generation von Fach- und Führungskräften.
- Ressort- und themenübergreifende Vernetzung wird immer wichtiger.
- Herausforderungen lösen wir, indem wir Grenzen überschreiten.
- Mensch-Maschine-Interaktion – keine Angst davor haben, im Gegenteil.
- Sind unsere Unternehmen mutig genug?
- Kooperationen von Start-ups und etablierten Unternehmen müssen noch stärker gefördert und realisiert werden.
- Eins ist sicher: lebenslanges Lernen, und zwar für alle.

Aus den genannten Gesprächen, die immer sehr offen und ehrlich gewesen seien, weil es darum gehe, mit den relevanten Kooperationspartnern Modelle aufzubauen, seien folgende Fragen hervorgegangen, deren Beantwortung wichtig sei:

- Wie bekommen wir die Bereitschaft zur Qualifizierung in die Köpfe der Unternehmer und der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter?
- Wie gewinnen wir die, die Angst vor Veränderung haben?
- Wie können wir die Rolle der Betriebsräte mit ihrem Ohr an den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern noch stärker nutzen?
- Wie können wir Qualifizierung so ermöglichen, dass sie angenommen wird?
- Wie können wir eine zukunftsgerichtete Fehler- und Lernkultur etablieren?

Diese Fragen müssten zusammen mit den relevanten Kooperationspartnern beantwortet werden. Sie sei zuversichtlich, dass das Land hier auf dem richtigen Weg sei.

Ein Abgeordneter der SPD führte aus, auch er halte es für wichtig, die Sozialpartner in die Überlegungen zur beruflichen Weiterbildung einzubeziehen. Dies erscheine ihm in der Stellungnahme des Wirtschaftsministeriums aber noch nicht ausreichend abgebildet.

Die von seiner Vorrednerin angesprochenen Aspekte seien durchaus aktuell, seien aber bereits vor fünf Jahren schon von hoher Relevanz gewesen. Er nenne beispielsweise das Stichwort Transformation und die Fragestellung, wie bei älteren Arbeitnehmern die Bereitschaft für Weiterbildung erhöht und bei jungen Arbeitnehmern ein Bewusstsein für lebenslanges Lernen geweckt werden könne. Er halte es für fraglich, ob in den letzten Jahren in diesem Bereich nennenswerte Fortschritte erzielt worden seien. Er habe eher das Gefühl, dass die Weiterbildungsbereitschaft auf bestehendem Niveau verharre. Ihn interessiere, ob nach Einschätzung des Wirtschaftsministeriums in diesem Bereich Fortschritte erzielt worden seien und wie die Wirksamkeit der dargelegten Qualifizierungsprogramme beurteilt werde.

In der Stellungnahme zu Ziffer 3 des Antrags werde darauf verwiesen, dass das Programmangebot einfacher und übersichtlicher geworden sei. Ihn interessiere, ob es irgendwelche Kriterien gebe, anhand derer die Wirksamkeit festgemacht werden könne. Denn seitens der Adressaten der Maßnahmen sei immer wieder zu hören, dass sie sich im „Angebotsdschungel“ nicht zurechtfinden.

Ferner bitte er um Auskunft, welche konkreten Maßnahmen es gebe, um bei den Arbeitnehmern in ihrer beruflichen Situation mit einem hohen Arbeitsdruck und in ihrer familiären Situation

die Bereitschaft zur Weiterbildung zu wecken oder zu erhöhen. Denn von den Arbeitnehmern würden hier zusätzliche Anstrengungen verlangt, wenn dies nicht über berufliche Freistellung umgesetzt werde, wobei die Landesregierung in der Förderung solcher Maßnahmen sehr zurückhaltend sei.

Darüber hinaus wolle er wissen, ob von der Landesregierung systematisch Zahlen zum Thema „Weiterbildungsmaßnahmen in Betrieben“ erhoben würden, anhand derer die Wirksamkeit der Maßnahmen auf diesem Feld beurteilt werden könne.

Für bemerkenswert halte er, dass in der Stellungnahme zu den Ziffern 11 und 13 des Antrags, in denen nach dem Stand von im Koalitionsvertrag angekündigten Projekten und Programmen gefragt werde, erklärt werde, dass noch keine konkreten Maßnahmen angelaufen seien, mit klarem Hinweis, dass sich eine Umsetzung der angekündigten Maßnahmen auf die gesamte Legislaturperiode beziehe. Er hätte schon erwartet, dass die Legislative hier etwas ernster genommen würde und zumindest eine Aussage dazu getroffen würde, bis wann diese Maßnahmen geplant seien.

Der Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus legte dar, es werde nicht statistisch erhoben, wie viele Weiterbildungsmaßnahmen landesweit in den unterschiedlichen Bereichen durchgeführt würden. Angesichts der Bestrebungen, die Betriebe zu entlasten, sollte auch Zurückhaltung darin bestehen, entsprechende Zahlen und Statistiken einzufordern. Vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Bildungsträger und Ausbildungspartner sehe er es auch als sehr schwierig an, den Betrieben zusätzliche Nachweis- und Dokumentationspflichten aufzuerlegen.

Da sich alle Branchen zunehmend in der Transformation befänden, bestehe seitens der Unternehmen ein intrinsisches Interesse daran, ihre Beschäftigten auf dem neuesten Stand zu halten, und zwar nicht nur für den Umgang mit Maschinen, Software und sonstigen Steuerungsinstrumenten, sondern auch mit Blick auf neue Arbeitsformen, Formate des Zusammenarbeitens, Arbeitszeitmodelle und Zusammensetzungen von Arbeitsteams. Im Regelfall bestehe hierbei auch ein Bedarf an Unterstützung und Begleitung durch Schulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen. Hieran bestehe auch ein Eigeninteresse seitens der Betriebsleitungen.

Die zunehmende Bedeutung der beruflichen Weiterbildung werde allein daran deutlich, dass es in vielen Branchen große Technologiesprünge gebe, sodass sogar schon während der laufenden Berufsausbildung nachgesteuert werden müsse und dann auch im weiteren Berufsleben kontinuierliche Weiterbildung erforderlich sei.

Zutreffend sei, dass es eine sehr große Bandbreite von Förderprogrammen für die berufliche Weiterbildung gebe. Zu den gewachsenen Landesprogrammen kämen entsprechend der Bedarfe immer wieder neue Programme hinzu, von denen einige auch ihren Ursprung in Bundesprogrammen oder europäischen Rahmensetzungen hätten. Die Fördermaßnahmen müssten auch den unterschiedlichen Bedürfnissen der verschiedenen Branchen und Betriebsgrößen gerecht werden. Beispielsweise gebe es in einem kleinen Handwerksbetrieb andere Konzepte und Schwerpunktsetzungen als in einem mittelständischen industriellen Betrieb, einem Handelsbetrieb oder einem Betrieb der Hotel- und Gaststättenbranche. Vor diesem Hintergrund sei es wenig sinnvoll, sehr unscharfe Programme aufzulegen, die nicht die angestrebte Wirkung entfalten. Wichtig sei, passgenaue Programme zu entwickeln.

Transformation und Digitalisierung führten dazu, dass bestimmte Berufsfelder komplett wegfielen, während in anderen Bereichen neue Berufsfelder entstünden. Auch hier bedürfe es passgenauer Unterstützungsangebote für die Arbeitnehmer, die auch den unterschiedlichen Qualifikationsniveaus und Bedürfnissen Rechnung trügen. Die Weiterbildungsmaßnahmen müssten in positiver Form angeboten werden und dürften von den Beschäftigten nicht als Zwang empfunden werden. Hierzu gehöre auch, dass die Maßnahmen nicht zu Tagesrandzeiten oder an Wochenenden stattfänden und die Beschäftigten hierfür nicht ihre Freizeit op-

## Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus

fern müssten. Auf der anderen Seite dürften aber auch die Betriebe in ihrer Geschäftstätigkeit und im Einsatz ihrer Arbeitskräfte nicht zu sehr beeinträchtigt werden. Hier gelte es, eine ausgewogene Balance zu finden.

Die genannten Anforderungen bedingten die sehr große Bandbreite von Unterstützungsmaßnahmen für die berufliche Weiterbildung. Diese seien jedoch den regionalen Strukturen angepasst, um in der Beratung der Menschen vor Ort die örtlichen Gegebenheiten angemessen zu berücksichtigen. Teilweise seien hierbei auch gewerkschaftliche Strukturen eingebunden.

Die berufliche Weiterbildung gehe weit über die Gestaltung der Arbeitsprozesse an sich hinaus. Eine wesentliche Aufgabe sei beispielsweise auch die Integration von Arbeitskräften aus dem Ausland. Dabei gehe es auch im Zusammenwirken mit Sozialpartnern, Vereinen und Verbänden darum, die Menschen in die Gesellschaft zu integrieren. Hierfür sei eine ganzheitliche Betrachtung erforderlich.

Die Coronapandemie habe in vielen Branchen zu starken Veränderungen geführt. Manche Bereiche hätten unter einer starken Abwanderung von Personal zu leiden, während andere Bereiche einen Zugang von branchenfremdem Personal verzeichneten. Infolgedessen müssten die Programme und auch die Sozialpartnerschaften neu aufgestellt werden. Dies könne nur in Abstimmung mit den beteiligten Häusern geschehen, zu denen neben dem Wirtschaftsministerium auch das Kultusministerium, das Wissenschaftsministerium und das Sozialministerium gehörten. Hierzu müssten die bestehenden Strukturen gestärkt, aber auch nachjustiert werden, um den aktuellen Bedarfen gerecht zu werden. Ihm sei es lieber, sich die notwendige Zeit für eine gelungene Umsetzung zu nehmen, als sich einen fixen Zeitplan zu setzen, der möglicherweise von den Entwicklungen in der Realität zerschlagen werde. Er könne jedoch zusagen, dass eine möglichst rasche Umsetzung angestrebt werde.

Der bereits genannte Abgeordnete der SPD warf die Frage auf, wie die Landesregierung sicherstellen wolle, dass die Programme die gewünschte Wirkung erzielten, wenn hierzu keine Zahlen erhoben und keine Evaluation durchgeführt werde.

Der Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus erwiderte, es wäre sicher nicht sinnvoll, für jede Berufsbildungsmaßnahme und jede Weiterbildungsmaßnahme gesondert Zahlen zu erheben. Ohnehin lasse sich anhand der Teilnehmerzahl allein noch nicht die Qualität einer Bildungsmaßnahme bewerten.

Auch ohne eine detaillierte zahlenmäßige Erfassung gebe es Erkenntnisse über die Auslastung der Weiterbildungseinrichtungen bzw. Akademien oder auch über die Inanspruchnahme von Maßnahmen nach dem Bildungszeitgesetz. Möglicherweise könne hier einmal eine Stichprobenerhebung durchgeführt werden. Eine maßnahmenscharfe Erhebung finde jedoch nicht statt.

Aus den Bedarfsanmeldungen von Handwerk, Mittelstand und Industrie wisse die Landesregierung, dass sie mit ihren Maßnahmen auf dem richtigen Weg sei. Auf Basis der Rückkopplungen erfolge eine bedarfsorientierte Ausgestaltung und auch Nachsteuerung bei den Maßnahmen. Hierbei komme es auch zur Einführung neuer Maßnahmen. Gerade im IT-Bereich gebe es relativ viele neue Programme, durch die die bestehenden klassischen Programme ergänzt würden. Dies führe zu der angesprochenen hohen Bandbreite an Maßnahmen.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 17/2400 für erledigt zu erklären.

20.7.2022

Berichtersteller:

Hailfinger

**13. Zu dem Antrag des Abg. Nikolai Reith u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus**  
**– Drucksache 17/2416**  
**– Finanzierung von Start-up-Unternehmen in Baden-Württemberg:**  
**Venture Capital in der Early Stage**

## Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag des Abg. Nikolai Reith u. a. FDP/DVP – Drucksache 17/2416 – für erledigt zu erklären.

29.6.2022

Der Berichterstatter:

Tok

Der Vorsitzende:

Dr. Schweickert

## Bericht

Der Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus beriet den Antrag Drucksache 17/2416 in seiner 12. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 29. Juni 2022.

Der Erstunterzeichner des Antrags brachte vor, für Start-up-Unternehmen seien die Finanzierungsmöglichkeiten von existenzieller Bedeutung. Nach Ansicht der Antragsteller bestehe im Bereich der Bereitstellung von Risikokapital noch Verbesserungsbedarf in Baden-Württemberg.

Mit dem vorliegenden Antrag würden insbesondere die Finanzierungsmöglichkeiten für Start-ups in der Frühphase in den Blick genommen. In der Stellungnahme des Wirtschaftsministeriums werde mitgeteilt, dass beim Seedfonds BW, aus dem bislang über 2 Millionen € investiert worden seien, Ausfälle in Summe von ca. 1,2 Millionen € und Rückflüsse von ca. 600 000 € zu verzeichnen seien. Ihn interessiere, ob daraus gefolgert werden könne, dass aktuell rund 1,4 Millionen € aus dem Seedfonds BW investiert seien.

Von Interesse wäre, etwas über die strategische Ausrichtung des Landes in der Start-up-Finanzierung zu erfahren. In der Stellungnahme zu dem vorliegenden Antrag werde mitgeteilt, dass das Wirtschaftsministerium mit dem Start-up BW Think Tank ein regelmäßig tagendes Expertengremium unter Leitung der Wirtschaftsministerin mit Vertreterinnen und Vertretern der Start-up-Szene initiiert habe. Er bitte hierzu um nähere Informationen. Konkret interessiere ihn, wer die Teilnehmer seien, welche Themen in dem Gremium vordringlich besprochen würden, welche Erkenntnisse dort bislang gewonnen worden seien und welche Maßnahmen für die Zukunft daraus abgeleitet würden.

Von dem im Koalitionsvertrag von Grün-Schwarz angekündigten „Venture Capital Roundtable“ sei aktuell nicht mehr viel zu hören. Es gebe aber viele einzelne Maßnahmen in diesem Bereich. Er wolle wissen, welche Maßnahmen zum „Venture Capital Roundtable“ gehörten.

Auf dem Privatinvestorenmarkt werde Venture Capital zu den verschiedensten Unternehmensphasen angeboten. Die Privatinvestoren richteten dabei ihr Handeln darauf aus, Erträge zu erwirtschaften. Ihn interessiere, ob auch die Landesregierung ihre Risikokapitalfonds auf dieses Ziel ausrichte oder ihr Handeln in diesem Bereich eher als Wirtschaftsförderung ansehe, die auch etwas kosten dürfe.

Eine Abgeordnete der CDU äußerte, grundsätzlich sei das Wirtschaftsministerium mit dem Referat „Existenzgründung und Unternehmensnachfolge“ bei der Unterstützung und Begleitung von Start-up-Unternehmern gut aufgestellt. Finanziell bestünden für Existenzgründer und Start-ups große Herausforderungen. Vor Kurzem sei in der Plenardebatte zum Thema „Gleichstellung in der Start-up-Förderung: Gründerinnen in Baden-Württemberg“ schon darüber gesprochen worden, dass aktuell in diesem Bereich zu wenige Investoren unterwegs seien.

Venture Capital sei nur ein Teil der Finanzierung von Existenzgründungen und Start-up-Unternehmen. Darüber hinaus gebe es gezielte Förderangebote, auch des Landes, die von den Unternehmen gut genutzt würden.

Sicherlich gebe es durchaus noch Potenzial, um noch mehr Gründerinnen und Gründer sowie Start-up-Unternehmer für den Standort Baden-Württemberg zu gewinnen. Hierbei würde sie auch interessieren, welche Rückmeldungen es seitens der Business Angels und entsprechender Vereine gebe, was Handlungsmöglichkeiten in diesem Bereich anbetreffe.

Ein Abgeordneter der Grünen führte aus, Einigkeit bestehe darin, dass den Gründerinnen und Gründern sowie Start-ups für alle Phasen Venture Capital zur Verfügung stehen müsse. Zudem sollte sich das Land überlegen, inwieweit ein neues Format für den „Venture Capital Roundtable“ sinnvoll sei.

Vor Kurzem habe er bei einer „Start-up-Tour“ mit zahlreichen Unternehmensgründern und Start-up-Unternehmern im Land gesprochen. Dabei habe er zum einen die Erkenntnis gewonnen, dass Venture Capital nicht von allen Start-up-Unternehmern als geeignete Lösung angesehen werde und daher nur eine Finanzierungsoption von mehreren sein könne. Zum anderen habe er festgestellt, dass der Zugang zu Venture Capital vor allem für Unternehmen aus Branchen sehr schwierig sei, die bestimmten regulatorischen Hürden unterlägen, beispielsweise Unternehmen aus dem Life-Science-Bereich. Hier sollte das Land durch die Bereitstellung eigener Instrumente und Mittel den Zugang zu Venture Capital ermöglichen bzw. verbessern.

Darüber hinaus sei festzustellen, dass die Gründerinnen und Gründer in Baden-Württemberg nicht nur innovativ und welt-offen, sondern auch heimatverbunden und nachhaltig orientiert seien. Das Interesse der Gründer, ihr Unternehmen schon nach wenigen Jahren zu verkaufen, sei eher gering. Daher seien sie an einem nachhaltigen Wachstum ihres Unternehmens interessiert. Hieran sollten sich auch die Förder- und Unterstützungsmaßnahmen des Landes orientieren.

Ein Abgeordneter der SPD trug vor, die Stellungnahme des Wirtschaftsministeriums zeige, dass es in Baden-Württemberg eine Vielzahl an Einrichtungen, Maßnahmen, Projekten und Fördermöglichkeiten für den Start-up-Bereich gebe. In zahlreichen Pressemitteilungen würden die Aktivitäten und Maßnahmen mit modernen Begrifflichkeiten wohlklingend vermarktet. Eine Gesamtstruktur all dieser Maßnahmen sei jedoch nicht erkennbar. Für die Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten seien unterschiedliche Einrichtungen zuständig. Letztlich sei die Frage offen, welchen Effekt die jeweiligen Maßnahmen erzielten und ob diese jeweils in der bestehenden Form überhaupt erforderlich seien.

Ihn interessiere, was das Engagement des Landes bzw. der landeseigenen Institutionen im Finanzierungsbereich von einer Finanzierung über den Kapitalmarkt, etwa über Venture Capital oder über Kreditfinanzierungen, unterscheide.

In den vergangenen Jahren seien den Unternehmen aufgrund günstiger Refinanzierungsmöglichkeiten am Kapitalmarkt in ausreichendem Maß Finanzierungsmittel zu günstigen Konditionen zur Verfügung gestanden. Für die nächsten Jahre zeichne sich jedoch ein Anstieg der Finanzierungskosten ab. Er wolle wissen, wie sich diese Entwicklung aus Sicht der Landesregierung auf

die Finanzierung von Start-ups auswirke, was die Verfügbarkeit und die Kosten anbetreffe, und ob es vor diesem Hintergrund aus Sicht der Landesregierung angezeigt wäre, die Strukturen und Maßnahmen zur Finanzierung und Förderung von Start-ups anzupassen.

Bei einer Wirtschaftsdelegationsreise in Begleitung der Wirtschaftsministerin nach Singapur hätten die Teilnehmer erfahren, dass dort der Staat mittels Fonds direkt in Ausgründungen aus Universitäten investiere, um damit Erträge zu erwirtschaften, die dann wieder in neue Projekte investiert würden. Er frage sich, warum in Baden-Württemberg das Land bzw. landeseigene Institute nicht auch unmittelbar in Unternehmen bzw. Gründungen mit einer guten Entwicklungsperspektive investierten mit dem Ziel, Geld zu verdienen. Das derzeitige System in Baden-Württemberg halte er für eine Art „Wirtschaftsförderung de luxe“. Seines Erachtens wäre es an der Zeit, hier einen anderen Weg einzuschlagen.

Der Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus legte dar, das von seinem Vorredner vorgeschlagene Agieren, welches möglicherweise ein Beitrag zur Staatsfinanzierung wäre, sei nach den Vorgaben des EU-Beihilferechts nicht umsetzbar. Grundsätzlich stelle sich hier auch die Frage nach der verfassungsrechtlichen Rolle des Staates und dessen Befugnissen zum Eingriff in die Wirtschaft. Überlegt werden müsse auch, wie es gesamtgesellschaftlich zu beurteilen wäre, wenn bei einem Einsatz öffentlicher Gelder in diesem Bereich Verluste entstünden.

Die Bereitstellung von Venture Capital sei schon von ihrem Wesen her mit gewissen Risiken behaftet. Daher seien die Investitionen in diesem Bereich auch als gesonderter Finanzierungsbereich klassifiziert.

Die Möglichkeiten des Landes lägen darin, durch die Bereitstellung bestimmter Summen eine Anreiz für Venture-Capital-Geber zu setzen, in einem bestimmten Bereich tätig zu werden, um damit einen Hebeleffekt auszulösen.

Er hielte nichts davon, wenn das Land unter der falschen Deklaration „Venture Capital“ als großer Finanzmittelanbieter in diesem Geschäftsfeld unterwegs wäre. Dies würde der Branche und dem eigentlichen Ziel der Venture-Capital-Einsätze nicht gerecht werden.

Aus der Stellungnahme des Wirtschaftsministeriums gehe hervor, dass die Förderstruktur des Landes im Start-up-Bereich recht vielschichtig und breit aufgestellt sei. Da neu gegründete Unternehmen bzw. Start-ups in den verschiedenen Phasen unterschiedlichen Rahmenbedingungen unterlägen und unterschiedliche Bedürfnisse hätten, auch was die Finanzierung angehe, bedürfe es hierzu einer angepassten Förderung und entsprechender flexibler Instrumente. Passgenaue Angebote seien wichtig, um etwa den verschiedenen Formen und Phasen von Ausgründungen sowie den unterschiedlichen Branchen und Zielstellungen gerecht zu werden. Auch im Bereich von Start-up-Kooperationen gebe es unterschiedliche Anforderungen und Bedürfnisse, je nachdem, ob es sich um private oder öffentliche Kooperationspartner handle und ob es sich um eine lokale, nationale oder internationale Partnerschaft handle.

Die Tatsache, dass die Förderung im Start-up-Bereich strukturell nicht dauerhaft mit bestimmten Finanzbeträgen angelegt sei, sondern auf einer Projektstruktur aufbaue, hänge mit der Volatilität der Branche zusammen.

Er habe ein gewisses Verständnis dafür, wenn angesichts der aktuellen Finanzsituation und der hohen Inflation Forderungen nach einer Erhöhung der Finanzmittel gestellt würden. Allerdings stelle sich hier die Frage, inwieweit dann auch der Bedarf gesehen werde, die Förderungen wieder anzupassen, wenn das nationale bzw. europäische Ziel, die Inflationsrate wieder auf unter 3 % zu reduzieren, erreicht werden sollte. Zudem müsste

geprüft werden, welche Bereiche insgesamt in der Tiefe unterstützt werden sollten.

Ein Vertreter des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus teilte mit, der Seedfonds BW sei ein Finanzierungsvehikel im Bereich der Risikofinanzierung. Für diesen virtuellen Fonds hätten die vier beteiligten Partner über mehrere Tranchen insgesamt 3 Millionen € zur Verfügung gestellt. Bislang seien 2 Millionen € investiert worden. Dabei seien Ausfälle von ca. 1,2 Millionen € und Rückflüsse in Höhe von ca. 580 000 € zu verzeichnen. Die restlichen Mittel seien noch in Unternehmen investiert. Wenn alle Unternehmensanteile verkauft seien, erfolge die Schlussabrechnung.

Das Angebot des Seedfonds BW sei auf die Frühphase (Early Stage) ausgerichtet. Während private Investoren in dieser Phase eher zurückhaltend seien und ihre Investitionen zum Zwecke der Risikodiversifizierung international gestreut auf die Unternehmen ausrichteten, bei denen sie die höchste Rendite erwarteten, seien die Investitionen des Landes gezielt auf baden-württembergische Unternehmen ausgerichtet. Der Fokus des Seedfonds BW sei daher ausschließlich auf baden-württembergische Start-ups gerichtet. Die wünschenswerte Erzielung einer Rendite sei dabei nur ein möglicher positiver Nebeneffekt. Zentral seien die Zielsetzungen, in neue Technologien und den Standort Baden-Württemberg zu investieren und dabei eine Hebelwirkung mit privatem Kapital zu erzielen.

Der Start-up BW Think Tank sei ein regelmäßig tagendes Expertengremium, dem u. a. die Wirtschaftsministerin, die Wissenschaftsministerin, Vertreter aus dem Bereich Wissenschaft und Forschung sowie professionelle private Investoren angehörten. Das Themenfeld des Gremiums umfasse die Themen Start-up-Förderung, Existenzgründungsförderung und Innovationsförderung. Die Venture-Capital-Finanzierung sei hierbei nur ein Teilbereich. Das Gremium befasse sich auch mit dem Thema IP-Rechte und der Frage, wie Ausgründungen aus Hochschulen für entsprechende Unternehmen attraktiv gemacht werden könnten.

Zwischen Wirtschaftsministerium und Wissenschaftsministerium finde eine gute Zusammenarbeit statt, um Ausgründungen aus Hochschulen in der Pre-Seed-Phase, die der Seed-Phase vorgeschaltet sei, zu unterstützen.

Viele Themen, die im Think Tank diskutiert würden, würden durch die vielen Aktivitäten der einzelnen Partner inhaltlich abgebildet. Hierzu gebe es verschiedene Veranstaltungsformate. Beispielsweise betreibe die Finanzplatzinitiative „Stuttgart Financial“ mit dem Bund zusammen eine Plattform, bei der über 4 000 Gründerunternehmen mit Investoren zusammengebracht würden.

Derzeit werde daran gearbeitet, dass aus dem Think Tank heraus eine Arbeitsgruppe bzw. eine formale Untergliederung für den Bereich der VC-Finanzierung entstehe. Dies stelle im Prinzip eine inhaltliche Schärfung der bereits jetzt stattfindenden Arbeiten dar.

Der bereits genannte Abgeordnete der SPD merkte an, sicherlich sei die Bereitstellung von Kapital im Start-up-Bereich immer risikobehaftet. Er sei sich bewusst, dass eine Betätigung des Staates in diesem Bereich rechtlich kompliziert sei, halte es aber nicht für nicht realisierbar. Von den Vertretern des Landes wolle er nicht immer nur hören, warum etwas nicht gehe, sondern er erwarte auch, dass diese sich darüber Gedanken machten, wie etwas rechtskonform funktionieren könne.

Er halte es für schwierig, dass Risiken und Verluste vergesellschaftet würden, während Gewinne privatisiert würden. Seines Erachtens sollte es dem Staat auch möglich sein, in Bereiche zu investieren, in denen er sich einen Return erhoffen könne, der für weitere Investitionen genutzt werden könnte. Im Optimalfall könnten auf diese Weise staatliche bzw. kommunale Haushalte entlastet werden.

Er halte es für in Ordnung, wenn die Landesregierung in dem angesprochenen Bereich Förderzuschüsse gewähre, bei denen das Hauptaugenmerk nicht darauf liege, ob sich der Mitteleinsatz wirtschaftlich trage. Daneben sollte aber auch einmal darüber nachgedacht werden, ob es möglich sei, dass der Staat Mittel investiere mit der Zielrichtung, Gewinne zu erwirtschaften, die er in andere Bereiche reinvestieren könne.

Der Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus wies darauf hin, wenn durch staatliche Investitionen im Venture-Capital-Bereich Einnahmen erzielt würden, würden diese in den Landeshaushalt zurückgeführt und reinvestiert. Dies geschehe aber nicht in dem Umfang, wie dies der SPD-Abgeordnete am Beispiel Singapur dargestellt habe, und sei wohl rechtlich auch so nicht möglich. Er sei aber gerne bereit, noch einmal vertiefend zu betrachten, was hier denkbar sei. Dem wolle sich das Ministerium nicht verschließen.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 17/2416 für erledigt zu erklären.

21.9.2022

Berichterstatter:

Tok

**14. Zu dem Antrag des Abg. Daniel Karrais und des Abg. Frank Bonath u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus**  
 – Drucksache 17/2605  
 – Nachfolgeregelung bei einer Erlaubnis zum Betrieb einer Spielhalle

**Beschlussempfehlung**

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag des Abg. Daniel Karrais und des Abg. Frank Bonath u. a. FDP/DVP – Drucksache 17/2605 – für erledigt zu erklären.

29.6.2022

Die Berichterstatterin:

Evers

Der Vorsitzende:

Dr. Schweickert

**Bericht**

Der Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus beriet den Antrag Drucksache 17/2605 in seiner 12. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 29. Juni 2022.

Ein Mitunterzeichner des Antrags brachte vor, aus der Stellungnahme des Wirtschaftsministeriums gehe klar hervor, dass die Erlaubnis zum Betrieb einer Spielhalle personengebunden sei. Er bitte um Auskunft, ob die Konzession mit dem Tod des Betreibers einer Spielhalle erlösche oder ob eine gewisse Übergangszeit bestehe, in der ein potenzieller Nachfolger diese Konzession erwerben oder übernehmen könne, ohne dass die Spielhalle ge-

geschlossen werde und unter dem Nachfolger die Struktur komplett neu aufgebaut werden müsse.

Der Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus teilte mit, grundsätzlich bestehe bei Gewerbebetrieben eine personenbezogene Zuordnung der Betriebserlaubnis. Davon abweichend bestehe jedoch im Falle des Todes des Betreibers die Möglichkeit, für eine Übergangszeit die Betriebserlaubnis an Familienmitglieder oder Beauftragte zu übertragen. Der Gesetzgeber habe hierbei im Blick, dass bei einer Betriebschließung „von heute auf morgen“ gewisse Strukturen und auch Arbeitsplätze in ihrer Existenz bedroht wären.

