

**Beschlussempfehlung und Bericht
des Ausschusses für Finanzen**

Staatshaushaltsplan 2023/2024

Einzelplan 13: Ministerium für Verkehr

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen:

I.**1. Kapitel 1301 – Ministerium**

Im Betragsteil zu ändern:

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
70		Sammelausschreibung für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zum Personentransport für den Fahrzeugpool der Landesverwaltung		
Dem Haushaltsvermerk wird folgender Satz 1 vorangestellt:				
„Die Titelgruppe 70 ist einseitig deckungsfähig zugunsten Kap. 1306 TG 90.“				
685 70	011	Zuschüsse für laufende Zwecke an öffentliche Einrichtungen		
			<i>statt</i>	2.000,0
			<i>zu setzen</i>	3.200,0
				2.000,0
				3.200,0

im Übrigen Kapitel 1301 zuzustimmen.

2. Kapitel 1302 – Allgemeine Bewilligungen

Im Betragsteil zu ändern:

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
537 09	314	Gesundheitsmanagement		
			<i>statt</i>	61,0
			<i>zu setzen</i>	61,0
				104,0

im Übrigen Kapitel 1302 zuzustimmen.

3. Kapitel 1303 – Öffentlicher Verkehr

Im Betragsteil zu ändern:

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
685 78	742	Zuschüsse an Verbände, Vereine, Gesellschaften, Organisationen u. dgl.		
			<i>statt</i>	0,0
			<i>zu setzen</i>	200,0
				0,0
				200,0

im Übrigen Kapitel 1303 zuzustimmen.

4. Kapitel 1304 – Straßenverkehr

Im Betragsteil zu ändern:

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
785 79	723	Ortsumgehungen, Aus- und Neubau	<i>statt</i> <i>zu setzen</i>	37.730,7 45.530,7
				37.730,7 45.530,7
786 79	723	Radschnellwege und Radwege an Landesstraßen	<i>statt</i> <i>zu setzen</i>	23.700,0 26.700,0
				26.700,0 30.700,0

im Übrigen Kapitel 1304 zuzustimmen.

5. Kapitel 1306 – Nachhaltige Mobilität

Im Betragsteil zu ändern:

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
534 80	692	Kosten für Dienstleistungen Dritter und dgl.	<i>statt</i> <i>zu setzen</i>	3.896,5 4.896,5
				3.896,5 4.896,5

Satz 2 der Erläuterung wird wie folgt gefasst:

„Zudem sind Mittel für Maßnahmen im Zusammenhang mit der Fußverkehrsstrategie, im Bereich Klimaschutz im Verkehr und zur Umsetzung der Roadmap reFuels BW veranschlagt.“

Folgende Verpflichtungsermächtigung wird eingefügt:

	2023 Tsd. EUR	2024 Tsd. EUR
„Verpflichtungsermächtigung	8.000,0	3.900,0
Davon zur Zahlung fällig im		
Haushaltsjahr 2024bis zu	2.500,0	0,0
Haushaltsjahr 2025bis zu	2.000,0	1.300,0
Haushaltsjahr 2026bis zu	2.000,0	1.500,0
Haushaltsjahr 2027bis zu	1.500,0	1.100,0**

Die Übersicht über die Verpflichtungsermächtigungen und ihre Abdeckung wird wie folgt gefasst:

„Bewilligung im Haushaltsplan	Betrag	davon abzudecken aus Haushaltsmitteln				
		2023	2024	2025	2026	2027
bis 2022	4.812,0	2.630,0	1.600,0	582,0	0,0	0,0
2023	8.000,0	0,0	2.500,0	2.000,0	2.000,0	1.500,0
2024	3.900,0	0,0	0,0	1.300,0	1.500,0	1.100,0
zus.	16.712,0	2.630,0	4.100,0	3.882,0	3.500,0	2.600,0**

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
671 80	692	Erstattungen an die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH		
		<i>statt</i>	12.382,0	11.382,0
		<i>zu setzen</i>	12.882,0	11.882,0

90 Behördliches und betriebliches Mobilitäts-
management bei Landeseinrichtungen

**Dem Haushaltsvermerk bei Kap. 1306 TG 90 wird
folgender Satz angefügt:**

„Kap. 1301 TG 70 ist einseitig deckungsfähig
zugunsten Kap. 1306 TG 90.“

im Übrigen Kapitel 1306 zuzustimmen.

6. Kapitel 1307 – Mobilitätszentrale, vernetzte und digitale Mobilität

Im Betragsteil zu ändern:

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
546 75 N	692	Sonstiger Sachaufwand		
		<i>statt</i>	0,0	0,0
		<i>zu setzen</i>	1.125,0	2.250,0

Folgende Verpflichtungsermächtigung wird eingefügt:

	2023 Tsd. EUR	2024 Tsd. EUR
„Verpflichtungsermächtigung	4.000,0	3.000,0
Davon zur Zahlung fällig im		
Haushaltsjahr 2024bis zu	1.500,0	0,0
Haushaltsjahr 2025bis zu	1.500,0	1.500,0
Haushaltsjahr 2026bis zu	500,0	500,0
Haushaltsjahr 2027bis zu	500,0	1.000,0**

**Folgende Übersicht über die Verpflichtungsermächtigungen
und ihre Abdeckung wird eingefügt:**

„Bewilligung im Haushaltsplan	Betrag	davon abzudecken aus Haushaltsmitteln			
		2024	2025	2026	2027
2023	4.000,0	1.500,0	1.500,0	500,0	500,0
2024	3.000,0	0,0	1.500,0	500,0	1.000,0
zus.	7.000,0	1.500,0	3.000,0	1.000,0	1.500,0**

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
534 81	711	Dienstleistungen Dritter und dgl.		
			<i>statt</i>	2.864,4
			<i>zu setzen</i>	3.989,4
				2.864,4
				5.114,4

Die Verpflichtungsermächtigung wird wie folgt gefasst:

	2023 Tsd. EUR	2024 Tsd. EUR
„Verpflichtungsermächtigung	4.100,0	3.600,0
Davon zur Zahlung fällig im		
Haushaltsjahr 2024bis zu	1.800,0	0,0
Haushaltsjahr 2025bis zu	1.700,0	1.300,0
Haushaltsjahr 2026bis zu	600,0	1.700,0
Haushaltsjahr 2027bis zu	0,0	600,0**

Die Übersicht über die Verpflichtungsermächtigungen und ihre Abdeckung wird wie folgt gefasst:

„Bewilligung im Haushaltsplan	Betrag	davon abzudecken aus Haushaltsmitteln			
		2024	2025	2026	2027
2023	4.100,0	1.800,0	1.700,0	600,0	0,0
2024	3.600,0	0,00	1.300,0	1.700,0	600,0
zus.	7.700,0	1.800,0	3.000,0	2.300,0	600,0**

685 86 N	742	Zuschüsse für laufende Zwecke		
			<i>statt</i>	0
			<i>zu setzen</i>	300,0
				0
				300,0

Die Erläuterung wird wie folgt gefasst:

„**Erläuterung:** Veranschlagt sind Mittel insbesondere zur Förderung von Projekten, Gutachten und Untersuchungen für einen emissionsfreien Bodensee sowie im Weiteren zur Förderung von Projekten, Gutachten und Untersuchungen für einen klimafreundlichen Güterverkehr.“

Folgende Verpflichtungsermächtigung wird eingefügt:

	2023 Tsd. EUR	2024 Tsd. EUR
„Verpflichtungsermächtigung	300,0	300,0
Davon zur Zahlung fällig im		
Haushaltsjahr 2024bis zu	300,0	0,0
Haushaltsjahr 2025bis zu	0,0	300,0**

Folgende Übersicht über die Verpflichtungsermächtigungen und ihre Abdeckung wird eingefügt:

„Bewilligung im Haushaltsplan	Betrag	davon abzudecken aus Haushaltsmitteln	
		2024	2025
2023	300,0	300,0	0,0
2024	300,0	0,0	300,0
zus.	600,0	300,0	300,0**

im Übrigen Kapitel 1307 zuzustimmen.

II. Kenntnis zu nehmen:

Von der Mitteilung des Ministeriums für Finanzen vom 26. Oktober 2022 betr. Beschäftigungsbedingungen, Bezüge, Dotationen und Ausstattung der vom Land Baden-Württemberg aufgrund außertariflicher Sonderverträge Beschäftigten – Drucksache 17/3503, soweit diese den Einzelplan 13 berührt.

24.11.2022

Der Berichterstatter:

Winfried Mack

Der Vorsitzende:

Martin Rivoir

Bericht

Der Ausschuss für Finanzen hat den Einzelplan 13 – Ministerium für Verkehr des Staatshaushaltsplans für die Haushaltsjahre 2023/2024 in seiner 22. Sitzung am 24. November 2022 beraten.

In die Beratung einbezogen wurde auch die Mitteilung des Ministeriums für Finanzen vom 26. Oktober 2022 betr. Beschäftigungsbedingungen, Bezüge, Dotationen und Ausstattung der vom Land Baden-Württemberg aufgrund außertariflicher Sonderverträge Beschäftigten – Drucksache 17/3503, soweit sie den Einzelplan 13 berührt.

Die zu dieser Einzelplanberatung schriftlich eingebrachten Änderungsanträge 13/1 bis 13/21, 13/23 bis 13/33 sowie der Entschließungsantrag 13/22 sind diesem Bericht beigelegt (*siehe Anlagen*).

Der Vorsitzende begrüßt den Minister für Verkehr und den Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr.

Der Berichterstatter erklärt in seiner Berichterstattung einleitend, Mobilität sei ein ganz wichtiger Faktor für die Freiheit auch in Baden-Württemberg. Diese Mobilität solle klimaneutral werden. Dazu müssten das Verkehrsministerium und die Politik die Weichen richtig stellen. In diesem Rahmen bestünden ausgesprochen viele Aufgaben in den nächsten Jahren. Baden-Württemberg wolle bis 2040 klimaneutral werden. Dazu gebe es auch ein Gutachten. Dieses besage, dass es bei den öffentlichen Verkehren innerhalb kürzester Zeit eine Verdopplung geben müsse, dass beim Schienengüterverkehr ein Anteil von 25 % erforderlich sei, dass es gelte, bei den reFuels voranzukommen sowie bei vielem anderen wie etwa bei Wasserstoff oder Carbon Capture and Storage. Je mehr dies nicht über Pipelines geschehe, desto mehr müsse auf der Schiene erfolgen. Hier gehe es also um eine enorme Aufgabenfülle, die das Verkehrsministerium, das für Mobilität zuständig sei, in ganz entscheidendem Maß mit prägen müsse.

Der Einzelplan 13 verfüge über ein Mittelvolumen von rund 2,52 Milliarden € im Jahr 2023 und 2,55 Milliarden € im Jahr 2024. Etwa die Hälfte der Mittel davon komme vom Bund.

Der Stellenplan des Verkehrsministeriums umfasse rund 525 Stellen. Nach einem stürmischen Aufwuchs in den vergangenen Jahren gebe es eine Konsolidierungsphase. Integriert worden sei die Abteilung 9 des Regierungspräsidiums Tübingen zur Mobilitätszentrale. 94 Stellen seien entsprechend in den Haushalt 2023/2024 integriert worden. Daneben seien die Stellen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des höheren Dienstes bei den Landratsämtern veranschlagt. Die 257 Stellen für den Straßenbau bei den Regierungspräsidien würden aus Kapitel 1304 – Straßenverkehr – finanziert.

Die ÖPNV-Offensive, das 49-€-Ticket und in Baden-Württemberg vor allem das Jugendticket, das 365-€-Ticket hätten viele beschäftigt. Selbstverständlich müsse dies alles finanziert werden. Das Land koste dies rund 300 Millionen €. Allein das Jugendticket koste über 100 Millionen €. Wenn jetzt das 49-€-Ticket des Bundes hinzukomme, würden weitere Mittel benötigt. Denn dies müsse das Land selbst stemmen und nach Abschluss der Bund-Länder-Verhandlungen aus der allgemeinen Rücklage entnehmen.

Der nächste Bereich betreffe die Förderung des Schienenverkehrs. Im Kapitel 1303 – Öffentlicher Verkehr – Titelgruppe 86 – Zuschüsse zur Elektrifizierung, zum Ausbau von Bahnstrecken, sowie Schieneninfrastruktur insg., auch grenzüberschreitend – seien Mittel für den Schienenverkehr und für den Schienengüterverkehr ausgebracht, die aus dem Sondervermögen Baden-Württemberg 21 finanziert würden. Dieser Topf sei mit 500 Millionen € gefüllt. Die Mittel würden beispielsweise für das Elektrifizierungsvorhaben Hochrheinbahn gebraucht, die teilweise auf Schweizer, teilweise auf deutschem Gebiet verlaufe. Deswegen könnten dort keine GVFG-Mittel eingesetzt werden. Dies gelte auch für alle Auf-

gaben sonst, die den Schienengüterverkehr, neue Gleisanlagen für den Güterumschlag usw. anbelangten. Weil Stuttgart 21 abfinanziert sei, stünden die 500 Millionen € für andere Aufgaben wie Hochrheinbahn, Südbahn, Bodenseeegürtelbahn, P-Option und dergleichen mehr zur Verfügung.

