

**Beschlussempfehlung und Bericht
des Ausschusses für Finanzen**

Staatshaushaltsplan 2025/2026

Einzelplan 13: Ministerium für Verkehr

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen:

I.**1. Kapitel 1301 – Ministerium**

zuzustimmen.

2. Kapitel 1302 – Allgemeine Bewilligungen

zuzustimmen.

3. Kapitel 1303 – Öffentlicher Verkehr

Im Betragsteil:

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
-------------------	-----	-----------------	-----------------------------------	-----------------------------------

Neu einzufügen:

„234 92 N	741	Sonstige Zuweisungen von Sondervermögen Baden-Württemberg 21	<i>zu setzen</i>	0,0	0,0
-----------	-----	---	------------------	-----	-----

Die Entnahme aus dem Sondervermögen bedarf der Einwilligung des Ministeriums für Finanzen.

Erläuterung: Vorgesehen sind Entnahmen aus dem Sondervermögen Baden-Württemberg 21 für eine auskömmliche Ausstattung des ÖPNV/SPNV, vgl. Erläuterungen bei Tit.Gr. 92.“

Zu ändern:

334 86 N	741	Die Zweckbestimmung wird wie folgt gefasst: „Zuweisungen für Investitionen von Sondervermögen Baden-Württemberg 21“
----------	-----	---

Die Erläuterung wird wie folgt gefasst:

„**Erläuterung:** Vorgesehen sind Entnahmen aus dem Sondervermögen Baden-Württemberg 21 zur Abdeckung der finanziellen Verpflichtungen aus den Finanzierungsverträgen über die Landesbeteiligung an den Mehrkosten für den menschen- und umweltgerechten viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn, für die P-Option und zur anteiligen Vorfinanzierung von Planungskosten von weiteren künftigen Bundes-GVFG-Maßnahmen des Schienenverkehrs von landesweiter Bedeutung wie z. B. der Hochrheinbahn, der Bodenseegürtelbahn, der Brenzbahn und für den mehrgleisigen Ausbau Mannheim Hbf-Mannheim-Friedrichsfeld Süd, soweit diese Kosten nicht aus den bei Kap. 1303 Titelgruppe 86 etatisierten bzw. einzuplanenden Haushaltsmitteln abzudecken sind. Für die anteilige Vorfinanzierung der Planungskosten werden im Durchschnitt 25 Mio. Euro pro Jahr benötigt.“

Neu einzufügen:

„334 93 N	741	Zuweisungen für Investitionen von Sondervermögen Baden-Württemberg 21	<i>zu setzen</i>	0,0	0,0
-----------	-----	---	------------------	-----	-----

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
-------------------	-----	-----------------	-----------------------------------	-----------------------------------

Die Verpflichtungsermächtigungen der jeweiligen Untertitel B bei Kap. 1303 TG 94-96, bei Kap. 1304 Tit. 883 22, Kap. 1306 Tit. 883 84E und Kap. 1307 TG 94 sind einseitig deckungsfähig zugunsten der Untertitel A der TG 93.

Die Ausgabeermächtigung bei den A-Titeln der TG 93 erhöht oder vermindert sich um die Mehr- oder Mindereinnahmen bei TG 91. Beiträge Dritter und Ersätze fließen den Mitteln zu.

In Höhe der zweckentsprechenden Entnahmen bei Kap. 1303 Tit. 334 93 erhöht sich die Ausgabeermächtigung bei den Untertiteln B bei Kap. 1303 TG 93. Die Ausgaben können innerhalb des Haushaltsjahres auch vor dem Eingang der entsprechenden Einnahmen geleistet werden. Minderausgaben fließen über Tit. 919 78 dem Sondervermögen Baden-Württemberg 21 zu.“

Der Erläuterung wird folgender Absatz angefügt:

„Die Finanzierung der GVFG-Projekte mit Bundes-, Landes- und FAG-Mitteln sowie Entnahmen aus der Verkehrslastenverbundmasse, die bei TG 93 etatisiert sind, ist bei den A-Titeln veranschlagt.

Die Verbesserung der Finanzierungsbedingungen bei GVFG-Projekten wird bei den B-Titeln veranschlagt und aus dem Sondervermögen Baden-Württemberg 21 mit maximal 35 Mio. Euro pro Jahr finanziert.“

883 93 741 Zuweisungen für Investitionen an
Gemeinden und Gemeindeverbände

Dem Titel wird ein „W“ angefügt.