Ein Vertreter des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus legte dar, abweichend von dem in der Stellungnahme zu dem vorliegenden Antrag hervorgehobenen Grundsatz, dass Konzessionen im Gewerbebereich personengebunden seien, sehe § 46 der Gewerbeordnung ausdrücklich ein Fortführungsrecht im Todesfall vor. Durch diese Ausnahmeregelung solle verhindert werden, dass bei einer Schließung des Betriebs „von einem auf den anderen Tag“ der Familie des verstorbenen Betreibers die Lebensgrundlage entzogen werde.

Diese Ausnahmegenehmigung zum Weiterbetrieb gelte im Prinzip zeitlich unbeschränkt, faktisch jedoch nicht. Denn wenn eine wesentliche Veränderung des Betriebs vorgesehen sei, beispielsweise eine bauliche Umgestaltung, werde nach geltender Rechtsprechung der bisherigen Genehmigung die Grundlage entzogen. In diesem Fall müsste die Person, die den Betrieb fortführe, bei der Gewerbebehörde eine neue Konzession beantragen.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 17/2605 für erledigt zu erklären.

13.7.2022

Berichterstatlerin:

Evers

**15. Zu dem Antrag des Abg. Ruben Rupp u. a. AfD und der Stellungnahme des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus – Drucksache 17/2618 – Förderung der elektronischen Spieleindustrie in Baden-Württemberg**

**Beschlussempfehlung**

Der Landtag wolle beschließen, den Antrag des Abg. Ruben Rupp u. a. FDP/DVP – Drucksache 17/2618 – für erledigt zu erklären.

29.6.2022

Der Berichterstatter: Der Vorsitzende:  
Vogt Dr. Schweickert

**Bericht**

Der Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus beriet den Antrag Drucksache 17/2618 in seiner 12. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 29. Juni 2022.

Der Erstunterzeichner des Antrags brachte vor, Baden-Württemberg profitiere von der Schaffung von Arbeitsplätzen im Bereich der elektronischen Spieleindustrie nur unterdurchschnittlich. Dies bestätige die Landesregierung auch in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage Drucksache 17/1760. Auch der Branchenverband game habe angemahnt, dass Baden-Württemberg von dem sehr starken Wachstum auf dem Markt der elektronischen Spieleindustrie nur unzureichend profitiere.

Darauf hinzuweisen sei, dass die elektronische Spieleindustrie zu Innovation und technischem Fortschritt in der Informationstechnologie beitrage, etwa im Bereich der virtuellen Realität.

Ihn interessiere, ob das Wirtschaftsministerium das Fördervolumen des Landes für die elektronische Spieleindustrie von 900 000 € pro Jahr für ausreichend halte. Vermutlich verweise das Wirtschaftsministerium hier auf die Bundesförderung. Trotz dieser Bundesförderung gebe es jedoch auch Länder, die zusätzlich mehr als 1 Million € zur Förderung der elektronischen Spieleindustrie bereitstellten.

Von Interesse sei ferner, ob neben der Förderung über die Medien- und Filmgesellschaft weitere Initiativen zur Unterstützung der elektronischen Spieleindustrie auf Landesebene existierten bzw. geplant seien.

Auf Bundesebene sei die Förderung der elektronischen Spieleindustrie beim Wirtschaftsministerium angesiedelt. Fraglich sei, warum in Baden-Württemberg die Förderung über die Medien- und Filmgesellschaft laufe und ob es Bestrebungen der Wirtschaftsministerin gebe, die Zuständigkeit auf ihr Haus zu verlagern.

Auffällig sei, dass im Jahr 2020 Förderungen in Gesamthöhe von 1,3 Millionen € für die elektronische Spieleindustrie nicht gewährt worden seien. Als Grund würden u. a. strenge Vorgaben hinsichtlich der pädagogischen Geeignetheit der Spiele angeführt. Er bitte um Erläuterung, was unter „pädagogischer Geeignetheit“ zu verstehen sei und welche Kriterien hierfür herangezogen würden.

Abschließend fragte er, welche Erfolge der Länderarbeitskreis Kreativwirtschaft bezüglich der elektronischen Spieleindustrie vorweisen könne bzw. was der aktuelle Stand der Arbeit dieses Gremiums sei.

Der Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus legte dar, der Markt für elektronische Spiele sei dem Teilmarkt Software/Games zuzurechnen, dessen Umsatz in Baden-Württemberg im Jahr 2020 insgesamt rund 12 Milliarden € betragen habe. 68 Millionen € davon seien durch das Verlegen von Computerspielen erzielt worden. Hierbei handle es sich um einen sehr stark wachsenden Markt. Die meisten Hauptakteure in diesem Bereich seien jedoch außerhalb Europas angesiedelt. Die Landesregierung verfolge die Entwicklungen auf diesem stark wachsenden Markt aber sehr genau.

Die Beurteilung und Unterstützung der elektronischen Spieleindustrie falle in Baden-Württemberg in den Zuständigkeitsbereich der Medien- und Filmgesellschaft, die auch für die klassische Medien- und Filmwirtschaft zuständig sei, welche starke Überschneidungen und Vernetzungen mit der elektronischen Spieleindustrie aufweise, beispielsweise auch im Bildungsbereich.

Das Wirtschaftsministerium betrachte die elektronische Spieleindustrie als Zukunftsfeld und werde diese auch weiterhin unterstützen. Neben der branchenspezifischen Förderung stünden auch zahlreiche branchenoffene Programme zur Verfügung, etwa zur branchenunabhängigen Unterstützung von Gründung, Ausbildung, Digitalisierung oder Innovation.

Ein Vertreter des Ministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kunst teilte mit, zur Förderung von Projekten der elektronischen Spieleindustrie gebe es eine Vielzahl von Kriterien, die erfüllt werden müssten, um sicherzustellen, dass die bereitgestellten

Mittel auch effektiv zur Wirkung kämen. In der Stellungnahme zu dem vorliegenden Antrag sei beispielhaft das Förderkriterium der pädagogischen Geeignetheit genannt. Daneben werde bewertet, ob ein Medienprojekt mit Spielecharakter qualitativ hochwertig und kulturell bedeutsam sei. Weitere Kriterien seien Innovation, Skalierbarkeit sowie inhaltliches und strukturelles Marktpotenzial.

Der Erstunterzeichner des Antrags merkte an, fraglich sei, wie ein solch hoher Gesamtbetrag der nicht gewährten Förderungen von 1,3 Millionen € zustande komme und ob es sich hierbei wirklich um miserable Projekte handle.

Unter den von dem Ministeriumsvertreter genannten Kriterien seien sehr schwammige Begriffe, die einen sehr großen Interpretationsspielraum bei der Bewertung zuließen. Er bitte um Konkretisierung, was unter diesen Kriterien zu verstehen sei. Er wolle wissen, ob die Bewertung der pädagogischen Geeignetheit am Bildungsplan angelehnt sei und wie die kulturelle Bedeutsamkeit bewertet werde. Interessant wäre, zu erfahren, ob es etwa Bonuspunkte gebe, wenn ein Projekt besonders „queerfreundlich“ sei. Er befürchte, dass hier Identitätspolitik zunehmend ein Faktor sei.

Der Vertreter des Ministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kunst erwiderte, das Ministerium beauftrage die Landesagentur, um eine Förderung nach Maßgabe der Qualität und nicht anhand politischer Vorgaben zu gewährleisten. Hierfür werde eine Jury einberufen, die die Anträge bewerte. Seitens des Ministeriums gebe es hierfür keine besonderen identitätspolitischen Vorgaben. Das Ministerium stelle als Zuwendungsgeber die Mittel zur Verfügung und sei über den Aufsichtsrat eingebunden, steuere die Mittelvergabe aber nicht politisch.

Ein Vertreter des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus trug vor, ein Grund, weshalb die Länder für die relativ kleine, aber stark wachsende Branche der elektronischen Spieleindustrie keine eigenen Förderprogramme vorsähen, sei, dass der Bund relativ viele Mittel hierfür zur Verfügung stelle, für die teilweise eine Kofinanzierung der Länder erforderlich sei.

Die Grundzüge der Förderung von Bund und Ländern würden im Länderarbeitskreis Kreativwirtschaft, in dem das baden-württembergische Wirtschaftsministerium vertreten sei, sowie in der AG Games der Länderkoordinierung Film, in der das Wissenschaftsministerium vertreten sei, besprochen. Baden-Württemberg bringe sich in diesen Gremien auch entsprechend ein.

Ein Abgeordneter der Grünen wies darauf hin, ein erfolgversprechender Ansatz liege im ressortübergreifenden Denken. Ein positives Beispiel seien die GamesHubs für Health/Life Science Heidelberg. Dort würden im erfolgreichen Zusammenwirken von Kreativ- und Gesundheitswirtschaft Lernmittel für Therapie- und Rehabilitationsmaßnahmen entwickelt. Solche Projekte sollten weiter gefördert werden.

Insgesamt sei die elektronische Spieleindustrie von strategischer Relevanz und biete enormes Potenzial, auch vor dem Hintergrund des Einsatzes von künstlicher Intelligenz. Die Entwicklung in diesem Bereich sollte mit offenen Augen verfolgt werden. Es sei im politischen Interesse, dass Baden-Württemberg auch in diesem Bereich vorne dabei sei.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 17/2618 für erledigt zu erklären.

13.7.2022

Berichterstatter:

Vogt

## 16. Stellungnahme des Landtags durch den Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus

zu der Mitteilung des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus vom 17. Juni 2022 – Drucksache 17/2720

**Unterrichtung des Landtags in EU-Angelegenheiten; hier: Schutz geografischer Angaben für handwerkliche und industrielle Erzeugnisse COM(2022) 174 final (BR 229/22)**

### Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

Der Landtag nimmt von der Mitteilung des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus vom 17. Juni 2022 – Drucksache 17/2720 – Kenntnis.

29.6.2022

Der Berichterstatter:

Reith

Der Vorsitzende:

Dr. Schweickert

### Bericht

Der Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus beriet die Mitteilung des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus vom 17. Juni 2022, Drucksache 17/2720, in seiner 12. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 29. Juni 2022.

Einführend wies der Ausschussvorsitzende darauf hin, gemäß § 26 Absatz 4 Satz 3 der Geschäftsordnung des Landtags sei wegen der Eilbedürftigkeit bei dem Vorhaben der Wirtschaftsausschuss ermächtigt, für den Landtag abschließend Stellung zu nehmen.

Der Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus trug vor, der Vorschlag der EU-Kommission sehe die Schaffung eines rechtlichen Rahmens für ein System zum EU-weiten Schutz geografischer Angaben für handwerkliche und industrielle Erzeugnisse vor. Ein solcher EU-weiter Mechanismus zum Schutz von geografischen Angaben existiere bislang für Spirituosen, Weine, aromatisierte Weine sowie andere landwirtschaftliche Erzeugnisse und Lebensmittel. Beispiele hierfür seien die geschützten geografischen Angaben „Schwäbische Spätzle“ oder „Schwarzwälder Schinken“.

Der EU-weite Mechanismus zum Schutz von geografischen Angaben solle nun auf handwerkliche und industrielle Erzeugnisse ausgeweitet werden. Bislang sei dies ausschließlich über das nationale Markenrecht abgebildet worden. Hier hätten sich die Rechtssystematiken innerhalb der EU jedoch teilweise unterschieden. Dies habe zu Problemen beim Aufbau entsprechender Vermarktungslinien geführt. Nun solle eine EU-einheitliche Regelung eingeführt werden.

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus befürworte eine einheitliche europäische Rechtssystematik zum Schutz geografischer Angaben für handwerkliche und industrielle Erzeugnisse. Dies biete gerade kleinen und mittelständischen Betrieben die Möglichkeit, regionaltypische Produkte auf der Basis geschützter Herkunftsangaben europaweit besser zu vermarkten. Ein Beispiel wäre die geschützte geografische Angabe „Schwarzwälder Schindel“.

Auch die Rückmeldungen der Handwerkskammern zu dem Vorhaben seien positiv ausgefallen.

Ein Abgeordneter der Grünen äußerte, seine Fraktion halte die Ausweitung des EU-weiten Mechanismus zum Schutz geografischer Angaben auf weitere Produktgruppen für richtig und wichtig. In Betracht käme beispielsweise der Schutz der geografischen Angabe „Schwarzwälder Kuckucksuhr“.

Das Vorhaben sei zum Vorteil des Landes Baden-Württemberg. Nennenswerte Kosten seien mit dem Vorhaben für das Land nicht verbunden, sondern allenfalls für die nationale Ebene. Seine Fraktion könne das Vorhaben daher nur unterstützen.

Ein Abgeordneter der AfD bemerkte, er finde es gut, dass auch einmal ein EU-Vorhaben zur Diskussion stehe, dass nicht ausschließlich mit negativen Auswirkungen auf Baden-Württemberg verbunden sei.

Er bitte, darzulegen, wie hoch gerade bei den Handwerksbetrieben in Baden-Württemberg das Interesse sei, einen entsprechenden europaweiten Schutz für eigene Produkte in Anspruch zu nehmen. Zudem interessiere ihn, wie lange das geplante zweistufige Antragsverfahren dauern solle.

Ein Abgeordneter der FDP/DVP führte aus, der EU-weite Schutz geografischer Angaben biete eine Chance zur besseren Vermarktung von Produkten, die einen klar erkennbaren regionalen Bezug hätten. Seitens der Befragten werde das Vorhaben grundsätzlich begrüßt.

Er bitte um nähere Erläuterung, wie das Vorhaben in der Praxis umgesetzt und der Schutz gewährleistet werden solle und wer die Spezifikationen festlege. Ferner interessiere ihn, ob es auch möglich sein werde, dass Gemeinschaften gebildet werden könnten, beispielsweise in Form einer Region oder einer Kammer, die den Schutz einer geografischen Angabe für handwerkliche oder industrielle Erzeugnisse aus der Region beantragen könnten.

Ein Abgeordneter der CDU hob hervor, die CDU-Fraktion begrüße das Vorhaben sehr. Auch der Baden-Württembergische Handwerkstag und die Kammern hätten sich grundsätzlich positiv dazu geäußert.

Die Umsetzung einschließlich der Dokumentations- und Nachweispflichten sollte möglichst bürokratiearm erfolgen. Die Antragstellung sollte, wenn möglich, digital erfolgen können.

Der Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus legte dar, es sei Wunsch aller Länderministerien, die Umsetzung des Vorhabens bürokratiearm zu gestalten. Bei den landwirtschaftlichen Erzeugnissen, für die ein EU-weiter Mechanismus zum Schutz von geografischen Angaben bereits existiere, sei es gelungen, das zweistufige Verfahren so auszugestalten, dass es mit relativ wenig Aufwand abgewickelt werden könne. Da auf allen Ebenen die zuständigen Behörden bzw. Fachabteilungen involviert sein müssten, bestehe ein großes Interesse, das Verfahren so schlank wie möglich zu gestalten.

Zur Zeitdauer des von der EU-Kommission vorgeschlagenen Verfahrens lasse sich noch keine Einschätzung abgeben. Ihm lägen auch keine Daten aus dem Ministerium für Ernährung, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz über die Dauer des bereits bestehenden Verfahrens für landwirtschaftliche Erzeugnisse vor, welches sicherlich aber auch Abweichungen zu dem geplanten Verfahren für handwerkliche und industrielle Erzeugnisse aufweise.

Seitens der Handwerkskammern, die mit dem Thema schon länger befasst seien, habe es schon mehrfach positive Stellungnahmen zu dem Vorhaben gegeben mit der Bitte an das Wirtschaftsministerium, sich für die Umsetzung einzusetzen. In Baden-Württemberg gebe es zahlreiche handwerkliche und industrielle Erzeugnisse, die sich geografisch eindeutig zuordnen ließen und für einen geografischen Schutz in Betracht kämen. Neben der

bereits genannten „Schwarzwälder Schindel“ und der „Schwarzwälder Kuckucksuhr“ wären auch die „Tuttinger Chirurgieinstrumente“ beispielhaft zu nennen. Gerade kleinere Handwerksbetriebe, die eher dem Bereich der Manufaktur zuzuordnen seien und oftmals eher kleinere Margen erwirtschafteten, erhofften sich von dem geplanten Schutzmechanismus einen verbesserten überregionalen Marktzugang.

Aus Sicht der EU-Kommission diene das Vorhaben dazu, die regionalen Wirtschaftskreisläufe zu stärken und einem Ausweichen der Verbrauchernachfrage auf günstigere Produkte aus Nicht-EU-Staaten entgegenzuwirken. Diese Sichtweise werde auch seitens der Länderministerien geteilt.

Der Ausschussvorsitzende merkte an, er hoffe, dass das geplante Verfahren erfolgreich zur besseren Vermarktung heimischer Produkte genutzt werde und sich die beteiligten Branchenverbände bei der Gestaltung der Umsetzung nicht zerstritten – wie dies beim Weinbauverband in dieser Frage geschehen sei –, etwa in der Frage, zu welchem Anteil bestimmte Vorprodukte außerhalb der Ursprungsregion gefertigt werden dürften.

Ohne Widerspruch beschloss der Ausschuss, von der Mitteilung des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus vom 17. Juni 2022, Drucksache 17/2720, Kenntnis zu nehmen.

13.7.2022

Berichterstatter:

Reith

## Beschlussempfehlungen des Ausschusses für Verkehr

### 17. Zu

- a) dem Antrag des Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr  
– Drucksache 17/2238  
– Aktuelle Situation auf der Schwarzwaldbahn
- b) dem Antrag des Abg. Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr  
– Drucksache 17/2239  
– Zugausfälle auf der Schwarzwaldbahn

### Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

die Anträge des Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD und des Abg. Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP – Drucksachen 17/2238 und 17/2239 – für erledigt zu erklären.

29.6.2022

Der Berichterstatter: Der Vorsitzende:  
Hentschel Klos

### Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet die Anträge Drucksache 17/2238 und 17/2239 in seiner 11. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 30. Juni 2022.

Der Erstunterzeichner des Antrags Drucksache 17/2238 brachte vor, die Schwarzwaldbahn stelle eine wichtige Verbindung dar, vor allem von der Bodenseeregion aus betrachtet. Bedauerlicherweise kämpfe die Verbindung immer wieder mit Schwierigkeiten. Derzeit verkehre erneut ein Schienenersatzverkehr. Wegen abnorm hoher Verschleißerscheinungen an den Zugrädern sei der Zugverkehr eingestellt worden. Die dem hohen Verschleiß zugrunde liegende Ursache kenne die Bahn derzeit noch nicht.

Positiv bewerte er die aus der Stellungnahme ersichtlichen großen Investitionen in die Modernisierung. Wenn der Betrieb trotz dieser Maßnahmen weiter beeinträchtigt werde, sei das ärgerlich. Er wolle wissen, ob dem Verkehrsministerium inzwischen mehr über die Umstände bekannt sei, die zu dem erhöhten Verschleiß geführt hätten und wie diese behoben werden könnten. Ferner interessiere ihn, ob Pläne existierten, die Strecke für Fahrgäste attraktiver zu machen.

Der Erstunterzeichner des Antrags Drucksache 17/2239 äußerte, er begrüße beide Anträge zur Schwarzwaldbahn. Leider sei das Thema wieder aktuell geworden. Betrachte er alle Vorfälle auf der Strecke, könne er nur sagen, auf der Schwarzwaldbahn spiele sich ein großes Drama ab. Gemeinsam sollten schnellstmöglich Lösungen für die Probleme gefunden werden.

Ein Blick in die Historie der letzten 20, 30 Jahre der Schwarzwaldbahn zeige, die Strecke leide immer wieder unter Problemen, beispielsweise an den Durchgängen der nach Konstanz fahrenden Intercitys. Auch die Interregios hätten immer wieder solche Probleme gehabt. Aus diesen Problemen hätten die Verantwortlichen offenbar nichts gelernt. Außerdem habe die Deutsche Bahn in den letzten 20 bis 25 Jahren viel Personal und damit

Fachkompetenz abgebaut, wovon auch der Bereich Instandsetzung betroffen sei. Die Ursache der derzeitigen Probleme müsse dringend gefunden werden. Der Minister müsse deutliche Worte finden, um klarzustellen, dass es so nicht weitergehen könne.

Darüber hinaus müsse das auf dieser Strecke eingesetzte Wagenmaterial den Ausschussmitgliedern zu denken geben. Die Wagen seien nicht mehr die neuesten. Der in das tragische Zugunglück von Garmisch-Partenkirchen verwickelte Zug sei aus ähnlich alten Wagengarnituren zusammengesetzt gewesen wie die Züge der Schwarzwaldbahn. Daher bitte er darum, die Probleme auf der Strecke ernst zu nehmen und zu prüfen, wie schneller Lösungen gefunden werden könnten. Eventuell könne die Schweiz der Deutschen Bahn bei der Lösung der Probleme helfen, denn durch die Schweiz führten anspruchsvollere Bahnstrecken als das „Kunstwerk badischer Ingenieurskunst“ in Form der Schwarzwaldbahn.

Der Minister für Verkehr führte aus, die Schwarzwaldbahn sei eigentlich eine Gebirgsbahn, die zur damaligen Zeit mithilfe großer Ingenieurskunst in schwieriges Gelände gebaut worden sei. Die Strecke sei sehr anfällig für Umwelteinflüsse: Im Winter liege häufig Schnee, im Herbst falle Laub auf Streckenabschnitte, die durch Wälder verliefen, es träten Starkregenereignisse auf usw. Regelmäßig führten diese Umwelteinflüsse zu Zerstörungen.

Das derzeitige Problem sei technisch bedingt. Die Deutschen Bahn habe dies durch ihre Tochtergesellschaft DB Netz, die die Strecke erst vor Kurzem saniert habe, selbst verursacht. Es sei unfassbar, was alles passiert sei. Innerhalb des Konzerns werde nicht vernünftig miteinander diskutiert.

Geschädigte in diesem Zusammenhang sei die DB Regio. Deren Züge wiesen an den Radsätzen Schäden auf. Im Normalfall müssten Radsätze nach etwa 56 000 Fahrzeugkilometern auf Verschleiß geprüft werden. Die Probleme auf der Strecke führten nun dazu, dass die Radsätze bereits nach 9 000 Fahrzeugkilometern überprüfungswürdige Verschleißerscheinungen aufwiesen. Faktisch bestehe dadurch nur noch ein Bruchteil des ursprünglich geplanten Nutzbarkeitsumfangs.

DB Netz habe eine Verantwortung für die Problemen abgestritten und keine Bereitschaft signalisiert, etwas zu unternehmen. Sie berufe sich darauf, die Strecke ordnungsgemäß saniert zu haben. Sein Haus habe daraufhin mit den Verantwortlichen der Bahn in Baden-Württemberg verhandelt und Druck gemacht, eine Lösung zu finden. Selbst der zuständige Abteilungsleiter des Ministeriums für Verkehr sei involviert gewesen. Schließlich habe der Verkehrsminister gegenüber dem zukünftigen Infrastrukturvorstand klar kommuniziert, dass Fehler passieren könnten, dass aber nicht über Wochen hinweg so getan werden dürfe, als ob gar nichts passiert sei.

Mittlerweile stünden die Ursachen für die erhöhten Verschleißerscheinungen fest. Nach dem derzeitigen Kenntnisstand hänge der abnorme Verschleiß mit dem Austausch der Holzschwellen durch Betonschwellen zusammen. Ein solcher Austausch entspreche zwar den anerkannten Regeln der Technik, sei aber auf kurvenreichen Strecken nicht üblich. Betonschwellen seien im Vergleich zu Holzschwellen weniger elastisch. Aus Kostengründen habe sich die Bahn ferner dazu entschieden, Gleise mit breiteren Schienenköpfen zu verlegen, wodurch die Haltbarkeit der Gleise erhöht werden sollte. Die gewählte Breite habe sich zwar im Rahmen des Erlaubten befunden, aber die Verlegung breiterer Schienenköpfe sei ebenfalls unüblich. Vermutlich hätten beide Maßnahmen zu den festgestellten Beschädigungen geführt.

Um weitere abnorme Verschleißerscheinungen zu verhindern, habe die Bahn beschlossen, die Schienenköpfe abzuschleifen und die Gleise täglich zu schmieren. Dafür müsse die Strecke erneut

*Ausschuss für Verkehr*

für zehn bis 14 Tage gesperrt werden. Ihm sei bekannt, dass es sich hierbei eigentlich um eine unmögliche Maßnahme handle. Innerhalb des Konzerns hätte dies zu Streitigkeiten geführt, die Verantwortlichen schämten sich für den Vorfall.

Die Kommunikation zwischen den Tochtergesellschaften sei oftmals nicht gut. Ein Außenstehender sehe die Bahn als ein einziges Unternehmen. Aber innerhalb des Konzerns verhielten sich die Tochtergesellschaften manchmal so, als wären sie außenstehende Unternehmen.

Ein Abgeordneter der Grünen bedankte sich für den ausführlichen technischen Einblick in die Thematik. Die Vorfälle machten aus seiner Sicht deutlich, das Bahnsystem dürfe nicht bis auf den letzten Cent kosteneffizient gestaltet werden. Toleranzen müssten im wörtlichen Sinne eingeplant werden, sowohl beim Verlegen der Schienen als auch wirtschaftlich betrachtet. Die Verantwortlichen dürften nicht versuchen, im Zusammenhang mit Wartungen den letzten Cent einzusparen. Das gelte sowohl für Bestands- und Ausweichstrecken als auch für das verbaute Material. Die Mitglieder des Verkehrsausschusses könnten dies nur bedingt beeinflussen, er hoffe aber, die neue Taskforce innerhalb des Konzerns könne etwas bewirken.

Da die badische Ingenieurskunst angesprochen worden sei, wolle er einen Blick zurück in die Geschichte werfen: Das badische Schienennetz sei ursprünglich mit Breitspurschienen gebaut worden. Zur Schaffung der Durchgängigkeit des Schienenverkehrs sei auf die Standardspur umgebaut worden. Es wäre daher gut, wenn nicht für jede Strecke versucht werde, neue Lösungen zu finden. Es müsse auf Lösungen gesetzt werde, die sich seit Jahren bewährten.

Der Erstunterzeichner des Antrags Drucksache 17/2239 dankte ebenfalls für die Ausführungen des Ministers. Die Ausführungen zu den Schienenschwellen erklärten die Probleme. In anderen Tunnelsystemen wie beispielsweise beim Loreley-Tunnel bestünden ähnliche Probleme. Die vorliegenden Komplikationen dürften seines Erachtens nach jedoch lösbar sein. Wenn die Schwarzwaldbahn noch einmal gesperrt werden müsse, müsse dies hingenommen werden. Die Situation auf der Strecke sei auf jeden Fall besser, wenn der Betrieb im Anschluss wieder reibungslos funktioniere.

Er habe bereits die Probleme der alten Interregios und Intercitys angesprochen, die sich ebenfalls schnell abgefahren hätten. Dies habe zur Einführung des RE-Systems auf dieser Strecke geführt. Auf der Strecke seien schon immer viele Fernverkehrszüge gefahren.

Eine Abgeordnete der CDU bemerkte, die angesprochenen Probleme zeigten die Wichtigkeit eines zuverlässigen Schienenverkehrs. Dies gelte nicht nur für die Schwarzwaldbahn. Sie danke dem Minister für die Ausführungen und Erläuterungen zu den Materialien. Es werde deutlich, warum die Materialien den damaligen anerkannten Regeln der Technik entsprochen hätten und dass die damals verbaute Materialien aus gutem Grund ausgewählt worden seien.

Für den Ausschuss müsse es ein großes Anliegen sein, an der Thematik, qualitative Materialien zu verbauen, dranzubleiben. Auch im Rahmen von Bauarbeiten auf anderen Strecken müssten qualitative Baumaterialien zum Einsatz kommen, damit gute Infrastrukturen zur Verfügung stünden, gerade auch im Zusammenhang mit der Verlässlichkeit von Zügen.

Eine Abgeordnete der Grünen verdeutlichte, die Ermittlungen bezüglich des angesprochenen Zugunglücks in Bayern hätten mittlerweile zu dem Ergebnis geführt, der Unfall sei Folge einer Durchnässung des Untergrunds und des Bahndamms und stehe nicht im Zusammenhang mit dem Einsatz von Doppelstockzügen.

Der Ausschuss beschloss ohne Widerspruch, dem Plenum zu empfehlen, die Anträge Drucksache 17/2238 und 17/2239 für erledigt zu erklären.

22.9.2022

Berichterstatter:

Hentschel

**18. Zu dem Antrag des Abg. Thomas Dörflinger u. a. CDU und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr**  
 – Drucksache 17/2276  
 – Vergabe von Prüfungsterminen für Fahrerlaubnisprüfungen

**Beschlussempfehlung**

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag des Abg. Thomas Dörflinger u. a. CDU – Drucksache 17/2276 – für erledigt zu erklären.

30.6.2022

Der Berichterstatter:

Storz

Der Vorsitzende:

Klos

**Bericht**

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 17/2276 in seiner 11. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 30. Juni 2022.

Der Erstunterzeichner des Antrags brachte vor, er gehe davon aus, ähnlich wie er seien auch andere Ausschussmitglieder von vielen Fahrschulen kontaktiert worden, die ihre Unzufriedenheit über die Verfügbarkeit von Terminen für Fahrerlaubnisprüfungen und die Kommunikation mit dem TÜV Süd kundgetan hätten. Daher erachte er eine Sachstandsabfrage für notwendig.

In diesem Zusammenhang bedanke er sich ausdrücklich beim Verkehrsministerium für die ausführliche Stellungnahme, die inhaltlich nicht viel offen lasse. Ziffer 4 der Stellungnahme sei zu entnehmen, dass aufgrund der Coronapandemie die Wartezeit für Prüfungstermine von durchschnittlich zwei Wochen auf sechs Wochen angestiegen sei und die Kommunikation zwischen TÜV Süd und den einzelnen Fahrschulen nicht gut funktioniert habe, was Unzufriedenheit bei den Betroffenen zur Folge gehabt habe. Wie er erfahren habe, habe sich das Verkehrsministerium dieser Sache angenommen und Gespräche mit Vertretern des TÜV geführt. Dadurch seien Verbesserungen erreicht worden. Zum Zeitpunkt der Antragstellung habe sich die Wartezeit für Prüfungstermine jedoch noch nicht wieder auf Vor-Corona-Niveau befunden. Er wolle wissen, wie sich diesbezüglich der aktuelle Sachstand darstelle.