Es bestünden mehrere Möglichkeiten, den Schienenverkehr in Baden-Württemberg zu fördern. Dazu gehöre das GVFG-Bundesprogramm, dessen Mittel in den vergangenen Jahren aufgewachsen seien. Es sei ein großes Anliegen des Landtags und damit des Haushaltsgesetzgebers, diese Bundesmittel aus dem GVFG auch abzurufen. Dementsprechend sei dies in Kapitel 1303 Titelgruppe 93 – Zuweisungen für Investitionen an Gemeinden und Gemeindeverbände – abgebildet.

Des Weiteren würden aus Haushaltsansätzen des Kapitels 1303 Titelgruppe 99 – Sonstige Fördermaßnahmen im ÖPNV/SPNV sowie sonstige Maßnahmen im ÖPNV/SPNV – Projekte gefördert, von denen er hier nur die Wendlinger Kurve nennen wolle.

Für die Verkehrsleistungen im ÖPNV und SPNV würden 90 % der Regionalisierungsmittel aufgewendet. Diese Regionalisierungsmittel des Bundes, die im Übrigen keine freiwillige Leistung des Bundes seien, sollten jetzt für Baden-Württemberg um etwa 117 Millionen € aufwachsen mit einer dreiprozentigen Dynamisierung. Ohne den Schienenverkehr würden die Klimaziele definitiv nicht erreicht.

Zur Busförderung verweist der Berichterstatter auf Kapitel 1303 Titelgruppe 95 – Förderung von Linienomnibussen –, wo für das Haushaltsjahr 2023 15,2 Millionen € ausgebracht seien. Zusammen mit den hier zur Verfügung stehenden Restmitteln sei die Etatisierung auskömmlich.

Die Infrastrukturförderung nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) sei in Kapitel 1303 Titelgruppe 94 – Infrastrukturförderung nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – abgebildet. Hier gehe es um die Förderung von Straßenbahnstrecken, zentralen Omnibusbahnhöfen, Betriebshöfen. Auch dies seien wichtige Maßnahmen.

Beim Straßenverkehr gehe es ebenfalls um Klimaneutralität. Dies solle z. B. beim Lkw dadurch erreicht werden, dass auf die Brennstoffzelle und auf reFuels gesetzt werde. Der Straßenverkehr spiele auch weiterhin eine große Rolle. Denn nicht alle Güter ließen sich auf der Schiene transportieren. Aber wenn es gelänge, 25 % des Transports auf die Schiene zu bekommen, wäre dies ein riesiger Fortschritt.

Beim Straßenverkehr gehe es darum, die Bundesmittel voll in Anspruch zu nehmen. Um die dafür zur Verfügung stehenden 619 Millionen € umsetzen zu können, seien im Landeshaushalt für die Planung und Bauüberwachung ausreichende Mittel erforderlich. Diese stünden im Kapitel 1304 – Straßenverkehr – zur Verfügung.

Die Kosten für die Unterhaltung und Instandsetzung der Landesstraßen würden den Stadt- und Landkreisen pauschal erstattet. Für die Förderung der kommunalen Straßeninfrastruktur würden den Kommunen Zuwendungen für Investitionen nach dem LGVFG in Höhe von 128 Millionen € gewährt.

Im Kapitel 1306 – Nachhaltige Mobilität – seien rund 85 Millionen € veranschlagt. Dabei gehe es z. B. um Maßnahmen, die von Luftreinhaltung über Verkehrssicherheit, Lärmschutz, Infrastrukturförderung, den Markthochlauf der Elektromobilität, Ladeinfrastruktur bis hin zu behördlichem Mobilitätsmanagement reichten.

In Kapitel 1307 – Mobilitätszentrale, vernetzte und digitale Mobilität – fänden sich auch Ansätze für den Luftverkehr, Projekte der Digitalisierung, für die Verkehrszentrale und neue Mobilität BW sowie für Wasserstraßen, inklusive Infrastrukturförderung.

Auch beim Einzelplan des Verkehrsministeriums gehe es um viel Geld, aber genauso um große Anforderungen. In diesem Bereich werde es in den kommenden Jahren darum gehen, erhebliche Mehrbedarfe zu bedienen. Der Ausbau des Schienengüterverkehrs, des Schienenpersonenverkehrs, der Elektrifizierung seien die Voraussetzungen, um das 49-€-Ticket auf eine stabile Grundlage stellen zu können. Wegen des zunehmenden Radverkehrs müsse auch das Radwegenetz an den Landesstraßen ausgebaut werden. Weiter würden ausreichende Planungskapazitäten für die Verkehrswege benötigt. Im Verkehrshaushalt werde in den nächsten Jahren ein enormer Investitionsbedarf sichtbar, der in den kommenden Haushaltsplänen entsprechend abzubilden sei.

(Redaktioneller Hinweis: Der Vorsitzende fragt im Folgenden bei jedem Aufruf von Kapiteln, Anträgen und weiteren Beratungsgegenständen nach Wortmeldungen. Dies wird angesichts der Vielzahl der Aufrufe nicht explizit im Protokoll wiedergegeben. Soweit also nach einem Aufruf keine Ausführungen zur Sache vermerkt sind, ist der Ausschuss ohne Wortmeldungen direkt in die Beschlussfassung eingetreten.)

Der Ausschuss nimmt von der Mitteilung Drucksache 17/3503, soweit diese den Einzelplan 13 betrifft, ohne Widerspruch Kenntnis.

Ferner nimmt der Ausschuss vom Vorwort sowie von den produktorientierten Informationen ohne Widerspruch Kenntnis.

Kapitel 1301

Ministerium

Der Vorsitzende ruft die Änderungsanträge 13/1, 13/2 und 13/23 mit zur Beratung auf.

Ein Abgeordneter der Fraktion der SPD greift die Ausführungen des Berichterstatters in den Punkten auf, in denen dieser auf die wichtige Rolle des Verkehrs im Blick auf Klimaneutralität, auf CO₂-Reduzierung hingewiesen habe. Der Haushaltsentwurf des Verkehrsministeriums sei hier doch eher enttäuschend. Er verspüre dort wenig von dem „Jetzt für morgen“, wie es im Koalitionsvertrag angedacht worden sei. Der Haushalt bleibe im Jetzt verhaftet. Zu den Themen Mobilitätswende, Verdopplung der Fahrgastzahlen, Mobilitätsgarantie werde relativ wenig Geld zur Verfügung gestellt. Auch fehle es an notwendigen Investitionen in die Zukunft.

Zwei Änderungsanträge der SPD-Fraktion zielten auf die notwendige Antriebswende durch Förderung der E-Busse an private und an öffentliche Unternehmen mit jeweils zweimal 5 Millionen € für die Jahre 2023 und 2024.

Das Jugendticket greife aus Sicht der SPD-Fraktion zu kurz. Es brauche ein Sozialticket, weil auch Senioren und Menschen mit geringem Einkommen auf eine Alternative zum Auto angewiesen seien. Dafür sollten in Kapitel 1303 Titel 633 74 – Zuweisungen an Gemeinden, Gemeindeverbände und Landkreise – für die Jahre 2023 und 2024 jeweils 50 Millionen € mehr zur Verfügung gestellt werden sowie als Beitrag des Landes zur Umsetzung der Mobilitätsgarantie noch einmal jeweils 100 Millionen € mehr.

Der ÖPNV müsse attraktiver werden, damit die Mobilitätswende gelinge, damit mehr Menschen auf öffentliche Verkehrsmittel umstiegen. Seine Fraktion hoffe dabei auf die nächsten Haushalte, weil dieser Doppelhaushalt dies leider nicht herbeigebe.

Ein Abgeordneter der Fraktion der AfD erklärt, eine klimaneutrale Energienutzung gebe es nicht. Dies widerspreche der Thermodynamik. Die Naturgesetze

würden nun einmal per Abstimmung nicht geändert. Energienutzung werde das Klima immer in hohem Umfang durch Abwärme beeinflussen.

Änderungsantrag 13/1 mehrheitlich abgelehnt.

Änderungsantrag 13/2 (insgesamt) mehrheitlich abgelehnt.

Änderungsantrag 13/23 (insgesamt) mehrheitlich zugestimmt.

Kapitel 1301 mit den beschlossenen Änderungen mehrheitlich genehmigt.

Kapitel 1302

Allgemeine Bewilligungen

Änderungsantrag 13/24 einstimmig zugestimmt.

Kapitel 1302 mit der beschlossenen Änderung mehrheitlich genehmigt.

Kapitel 1303

Öffentlicher Verkehr

Der Vorsitzende ruft die Änderungsanträge 13/3, 13/4, 13/13 bis 13/18 sowie 13/25 mit zur Beratung auf.

Ein Abgeordneter der Fraktion der CDU bemerkt zum Änderungsantrag 13/13 der SPD-Fraktion und zum Änderungsantrag 13/18 der FDP/DVP-Fraktion, er frage sich, wie SPD und FDP in Berlin koalieren könnten. Während die SPD den dort in Rede stehenden Ansatz erhöhen wolle, beantrage die FDP/DVP eine Reduzierung der Mittel. Er empfehle den beiden Fraktionen, darüber vielleicht noch einmal gemeinsam zu beraten.

Ein Abgeordneter der Fraktion der FDP/DVP fragt die SPD-Fraktion zum Änderungsantrag 13/13 nach der Gegenfinanzierung.

Ein Abgeordneter der Fraktion GRÜNE weist darauf hin, dass das Jugendticket am 1. März 2023 starten solle. Er bewerte dies als gutes Zeichen für die Menschen.

Sodann spricht er die Änderungsanträge 13/15 und 13/16 der SPD zur Busförderung an. Seines Wissens seien die Mittel 2022 gar nicht ausgeschöpft worden. Außerdem gebe es noch eine weitere Fördermöglichkeit über das LGVFG. Er bitte hierzu noch einmal um eine Stellungnahme des Verkehrsministeriums.

Ein Abgeordneter der Fraktion der SPD bemerkt, für die SPD als Oppositionsfraktion sei es diesmal relativ einfach gewesen, was die Frage von Gegenfinanzierungen angehe. Denn seit Aufstellung des Haushaltsentwurfs befinde man sich in der Grundsatzdebatte darüber, wie viel Risikovorsorge getroffen und wie viel jetzt umgesetzt werden müsse. Dabei seien die Deckungsmittel vom Finanzminister selbst genannt worden, nämlich mindestens 2,8 Milliarden €. Darüber hinaus könne er auf Mehreinnahmen verweisen, die z. B. inflationsbedingt seien, sowie auch noch auf Ausgabereise. Insofern bestehe hier eine breite Palette an Gegenfinanzierungsmöglichkeiten, die die Basis dafür böten, dass sich seine Fraktion hier auf der völlig korrekten Seite befinde.

Im Übrigen funktioniere das Regieren in der „Ampel“ in Berlin so, wie dies auch bei der Koalition in Stuttgart der Fall sei, wenn man es einmal mit unterschiedlichen Positionen zu tun habe.

Ein weiterer Abgeordneter der Fraktion der CDU hält fest, die Steuermehreinnahmen seien leider schon wieder für Entlastungspakete ausgegeben. Hinzu komme, dass man der Meinung sein könne, es bestünden keine Risiken, sodass das Geld jetzt ausgegeben werden könne. Wenn aber die Energiepreise stiegen, wenn vermutlich für Universitäten, Krankenhäuser mehr gezahlt werden müsse, wenn wahrscheinlich auch im öffentlichen Nahverkehr einiges teurer werde, weil sich der Strom deutlich verteuere, sollte man seines Erachtens damit doch eher vorsichtig sein. Natürlich könnten auch Ausgabereste aufgelöst werden, doch müsse den Kommunen dann auch gesagt werden, das Land streiche die Förderung beim Breitbandausbau, weil die Mittel jetzt anders verteilt werden sollten. So zu tun, als bunkere das Land Geld, rücke es nur nicht heraus, sei der Situation absolut nicht angemessen.

Passend dazu sei der Änderungsantrag 13/14 der SPD zur Gäubahn, mit dem Erhöhungen des Ansatzes in den Jahren 2023 und 2024 um jeweils 10 Millionen € beantragt würden. Der Ausbau von Fernstrecken sei Bundessache. Wenn der Bund dann nicht genügend Geld gebe, müsse man sich als Teil der Bundesregierung vielleicht erst einmal beim Bund dafür einsetzen, dass er dieser Aufgabe nachkomme, bevor geäußert werde, dann solle das Land dies eben auch noch bezahlen.

Ein weiterer Abgeordneter der Fraktion der SPD weist darauf hin, das Land habe immer wieder dann, wenn es um die Vorfinanzierung bestimmter Projekte gegangen sei, Geld in die Hand genommen, um damit die Maßnahmen zu beschleunigen. Dies sei auch Ziel des Änderungsantrags 13/14 seiner Fraktion, wenn es um die Gäubahn oder um die Bodenseegürtelbahn gehe.

Der Minister für Verkehr unterstreicht, aus Sicht einer Oppositionsfraktion sei immer genügend Geld vorhanden. Wenn die betreffende Fraktion jedoch die Regierung trage, sei das Geld knapp.

Das Jugendticket sei mit dem Haushalt 2022 beschlossen worden. Er sei schon überrascht, dass sich die FDP/DVP-Fraktion dagegen ausspreche, nachdem sich der Bundesverkehrsminister massiv für das 49-€-Ticket eingesetzt habe. Das Jugendticket habe auch einen klaren sozialen Effekt, denn gerade Familien, die Kinder in der Ausbildung hätten, würden davon sehr profitieren.