Neu einzufügen:

„883 93A N 741 Zuweisungen für Investitionen an
Gemeinden und Gemeindeverbände

zu setzen 0,0 0,0

883 93B N 741 Zuweisungen für Investitionen an
Gemeinden und Gemeindeverbände

zu setzen 0,0 0,0“

Zu ändern:

891 93 741 Zuschüsse für Investitionen an öffentliche
Unternehmen

Dem Titel wird ein „W“ angefügt.

statt 91.000,0 111.000,0
zu setzen 0,0 0,0
(-91.000,0) (-111.000,0)

Neu einzufügen:

„891 93A N 741 Zuschüsse für Investitionen an öffentliche
Unternehmen

zu setzen 91.000,0 111.000,0

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
			2025 Tsd. EUR	2026 Tsd. EUR
		Verpflichtungsermächtigung	265.556,6	201.352,2
		Davon zur Zahlung fällig im		
		Haushaltsjahr 2026bis zu	46.862,8	0,0
		Haushaltsjahr 2027bis zu	50.023,0	40.352,2
		Haushaltsjahr 2028bis zu	62.670,8	53.000,0
		Haushaltsjahr 2029bis zu	53.000,0	53.000,0
		Haushaltsjahr 2030bis zu	53.000,0	53.000,0
		Haushaltsjahr 2031bis zu	0	2.000,0

Erläuterung:

Übersicht über die Verpflichtungsermächtigungen und deren Abdeckung (Beträge in Tsd. EUR)

„Bewilligung im Haushaltsplan	Betrag	davon abzudecken aus Haushaltsmitteln				
		2025	2026	2027	2028	2029 ff.
bis 2023	27.595,6	19.139,8	5.808,0	2.647,8	0	0
2024	361.300,0	62.650,0	90.650,0	100.750,0	107.250,0	0
2025	265.556,6	0	46.862,8	50.023,0	62.670,8	106.000,0
2026	201.352,2	0	0	40.352,2	53.000,0	108.000,0
zus.	855.804,4	81.789,8	143.320,8	193.773,0	222.920,8	214.000,0

Die Verpflichtungsermächtigungen stehen für den Landesanteil der Kofinanzierung des GVFG-Bundesprogramms zur Verfügung. Zur Abdeckung der Vorbelastungen stehen auch Ausgabereste zur Verfügung.

891 93B N 741	Zuschüsse für Investitionen an öffentliche Unternehmen	zu setzen	0,0	0,0
		2025 Tsd. EUR	2026 Tsd. EUR	
	Verpflichtungsermächtigung	95.000,0	80.000,0	
	Davon zur Zahlung fällig im			
	Haushaltsjahr 2026bis zu	35.000,0	0,0	
	Haushaltsjahr 2027bis zu	15.000,0	20.000,0	
	Haushaltsjahr 2028bis zu	15.000,0	15.000,0	
	Haushaltsjahr 2029bis zu	15.000,0	15.000,0	
	Haushaltsjahr 2030bis zu	15.000,0	15.000,0	
	Haushaltsjahr 2031bis zu	0	15.000,0	

Erläuterung: Hier werden Mittel verausgabt für die Verbesserung der Finanzierungsbedingungen bei GVFG-Vorhaben mit maximal 35 Mio. Euro pro Jahr.“

Zu ändern:

892 93 741 Zuschüsse für Investitionen an private Unternehmen

Dem Titel wird ein „W“ angefügt.

Neu einzufügen:

„892 93A N 741 Zuschüsse für Investitionen an private Unternehmen **zu setzen** 0,0 0,0

892 93B N 741 Zuschüsse für Investitionen an private Unternehmen **zu setzen** 0,0 0,0*

im Übrigen Kapitel 1303 zuzustimmen.

4. Kapitel 1304 – Straßenverkehr

Im Betragsteil zu ändern:

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
781 79	723	Erhaltung		
			<i>statt</i>	165.100,0
			<i>zu setzen</i>	184.100,0
				165.100,0
				184.100,0

im Übrigen Kapitel 1304 zuzustimmen.

5. Kapitel 1306 – Nachhaltige Mobilität

Im Betragsteil zu ändern:

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
671 80	692	Erstattungen an die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH		
			<i>statt</i>	2.607,0
			<i>zu setzen</i>	3.007,0
				2.607,0
				3.007,0

In der Erläuterung werden nach den Wörtern „Fuß- und Radverkehr“, die Wörter „das interministerielle Programm Movers,“ eingefügt.

im Übrigen Kapitel 1306 zuzustimmen.

6. Kapitel 1307 – Mobilitätszentrale, vernetzte und digitale Mobilität

Im Betragsteil neu einzufügen:

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
„69		Aufwand für Informationstechnik		
119 69 N	719	Vermischte Einnahmen aus Informations- technik		
			<i>zu setzen</i>	0,0
				0,0

Erläuterung: Vereinnahmt werden insbes. Einnahmen im Zusammenhang mit dem i-Kfz (vgl. auch Erläuterungen und Vermerk bei Tit. Gr. 69).

69 Aufwand für Informationstechnik

Die Ausgabeermächtigung erhöht sich um Minderausgaben bei Kap. 1307 Tit. Gr. 71, 75, 81, 86, 88 und 90. Die Ausgabeermächtigung erhöht sich zusätzlich um die Einnahmen bei Titel 119 69.