Ferner interessiere ihn, ob sich Veränderungen bei der Monopollstellung des TÜV im Zusammenhang mit der Durchführung der Fahrerlaubnisprüfungen abzeichneten, wie es auf Bundesebene immer wieder diskutiert werde. So könnte sich ein größerer Wett-

## Ausschuss für Verkehr

bewerb entwickeln. Dieser würde wiederum zu einer besseren Qualität der Fahrerlaubnisprüfungen führen.

Der Minister für Verkehr führte aus, die zeitweise beim TÜV Süd vorherrschenden Zustände in Verbindung mit Terminen für Fahrerlaubnisprüfungen seien indiskutabel schlecht gewesen. Dies gelte ebenso für die Kommunikation des TÜV. Auch das Verkehrsministerium sei mit Anfragen von Fahrschulen, aber auch von Prüflingen überhäuft worden, die wissen wollten, wie lange sie noch auf Prüfungstermine warten müssten. Diesem Problem habe sich das Verkehrsministerium sogleich angenommen.

Der Bund habe die staatliche Aufgabe der Fahrerlaubnisprüfung im Rahmen der Beleihung an ein privates Unternehmen übertragen, welches bei der Abnahme der Prüfungen gesetzliche Voraussetzungen einzuhalten habe. Eine solche Beleihung erfolge in der Regel an ein einzelnes Unternehmen, in Baden-Württemberg an den TÜV Süd. So entstehe regional begrenzt eine Art Monopol.

Der TÜV Süd habe nun ausgeführt, er sei nicht verantwortlich für längere Wartezeiten auf Fahrerlaubnisprüfungen, daran sei die Coronapandemie schuld. Seinem Haus sei bekannt, längere Wartezeiten seien nicht ausschließlich Folge der Coronapandemie, sondern teilweise der inneren Organisation des TÜV und dessen Ausstattung. Das Verkehrsministerium habe klargemacht, wenn sich der TÜV Süd nicht mehr Mühe gebe, die Missstände abzustellen, setze sich das Landesverkehrsministerium auf Bundesebene dafür ein, die Durchführung der Fahrerlaubnisprüfungen neu auszuschreiben bzw. das Monopol aufzubrechen. Die längeren Wartezeiten seien noch nicht ganz vorbei. Dennoch gehe der Minister davon aus, dass die Ansprache gewirkt habe. Denn der TÜV Süd habe sich gefügt und seinen Beitrag zur Verbesserung der Situation geleistet.

Die positiven Entwicklungen im Rahmen der Coronapandemie hätten ebenfalls dazu beigetragen, Prüfungen problemlos durchführen zu können. Aufgrund der Coronapandemie sei der Prüfungsbetrieb abrupt eingestellt worden. Nach Besserung der Pandemiesituation seien weitere Prüfungsanmeldungen gefolgt. Während dieser Phasen habe der TÜV Süd nicht mit konstanten Prüfungszahlen rechnen können. Es sei zu einem Antragsstau gekommen. Die aufgelaufenen Anträge hätten mittlerweile aber abgearbeitet werden können. Zum jetzigen Zeitpunkt könne er sagen, die Probleme seien weitestgehend gelöst, das Verkehrsministerium habe die Situation in den Griff bekommen. Zwar bestünden an der einen oder anderen Stelle noch kleinere Probleme, aber nicht jedes Problem könne dem TÜV Süd angelastet werden.

Ein Vertreter des Ministeriums für Verkehr fügte hinzu, die Aufhebung des TÜV-Monopols im Rahmen der Fahrerlaubnisprüfungen sei im aktuellen Koalitionsvertrag des Bundes vereinbart worden. Dabei müsse jedoch beachtet werden, wie die hohe Qualität der Prüfungen weiterhin gewährleistet werden könne. Gespräche zwischen Bund und Ländern zu diesem Thema hätten bereits begonnen. Das Landesverkehrsministerium bekomme erste Ratschläge von der Branche, wie diesbezüglich verfahren werden solle. Diese Vorschläge würden mit den anderen Ländern und dem Bund sortiert. Es sollte hierbei aber vom Bund kein sehr schnelles Tempo erwartet werden.

Der Ausschuss beschloss ohne Widerspruch, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 17/2276 für erledigt zu erklären.

5.9.2022

Berichtersteller:

Storz

**19. Zu dem Antrag des Abg. Miguel Klauf u. a. AfD und der Stellungnahme des Ministeriums des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen – Drucksache 17/2408 – Verkehrsordnungswidrigkeiten und -straftaten von Angehörigen des Diplomatischen Dienstes in Baden-Württemberg**

**Beschlussempfehlung**

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag des Abg. Miguel Klauf u. a. AfD – Drucksache 17/2408 – für erledigt zu erklären.

30.6.2022

Die Berichterstatlerin:	Der Vorsitzende:
Hartmann-Müller	Klos

**Bericht**

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 17/2408 in seiner 11. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 30. Juni 2022.

Der Erstunterzeichner des Antrags brachte vor, das Thema „Teilnahme diplomatischer Fahrzeuge am Straßenverkehr“ sei nicht uninteressant. Auch in anderen Bundesländern erfolgten diesbezüglich Abfragen, woraufhin die jeweiligen Antragsteller ausführliche Informationen bekämen. Außerdem sei das Thema sehr öffentlichkeitswirksam. Wie die Allgemeinheit wisse, genössen Diplomaten grundsätzlich Immunität. Dagegen könne das Land nichts unternehmen. Daher sei wissenswert, ob Angehörige des diplomatischen Dienstes in Baden-Württemberg vermehrt Verkehrsordnungswidrigkeiten oder -straftaten begingen und durch eine eventuelle Häufigkeit der Verstöße ein Handlungsbedarf für das Land entstehe. Mitunter passierten nämlich auch tödliche Unfälle, an denen Angehörige des diplomatischen Diensts beteiligt seien – vorwiegend in Berlin, weil dort im Vergleich zu den anderen Bundesländern die meisten Fahrzeuge mit diplomatischen Kennzeichen unterwegs seien.

Der Antrag verfolge das Ziel, die von Angehörigen des diplomatischen Dienstes begangenen Ordnungswidrigkeiten in Baden-Württemberg aufzuzeigen. Das Verkehrsministerium habe in der Stellungnahme nur sehr wenig Informationen herausgegeben. Er wolle wissen, wie viele Fahrzeuge in Baden-Württemberg ein diplomatisches Kennzeichen besäßen. Darüber hinaus sei er verwundert, weder das Verkehrsministerium noch das Innenministerium könne diese Frage beantworten. Der Stellungnahme sei hierzu zu entnehmen, dass jedes Fahrzeug, welches ein diplomatisches Kennzeichen erhalte, der obersten Landesbehörde, wobei es sich seines Erachtens nach um das Ministerium für Verkehr handle, gemeldet werde. Trotzdem behaupte das Verkehrsministerium, die Anzahl nicht zu kennen. Seiner Meinung nach könne in einem digitalisierten Land ohne größeren Aufwand beim Kraftfahrt-Bundesamt abgefragt werden, wie viele diplomatische Kennzeichen in Baden-Württemberg registriert seien. Das stelle nach seinem Dafürhalten keinen großen Aufwand dar.

Er könne den Aufwand nachvollziehen, den eine Abfrage aller 232 Bußgeldbehörden des Landes nach sich ziehe. Eine Abfrage aller Bußgeldbehörden sei allerdings gar nicht notwendig, da viele Kreise nicht von diplomatischen Fahrzeugen befahren würden. Ihn interessiere, ob er von den Ministerien eine genauere Auskunft über die Anzahl registrierter diplomatischer Kennzei-

*Ausschuss für Verkehr*

chen bekomme, wenn er direkt nach den Registrierungen für die Städte Stuttgart und Karlsruhe frage. In diesen Städten müssten in Baden-Württemberg die meisten Kennzeichen dieser Art registriert sein.

Der Minister für Verkehr führte aus, nach Einschätzung des Ministeriums für Verkehr stellten die Mitarbeitenden des diplomatischen Diensts in Baden-Württemberg eine überschaubare Gruppe dar, die im Straßenverkehr zahlenmäßig nicht relevant sei. Er zeige sich überrascht ob der in diesem Zusammenhang detailliert gestellten Fragen, weil die AfD oft den in ihren Augen überbordenden, alles kontrollierenden und erfassenden bürokratischen Apparat kritisiere. Für das Verkehrsministerium habe bisher kein Anlass zur Erhebung solcher Daten bestanden. Außerdem bestehe, wie aus der Stellungnahme entnommen werden könne, dafür nur eine begrenzte Zuständigkeit.

Ein Vertreter des Ministeriums des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen fügte hinzu, das statistische Meldewesen des Ministeriums erhebe nur wesentliche Daten. Die von Bund und der EU vorgegebenen Meldevorgaben müssten erfüllt werden. Darüber hinaus erfasse das Ministerium die für seine Aufgabewahrnehmung relevanten und wichtigen Daten. Die Datenerhebung erfolge nicht bei allen Deliktsfeldern bis ins kleinste Detail. Dies übernahmen die regionalen Polizeipräsidien, die das Ministerium hierbei unterstützten und Lageveränderungen im Blick hätten.

Würden Auffälligkeiten festgestellt, existiere zur Weiterleitung der Erkenntnisse eine umfassende Gremienstruktur innerhalb der Polizei – vom kurzen Dienstweg bis hin zu formalen Besprechungen, die diese Themen behandelten und auch die Einführung weiter gehender Meldewesen und Datenerfassungen prüften. Im Bereich der Verkehrsordnungswidrigkeiten und -straftaten von Angehörigen des diplomatischen Dienstes in Baden-Württemberg bestehe, wie der Verkehrsminister bereits ausgeführt habe, keine Relevanz für die weitergehende Erhebung von Daten. Es seien keine Auffälligkeiten bei Delikten im Zusammenhang mit Angehörigen des diplomatischen Dienstes ersichtlich. Folglich existiere keine Notwendigkeit für die Einführung eines umfangreichen Meldewesens, das die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Ministerium von ihren eigentlichen Kontrolltätigkeiten abhalten und sie stattdessen im Bereich des statistischen Meldewesens binden würde.

Der Erstunterzeichner merkte an, in der Stellungnahme sei ausgeführt worden, die Zulassungsbehörde melde jedes Diplomatenfahrzeug, das zugelassen werde, der zuständigen obersten Landesbehörde. Diese habe aber in der Stellungnahme ausgeführt, eine Erhebung gebe es nicht. Der Verkehrsminister wiederum habe soeben ausgeführt, die Zahl sei überschaubar. Irgendeine Zahl müsse es doch geben. Es müsse doch erfasst werden, ob es sich beispielsweise um zehn Fahrzeuge oder 100 Fahrzeuge handle. Die Ausführungen der Stellungnahme und des Ministers seien jedenfalls widersprüchlich.

Der Minister für Verkehr erwiderte, für die Feststellung, in Baden-Württemberg gebe es nicht sehr viele Konsulatsmitarbeiter, brauche er keine Statistik. Dieser Schluss könne schon aus der Zahl der vorhandenen Konsulate im Land abgeleitet werden. Die Erfassung erfolge gerade deshalb nicht, weil in Baden-Württemberg nur wenige Konsulate existierten.

Der Erstunterzeichner kündigte die Einreichung eines weiteren Berichtsantrags an, mit dem er explizit begangene Verkehrsdelikte im Bereich der einzelnen Bußgeldbehörden erfrage. Vom Verkehrs- und vom Innenministerium bekomme er zu wenig Informationen. Er brauche nicht Daten aller 232 Behörden, die Anfrage werde überschaubar sein. Dennoch müsse nochmals nachgefasst werden, denn entweder werde etwas verheimlicht oder es fehlten sehr viele Informationen.

Der Ausschuss beschloss ohne Widerspruch, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 17/2408 für erledigt zu erklären.

13.7.2022

Berichterstatlerin:

Hartmann-Müller

**20. Zu dem Antrag der Abg. Hans Dieter Scheerer und Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 17/2462 – Technische Bestimmungen für die Barrierefreiheit von öffentlichem Verkehrs- und Freiraum**

**Beschlussempfehlung**

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Hans Dieter Scheerer und Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP – Drucksache 17/2462 – für erledigt zu erklären.

30.6.2022

Der Berichterstatter:

Nüssle

Der Vorsitzende:

Klos

**Bericht**

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 17/2462 in seiner 11. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 30. Juni 2022.

Einer der beiden Initiatoren des Antrags brachte vor, der Antrag beruhe auf den Erkenntnissen eines Treffens mit Vertretern des Landesverbands für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderungen Baden-Württemberg, die die Antragsteller darauf aufmerksam gemacht hätten, dass zwar viele gesetzliche Vorschriften existierten, öffentlichen Verkehrs- und Freiraum behindertengerecht auszugestalten, ihnen die Umsetzung der Normen aber nachvollziehbarerweise zu langsam voranschreite. Er begrüße in diesem Zusammenhang die ausführliche Stellungnahme des Verkehrsministeriums, die auch entsprechende Förderprogramme darstelle und verdeutliche, dass an diesem Thema weiter gearbeitet werde.

Ziffer 3 der Stellungnahme enthalte den Hinweis, die DIN 18040-3 werde der Komplexität des Themas „Barrierefreiheit von öffentlichem Verkehrs- und Freiraum“ nicht gerecht. Er wolle wissen, wie eine Regelung ausgestaltet sein müsste, um diesem Thema gerecht zu werden.

Ferner interessiere ihn, wie viel Geld bereits in die in der Stellungnahme aufgeführten Förderprogramme geflossen sei. Diese Information werde im Rahmen der anstehenden Haushaltsberatungen aktuell. Seine Fraktion wolle entsprechend vorbereitet sein.

Die Stellungnahme zu Ziffer 5 verweise auf eine noch nicht abgeschlossene Prüfung, die im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens zur Novellierung des L-BGG erfolge. Er bitte um Auskunft,

*Ausschuss für Verkehr*

ob hierzu schon ein Zeitplan existiere, bis wann mit welchen Schritten zu rechnen sei.

Der Minister für Verkehr betonte, sowohl ihm persönlich als auch allen anderen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Verkehrsministeriums sei der Wandel der Verkehrsinfrastruktur hin zu einer barrierefreien Verkehrsinfrastruktur ein großes Anliegen. Dies gelte nicht nur für die Beseitigung physischer Barrieren, sondern betreffe auch eventuell bestehende mentale Barrieren, z. B. das Thema „Komplexität und Schwierigkeit des Verkehrssystems“. Es existierten sehr unterschiedliche Formen von Behinderungen und Benachteiligungen, die zu berücksichtigen seien.

Er nehme den Umstand sehr ernst, dass sich sowohl die Bundesrepublik Deutschland als auch das Land Baden-Württemberg zur UN-Behindertenrechtskonvention bekannt hätten, die in Artikel 9 den Begriff „Barrierefreiheit“ definiere. Deswegen achte das Verkehrsministerium darauf, Förderprogramme, die beispielsweise die Busförderung oder den Straßenbau betrafen, derart auszugestalten, um allen Anforderungen an die Barrierefreiheit zu genügen.

Wie viel Geld in welche Maßnahmen in diesem Bereich fließe, könne er nicht beantworten. Diese Daten würden nicht statistisch erfasst. Nach den Vorschriften des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes könnten Zuschüsse zu verschiedenen Maßnahmen, wie z. B. der Sanierung von Haltestellen, beantragt werden. Im Rahmen der durchzuführenden Bauarbeiten werde die vollständige Barrierefreiheit mit hergestellt. Anträge auf Zuschüsse allein zur Herstellung vollständiger Barrierefreiheit seien zwar ebenfalls möglich, würden aber selten gestellt, da die Barrierefreiheit in der Regel bei anderen Bauarbeiten mithergestellt werde. Das Gleiche gelte für Bahnhofsmmodernisierungen. Im Rahmen von Bahnhofsmmodernisierungen müsste vollständige Barrierefreiheit sowohl für den Zugang zum Bahnhof als auch für den Zugang zum Zug bestehen. Die reinen Kosten für die Herstellung der Barrierefreiheit rechne das Verkehrsministerium aus diesen Förderanträgen nicht heraus.

Eine Vertreterin des Ministeriums für Verkehr ergänzte, Teil 3 der DIN 18040 stelle den öffentlichen Verkehrs- und Freiraum dar und enthalte Grundrisstypen und Gestaltungen mit Ansatzpunkten, wie in der Mobilität eingeschränkter Personen die Querung von Straßen ermöglicht werden könne und welche Rechtsgüter hierbei gegeneinander abzuwägen seien.

Darüber hinaus existierten weitere Planungsrichtlinien, die Grundsätze enthielten, auf welche Weise beispielsweise Querungsstellen oder Bushaltestellen auszubilden seien, damit alle mobilitätseingeschränkten Verkehrsteilnehmer in den Bus einsteigen könnten. Diese zusätzlichen Richtlinien flössen in die Planungen und Abstimmungen von Bauvorhaben ein. Die Beteiligung der Behinderten- und Blindenvereine erfolge im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange.

Das Verkehrsministerium versuche stets umfassend abzuwägen. Beispielsweise werde, wenn die Möglichkeit bestehe, im Bereich der Querung einer Kreuzung ein besonderer Abschnitt für Radfahrer errichtet, der eine sogenannte Null-Querungshöhe besitze. Für Sehbehinderte erfolge die Schaffung eines weiteren Abschnitts mit einer wahrnehmbaren Querungshöhe. Dadurch werde eine verkehrssichere Querung der Straße für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet. Die DIN 18040 enthalte zwar Abbildungen solcher Abschnitte, eine konkretisierende Beschreibung erfolge aber durch weitere Richtlinien und Fortschreibungen. Dahin gehend bedürfe die DIN 18040 einer Ergänzung.

Ein Abgeordneter der CDU merkte an, der Abbau von Barrieren sei insbesondere im Bereich des Verkehrswesens wichtig. Aus diesem Grund sei Barrierefreiheit als Ziel der ÖPNV-Strategie bis 2030 festgelegt worden.

Die Herstellung der Barrierefreiheit vor Ort könne nur mithilfe entsprechender Fördermittel erreicht werden, wodurch der Umbau wesentlich schneller vorankomme. Daher unterstütze seine Fraktion dieses Vorhaben. Die dazu notwendigen Haushaltsmittel müssten im Landeshaushalt für die kommenden beiden Jahre entsprechend bereitgestellt werden.

Gespräche über das Thema Barrierefreiheit drehten sich oft darum, wie für behinderte Menschen Barrieren abgebaut werden könnten. Barrieren könnten aber beispielsweise auch in Form von Fahrkartenautomaten existieren, wenn etwa die Menüführung sehr komplex sei oder die Sonneneinstrahlung die Erkennbarkeit beeinträchtige. Er bitte diesbezüglich darum, regelmäßig auf die Verkehrsverbände zuzugehen. Die Optimierung von Fahrkartenautomaten stelle zwar keine originäre Aufgabe des Landes dar, trotzdem sollte das Thema Barrierefreiheit mit all seinen Facetten in den Gesprächen mit den Verkehrsverbänden immer wieder eine Rolle spielen.

Eine Abgeordnete der Grünen bemerkte, sowohl der Antrag als auch die Stellungnahme hätten ihrer Fraktion in diesem Zusammenhang noch einmal die Wichtigkeit der Fußverkehrs-Checks deutlich gemacht, auf die die Stellungnahme nicht detailliert eingehe. Am Vortag sei ein neues Programm an den Start gegangen, Fußverkehrs-Checks in 15 weiteren Kommunen durchzuführen. Die Akteure vor Ort könnten mithilfe der Fußverkehrs-Checks erkennen, wo diesbezüglich die Probleme in den Kommunen lägen.

Ihrer Meinung nach bestehe das Problem nicht im Fehlen eines Instrumentenkastens für das Land zur Herstellung der Barrierefreiheit. Vielmehr kämen die Kommunen mit der Umsetzung der Maßnahmen nicht hinterher. Ein großer erster Schritt in die richtige Richtung sei die Herstellung der Barrierefreiheit im Rahmen von Infrastruktursanierungen. Dennoch fordere sie die Kommunen auf, mehr dafür zu tun, ihre Infrastrukturanlagen auch unabhängig von anstehenden Sanierungsmaßnahmen in Bezug auf die Barrierefreiheit hin zu überprüfen.

Der bereits genannte Mitinitiator des Antrags äußerte, die Stellungnahme zu Ziffer 4 des Antrags verweise auf die Einrichtung eines Landeskompetenzzentrums Barrierefreiheit unter Federführung des Ministeriums für Soziales, Gesundheit und Integration. Wann dieses Zentrum mit der Arbeit beginne, stehe noch nicht fest. Er wolle wissen, wie der Zeitrahmen hierfür aussehe.

Der Ziffer 5 der Stellungnahme sei zu entnehmen, eine abschließende Prüfung bezüglich etwaiger Ergänzungen der DIN 18040 erfolge erst im Gesetzgebungsverfahren. Ihn interessiere, wann mit der Einbringung des Gesetzentwurfs zu rechnen sei, damit sich der Ausschuss rechtzeitig und aktiv mit entsprechenden Anträgen am Verfahren beteiligen könne. Seines Erachtens nach bestehe im Ausschuss Einigkeit darüber, dass es bezüglich der Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrs- und Freiraum Handlungsbedarf gebe. Wenn der Ausschuss die Herangehensweise einheitlich koordiniere und Maßnahmen gemeinsam vorantreibe, käme das Land in diesem Bereich zeitnah einen großen Schritt voran.

Der Minister für Verkehr antwortete, sein Haus habe vom Sozialministerium keine Informationen im Zusammenhang zu den zeitlichen Planungen für das Landeskompetenzzentrum Barrierefreiheit bekommen. Diesbezüglich müsste das Verkehrsministerium im Nachgang an die Sitzung erneut beim Sozialministerium um Auskunft bitten.

Der Ausschuss beschloss ohne Widerspruch, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 17/2462 für erledigt zu erklären.

20.7.2022

Berichterstatter:

Nüssle

**21. Zu dem Antrag des Abg. Friedrich Haag u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr  
– Drucksache 17/2485  
– Förderung der Elektromobilität in Baden-Württemberg**

**Beschlussempfehlung**

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag des Abg. Friedrich Haag u. a. FDP/DVP – Drucksache 17/2485 – für erledigt zu erklären.

30.6.2022

Der Berichterstatter: Der Vorsitzende:  
Dörflinger Klos

**Bericht**

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 17/2485 in seiner 11. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 30. Juni 2022.

Der Erstunterzeichner des Antrags brachte vor, aus der Stellungnahme werde ersichtlich, welche Förderprogramme für Elektromobilität existierten und welche Geldsummen jeweils zur Verfügung stünden.

Zum Thema Leasing werde ausgeführt, dem Verkehrsministerium sei nicht bekannt gewesen, dass sich mithilfe der aufgesetzten Förderprogramme Geld erwirtschaften lasse. Verschiedene Automobilhersteller hätten im Rahmen von Leasingaktionen Fahrzeuge für 29 € pro Monat angeboten. Mehreren Unternehmen im Land sei ein Angebot gemacht worden, gleich mehrere Fahrzeuge für je 19 € pro Monat zu leasen. Entscheide sich ein Unternehmen für zehn oder 20 Fahrzeuge, könne noch mehr Geld verdient werden.

Der Erstunterzeichner habe dies erst selbst nicht geglaubt. Nach Durchsicht der Unterlagen habe sich dann herausgestellt, dass auf diese Weise tatsächlich Geld verdient werden könne. Er kenne Unternehmer, bei denen zehn Fahrzeuge eines baden-württembergischen Kleinwagenherstellers nur auf dem Hof stünden, ohne gefahren zu werden. Er habe sich gefragt, welcher Zweck damit verfolgt werde. Für jedes geleaste Fahrzeug entstünden dem Unternehmer Kosten in Höhe von 19 €, abhängig von der jeweiligen Ausstattung. Pro Jahr erhalte der Unternehmer durch den BW-e-Gutschein 1 000 € vom Land für jedes dieser Fahrzeuge. Jeden Monat könne der Unternehmer dadurch pro Fahrzeug zwischen 60 und 70 € verdienen. Nach Ablauf der Leasingvertragslaufzeit bekomme der Unternehmer sogar noch Geld vom Leasinggeber, da die geleasteten Fahrzeuge Minderkilometer aufwiesen. Seiner Meinung nach dürften solche Praktiken nicht möglich sein.

Der Minister habe neulich geäußert, dem Klima werde nicht geholfen, wenn lediglich jeder Verbrenner durch ein E-Fahrzeug ersetzt werde. Nach Ansicht des Erstunterzeichners gingen Förderprogramme fehl, wenn sie zum Geldverdienen ausgenutzt werden könnten. Das Land und dessen Steuereinnahmen würden ausgenutzt, weil die Fördermittel auf diese Weise keinen sinnvollen Zweck erfüllten.

Er sei verwundert, dass dem Verkehrsministerium die geschilderte Vorgehensweise nicht bekannt gewesen sei. Diesbezüglich müsse umgehend reagiert werden. Er hoffe, das Verkehrs-

ministerium habe durch diesen Antrag neue Erkenntnis darüber gewinnen können. Ihn interessiere, ob das Verkehrsministerium tatsächlich keine Kenntnis gehabt habe. Ferner wolle er wissen, was das Verkehrsministerium plane, um solche Ausnutzungen in Zukunft zu verhindern.

Ein Abgeordneter der SPD merkte an, er könne die Kritik seines Vorredners nachvollziehen. Die vom Bund zur Förderung der E-Mobilität ausgebrachten Förderprogramme empfinde er als nicht gelungen. Dies gelte u. a. für die Förderung von Plug-in-Hybriden, die immer größer und schwerer würden und von Personen gefahren würden, deren Einkommen ausreiche, ein solches Fahrzeug selbst zu finanzieren.

Im Ausschuss sei über die angestrebte Klimaneutralität bis zum Jahr 2035/2040 diskutiert worden. Wolle das Land dieses Ziel erreichen, müsste bereits heute damit begonnen werden, auch E-Busse bzw. klimaneutrale Busse mit mehr Geld zu fördern. In diesem Bereich passiere derzeit noch zu wenig; E-Mobilität betreffe nicht nur Pkws.

Kürzlich habe der Ausschuss in der Schweiz einen Innovationspark besucht, wo u. a. Elektromüllfahrzeuge besichtigt worden seien. Die Stadt Konstanz habe die Anschaffung eines Elektromüllfahrzeugs erwogen, davon aber letztlich Abstand genommen, da hierfür keine entsprechenden Fördermöglichkeiten existierten. Er wolle wissen, wie sich das Land künftig aufstelle, wenn es um die Förderung von E-Bussen gehe. Ferner interessiere ihn, wie die Anschaffung von Elektrospezialfahrzeugen gefördert werde und ob es dafür Mittel vom Land oder Bund gebe.

Ein Abgeordneter der Grünen äußerte, die Stellungnahme des Verkehrsministeriums beinhalte spannende Ergebnisse. Dies gelte vor allem für den Pushfaktor – die Zahlen zu den ausgelösten Investitionen und deren Verhältnis zum Fördermittelvolumen.

Betrachte er die Zahlen über den von E-Fahrzeugen in Baden-Württemberg verbrauchten Strom, stelle er fest, auf E-Fahrzeuge entfalle rechnerisch 0,1 % des gesamten Stromverbrauchs oder auch weniger. Selbst wenn sich die Zahl der E-Fahrzeuge verzehnfache, wäre das Land noch immer weit von einer Überlastung des Stromnetzes entfernt.

Die vom Antragsteller genannten Zahlen und Rechenbeispiele zu Leasingangeboten seien ihm nicht bekannt gewesen. Ihn interessiere, welche Unternehmen solche Angebote machten und wie die Gewinnberechnungen tatsächlich aussähen. Stimmt die vorgebrachten Zahlen, wäre das dafür genutzte Förderprogramm in der Tat eine Fehlinvestition. Seiner Meinung nach stelle ein solches Verhalten eine betrügerische Handlung dar. Daher wäre es wichtig, dem nachzugehen. Denn der Sinn der Förderung liege nicht in der Steigerung der Absatzzahlen irgendwelcher Autos, sondern darin, die E-Mobilität zu fördern.

Der Erstunterzeichner bemerkte, das in Rede stehende Angebot sei Teil einer groß angelegten Aktion eines baden-württembergischen Kleinwagenherstellers, der in den Markt gedrängt sei und dafür offensiv das Förderprogramm „BW-e-Gutschein“ beworben habe. Wer mithilfe einer Suchmaschine online nach dem Namen dieses Herstellers in Verbindung mit dem Schlagwort „29-€-Leasing“ gesucht habe, habe von vielen Autohäusern Angebote finden können. Die Aktion sei mittlerweile aber vom Hersteller beendet worden.

Die Anzahlung für das Leasing sei einer Bundesförderung entsprungen und habe 6 000 € betragen. Dies habe zu Leasingraten in Höhe von 29 € pro Monat für ein geleastes Fahrzeug bzw. 19 € ab drei Fahrzeugen geführt. 3 000 € seien über drei Jahre vom BW-e-Gutschein noch hinzugekommen. Moralisch betrachtet sei ein solches Ausnutzen der Förderprogramme nicht in Ordnung. Die Förderbedingungen enthielten aber keine Regelungen, die dieses Vorgehen verböten. Vom Verkehrsministerium erwarte er, dass solchen Aktionen ein Riegel vorgeschoben werde, die Gewährung der Fördermittel sei in diesen Fällen keine sinnvolle

## Ausschuss für Verkehr

Investition; kein Verbrenner werde dadurch abgeschafft. Seiner Meinung nach habe das Verkehrsministerium den Hebel falsch angesetzt.