Die Busförderung sei ebenfalls im Rahmen des Haushalts 2022 noch einmal auf 25 Millionen € erhöht worden, weil die Busunternehmen darauf hingewiesen hätten, dass sie mehr Fördermittel benötigten. Jetzt habe aber festgestellt werden müssen, dass die Mittel in dieser Höhe nicht gebraucht worden seien, sondern 15 Millionen €. Diese Summe sei nun in den Haushalt eingestellt worden. Sollte es jedoch zu einem Mehrbedarf kommen, seien dafür Deckungsmöglichkeiten geschaffen worden. Es bestünden noch Restmittel, und es sei auch noch eine Förderung aus dem LGVFG möglich.

Weil der Bund ein besseres Förderprogramm habe, hätten viele Unternehmen auf die Bundesförderung zugegriffen. Darüber hinaus hätten im Moment gerade kleine und mittlere Unternehmen Schwierigkeiten, größere Investitionen zu tätigen.

Zu den beantragten 10 Millionen € für die Gäubahn sowohl für das Jahr 2023 als auch für das Jahr 2024 verweise er noch einmal darauf, dass der Bundesverkehrswegeplan eindeutig Aufgabe des Bundes sei. Das Land habe immer nur eingegriffen, wenn Dinge nicht gelaufen seien oder z. B. beim Lärmschutz bei der Rheintalbahn. Im Übrigen seien die Umplanungen des Bundes noch nicht konkret, und in Sachen Gäubahn sei der Bund noch nicht einmal auf das Land zugekommen.

Der Minister für Finanzen trägt vor, die Steuermehreinnahmen seien komplett an die Bürgerinnen und Bürger mit dem Entlastungspaket III zurückgegeben worden. Jetzt habe der Bundesfinanzminister mit dem Argument, dass sich die Inflation noch einmal beschleunigt habe, nachgelegt, indem es Anpassungen beim Grundfreibetrag und beim Kinderfreibetrag gegeben habe. Dies belaste den Landeshaushalt von Baden-Württemberg jedes Jahr strukturell zusätzlich mit einer halben

Milliarde Euro. Dies könne mit den Steuermehreinnahmen nicht abgedeckt werden. Dies wiederum bedeute, die Steuermehreinnahmen würden nicht nur an die Bürgerinnen und Bürger zurückgegeben, sondern zusätzlich würden aus anderen Mitteln des Landeshaushalts Entlastungsmaßnahmen finanziert. Deswegen stünden da keine Gelder zur Verfügung.

Die genannten 2,8 Milliarden € könne er nicht nachvollziehen. Es gebe im Jahr 2022 1,8 Milliarden € Steuermehreinnahmen. Wie er auch im Plenum des Landtags geäußert habe, gingen diese in den Jahresüberschuss 2022 – dies sehe die Haushaltsordnung so vor – und würden auch gebraucht. Ein Blick in die mittelfristige Finanzplanung zeige, dass das Defizit auch mit dem Haushaltsentwurf 2023/2024 größer und nicht kleiner werde. Dies müsse auch gegenfinanziert sein.

Auch ihn besorge, dass das Land so hohe Ausgabereise vor sich herschiebe. Aber diese Mittel seien nun einmal zum großen Teil gebunden. Wer seriöse Vorschläge machen wolle, müsse auch sagen, ob zur Gegenfinanzierung z. B. beim Hochschulfinanzierungsvertrag, bei kommunalen Mitteln oder bei anderem gestrichen werden solle.

Unterschiedliche politische Bewertungen könne es aber sicherlich bei der Frage geben, wie viel Vorsorge geschaffen werden solle. Der Haushaltsentwurf 2023/2024 umfasse ein Volumen von 120 Milliarden €. Dies sei kein Sparhaushalt, sondern der größte Haushalt in der Geschichte des Landes Baden-Württemberg. Die Rücklage sei im Regierungsentwurf mit gut 1 Milliarde € gefüllt. Im Rahmen der Schuldenbremse sei jetzt noch einmal das Maximum an Kreditermächtigungen ausgeschöpft worden. Dies sei sicherlich eher zu knapp als zu viel angesichts eines Haushalts, der über zwei Jahre laufe, die von vielen Unsicherheiten und Risiken geprägt sein würden, und bei dem man heute nicht wisse, was in einem Monat, geschweige denn in einem oder in zwei Jahren sein werde.

Der zuerst genannte Abgeordnete der Fraktion der SPD repliziert, bei den Summen, die in der Auseinandersetzung immer im Raum stünden, stelle sich die Frage, was dabei alles mit eingerechnet werde. Unstrittig sei, dass im Haushaltsplan ein Risikopuffer eingebaut worden sei. Dann gebe es eine Rücklage für Haushaltsrisiken und auch noch mehrere Millionen Euro für politischen Handlungsspielraum. Wenn Anträge von den Regierungsfractionen kämen, werde die Finanzierung zwar als schwierig, aber doch als möglich dargestellt, während Anträge von der Opposition grundsätzlich nicht finanzierbar seien. Die Frage, die dann im Raum stehe, hänge damit zusammen, was es an Rücklagen gebe, was nicht gebundene Ausgabereise seien. Deshalb habe er heute auch bewusst noch nicht über Kreditermächtigungen gesprochen. Auch diese Debatte könne ja geführt werden.

Der Finanzminister höre auch keine Kritik dazu, dass er sich erneut mit einer Kreditermächtigung auf den Weg gemacht habe. Dies halte die SPD für absolut richtig, weil genau diese Kreditermächtigungen ein Stück weit auch ein Risikopuffer für das sein könnten, was in den nächsten Jahren auf das Land zukomme.

Diese Debatte führe seine Fraktion ganz bewusst zu den Einzelplänen und dann auch noch einmal im Plenum. Dabei habe die SPD schon den Anspruch, dem Finanzminister aufzuzeigen, dass hier nach ihrer Meinung Mittel vorhanden seien und das Verhältnis zwischen Risikoabwägung und dem, was jetzt in die Hand genommen werden müsse, um die akute Krise zu bekämpfen, nicht stimme. Sicherlich würden auch nicht alle Anträge, die jetzt zu den Einzelplänen gestellt worden seien, ins Plenum getragen. Auch dort werde aufgezeigt, wo die SPD weitere Schwerpunkte setzen wolle, um den Regierungsfractionen vielleicht noch dabei zu helfen, ein eigenes Entlastungspaket für Baden-Württemberg auf den Weg zu bringen. Dies fehle nämlich.

Ein weiterer Abgeordneter der Fraktion GRÜNE widerspricht der Aussage, dass es kein Entlastungspaket gebe. In der Plenardebatte sei angekündigt worden, dass es ein Entlastungspaket geben werde, und es sei auch öffentlich bekannt, dass schon ganz konkret darüber verhandelt werde, wie es aussehen solle.

Der Abgeordnete der Fraktion der FDP/DVP hält es für wichtig, Gegenfinanzierungen im Einzelplan selbst zu machen, wenn man in der Opposition sei. Deshalb verfare seine Fraktion auch entsprechend.

Die Änderungsanträge 13/3, 13/13, 13/18 und 13/4 werden jeweils mehrheitlich abgelehnt.

Änderungsantrag 13/25 mehrheitlich zugestimmt.

Der Ausschuss lehnt die Änderungsanträge 13/14, 13/15, 13/16 und 13/17 jeweils mehrheitlich ab.

Kapitel 1303 mit den beschlossenen Änderungen mehrheitlich genehmigt.

Kapitel 1304

Straßenverkehr

Die Änderungsanträge 13/5 (insgesamt), 13/6, 13/7, 13/19 und 13/8 werden jeweils mehrheitlich abgelehnt.

Änderungsantrag 13/26 einstimmig zugestimmt.

Der Vorsitzende hält fest, dass sich durch die Annahme des Antrags 13/26 eine Abstimmung über den Änderungsantrag 13/20 erübrige.

Änderungsantrag 13/21 mehrheitlich abgelehnt.

Änderungsantrag 13/27 mehrheitlich zugestimmt.

Kapitel 1304 mit den beschlossenen Änderungen mehrheitlich genehmigt.

Kapitel 1306

Nachhaltige Mobilität

Der Vorsitzende ruft die Änderungsanträge 13/9 bis 13/12 sowie 13/28 bis 13/30 mit zur Beratung auf.

Ein Abgeordneter der Fraktion der CDU weist zum Änderungsantrag 13/28 der Regierungsfractionen darauf hin, dass enorme Anstrengungen unternommen würden, um die Klimasituation des Landes zu verbessern. Dabei gehe es um eine Verdopplung – nach dem Sektorziel-Gutachten des Umweltministeriums – bis Verdreifachung des ÖPNV. Es gehe aber auch darum, dass der existierende Verkehr klimaneutral werde. Dies werde nur über synthetische Kraftstoffe funktionieren. Je schneller dort ein Hochlauf gelinge, desto weniger CO₂ werde in den nächsten Jahren ausgestoßen. Ziel sei ja, dass möglichst wenig CO₂ in der Atmosphäre sei.

Dabei gehe es auch darum, die Technologie dort zu nutzen, wo viel Energie und teilweise ein Vielfaches der hiesigen Energie aus Erneuerbaren zur Verfügung stehe – dies vor allem rund um die Uhr –, und genügend Abnehmer für die synthetischen Kraftstoffe zu haben. Wenn eine solche Elektrolyseanlage nämlich die überwiegende Zeit des Jahres stillstehe, halte sie nicht länger, sondern gehe relativ schnell kaputt.

Ein Abgeordneter der Fraktion der SPD möchte zu Titel 671 80 – Erstattungen an die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH – wissen, ob die Steigerung der Mittelanätze auf neue Aufgaben für die Nahverkehrsgesellschaft zurückzuführen sei.

Ein Abgeordneter der Fraktion der AfD zeigt sich entsetzt, dass das Land in eine neue Energiewirtschaft hineinwolle, ohne die geringsten Kenntnisse zu haben. Selbstverständlich sei es nicht gut, wenn eine teure Elektrolyseanlage nicht arbeite. Aus beruflicher Erfahrung wisse er, dass der Verschleiß hauptsächlich im Betrieb durch die Hitze und das Aufoxidieren der Beschichtungen entstehe. Im Übrigen sehe er an Aussagen wie jener, dass eine Anlage länger halte, wenn sie nicht betrieben werde, die Qualität, die Abstimmungen zugrunde liege.

Ein Abgeordneter der Fraktion der FDP/DVP erklärt, seine Fraktion habe in ihrem Entschließungsantrag 13/22 darauf hingewiesen, dass es dann, wenn es bei den reFuels einen Hochlauf geben solle, wichtig sei, z. B. auch die Dienstfahrzeuge des Landes mit synthetischen Kraftstoffen zu betanken.

Der Abgeordnete der Fraktion der CDU verdeutlicht zu seiner Aussage zu den Elektrolyseanlagen, dass er darüber mit Professoren des KIT gesprochen habe. Ihnen vertraue er wegen ihrer Ausbildung mehr und auch deshalb, weil sie weniger ideologiebehaftet seien.

Ein weiterer Abgeordneter der Fraktion der CDU unterstreicht, alle Experten seien sich darin einig, dass das Klimaziel 2030 des Pariser Klimaabkommens nicht ohne reFuels erreicht werden könne. Wenn sich die FDP/DVP in diesem Bereich mit engagieren wolle, begrüße seine Fraktion dies sehr. Aber dann bitte er auch darum, dass sie sich bei der Bundesregierung dafür einsetze, dass von dort gesetzte Hürden beseitigt würden. Nach wie vor sei nämlich in Deutschland der Einsatz der reFuels nur für Kommunalfahrzeuge erlaubt. Aber vielleicht könne das Land hier auch noch mit einer Bundsratsinitiative tätig werden.

Der Abgeordnete der Fraktion der AfD stellt klar, die AfD sei auch für den Einsatz synthetischer Kraftstoffe, für Forschung und Weiterentwicklung auf diesem Feld sowie für die Zulassung von reFuels. Mit seiner vorangegangenen Bemerkung habe er nur deutlich machen wollen, dass zu Sachverhalten korrekte Aussagen gemacht werden müssten.

Der Abgeordnete der Fraktion der FDP/DVP schließt sich der Auffassung an, dass im Bereich der reFuels auch weiter Druck auf den Bund ausgeübt werden müsse. Seine Fraktion mache dies intern, und die Landesregierung von Baden-Württemberg könne dies über ihre Verbindungen zum Bundesumweltministerium leisten.

Darüber hinaus bittet er, einmal zu überlegen, wie sich z. B. durch ein interministerielles Konzept erreichen lasse, dass mehr Dienstfahrzeuge mit synthetischen Kraftstoffen betankt würden. Klar sei, dass über 2030 hinaus Autos mit Verbrennermotoren auf den Straßen fahren würden.

Der Minister für Verkehr zeigt sich erfreut, dass von allen Fraktionen Zustimmung zur Wichtigkeit des Einsatzes von reFuels komme. Das Verkehrsministerium habe mit wissenschaftlicher Unterstützung eine Roadmap entwickelt, arbeite hier eng mit der Wirtschaft zusammen und werde auch alles tun, damit die reFuels in Karlsruhe erzeugt würden. Dazu gehöre auch, in Baden-Württemberg die technischen Kompetenzen zum Aufbau von Raffinerien zu haben. Denn weltweit werde in diesem Bereich sehr viel investiert werden. Aber reFuels seien nicht die Alternative zur Elektromobilität, sondern zusätzlich zur Elektromobilität würden auch die reFuels gebraucht, genauso wie Brennstoff- und Wasserstoffzellen.