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
<p>Erläuterung: Veranschlagt sind insbesondere Softwareentwicklungen, Dienstleistungen zur fachlich-rechtlichen Weiterentwicklung des Online-Dienstes i-Kfz, Pflege sowie Aktualisierung des Online-Dienstes i-Kfz, Supportleistungen, Beratungs- und Konzeptionsleistungen. Darüber hinaus weitere Maßnahmen zur Umsetzung des OZG u. a. ‚Güterkraftverkehrserlaubnis‘ zur Digitalisierung der Verwaltung.</p>				
534 69 N	719	Dienstleistungen Dritter u. dgl.		
			<i>zu setzen</i>	
			150,0	150,0
546 69 N	719	Sonstiger Sachaufwand		
			<i>zu setzen</i>	
			50,0	50,0
Summe Titelgruppe 69				
			<i>zu setzen</i>	
			200,0	200,0*

im Übrigen Kapitel 1307 zuzustimmen.

II. Kenntnis zu nehmen:

Von der Mitteilung des Ministeriums für Finanzen vom 22. Oktober 2024 betr. Beschäftigungsbedingungen, Bezüge, Dotationen und Ausstattung der vom Land Baden-Württemberg aufgrund außertariflicher Sonderverträge Beschäftigten – Drucksache 17/8003, soweit diese den Einzelplan 13 berührt.

14.11.2024/28.11.2024

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 2025/2026 in seiner 43. Sitzung am 14. November 2024 beraten.

In die Beratung einbezogen wurde auch die Mitteilung des Ministeriums für Finanzen vom 22. Oktober 2024 betr. Beschäftigungsbedingungen, Bezüge, Dotationen und Ausstattung der vom Land Baden-Württemberg aufgrund außertariflicher Sonderverträge Beschäftigten – Drucksache 17/8003, soweit sie den Einzelplan 13 berührt.

Die zu dieser Einzelplanberatung schriftlich eingebrachten Änderungsanträge 13/1 bis 13/36, 13/38 bis 13/41 sowie der Entschließungsantrag 13/37 sind diesem Bericht beigelegt (*siehe Anlagen*).

Der Vorsitzende erinnert einleitend daran, dass die Beratung von Kapitel 1303 – Öffentlicher Verkehr – und Kapitel 1304 – Straßenverkehr – zu den Resten zurückgestellt worden sei.

Der Berichterstatter berichtet, der Einzelplan 13 verfüge im Planentwurf über ein Gesamtausgabenvolumen von rund 2,83 Milliarden € im Jahr 2025 und von rund 2,86 Milliarden € im Jahr 2026. Etwa die Hälfte der Mittel komme jeweils aus dem Bundesetat. Das liege vor allem an den Regionalisierungsmitteln von 1,35 Milliarden € im Jahr 2025 und 1,4 Milliarden € im Jahr 2026.

Bei den Stellenplänen im Haushalt des Ministeriums für Verkehr sei kein Aufwuchs zu verzeichnen. Es gebe im Doppelhaushalt 2025/2026 keine neuen Stellen im Einzelplan 13. Im Ministerium seien insgesamt 428,5 Stellen veranschlagt, von denen 277,5 mit Beamtinnen und Beamten besetzt seien. Im Zuge der Planaufstellung würden zehn Tarifstellen in Beamtenstellen umgewandelt. Bei den Landratsämtern gebe es in den Jahren 2025 und 2026 jeweils 58,5 Beamtenstellen. In diesem Bereich würden zwei Stellenhebungen umgesetzt. Zudem würden insgesamt 257 Stellen für den Straßenbau bei den Regierungspräsidien aus dem Einzelplan 13 finanziert.

Zum Verkehrsetat im Kapitel 1303 geht der Berichterstatter zunächst auf das Deutschlandticket ein. Zur Finanzierung des Deutschlandtickets seien für die Jahre 2025 und 2026 voraussichtlich jeweils 189 Millionen € erforderlich. Die Finanzierung des Landesanteils erfolge aus der Rücklage für Haushaltsrisiken.

Für das rabattierte Deutschlandticket JugendBW zu einem Monatspreis von 39,42 € seien im Jahr 2025 und im Jahr 2026 jeweils 110 Millionen € veranschlagt.

Der Ausbau des Schienenverkehrs müsse dem Land ein wichtiges Anliegen sein. Hier solle es erreicht werden, möglichst viele Bundesmittel abrufen zu können, um die entsprechenden Maßnahmen zu realisieren. Stichworte seien z. B. S-Bahn Rhein-Neckar, Breisgau-S-Bahn, Bodenseegürtelbahn, Hochrheinbahn und Remstalbahn.