Der bereits genannte Abgeordnete der Grünen erwiderte, die Aussagen seines Vorredners könnten nicht generell gegen die Förderung von E-Fahrzeugen vorgebracht werden. Sie beträfen Einzelfälle, auch wenn dabei viele Fahrzeuge auf einmal geleast worden seien; strukturell betrachtet hätten Antragsteller die Fördermittel aber nur selten derart eingesetzt.

Ein noch nicht genannter Abgeordneter der SPD äußerte, verschiedene Medien hätten über genau dieses Thema berichtet. Es handle sich nicht um ein „fancy Geheimthema“.

Der Minister für Verkehr führte aus, sein Haus achte darauf, mit den aufgelegten Förderprogrammen etwas Sinnvolles zu fördern, das im Moment zu teuer sei und daher öffentlicher Fördermittel bedürfe. Dabei spiele keine Rolle, ob es sich hierbei um Elektrobusse oder in kleinerem Umfang auch um Pkws oder Spezialfahrzeuge handle. In diesem Zusammenhang werde geprüft, nicht etwas zu fördern, das der Bund bereits fördere. Entscheide sich das Landesverkehrsministerium dennoch für eine Kombinationsförderung, sei zu beachten, dass Förderprogramme grundsätzlich nicht zu einer Überförderung beitragen dürften.

Das vom Antragsteller beschriebene Vorgehen zur Überförderung von Leasingfahrzeugen sei im Verkehrsministerium nicht bekannt gewesen. Das Ministerium habe selbst recherchiert, aber keine weiteren Erkenntnisse gewinnen können. Seiner Meinung nach handle es sich bei diesem Vorgehen um ein „Ganovenkonstrukt“. Denn jemand sammle öffentliche Mittel ein, die eigentlich zur Abmilderung des Deltas der Mehrkosten für die Elektromobilität im Vergleich zum Verbrenner vorgesehen seien, und mache damit ein Geschäft. Dem Förderungszweck werde dadurch nicht entsprochen.

Das Verkehrsministerium schreibe den Förderungszweck in die Förderbedingungen. Sein Haus gehe der Sache weiter auf den Grund. Die Tatsache, dass das Angebot mittlerweile nicht mehr verfügbar sei, deute darauf hin, dass den Anbietern ebenfalls Zweifel an der Rechtmäßigkeit des Angebots gekommen seien. Der angesprochene Kleinwagenhersteller erhalte zeitnah ein Schreiben mit der Bitte, die Umstände, die ihn zu dem Angebot geführt hätten, darzustellen sowie sich zu erklären.

Die angesprochene Busförderung stamme größtenteils vom Bund, der ca. 800 Millionen € zur Verfügung gestellt habe. Das Land stelle ebenfalls Mittel in Höhe von ca. 100 000 bis 150 000 € pro Fahrzeug für die Anschaffung von Elektro- oder Hybridbussen zur Verfügung. Ferner müsse aufgrund der Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD) die Pflicht der öffentlichen Hand beachtet werden, eine gewisse Anzahl emissionsarmer bzw. emissionsfreier Fahrzeuge vorzuhalten. Es existiere also bereits eine ordnungsrechtliche Lösung, die nicht noch gefördert werden müsse. Ein Förderprogramm werde in der Regel aufgelegt, wenn keine anderen Regelungen existierten.

Sein Haus denke darüber nach, was ferner sinnvoll gefördert werden könne. Das Ziel sei klar: Bis 2030 sollten 55 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen eingespart werden. Um dieses Ziel zu erreichen, müsse sich die Situation in dem Bereich Verbrennungsmotor stark verändern, egal, ob bei Bussen oder Pkws. Dafür könne das Land aber nicht Mittel in demselben Umfang wie der Bund zur Verfügung stellen.

Persönlich vertrete er die Ansicht, dass Hybridfahrzeuge im Gegensatz zu reinen Elektrofahrzeugen nicht mehr gefördert werden sollten. Von der Förderung sollten ebenfalls teure E-Fahrzeuge ausgenommen sein. Denn wer sich ein teures E-Fahrzeug leisten könne, benötige keine staatliche Förderung. Die Grenze, bis zu welchem Preis E-Fahrzeuge gefördert werden könnten, müsse sozialverträglich ausgestaltet werden. Momentan könne der Kauf von E-Fahrzeugen bis zu einem Preis in Höhe von

60 000 € mit einer Förderung unterstützt werden. Persönlich könne er sich vorstellen, diese Grenze bis auf 40 000 € abzusenken. Dadurch solle auch in diesem Preissegment ein Wettbewerb am Markt entstehen. Derzeit gebe es überwiegend teure Angebote, günstigere kämen erst seit Kurzem auf den Markt. Im Bereich Elektrospezialfahrzeuge seien nun die Kommunen gefordert.

Das Verkehrsministerium arbeite derzeit an Unterstützungsmöglichkeiten für Taxiunternehmen. Taxis seien ebenfalls Teil des öffentlichen Verkehrs und sichtbare Botschafter einer neuen Mobilität. Der Unterhalt eines Taxis sei günstiger als der eines Omnibusses. Die in begrenztem Umfang dem Verkehrsministerium zur Verfügung stehenden Mittel müssten optimal eingesetzt werden. Das Projekt starte zum 1. Juli dieses Jahres.

Ihm sei vorgerechnet worden, wie die verschiedenen Förderprogramme im Bereich E-Mobilität wirkten und welche Hebelwirkungen sie auslösten. In der Regel werde berücksichtigt, welchen Betrag an zusätzlichen Investitionen ein in einem Förderprogramm eingesetzter Euro erziele. Er könne sagen, alle vom Land aufgelegten Förderprogramme sorgten dafür, dass Privatpersonen ein Mehrfaches des eingesetzten Geldes investierten. Die verschiedenen Förderprogramme unterschieden sich jedoch in ihrer Effektivität. Das Verhältnis von eingesetztem Geld zu ausgelösten Investitionen reiche von 1 : 3 bis 1 : 30.

Die Förderbedingungen des Landes seien klar bestimmt, sodass die kritisierte Verwendung der Mittel im Fall des erwähnten Leasingangebots eigentlich rechtswidrig sei.

Ein Vertreter des Ministeriums für Verkehr bedankte sich für die vorgetragenen Hinweise zum Thema „Förderung bei Leasingfahrzeugen“. Das Landesverkehrsministerium werde dem nachgehen. Er wolle die Situation hier weder rechtlich bewerten noch beurteilen, wo Fehlverhalten vorliege bzw. wer sich zu rechtfertigen habe.

Ihm stelle sich die Situation auch so dar, dass der Fehler nicht im Förderprogramm selbst liege, sondern mit der Überwachung der Förderung in Verbindung stehen könnte. Dabei sei fraglich, ob überhaupt ein Fehlverhalten der L-Bank, die die Fördermittelverwaltung innehabe, vorliege. Sollte dies der Fall sein, müsste entsprechend reagiert werden.

Werde ein Förderprogramm neu aufgelegt, müsse die Möglichkeit einer Rückforderung bedacht werden, falls der Fördernehmer den Förderungszweck nicht erfülle. Dabei könne nicht jede Eventualität geregelt und berücksichtigt werden. In der Verwaltung entstünden bereits heute durch jeden Förderantrag erhebliche Kosten.

Das Ministerium bereite derzeit eine Förderung von Elektrospezialfahrzeugen, zu denen auch Elektromüllfahrzeuge zählten, vor. Verwaltungstechnisch stelle sich dieser Bereich komplexer dar als angenommen. Das Ministerium sehe aber einen Förderbedarf für E-Spezialfahrzeuge. Eine Bundesförderung existiere bereits. Der Bund schreibe, wie er es häufig bei seinen Förderprogrammen handhabe, sogenannte Calls aus. Darauf müssten sich Interessenten zu einem bestimmten Datum mit dem zu fördernden Fahrzeug bewerben. Das Land hingegen biete eine kontinuierliche Förderung an und stoße damit auf positive Resonanz der Interessierten. Diese könnten die Förderung beantragen, sobald sie alle Unterlagen wie beispielsweise Angebote für das entsprechende zu fördernde Fahrzeug vorliegen hätten, und müssten nicht noch bis zum nächsten Call warten. Dies sei ein wichtiger Punkt, der im Übrigen derzeit auch bei der Förderung von Ladesäulen eine Rolle spiele. Viele Akteure warteten im Augenblick auf weitere Calls der Bundesregierung.

Im Zusammenhang mit Elektrobussen, in der CVD „Emissionsfreie Busse“ genannt, lägen die Dinge anders. Hier habe die Landesregierung das erklärte Ziel, dass die Umstellung auf klimaneutrale Busse nicht zulasten der Fahrpreise gehen oder Auswirkungen auf das Angebot haben dürfe. Im Umkehrschluss müsse

## Ausschuss für Verkehr

die öffentliche Hand dafür sorgen, dass die entsprechenden E-Fahrzeuge für die Verkehrsunternehmen nicht teurer seien als Dieselfahrzeuge. Andernfalls entstünden diesen Kostensteigerungen. Das Land müsse dafür eine Fallbedarfskalkulation zur Bestimmung der Kostendifferenz durchführen. So könne geprüft werden, welcher Teil der Kosten bereits durch welche Förderung ausgeglichen werde. Traditionell existiere schon eine Busförderung, die bis zum letzten Jahr auch Dieselfahrzeuge eingeschlossen habe. Für alle klimaneutralen Busse falle die Förderung deutlich höher aus und werde auch in Anspruch genommen; Zahlen darüber habe er aber nicht mitgebracht. Diese Förderung werde fortgeführt und existiere auch auf Bundesebene, jedoch mit attraktiveren Förderbedingungen, da bis zu 80 % der Kosten gefördert werden könnten. Der Nachteil der Bundesförderung ergebe sich im Zusammenhang mit den angesprochenen Calls. Beide Förderungen ergänzten sich zum Teil ganz gut, deckten aber noch nicht die gesamte Differenz der den Unternehmen entstehenden Mehrkosten.

Aus diesem Grund habe das Land ein weiteres Programm aufgelegt, das den Ausbau von Betriebshöfen und der Ladeinfrastruktur fördere. Momentan benötige ein Unternehmen rechnerisch für jeden ersetzten Dieselfahrzeug 1,2 Elektrobusse. Insgesamt müsse daher mit weiteren Fahrzeugen gerechnet werden. Dies führe zu weiteren Platz- und Ladebedarfen auf den Betriebshöfen. Dafür müssten das Betriebshofkonzept umgestellt und die Betriebshöfe umgebaut werden. Diese Maßnahmen fördere das Land nach dem LGVFG. Hierbei stehe das Land jedoch Problemen mit dem europäischen Beihilferecht gegenüber. Das europäische Beihilferecht Sorge dafür, dass momentan in bestimmten Konstellationen Unternehmen nicht mehr gefördert werden könnten. Im Zusammenhang mit dem Umbau der Betriebshöfe und der dort erforderlichen Ladeinfrastruktur befinde sich das Land in Abstimmung mit der Branche. Im Ausschuss sei auch schon darüber diskutiert worden.

Generell existiere in Baden-Württemberg eine gute Förderlandschaft. Es komme sogar ein weiterer Fördermechanismus hinzu, und zwar in Form der Treibhausgasminderungsquote. Diese ergebe sich aus der Kraftstoffrichtlinie. Aus der Treibhausgasminderungsquote könnten zwischen 300 € und 400 € jährlich erlöset werden. Dies gelte auch für Busunternehmen, die dadurch einen Teil ihrer Mehrkosten decken könnten.

Mithilfe dieser Instrumente habe das Land erreicht, dass Elektro- oder Wasserstoffbusse nicht mehr teurer seien als Dieselfahrzeuge. Dadurch entstehe allerdings ein größerer Planungsaufwand, woran das Verkehrsministerium neben weiteren Aspekten gerade arbeite. Die genannten Einsparungen durch die Treibhausgasminderungsquote errechneten sich aus den durchschnittlichen Dieselpreisen der letzten Jahre, nicht aus den aktuellen Preisen. Das Ministerium habe sich die Zahlen also nicht schöngerechnet.

Ein Abgeordneter der CDU fragte, wie der Minister zum Thema Ladeinfrastruktur stehe. Seiner Meinung nach sei es wichtig gewesen, als Land voranzugehen und entsprechende Förderprogramme zur Verfügung zu stellen. Mittlerweile hätten sich alle Automobilhersteller dem Weg der E-Mobilität verschrieben. Er wolle wissen, inwiefern der Minister es als Aufgabe des Landes erachte, den Ausbau der Ladeinfrastruktur weiterhin mit Landesmitteln zu unterstützen. Der Staat habe früher den Bau von Tankstellen auch nicht gefördert, die Autoverkäufer hätten sich entschlossen, dafür zu sorgen, aus Tankstellen ein Geschäftsmodell zu machen. Ihm stelle sich die Frage, wen der Minister in der Pflicht sehe, für den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu sorgen.

Zur Umsetzung der Clean Vehicles Directive sei mittlerweile ein ambitionierter Plan vorgelegt worden. Er wolle wissen, ob der Minister die Ansicht teile, dass die Busunternehmen hierbei unterstützt werden müssten.

Der Erstunterzeichner des Antrags dankte für die Nennung der Treibhausgasminderungsquote. Diese Prämie in Höhe von

ca. 300 € pro Jahr erhielten die genannten Leasingnehmer zusätzlich. Somit handle es sich beim E-Fahrzeugleasing um ein richtig gutes „Geschäftsmodell“.

Neben dem baden-württembergischen Kleinwagenhersteller hätten sowohl ein französischer als auch ein südkoreanischer Automobilhersteller vergleichbare Leasingangebote gemacht. Viele Hersteller hätten ihre Angebote an den Förderprogrammen ausgerichtet. In gewissem Umfang teile er die Ansicht des Verkehrsministers zu den Fördermitteln. Er begrüße das Aufkommen einer Diskussion zu diesem Thema in Berlin. Seiner Meinung nach müssten die gesamten Fördermittel für E-Fahrzeuge abgeschafft werden. Wer sich ein teures großes Elektroauto leisten könne, sei nicht bedürftig und benötige daher auch keine großen Zuschüsse.

Er wolle wissen, warum die Förderung des BW-e-Gutscheins von 3 000 € auf 1 000 € abgesenkt worden sei.

Der zuerst genannte Abgeordnete der SPD äußerte, der Vertreter des Ministeriums für Verkehr habe ausgeführt, künftig rechne sich die Anschaffung CO<sub>2</sub>-neutraler Busse für Busunternehmer. Er wolle wissen, ob dies den betroffenen Unternehmen bekannt sei. Im Kreisrat sei dies noch nicht bekannt. Die Diskussionen drehten sich im Gegenteil immer darum, wie Unternehmen zusätzlich bei der Anschaffung CO<sub>2</sub>-neutraler Busse unterstützt werden könnten. Ihn interessiere, ob den Unternehmen die Möglichkeiten der Förderungen bekannt gemacht worden seien bzw. wie das Verkehrsministerium diesbezüglich vorgehe.

Der bereits genannte Abgeordnete der Grünen bemerkte, für große Autos gebe es nicht so viele Förderungen. Die von dem Erstunterzeichner aufgeführten Fahrzeuge seien keine, die sich nur sehr reiche Menschen leisten könnten. Ungeachtet dessen sollte die Privatwirtschaft danach streben, gezielt günstigere Modelle zu bewerben.

Er könne sich nicht vorstellen, dass der Hinweis auf die Förderprogramme im Rahmen der in Rede stehenden Leasingangebote für Kleinwagen nur dazu erfolgt sei, den Leasingnehmern aufzuzeigen, dass somit Geld verdient werden könnte. Vielmehr diene der Hinweis der Steigerung des Absatzes. Ferner sei es nicht Aufgabe des Staates, beim Vorliegen solcher Hinweise darauf zu schließen, dass Förderzwecke hintergangen werden sollten. Verdichteten sich jedoch Hinweise darauf, müsse darauf reagiert werden. Die Beurteilung hänge immer mit der Ausgestaltung der Förderbedingungen zusammen, die Rechenmodelle müssten genau geprüft werden.

Der weitere Abgeordnete der SPD erklärte, die größte in Baden-Württemberg existierende Subvention bestehe in der 0,5%-Regelung, dem Abschreibungszyklus für Dienstwagen. Aus den Ausführungen der letzten beiden Redner folgere er, dass beide diese Subvention für große Verbrenner gern gestrichen hätten. Wer sich anschauen, welcher Anteil der 3 Milliarden € bis 4 Milliarden € Subvention in Verbrenner fließe und welcher Anteil in Elektrofahrzeuge, erkenne das Problem.

Ein Mitunterzeichner des Antrags erwiderte, die 0,5%-Regelung könne im Zusammenhang mit Hybridfahrzeugen kritisch betrachtet werden. Durch die Anschaffung von Hybridfahrzeugen, die auch die Landesregierung nutze, würden aber auch Arbeitsplätze in Baden-Württemberg gesichert – sowohl bei den Automobilherstellern als auch bei den Zulieferern. Wenn er an die Probleme des Standorts Rastatt denke, werde klar, dass bei diesem Thema immer behutsam vorgegangen werden müsse. Egal, wie sich der Pkw-Bereich entwickle, es müsse immer auch um die Arbeitsplätze gehen.

Der zuvor genannte Abgeordnete der SPD stimmte seinem Vordredner zu. Die gleichen Argumente seien bei der Förderung der E-Mobilität zu beachten. Seiner Meinung nach sei das „Ideologebashing“ über Subventionen fehl am Platz.

## Ausschuss für Verkehr

Der Minister für Verkehr legte dar, mit den Möglichkeiten, wie Elektromobilität gefördert werden könnte, habe sich der Ausschuss ausführlich befasst. Seines Erachtens bestehe bis zum Jahr 2030 ein großer Bedarf an Elektroautos und entsprechender Ladeinfrastruktur. Dabei falle dem Staat nicht die Aufgabe zu, die Anschaffung von Elektroautos oder den Aufbau der Ladeinfrastruktur zu bezahlen. Die derzeitigen Fördermaßnahmen seien nur gerechtfertigt, da ein Transformationsprozess habe angestoßen werden müssen. Während des Übergangs zur E-Mobilität müssten alle Beteiligten unterstützt werden – der Arbeiter, der möglicherweise seinen Job verliere, die Personen, die auf ein E-Auto umsteigen wollten, es sich aber nicht leisten könnten, die Busunternehmen, die noch nicht so weit seien.

Dasselbe gelte auch für die Ladeinfrastruktur. Die öffentliche Hand sei für den Aufbau der Ladeinfrastruktur nicht dauerhaft zuständig. Hätte die öffentliche Hand allerdings das Aufstellen von Ladesäulen nicht gefördert, wäre die Elektromobilität in Deutschland nie angelaufen. Dann wäre das Problem aufgetreten, dass zwar einige gern ein Elektroauto gekauft hätten, aber wegen fehlender Ladeinfrastruktur davon Abstand genommen hätten.

Das Aufladen der Elektrofahrzeuge erfolge in 80 % bis 90 % der Fälle zuhause, dafür sei keine öffentliche Ladeinfrastruktur notwendig. Alle anderen, die keine Garage besäßen, die zur Miete oder in der Stadt wohnten, wo keine privaten Lademöglichkeiten existierten, seien jedoch auf öffentliche Ladesäulen angewiesen. Dafür sei das Konzept der urbanen Schnellladestationen entwickelt worden, das weiter verfolgt werde. Sein Haus wolle im ganzen Land Schnellladesäulen aufstellen, die innerhalb eines Radius von 5 km fußläufig erreichbar sein sollten und sich auf Gebiete mit einer bestimmten Bevölkerungsdichte konzentrieren. Das Verkehrsministerium gehe hierbei von 500 Personen pro Quadratkilometer aus. Auch wer sein Fahrzeug zuhause laden könne, brauche nach längeren Fahrten eine Lademöglichkeit, damit für die Rückfahrt genügend Energie zur Verfügung stehe. Die Aufstellung weiterer Ladesäulen werde daher weiterhin gefördert, allerdings nur noch in einem sehr begrenzten Umfang. Sein Haus überlege sehr genau, wo Schnellladesäulen am besten wirkten, beispielsweise für Taxis oder Busse. Im Rahmen der urbanen und der sonstigen Schnellladesäulen plane das Verkehrsministerium eine Ausschreibung, die eine Prämie zur Förderung aussetze; es gebe keine Komplettfinanzierung, das Land setze nur kleine Anreize.

Beim sogenannten SAFE-Netz, einem Ladenetz mit öffentlichen Ladesäulen im Abstand von 10 km, das vor zwei Jahren in Betrieb genommen worden sei, habe das Verkehrsministerium zu Beginn befürchtet, dass der Aufbau sehr viel Geld koste. Nach einiger Zeit hätten kleinere Zuschüsse genügt, um Anreize für Dritte, die im Betrieb des SAFE-Netzes ein Geschäftsmodell sähen, zu setzen. Das Ziel müsse ein privatwirtschaftlicher Betrieb der Ladeinfrastruktur sein.

Die Möglichkeit, mittels der Treibhausgasminderungsquote Geld zu verdienen, müsse gegebenenfalls noch besser kommuniziert werden.

Im Rahmen der „Leasing-Missbrauchsfälle“ werde bei der Untersuchung nicht nur der baden-württembergische Kleinwagenhersteller unter die Lupe genommen. Es wäre hilfreich, könnte der Antragsteller die ihm zur Verfügung stehenden Informationen, die er offenbar gezielt aufgrund seiner beruflichen Tätigkeit bekommen habe, dem Verkehrsministerium überlassen.

Die 0,5%-Regelung sei ein Privileg und stelle für die Berechtigten ein sehr günstiges Angebot dar.

Die geringere Summe, die die Bürger aufgrund der Förderprogramme für Elektroautos zahlen müssten, setze seiner Meinung nach Impulse für den Umstieg auf E-Fahrzeuge. Für Plug-in-Hybride seien Förderprogramme aber nicht mehr angemessen. Insgesamt seien die Förderkonditionen nicht sozial gerecht, denn

für teurere E-Fahrzeuge seien die Konditionen besser. Da die FDP in Baden-Württemberg mittlerweile häufig soziale Argumente vorbringe und sich daher wohl zu einer sozialliberalen Partei entwickelt habe, wolle er vorschlagen, dass die FDP dem ihr angehörenden Bundesverkehrsminister mitteile, dass im Bereich Förderkonditionen etwas getan werden müsse. Die Grünen hätten dieses Thema bereits in die Verhandlungen eingebracht, seien aber bisher nicht erfolgreich gewesen.

Wenn der „Förderungsdschungel“ gelichtet und Geld gespart werden solle, dürften nur noch diejenigen gefördert werden, die die Förderungen auch wirklich bräuchten. Ferner müssten mit dem Geld Projekte, die ohne finanzielle Hilfe nicht von alleine liefen, gefördert werden.

Der Vertreter des Ministeriums für Verkehr ergänzte, beim BW-e-Gutschein handle es sich um ein Förderprogramm des Landes, das auf Masse ausgelegt worden sei. Möglichst viele Fahrzeughalter hätten diese Förderung beantragen sollen. Für dieses Programm habe aber nur ein begrenztes Budget zur Verfügung gestanden. Ferner habe eine Überförderung vermieden werden sollen. Im August 2020 sei die Nachfrage nach dem BW-e-Gutschein „durch die Decke gegangen“. Das Verkehrsministerium habe schnell reagieren müssen, um ein Übersteigen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zu verhindern. Das Ministerium habe vermeiden wollen, dass jemand im guten Glauben daran, eine Förderung zu erhalten, weil der entsprechende Antrag gestellt worden sei, eine Investition tätige und der Antrag mit der Begründung abgelehnt werden müsse, dass die Fördermittel erschöpft seien. Daher sei das Fördervolumen von 3 000 € auf 1 000 € abgesenkt worden. Der Markt werde immer genau beobachtet.

Auf Masse ausgelegte Förderprogramme müssten ständig dahingehend überprüft werden, nicht nur einzelne Konstellationen zu fördern, von denen am Ende nur sehr wenige Menschen profitierten. Das Verkehrsministerium müsse dafür sorgen, dass die angebotenen Förderungen für viele funktionierten. Gewerbliche Pkw-Abnehmer hätten Beispiele vorgetragen, wonach der Listenpreis eines E-Fahrzeugs bei 30 000 € liege. Nach Inanspruchnahme der Bundesförderung seien noch 20 000 € zu zahlen. Der Listenpreis für ein vergleichbares Fahrzeug mit Verbrenner liege jedoch nur bei 12 000 €. Diese Differenz gleiche keine Förderung aus. Am Markt existierten spezielle Konstellationen, weil die Listenpreise häufig nicht die realen Preise widerspiegeln.

Das Verkehrsministerium gebe neue Erkenntnisse bekannt. Es habe ähnliche Erfahrungen mit Busunternehmen gemacht, denen nicht alle Fördermöglichkeiten bekannt gewesen seien. Nachdem diesen gezeigt worden sei, wie sie Elektromobilität umsetzen könnten, hätten die Unternehmen auf Folgeprobleme hingewiesen. Das Ministerium arbeite zusammen mit der Branche an Lösungen. Gemeinsam werde ein Fahrplan zur Einführung von E-Fahrzeugen entworfen, damit weder finanzielle noch organisatorische Probleme aufträten. Die unterschiedlichen Aspekte zusammenzubringen sei kein leichtes Unterfangen; aber dafür sei das Verkehrsministerium da.

Der Ausschuss beschloss ohne Widerspruch, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 17/2485 für erledigt zu erklären.

21.9.2022

Berichterstatter:

Dörflinger

**22. Zu dem Antrag des Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr**  
**– Drucksache 17/2505**  
**– Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Baden-Württemberg unter Pandemiebedingungen und unter dem Eindruck des Krieges in der Ukraine**

### Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,  
den Antrag des Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD  
– Drucksache 17/2505 – für erledigt zu erklären.

30.6.2022

Die Berichterstatterin: Der Vorsitzende:  
Hartmann-Müller Klos

### Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 17/2505 in seiner 11. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 30. Juni 2022.

Der Erstunterzeichner des Antrags brachte vor, die Coronapandemie und der Ukrainekrieg hätten erhebliche Auswirkungen auf den öffentlichen Personennahverkehr und dessen Finanzierung. Die Stellungnahme biete mithilfe der Tabelle eine gute Übersicht über die endabgerechneten finanziellen Schäden im Jahr 2020, die die einzelnen Verkehrsverbände erlitten hätten, sowie über die anerkannten Schäden für den Rettungsschirm 2021.

Aus der Tabelle könne darüber hinaus entnommen werden, einige Verkehrsverbände stünden im Jahr 2021 finanziell wieder besser da als im Vorjahr, hingegen habe sich bei anderen Verkehrsverbänden die Schadenssumme weiter erhöht. Er wolle wissen, worauf die geringeren Verluste mancher Verkehrsverbände im Jahr 2021, verglichen mit dem Vorjahr, zurückzuführen seien. Der Regio Verkehrsverbund Lörrach beispielsweise habe im Jahr 2021 Verluste in Höhe von rund 3 Millionen € zu verzeichnen gehabt, während im Vorjahr der Verlust rund 4,6 Millionen € betragen habe. Ähnlich sei die Situation des Tarifverbands Ortenau. Dieser habe im Jahr 2021 einen Verlust in Höhe von rund 3,7 Millionen € verzeichnet; im Jahr 2020 habe der Verlust rund 7,2 Millionen € betragen. Bei anderen Verkehrsverbänden seien die Verluste gestiegen, beispielsweise bei dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart, dessen Verlust in Höhe von ca. 101 Millionen € im Jahr 2020 auf ca. 128 Millionen € im Jahr 2021 gestiegen sei. Ihn interessiere, ob Verluste für das Jahr 2021 auch zu 100 % ersetzt würden.

Im April habe der Minister zudem von einem Dieselpaket gesprochen, das finanzielle Entlastungen bringen solle. Er wolle sich diesbezüglich über den Zwischenstand informieren.

Der Minister für Verkehr führte aus, die Daten der Tabelle legten den Schluss nahe, das Jahr 2020 sei für viele Verkehrsverbände, wenn auch nicht für alle, wirtschaftlich betrachtet härter gewesen als das Jahr 2021. Teilweise hingen die unterschiedlichen Entwicklungen auch mit der Abrechnung zusammen und spiegelten nicht die reale Nutzung des ÖPNV wider.

Bezüglich des Rettungsschirms sei mit dem Bund vereinbart worden, diesen auch für das Jahr 2022 zu spannen. Dies hätten auch die Regierungsfractionen vereinbart. Seines Wissens be-

stehe beim Bund die Bereitschaft, die Hälfte der Kosten zu übernehmen. Die andere Hälfte übernahmen die Länder.

Das Land habe auch auf die großen Belastungen, die mit den hohen Spritpreisen zusammenhängen, hingewiesen und deutlich gemacht, nach einer Lösung werde gesucht. Dies sei ebenfalls mit dem Bund geklärt worden.

Er bedauere, dass die Regionalisierungsmittel im aktuellen Bundeshaushalt nicht erhöht worden seien. Der Rettungsschirm hingegen stehe als Land nun in der Pflicht. In den nächsten Landeshaushalt müssten Mittel zur Finanzierung des Rettungsschirms III eingestellt werden.

Das Landesfinanzministerium befinde sich in Gesprächen mit den kommunalen Landesverbänden, die regelmäßig vor Haushaltsberatungen stattfänden und die Frage behandelten, welcher Kostenanteil auf die Kommunen entfalle und welcher auf das Land. Im Rahmen dieser Gespräche werde sowohl über den Rettungsschirm III als auch über das sogenannte Diesel- bzw. Energiepaket verhandelt. In beiden Fällen sei nicht ausschließlich das Land für die Finanzierung verantwortlich, auch die Kommunen trügen Teile der Finanzierungslast. Ergebnisse lägen noch keine vor.

Im Zusammenhang mit dem Krieg in der Ukraine habe das Land sehr schnell reagiert und ukrainische Flüchtlinge von der Fahrkartspflicht befreit. Hierbei handle es sich seiner Meinung nach um eine gute Maßnahme. Das Land habe schnell und unbürokratisch geholfen.