Im Moment sei die Entwicklung aber noch nicht so weit, dass große Fahrzeugflotten beliefert werden könnten. Erste Anlagen, die in größerem Umfang synthetische Kraftstoffe herstellen könnten, befänden sich gerade im Aufbau. Diese müssten dann auch nach Deutschland gebracht werden.

Prinzipiell bestehe auch die Option, dass Dienstfahrzeuge mit solchen Kraftstoffen führen. Dafür wäre dann allerdings nicht das Verkehrsministerium zuständig, sondern das Finanzministerium. Jedes Ministerium „bewirtschaftet“ seine eigenen Fahrzeuge. Die Fahrzeuge des Verkehrsministeriums führen elektrisch. Denn für Pkw sei nach wie vor die ökologisch beste Lösung, batterieelektrisch zu fahren.

Zu den Verfahren zur Herstellung von synthetischen Kraftstoffen verweist er sodann auf das Fischer-Tropsch-Verfahren. Aus diesem Verfahren kämen höchstens zur Hälfte Kerosin und dann noch Benzin und Diesel heraus, was dann irgendwie verwertet werden müsse.

Zu den gestiegenen Erstattungen an die Nahverkehrsgesellschaft weist er darauf hin, dass diese Gesellschaft ein wichtiger Dienstleister für das Land sei. Aus dieser Ansatzzerhöhung sollten eine Reihe von Modellprojekten, Konzepten und Steuerungsaufgaben finanziert werden.

Für die reFuels müsse es in einem großen Umfang eine garantierte Nachfrage über einen längeren Zeitraum geben. Für das Elektrolyseverfahren werde Kohlenstoff benötigt, aber die EU lasse bis 2035 nur sogenannte Punktquellen als Kohlenstoffquelle zu. Wenn man jedoch keine Kohlenstoffquelle habe, rechneten sich hier die Investitionen in Höhe von Milliarden Euro nicht, es sei denn, man schaffe es, den Kohlenstoff direkt aus CO₂ in der Luft mit Direct Air Capture zu filtern. Dies sei prinzipiell technisch möglich, aber ebenfalls ausgesprochen teuer und funktioniere noch nicht im großen Maßstab.

Deshalb würden auf absehbare Zeit andere Quellen gebraucht wie z. B. die Zementproduktion. Bei der Zementproduktion entstehe sehr viel CO₂, aus dem wiederum der Kohlenstoff entnommen werden könne. Die EU habe aber hier noch keine Quoten für Kerosin und für synthetische Kraftstoffe festgelegt, sondern setze noch viel zu sehr auf biogene Kraftstoffe, die es auch nur begrenzt gebe. Die großen Mengen müssten synthetisch hergestellt werden, und wenn sich diesbezüglich bei der EU etwas bewege, könne hier im nächsten Jahrzehnt wirklich ein großer Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden. In diesem Jahrzehnt gehe es darum, Kapazitäten für eine Massenproduktion aufzubauen.

Änderungsantrag 13/9 mehrheitlich abgelehnt.

Änderungsantrag 13/28 einstimmig zugestimmt.

Änderungsantrag 13/10 mehrheitlich abgelehnt.

Änderungsantrag 13/29 mehrheitlich zugestimmt.

Änderungsantrag 13/11 mehrheitlich abgelehnt.

Änderungsantrag 13/30 mehrheitlich zugestimmt.

Änderungsantrag 13/12 mehrheitlich abgelehnt.

Kapitel 1306 mit den beschlossenen Änderungen mehrheitlich genehmigt.

Kapitel 1307

Mobilitätszentrale, vernetzte und digitale Mobilität

Den Änderungsanträgen 13/31, 13/32 und 13/33 wird jeweils mehrheitlich zugestimmt.

Kapitel 1307 mit den beschlossenen Änderungen mehrheitlich genehmigt.

Entschließungsantrag 13/22 mehrheitlich abgelehnt.

Der Vorsitzende stellt fest, dass für den Bereich des Einzelplans 13 keine Wortmeldungen zu Projekten vorlägen, die im Einzelplan 12 – Allgemeine Finanzverwaltung – veranschlagt seien.

6.12.2022

Winfried Mack

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/1

Änderungsantrag
der Fraktion der AfD

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/2024

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1301 Ministerium

Zu ändern:
(S. 12)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
421 01	011	Bezüge des Ministers und der Staatssekretärin		
		statt	349,9	349,9
		zu setzen	185,2	185,2
			(-164,7)	(-164,7)
		Der Haushaltsvermerk wird wie folgt gefasst:		
		„Amtsgehalt	2023	2024
	B 11		1	1 Minister“

In der Erläuterung werden die Wörter „und der Staatssekretärin“ gestrichen.

22.11.2022

Gögel, Klauß, Klos und Fraktion

Begründung

Im Nachtragshaushalt 2021 ist im Verkehrsministerium (unter anderem) die Stelle der Staatssekretärin zugegangen. Die Zahl der politischen Staatssekretäre bei den Ministerien befindet sich seit mehreren Wahlperioden im – teils exponentiellen– Anwachsen. Es tritt damit eine Vergrößerung des Regierungsapparats ein, die mit den Anforderungen, die an eine effektiv handelnde und effiziente Exekutive zu stellen sind, nicht mehr vereinbar ist, zumal damit beinahe eine Verdopplung der Ausgaben gegenüber dem Jahr 2020 einhergeht.

Zudem ist ein Stellenaufwuchs, wenn überhaupt, nicht bei den Führungskräften angezeigt, sondern vielmehr bei den Mitarbeitern auf operativer Ebene. Das Amt der politischen Staatssekretärin ist daher nicht erforderlich, mithin einzusparen.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/2

Änderungsantrag
der Fraktion der AfD

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/2024

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1301 Ministerium

I. Im Betragsteil zu ändern:
(S. 12/13)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
1.	422 01	011	Bezüge und Nebenleistungen der Beamtinnen und Beamten	
			<i>statt</i>	16.777,3
			<i>zu setzen</i>	17.153,5
				14.284,4
				14.284,4
				(-2.492,9)
				(-2.869,1)
2.	428 01	011	Entgelte der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (Beschäftigten)	
			<i>statt</i>	12.618,8
			<i>zu setzen</i>	12.861,2
				8.254,2
				8.254,2
				(-4.364,6)
				(-4.607,0)

II. Im Stellenteil zu ändern:
(S. 160/166)

Titel Bes. Gr. Entg. Gr.	FKZ	Bezeichnung	Stellenzahl 2023	Stellenzahl 2024
422 01	011	Stellenplan für Beamtinnen und Beamte		
		a) Planstellen für Beamtinnen und Beamte		
1.	B 2	Ministerialrat	<i>statt</i>	1,0
			<i>zu setzen</i>	1,0
				0,0
				0,0
				(-1,0)
				(-1,0)
2.	A 16	Ministerialrat	<i>statt</i>	21,0
			<i>zu setzen</i>	21,0
				19,0
				19,0
				(-2,0)
				(-2,0)
3.	A 15	Regierungsdirektor	<i>statt</i>	45,5
			<i>zu setzen</i>	45,5
				40,5
				40,5
				(-5,0)
				(-5,0)

Titel Bes. Gr. Entg. Gr.	FKZ	Bezeichnung		Stellenzahl 2023	Stellenzahl 2024
4.	A 15	Baudirektor	statt	12,0	12,0
			zu setzen	9,0	9,0
				(-3,0)	(-3,0)
5.	A 14	Oberregierungsrat	statt	29,5	29,5
			zu setzen	28,5	28,5
				(-1,0)	(-1,0)
6.	A 14	Oberbaurat	statt	11,0	11,0
			zu setzen	7,0	7,0
				(-4,0)	(-4,0)
7.	A 13	Regierungsrat	statt	7,5	7,5
			zu setzen	6,5	6,5
				(-1,0)	(-1,0)
8.	A 13	Baurat	statt	10,5	10,5
			zu setzen	5,5	5,5
				(-4,0)	(-4,0)
9.	A 13	Oberamtsrat (Bau)	statt	2,0	2,0
			zu setzen	0,0	0,0
				(-2,0)	(-2,0)
10.	A 12	Amtsrat (Bau)	statt	3,0	3,0
			zu setzen	0,0	0,0
				(-3,0)	(-3,0)
11.	A 11	Regierungsamtmann	statt	6,5	6,5
			zu setzen	4,5	4,5
				(-2,0)	(-2,0)
12.	A 11	Bauamtmann	statt	4,0	4,0
			zu setzen	0,0	0,0
				(-4,0)	(-4,0)
428 01	011	Stellenübersicht für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (Beschäftigte)			
	TV-L	c) Tarifliche Beschäftigte			
13.	14		statt	13,0	13,0
			zu setzen	10,0	10,0
				(-3,0)	(-3,0)
14.	13		statt	23,5	21,5
			zu setzen	19,0	19,0
				(-4,5)	(-2,5)
15.	12		statt	20,0	20,0
			zu setzen	5,0	5,0
				(-15,0)	(-15,0)
16.	11		statt	13,5	13,5
			zu setzen	10,0	10,0
				(-3,5)	(-3,5)
17.	10		statt	2,0	2,0
			zu setzen	0,0	0,0
				(-2,0)	(-2,0)

Titel Bes. Gr. Entg. Gr.	FKZ	Bezeichnung	Stellenzahl 2023	Stellenzahl 2024
18.	9b			
			statt	13,0
			zu setzen	8,0
				(-5,0)
19.	8			
			statt	9,5
			zu setzen	5,0
				(-4,5)
20.	5			
			statt	5,0
			zu setzen	0,0
				(-5,0)
Die Veränderungen sind im Veränderungsnachweis entsprechend darzustellen.				

22.11.2022

Gögel, Klauß, Klos und Fraktion

Begründung

Der Stellenaufwuchs prägt neben einigen Stellenhebungen den vorliegenden Haushalt des Ministeriums. Er fußt größtenteils auf der Migration der Mobilitätszentrale Baden-Württemberg vom Regierungspräsidium Tübingen, das in der Zuständigkeit des Innenministeriums liegt, ins Verkehrsministerium (als neue Abteilung 5). Hierfür wurde bereits im Epl. 13 (Verkehr) des Staatshaushalts 2022 eigens das neue Kapitel 1307 geschaffen.

Diese Eingliederung war und ist schon deshalb entbehrlich, da die von der Regierung euphorisch hieraus erwarteten Effizienzsteigerungen und Synergieeffekte erfahrungsgemäß von großen Gebilden gar nicht geleistet werden oder schlimmstenfalls eine Verschlechterung eintritt.

Im Übrigen verstößt die Zentralisierung gegen den in Baden-Württemberg geltenden Grundsatz des dreistufigen Verwaltungsaufbaus. Eine Abweichung hiervon ist zwar in engen Ausnahmefällen möglich, allerdings ergab sich schon aus der Begründung der Regierung zur Gesetzesänderung genau das Gegenteil: Die beim Verkehrsministerium vor allem angesichts der in rechtlicher Hinsicht vagen Formulierungen in § 53a StrG gebündelte große Aufgabenfülle ist – anders als von der Regierung behauptet – mitnichten abgegrenzt und überschaubar.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/3

Änderungsantrag
der Fraktion der AfD

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/2024

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1303 Öffentlicher Verkehr

Zu ändern:
(S. 41)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
534 74	741	Dienstleistungen Dritter u. dgl.		
			statt 350,0	150,0
			zu setzen 0,0	0,0
			(-350,0)	(-150,0)

22.11.2022

Gögel, Klauß, Klos und Fraktion

Begründung

Die ÖPNV-Offensive/ÖPNV-Garantie der Titelgruppe 74 verdient insoweit keine Unterstützung, als dafür rein ideologisch motivierte Gutachten und sonstige Dienstleistungen erbracht werden. Diese Dienstleistungen sind sämtlich unnötig, nachdem die Mängel im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) längstens bekannt sind. An diesen krankt der ÖPNV seit vielen Jahren.

Nach jahrzehntelanger Vernachlässigung des ÖPNV seitens aller Regierungsparteien im Land wären die vorliegend eingeplanten Mittel daher direkt im nach wie vor weitgehend desolaten ÖPNV sinnvoller angelegt, um damit einem zuverlässigen, pünktlichen und sicheren ÖPNV endlich näher zu kommen. Mit weiteren bloßen Lippenbekenntnissen in Gutachten etc. allein ist es nicht getan. Besonders die tagtäglich leidgeprüften Pendler der „Öffis“ haben inzwischen den Glauben an durchgreifende Verbesserungen aufgegeben – sie ahnen, dass in der Sache selbst wie bisher wenig bis nichts vorangeht.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/4

Änderungsantrag
der Fraktion der AfD

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/2024

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1303 Öffentlicher Verkehr

Zu ändern:
(S. 41)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
633 74	741	Zuweisungen an Gemeinden, Gemeindeverbände und Landkreise		
			statt	110.150,0
			zu setzen	60.000,0
			(-50.150,0)	(-50.150,0)

22.11.2022

Gögel, Klaufuß, Klos und Fraktion

Begründung

Die von der Regierung für diesen Haushaltsposten vorgesehene annähernde Vervierfachung der Mittel ist maßlos überzogen. Verkehrsleistungen wie Rufverkehre sind grundsätzlich zu begrüßen, müssen dazu aber auch nicht erst im Wege der Sprachverhöhnung in On-Demand-Verkehre umbenannt werden. Es handelt sich beileibe um keine neue Verkehrsform. Stattdessen fehlt es nach wie vor schlicht an der landesweiten Umsetzung solcher Vorhaben.