Für Maßnahmen, die im Programm zur Investitionsplanung im ÖPNV gemäß Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz enthalten seien, gewähre das Land Zuwendungen zwischen 50 % und 75 %. Hierfür seien in den Jahren 2025 und 2026 jeweils 79,9 Millionen € etatisiert. Geförderte Maßnahmen könnten hier z. B. Straßenbahn-/Stadtbahnstrecken, zentrale Omnibusbahnhöfe oder Betriebs-
höfe sein.

Die Busförderung sei mit jährlich 15,2 Millionen € veranschlagt und die Schienenfahrzeugförderung mit jährlich 56,2 Millionen €. Bei der Förderung von Verkehrsverbänden seien es in den Jahren 2025 und 2026 jeweils rund 75 Millionen €.

Sonstige Fördermaßnahmen im ÖPNV/SPNV seien das Bahnhofsmmodernisierungsprogramm II, der Geschäftsbesorgungsvertrag mit der NVBW, die Beteili-

gung des Landes am Projekt Große Wendlinger Kurve sowie Machbarkeitsstudien zur Reaktivierung stillgelegter Eisenbahnstrecken. Hierfür stünden 101 Millionen € im Jahr 2025 und 115 Millionen € im Jahr 2026 zur Verfügung.

Zum Bereich des Straßenverkehrs führt der Berichterstatter aus, dass für die Erhaltung der Landesstraßen jährlich 165,1 Millionen € veranschlagt seien. Damit bleibe der Haushaltsansatz unverändert auf dem Niveau des Jahres 2024. Weil jedoch aus 2024 noch Schäden infolge des Hochwassers abfinanziert werden müssten, stünden 2025 nicht Mittel in gleicher Höhe wie 2024 zur Verfügung. Darüber hinaus bestehe ein sehr hoher Sanierungsbedarf bei Brücken.

Für die vereinbarte Kostenpauschale an die Stadt- und Landkreise zur Unterhaltung von Landesstraßen seien 82,8 Millionen € für das Jahr 2025 und 88,8 Millionen € für das Jahr 2026 vorgesehen, für den Aus- und Neubau von Landesstraßen vergleichsweise geringe Ansätze in Höhe von 34,3 Millionen € bzw. 37,7 Millionen €.

Die Mittelausstattung für den Bau von Radschnellwegen und von Radwegen entlang von Landesstraßen belaufe sich auf jährlich 23,2 Millionen € und für die Förderung der kommunalen Straßeninfrastruktur – einschließlich Ertüchtigung bzw. Ersatzneubau von Brücken – auf jährlich 127,4 Millionen €.

In Kapitel 1306 – Nachhaltige Mobilität – betrügen die Gesamtausgaben im Jahr 2025 rund 77 Millionen € und im Jahr 2026 rund 80 Millionen €. Diese seien insbesondere für den Rad- und Fußverkehr, die Förderung von Kommunen und die Landesinitiative „Elektromobilität“ vorgesehen.

In der Titelgruppe 84 – Infrastrukturförderung Nachhaltige Mobilität – stünden für das LGVFG-Programm „Rad- und Fußverkehr“ jährlich 30 Millionen € bereit und für den Markthochlauf der Elektromobilität 26 Millionen € im Jahr 2025 und 27 Millionen € im Jahr 2026, die vorrangig für den Ausbau der Ladeinfrastruktur eingesetzt würden, und zwar mit Schwerpunktverschiebung auf die Lkw-Ladeinfrastruktur.

Im Zuge der Integration der Mobilitätszentrale beim Regierungspräsidium Tübingen in das Verkehrsministerium sei ein neues Kapitel 1307 – Mobilitätszentrale, vernetzte und digitale Mobilität – eingerichtet worden. Hier beliefen sich die Gesamtausgaben auf rund 36,9 Millionen € im Jahr 2025 und auf rund 35,9 Millionen € im Jahr 2026. Veranschlagt seien z. B. Mittel für die Einrichtung und den Betrieb der Verkehrsmanagement- und Tunnelleitzentrale und für die Umsetzung der Handlungsfelder des Güterverkehrskonzeptes.

Abschließend betont der Berichterstatter die Bedeutung einer funktionierenden Infrastruktur und der Mobilität – auch bezahlbarer Mobilität – im Land Baden-Württemberg und dankt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Verkehrsministeriums, des Finanzministeriums und der Fraktionen für ihre Arbeit im Haushaltsplanaufstellungsverfahren.

Der Ausschuss nimmt von der Mitteilung Drucksache 17/8003, 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 und 13/17 mit zur Beratung auf.

Ein Abgeordneter der Fraktion der SPD führt aus, es sei sicherlich wenig überraschend, wenn er erkläre, dass die im Einzelplan 13 eingeplanten Finanzmitteln

an einigen Stellen weder zu den selbst gesteckten Zielen der Landesregierung noch zu den Vorstellungen der SPD passten. Deswegen lehne seine Fraktion den Einzelplan insgesamt ab.