Ein Vertreter des Ministeriums für Verkehr fügte hinzu, die Tabelle zeige in der rechten Spalte die beantragten finanziellen Unterstützungen aus dem Rettungsschirm 2021. Antragstellungen seien bis zum Stichtag 30. November 2021 berücksichtigt. Dies sei systematisch bedingt; der Bund habe wissen wollen, wie sich der Schadensverlauf im Jahr 2021 entwickelt habe. Dadurch habe er frühzeitig eine Grundlage für Diskussionen über die Fortsetzung des Rettungsschirms im Jahr 2022 bekommen. Bekanntermaßen habe der Pandemieschub im November und Dezember des letzten Jahres auch den ÖPNV getroffen. Die bis in den Herbst stattfindende Erholung im Bereich der ÖPNV-Nachfrage, die sich auch in der Tabelle abzeichne, sei eingebrochen. Die Zahlen der verschiedenen Verkehrsverbände seien aus diesem Grund nicht ohne Weiteres miteinander vergleichbar, dafür müsse die Schlussabrechnung abgewartet werden.

Abgesehen davon existierten auch strukturelle Unterschiede zwischen den Verkehrsverbänden. Verbände mit einem größeren Anteil verkaufter Zeitkarten für erwachsene Pendler litten im Jahr 2021 stärker unter den Folgen der Coronapandemie. Hätten viele Pendler ihr Abo aus dem Jahr 2020 im ersten Coronajahr noch weiter laufen lassen, kehrten im Verlauf des Jahres 2021 vermehrt Pendler dem ÖPNV den Rücken. Im Vergleich dazu seien die Zahlen anderer Verkehrsverbände, die eher ländlich strukturiert seien und einen schülerdominierten Kundenstamm besäßen, wie beispielsweise die Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt, relativ stabil. Für Verkehrsverbände mit einem großen Verkaufsanteil von günstigen Zeitkarten habe sich die Situation im zweiten Jahr der Pandemie verschlechtert, obwohl sich diese Verbände im ersten Pandemiejahr gut gehalten hätten. Verkehrsverbände mit einem geringen Kundenanteil im Bereich Zeitkarten und einem höheren Umsatz im Bereich Einzelfahrscheine hätten die Auswirkungen der Pandemie schon zu Beginn stark getroffen. Trotz dieser existierenden strukturellen Unterschiede dürfte sich der Großteil der Unterschiede in der Tabelle aus abrechnungs- und meldetechnischen Gründen ergeben.

Ein Abgeordneter der CDU merkte an, die kommunalen Vertreter sowie Vertreter des Karlsruher Verkehrsverbands, insbesondere Mitglieder des Aufsichtsrats, mit denen er bezüglich des Themas Rettungsschirm zu tun habe, seien damals wie heute

## Ausschuss für Verkehr

sehr erleichtert und dankbar für die Hilfen, die das Land und der Bund gewährten.

Die Coronapandemie habe aufgezeigt, auch das Thema Homeoffice halte verstärkt Einzug ins Arbeitsleben und werde derzeit oft genutzt. Als positiver Effekt folgten daraus leerere Straßen. Unter dieser Entwicklung leide aber der ÖPNV, da Kundschaft wegbreche.

Bis zum Jahr 2030 strebe das Land das Ziel einer Verdopplung der Fahrgastzahlen im ÖPNV an. Er wolle wissen, wie der Minister die Chance einschätze, dieses Ziel noch unter Zuhilfenahme anderer Maßnahmen zu erreichen. Das 9-€-Ticket führe temporär zu einer höheren Nutzung der Busse und Bahnen, stelle aber keine nachhaltige Lösung dar.

Ein Abgeordneter der FDP/DVP bemerkte, der Minister habe ausgeführt, eigenwirtschaftliche Busverkehre seien vom Liquiditätsengpass besonders betroffen. Diesen seien daher vorab bereits Mittel ausbezahlt worden. Die Unternehmen, mit denen er in Kontakt stehe, seien dankbar für die schnelle Zurverfügungstellung der Mittel, die allerdings nur eine vorgezogene Unterstützung darstellten. Er wolle wissen, ob on top finanzielle Hilfen geplant seien.

Eine Abgeordnete der Grünen äußerte, allein durch die bereits angesprochenen Veränderungen des Mobilitätsverhaltens im ÖPNV sei die Frage aufgekommen, wie die Verkehrsverbünde im Land finanziell unterstützt werden könnten. Von einem größeren Verkehrsverbund wisse sie, es werde über ein neues Modell des Jobtickets nachgedacht, speziell für Personen, die nicht an fünf Tagen in der Woche den ÖPNV nutzen, um zur Arbeit zu fahren. Sie interessiere, ob das Verkehrsministerium hierzu auch Überlegungen anstelle.

Ein Abgeordneter der AfD erwähnte, zur Stabilisierung des ÖPNV müsse viel Geld in die Hand genommen werden. Dennoch existierten im Bereich des ÖPNV noch immer die strengsten Regelungen zum Schutz vor Corona. In Festzelten könnten beispielsweise 3 000 Personen ohne Schutzmaßnahmen feiern; wer jedoch mit der S-Bahn fahren wolle, müsse unabhängig von der Zahl der Fahrgäste eine Maske tragen. Zusätzlich habe die 3G-Regelung dem ÖPNV ebenfalls massiv geschadet.

Ihm sei nicht klar, warum im Sommer des Jahres 2022 immer noch die Maskenpflicht für den ÖPNV gelte und sich der Minister nicht für eine Abschaffung der strengen Coronamaßnahmen im ÖPNV einsetze. Die Coronamaßnahmen wirkten sich negativ auf die Attraktivität des ÖPNV aus. Viele Menschen, die keine Masken mehr tragen wollten, nutzten den ÖPNV nicht mehr.

Die 3G-Regelung habe sich noch in weiterer Hinsicht negativ ausgewirkt: Nicht geimpfte Pendler auf dem Weg zur Früh-schicht hätten sich nicht freitesten können, weil die Teststationen so früh am Morgen noch geschlossen gewesen seien. Dadurch seien viele Pendler aus dem ÖPNV gedrängt worden. Seiner Meinung nach müsse der Minister für die Abschaffung der Coronamaßnahmen Sorge tragen, um den ÖPNV zu stärken. Dadurch könnten auch Steuergelder gespart werden, weil der ÖPNV dann keine durch Steuergelder finanzierten Unterstützungen mehr benötigen würde.

Der Minister für Verkehr legte dar, im Bereich Verkehrsentwicklungen hätten einige Veränderungen bereits beobachtet werden können, inzwischen existierten Zahlen dazu. Als sehr positiv und interessant empfinde er den Rückgang der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor während der Coronajahre. Dies sei hauptsächlich auf den Rückgang des Automobilverkehrs zurückzuführen. Im ersten Jahr der Pandemie seien die entsprechenden CO<sub>2</sub>-Emissionen um etwa 10 % gesunken, im zweiten Jahr aber um etwa 2 % gestiegen. Es wäre gut, wenn sich diese Gesamtrendenz fortsetzen würde. Dann könnte das Klimaschutzziel für das Jahr 2030, 55 % weniger CO<sub>2</sub> zu emittieren, gut erreicht werden.

Die Möglichkeit, im Homeoffice zu arbeiten, hätten viele Unternehmen erst aufgrund der Coronapandemie angeboten. Das Ministerium hoffe, die Ausweitung der Möglichkeit, im Homeoffice zu arbeiten, wirke sich positiv auf die Verkehrssituation im Land und die Umwelt aus. Immerhin stelle der Berufsverkehr das Hauptproblem im Zusammenhang mit der Bildung von Staus dar. Diese entstünden hauptsächlich zu bestimmten Hauptverkehrszeiten und selten grundlos im Laufe des Tages. Mehr Homeoffice könnte die angespannte Verkehrssituation während der Hauptverkehrszeiten entzerren. Dabei bedeute arbeiten im Homeoffice nicht zwingend, die gesamte Arbeitsleistung werde von zu Hause aus erbracht. Vielmehr könnten bestimmte Homeofficezeiten vereinbart werden, wodurch der Straßenverkehr bereits entlastet werde.

Bei der Verfolgung des Ziels, die Fahrgastzahlen im ÖPNV zu verdoppeln, habe sich Baden-Württemberg vor Beginn der Coronapandemie auf einem guten Weg befunden. Aus seiner Sicht hätte das Land dieses Ziel gut erreichen können. Im Bereich der Fahrgastzahlen seien Jahr für Jahr Zuwächse zu verzeichnen gewesen. Die Coronapandemie habe allerdings zu massiven Einbrüchen bei den Fahrgastzahlen der Verkehrsverbünde in Höhe von bis zu 20 % geführt. Die Situation habe sich mittlerweile gut erholt, bereits vor Einführung des 9-€-Tickets seien wieder mehr Menschen mit dem ÖPNV gefahren. Das Vor-Corona-Niveau sei zwar nicht ganz, aber fast wieder erreicht worden.

Die Einführung des 9-€-Tickets habe die Fahrgastzahlen teilweise um mehr als 40 % gesteigert, auf schwächeren Strecken sei der Anstieg deutlich geringer gewesen. Diese Schwankungen seien beispielsweise von der Schnelligkeit der konkreten Verbindung oder dem Umstand abhängig, ob eine Verbindung eine Tourismusdestination bediene. Auf jeden Fall erziele das 9-€-Ticket positive Effekte.

Nun stelle sich die Frage, ob zumindest ein Teil der durch das 9-€-Ticket neu gewonnenen Nutzer davon überzeugt werden könne, der ÖPNV stelle nicht nur für touristische Zwecke, sondern auch für den Alltag ein gutes Angebot dar. Die Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister der Länder sowie der Bundesverkehrsminister hätten sich darauf verständigt, rechtzeitig vor Auslaufen des 9-€-Tickets zu überlegen, welche Schlussfolgerungen aus den Erfahrungen mit dem 9-€-Ticket zu ziehen seien.

Das 9-€-Ticket verursache Kosten in Höhe von 2,5 Milliarden €. Dabei handle es sich um sehr viel Geld. Auf ein Jahr hochgerechnet würde das 9-€-Ticket 10 Milliarden € kosten. Er habe kritisiert, hiermit werde Geld für die Schaffung eines „Supersonderangebots“ rausgeschmissen, das die Länder eigentlich für eine kontinuierliche Ausstattung und Finanzierung des ÖPNV benötigten. Die Regionalisierungsmittel müssten kontinuierlich erhöht werden. Mit einer Teilerhöhung der Regionalisierungsmittel wäre dem Land Baden-Württemberg schon geholfen. Die Länder hielten an der Forderung nach einer Erhöhung der Regionalisierungsmittel auch in Zukunft fest. Die Höhe der Regionalisierungsmittel stelle das größte Problem der Länder dar, wenn es um den ÖPNV gehe.

Ein weiterer Vorteil des 9-€-Tickets liege darin, Fahrgäste aus Baden-Württemberg müssten nicht wissen, wie die Verbünde, Tarife und Fahrkartenautomaten in anderen Bundesländern funktionierten. Diese Umstände seien die größten Barrieren bei der Benutzung des ÖPNV. Das 9-€-Ticket werde einmalig pro Monat gekauft und gelte in der gesamten Bundesrepublik im Nahverkehr. Wer nicht wisse, wie die Tarife, die Automaten in anderen Verbänden funktionierten, entscheide sich am Ende doch für die Fahrt mit dem eigenen Pkw. Seiner Meinung nach wäre es gut, wenn in diesem Zusammenhang Maßnahmen zur Erleichterung auf den Weg gebracht würden, damit die Menschen bundesweit auch in anderen Verkehrsverbänden einfacher unterwegs seien könnten.

## Ausschuss für Verkehr

Baden-Württemberg habe im Bereich „Erleichterung der verbundübergreifenden ÖPNV-Nutzung“ in diesem Jahr noch viel vor. Auch bei den baden-württembergischen Verkehrsverbänden existiere das Problem uneinheitlicher Tarifstrukturen und Fahrkartenautomaten. Nach Auslaufen des 9-€-Tickets solle daher im Land das sogenannte CiCo-Projekt – Check-in-Check-out-Projekt – weiter vorangebracht werden. Dafür benötige der Fahrgast eine App auf seinem Smartphone. Beim Betreten eines Busses oder einer Bahn erfolge ein Check-in, am Ende der Fahrt ein Check-out. Die App rechne im Anschluss automatisch anhand der zurückgelegten Strecke den besten und somit günstigsten Fahrpreis ab. Die Abrechnung müsse perspektivisch auch nicht mehr sofort erfolgen, sondern könne sich über einen längeren Zeitraum erstrecken, etwa monatlich oder länger. Gäbe es solch ein Angebot bundesweit, würden die eben genannten Barrieren im Zusammenhang mit der Nutzung fremder Verkehrsverbände abgeschafft. An solchen Instrumenten müsse das Verkehrsministerium arbeiten, um die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu vereinfachen.

Zur Frage, ob die eigenwirtschaftlichen Busunternehmen etwas on top bekämen, wolle er wiederholen: On top bekämen alle Verkehrsunternehmen Unterstützungen im Zusammenhang mit den gestiegenen Energiepreisen. Das Verfahren dafür laufe. Welche Anteile jeweils der Bund und das Land trage, sei derzeit noch nicht geklärt.

Die Maskenpflicht im ÖPNV beruhe nicht auf Landesgesetzen, sondern unterliege Bundesrecht. Daher könne er diese Maßnahmen nicht willkürlich für Baden-Württemberg aufheben. Die Maskenpflicht beruhe auf den Erfahrungen der letzten beiden Jahre. Der ÖPNV habe sich nicht zu einer „Virenschleuder“ entwickelt. Belege dafür, Personen hätten sich im ÖPNV besonders schnell angesteckt, existierten nicht. Dies liege daran, dass im ÖPNV von Anfang an und konsequent auf die Maskenpflicht gesetzt worden und diese Pflicht während der gesamten Pandemie beibehalten worden sei, auch als die Infektionszahlen schwankten. Die einzige Veränderung beschränke sich auf die Art der Maske: Zu Beginn der Pandemie seien alle Mund-Nasen-Bedeckungen erlaubt gewesen, weil Masken mit ausreichendem Schutzpotenzial nicht in der erforderlichen Menge zur Verfügung gestanden hätten, derzeit dürften neben FFP2-Masken auch medizinische Masken getragen werden. Im Übrigen wolle er klarstellen, die 3G-Regel gelte im ÖPNV nicht.

Der Vertreter des Ministeriums für Verkehr fügte hinzu, das Verkehrsministerium beobachte in den letzten Monaten eine immer stärkere Nachfrage für Züge des Freizeitverkehrs. Das 9-€-Ticket verstärke diesen Effekt derzeit noch.

Ferner werde deutlich, je geringer der Anteil der Präsenzzeit am Arbeitsplatz sei, desto längere Arbeitswege nähmen die Menschen in Kauf. Wer nur noch zweimal pro Woche zur Arbeit fahren müsse, habe weniger Probleme damit, auch längere Strecken mit dem ÖPNV zurückzulegen. Dahin gehend werde sich der Pendlerverkehr weiterhin entwickeln.

Der Erstunterzeichner merkte an, er befürworte die Aussagen des Ministers. Das 9-€-Ticket sei eine gute Sache, es müsse alles dafür getan werden, Menschen zur Nutzung des ÖPNV zu bewegen. Er hätte sich allerdings gewünscht, der Angebotszeitraum für das 9-€-Ticket wäre länger als die beschlossenen drei Monate. Dies hätte dem ÖPNV gutgetan und wäre sinnvoll gewesen.

Er wolle wissen, wie es nach Auslaufen des 9-€-Tickets weitergehe, ob Hoffnung für weitere Entlastungen, weitere Gelder bestehe, womit die Kommunen bzw. das Land den Bürgerinnen und Bürgern neue Angebote machen könnten.

Ferner interessiere ihn, ob in der Verkehrsministerkonferenz darüber diskutiert werde, ein gemeinsames Check-in-Check-out-System einzuführen. Es wäre gut und schön, wenn Fahrten

mit dem ÖPNV für die Fahrgäste insgesamt erleichtert werden könnten.

Der Minister für Verkehr antwortete, über das 9-€-Ticket, den Bundeshaushalt sowie die Forderung nach der Erhöhung der Regionalisierungsmittel um 1,5 Milliarden € pro Jahr sei mit dem Bundesverkehrsminister verhandelt worden. Dieser habe die Bedingung aufgestellt, die Länder müssten eine Kommission bilden, die sich um die Modernisierungen des ÖPNV kümmere, auch im Sinne einer überregionalen Nutzung und der Nutzung neuer digitaler Technologien. Diese Kommission habe ihre Arbeit bereits aufgenommen. Ursprünglich sei zugesagt worden, die Verabschiedung von Eckpunkten, die die Grundlage für die Bundeshaushaltsberatungen 2022 bilden sollten, erfolge vor der parlamentarischen Sommerpause. Dies habe der Bund nicht abgewartet und den Ländern kein Angebot gemacht – mit Ausnahme des 9-€-Tickets. Im Herbst lege die Kommission ihre Ergebnisse vor, wie der ÖPNV besser nutzbar und dort bestehende Barrieren abgebaut werden könnten. Ebenso solle aufgezeigt werden, wo die Länder Investitionsbedarfe sähen.

Zur Frage, wie sich die perspektivische Finanzierung bei den kommenden Haushaltsberatungen zeige: Auf Bundesebene existiere noch das alte System der Jahreshaushalte. Die Verabschiedung des aktuellen Haushaltsplans und die Aufnahme der Beratungen über den Folgehaushalt überschritten sich daher zeitlich. Er könne jetzt nur für sich und die Fraktion GRÜNE sprechen: Der grünen Bundestagsfraktion sei gehörig die Meinung gesagt worden, weil diese mit dem aktuellen Bundeshaushaltsplan den Koalitionsvertrag gebrochen hätten. In diesem sei vereinbart worden, die Erhöhung der Regionalisierungsmittel erfolge bereits im Jahr 2022. In diesem Zusammenhang sei ebenfalls deutlich gemacht worden, die Länder kennten keinerlei Koalitionsräsion, sollte der Koalitionsvertrag noch einmal gebrochen werden. Dafür schlossen sich die Länder schon jetzt parteiübergreifend zusammen, damit die Arbeit besser werde. Bisher habe er noch keine Absage zur Finanzierung bekommen.

Der Vertreter des Ministeriums für Verkehr erklärte, bei der eingesetzten Kommission handle es sich um den sogenannten Ausbau- und Modernisierungspakt, den der Bund laut Koalitionsvertrag mit den Ländern habe schließen wollen. Dies sei vom Bund zur Voraussetzung für einen Anstieg der Regionalisierungsmittel gemacht worden. Der Bund verlange mehr Transparenz, wie die Länder die Regionalisierungsmittel verwendeten. Eigentlich sei die Verwendung der Mittel bereits transparent nachvollziehbar, allerdings erst einige Jahre nachlaufend. Dieses Verfahren solle nun aktualisiert werden, die Daten sollten prospektiv und einheitlich erhoben werden. Die Abstimmung zwischen Bund und Ländern sei diesbezüglich weit vorangeschritten.

In einer weiteren Arbeitsgruppe werde parallel über inhaltliche Ziele diskutiert. Dies betreffe zum einen die Frage, welche Mindeststandards bundesweit gewollt würden. Davon seien auch die Bereiche Angebotsquantität und Taktung betroffen. Ferner werde die Frage diskutiert, wie Fortschritte im Bereich „einheitliches Ticketing“ erzielt werden könnten, wo sicherlich in Zukunft etwas passieren werde.

Die Länder hätten sich bei ihrer Forderung nach einem Aufwuchsplan für die Regionalisierungsmittel stark auf das VDV-Gutachten gestützt. Aus diesem sei die Forderung nach einer jährlichen Steigerung der Regionalisierungsmittel in Höhe von 1,5 Milliarden € abgeleitet worden. Der Bund gebe nun zur Überprüfung dieser Forderung ein eigenes Gutachten in Auftrag. Derzeit laufe hierfür das Vergabeverfahren. Mit einem Ergebnis sei im Herbst dieses Jahres nicht mehr zu rechnen, für das Jahr 2023 müssten also Zwischenlösungen gefunden werden. Erst nach Vorliegen des Bundesgutachtens könne der Aufwuchsplan abschließend verhandelt werden. Die Prozesse liefen, es gebe aber noch keine Ergebnisse.

Der bereits zu Wort gekommene Abgeordnete der AfD merkte an, es gehe auch um das Thema Vereinheitlichung. Im Verkehrs-

## Ausschuss für Verkehr

ausschuss sei dies im Zusammenhang mit der großen Zahl der Verkehrsverbände im Land schon angesprochen worden. Bei der vor Kurzem veranstalteten Podiumsdiskussion des VDV habe der Chef des VDV ausgeführt, in Rheinland-Pfalz gebe es nur drei Verkehrsverbände, in Baden-Württemberg seien es 21. Er wolle wissen, wie das Verkehrsministerium an dieses Problem herangehe, auch wenn es sich hierbei um ein schwieriges Thema handle, da jeder Kreis „sein eigenes Fürstentum aufgebaut“ habe. Eine Absenkung der Zahl der Verkehrsverbände trüge maßgeblich zu einer weiteren Vereinfachung und einem Abbau der Barrieren im ÖPNV von Baden-Württemberg bei.

Der Minister für Verkehr erwiderte, bei Verkehrsverbänden handle es sich um kommunale Konstrukte, die er als Landesminister nicht verbieten könne. Der Impuls etwa für Zusammenschlüsse müsse von den Kommunen selbst ausgehen. Das Verkehrsministerium biete Unterstützung, wollten Kommunen ihre Verkehrsverbände zusammenschließen. Viel Unterstützung sei beim Anschluss des in Göppingen tätig gewesenen Filsland Mobilitätsverbands an den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) geleistet worden. In Calw, das einen sehr kleinen Verkehrsverbund habe, der geografisch zwischen dem Karlsruher Verkehrsverbund und dem VVS liege, werde derzeit über einen Verbundzusammenschluss diskutiert. Darüber hinaus existierten mit dem Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar, dem Verkehrsverbund Rottweil und dem Verkehrsverbund Tuttlingen drei weitere kleinere Verkehrsverbände, die sich im Prozess eines Zusammenschlusses befänden. Ferner diskutierten der Heilbronner Hohenloher Haller Nahverkehr und der Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis über Zusammenschlüsse mit anderen Verkehrsverbänden.

Das Verkehrsministerium fördere Zusammenschlüsse und habe eine Vorstellung darüber, mit wie vielen Verkehrsverbänden Baden-Württemberg optimal versorgt wäre. Im Gegensatz zu früher, als er die Meinung vertreten habe, ein einziger Verkehrsverbund würde für Baden-Württemberg genügen, erachte er es heute für sinnvoll, aufgrund der regionalen, naturräumlichen und verkehrlichen Unterschiede der verschiedenen Regionen im Land mehrere Verbände zu haben. Nicht alle Einwohner Baden-Württembergs bräuchten die Möglichkeit, jeden Tag durch das ganze Land fahren zu können. Wer beispielsweise im Gebiet des VVS lebe, sei größtenteils innerhalb des Verbundgebiets mobil. Dies sei bei kleinen Verbänden oft nicht möglich, weshalb es in diesen Fällen sinnvoll wäre, diese mit größeren Verkehrsverbänden zusammenzuschließen. Perspektivisch gehe das Verkehrsministerium davon aus, mit sechs bis acht Verkehrsverbänden den Mobilitätsinteressen der Menschen in Baden-Württemberg optimal gerecht zu werden.

Erreiche ein Verkehrsverbund eine gewisse Größe, wie beispielsweise der Verkehrsverbund naldo, sei zu beachten, dass die Regionen an den Außengrenzen der Verbände nicht mehr viel miteinander zu tun hätten. Tübingen liege geografisch näher an Stuttgart als am Bodensee, sei über den Verkehrsverbund naldo aber „näher“ an den Bodensee angeschlossen als an Stuttgart. Vergleichbare Beispiele gebe es mehrfach im Land. Zu große Verbände passten nicht mehr zum Mobilitätsbedarf der Menschen in einer Region.

Das Verkehrsministerium unterstütze Zusammenschlüsse finanziell. Persönlich würde er weitere Zusammenschlüsse sehr begrüßen. Er wolle aber nicht zu viel Druck machen, da dies nicht zielführend sei.

Der Ausschuss beschloss ohne Widerspruch, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 17/2505 für erledigt zu erklären.

21.9.2022

Berichterstatterin:  
Hartmann-Müller

**23. Zu dem Antrag des Abg. Friedrich Haag u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr**  
– Drucksache 17/2525  
– Kampagne „eAuto ausprobieren“

## Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag des Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD – Drucksache 17/2525 – für erledigt zu erklären.

30.6.2022

Die Berichterstatterin: Der Vorsitzende:  
Gericke Klos

## Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 17/2525 in seiner 11. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 30. Juni 2022.

Der Erstunterzeichner des Antrags gab sich verwundert über die Existenz des Förderprogramms „eAuto ausprobieren“. Er frage sich, warum das Land eine solche Aktion unterstütze. Wer ein E-Auto ausprobieren wolle, könne eines in einem Autohaus Probe fahren.

Im November des letzten Jahres seien Verkehrswachten zum Probefahren von E-Autos angefragt worden. In den Antworten sei mitgeteilt worden, die eAuto-Moderierenden in der Nähe der Anfragenden setzten sich mit diesen in Verbindung, sobald die Corona-Verordnung Probefahrten wieder erlaube. Darauf folgende Anfragen im Februar und April dieses Jahres seien mit derselben Aussage beantwortet worden, nur habe im April der Verweis auf die Corona-Verordnung gefehlt.

Ihn hätten Zuschriften von Bürgern erreicht, die seit mehr als neun Monaten versuchten, einen Termin für eine Probefahrt mit einer Verkehrswacht zu vereinbaren. Viele Anfragenden hätten nicht mal mehr Rückmeldungen erhalten. Ihm stelle sich die Frage, was im Hintergrund ablaufe und wie die für Probefahrten zur Verfügung stehenden E-Fahrzeuge von den eAuto-Moderierenden genutzt würden. Die eAuto-Moderierenden, deren Identität ihm nicht bekannt sei, dürften die E-Fahrzeuge beispielsweise auch in ihrem Bekanntenkreis nutzen. Bei der breiten Masse der Bevölkerung des Landes komme das Angebot aber nicht an. Er gehe jedoch davon aus, dass eine entsprechende Nachfrage bestehe. Ihm komme es so vor, als liefen die Fördermittel ins Leere.

Ihn interessiere, wie viele Interessenten für Probefahrten aktuell auf den Wartelisten stünden; immerhin erlaube die aktuelle Corona-Verordnung Probefahrten seit einiger Zeit. Ferner wolle er wissen, warum zwei Monate nach Ende des Probefahrtenverbots immer noch darauf verwiesen werde, dass Probefahrten aufgrund der Corona-Verordnung nicht möglich seien.

Der Minister für Verkehr führte aus, die Verkehrswachten hätten die Idee für die Kampagne „eAuto ausprobieren“ eingebracht. Dies müsse im zeitgeschichtlichen Kontext betrachtet werden. Den Beteiligten sei der Bedarf an Probefahrten für Elektroautos klar gewesen. Die Aversion der Bevölkerung gegen Elektroautos habe abgebaut werden sollen. Als die Kampagne angelaufen sei, hätten Interessenten noch nicht ohne Weiteres für eine Probefahrt mit einem Elektrofahrzeug in ein Autohaus gehen können. In den

## Ausschuss für Verkehr

letzten drei Jahren sei in diesem Bereich sehr viel passiert, und heutzutage böten viele Autohäuser solche Probefahrten an.

Der Grundgedanke der Kampagne sei gewesen, Probefahrten unabhängig von Kauf- oder Verkaufsinteressen durchzuführen. Es sei auch geplant gewesen, verschiedene Elektroautos zur Verfügung zu haben, damit die Interessenten Elektrofahrzeuge markenunabhängig ausprobieren könnten. Bei den eAuto-Moderierenden handle es sich um ehrenamtliche Mitarbeiter der Verkehrswachten, die keine Bezahlung für diese Tätigkeit erhielten und im Gegenzug das E-Fahrzeug privat nutzen könnten.

Unglücklicherweise habe die Kampagne aufgrund des harten Lockdowns kurz nach ihrem Start nicht weiter fortgeführt werden können. Daher sei nicht verwunderlich, dass Anfragen mit dem Verweis auf die Corona-Verordnung abgelehnt worden seien. Später habe sich die Pandemiesituation verbessert, und die Nachfrage nach dem Angebot sei sehr groß gewesen, die Kampagne habe großen Zuspruch erfahren. Die angesprochene lange Wartezeit spiegelte die vielen Interessenten und Anmeldungen wider. Zu beachten sei, bei diesem Angebot werde das E-Auto nicht ausgeliehen, sondern die Interessenten würden das E-Auto im Beisein der eAuto-Moderierenden fahren.

Er wolle noch auf die Frage, wie es denn sein könne, dass mit baden-württembergischen Mitteln ein südkoreanischer Automobilhersteller gefördert werde, eingehen, die bereits öffentlich aus der Reihe der FDP gestellt worden sei. Diese Frage sei aufkommen, da zu Beginn der Kampagne nur E-Fahrzeuge dieses Herstellers für Probefahrten zur Verfügung gestanden hätten. Die Verkehrswachten hätten nicht speziell nur dieses Unternehmen angeschrieben. Vielmehr seien die Verkehrswachten darauf hingewiesen worden, dass eine Ausschreibung stattfinden müsse, damit sich jeder Automobilhersteller bewerben könne. Das Verkehrsministerium habe sich darum bemüht, einen großen baden-württembergischen Automobilhersteller zu einer Bewerbung zu bewegen. Nach mühseligen Verhandlungen habe dieser wenigstens einige E-Kleinstwagen zur Verfügung gestellt. Insgesamt hätten sich die meisten Automobilhersteller nicht für diese Kampagne beworben. Von den abgegebenen Bewerbungen sei das Angebot des südkoreanischen Automobilherstellers mit Abstand das günstigste gewesen. Die Idee, viele verschiedene Fahrzeuge von unterschiedlichen Herstellern anzubieten, habe leider nicht umgesetzt werden können. Mittlerweile stünden drei verschiedene Modelle zur Verfügung, worüber sich das Verkehrsministerium erfreut zeige.