Der „Mobilitätspass“ wiederum schießt insoweit über das wünschenswerte Ziel hinaus, als damit faktisch ein staatlicher Zwang hinsichtlich der Wahl des Verkehrsmittels einhergeht. Der euphemistische Begriff verbirgt, dass es sich tatsächlich um eine Nahverkehrsabgabe handelt. Diese weitere finanzielle Belastung trifft die Bürger zudem in einer – durch gleich mehrere große Krisen – schon höchst angespannten Situation, in der für sie das Thema Energie absolut im Vordergrund steht und daher auch von Seiten des Landes Priorität haben muss.

Aus dem gleichen Grund kann derzeit auch die „Mobilitätsgarantie“ keineswegs in der angedachten Form finanziert werden. Bei deren Umfang müssen vielmehr drastische Abstriche gemacht werden, zumal die eingangs erwähnten Rufverkehre, die nur bei tatsächlichem Bedarf fahren, bei schwacher Auslastung viel kostengünstiger erscheinen. Noch dazu ist die „Mobilitätsgarantie“ ein Bürokratiemonster sondergleichen, das – wie überhaupt die ganze sogenannte „Verkehrs- und Energiewende“ – Unsummen an Steuergeldern verschlingt und schon deshalb abzulehnen ist. Die aktuell drängenderen Probleme des ÖPNV sind mangelnde Zuverlässigkeit, mangelnde Pünktlichkeit und mangelnde Sicherheit. Daran ändert auch eine kostspielige „Mobilitätsgarantie“ nichts, die nur dafür sorgt, dass im ländlichen Raum leere oder nur sehr spärlich besetzte Busse umherfahren. Nicht ohne Grund ist in Baden-Württemberg in den letzten zehn Jahren die Zahl der zugelassenen Pkw um rd. 1 Million Fahrzeuge angestiegen. Deshalb sind Investitionen in

Seite 1 von 2

Straßen vorrangig. Einen funktionierenden ÖPNV (wie etwa in der Schweiz) würden die Bürger von selbst nutzen, ganz ohne Zwang. Erst recht nicht darf für Jugendliche ein Jugendticket BW finanziert werden, das landesweit gilt. Dies ist nicht Aufgabe des Staates, andernfalls würden hierdurch deren Freizeitkosten sozialisiert. Die Landesregierung gleitet immer mehr in einen Staat ab, der in sozialistischer Manier für alles Förderungen verteilt, während zugleich die Zahl derer, die dies (unfreiwillig) finanzieren müssen, stetig kleiner wird.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/5

Änderungsantrag
der Fraktion der AfD

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/2024

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1304 Straßenverkehr

Zu ändern:
(S. 89/90)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
1.	534 03A	711	Dienstleistungen Dritter u. dgl. für die Planung, Bauüberwachung und Ausführung von Straßenbauvorhaben im Bereich der Landesstraßen	
			statt	16.990,2
			zu setzen	17.004,9
				22.090,2
				24.504,9
				(+5.100,0)
				(+7.500,0)
			In Ziffer 1. der Erläuterung werden für das Jahr 2023 die Zahl „13.047,9“ durch die Zahl „18.147,9“ und für das Jahr 2024 die Zahl „13.059,2“ durch die Zahl „20.559,2“ ersetzt.	
			In der Summenzeile werden für das Jahr 2023 die Zahl „16.990,2“ durch die Zahl „22.090,2“ und für das Jahr 2024 die Zahl „17.004,9“ durch die Zahl „24.504,9“ ersetzt.	
2.	534 03B	711	Dienstleistungen Dritter u. dgl. für die Planung, Bauüberwachung und Ausführung von Straßenbauvorhaben im Bereich der Bundesfern- straßen	
			statt	47.503,7
			zu setzen	48.298,0
				52.503,7
				55.098,0
				(+5.000,0)
				(+6.800,0)
			In Ziffer 1. der Erläuterung werden für das Jahr 2023 die Zahl „32.152,3“ durch die Zahl „37.152,3“ und für das Jahr 2024 die Zahl „32.689,9“ durch die Zahl „39.489,9“ ersetzt.	
			In der Summenzeile werden für das Jahr 2023 die Zahl „47.503,7“ durch die Zahl „52.503,7“ und für das Jahr 2024 die Zahl „48.298,0“ durch die Zahl „55.098,0“ ersetzt.	

22.11.2022

Gögel, Klauß, Klos und Fraktion

Begründung

Der Bau von Landes- und Bundesstraßen wurde von den Regierungen in Baden-Württemberg in den letzten Jahrzehnten geradezu sträflich vernachlässigt. Indes ist Baden-Württemberg als Wirtschaftsstandort dringend auf eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur angewiesen, wenn das Land einen Spitzenplatz behaupten will. Neben der Unterhaltung und Instandsetzung der Landesstraßen ist dazu auch der Aus- und Neubau von Landes- und Bundesstraßen unabdingbar. Dazu sind im Landeshaushalt auskömmliche Mittel für die Vergabe von Leistungen an Dritte (z. B. Ingenieurleistungen) erforderlich.

Insbesondere betrifft dies den Nordost-Ring Stuttgart. Dieser ist als Bundesstraße konzipiert und bereits im „Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030“ als „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)“ enthalten, ohne jedoch in der Folge entscheidende Fortschritte zu machen. Die AfD-Fraktion favorisiert dabei im Sinne des Schutzes der dortigen Bevölkerung und Natur eine unterirdische Trassenführung, die weitestgehend in Tunneln verläuft.

Weiterhin ist der stockende Ausbau der erst in wenigen Abschnitten fertigen Autobahn A 98 (Lörrach - Lindau) schneller voranzutreiben. Diese „Süd-Autobahn“ gewährleistet den Anschluss an die bestehende Autobahn A 96 nach bzw. von München.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/6

Änderungsantrag
der Fraktion der AfD

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/2024

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1304 Straßenverkehr

Zu ändern:
(S. 102)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
633 77	723	Erstattung an Stadt- und Landkreise		
			statt	82.800,0
			zu setzen	90.000,0
			(+7.200,0)	(+7.200,0)

22.11.2022

Gögel, Klauß, Klos und Fraktion

Begründung

Die Stadt- und Landkreise sind für die Unterhaltung und Instandsetzung der Landesstraßen zuständig. Dafür erhalten sie pauschale Zuweisungen nach dem Finanzausgleichsgesetz BW (FAG). Die insoweit gewährte finanzielle Ausstattung der Stadt- und Landkreise ist allerdings oft wenig bis gar nicht auskömmlich und daher deutlich zu erhöhen, damit die Kreise diese wichtige Funktion wie gesetzlich vorgesehen auch ordnungsgemäß ausüben können.

Das Land BW als Wirtschaftsstandort wie auch seine Bevölkerung sind auf eine intakte Verkehrsinfrastruktur angewiesen und dürfen eine solche ob der hohen Steuer- und Abgabenlast auch uneingeschränkt erwarten.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/7

Änderungsantrag
der Fraktion der AfD

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/2024

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1304 Straßenverkehr

Zu ändern:
(S. 103)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
781 79	723	Erhaltung		
			statt	165.500,0
			zu setzen	165.100,0
				365.500,0
				365.100,0
			(+200.000,0)	(+200.000,0)
		Die Erläuterung wird wie folgt gefasst:		
		„ Erläuterung: Veranschlagt sind die Ausgaben zur Erhaltung der Landesstraßen, Radwege an Landesstraßen und Brückenbauwerke, für die Sanierung von Kunstbauten, die Ausstattung der Straßen sowie geringfügige örtliche Verbesserungen. Zu diesen Baumaßnahmen gehören insbesondere die Erneuerung von Straßenbelägen aller Art, Behebung von Frostschäden, Rutschungen und Hochwasserschäden, Ausstattung mit Schutzplanken, Leitpfosten, Fahrbahnmarkierung, Beschilderung und Bepflanzung von längeren Strecken sowie Einrichtungen von Lichtsignalanlagen im Einzelfall. Die Verpflichtungsermächtigung von Tit. 785 79 kann auch hier in Anspruch genommen werden.“		

22.11.2022

Gögel, Klauß, Klos und Fraktion

Begründung

Der marode Zustand vieler Landesstraßen (samt Brücken, Stützbauwerken etc.) ist über mehrere Jahrzehnte aufgelaufen, weil die Landesregierungen die Verkehrsinfrastruktur stiefmütterlich behandelt und deshalb regelrecht heruntergewirtschaftet haben. Geld zur Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur des Landes war stets genug vorhanden, doch wurden – und werden noch immer – die verfügbaren Mittel von der Landesregierung lieber für andere Belange verwendet, insbesondere im Sozialbereich für eine desaströse Einwanderungspolitik auf Bundes- und Landesebene.

Seite 1 von 2

Der indiskutable Zustand vieler Straßen, Brücken, Stützbauwerke etc. des Landes ist der Bevölkerung oft aus eigener Wahrnehmung bekannt und nicht zuletzt durch parlamentarische Initiativen im Landtag oder entsprechende Medienberichte (etwa des SWR vom Frühjahr 2022) hinlänglich belegt. Gerade bei Brücken oder Stützbauwerken dürfen im Hinblick auf die Sicherheit keinerlei Abstriche geduldet werden und es ist zügiges Handeln gefragt. Abgesehen davon ist Baden-Württemberg als Wirtschaftsstandort auf eine intakte Verkehrsinfrastruktur angewiesen, wenn das Land seinen Platz behaupten will. Folglich sind die finanziellen Mittel zur Erhaltung der Landesstraßen überaus deutlich aufzustocken, um die von den Regierungen unseres Bundeslandes jahrelang aufgeschobenen Erhaltungsmaßnahmen auch nur annähernd aufholen zu können.

Allerdings dürfen die Mittel hierfür nicht durch Ausgaben für Schallschutzmaßnahmen geschmälert werden, denn Schallschutz ist zwar sehr wichtig, gehört aber nicht zur Erhaltung, sondern dient der Einhaltung von Vorgaben des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) nebst der hierzu einschlägigen Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV). Die Ausgaben für Schallschutz hat die Regierung daher gesondert in einem anderen Titel auszuweisen.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/8

Änderungsantrag
der Fraktion der AfD

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/2024

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1304 Straßenverkehr

Zu ändern:
(S. 104)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
785 79	723	Ortsumgehungen, Aus- und Neubau		
			statt	37.730,7
			zu setzen	50.000,0
			(+12.269,3)	(+12.269,3)

22.11.2022

Gögel, Klauß, Klos und Fraktion

Begründung

Ortsumgehungen sowie der Aus- und Neubau von Landesstraßen wurden in den letzten Jahrzehnten von den Landesregierungen in Baden-Württemberg geradezu sträflich vernachlässigt. Indes ist die Bevölkerung vor Ort ebenso wie Baden-Württemberg als Wirtschaftsstandort dringend auf eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Neben der Unterhaltung und Instandsetzung der Landesstraßen sind dazu auch Ortsumgehungen sowie der Aus- und Neubau von Landesstraßen unabdingbar.

Die Realisierung solcher Vorhaben zieht sich bislang im Land in der Regel über Jahrzehnte hin, was einerseits der vom Verkehr betroffenen Bevölkerung wie auch andererseits den Verkehrsteilnehmern nicht mehr vermittelbar ist. Gerade bei Ortsumgehungen trifft die Nichtumsetzung von Projekten die vom Durchgangsverkehr geschundene Bevölkerung in Bezug auf Lärm und Staus besonders hart.

Es fehlt der Regierung insoweit stark an Innovationskraft, wogegen man in anderen EU-Staaten beobachten kann, wie dies gelingt. Daher sind die Haushaltsmittel für diesen Titel deutlich zu erhöhen.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/9

Änderungsantrag
der Fraktion der AfD

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/2024

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1306 Nachhaltige Mobilität

Zu ändern:
(S. 115)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
534 80	692	Kosten für Dienstleistungen Dritter und dgl.		
			statt 3.896,5	3.896,5
			zu setzen 0,0	0,0
			(-3.896,5)	(-3.896,5)

22.11.2022

Gögel, Klauß, Klos und Fraktion

Begründung

Es handelt sich um Kosten, die rein ideologisch motiviert und daher gänzlich zu streichen sind. Innovative und neue Verkehrsformen, die unter den verschiedenen Verkehrsmitteln im Modal Split in irgendeiner Weise besser sind (z. B. schneller, kostengünstiger, sicherer), setzen sich am Markt schnell durch. Es bedarf dazu nicht der in der Erläuterung zum Titel angeführten Maßnahmen (etwa Information der Öffentlichkeit; mediale, organisatorische und technische Unterstützung; Kampagnen, externe Untersuchungen; Werkverträge), die noch dazu für eine unverantwortliche Kostenaufblähung sorgen.