Sodann möchte er wissen, warum die sächlichen Verwaltungsausgaben, die 2024 erheblich angestiegen seien, in den Haushaltsjahren 2025 und 2026 weiter auf diesem Niveau geblieben seien, obwohl der Umzug des Ministeriums inzwischen abgeschlossen sei.

Zu Kapitel 1302 – Allgemeine Bewilligungen – Titel 972 07 – Globale Minderungen – und Kapitel 1306 – Nachhaltige Mobilität – Titel 671 80 – Erstattungen an die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH – fragt er nach den Gründen für die Reduzierungen der Ansätze in den Jahren 2025 und 2026 gegenüber dem Jahr 2024.

Ein Abgeordneter der Fraktion der FDP/DVP nimmt Bezug darauf, dass der Minister für Verkehr schon in vielen Wortbeiträgen erklärt habe, dass das Land ein großes Problem bei den investiven Mitteln, bei den Sanierungsmitteln habe, und bemerkt, dass er sich vor diesem Hintergrund auch von den Regierungsfractionen den Versuch gewünscht hätte, die Mittel hierfür im Haushalt zu erhöhen.

Er weist darauf hin, dass seine Fraktion Änderungsanträge stets mit einem Gegenfinanzierungsvorschlag verbinde. Solch ein Vorgehen hätte er auch von den anderen Fraktionen erwartet.

Sodann spricht er sich grundsätzlich dafür aus, investive Mittel schrittweise zu erhöhen. Denn es bringe überhaupt nichts, z. B. die für die Landesstraßeninfrastruktur benötigten 600 Millionen € sofort zu veranschlagen, weil sich z. B. die Bauwirtschaft und auch die Regierungspräsidien auf Sanierungsmaßnahmen erst technisch und personell einstellen müssten. Deshalb schlage die FDP/DVP mit ihrem Änderungsantrag 13/24 bei den Sanierungsmitteln in Kapitel 1304 – Straßenverkehr – Titel 781 79 – Erhaltung – eine Ansatzserhöhung auf zunächst 250 Millionen € vor. Geschähe im Bereich der Sanierung nicht mehr, sei auch im Bereich von Brückenbauwerken damit zu rechnen, dass es in den nächsten Jahren zu Straßensperrungen kommen werde. Das wäre besonders im ländlichen Raum, wo es viele Gewerbegebiete gebe, in denen sich große Firmen angesiedelt hätten, eine dramatische Situation.

Ein Abgeordneter der Fraktion GRÜNE unterstreicht, sowohl die Grünen als auch die CDU hätten klar zum Ausdruck gebracht, dass der Erhalt der Infrastruktur für sie oberste Priorität habe. Deshalb seien Mittel ganz bewusst vom Neubau auf die Erhaltung umgeschichtet worden und werde auch schon auf Massenausschreibungen gesetzt, um bei Auftragsvergaben Bürokratie abzubauen und Kapazitäten bei Planungen und beim Personal nicht unnötigerweise zu binden.

Gegenfinanzierungen von Änderungsanträgen zulasten des ÖPNV oder des Jugendtickets seien sicherlich nicht die sozial ausgewogensten. Bei Radwegen zu sparen, die einen wichtigen Beitrag zur Unterstützung des Tourismus leisteten, sei wirtschaftlich auch wenig vernünftig.

Ein Gutachten im Auftrag des Bundesverkehrsministers habe im Übrigen ergeben, dass eine Lkw-Maut zur Finanzierung der Bundesstraßen nötig sei. Bei Gutachten im Zusammenhang mit der Lkw-Maut die Verpflichtungsermächtigungen zu streichen, bedeute keine Freistellung von der Zahlungsverpflichtung.

Ein Abgeordneter der Fraktion der AfD rekurriert hinsichtlich des unzureichenden Zustandes der Landesstraßen ebenfalls auf Kapitel 1304 – Straßenverkehr – Titel 781 79 – Erhaltung –, bei dem wie schon 2023 und 2024 wiederum für die Jahre 2025 und 2026 der Betrag von jeweils 165 Millionen € veranschlagt sei. Das Verkehrsministerium scheine von der Inflation nichts mitbekommen zu haben. Denn allein die Preissteigerungen hätten zu einer Ansatzserhöhung führen müssen.

Die AfD-Fraktion beantrage mit dem Änderungsantrag 13/3 eine Ansatzerhöhung um jeweils 250 Millionen €. Der neue Ansatz entspräche im Übrigen auch dem, was der Landesverkehrsminister immer in die Debatte einbringe, wenn er von einer Summe zwischen 300 Millionen € bis 400 Millionen € ausgehe.

Darüber hinaus spricht er sich dafür aus, nicht nur auf den Erhalt von Straßen zu blicken, sondern auch auf den Neubau.