Ein weiteres starkes Argument für die Durchführung der Kampagne liege zudem darin, dass die Verkehrswachten mit ihren Angeboten Personengruppen erreichten, die in der Regel weder das Internet nutzten, um Informationsfilme anzusehen, noch sehr offen für neue Technologien seien. Diese Personengruppe begrüße die persönliche Ansprache und die Begleitung durch die eAuto-Moderierenden sowie die Möglichkeit, das E-Fahrzeug selbst auszuprobieren.

Von den Verkehrswachten habe er die Rückmeldung erhalten, das Interesse, sich mehr mit Elektroautos zu befassen oder gar eines zu kaufen, sei nach den Probefahrten sehr groß gewesen. Die meisten Interessenten hätte sich von der einfachen Handhabung des Elektroautos überrascht gezeigt.

Insgesamt sei das Projekt eine gute Sache gewesen. Mittlerweile befinde sich die Kampagne in der Auslaufphase. Heutzutage würde er ein solches Projekt nicht mehr durchführen, da eine völlig andere Marktsituation existiere als vor drei Jahren.

Ein Vertreter des Ministeriums für Verkehr fügte hinzu, aus Sicht des Verkehrsministeriums habe es sich bei der Kampagne „eAuto ausprobieren“ um ein besonders preisgünstiges Angebot gehandelt. Das Verkehrsministerium habe als Projektvorgabe die Durchführung von 10 800 Fahrten als Ziel der Kampagne definiert. Die Verkehrswachten arbeiteten daran, dieses Ziel zu er-

reichen. Zum Zeitpunkt der Stellungnahme seien bereits 7 900 Fahrten absolviert worden. Wenn die bisher ausgezahlte Fördersumme in Höhe von ca. 300 000 € durch die bisher durchgeführten 7 900 Probefahrten geteilt werde, ergäben sich Kosten in Höhe von ca. 38 € für jede Probefahrt. Wenn das Verkehrsministerium das vorgegebene Ziel wie geplant erreiche, entfielen bei gleichbleibender Fördersumme am Ende auf jede Probefahrt noch wesentlich geringere Kosten.

Im Verhältnis zu den aufgewendeten Fördermitteln für den Kauf eines Elektrofahrzeugs bestehe ein erheblicher Unterschied, denn die Landesförderung betrage 1 000 €, die Bundesförderung bis zu 9 000 €. Dieser Unterschied knüpfe an den Punkt an, dass Einigkeit über die in Deutschland bestehenden guten Fördermöglichkeiten für den Erwerb von Elektrofahrzeugen bestehe. Dennoch seien nur 20 % der neu gekauften Fahrzeuge Elektrofahrzeuge. Von den übrigen lägen in etwa 15 % rationale Gründe dafür vor, sich gegen ein Elektroauto zu entscheiden, weil sie beispielsweise als Handelsvertreter pro Jahr 60 000 km fahren würden oder als sechsköpfige Familie im Elektrosegment nichts Passendes fänden. Der überwiegende Teil der 80 % habe jedoch schlicht Vorbehalte gegen Elektroautos, obwohl sie noch nicht einmal eine Probefahrt absolviert hätten. Daran knüpfe die Kampagne an.

Aus seiner Sicht könne der Kampagne nur der Vorwurf gemacht werden, nicht noch umfangreicher gewesen zu sein. Jedoch sei zu beachten, dass auch andere Erprobungsmöglichkeiten zur Verfügung stünden. Die Verkehrswachten hätten angemerkt, aus eigener Kraft nicht in der Lage zu sein, die Kampagne noch größer zu machen. Trotzdem sei das, was habe umgesetzt werden können, ein sehr guter Beitrag gewesen, wofür er den Verkehrswachten an dieser Stelle danke.

Einzelne Pannen, wie die unbeantworteten Anfragen, schmälerten aus Sicht des Verkehrsministeriums nicht den Erfolg der Kampagne. Er biete an, unbeantworteten Anfragen nachzugehen. Wenn ihm die konkreten Vorfälle genannt würden, könnten die Informationen dabei helfen, das Gebiet einzugrenzen. Sollte die Nachforschung ergeben, dass es sich nicht nur um einzelne Pannen gehandelt habe, könnte nachgesteuert werden.

Der Erstunterzeichner äußerte, die Arbeit der Verkehrswachten sei ehrenwert. Trotzdem richte er als Kritik an das Verkehrsministerium, dass ein Programm dieser Größe im Ehrenamt nicht gut angesiedelt sei. Es sei nachvollziehbar, dass jemand, der den ganzen Tag arbeite, abends keine Lust habe, noch mehrere Probefahrten durchzuführen. Er habe den Eindruck, das Thema werde „hemdsärmelig“ behandelt. Dies sei auch am Internetauftritt und den verschickten Antwort-E-Mails deutlich geworden.

Zum Thema Fahrzeuge schlage er vor, bei den Verkehrswachten, die die Kleinstwagen geleast hätten, nachzuforschen, ob diese auch in Fälle doppelt abgegriffener Förderungen verwickelt seien.

Aus der Tabelle der Stellungnahme könne entnommen werden, bisher seien Gesamtkosten in Höhe von rund 280 000 € angefallen. Davon schlugen als größter Posten Personalkosten mit 121 000 € zu Buche, gefolgt von den Kosten für die Fahrzeuge in Höhe von 108 000 €. Die eAuto-Moderierenden seien ehrenamtlich tätig. Daher interessiere ihn, wofür die Personalkosten in Höhe von 121 000 € aufgewendet worden seien. Er wolle wissen, ob die eAuto-Moderierenden, die die Fahrzeuge bereits privat nutzen dürften, zusätzlich für jede Probefahrt finanziell entschädigt würden oder ob diese Kosten innerhalb der Verkehrswachten anfielen.

Ein Mitunterzeichner des Antrags merkte an, als jemand, der sich für das Thema Elektromobilität interessiere, habe er ebenfalls versucht, einen Termin für eine Probefahrt zu bekommen, um sich von ehrenamtlichen Kräften von der E-Mobilität überzeugen zu lassen. Leider habe er keinen Termin bekommen, dennoch

## Ausschuss für Verkehr

halte er es auch nicht für die Aufgabe des Landes, solche Angebote zu machen.

Bei 280 000 € handle es sich um sehr viel Geld. Im Verkehrsbe-  
reich müsse um jeden Cent gekämpft werden, wenn es beispiels-  
weise um den Unterhalt und die Instandsetzung von Landesstra-  
ßen oder um Stützbauwerke gehe. In diesen Bereichen komme es  
auf jeden Cent an, weshalb er die für die Kampagne eingesetz-  
ten 280 000 € für „rausgeschmissenes Geld“ halte, gerade weil  
auch private Anbieter existierten, die dasselbe Angebot machten.  
Manche Personen entschieden sich bewusst für die Elektromobi-  
lität, andere dagegen.

Eine Abgeordnete der CDU bemerkte, ihre Fraktion begrüße  
die regelmäßige Überprüfung der Förderungen. Wie bereits an-  
gesprochen worden sei, müsse ebenfalls berücksichtigt werden,  
ob sich die Rahmenbedingungen verändert hätten. In diesem  
Fall müssten Förderprogramme gegebenenfalls auch eingestellt  
werden.

Sie wolle wissen, ob näher aufgeschlüsselt werden könne, wie  
sie sich in der Stellungnahme genannten 8 700 Anfragen auf die  
verschiedenen Kanäle Homepage, Hotline und die eAuto-Mode-  
rierenden selbst verteilen. Sie Interessiere, ob mehr Anfragen  
über die Homepage eingingen und dies Rückschlüsse auf die  
Qualitätsstruktur zulasse.

Ein Abgeordneter der Grünen lobte die Kampagne. Die Erfah-  
rung zeige, nicht jeder bringe den Mut auf, bei einem Autohänd-  
ler ein Fahrzeug für eine Probefahrt auszuleihen. In der Regel  
machten dies nur Personen, bei denen bereits eine echte Kauf-  
absicht vorliege. Daher sei diese Form der Erprobungsmöglich-  
keit in seinen Augen sehr hilfreich. Es habe beispielsweise auch  
eine Zusammenarbeit mit Carsharingunternehmen gegeben, die  
bewusst gefördert worden seien, damit der breiten Bevölkerung  
das Thema Carsharing nähergebracht werden könne.

Er teile nicht die Auffassung, dass es nicht auch Aufgabe des  
Staates sei, beim Thema „eAuto ausprobieren“ fördernd tätig  
zu werden. Es seien Klimaziele vereinbart worden, die mit den  
derzeit auf dem Markt verfügbaren Kraftstoffen nicht erreicht  
werden könnten. Vor diesem Hintergrund bestehe sehr wohl  
die Notwendigkeit, den sinnvollsten Weg zur Einsparung von  
klimaschädlichen Gasen zu gehen. Ferner spreche das Thema  
„Gesundheitsschutz in den Innenstädten“ für die Elektromobi-  
lität. Während der letzten Legislaturperiode sei als Standardthe-  
ma über die Schadstoffbelastung in den Innenstädten gesprochen  
worden. Dieses Problem könne gut mit der Elektromobilität in  
den Griff bekommen werden. Noch besser eigneten sich dafür  
öffentliche Verkehrsmittel. Seine Fraktion begrüße dieses Pro-  
gramm ausdrücklich.

Der Minister für Verkehr legte dar, bei den Verkehrswachten  
bestehe die Besonderheit, dass viele Mitglieder ehemalige Poli-  
zistinnen und Polizisten seien, bei denen es sich um sehr ver-  
lässliche Personen handle, die im Bereich Verkehrssicherheit  
gearbeitet hätten. Ferner habe die Kampagne das Ziel verfolgt,  
auch Menschen ab 60 Jahren, die neuen Technologien häufiger  
misstrauisch gegenüberstünden, für die Elektromobilität zu ge-  
winnen.

Die meiste Arbeit sei ehrenamtlich erledigt worden. Dennoch be-  
nötigten manche Bereiche wie z. B. die Organisation eine gewis-  
se Professionalität.

Der Vertreter des Ministeriums für Verkehr fügte hinzu, die Per-  
sonalkosten seien in der Tat Organisationskosten, denn es müs-  
se mit Fahrzeugherstellern gesprochen werden, die Fahrzeuge  
müssten ausgeliefert werden, die eAuto-Moderierenden müs-  
sten eingewiesen und ihnen Leitfäden an die Hand gegeben werden,  
über Probleme müsse gesprochen und rechtliche Fragen müs-  
sten geklärt werden. Die Organisation zur Beantwortung der 8 700  
Anfragen sei ebenfalls aufwendig, und schließlich müssten die  
E-Fahrzeuge auch noch Probe gefahren werden. Die Frage müsse

eigentlich lauten, wie die Kampagne mit so wenig Personal über-  
haupt habe umgesetzt werden können.

Zahlen darüber, wie viele Anfragen über die Homepage und wie  
viele auf anderem Wege eingegangen seien, lägen ihm nicht vor.  
Die Fragestellerin müsse entscheiden, ob sie die Beantwortung  
wünsche oder in Anbetracht des Auslaufens der Kampagne auf  
die Zahlen verzichte. Er gehe davon aus, dass die Zahlen bei den  
Verkehrswachten verfügbar seien.

Das Verkehrsministerium habe nicht alles selbst organisiert, da-  
her seien die eAuto-Moderierenden dem Ministerium auch nicht  
namentlich bekannt. Deren Zuverlässigkeit sei vom Verkehrsmi-  
nisterium nicht geprüft worden.

Wichtig sei ihm noch, zu betonen, dass die Autohändlerinnen  
und Autohändler nicht aus eigener Kraft in der Lage seien, die  
E-Mobilität umzusetzen. In Zusammenarbeit mit den Kfz-Innun-  
gen seien Fortbildungsworkshops für die Autohändlerinnen und  
-händler aufgelegt worden.

Diese Workshops vermittelten keine Informationen über die ein-  
zelnen Elektrofahrzeuge, sondern behandelten typische Fragen,  
die im Zusammenhang mit der Elektromobilität auftauchten, bei-  
spielsweise wo ein E-Auto geladen werden könne oder wie der  
Ladevorgang funktioniere. Der Erfolg der bereits durchgeführten  
Workshops verdeutliche, dass diesbezüglich bei vielen Auto-  
händlern ein großer Informationsbedarf bestehe. Im Zusammen-  
hang mit den Workshops seien dem Verkehrsministerium keine  
finanziellen Kosten entstanden, jedoch arbeitsmäßige Aufwände,  
die sich aber gelohnt hätten.

Die Elektromobilität müsse die Breite des Marktes treffen und  
dürfe nicht nur etwas für Idealisten sein. Teilweise existierten  
noch Vorurteile gegenüber der Elektromobilität. Hier gelte es,  
Fragen zu beantworten und zu erörtern, für wen die Elektromobi-  
lität schon heute eine gute Alternative darstelle und für wen die  
derzeitigen Angebote eher keine Option seien.

Der Ausschuss beschloss ohne Widerspruch, dem Plenum zu emp-  
fehlen, den Antrag Drucksache 17/2525 für erledigt zu erklären.

22.9.2022

Berichterstatlerin:

Gericke

## 24. Zu dem Antrag des Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr

– Drucksache 17/2543

– Arbeit der Autobahn GmbH des Bundes in Ba-  
den-Württemberg

### Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag des Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD – Druck-  
sache 17/2543 – für erledigt zu erklären.

30.6.2022

Die Berichterstatlerin:

Achterberg

Der Vorsitzende:

Klos

## Ausschuss für Verkehr

## Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 17/2543 in seiner 11. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 30. Juni 2022.

Der Erstunterzeichner des Antrags dankte für die Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr zu seiner Initiative und erklärte, er sei erfreut über die getroffenen Ausführungen des Ministeriums hinsichtlich der guten Zusammenarbeit mit der Autobahn GmbH. Die durch die Einrichtung der Autobahn GmbH und der damit verbundenen Aufspaltung in der Straßenbauverwaltung entstandenen Personallücken, z. B. bei Planern, zu schließen, gestalte sich laut Ministerium schwierig. Hierfür habe er Verständnis, da es überall schwierig sei, Personal zu akquirieren. Dennoch interessiere ihn, ob das Ministerium über die in der Stellungnahme genannten Maßnahmen weitere vorsehe, um Personal zu gewinnen, indem beispielsweise bestimmte Anreize geboten würden.

Des Weiteren regte er an, einmal jährlich den Leiter der Autobahn GmbH in den Ausschuss einzuladen, um mit ihm über Aus- und Neubau, Parkplätze, Straßenzustand, Personal etc. zu diskutieren. Eine solche Einladung könne langfristig eingeplant werden.

Der Minister für Verkehr führte aus, über die Anregung des Erstunterzeichners habe der Ausschuss zu entscheiden. Er vermute, dass die Direktorin der Niederlassung Südwest der Autobahn GmbH für einen Bericht im Ausschuss zur Verfügung stehe. Darüber hinaus bestehe aber auch die Möglichkeit, jemanden aus der Geschäftsführung der Autobahn GmbH des Bundes in den Ausschuss einzuladen.

Seit Gründung der Gesellschaft stehe sein Haus im permanenten Austausch mit der Leitungsebene. Dies sei wahrscheinlich einer der Gründe, weshalb die Etablierung der Autobahn GmbH trotz einkommensrechtlicher und weiterer Fragen sowie der Verlagerung von Arbeitsplätzen gut hätte umgesetzt werden können. Daher begrüße er den Vorschlag des Vorredners.

Das Verkehrsministerium beteilige sich bereits aktiv an Berufstagen und Ähnlichem von verkehrswirtschaftlichen und ingenieurwissenschaftlichen Instituten, um die Studierenden über die Arbeitsbedingungen und die Gegebenheiten zu informieren. Seinem Haus sei auch bekannt, dass dies eine der wenigen Alternativen darstelle, Menschen von einem Arbeitsplatz in der Straßenbauverwaltung zu überzeugen. In der Vergangenheit habe sich die Akquise der benötigten Fachkräfte in diesem Bereich allerdings einfacher gestaltet. Derzeit stünden alle Unternehmen, die Ingenieure beschäftigten, vor dem Problem, offene Stellen zu besetzen. Dies begründe sich wahrscheinlich u. a. durch die im Vergleich zu den offenen Stellen geringere Zahl von Studierenden dieser Studiengänge, aber möglicherweise auch durch den Generationenwechsel, da viele Babyboomer in diesen Bereichen gearbeitet hätten, allerdings in den kommenden Jahren ihren Ruhestand anträten. Teilweise fehle aber auch das Bewusstsein der Menschen, dass irgendwann Personal in Bereichen benötigt werde, die gegenwärtig voll besetzt seien.

Der Ausschuss beschloss ohne Widerspruch, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 17/2543 für erledigt zu erklären.

20.7.2022

Berichterstatlerin:

Achterberg

**25. Zu dem Antrag des Abg. Bernd Mettenleiter u. a. GRÜNE und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Drucksache 17/2585 – „Missing Links“ und ihre Einflüsse auf den grenzüberschreitenden Bahnverkehr in der Oberrheinregion**

## Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag des Abg. Bernd Mettenleiter u. a. GRÜNE – Drucksache 17/2585 – für erledigt zu erklären.

30.6.2022

Der Berichterstatter:

Dr. Jung

Der Vorsitzende:

Klos

## Bericht

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 17/2585 in seiner 11. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 30. Juni 2022.

Der Erstunterzeichner des Antrags brachte vor, schwerwiegende Ereignisse zeigten immer wieder, an welchen Stellen Handlungsbedarf bestehe. Die Tunnelhavarie in Rastatt vor wenigen Jahren habe den Bedarf an zusätzlicher grenzüberschreitender Bahninfrastruktur unterstrichen. Als Vertreter eines in unmittelbarer Grenznähe liegenden Wahlkreises mit zentraler Relation zur Bahnstrecke Appenweier–Strasbourg seien ihm grenzüberschreitende Verbindungen ein großes Anliegen, das er in die Ausschussberatungen einbringen wolle.

Die Stellungnahme des Ministeriums lasse keinen Zweifel daran, dass den beiden Missing Links Freiburg–Colmar und Wintersdorf–Rastatt–Haguenau hohes Potenzial sowie große Bedeutung im grenzüberschreitenden Verkehr zugeschrieben werde. Das Bundesverkehrsministerium gebe sich aber mit der Aufnahme grenzüberschreitender Verbindungen ins EU-Förderprogramm äußerst zurückhaltend. Zur Begründung diene, Missing Links seien von rein regionaler Bedeutung. Im Gegensatz dazu unterstreiche das baden-württembergische Verkehrsministerium mit seiner Stellungnahme, grenzüberschreitende Verkehre böten auch Potenziale für den Güter- und Fernverkehr und hätten somit sehr wohl überregionale Bedeutung. Ein Wegfall der Finanzierung grenzüberschreitender Verkehre aus den CEF-Mitteln für TEN-V-Projekte stelle für die deutsche Seite, aber insbesondere auch für die französische Seite eine große Herausforderung dar. Die französische Seite sei im Rahmen der innerfranzösischen Finanzierung von Bahninfrastrukturprojekten sehr auf die Förderfähigkeit durch EU-Förderprogramme angewiesen. Deutschland komme im Zusammenhang mit Missing Links eine besondere Verantwortung zu.

Missing Links hätten eine besondere Bedeutung für den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum und somit für das Zusammenwachsen der europäischen Eisenbahninfrastruktur. Der Bund spiele hierbei eine wichtige Rolle, da er als Mitglied der EU zur Umsetzung der europäischen Verträge verpflichtet sei. Insbesondere sei in diesem Zusammenhang der Vertrag von Aachen zwischen Deutschland und Frankreich zu nennen.

Im Fall der grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecke Rastatt–Wintersdorf–Steinbourg spiele auch ein historischer Aspekt eine

*Ausschuss für Verkehr*

Rolle: Nach Kenntnis des Landesverkehrsministeriums Baden-Württemberg habe der Bund stets die Verwaltung dieser Strecke innegehabt. Für die Strecke Rastatt–Haguenau bleibe abzuwarten, welche finalen Erkenntnisse sich aus der Ende Juni fertiggestellten multimodularen Machbarkeitsstudie ergäben.

Schon jetzt sei deutlich, für beide Missing Links lägen große Potenziale vor. Der grenzüberschreitende Schienenverkehr müsse gestärkt werden. Daher appelliere er auch an den Bund: Es müsse dafür gekämpft werden, dass Deutschland auf EU-Ebene die Aufnahme der Missing-Links-Projekte beantrage. Dies sei zentral für die Förderfähigkeit der Projekte in Frankreich und somit für deren Umsetzung insgesamt.

Der Minister für Verkehr führte aus, er danke dem Antragsteller für sein Engagement in Bezug auf das Thema „Missing Links“, das ein langwieriges Ärgernis darstelle. Überspitzt könne festgestellt werden: In Zeiten, als Deutschland und Frankreich verfeindete Nationen gewesen seien, hätten mehr Brücken zwischen den Ländern gestanden als in den 75 Jahren des Friedens und der Freundschaft seit Ende des Zweiten Weltkriegs. Menschen pendelten zwischen den Ländern zu ihrer Arbeit, touristisch seien viele unterwegs. Trotzdem sei der Wiederaufbau dieser ehemals vorhandenen Brücken in dieser Zeit nicht gelungen.

Er begrüße aus diesem Grund die ausdrückliche Nennung der Bahnstrecke Freiburg–Colmar als einer der beiden in Rede stehenden Missing Links in der Prioritätenliste, die dem Aachener Vertrag beigelegt worden sei. Dieses Projekt sei von großer deutsch-französischer und auch europäischer Bedeutung.

In Gesprächen mit Verantwortlichen der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission habe er immer wieder darauf hingewiesen, Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V) seien vernünftig, Europa werde stärker zusammengeführt, ein Netz werde zwischen verschiedenen europäischen Regionen gebildet. Die in diesem Zusammenhang ausschließliche Ausrichtung auf große Fernverkehrsstrecken erachte er als unangemessen. Denn die europäische Idee werde entlang der nationalen Grenzen gelebt. An diesen Stellen spürten die Einwohner die meisten Einflüsse ihrer europäischen Nachbarn. Dort werde der Umstand, dass faktisch keine innereuropäischen Grenzen mehr existierten, am besten ausgenutzt. Umso schwerer wiege der Umstand der vorhandenen verkehrlichen Grenzen aufgrund fehlender Brücken.

Daher sei es auch wichtig gewesen, die zweite Strecke, den Missing Link Rastatt–Wintersdorf–Haguenau ins Spiel zu bringen. Leider sei diese Strecke nicht Teil der Prioritätenliste des Aachener Vertrags geworden. Er bedaure ferner, dass die neue Bundesregierung nicht habe davon überzeugt werden können, beide Missing-Link-Projekte als TEN-V-Projekte anzumelden. Um die Anmeldung dieser beiden Projekte sei Deutschland von der Europäischen Kommission und der französischen Seite gebeten worden. Gerade die französische Seite komme nur auf diesem Weg an nationale und europäische Fördermittel heran. Eine mit dem in Deutschland geltenden Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vergleichbare Finanzierungsarchitektur sei in Frankreich nicht vorhanden.

Die Rechtsmeinung des baden-württembergischen Verkehrsministeriums gehe davon aus, die genannten Schienenprojekte seien nationale Projekte zwischen zwei Ländern und für Europa. Die jeweiligen Nationalstaaten schätzten solche Projekte rechtlich unterschiedlich ein. Die Bundesregierung vertrete die Ansicht, bei den genannten Missing Links handle es sich in diesem Fall um ein regionales Projekt zwischen Breisach und Colmar, nicht um ein Projekt von nationaler oder internationaler Tragweite. Sein Haus gehe davon aus, der Bund finanziere diese Projekte über das Bundes-GVFG und argumentiere: Wenn in Frankreich ein vergleichbares Gesetz nicht existiere, sei das deren Schuld; andere Finanzierungsmöglichkeiten stünden nicht zur Verfügung. Diese Herangehensweise verärgere ihn, denn part-

nerschaftlich könne mit einem Nachbarland nicht zusammengearbeitet werden, wenn die finanziellen und rechtlichen Bedingungen des anderen Landes unberücksichtigt blieben.

Die Kompetenzen der jeweiligen französischen Regionen seien nicht annähernd mit den Kompetenzen der Bundesländer gegenüber dem Bund vergleichbar. Die französischen Regionen bekämen keine Regionalisierungsmittel. Eine dem deutschen Regionalisierungsmittelgesetz entsprechende Regelung sei in Frankreich nicht existent. Das Gleiche gelte für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Daher wäre die Anmeldung der Projekte zum TEN-V-Netz sehr wichtig für die französischen Regionen gewesen.

Der neue Bundesverkehrsminister habe wie sein Vorgänger eine Antragstellung abgelehnt mit der Begründung: Der Antrag bringe nichts; er helfe dem Projekt nicht; die Planungen kämen dadurch nicht voran; eine Aufnahme in die Liste des TEN-V-Netzes führe nicht zu einer Verbilligung der Projekte, sondern eher zu einer Verteuerung. Die französische Seite habe daraufhin zu erkennen gegeben, dass das Projekt für sie nicht realisierbar sei, da hierfür keine Mittel zur Verfügung stünden.

Das Landesverkehrsministerium werde dennoch alles daransetzen, diesbezüglich doch noch etwas zu erreichen. Er habe inzwischen auch ein Gespräch mit dem Bundesverkehrsminister über dieses Thema geführt. Leider vertrete dieser die Meinung, es sei nicht sein Problem, wenn der französischen Seite die Finanzierungsmöglichkeiten fehlten. Aus Sicht des Landesverkehrsministers denke der Bundesverkehrsminister nicht nachbarschaftlich. Deutschland müsse nicht die Finanzierung des französischen Kostenanteils übernehmen, sondern lediglich für neue Formate offen sein, die die andere Seite unterstützten.

Gegenüber der Europäischen Union habe er betont, diese könne nicht nur große Projekte finanzieren, sondern auch kleinere Projekte bedürften der finanziellen Unterstützung. Ein kleines Projekt könne ebenfalls überregionale Bedeutung erlangen. Zwar fänden auf diesen zunächst nur kleine Grenzverkehre statt, aber wenn beispielsweise eine überregionale Strecke aufgrund eines Unglücks ausfalle, wie damals auf der Rheintalstrecke während der Tunnelhavarie, könnten dann Ausweichfahrten auf der französischen Seite erfolgen, womit der überregionale Verkehr aufrechterhalten werden könne. Denn auf beiden Rheinseiten existierten Bahnstrecken, die aber nie miteinander verbunden worden seien. Die Schaffung von Ausweichmöglichkeiten durch die Förderung kleinerer Projekte stelle ein gutes Argument dar. Das Gleiche gelte für die damit zusammenhängende Redundanz von Strecken, die europäische Zusammenarbeit und die Stärkung des Güterverkehrs. Dies alles sei ebenfalls absolut wichtig.

Demnächst stehe auch ein Gespräch des Ministerpräsidenten mit dem Bundesverkehrsminister zu diesem Thema an; die Verantwortlichen in Baden-Württemberg ließen nicht locker.

Momentan liefen Untersuchungen zu beiden Missing-Link-Projekten im Rahmen von Machbarkeitsstudien. Eine dieser Untersuchungen sei bereits fertiggestellt worden, die andere befinde sich in der Phase der Fertigstellung. An der Durchführung dieser Machbarkeitsstudien habe sich der Bund beteiligt, wenn auch nur mit einer kleinen Summe. Es wäre daher übertrieben, zu sagen, der Bund treibe beide Projekte massiv voran. Dies sei nicht der Fall. Die Einzigen, die die Projekte vorantrieben, seien die Regionen Grand Est, Elsass, Oberrhein und das Land Baden-Württemberg. Andere Beteiligte müssten von diesen zur Mitarbeit gedrängt werden.

Eine Abgeordnete der CDU merkte an, ihre Fraktion unterstütze ausdrücklich die Ergänzungen der großen Magistralen im grenzüberschreitenden Verkehr. Die vorhandenen Potenziale müssten nicht nur im Regionalverkehr, sondern auch im Güter- und Fernverkehr Beachtung finden. Sie erkenne aber auch die großen Herausforderungen, die die hohen Kosten dieses Prozesses mit sich

*Ausschuss für Verkehr*

brächten, die auch in der Stellungnahme ausführlich enthalten seien. Der Brückenschlag über den Rhein werde teuer. Aufgrund der hohen Kosten könne kein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis erreicht werden. Dies wiederum habe negative Auswirkungen auf die Gewährung von Bundes-GVFG-Mitteln, die wiederum unabdingbar wären, damit die in Rede stehenden Missing Links Teil des TEN-V-Netzes werden könnten.

Während der letzten Sitzung des Oberrheinrats sei vonseiten des Bundes ganz klar kommuniziert worden, dass für diese Maßnahmen keine Mittel im Bundeshaushalt eingeplant würden. Zunächst müssten die Rahmenbedingungen erfüllt werden. Dennoch sei ihre Fraktion weiterhin sehr an der Durchführung dieser Projekte interessiert und unterstütze diese Infrastrukturmaßnahmen im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs.