Dies belegen insbesondere der Schienenpersonenverkehr (SPV) bzw. Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), die viele Menschen zwar gern benutzen würden, aber es tatsächlich dann doch nicht (mehr) tun, da trotz unzähliger Versprechungen, Kampagnen, Programme, Strategiedialoge und dergleichen die – schon lange bestehenden und daher hinlänglich bekannten – Kardinalprobleme wie Unzuverlässigkeit, Unpünktlichkeit und Unsicherheit nicht gelöst sind.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/10

Änderungsantrag
der Fraktion der AfD

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/2024

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1306 Nachhaltige Mobilität

Zu ändern:
(S. 116)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
671 80	692	Erstattungen an die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH		
			statt	12.382,0
			zu setzen	11.382,0
				6.382,0
				6.382,0
				(-6.000,0)
				(-5.000,0)

22.11.2022

Gögel, Klaufuß, Klos und Fraktion

Begründung

Ziel der Landesregierung ist laut der Erläuterung zur Titelgruppe 80 (S. 114) eine sogenannte „neue Mobilität“. Bislang fristet diese angesichts vieler ungelöster Probleme noch weitestgehend ein bloßes Nischendasein. Das schließt keineswegs aus, dass sich dies in der Zukunft anders verhält. Indes ist für diesen Bereich die annähernde Verdopplung der Erstattungen an die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) auf einen zweistelligen Millionenbetrag derzeit nicht zu rechtfertigen.

Dies gilt erst recht vor dem Hintergrund, dass es sich bei der NVBW um ein landeseigenes Unternehmen handelt. Der Staat darf nicht selbst Wirtschaft betreiben, sondern hat lediglich der Wirtschaft die rechtlichen Rahmenbedingungen vorzugeben, innerhalb derer sich das wirtschaftliche Handeln abspielen kann. Andernfalls entwickelt er sich vom Nachwächterstaat (Minimalstaat) zum Wohlfahrtsstaat. Die Wirtschaftsordnung der Bundesrepublik Deutschland ist die der sozialen Marktwirtschaft. Eine einseitige Bevorzugung der neuen Mobilität gegenüber der herkömmlichen Mobilität ist unter Freiheits- und Gleichheitsaspekten tunlichst zu vermeiden. Andernfalls würde die von Ludwig Erhard in der frühen Nachkriegszeit beendete Zwangswirtschaft wiederaufleben.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/11

Änderungsantrag
der Fraktion der AfD

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/2024

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1306 Nachhaltige Mobilität

Neu einzufügen:
(S. 119)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
„534 84 N	692	Kosten für Dienstleistungen Dritter und dgl.		
		zu setzen	3.000,0	5.000,0
		Erläuterung: Es soll eine Machbarkeitsstudie bezüglich der Möglichkeiten zur Umsetzung des in der Schweiz (mit Start 2031) geplanten Logistiksystems „Cargo Sous Terrain“ in Baden-Württemberg erstellt werden.“		

22.11.2022

Gögel, Klauß, Klos und Fraktion

Begründung

In der Schweiz will man mit dem Projekt „Cargo Sous Terrain (CST)“ den Transport von Gütern und Waren unter die Erde verlegen. Es handelt sich dabei um ein Tunnelsystem, denn die oberirdische Verkehrsinfrastruktur hat sich zur Bewältigung des Transportaufkommens als unzulänglich erwiesen.

Da in Baden-Württemberg ähnliche Infrastrukturprobleme wie in der Schweiz bestehen, gilt es abzuklären, ob das System des Nachbarlandes nach Baden-Württemberg erweitert und ggf. später sogar für ganz Deutschland etabliert werden kann. Zunächst erscheint für Baden-Württemberg allerdings die Versorgung der Großstädte (City-Logistik) am relevantesten, um innerstädtisch die herkömmlichen Transportmittel (vor allem Lkw) zu ersetzen. Dadurch bliebe nur noch die „letzte Meile“ (Feinverteilung) für andere Transportmittel (z. B. Pkw, Lastenrad). Dies wurde auch auf dem „1. Güterverkehrskongress“ des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg im Herbst 2022 in einem Vortrag angedacht.

In diesem Sinne hat die Stadt Bergisch Gladbach in Nordrhein-Westfalen ab 2019 über knapp 2 Jahre ein Pilotprojekt zu dem ähnlichen, aber kleiner dimensionierten Transportsystem „CargoCap“ durchgeführt; dabei handelt es sich um ein (Fahr-)Rohrleitungssystem.

Die Landesregierung lässt auch insoweit bislang jegliche Innovationskraft vermissen.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/12

Änderungsantrag
der Fraktion der AfD

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/2024

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1306 Nachhaltige Mobilität

Zu ändern:
(S. 127)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
685 91	729	Zuschüsse zu Modellprojekten		
			statt 4.000,0	4.000,0
			zu setzen 0,0	0,0
			(-4.000,0)	(-4.000,0)

22.11.2022

Gögel, Klauß, Klos und Fraktion

Begründung

Mit ihren unzähligen Modellprojekten wie auch Programmen, Dialogen und Kampagnen rückt die Landesregierung das Land immer mehr in Richtung eines sozialistischen Staates, der glaubt, seinen Bürgern Modelle, Pläne usw. vorgeben zu müssen. Dabei bewegt sich die Landesregierung zugleich in immer denselben Zirkeln von Umweltschutz und Klimaschutz, die gebetsmühlenartig wiederholt werden, weil sich damit alles geißeln lässt (bekanntlich höhlt steter Tropfen den Stein). Indes wird dadurch die Sache nicht besser, denn wohin das führt, zeigt am besten das Beispiel der ehemaligen DDR-Planwirtschaft.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/13

Änderungsantrag
der Fraktion der SPD

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/24

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 **Ministerium für Verkehr**

Kapitel 1303 **Öffentlicher Verkehr**

Zu ändern:
(S. 41)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
633 74	741	Zuweisungen an Gemeinden, Gemeindeverbände und Landkreise		
			statt	110.150,0
			zu setzen	110.150,0
				260.150,0
				260.150,0
				(+150.000,0)
				(+150.000,0)
		Die Erläuterung wird wie folgt gefasst:		
		„ Erläuterung: Veranschlagt sind u.a. Mittel und Verpflichtungsermächtigungen zur Förderung des Betriebs von On-Demand-Verkehrsleistungen, die in Ergänzung zu bestehenden SPNV- und Regiobuslinien eingerichtet werden, für die Komplementärfinanzierung vom Land zur Einführung eines Mobilitätspasses zum Ausbau des ÖPNV sowie für ein Solidarticket für alle Schüler, Auszubildende, Studenten, Senioren und als landesweites Sozialticket.“		

22.11.2022

Stoch, Fink, Storz und Fraktion

Begründung

Mit ihrem landesweiten Jugend-Ticket greift die Landesregierung einen Antrag der SPD aus den Haushaltsberatungen des Doppelhaushalts 2020/21 auf. Allerdings lässt sie dabei zwei zentrale Gruppen außen vor: die Senioren und Menschen mit geringem Einkommen. Insbesondere die letzte Gruppe ist auf den ÖPNV als wirklich kostengünstige Alternative zum Auto angewiesen, wenn Mobilität nicht zur neuen sozialen Frage werden soll. Hierfür soll der Haushaltsansatz um 50 Mio. Euro erhöht werden.

Das Land übernimmt die Kosten der Umsetzung der Mobilitätsgarantie auch für Kommunen und Landkreise, da diese die Kosten zunächst nicht auf ihre Bürgerinnen und Bürger über den Mobilitätspass abwälzen können.

Ohne diesen Beitrag des Landes würde die Mobilitätswende im Land ins Stocken geraten. Hierfür soll der Haushaltsansatz um 100 Mio. Euro erhöht werden.

Seite 1 von 1

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/14

Änderungsantrag
der Fraktion der SPD

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/24

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 **Ministerium für Verkehr**

Kapitel 1303 **Öffentlicher Verkehr**

Zu ändern:
(S. 52)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
891 86 C	742	Ausbau und Elektrifizierung von Schieneninfrastruktur		
			statt 0,0	0,0
			zu setzen 10.000,0	10.000,0
			(+10.000,0)	(+10.000,0)
		Die Erläuterung wird wie folgt gefasst:		
		„ Erläuterung: Zur Abdeckung von finanziellen Verpflichtungen für den Ausbau und die Elektrifizierung von Schieneninfrastruktur wie insb. der Hochrheinbahn, der Bodenseegürtelbahn, der Südbahn sowie der Gäubahn.“		

22.11.2021

Stoch, Fink, Storz und Fraktion

Begründung

Was für die Rheintalbahn und die Südbahn recht und billig war, muss auch für die Gäubahn gelten.

Das Land beteiligt sich an den Ausbaukosten für die Gäubahn, damit diese Magistrale schnellst möglich ausgebaut werden kann.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/15

Änderungsantrag
der Fraktion der SPD

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/24

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 **Ministerium für Verkehr**

Kapitel 1303 **Öffentlicher Verkehr**

Zu ändern:
(S. 64)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
891 95C	741	Zuschüsse für Investitionen an öffentliche Unternehmen		
			statt 0,0	0,0
			zu setzen 5.000,0	5.000,0
			(+5.000,0)	(+5.000,0)

22.11.2022

Stoch, Fink, Storz und Fraktion

Begründung

Angesichts der Herausforderung die notwendige Antriebswende auch im öffentlichen Verkehr bis zum Jahr 2040 zu meistern, ist eine Erhöhung der Busförderung für öffentliche und private Busunternehmen dringend notwendig.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/16

Änderungsantrag
der Fraktion der SPD

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/24

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 **Ministerium für Verkehr**

Kapitel 1303 **Öffentlicher Verkehr**

Zu ändern:
(S. 64)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
892 95C	741	Zuschüsse für Investitionen an private Unternehmen		
			statt 0,0	0,0
			zu setzen 5.000,0	5.000,0
			(+5.000,0)	(+5.000,0)

22.11.2021

Stoch, Fink, Storz und Fraktion

Begründung

Angesichts der Herausforderung die notwendige Antriebswende auch im öffentlichen Verkehr bis zum Jahr 2040 zu meistern, ist eine Erhöhung der Busförderung für öffentliche und private Busunternehmen dringend notwendig.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/17

Änderungsantrag
der Fraktion der SPD

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/24

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 **Ministerium für Verkehr**

Kapitel 1303 **Öffentlicher Verkehr**

Zu ändern:
(S. 66)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
893 96B	741	Zuweisungen für Investitionen an Gemeinden und Gemeindeverbände		
			statt	47.888,5
			zu setzen	50.732,0
				72.888,5
				75.732,0
				(+25.000,0)
				(+25.000,0)

22.11.2022

Stoch, Fink, Storz und Fraktion

Begründung

Angesichts der Herausforderung der Verkehrswende und der Mobilitätsgarantie des Landes, muss die Fahrzeugförderung auf hohem Niveau erhalten bleiben.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/18

Änderungsantrag
der Fraktion der FDP/DVP

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/2024

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1303 Öffentlicher Verkehr

Zu ändern:
(S. 41)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
633 74	741	Zuweisungen an Gemeinden, Gemeindeverbände und Landkreise		
			statt	110.150,0
			zu setzen	110.150,0
			(-100.000,0)	(-100.000,0)
		Die Erläuterung wird wie folgt gefasst:		
		„Erläuterung: Veranschlagt sind u.a. Mittel und Verpflichtungsermächtigungen zur Förderung des Betriebs von On-Demand-Verkehrsleistungen, die in Ergänzung zu bestehenden SPNV- und Regiobuslinien eingerichtet werden, für die Komplementärfinanzierung vom Land zur Einführung eines Mobilitätspasses und zum Ausbau des ÖPNV im Sinne der Mobilitätsgarantie.“		

15.11.2022

Dr. Rülke, Brauer, Bonath, Fischer und Fraktion

Begründung

Das Vorhaben eines 365-Euro-Jugentickets, welches den Landesetat mit 327 Mio. Euro belastet (vgl. Bericht zum Staatshaushaltsplan, Seite 45), wovon jährlich 100 Mio. Euro vorgesehen sind (vgl. Drucksache 17/1028), wird angesichts der enormen Herausforderungen beim Erhalt der Verkehrsinfrastruktur und vor dem Hintergrund des 49-Euro-Tickets als weniger prioritär erachtet. Die Kürzung an dieser Stelle dient der Gegenfinanzierung von Mehrausgaben bei 1304 781 79.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/19

Änderungsantrag
der Fraktion der FDP/DVP

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/2024

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 **Ministerium für Verkehr**

Kapitel 1304 **Straßenverkehr**

Zu ändern:
(S. 103)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
781 79	723	Erhaltung		
			statt	165.500,0
			zu setzen	165.100,0
			(+100.000,0)	(+100.000,0)

15.11.2022

Dr. Rülke, Brauer, Bonath, Fischer und Fraktion

Begründung

Die Landesregierung betont selbst, welch großer Bedarf beim Erhalt besteht. Im Bericht zum Staatshaushaltsplan 2023/2024 über den Stand der Geschäfte und die bevorstehenden Aufgaben wird ausgeführt: „Aktuell stagniert im Bundes- und im Landesstraßennetz die Verbesserung des Fahrbahnzustands.... Stand heute sind 350 Bundes- und 312 Landesstraßenbrücken durch einen Neubau zu ersetzen oder müssen instandgesetzt oder ertüchtigt werden. Somit ist für etwa jede zehnte Brücke eine Erhaltungsmaßnahme einzuleiten. Die Bemühungen der vergangenen Jahre haben allerdings nicht ausgereicht, eine Trendwende bei der Entwicklung des allgemeinen Erhaltungszustands der Brücken an den Bundes- und Landesstraßen zu erreichen. In Anbetracht dieser Entwicklung muss mittelfristig mit einem signifikanten Anstieg in den schlechten Zustandsklassen gerechnet werden, so dass die Bauwerkserhaltung weiter zu forcieren ist“.