In den Änderungsanträgen 13/10 und 13/11 fordere die AfD-Fraktion bei Kapitel 1306 – Nachhaltige Mobilität – die Streichung der Titelgruppe 88 – Landesinitiative III und IV Elektromobilität – und der Titelgruppe 91 – Nachhaltige Mobilität und Klimaschutz in Stadt und Land –, mit denen die Landesregierung eine sogenannte Antriebswende bzw. Verkehrswende erzwingen wolle.

Der Minister für Verkehr zeigt sich erfreut, dass eigentlich alle Fraktionen aufgezeigt hätten, dass sie einen besonderen Schwerpunkt in dem Erhalt und der Sanierung von Straßen sehen würden. In der Betrachtung des Gesamtetats sei die Schlussfolgerung erlaubt, die Landesregierung habe über die Jahre genau diesen Schwerpunkt gesetzt. Klar sei aber auch, dass perspektivisch auch mit Blick auf die Brückenbauwerke mehr Geld erforderlich sei. Das Verkehrsministerium sei dabei, auf diese Perspektive hinzuarbeiten.

Zu den in der Diskussion genannten Beträgen zu erforderlichen Erhaltungsmitteln weist er auf eine Langfristuntersuchung seines Ministeriums hin. Danach seien bis Mitte der 2030er-Jahre etwa 1,5 Milliarden € erforderlich. Im Hochlauf gehe sein Haus von bis zu 300 Millionen € aus, die das Land in die nächsten Etats einstellen müsse. Er selbst hätte es gern gehabt, jetzt schon früher damit beginnen zu können, aber ein Haushalt müsse eben insgesamt ausbalanciert sein. Verkehrspolitik könne nicht auf die Sanierung von Straßen reduziert werden, sondern müsse sich um Mobilität im Allgemeinen und ganz grundsätzlich kümmern, müsse im Sinne des Klimaschutzes den Wandel hin zu klimaneutraler Mobilität meistern. Dank aller Bemühungen sei bei der Erarbeitung des Haushaltsentwurfs für den Einzelplan 13 in der Summe eine gute Mischung von Maßnahmen herausgekommen.

Der Ministerialdirektor im Ministerium für Verkehr beantwortet zunächst die Frage zum sächlichen Verwaltungsbedarf. Der Betrag habe sich deswegen erhöht, weil das Geld für Reisekosten und insbesondere für Weiterbildungsmaßnahmen benötigt werde. Es sei hausintern vereinbart worden, die Kosten hierfür aus den Etats der einzelnen Abteilungen herauszunehmen und hier entsprechend zu bündeln.

Zur Globalen Minderausgabe sei zu sagen, dass der höhere Betrag eine damals noch nicht erfolgte Konsolidierung beinhaltet gehabt habe. Deswegen sei der Betrag 2024 einmalig höher gewesen.

Hinsichtlich der in Kapitel 1306 – Nachhaltige Mobilität – Titel 671 80 etatisierten Erstattungen an die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg sei darauf hingewiesen, dass die Konsolidierung das Ressort stark getroffen habe, und zwar auch im Bereich der nachhaltigen Mobilität. Hier stünden jetzt weniger Sachmittel zur Verfügung, insbesondere für den Radverkehr und für den Fußverkehr. Das zeige sich in den Beträgen für die Jahre 2025 und 2026. Allerdings zahle nicht nur diese Haushaltsposition auf die Zuweisungen an die Nahverkehrsgesellschaft ein, sondern auch andere Haushaltspositionen, sodass die Kürzung der Erstattungen nicht so stark ausfalle, wie es dieser einzelne Haushaltsposten ausdrücke. Letztlich handle es sich schon um eine deutliche Kürzung bei den Sachmitteln. Es müssten deswegen aber keine Stellen gestrichen werden.

Die Änderungsanträge 13/1 und 13/17 werden jeweils mehrheitlich abgelehnt.

Kapitel 1301 mehrheitlich genehmigt.

Kapitel 1302**Allgemeine Bewilligungen**

Der Änderungsantrag 13/12 wird mehrheitlich abgelehnt.

Kapitel 1302 mehrheitlich genehmigt.

Kapitel 1306**Nachhaltige Mobilität**

Der Vorsitzende ruft die Änderungsanträge 13/7 bis 13/11 und 13/27 bis 13/35 sowie 13/39 mit zur Beratung auf.

Ein Abgeordneter der Fraktion der FDP/DVP weist auf den Änderungsantrag 13/27 seiner Fraktion hin, in dem zum Ausdruck gebracht werde, dass die FDP/DVP-Fraktion davon ausgehe, dass die Einführung einer Lkw-Maut auf Landes- und Kommunalstraßen weder technisch noch juristisch und vermutlich auch nicht politisch umsetzbar sei. Insofern bedürfe es auch nicht der Etatisierung von Haushaltsmitteln an dieser Stelle.