Ein Abgeordneter der Grünen bemerkte, im Zusammenhang mit der Schließung der Missing Links gehe es nicht voran. In seinem Wahlkreis betreffe es speziell die Strecke über Wintersdorf. Dies stelle insgesamt ein großes Ärgernis dar. Ergänzend wolle er hinzufügen, die Franzosen hätten Missing Links jahrelang selbst nicht als wichtig erachtet, hätten jetzt aber ihre Haltung geändert und hätten Druck gemacht, in diesem Bereich voranzukommen. Er selbst habe dies unterstützt. Ihn störe, dass vonseiten des Bundes diesbezüglich gar nichts komme.

Ein Großteil der Schäden, die durch die Tunnelhavarie in Rastatt entstanden seien, hätte vermieden werden können, wenn die Strecke Rastatt-Wintersdorf-Haguenau bereits vor zehn Jahren reaktiviert worden wäre. Der Aufwand wäre nicht sehr groß gewesen; zufälligerweise zweige die alte Strecke 500 m vor dem Ort der Havarie ab. Bei Gegenüberstellung der Schäden werde deutlich, welche Bedeutung diese Verbindung für den Verkehr und die Wirtschaft der betroffenen Region habe. Dies wolle er unterstreichen und alle ermutigen, zusammen an dem Thema dranzubleiben.

Ein Abgeordneter der FDP/DVP äußerte sein Erstaunen darüber, wie sehr die Freundlichkeit untereinander zugenommen habe, seitdem auf Bundesebene die Koalition bestehe. Er sei gespannt, wie sich dies weiter entwickle.

Bei den Missing Links handle es sich um ein schwieriges Thema. Der Minister habe deskriptiv die verschiedenen Meinungen dargestellt. Seiner Meinung nach müsse der Minister weiter hartnäckig an diesem Thema dranbleiben, vielleicht könne er noch eine Lösung erreichen.

Der Bund habe sich hierzu seine Meinung gebildet. Sicherlich seien einige Mitarbeiter, gerade in der Eisenbahnabteilung, schon länger in diesem Bereich tätig und trügen so zur vorherrschenden Meinungsbildung bei. Er rate dazu, weiterhin das Gespräch zu suchen und nachzuhaken, ob sich nach Abschluss der Machbarkeitsstudien neue Möglichkeiten ergäben.

Gegebenenfalls könne auch die Schweiz mit einbezogen werden. Er erinnere sich an einen Termin mit dem Schweizer Bundesamt für Verkehr in Bern. Der Vertreter des Schweizer Bundesamts für Verkehr habe interessanterweise offen die Bereitschaft signalisiert, im Interesse der Schweiz die komplette elsässische Strecke zu bezahlen. Ob dieser Schweizer Vorschlag letztlich umgesetzt werde, sei dahingestellt.

Ebenfalls müsse über den Missing Link in Wörth gesprochen werden, dessen Schließung ebenfalls im Interesse des Landes Baden-Württemberg liege. Es stünden also noch einige Themen zur Diskussion.

Ferner müsse überprüft werden, wie sich die Entscheidungen bezüglich der Haltestelle Wintersdorf entwickelt hätten, warum die Strecke stets instand gesetzt worden sei und wer dafür bezahlt habe. Er frage sich, ob den Ausschussmitgliedern bekannt sei, dass diese Maßnahmen mit NATO-Mitteln bezahlt worden seien. Möglicherweise könne die Instandsetzung der Strecke er-

neut durch NATO-Mittel finanziert werden. Im besten Fall werde eine neue, zweispurig ausgebaute Brücke in Wintersdorf über den Rhein gebaut, wofür auch in Rastatt Infrastruktur vorbereitet werden müsste. Seiner Meinung nach stelle dies eine weitere Finanzierungsmöglichkeit dar, die er vorschlage, weil seit Neuestem auch bei den Grünen große militärische Kompetenzen vorhanden seien.

Wer am Ende für die Kosten aufkomme, spiele keine Rolle. Wichtig sei, bei der Umsetzung der Maßnahmen voranzukommen. In Wintersdorf hätten bis zur Stilllegung der Strecke Pioniere der Bundeswehr die betroffene Infrastruktur instand gehalten, wofür spezielle Eisenbahnkrieger zum Einsatz gekommen seien. Dieser Truppenteil sei mittlerweile abgeschafft worden; über eine Neuaufstellung der Eisenbahnkrieger müsse nach seinem Dafürhalten nachgedacht werden. Im Verteidigungsfall wäre diese Strecke eine Strecke der Landesverteidigung gewesen, auf der schnell Panzer und anderes schweres Kriegsgerät mit der Bahn hätten verladen werden können.

Ein Abgeordneter der SPD merkte an, als ehemaliger Spezialpionier der Bundeswehr habe er einen Bezug zu den letzten Ausführungen seines Vorredners. Zumindest für die demokratischen Fraktionen wolle er feststellen, die Schließung der Missing Links sei wichtig. Verkehrsströme entwickelten sich heutzutage anders als noch vor zehn bis 20 Jahren. Beispielsweise sei die Stadt Lörrach eine Art „Vorstadt“ von Basel, und dementsprechend flössen die Verkehrsströme in diesem Bereich. Verglichen mit den Pendlerströmen existierten viel zu wenig Verkehrswege in die Schweiz aber auch nach Frankreich. Der Aufbau der erforderlichen Infrastruktur sei existenziell wichtig.

Die Perspektive seines Vorredners bezüglich der militärischen Nutzung von Rheinbrücken teile er nicht. Seiner Meinung nach sollten nie mehr Panzer über den Rhein verladen werden müssen. Dennoch erachte er es für wichtig, dass die demokratischen Fraktionen gemeinsam aufträten und das Thema „Schließung von Missing Links“ gemeinsam in Berlin pushten.

Der Minister für Verkehr äußerte, als Kriegsdienstverweigerer besitze er nur eingeschränkte militärische Kompetenzen. Er wolle die Ausführungen hierzu nicht werten, könne aber sagen, die NATO werde in naher Zukunft wahrscheinlich nicht in die Rheinregion investieren.

Die Besonderheit der Brücke in Wintersdorf bestehe darin, sie sei als Eisenbahnbrücke gebaut worden, könne aber nicht mehr für den Eisenbahnverkehr genutzt werden. Die Gleise endeten vor der Brücke, die Fahrbahn sei für die Befahrung durch Pkws umgebaut worden. Wenn in diesem Bereich die Bahnstrecke reaktiviert würde, müssten faktisch drei neue Brücken gebaut werden: eine Eisenbahnbrücke, ein Ersatz für die alte Brücke für den Pkw-Verkehr und eine Brücke für Fahrradfahrer. Insgesamt sei die Umsetzung schwierig, ein Neuanfang wäre aber nur so umsetzbar. Ein solches Projekt wäre nicht billig, wäre seiner Meinung nach das Geld aber wert, weil es sich um einen bedeutenden Übergang handle. Derzeit existiere noch ein kleiner Fährverkehr. Gemessen an der Zahl der Pendler sei dieses Verkehrsangebot aber nicht mehr zeitgemäß.

Der Ausschuss beschloss ohne Widerspruch, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 17/2585 für erledigt zu erklären.

3.8.2022

Berichterstatter:

Dr. Jung

**26. Zu dem Antrag der Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD und der Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr**  
**– Drucksache 17/2589**  
**– Herausforderungen für den Güterverkehr im Land**

**Beschlussempfehlung**

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag des Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD – Drucksache 17/2589 – für erledigt zu erklären.

30.6.2022

Der Berichterstatter: Der Vorsitzende:  
 Dörflinger Klos

**Bericht**

Der Ausschuss für Verkehr beriet den Antrag Drucksache 17/2589 sowie den hierzu vorgelegten Änderungsantrag des Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD (*Anlage*) in seiner 11. Sitzung, die als gemischte Sitzung mit Videokonferenz stattfand, am 30. Juni 2022.

Der Erstunterzeichner des Antrags brachte vor, der Güterverkehr im Land befinde sich in einer schwierigen Situation. Aus Gesprächen mit Unternehmen werde ersichtlich, mit welchen Schwierigkeiten die Branche zu kämpfen habe, gerade was Baumaßnahmen an der Infrastruktur wie beispielsweise an den Neckarschleusen angehe oder den Mangel an Kraftfahrern betreffe. Mit diesem Antrag wolle er in Erfahrung bringen, wie die Güterverkehre im Land aufgestellt seien und an welchen Stellen besondere Herausforderungen bestünden.

Eine dieser besonderen Herausforderungen betreffe das Thema Lang-Lkws, weshalb auch der Änderungsantrag einbracht worden sei. Gutachten zeigten deutlich, Lang-Lkws trügen zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes bei. Außerdem könnten Unternehmen durch den Einsatz von Lang-Lkws ihre Grundkosten senken, da weniger Fahrer und insgesamt weniger Dieselmotoren notwendig seien. Vor Kurzem hätten die AK-Vorsitzenden mit der IHK über Lang-Lkws gesprochen, und in der letzten Woche sei den Ausschussmitgliedern außerdem ein Schreiben zugegangen, in dem die Unternehmen darauf gedrängt hätten, beim Thema Lang-Lkws endlich „zu Potte zu kommen“.

Dass sich seine Fraktion mit dem Änderungsantrag auf dem richtigen Weg befinde, zeigten auch die Äußerungen eines CDU-Kollegen, der vor einigen Wochen in den „Stuttgarter Nachrichten“ die Freigabe weiterer Strecken für die Nutzung durch Lang-Lkws gefordert habe. Er hoffe auf Unterstützung für den Änderungsantrag. Damit befinde sich das Land auf dem richtigen Weg, die Unternehmen in Baden-Württemberg zu unterstützen.

Das Thema „Lkw-Maut auf Landes- und Kommunalstraßen für Lkws mit mehr als 7,5 t“ sei ebenfalls Gegenstand des IHK-Gesprächs gewesen. In seinem Wahlkreis habe er mit mehreren Unternehmen über dieses Thema gesprochen. Er sei verwundert, dass viele dieser Unternehmen mit der Einführung einer Lkw-Maut auf Landesstraßen einverstanden seien. In den Gesprächen hätten die Unternehmen geäußert, der Güterverkehr in Baden-Württemberg sei zu günstig. Eine solche Maut müsse seiner Meinung nach aber bundesweit eingeführt werden, damit baden-württembergische Unternehmen keine Nachteile erlitten.

Der Verkehrsminister habe diese Woche ein zehnpunktes umfassendes Programm für den Klimaschutz veröffentlicht. In Punkt 9 dieses Programms fordere der Verkehrsminister die Einführung dieser Maut bereits für das Jahr 2024. Der Stellungnahme zu Ziffer 7 sei zu entnehmen, der Minister wolle die Maut in der Verkehrsministerkonferenz diskutieren. Für den Antragsteller ergäben sich Unstimmigkeiten. Er wolle daher wissen, wie denn der konkrete Weg Baden-Württembergs in Bezug auf die Maut aussähe, ob ein Sonderweg eingeschlagen oder zunächst im Bund darüber diskutiert werde.

Der Minister für Verkehr führte aus, das Thema Lang-Lkws stehe schon sehr lang in der Diskussion und begleite ihn seit vielen Jahren. Das Verkehrsministerium habe seine Haltung hierzu stark verändert. Zu Beginn seien Lang-Lkws kategorisch abgelehnt worden. Danach seien einige Feldversuche und Vergleichstests durchgeführt worden. Bei diesen Untersuchungen habe sich herausgestellt, Lang-Lkws könnten nur auf bestimmten Relationen sinnvoll eingesetzt werden. Oft erfolge der Einsatz mehrerer kleinerer Lkws, weil die auf einmal zu transportierende Menge an Gütern das Ladevolumen eines Lang-Lkws nicht ausfülle. Lang-Lkws eigneten sich besonders gut für den Transport von Produkten, die ein geringes Gewicht verbunden mit einem großen Ladevolumen besäßen, wie es beispielsweise bei Sitzen für die Automobilindustrie der Fall sei.

Gegen den Einsatz von Lang-Lkws werde oft das Argument angeführt, diese könnten zwar größere Mengen mit einer Fahrt in eine Richtung transportieren, am Zielort fehlten aber in der Regel ausreichend Güter, um den Laderaum auch auf dem Rückweg optimal auszunutzen. Daher seien Lang-Lkws weniger praktisch, als sie oft dargestellt würden.

Das wichtigste Verlangen der Branche stelle die Forderung nach einer Verlängerung des Aufliegers um 1,5 m dar. Dadurch könnten wohl zwei zusätzliche Paletten transportiert werden. Diesen Wunsch könne das Verkehrsministerium nachvollziehen, derart verlängerte Lkws passten in das bestehende Transportsystem Baden-Württembergs. Deshalb sei der Forderung entsprochen worden.

Andere Arten und Ausführungen von Lang-Lkws hätten verschiedene Probleme: Erstens sei die Infrastruktur des Landes – Straßen und Brücken – nicht auf die Nutzung durch Lang-Lkws ausgerichtet und solle nicht zusätzlich belastet werden. Zweitens spielten Aspekte der Verkehrssicherheit eine Rolle. Für nicht ausreichend motorisierte Fahrzeuge sei es schwierig, die Lang-Lkws zu überholen. Umfragen hätten ergeben, dass viele Menschen bereits die derzeit fahrenden Lkws als bedrohlich ansähen. Längere Lkws verstärkten diesen Effekt noch.

Ferner werde die Aussage, Lang-Lkws seien im Ergebnis kontraproduktiv, durch wissenschaftliche Untersuchungen bestätigt. Anstatt einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, zu einem Transportmittel, das bereits elektrifiziert und umweltfreundlich sei, kämen durch den Einsatz von Lang-Lkws noch mehr Transporte auf die Straße, weil diese Transportmöglichkeit effizienter und wirtschaftlicher sei. Diese Untersuchung belege ebenfalls den insgesamt geringen Effekt des Einsatzes von Lang-Lkws auf die Wirtschaftlichkeit eines Unternehmens. Weder entstünden der Bahn durch Lang-Lkws größere ökonomische Schäden, noch entstünden größere ökologische Vorteile daraus. Dies hänge mit einem Auseinanderfallen von Theorie und Praxis in Bezug auf die Nutzung des zusätzlich zur Verfügung stehenden Laderaums zusammen: In der Theorie ersetzen zwei Lang-Lkws drei normale Lkws. In der Praxis könne dies aber nicht umgesetzt werden, dafür müssten Lang-Lkws auch auf den Rückfahrten voll beladen fahren.

Aus diesen Gründen habe sich das Verkehrsministerium für die Durchführung eines flexiblen Konzepts entschieden. Insbesondere für Unternehmen mit entsprechenden Bedarfen seien weitere Autobahnrouen auf deren Antrag hin für den Einsatz von

## Ausschuss für Verkehr

Lang-Lkws genehmigt worden, ebenso wie Zufahrten zu diesen Autobahnstrecken auf Bundesstraßen in begrenztem Umfang. Auf Autobahnen lohne sich der Einsatz von Lang-Lkws noch am ehesten, eine Durchfahrung von Ortsdurchfahrten solle vermieden werden, weswegen auch die auf Bundesstraßen zurücklegbare Strecke für Lang-Lkws begrenzt worden sei. Unternehmen in Autobahnnähe könnten eine Befreiung von dieser Beschränkung erhalten. Trotzdem müsse in jedem Einzelfall die genaue Route auf ihre Tauglichkeit hin überprüft werden. Insgesamt sei der Einsatz von Lang-Lkws für das Verkehrsministerium mit einem großen Aufwand verbunden.

Wer mit Vertretern der Branche spreche, werde feststellen, mehr als 90 % der Speditionen hätten überhaupt kein Interesse am Einsatz von Lang-Lkws. Die Betriebshöfe der Unternehmen seien für derart große Lkws in der Regel nicht groß genug. Nur Speditionen, die die vorhin erwähnten, für den Transport mit Lang-Lkws besonders geeigneten Waren transportierten, hätten Interesse an der Nutzung von Lang-Lkws. Diese Unternehmen besäßen auch bereits optimierte und ausgebaute Betriebshöfe.

Seit Einführung der ersten Lang-Lkws habe sich einiges verändert. Zu den Autobahnen habe er in diesem Zusammenhang nichts mehr zu sagen. Was die Zufahrtsstrecken zu den Autobahnen betreffe, sei das Verkehrsministerium offen für Vorschläge, wenn Bedarf bestehe und die entsprechende Strecke ins Konzept passe. Einstweilen sehe er keinen besonderen Handlungsbedarf.

Bezüglich des Themas „Lkw-Maut auf Landes- und Kommunalstraßen für Lkws mit mehr als 7,5 t“ sei im Koalitionsvertrag vereinbart worden, zunächst auf eine bundesweite Lösung hinzuwirken. Sollten die Verhandlungen scheitern, werde an der Umsetzung einer Landeslösung gearbeitet. Im Rahmen der Erarbeitung des angesprochenen Zehn-Punkte-Plans sei das Verkehrsministerium davon ausgegangen, die Maut im Jahr 2024 einzuführen. Für die Einhaltung dieses Termins spiele es keine Rolle, ob die Maut bundesweit eingeführt werde. In jedem Fall werde während dieser Legislaturperiode eine Landeslösung erarbeitet. Zu diesem Thema sei auch bereits eine bundesweite Abfrage durchgeführt worden mit dem Ergebnis, dass für dieses Vorhaben keine große Unterstützung bestehe. Von einer bundesweiten Durchsetzbarkeit sei er nicht überzeugt.

Seiner Meinung nach könne die Wirtschaft in Baden-Württemberg eine solche Maut gut verkraften, die Belastungen seien nicht sehr groß. Dennoch spielten die Mauteinnahmen für die Kommunen als Nutznießer eine wichtige Rolle, ebenso wie für das Land. Insgesamt rechne das Verkehrsministerium unter Zugrundelegung der derzeit für Autobahnen und Bundesstraßen geltenden Mautgebühren mit Mehreinnahmen in Höhe von 200 Millionen €. Die Verteilung der Einnahmen zwischen dem Land und den Kommunen erfolge im Verhältnis 50 : 50. Wegen der geringeren Geldmenge im Finanzierungssystem erachte er es als wichtig, auf diese Weise Mittel zu generieren, damit Sanierungen im Straßenbereich durchgeführt werden könnten. Er plane jedoch, diese Mittel auch für abseits der Straße liegende Projekte aufzuwenden. Die Grundidee bestehe darin, eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zu erreichen. Daher könne er sich vorstellen, mit den zusätzlichen Mauteinnahmen auch die Errichtung von Schienenterminals zu fördern, um damit die Verlagerung des Transports und die Verladung der Güter auf die Schiene zu ermöglichen. Die Kommunen könnten mit den Mitteln außerdem ihre Kommunalstraßen sanieren, in eine Umorganisation der City-Logistik oder den Ausbau des ÖPNV-Angebots investieren.

Ein Abgeordneter der Grünen merkte an, die Stellungnahme greife einige Themen aus dem breiten Spektrum des Güterverkehrskonzepts heraus. Ergänzend wolle er hinzufügen, im Bereich der KV-Terminals habe das Land bereits viel Geld investiert, obwohl es sich hierbei eigentlich um Netzfragen handle, für die das Land gar nicht zuständig sei. Unabhängig davon bestehe

bei seiner Fraktion die Bereitschaft für weitere Investitionen in diesen Bereich. Dies begrüße er sehr.

Die Lang-Lkws betreffend habe der Minister bereits ausgeführt, dass es sich nicht um ein großes Thema handle. Zwar bekomme er vonseiten der Verbände hin und wieder Fragen zu diesem Thema, vonseiten der Spediteure kämen aber nur selten Fragen.

Der Änderungsantrag betreffe Fragen reinen Verwaltungshandelns. Derartiges Misstrauen gegen die Verwaltung trage seine Fraktion nicht mit. Die geforderten Informationen könnten auch von Zeit zu Zeit im ordentlichen parlamentarischen Verfahren abgefragt werden. Eine laufende Kontrolle stelle hingegen eine reine Beschäftigungsmaßnahme dar. Seiner Ansicht nach habe das Verkehrsministerium bereits mit anderen Aufgaben genug zu tun. Er kündige daher an, dass seine Fraktion den Beschlussteil des Antrags ablehnen werde.

Ein Abgeordneter der AfD bemerkte, seine Fraktion befürworte in Übereinstimmung mit drei weiteren Landtagsfraktionen eine stärkere Öffnung der Regelungen bezüglich Lang-Lkws. Auch die AfD-Fraktion habe einen Antrag zum Thema Lang-Lkws gestellt.

Der Minister habe einige Nachteile von Lang-Lkws aufgeführt. Er vertrete aber die Meinung, Logistikunternehmen könnten selbst am besten entscheiden, ob sich der Einsatz von Lang-Lkws lohne. Lang-Lkws könnten viele Lkws bzw. Lkw-Fahrten ersetzen.

Nicht eingegangen sei der Minister auf die ebenfalls sehr wichtigen grenzüberschreitenden Verkehre nach Bayern und Rheinland-Pfalz. Diese Bundesländer hätten den Straßenverkehr besser für den Einsatz von Lang-Lkws geöffnet. Für Zulieferer oder Spediteure bestehe keine Möglichkeit, abseits von Relationen über die Autobahn Lang-Lkws für Fahrten nach Baden-Württemberg einzusetzen. Nach seiner Kenntnis gebe es nur sehr wenig Unternehmen, die direkt an der Autobahn lägen, für die eine genehmigte Zufahrtsstrecke existiere. Lang-Lkws kämen demnach nicht zum Einsatz oder müssten ihre Ladung an der Grenze zu Baden-Württemberg auf kleinere Lkws umpacken. Ohne Lang-Lkws könnten aber einfach umzusetzende Einsparungen in finanzieller Hinsicht nicht erfolgen; dasselbe gelte auch für Verminderungen beim CO<sub>2</sub>-Ausstoß, wobei es sich doch um ein für die Grünen wichtiges Thema handle.

Er appelliere an das Verkehrsministerium, weiterreichende Freigaben für den Einsatz von Lang-Lkws zu erteilen. Die Logistiker und Spediteure müssten selbst entscheiden können, ob sich der Einsatz für ihre Unternehmen lohne. Eine solche Entscheidung könne nach seinem Dafürhalten der Wirtschaft in Baden-Württemberg zugetraut werden.

Ein Abgeordneter der FDP/DVP äußerte, nach Ansicht seiner Fraktion sei es durchaus sinnvoll, den Einsatz von Lang-Lkws auszuweiten. Der Minister habe ausgeführt, warum dies in Baden-Württemberg wegen ihm nicht passiert sei.

Ihn interessiere, ob auch die CDU hinter der Einführung einer Lkw-Maut für Landes- und Kommunalstraßen für Lkws mit mehr als 7,5 t stehe. Ferner wolle er wissen, ob es sich bei dieser Lkw-Maut um eine Position der Landesregierung oder einen persönlichen Vorschlag des Ministers handle, der möglicherweise, wie bereits andere persönliche Vorschläge, nie umgesetzt werde, weil keine Mehrheiten dafür gefunden werden könnten.

Ein Abgeordneter der CDU teilte mit, er begrüße die Diskussion über den Güterverkehr. Zwar werde häufig über den ÖPNV, Straßeninfrastruktur oder individuelle Mobilität gesprochen, aber eines der großen Themen der Zukunft werde der Güterverkehr sein. Die Ausschussmitglieder hätten die Prognosen vernommen: Unabhängig vom Transportmittel werde ein deutlicher Anstieg des Transportvolumens zu verzeichnen sein.

## Ausschuss für Verkehr

Zum Thema „Güterverkehrskonzept des Landes“, das er für ein gutes Konzept erachte, wolle er wissen, wie sich der aktuelle Sachstand bei der Umsetzung des Konzepts darstelle.

Der Einsatz von Lang-Lkws sei nützlich. Hierüber seien mittlerweile mehrere Studien durchgeführt worden – nicht nur von einem großen baden-württembergischen Automobilhersteller –, die zu dem Ergebnis gekommen seien, Lang-Lkws brächten große Nutzen. Diese Ansicht teile seine Fraktion, die sich diesem Thema auch in Gesprächen innerhalb der Koalition annehmen werde.

Trotzdem werde die CDU den Beschlussteil des Antrags ablehnen. Die Lösung des Problems liege in politischen Gesprächen, der Beschlussteil des Antrags betreffe aber ausschließlich Verwaltungshandeln. Eine Veröffentlichung aller genannten Anträge sei nicht das von der CDU verfolgte Ziel. Seine Fraktion fordere die Freigabe weiterer Strecken für das Lang-Lkw-Netz sowie einen Verzicht auf die Beschränkung der Länge der Zufahrtsstrecken auf 5 km.

Was die Lkw-Maut auf Landesstraßen betreffe, habe er heute zum ersten Mal gehört, dass Speditionen behaupteten, der Frachtverkehr in Baden-Württemberg sei zu günstig. Diese Information nehme er gern in künftige Gespräche mit der Branche mit. Aus Gesprächen mit dem Verkehrsgewerbe und aus dem angesprochenen Schreiben der IHK stelle sich die Situation für ihn anders dar. Auch nehme er anderslautende Signale aus der Branche wahr. Sollte sich die Aussage über zu günstige Frachtpreise jedoch bewahrheiten, werde die Einführung der geplanten Maut kein Problem darstellen. Aber bisher habe das Transportgewerbe immer Möglichkeiten gefunden, Mautkosten weiterzugeben, so dass am Ende der Verbraucher diese Kosten bezahlt habe. Daher stelle sich letztlich die Frage, ob auch der Verbraucher die Transportpreise als zu günstig empfinde.

Auf Nachfrage des bereits zu Wort gekommenen Abgeordneten der FDP/DVP, ob die CDU die Einführung der erwähnten Lkw-Maut also nicht unterstütze, erwiderte der Abgeordnete der CDU, im Koalitionsvertrag sei vereinbart worden, wie der Minister sinngemäß wiedergegeben habe: Es stehe nicht fest, wann die Lkw-Maut für Landesstraßen eingeführt werde. In der ersten Hälfte der Legislaturperiode werde auf eine bundesweit einheitliche Lösung gedrungen. In der zweiten Hälfte folgten dann noch Feinabstimmungen. Hierzu gehöre, zu prüfen, wofür die neuen Mauteinnahmen verwendet würden oder ob die Einführung einer solchen Maut überhaupt in eine Zeit steigender Kosten passe.

Ein weiterer Abgeordneter der Grünen merkte an, bei den Lang-Lkws betrage der Streitgegenstand 1,5 m Länge. Die EU habe gerade 740 m als Maximallänge für Güterzüge definiert. Wenn es mithilfe der Digitalisierung gelänge, Güterzüge flexibler zu machen, wäre wesentlich mehr gewonnen. Vielleicht könne der Ausschuss mehr Zeit für dieses Thema aufwenden.

Der Minister für Verkehr legte dar, wer von Rheinland-Pfalz nach Bayern mit einem Lang-Lkw unterwegs sei, müsse seine Ladung nicht in Baden-Württemberg auf kleinere Lkws umpacken. Lang-Lkws könnten auf der Autobahn nach Bayern durchfahren. Wenn gegen bestehende Beschränkungen im Zusammenhang mit Lang-Lkws diskutiert werde, solle dies nicht mit „schrägen“ Argumenten getan werden.

Der Ausschuss beschloss mehrheitlich, den Änderungsantrag des Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD (*Anlage*) abzulehnen.

Der Ausschuss beschloss ohne Widerspruch, dem Plenum zu empfehlen, den Antrag Drucksache 17/2589 für erledigt zu erklären.

5.9.2022

Berichterstatte:

Dörflinger

*Anlage*

Zu TOP 12

11. VerkA/30.6.2022

**Änderungsantrag**

**des Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD**

**zu dem Antrag des Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD  
– Drucksache 17/2589**

**Herausforderungen für den Güterverkehr im Land**

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag des Abg. Hans-Peter Storz u. a. SPD – Drucksache 17/2589 – um folgenden Abschnitt II zu ergänzen:

„II. die Landesregierung zu ersuchen,

1. alle Anträge zu veröffentlichen, die für die 11. und 12. Änderungsverordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (Lkw ÜberStVAusV) im Verkehrsministerium eingegangen sind;
2. die Anträge zu veröffentlichen, die das Verkehrsministerium an den Bund für die 11. und 12. Änderungsverordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge (Lkw ÜberStVAusV) weitergeleitet hat;
3. dafür Sorge zu tragen, dass der Prozess zur Neuausrichtung der Kriterien zur Genehmigung von Lang-Lkw nicht erst zu gegebener Zeit unter Abwägung der Interessen aller Beteiligten neu bewertet und festgelegt wird, sondern, dass diese Neufestlegung bis zum 1. Oktober 2022 abgeschlossen ist.“

30.06.2022

Storz, Hoffmann, Röderer SPD

**Begründung**

Die Vorteile der Nutzung von Lang-Lkw sind offensichtlich und zudem durch zahlreiche Gutachten belegt. Deshalb ist unverständlich, warum das Verkehrsministerium immer noch bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen auf der Bremse steht und nun offensichtlich auch noch versucht, den im Koalitionsvertrag zwischen Bündnis 90/Die Grünen und der CDU beschlossenen Prozess der Neufestlegung von Kriterien zur Bewilligung auf die lange Bank schieben will.

Dieses Verhalten schadet der Wirtschaft und dem Gütertransport im Land, der derzeit ohnehin in Schwierigkeiten steckt.

## Beschlussempfehlungen des Ausschusses für Landesentwicklung und Wohnen

### 27. Zu dem Antrag der Abg. Barbara Saebel u. a. GRÜNE und der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 17/2473 – Sanieren, Umnutzen, Bestand erhalten

#### Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag der Abg. Barbara Saebel u. a. GRÜNE – Drucksache 17/2473 – für erledigt zu erklären.

13.7.2022

Der Berichterstatter: Der stellv. Vorsitzende:  
Haag Dr. Jung

#### Bericht

Der Ausschuss für Landesentwicklung und Wohnen beriet den Antrag Drucksache 17/2473 in seiner 9. Sitzung am 13. Juli 2022.