An dieser Stelle setzt der Antrag an und es wird zudem auf den hohen Bedarf am Erhalt von Stützbauwerken verwiesen. Der zusätzliche Betrag von jährlich 100 Millionen Euro dient vorrangig dem Erhalt von Brücken und Stützbauwerken im Zuge von Landesstraßen.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/20

Änderungsantrag
der Fraktion der FDP/DVP

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/2024

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1304 Straßenverkehr

Zu ändern:
(S. 104)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
785 79	723	Ortsumgehungen, Aus- und Neubau		
			statt	37.730,7
			zu setzen	43.730,7
			(+4.000,0)	(+6.000,0)

15.11.2022

Dr. Rülke, Brauer, Bonath, Fischer und Fraktion

Begründung

Der im Entwurf des Staatshaushaltsplan vorgesehene Absenkung des Planansatzes ist vor dem Hintergrund der stark steigenden Baupreise und des gegebenen Bedarfs in keiner Weise sachgerecht. Deshalb sollen mit maßvollen Dynamisierungen Perspektiven eröffnet werden.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/21

Änderungsantrag
der Fraktion der FDP/DVP

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/2024

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1304 Straßenverkehr

Zu ändern:
(S. 105)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
786 79	723	Radschnellwege und Radwege an Landesstraßen		
			statt	23.700,0
			zu setzen	26.700,0
				19.700,0
				20.700,0
				(-4.000,0)
				(-6.000,0)

15.11.2022

Dr. Rülke, Brauer, Bonath, Fischer und Fraktion

Begründung

Der im Entwurf des Staatshaushaltsplan vorgesehene Aufwuchs von Landesmitteln für Radschnellwege um aufsummiert 13 Millionen Euro und letztlich 43 Prozent steht im Missverhältnis zur Dynamik beim Erhalt von Landesstraßen sowie von Ortsumgehungen, Aus- und Neubau.

Die Kürzungen dienen der Gegenfinanzierung von Mehrausgaben bei 1304 785 79.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/22

Antrag
der Fraktion der FDP/DVP**Entschließung zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/2024****Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr****Kapitel 1307 Mobilitätszentrale, vernetzte und digitale Mobilität**

(S. 137)

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

die Zielrichtung der Titelgruppe 75, in der es unter anderem um die Dekarbonisierung der Mobilität geht, durch ein interministeriell abzustimmendes Konzept garantierter Abnahmemengen synthetischer Kraftstoffe für den Fuhrpark des Landes mit Leben zu füllen, um dadurch den Markthochlauf synthetischer Kraftstoffe entscheidend voranzubringen und einen eigenen umgehend wirksamen Beitrag zum Klimaschutz im Mobilitätsbereich zu leisten.

15.11.2022

Dr. Rülke, Brauer, Bonath, Fischer und Fraktion

Begründung

Die Landesregierung hat erkannt, dass synthetische Kraftstoffe einen unverzichtbaren Beitrag zum Klimaschutz leisten. Damit großindustrielle Anlagen entstehen und damit das Land zeitnah einen wirksamen eigenen Beitrag zum Klimaschutz leistet, ist ein interministeriell abgestimmtes Konzept zur Abnahme und Nutzung von synthetischen Kraftstoffen in den Fahrzeugen des Landes unerlässlich.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/23

Änderungsantrag
der Fraktion GRÜNE und
der Fraktion der CDU

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/2024

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1301 Ministerium

Zu ändern:
(S. 20, 21)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
1.	70	Sammelausschreibung für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zum Personentransport für den Fahrzeugpool der Landesverwaltung		
		Dem Haushaltsvermerk wird folgender Satz 1 vorangestellt:		
		„Die Titelgruppe 70 ist einseitig deckungsfähig zugunsten Kap. 1306 TG 90.“		
2.	685 70	011 Zuschüsse für laufende Zwecke an öffentliche Einrichtungen		
			statt	2.000,0
			zu setzen	3.200,0
			(+1.200,0)	(+1.200,0)

22.11.2022

Schwarz, Andreas, Dr. Rösler, Erikli, Evers, Knopf, Pix, Saebel, Salomon, Seimer und Fraktion
Hagel, Wald, Hockenberger, Mack, Dr. Reinhart, Dr. Schütte, Schweizer und Fraktion

Begründung

Mit der Ergänzung des Haushaltsvermerks können Mehrausgaben im Rahmen des behördlichen und betrieblichen Mobilitätsmanagements bei Landeseinrichtungen geleistet werden. Auch B2MM ist wie die Elektrifizierung der Landesfahrzeugflotte ein wichtiges Instrument, um das Ziel einer klimaneutralen Landesverwaltung bis 2030 zu erreichen und der Vorbildfunktion der öffentlichen Hand im Klimaschutz gerecht zu werden.

Seite 1 von 2

Im Übrigen wird auf den Änderungsantrag der Fraktionen GRÜNE und CDU zu Kap. 1306 TG 90 verwiesen.

Mit dem Programm zur Elektrifizierung der Landesfahrzeugflotte werden die Behörden und Dienststellen der Landesverwaltung bei der Beschaffung von Fahrzeugen mit klimafreundlichem Antrieb für ihren Fuhrpark (Elektro, Wasserstoff, Hybrid) unterstützt. Zudem wird die Anschaffung von Pedelecs und E-Rollern gefördert. Die dazugehörige Ladeinfrastruktur wird ebenfalls bezuschusst. Das Programm ist ein wichtiges Instrument, um das Ziel einer klimaneutralen Landesverwaltung bis 2030 zu erreichen und der Vorbildfunktion der öffentlichen Hand im Klimaschutz gerecht zu werden (KSG BW).

Eine erhöhte Mittelausstattung ist erforderlich, um das Programm erfolgreich fortführen zu können. Ohne zusätzliche Mittel müssen die Landesdienststellen die Mehrkosten für die Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben aus eigenen Mitteln bestreiten. Entsprechende Mehrkosten sind jedoch in den Einzelplänen der Ressorts nicht veranschlagt. Ein Auslaufen des Unterstützungsprogramms würde das Ziel der klimaneutralen Landesverwaltung bis 2030 gefährden.

Zudem wurden mit dem SaubFahrzeugeBeschG für die öffentliche Auftragsvergabe ambitionierte Mindestziele in Form von Beschaffungsquoten für emissionsfreie Pkw sowie für leichte und schwere Nutzfahrzeuge vorgeschrieben. Die Vorgaben des SaubFahrzeuge BeschG werden die Nachfrage nach Fördermitteln aus diesem Programm weiterhin erheblich ansteigen lassen.

Über dies hinaus ist das Programm für den Erfolg der dienststellenübergreifenden Sammelausschreibung alternativ angetriebener Fahrzeuge (MR-Beschluss vom 15. Dezember 2020) von großer Bedeutung.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/24

Änderungsantrag
der Fraktion GRÜNE und
der Fraktion der CDU

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/2024

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1302 Allgemeine Bewilligungen

Zu ändern:
(S. 28)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
537 09	314	Gesundheitsmanagement		
			statt	61,0
			zu setzen	61,0
			(+0,0)	(+43,0)

22.11.2022

Schwarz, Andreas, Dr. Rösler, Erikli, Evers, Knopf, Pix, Saebel, Salomon, Seimer und Fraktion
Hagel, Wald, Hockenberger, Mack, Dr. Reinhart, Dr. Schütte, Schweizer und Fraktion

Begründung

Das Betriebliche Gesundheitsmanagement (BGM) in der Landesverwaltung soll gestärkt und fortentwickelt werden. Ziel ist es, dadurch die Gesundheit und Leistungsfähigkeit der Beschäftigten und damit auch die Landesverwaltung als Organisation nachhaltig zu fördern sowie die Attraktivität der Landesverwaltung als Arbeitgeber bzw. Dienstherrn zu erhöhen.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/25

Änderungsantrag
der Fraktion GRÜNE und
der Fraktion der CDU

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/2024

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1303 Öffentlicher Verkehr

Zu ändern:
(S. 44)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
685 78	742	Zuschüsse an Verbände, Vereine, Gesellschaften, Organisationen u. dgl.		
			statt	0,0
			zu setzen	200,0
			(+200,0)	(+200,0)

22.11.2022

Schwarz, Andreas, Dr. Rösler, Erikli, Evers, Knopf, Pix, Saebel, Salomon, Seimer und Fraktion
Hagel, Wald, Hockenberger, Mack, Dr. Reinhart, Dr. Schütte, Schweizer und Fraktion

Begründung

Der Verein hat die satzungsgemäße Aufgabe, aktiv und umfassend über das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm zu informieren, insbesondere mit Blick auf das für die Einwohnerinnen und Einwohner attraktive Nahverkehrsangebot und die bessere nationale und internationale Vernetzung von Stadt und Region, um dadurch ein Forum für eine breite Beteiligung der Bevölkerung an der Entwicklung dieses Projektes zu schaffen. Mit der zusätzlichen Finanzierung kann die wichtige Öffentlichkeitsarbeit des Vereins wie etwa mit dem ITS-Turm in Stuttgart sichergestellt werden.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/26

Änderungsantrag
der Fraktion GRÜNE und
der Fraktion der CDU

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/2024

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1304 Straßenverkehr

Zu ändern:
(S. 104)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
785 79	723	Ortsumgehungen, Aus- und Neubau		
			statt	37.730,7
			zu setzen	45.530,7
			(+7.800,0)	(+7.800,0)

22.11.2022

Schwarz, Andreas, Dr. Rösler, Erikli, Evers, Knopf, Pix, Saebel, Salomon, Seimer und Fraktion
Hagel, Wald, Hockenberger, Mack, Dr. Reinhart, Dr. Schütte, Schweizer und Fraktion

Begründung

Zur Umsetzung des Maßnahmenplans Landesstraßen ist eine auskömmliche Finanzierung bestehender Projekte wie geplanter Neubeginne sowie die Schaffung lebendiger und verkehrsberuhigter Ortsmitte an Landesstraßen erforderlich. Durch die Umsetzung dieser Maßnahmen soll zudem die Reduzierung von Lärm- und Schadstoffbelastungen erreicht werden.

Zur Umsetzung der Maßnahmen werden zusätzliche Mittel benötigt.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/27

Änderungsantrag
der Fraktion GRÜNE und
der Fraktion der CDU

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/2024

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1304 Straßenbau

Zu ändern:
(S. 105)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
786 79	723	Radschnellwege und Radwege an Landesstraßen		
			statt 23.700,0	26.700,0
			zu setzen 26.700,0	30.700,0
			(+3.000,0)	(+4.000,0)

22.11.2022

Schwarz, Andreas, Dr. Rösler, Erikli, Evers, Knopf, Pix, Saebel, Salomon, Seimer und Fraktion
Hagel, Wald, Hockenberger, Mack, Dr. Reinhart, Dr. Schütte, Schweizer und Fraktion

Begründung

Der Ausbau des Radwegenetzes ist ein wesentliches Element für eine klimafreundliche Mobilität der Zukunft.

Die Landesregierung hat sich daher den flächendeckenden Ausbau des bestehenden, lückenhaften Radwegenetzes zum Ziel gesetzt. Ein gut ausgebautes Radwegenetz ist aufgrund der fortschreitenden Klimaerwärmung und der aktuellen Energiekrise unerlässlich, um die Attraktivität des Radverkehrs weiter zu erhöhen. Eine Erhöhung der Planansätze für die Jahre 2023 und 2024 ist daher geboten, um den Investitionshochlauf der letzten Jahre nicht einzubremsen und das Radwegeprogramm des Landes umsetzen zu können.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/28

Änderungsantrag
der Fraktion GRÜNE und
der Fraktion der CDU

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/2024

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1306 Nachhaltige Mobilität

Zu ändern:
(S. 115)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR				
534 80	692	Kosten für Dienstleistungen Dritter und dgl.						
			statt	3.896,5				
			zu setzen	4.896,5				
			(+1.000,0)	(+1.000,0)				
Satz 2 der Erläuterung wird wie folgt gefasst:								
„Zudem sind Mittel für Maßnahmen im Zusammenhang mit der Fußverkehrsstrategie, im Bereich Klimaschutz im Verkehr und zur Umsetzung der Roadmap reFuels BW veranschlagt.“								
Folgende Verpflichtungsermächtigung wird eingefügt:								
			2023 Tsd. EUR	2024 Tsd. EUR				
		„Verpflichtungsermächtigung	8.000,0	3.900,0				
		Davon zur Zahlung fällig im						
		Haushaltsjahr 2024bis zu	2.500,0	0,0				
		Haushaltsjahr 2025bis zu	2.000,0	1.300,0				
		Haushaltsjahr 2026bis zu	2.000,0	1.500,0				
		Haushaltsjahr 2027bis zu	1.500,0	1.100,0“				
Die Übersicht über die Verpflichtungsermächtigungen und ihre Abdeckung wird wie folgt gefasst:								
			davon abzudecken aus Haushaltsmitteln					
		„Bewilligung im Haushaltsplan	Betrag	2023	2024	2025	2026	2027
		bis 2022	4.812,0	2.630,0	1.600,0	582,0	0,0	0,0
		2023	8.000,0	0,0	2.500,0	2.000,0	2.000,0	1.500,0
		2024	3.900,0	0,0	0,0	1.300,0	1.500,0	1.100,0
		zus.	16.712,0	2.630,0	4.100,0	3.882,0	3.500,0	2.600,0“

22.11.2022

Schwarz, Andreas, Dr. Rösler, Erikli, Evers, Knopf, Pix, Saebel, Salomon, Seimer und Fraktion
Hagel, Wald, Hockenberger, Mack, Dr. Reinhart, Dr. Schütte, Schweizer und Fraktion

Begründung

Mehrbedarf zur Umsetzung der am 26. Juli 2022 vom Landeskabinett verabschiedeten Roadmap reFuels für BW.