Der Minister für Verkehr verdeutlicht, es gehe bei dem Ansatz ausdrücklich nicht nur um die Lkw-Maut, sondern vor allem um die Mobilität in Deutschland. Eine entsprechende Mobilitätsstudie werde etwa alle fünf Jahre vom Bund in Auftrag gegeben, und die Landesregierung von Baden-Württemberg lasse diese Studie für das Land auswerten, weil die allgemeinen Durchschnittswerte in Deutschland für die Steuerung und Betrachtung der Verkehrspolitik in Baden-Württemberg zu wenig helfen würden. Außerdem könne über diese Mobilitätsstudie festgestellt werden, ob diesbezüglich im Land etwas erreicht worden sei oder nicht.

Der Änderungsantrag 13/27 wird mehrheitlich abgelehnt.

Der Änderungsantrag 13/7 wird mehrheitlich abgelehnt.

Der Änderungsantrag 13/28 wird mehrheitlich abgelehnt.

Der Änderungsantrag 13/8 wird mehrheitlich abgelehnt.

Dem Änderungsantrag 13/39 wird mehrheitlich zugestimmt.

Der Änderungsantrag 13/9 wird mehrheitlich abgelehnt.

Der Änderungsantrag 13/29 wird mehrheitlich abgelehnt.

Der Änderungsantrag 13/10 wird mehrheitlich abgelehnt.

Die Änderungsanträge 13/30 bis 13/32 werden jeweils mehrheitlich abgelehnt.

Der Änderungsantrag 13/11 wird mehrheitlich abgelehnt.

Die Änderungsanträge 13/33 bis 13/35 werden jeweils mehrheitlich abgelehnt.

Kapitel 1306 mit den beschlossenen Änderungen mehrheitlich genehmigt.

Kapitel 1307

Mobilitätszentrale, vernetzte und digitale Mobilität

Den Änderungsanträgen 13/40 und 13/41 wird jeweils mehrheitlich zugestimmt.

Der Änderungsantrag 13/36 wird mehrheitlich abgelehnt.

Kapitel 1307 mit den beschlossenen Änderungen mehrheitlich genehmigt.

Der Entschließungsantrag 13/37 wird 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.

In der 47. Sitzung am 28. November 2024 wurden die in der 43. Sitzung am 14. November 2024 zurückgestellten Kapitel 1303 – Öffentlicher Verkehr und Kapitel 1304 – Straßenverkehr beraten. In diese Beratung wurden die schriftlich eingebrachten Änderungsanträge RESTE 13/1, 13/18, 13/2, 13/13 (modifizierte Fassung), 13/19, 13/38, 13/14, 13/15, 13/20, 13/21, 13/22, 13/23, 13/3, 13/24, 13/16, RESTE 13/2, 13/4, 13/5, 13/25, 13/6 und 13/26 einbezogen (*siehe Anlagen*).

Kapitel 1303

Öffentlicher Verkehr

Der Vorsitzende ruft die Änderungsanträge RESTE 13/1, 13/18, 13/2, 13/13 (modifizierte Fassung), 13/19, 13/38, 13/14, 13/15 und 13/20 mit zur Beratung auf.

Ein Abgeordneter der Fraktion der FDP/DVP bewertet es positiv, dass die Regierungsfractionen zeigten, dass sie die Kritik der FDP/DVP-Fraktion zur Höhe der Sanierungsmittel zumindest zum Teil aufgenommen hätten und an dieser Stelle nun ein wenig mehr Geld zur Verfügung stellen wollten. Dennoch sei der Ansatz bei den Sanierungsmitteln viel zu niedrig ausgefallen. Hier müsse in den nächsten Jahren deutlich mehr getan werden, weil sonst der Standort Baden-Württemberg im Hinblick auf die Wirtschaft und die damit verbundenen Arbeitsplätze ins Hintertreffen geraten werde.

Ein Abgeordneter der Fraktion GRÜNE weist darauf hin, dass die Erhöhung der Mittel für die Brückensanierung ein gemeinsames Anliegen der Regierungsfractionen sei. Der Einsturz der Carolabrücke in Dresden habe allen noch einmal sehr plastisch vor Augen geführt, dass in diesem Bereich Bedarf bestehe.

Für die Sanierung der Landesstraßen habe das Ausgabevolumen im Jahr 2011 30 Millionen € betragen. Damals habe der Rechnungshof prognostiziert, dass sich der Bedarf auf 80 Millionen € belaufe, um den Status quo zu halten, und auf 100 Millionen €, um zu Verbesserungen zu kommen. Gegenwärtig liege der Ansatz bei 165 Millionen € und sei damit seit 2011 kontinuierlich angewachsen. Aber klar sei natürlich, dass auch in Zukunft Mittel in dieser Höhe oder noch darüber hinaus benötigt würden.

Ein Abgeordneter der Fraktion der CDU empfiehlt dem Abgeordneten der FDP/DVP, sich einmal beim Bundesverkehrsminister dafür einzusetzen, dass die weggefallenen Bundesmittel für die Sanierung und Verlängerung der Schleusen am Neckar jetzt für den Straßen- oder Schienenausbau in Baden-Württemberg eingesetzt würden.