Die Erstunterzeichnerin des Antrags erläuterte einleitend, Ziel sei es gewesen, vom Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft einmal dargestellt zu bekommen, welche Unterstützungsmaßnahmen das Land leiste, um den Umbau, die Modernisierung und Umnutzung von bestehenden Gebäuden zu fördern und damit der Bau- und Klimawende Rechnung zu tragen.

Die Stellungnahme zeige die vielen Förderprogramme des Landes auf, die jedoch noch nicht in ganzer Breite genutzt würden. So werde die Sanierungsquote – die statistisch nicht erfasst werde – auf 1 % geschätzt, obwohl für die Erreichung des Zieles eines klimaneutralen Gebäudebestandes mehr als 2 % notwendig wären. Es gelte deshalb, die Menschen weiter dafür zu begeistern, den Bestand zu sanieren. Hier sehe sie vor allem innerorts vieler kleinerer Gemeinden noch viel Potenzial.

Sodann sprach sie die Bedeutung der Lebenszyklusbetrachtung bei der Frage an, ob es sinnvoller sei, ein Gebäude neu zu bauen oder den Bestand zu erhalten. Dabei kristallisierte sich heraus, dass das wesentliche Potenzial in Baden-Württemberg wie auch in Deutschland insgesamt im Bestandserhalt liege. Deshalb müsse hierauf besonderes Augenmerk gerichtet werden, zumal die Sanierung und Umnutzung des Bestands auch einen wichtigen Beitrag leiste, Mieten stabil zu halten. Denn es sei gerade angesichts der gestiegenen Baupreise allemal günstiger, ein Gebäude zu sanieren, als es neu zu bauen.

Ein Abgeordneter der CDU unterstrich, die Gebäudesanierung, die energetische Sanierung von Gebäuden sei nicht nur unter dem Aspekt der CO<sub>2</sub>-Emissionen, sondern gerade auch angesichts der aktuellen Energiepreisen sehr wichtig. Kontraproduktiv habe hier sicherlich die seinerzeitige Einstellung der Gebäudesanierungsprogramme durch den Bund gewirkt, indem diese Sanierungsmittel natürlich fehlten. Deshalb müsse der Bund hier noch einmal entsprechend nachschärfen, und zwar nicht nur unter dem Aspekt der Einsparung von CO<sub>2</sub>-Emissionen, sondern auch mit Blick auf bezahlbare Mieten. Das Land leiste hier Beiträge z. B. über das Stadtsanierungsprogramm und über ELR-Programme, die energetische Komponenten beinhalteten. Der Lebenszyklusbetrachtung bei Neubauvorhaben komme auch aus seiner Sicht in Zukunft stärkeres Gewicht zu.

Ein Abgeordneter der SPD fragte, was die Landesregierung für den Doppelhaushalt 2023/2024 an Mitteln für die energetische Sanierung von Gebäuden einplane.

Zum Punkt Städtebauförderung erkundigte er sich nach konkreten Zahlen im Rahmen der Förderung des Dachgeschossausbaues und der Dachgeschossaufstockung in 2021.

Zum Sonderprogramm für das Wohnen in Kulturdenkmälern, für das bis zum 30. September 2022 Anträge gestellt werden könnten, wolle er wissen, wie viele Anträge hierzu bereits vorlägen und um welches finanzielle Volumen es sich dabei handle.

Ein Abgeordneter der FDP/DVP nahm Bezug auf die Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft, wonach die Ertüchtigung von Bestandsgebäuden von überragender Bedeutung für das Gelingen der Wärmewände als zentralem Element des Klimaschutzes sei, und wollte vor diesem Hintergrund erfahren, inwieweit die Landesregierung beabsichtige, hier im Bereich der energetischen Sanierung und speziell bei der Dämmung von Gebäudehüllen weitere Förderprogramme aufzulegen.

Die Ministerin für Landesentwicklung und Wohnen bestätigte, dass die Sanierungsrate im Bestand auf alle Fälle gesteigert werden müsse. Dadurch werde im Bestand mehr Wohnraum gewonnen und ein wichtiger Beitrag im Kampf gegen den Klimawandel geleistet. Deshalb spielten sowohl in der Städtebauförderung – mit einem eigenen Schwerpunkt – als auch im Landeswohnraumförderprogramm die Modernisierung und die Sanierung eine große Rolle.

Zur energetischen Sanierung führte sie aus, dass sich der Bund und die Länder auf der Bauministerkonferenz einstimmig darauf verständigt hätten, von dem reinen Fokus auf die Dämmung wegzukommen hin zu einer Lebenszyklusbetrachtung des Gebäudes. Das beginne bei den Baustoffen, gehe über die Heizung bis letztlich zum Rückbau der Gebäude sowie die anschließende Entsorgung der Baustoffe und technischen Ausrüstungen. Im Planungswerkzeug „Nachhaltiges Bauen Baden-Württemberg (N!BBW)“, das über das Internetportal [www.nbbw.de](http://www.nbbw.de) genutzt werden könne, bekämen Menschen, die ihre Gebäude sanieren und modernisieren wollten, wertvolle Handreichungen.

Sie führte weiter aus, zur energetischen Sanierung tue das Land alles, was es könne, und gebe in seinen Programmen entsprechende Anreize. Das Gebäudeenergiegesetz, das beim Bund angesiedelt sei, müsse ihrer Meinung nach jedoch grundlegend überarbeitet werden. Denn wie nachhaltig ein Gebäude sei, hänge auch damit zusammen, woher das Baumaterial komme. Insofern sei die Lebenszyklusbetrachtung eines Gebäudes von hoher Bedeutung. Aufseiten des Bundes müsse hier dringend etwas passieren. Das von der Bundesbauministerin ins Leben gerufene „Bündnis bezahlbarer Wohnraum“ konzentriere sich leider ausschließlich auf den Neubau. Sanieren und Modernisieren spiele dabei keine Rolle, wodurch hier eine wichtige Chance vergeben worden sei.

Die Erstunterzeichnerin des Antrags fragte an dieser Stelle, ob es zur neuen Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) eine Initiative Baden-Württembergs im Bundesrat gebe.

Ein Vertreter des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft stellte zunächst klar, die Einstellung der Förderung des Bundes zu Beginn des Jahres habe sich zunächst auf die gesamte Förderung bezogen und sei dann nach kurzer Zeit für die Sanierungsförderung wieder freigegeben worden. Das bedeute, im Bereich der Sanierungsförderung sei das Programm nach der genannten kurzen Unterbrechung nach wie vor aktiv, während es beim Neubau im Wesentlichen eingestellt worden sei. Sanierungsförderung und Neubauförderung befänden sich aber zurzeit

## Ausschuss für Landesentwicklung und Wohnen

in der Überarbeitung. Klare Erkenntnisse dazu, wie das letztlich ausfallen werde, gebe es noch nicht.

Im Bereich der Einzelmaßnahmen bei Sanierungen, wonach z. B. Dachsanierungen und neue Heizungen gefördert würden, gebe es gegenwärtig relativ große Spreizungen zwischen der Förderung von Maßnahmen an der Gebäudehülle, die mit jeweils 20 % gefördert würden, und der Heizungstechnik, die mit 35 bis 50 % gefördert werde. Hier sei wohl eine Angleichung der Förderung auf das Niveau von jeweils 30 % geplant. Belastbare Aussagen hierzu seien gegenwärtig nicht möglich.

Der Ausschuss empfahl dem Plenum einvernehmlich, den Antrag Drucksache 17/2473 für erledigt zu erklären.

28.9.2022

Berichterstatter:

Haag

**28. Zu dem Antrag des Abg. Friedrich Haag und des Abg. Dr. Erik Schweickert u. a. FDP/DVP und der Stellungnahme des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnungsbau  
– Drucksache 17/2619  
– Aufbau des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen (MLW)**

**Beschlussempfehlung**

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag des Abg. Friedrich Haag und des Abg. Dr. Erik Schweickert u. a. FDP/DVP – Drucksache 17/2619 – für erledigt zu erklären.

13.7.2022

Die Berichterstatterin: Der stellv. Vorsitzende:  
Neumann-Martin Dr. Jung

**Bericht**

Der Ausschuss für Landesentwicklung und Wohnen beriet den Antrag Drucksache 17/2619 in seiner 9. Sitzung am 13. Juli 2022.

Ein Abgeordneter der FDP/DVP stellte fest, dass die Themen Fachkräftegewinnung und Probleme bei der Mitarbeiterrekrutierung auch im Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen präsent seien, wenn bei den Beamtinnen und Beamten noch etwa 20 % der Stellen offen seien. Dazu wollte er wissen, wie dieser Sachverhalt unter dem Gesichtspunkt der Arbeitserledigung bewertet werde.

Er führte sodann weiter aus, das Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen habe sich in seiner Stellungnahme sehr auf Formalien zurückgezogen, obwohl der Antrag in Ziffer 13 doch die einmalige Chance eröffnet habe, darzustellen, wie das Ministerium komplett hätte neu aufgebaut werden können – z. B. mit einer neuen Kultur, Großraumbüros, Zusammenarbeit diverser Gruppen aus verschiedenen Bereichen. Dazu heiße es aber in der Stellungnahme lediglich, das MLW nehme seine Aufgaben auf

der Grundlage und nach Maßgabe der geltenden rechtlichen Vorgaben wahr. Das interpretiere er so, dass genauso weitergemacht werde wie bisher.

Eine Abgeordnete der Grünen bewertete die Stellungnahme des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen positiv, zeige sie doch das Themenspektrum auf, für das das Ministerium zuständig sei, und welches Personal wofür eingesetzt werde.

Dass noch viele Stellen frei seien, sei dem Umstand geschuldet, dass für die Aufgabenerledigung durch das Ministerium Experten erforderlich seien. Solche Experten seien üblicherweise vertraglich gebunden. Das bedeute, dass eine gewisse Zeit vergehe, bis sie zur Verfügung stünden, um die neuen und innovativen Ideen im Bereich Landesentwicklung und Wohnen anzugehen. Das Wohnraumförderprogramm zeige sowohl die gute Entwicklung dieses Arbeitsfelds auf als auch das Gebot, in diese Richtung weiter Unterstützung zu leisten.

Eine Abgeordnete der CDU verwies auf das Datum der Stellungnahme durch das Ministerium vom 20. Juni 2022 und vermutete, dass eine aktuelle Fortschreibung der Ausführungen schon ein ganz anderes Personaltableau präsentieren könne. Bei Verwaltungsexperten und technischem Personal konkurriere der öffentliche Dienst mit der Wirtschaft, die auch anders vergütet könne. Bei der Personalgewinnung handle es sich um eine gemeinschaftliche Aufgabe, an der die Ministerin sicherlich intensiv dranbleiben werde.

Die Ministerin für Landesentwicklung und Wohnen betonte, das MLW sei ein höchst dynamisches Haus, schlank gemanagt. Unter der Überschrift „Shared services“ gebe es eine gemeinsame Abteilung 1, Verwaltung, mit dem Wirtschaftsministerium. Die neue Abteilung, die die Novelle des Landesentwicklungsplans vorbereite und auf den Weg bringe, arbeite in modernen Arbeitsformen, in Teams, und das höchst effizient.

Wer die Stellungnahme ihres Hauses bis zum Ende lese, dem erschließe sich, dass auch die Stellenbesetzung höchst erfolgreich sei. Die Rückmeldungen, die sie aus den Bereichen Bauen und Wohnen bekomme, seien ohne Einschränkung positiv. Das Ministerium arbeite auf einem ganz anderen Niveau und mit einer ganz anderen Intensität an den Fragen von der städtebaulichen Entwicklung, der Städtebauförderung, der Wohnraumförderung bis zum Landesentwicklungsplan usw., als dies eine Abteilung in einem anderen, großen Ressort tun könne.

Der Aufbau des Ministeriums laufe auf Hochtouren. Seit der Ressortgründung seien bei insgesamt 136 Planstellen über 60 Stellenbesetzungsverfahren erfolgreich abgeschlossen worden. Das sei vor allem auch vor dem Hintergrund „Shared services“ mit einem anderen Ministerium eine enorme Leistung. Bis zum 1. Juni 2022 seien von den insgesamt 118 Planstellen für Beamtinnen und Beamte im MLW noch 24,5 unbesetzt gewesen. Am 13. Juli sei diese Zahl von 24,5 Stellen längst überholt, weil inzwischen bei neun Stellen entweder über die Besetzung entschieden worden sei bzw. das Personal bereits arbeite. Allein am 1. Juli seien fünf neue Kolleginnen und Kollegen im Ministerium angekommen, und am 1. August und am 1. September sowie am 15. September würden die nächsten Neuzugänge im MLW begrüßt werden können.

Weil ihr Haus so schnell und effizient arbeite, gebe es auch einige Stellen, die formal unbesetzt seien, die aber genutzt würden, um Abordnungen zu finanzieren.

Der bereits zu Wort gekommene Abgeordnete der FDP/DVP anerkannte das, was an Arbeit im Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen erledigt werde. Seine Fraktion sei auch der Meinung, dass die Themen, die das Ministerium bearbeite, außerordentlich wichtig für die Entwicklung von Baden-Württemberg seien. Die Frage, die sich die FDP/DVP-Fraktion jedoch stelle, sei, ob diese Aufgaben in einem eigenen Ministerium erledigt werden müssten.

*Ausschuss für Landesentwicklung und Wohnen*

Auf das Begehren, darzustellen, wie das Ministerium aufgebaut sei, heiße die Antwort „ber shared services“. Das mache zwar Sinn, aber führe doch zu der Frage, wenn sowieso viele „shared services“ das MLW unterstützten, weshalb dann dafür ein eigenes Haus benötigt werde.

Sodann wollte er wissen, woran die Ministerin für Landesentwicklung und Wohnen es festmache, dass ihr Haus besonders innovativ und effizient sei.

Ein Abgeordneter der SPD sprach die Aussage in der Stellungnahme des MLW an, dass im Rahmen der Aufstellung des Staatshaushaltsplans 2023/2024 die Fachabteilungen wegen personeller und sächlicher Mehrbedarfe abgefragt würden, und fragte, ob es dazu zwischenzeitlich neue Erkenntnisse gebe, ob die 136 Planstellen ausreichen.

Ein Abgeordneter der AfD interessierte sich dafür zu erfahren, wie viele Planstellen früher im Wirtschaftsministerium rein für die Themengebiete Wohnen und Landesentwicklung ausgewiesen gewesen seien.

Die Ministerin für Landesentwicklung und Wohnen erwiderte u. a., dass das MLW am Anfang der Haushaltsaufstellung für 2023/2024 stehe. Die Mehrbedarfe würden abgefragt. Deshalb könne über das hinaus, was aus der Stellungnahme ihres Hauses zitiert worden sei, zurzeit nichts gesagt werden.

Ein Vertreter des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus erklärte, das Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen bestehe ja nicht nur aus Teilen, die aus dem Wirtschaftsministerium übergegangen seien, sondern auch aus Organisationseinheiten, die vom Ministerium für Ernährung, Ländlicher Raum und Verbraucherschutz sowie vom Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft übernommen worden seien. Hinzu kämen in der Abteilung 1 des MLW für den Bereich Landesentwicklungsplanung neue Organisationseinheiten, neue Arbeitseinheiten, die es zuvor nirgendwo in der Landesregierung gegeben habe. Absolut bedeute dies, dass vom Wirtschaftsministerium 223 Stellen übertragen worden seien – dabei seien auch 148 Stellen des nachgeordneten Bereichs –, neun Stellen seien vom Umweltministerium gekommen und weitere 7,5 Stellen vom Landwirtschaftsministerium. Zum Team „Landesentwicklungsplan“ gehörten zwölf neue Stellen, die der Haushaltsgesetzgeber im Dritten Nachtrag 2021 bewilligt habe und die alle besetzt seien.

Die Ministerin für Landesentwicklung und Wohnen betonte abschließend noch einmal, dass die zuvor stellenplanmig dargestellte Bündelung des Personals in einem Ministerium, nämlich im MLW, die Effizienz bei der Aufgabenwahrnehmung ausmache und den entscheidenden Vorteil gegenüber dem früheren Zustand beschreibe.

Der Ausschuss empfahl dem Plenum einvernehmlich, den Antrag Drucksache 17/2619 für erledigt zu erklären.

10.8.2022

Berichterstatlerin:  
Neumann-Martin

**29. Zu dem Antrag des Abg. Miguel Klauf u. a. AfD und der Stellungnahme des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen – Drucksache 17/2663 – „Tiny House“ (Kleinsthuser) in Baden-Württemberg**

**Beschlussempfehlung**

Der Landtag wolle beschließen,

den Antrag des Abg. Miguel Klauf u. a. AfD – Drucksache 17/2663 – für erledigt zu erklären.

13.7.2022

Die Berichterstatlerin: Der stellv. Vorsitzende:  
Neumann-Martin Dr. Jung

**Bericht**

Der Ausschuss für Landesentwicklung und Wohnen beriet den Antrag Drucksache 17/2663 in seiner 9. Sitzung am 13. Juli 2022.

Der Erstunterzeichner des Antrags zeigte sich insoweit sehr zufrieden mit der Stellungnahme des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen, als darin „Tiny Houses“ z. B. hinsichtlich des Flächenverbrauchs, der Energieeffizienz, in ihrer Wirkung auf den Wohnungsmarkt, auf soziales Wohnen kritisch bzw. als nur sehr bedingt geeignet beschrieben würden. Die AfD-Fraktion teile diese Bewertung und halte es für richtig, dass es keine auf die „Tiny Houses“ ausgerichteten Förderkonzepte des Landes gebe.

Der Ausschuss empfahl dem Plenum einvernehmlich, den Antrag Drucksache 17/2663 für erledigt zu erklären.

2.8.2022

Berichterstatlerin:  
Achterberg

**30. Zu dem Antrag der Abg. Gudula Achterberg und der Abg. Silke Gericke u. a. GRÜNE und der Stellungnahme des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnungsbau – Drucksache 17/2682 – Nachhaltiges Bauen in Baden-Württemberg**

### Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,  
den Antrag der Abg. Gudula Achterberg und der Abg. Silke Gericke u. a. GRÜNE – Drucksache 17/2682 – für erledigt zu erklären.

13.7.2022

Der Berichterstatter: Der stellv. Vorsitzende:  
Ranger Dr. Jung

### Bericht

Der Ausschuss für Landesentwicklung und Wohnen beriet den Antrag Drucksache 17/2682 in seiner 9. Sitzung am 13. Juli 2022.

Die Erstunterzeichnerin des Antrags nahm auf die Erkenntnis Bezug, dass der Sektor der Bau- und Gebäudewirtschaft beim Ausstoß von Treibhausgasen wahrscheinlich nicht nur 30 %, sondern teilweise sogar 40 %, 50 % ausmachen könne. Insofern bestehe hier dringender Änderungsbedarf z. B. in Richtung Kreislaufwirtschaft, Einsatz nachhaltiger Baustoffe, Wiederverwendbarkeit und Rückbau von Materialien. Ein Stichwort sei hier das „zirkuläre“ Bauen.

Sodann sprach sie das Werkzeug „Nachhaltiges Bauen in Baden-Württemberg (N!BBW)“ an, das auf dem Internetportal [www.nbbw.de](http://www.nbbw.de) als kostenfrei nutzbare webbasierte Lösung zur Verfügung stehe. Hierdurch würden Nutzerinnen und Nutzer für die Aspekte des nachhaltigen Bauens bei Neu- und Erweiterungsbaumaßnahmen sowie bei Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen sensibilisiert. Sie wünschte sich jedoch, diese Informationsquelle stärker zu bewerben, auch die Key Player durch die eine oder andere Veranstaltung mehr auf die Nachhaltigkeit im Bauen hinzuweisen und vielleicht auch die Forschungsergebnisse hierzu besser zu bündeln und an Interessierte weiterzureichen.

Eine Abgeordnete der CDU griff aus der Stellungnahme des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen Ausführungen zu Dämmstoffen auf und betonte, dass es bei der Dämmung auch immer auf das Nutzerverhalten ankomme. Es gebe hier zwar hohe Standards, aber es sei keineswegs so, dass durch die Dämmung automatisch weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen entstünden.

Sodann sprach sie die recycelten Baustoffe an und wies darauf hin, dass es bislang nur wenige technische Verfahren zum Recyceln von organischen und mineralischen Bauprodukten gebe. Sie wollte wissen, inwieweit die Landesregierung das Ziel verfolge, die Verwendung von recycelten Baustoffen weiter zu befördern und die Erkenntnisse, dass die Verwendung von recycelten Baustoffen grundsätzlich zur Ressourcenschonung und Reduzierung der Treibhausgasemissionen beitrage in den Prozess des Klimaschutzgesetzes mit einfließen zu lassen.

Schließlich fragte sie, ob dem Ministerium bekannt sei, dass es bei den Systemen verschiedener Anbieter zur Bewertung von Nachhaltigkeit von Gebäuden Probleme aufgrund unterschiedlicher Software-Programme geben solle.

Ein Abgeordneter der FDP/DVP fragte die Ministerin für Landesentwicklung und Wohnen nach ihrer Einschätzung des Erfolges des Planungswerkzeugs „Nachhaltiges Bauen Baden-Württemberg (N!BBW)“, nachdem sich im Internetportal seit 2014 nur 500 Nutzerinnen und Nutzer registriert hätten, und wollte auch wissen, welche Kosten für die Entwicklung angefallen seien.

Die Ministerin für Landesentwicklung und Wohnen stellte zu Beginn ihrer Ausführungen klar, dass Nachhaltigkeit immer Ökologie, Ökonomie, soziokulturelle Bedingungen sowie Qualität von Gebäuden, Baustoffen und Technologien bedeute. Wichtig sei, festzustellen, dass allein die Verwendung eines nachwachsenden Rohstoffs ein Gebäude noch nicht zwingend nachhaltig mache, sondern dass es bei der Nachhaltigkeit auf die Gesamtbetrachtung – z. B. eines Gebäudes – ankomme.

Das Planungswerkzeug „Nachhaltiges Bauen Baden-Württemberg (N!BBW)“ liefere eine sehr wertvolle, leicht zugängliche Hilfestellung, um den Einstieg in das nachhaltige Bauen zu ermöglichen. In den vergangenen Jahren seien zahlreiche Workshops und Veranstaltungen durchgeführt worden, aber sicherlich könne hier auch noch mehr geschehen.

Die bauordnungsrechtlichen Anforderungen nach der LBO an Baustoffe und Bauprodukte seien grundsätzlich baustoffneutral. Aber der Gebäudesektor sei ein ganz wesentlicher Treibhausgasproduzent und deshalb ein wichtiges Handlungsfeld für den Klimaschutz. Dazu gehöre es dann auch, die Transportwege für die Rohstoffe in den Blick zu nehmen. Jeder Schritt hin zu nachhaltigem Bauen und Sanieren bringe das Land beim Klimaschutz und bei Erlangung von Energie- und Rohstoffsoveränität voran.

Ein Vertreter des Ministeriums für Landesentwicklung und Bauen ergänzte zum „N!BBW“, dass dieses Planungswerkzeug nicht nur im Internet zur Verfügung stehe, sondern auch sehr aktiv im Rahmen von Workshops in die Fläche getragen werde – dies mit dem Effekt, dass sich pro Monat im Schnitt zehn neue Nutzer registrieren ließen.

Bei „N!BBW“ handle es sich absichtlich um ein niederschwellig angelegtes Planungswerkzeug, um öffentlichen und privaten Bauträgern den Einstieg in eine Planung nach Nachhaltigkeitsgesichtspunkten zu ermöglichen. Darüber hinaus hätten das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen und die Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen für verschiedene Gebäude- und Nutzungsarten Systeme zur quantitativen Bewertung und Zertifizierung der Nachhaltigkeit von Gebäuden entwickelt. Das Planungswerkzeug „N!BBW“ müsse nicht nur aktualisiert werden, weil sich Rahmenbedingungen ständig änderten bei der Frage der Nachhaltigkeit, sondern es werde vom Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen überlegt, in welche Richtung es demnächst weiterentwickelt werden solle.

Ein Abgeordneter der SPD interessierte sich zu erfahren, ob es vom Land geplante oder im Bau befindliche Gebäude gebe, die als Leuchttürme für nachhaltiges Bauen betrachtet werden könnten, und ob bei künftigen Bauten des Landes das Zertifizierungssystem der DGNB greifen werde.

Die Ministerin für Landesentwicklung und Wohnen erwiderte, für das Bauen, Sanieren und Modernisieren der Landesgebäude sei der Landesbetrieb Vermögen und Bau zuständig.

Sodann trug sie nach, dass das Thema Building Information Modeling (BIM) bei den Planern, Bauunternehmen eine immer größere Rolle spiele, dass auch die Verwaltung immer mehr auf BIM umstelle. Dass es dort Schnittstellenprobleme gebe, habe sie noch nicht wahrgenommen. Aber falls das der Fall sein sollte, müsse das selbstverständlich korrigiert werden.

Der Vertreter des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen ging sodann noch auf die Frage ein, ob durch die Nutzung von R-Beton Treibhausgasemissionen reduziert werden könnten, und verwies dazu auch auf die Ausführungen in der

*Ausschuss für Landesentwicklung und Wohnen*

Stellungnahme des MLW. Nach einer Studie des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft ließen sich durch den Einsatz von R-Beton derzeit rund 2 % an Kohlenstoffdioxid einsparen, wenn R-Beton statt Normalbeton verwendet werde. Hintergrund für die geringe Einsparung seien die aktuell noch erforderlichen zusätzlichen Materialtransporte, da Recyclingmaterial für Beton noch nicht flächendeckend zur Verfügung stehe. Wäre die Herstellung von R-Beton verbreiteter, wären durch seinen Einsatz Einsparungen von 10 bis 12 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen möglich.

Daraufhin empfahl der Ausschuss dem Plenum einvernehmlich, den Antrag Drucksache 17/2682 für erledigt zu erklären.

10.8.2022

Berichterstatter:

Ranger

**31. Zu der Mitteilung des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen vom 7. Juli 2022 – Drucksache 17/2846**  
**Unterrichtung des Landtags in EU-Angelegenheiten;**  
**hier: Festlegung harmonisierter Bedingungen für die Vermarktung von Bauprodukten COM(2022) 144 final (BR 213/22)**

**Beschlussempfehlung**

Der Landtag wolle beschließen,

von der Mitteilung des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen vom 7. Juli 2022 – Drucksache 17/2846 – Kenntnis zu nehmen.

13.7.2022

Der Berichterstatter:

Ranger

Der stellv. Vorsitzende:

Dr. Jung

**Bericht**

Der Ausschuss für Landesentwicklung und Wohnen beriet die Mitteilung des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen vom 7. Juli 2022, Drucksache 17/2846, in seiner 9. Sitzung am 13. Juli 2022.

Eine Abgeordnete der CDU hob die Chance hervor, im Rahmen der Umsetzung des Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung harmonisierter Bedingungen für die Vermarktung von Bauprodukten bürokratische Hemmnisse abzubauen, und begrüßte auch deshalb das Vorhaben grundsätzlich. Sie bat die Landesregierung, bei den einzelnen Schritten zur Umsetzung des Verordnungsvorschlags dem Gesichtspunkt der Entbürokratisierung besondere Aufmerksamkeit zu schenken.

Ein Abgeordneter der SPD unterstrich die Bedeutung des Verordnungsvorschlags zur Erreichung von Preisstabilität von Bauprodukten.

Ein Abgeordneter der FDP/DVP appellierte an die Landesregierung, im Umsetzungsverfahren deutlich darauf hinzuwirken, dass die Beseitigung von Hindernissen für den Verkehr von Bauprodukten im Binnenmarkt so bürokratiearm wie möglich ausgestaltet werde.

Ein Abgeordneter der Grünen stellte heraus, mit dem Verordnungsvorschlag für eine Novellierung der Bauproduktenverordnung wolle die Europäische Kommission einen Beitrag zu den Zielen des Green Deal und der Kreislaufwirtschaft leisten sowie eine Anpassung an das digitale Zeitalter erreichen. Gleichzeitig solle der Verwaltungsaufwand für Unternehmen verringert werden. Er sprach sich dafür aus, diese Zielsetzungen der Kommission wertschätzend zu begleiten, aber auch dem Gesichtspunkt der Praktikabilität von Vorschriften Augenmerk zu schenken.

Ein Abgeordneter der AfD erklärte unter Hinweis auf die Zielsetzungen des Vorschlags der Kommission, dass dadurch das Bauen nicht teurer werden dürfe, um die Aufgabe, bezahlbaren Wohnraum zu schaffen, nicht weiter zu erschweren.

Die Ministerin für Landesentwicklung und Wohnen betonte mit Blick auf den neuen Rechtsrahmen das Interesse des Landes, Hindernisse für den Verkehr von Bauprodukten im Binnenmarkt zu beseitigen, Mängel der aktuellen Bauproduktenverordnung zu beheben, die Ziele des Green Deal und der Kreislaufwirtschaft besser zu unterstützen und eine Anpassung an das digitale Zeitalter zu erreichen. Entsprechende Maßnahmen unterstütze das Land ausdrücklich.

Der Verordnungsvorschlag sei in Bezug auf Regelungsinhalt und -umfang im Vergleich zur aktuellen Bauproduktenverordnung deutlich umfangreicher und habe für das Land erhebliche politische Bedeutung. Er berühre die Gesetzgebungszuständigkeit des Landes im Bereich des Bauordnungsrechts ebenso wie die Marktüberwachung von harmonisierten Bauprodukten. Insofern werde sich die Landesregierung von Baden-Württemberg ebenso wie die Länder insgesamt über den Bundesrat und die Bauministerkonferenz die einzelnen Regelungen und ihre Auswirkungen genauestens ansehen und die Verordnung konstruktiv, aber auch kritisch begleiten. Gebraucht werde nicht mehr Bürokratie, sondern weniger.

Der Ausschuss empfahl dem federführenden Ausschuss für Europa und Internationales einvernehmlich, dem Plenum vorzuschlagen, von der Mitteilung des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen vom 7. Juli 2022 – Drucksache 17/2846 – Kenntnis zu nehmen.

10.8.2022

Berichterstatter:

Ranger