Die Mittel sollen für Umsetzungskonzepte für den Einsatz von reFuels, Gestaltung der industriellen Transformation im Kraftstoffbereich (reFuels) und Skalierung der Produktionstechnologie für reFuels in den 500.000 Tonnen-Maßstab umgesetzt werden.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/29

Änderungsantrag
der Fraktion GRÜNE und
der Fraktion der CDU

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/2024

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1306 Nachhaltige Mobilität

Zu ändern:
(S. 116)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
671 80	692	Erstattungen an die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH		
			statt	12.382,0
			zu setzen	11.382,0
			(+500,0)	(+500,0)

22.11.2022

Schwarz, Andreas, Dr. Rösler, Erikli, Evers, Knopf, Pix, Saebel, Salomon, Seimer und Fraktion
Hagel, Wald, Hockenberger, Mack, Dr. Reinhart, Dr. Schütte, Schweizer und Fraktion

Begründung

Ergänzend zu den Landesaktivitäten unter dem Claim The LÄND sollen unter dem Claim The STÄDT Aktivitäten zur Stärkung der Innenstädte erfolgen. Dabei soll die Erreichbarkeit und Attraktivität für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß, Rad, Taxi, Bus & Bahn) im Vordergrund stehen, Hemmnisse für ein Einkaufen ohne eigenes Auto adressiert sowie Lösungsansätze für die Verknüpfung von Nahmobilität und von Verkehrsträgern mit Nahversorgung (bspw. auch die Verknüpfung von Nahverkehr und CO₂-neutralem Lieferverkehr und Bringservices) geprüft und erprobt werden. Das Vorhaben dient der Entwicklung hin zu lebendigen und verkehrsberuhigten Innenstädten, Stadtteilzentren und Ortsmitten.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/30

Änderungsantrag
der Fraktion GRÜNE und
der Fraktion der CDU

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/2024

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1306 Nachhaltige Mobilität

Zu ändern:
(S. 124)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
90		Behördliches und betriebliches Mobilitätsmanagement bei Landeseinrichtungen		
		Dem Haushaltsvermerk bei Kap. 1306 TG 90 wird folgender Satz angefügt:		
		„Kap. 1301 TG 70 ist einseitig deckungsfähig zugunsten Kap. 1306 TG 90.“		

22.11.2022

Schwarz, Andreas, Dr. Rösler, Erikli, Evers, Knopf, Pix, Saebel, Salomon, Seimer und Fraktion
Hagel, Wald, Hockenberger, Mack, Dr. Reinhart, Dr. Schütte, Schweizer und Fraktion

Begründung

Mit der Ergänzung des Haushaltsvermerks können Mehrausgaben im Rahmen des behördlichen und betrieblichen Mobilitätsmanagements bei Landeseinrichtungen geleistet werden. Auch B2MM ist wie die Elektrifizierung der Landesfahrzeugflotte ein wichtiges Instrument, um das Ziel einer klimaneutralen Landesverwaltung bis 2030 zu erreichen und der Vorbildfunktion der öffentlichen Hand im Klimaschutz gerecht zu werden.

Im Übrigen wird auf den Änderungsantrag der Fraktionen GRÜNE und CDU zu Kap. 1301 TG 70 verwiesen.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/31

Änderungsantrag
der Fraktion GRÜNE und
der Fraktion der CDU

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/2024

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1307 Mobilitätszentrale, vernetzte und digitale Mobilität

Zu ändern:
(S.137)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR			
546 75 N	692	Sonstiger Sachaufwand					
			statt	0,0			
			zu setzen	1.125,0			
			(+1.125,0)	(+2.250,0)			
Folgende Verpflichtungsermächtigung wird eingefügt:							
			2023 Tsd. EUR	2024 Tsd. EUR			
		„Verpflichtungsermächtigung	4.000,0	3.000,0			
		Davon zur Zahlung fällig im					
		Haushaltsjahr 2024bis zu	1.500,0	0,0			
		Haushaltsjahr 2025bis zu	1.500,0	1.500,0			
		Haushaltsjahr 2026bis zu	500,0	500,0			
		Haushaltsjahr 2027bis zu	500,0	1.000,0“			
Folgende Übersicht über die Verpflichtungsermächtigungen und ihre Abdeckung wird eingefügt:							
			davon abzudecken aus Haushaltsmitteln				
		„Bewilligung im Haushaltsplan	Betrag	2024	2025	2026	2027
		2023	4.000,0	1.500,0	1.500,0	500,0	500,0
		2024	3.000,0	0,0	1.500,0	500,0	1.000,0
		zus.	7.000,0	1.500,0	3.000,0	1.000,0	1.500,0“

22.11.2022

Schwarz, Andreas, Dr. Rösler, Erikli, Evers, Knopf, Pix, Saebel, Salomon, Seimer und Fraktion
Hagel, Wald, Hockenberger, Mack, Dr. Reinhart, Dr. Schütte, Schweizer und Fraktion

Begründung

Die Verstärkung des Titels 546 75 N soll der Umsetzung der Projekte im Schwerpunktfeld „Daten“ des Strategiedialogs Automobilwirtschaft Baden-Württemberg dienen. Zu den SDA-Projekten gehören u. a.:

- Entwicklung eines Verkehrszeichenkatasters einschließlich landesweiter Einführung und dauerhafter Betrieb
- Weiterentwicklung von MobiData BW ® als landesweite, multimodale Mobilitätsdatenplattform
- Entwicklung einer multimodalen Mobilitätsplattform für den Zusammenschluss des ÖPNV-Angebotes zu einer zentralen Buchungs- und Bezahl-App.
- Vergleich von Straßen- und Fahrzeugdaten unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit.
- Aufbau eines Innovationsclusters INKA, das die Anwendung klimaneutraler Antriebstechnologien im Bereich der Nutzfahrzeuge ermöglichen soll.
- Aufbau eines Testfelds inkl. Daten- und Nullemissionszone zur Verwirklichung einer klimaneutralen City-Logistik unter Einbeziehung der Chancen aus autonomen Lieferverkehren.
- Aufbau einer landesweiten LSA-Cloud zur Einbindung von Lichtsignalanlagen in Verkehrssteuerungsstrategien.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/32

Änderungsantrag
der Fraktion GRÜNE und
der Fraktion der CDU

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/2024

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1307 Mobilitätszentrale, vernetzte und digitale Mobilität

Zu ändern:
(S.141)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR			
534 81	711	Dienstleistungen Dritter und dgl.					
			statt	2.864,4			
			zu setzen	3.989,4			
			(+1.125,0)	(+2.250,0)			
Die Verpflichtungsermächtigung wird wie folgt gefasst:							
			2023 Tsd. EUR	2024 Tsd. EUR			
		„Verpflichtungsermächtigung	4.100,0	3.600,0			
		Davon zur Zahlung fällig im					
		Haushaltsjahr 2024bis zu	1.800,0	0,0			
		Haushaltsjahr 2025bis zu	1.700,0	1.300,0			
		Haushaltsjahr 2026bis zu	600,0	1.700,0			
		Haushaltsjahr 2027bis zu	0,0	600,0"			
Die Übersicht über die Verpflichtungsermächtigungen und ihre Abdeckung wird wie folgt gefasst:							
			davon abzudecken aus Haushaltsmitteln				
		„Bewilligung im Haushaltsplan	Betrag	2024	2025	2026	2027
		2023	4.100,0	1.800,0	1.700,0	600,0	0,0
		2024	3.600,0	0,00	1.300,0	1.700,0	600,0
		zus.	7.700,0	1.800,0	3.000,0	2.300,0	600,0"

22.11.2022

Schwarz, Andreas, Dr. Rösler, Erikli, Evers, Knopf, Pix, Saebel, Salomon, Seimer und Fraktion
Hagel, Wald, Hockenberger, Mack, Dr. Reinhart, Dr. Schütte, Schweizer und Fraktion

Begründung

Baden-Württemberg soll Vorreiter in der Digitalisierung der Mobilität bleiben. Mit der eigenen Datenplattform MobiData BW® und eigenen Mobilitätsdatendiensten – die der Öffentlichkeit und allen Kommunen kostenfrei, barrierefrei und diskriminierungsfrei zur Verfügung stehen – werden die intermodale Mobilität gefördert, die Stakeholder vernetzt, Mobilitätsdaten für weitere Zwecke (u. a. kommerzielle Nutzung und Abgabe an den Nationalen Zugangspunkt) bereitgestellt und weite Teile der Digitalstrategie des Landes erfüllt. Baden-Württemberg unterstützt mit den o. g. Themen und seinem Engagement im Mobility Data Space und dem Strategiedialog Automobilwirtschaft auch die Vernetzung von Fahrzeugen mit der Infrastruktur. Weiterhin wird eine Stärkung des Wirtschafts- und Hochschulstandortes BW erreicht. Im Einzelnen sind insbesondere folgende Erweiterungen und Ergänzungen vorgesehen:

1. Anbindung an Mobility Data Space
2. Datenbereitstellung für die Missionen im Rahmen des Schwerpunkts Daten im SDA
3. Ausrichtung der neuen Verkehrsmanagementzentrale auf die künftigen Mobilitätsbedürfnisse.
4. Neugestaltung der Verkehrsinformationszentrale (VIZ) (<https://verkehrsinfo-bw.de>)
5. Erweiterung der Software und der Datenbanken um andere Verkehrsträger
6. Einkauf von Floating Car Data
7. Weiterentwicklung des Radroutenplaners BW.
8. Entwicklung und Betrieb einer neuen Webpräsenz

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/33

Änderungsantrag
der Fraktion GRÜNE und
der Fraktion der CDU

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2023/2024

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1307 Mobilitätszentrale, vernetzte und digitale Mobilität

Zu ändern:
(S.142)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2023 Tsd. EUR	Betrag für 2024 Tsd. EUR
685 86 N	742	Zuschüsse für laufende Zwecke		
			statt	0
			zu setzen	300,0
			(+300,0)	(+300,0)
		Die Erläuterung wird wie folgt gefasst:		
		„Erläuterung: Veranschlagt sind Mittel insbesondere zur Förderung von Projekten, Gutachten und Untersuchungen für einen emissionsfreien Bodensee sowie im Weiteren zur Förderung von Projekten, Gutachten und Untersuchungen für einen klimafreundlichen Güterverkehr.“		
		Folgende Verpflichtungsermächtigung wird eingefügt:		
			2023	2024
			Tsd. EUR	Tsd. EUR
		„Verpflichtungsermächtigung	300,0	300,0
		Davon zur Zahlung fällig im		
		Haushaltsjahr 2024bis zu	300,0	0,0
		Haushaltsjahr 2025bis zu	0,0	300,0“
		Folgende Übersicht über die Verpflichtungsermächtigungen und ihre Abdeckung wird eingefügt:		
		„Bewilligung im Haushaltsplan	Betrag	davon abzudecken aus Haushaltsmitteln
			2024	2025
		2023	300,0	0,0
		2024	300,0	300,0
		zus.	600,0	300,0“

22.11.2022

Schwarz, Andreas, Dr. Rösler, Erikli, Evers, Knopf, Pix, Saebel, Salomon, Seimer und Fraktion
Hagel, Wald, Hockenberger, Mack, Dr. Reinhart, Dr. Schütte, Schweizer und Fraktion

Begründung

Ziel der Landesregierung ist es, die Bodenseeregion zu einem CO₂-neutralen Kultur-, Natur- und Wirtschaftsstandort weiterzuentwickeln und klimafreundliche, grenzüberschreitende Verkehrskonzepte rund um den See zu entwickeln und forcieren. Dazu gehört auch die Erreichung einer umweltfreundlichen und klimaneutralen Bodenseeschifffahrt. Der Bodensee bietet als wasserseitig verkehrlich geschlossenes System das Potenzial für ein Leuchtturmprojekt als weltweit erstes großes schiffbares klimaneutrales Binnengewässer. Zu dessen Erreichung ist neben regulatorischen Maßnahmen insbesondere im Bereich der gewerblichen Personenschifffahrt die finanzielle Förderung batterieelektrischer und brennstoffzellenbasierter Antriebssysteme erforderlich. Konkret ist z. B. die Förderung des Einbaus einer Brennstoffzelle für die Bodensee-Autofähre Euregia im Rahmen eines RegioWIN-Projekts vorgesehen.