Dem Änderungsantrag RESTE 13/1 wird insgesamt mehrheitlich zugestimmt.

Der Änderungsantrag 13/18 wird mehrheitlich abgelehnt.

Der Änderungsantrag 13/2 wird mehrheitlich abgelehnt.

Der Änderungsantrag 13/13 (modifizierte Fassung) wird mehrheitlich abgelehnt.

Der Änderungsantrag 13/19 wird mehrheitlich abgelehnt.

Dem Änderungsantrag 13/38 wird mehrheitlich zugestimmt.

Die Änderungsanträge 13/14 und 13/15 werden jeweils mehrheitlich abgelehnt.

Der Änderungsantrag 13/20 wird mehrheitlich abgelehnt.

Kapitel 1303 mit den beschlossenen Änderungen mehrheitlich genehmigt.

Kapitel 1304

Straßenverkehr

Die Änderungsanträge 13/21, 13/22 und 13/23 werden jeweils mehrheitlich abgelehnt.

Der Änderungsantrag 13/3 wird mehrheitlich abgelehnt.

Der Änderungsantrag 13/24 wird mehrheitlich abgelehnt.

Der Änderungsantrag 13/16 wird mehrheitlich abgelehnt.

Dem Änderungsantrag RESTE 13/2 wird einstimmig zugestimmt.

Die Änderungsanträge 13/4 und 13/5 werden jeweils mehrheitlich abgelehnt.

Der Änderungsantrag 13/25 wird mehrheitlich abgelehnt.

Der Änderungsantrag 13/6 wird mehrheitlich abgelehnt.

Der Änderungsantrag 13/26 wird mehrheitlich abgelehnt.

Kapitel 1304 mit den beschlossenen Änderungen mehrheitlich genehmigt.

29.11.2024/11.12.2024

Winfried Mack

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/1

Änderungsantrag
der Fraktion der AfD

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/2026

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1301 Ministerium

Zu ändern:
(S. 12)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
421 01	011	Bezüge des Ministers und der Staatssekretärin		
		statt	360,9	360,9
		zu setzen	195,7	195,7
			(-165,2)	(-165,2)
		Der Haushaltsvermerk wird wie folgt gefasst:		
		„Amtsgehalt	2025	2026
	B 11	Minister	1	1“

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

11.11.2024

Baron, Sänze, Dr. Hellstern und Fraktion

Begründung

Im Nachtragshaushalt 2021 ist im Verkehrsministerium 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 an eine effektiv handelnde und effiziente Exekutive zu stellenden Anforderungen nicht mehr vereinbar ist, zumal damit beinahe eine Verdopplung der Ausgaben gegenüber dem Jahr 2020 einherging.

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

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/2

Änderungsantrag
der Fraktion der AfD

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/2026

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1303 Öffentlicher Verkehr

Zu ändern:
(S. 42)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
633 74	741	Zuweisungen an Gemeinden, Gemeindeverbände und Landkreise		
			statt	128.200,0
			zu setzen	68.200,0
				59.500,0
				(-60.000,0)
				(-60.000,0)

11.11.2024

Baron, Sänze, Dr. Hellstern und Fraktion

Begründung

Die von der Landesregierung für diesen Haushaltsposten vorgesehene deutliche Erhöhung der Mittel ist weit überzogen. Verkehrsleistungen wie Rufverkehre sind grundsätzlich zu begrüßen, müssen dazu aber auch nicht erst im Wege der Sprachverhunzung in „On-Demand-Verkehrsleistungen“ 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 andere Themen (insbesondere bezahlbare Energie) absolut im Vordergrund stehen und diese daher auch von Seiten des Landes Priorität haben müssen.

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 bei schwacher Auslastung einer Verkehrsverbindung die eingangs erwähnten Rufverkehre, die eben nur bei tatsächlichem Bedarf fahren, kostengünstiger erscheinen. Noch dazu ist die „Mobilitätsgarantie“ ein Bürokratiemonster ohnegleichen, das – wie überhaupt die ganze sogenannte „Verkehrs- und Energiewende“ – Unsummen an Steuergeld verschlingt und schon deshalb abzulehnen ist.

Seite 1 von 2

Die aktuell drängenden und nach wie vor ungelösten Probleme des ÖPNV sind vielmehr mangelnde Zuverlässigkeit, mangelnde Pünktlichkeit und mangelnde Sicherheit. Daran ändert auch eine kostspielige „Mobilitätsgarantie“ nichts, die lediglich bewirkt, dass im ländlichen Raum nur sehr spärlich besetzte oder gar ganz leere Busse fahren. 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 Straßen vorrangig. Einen funktionierenden ÖPNV – wie etwa in der Schweiz – würden die Bürger von selbst nutzen, ganz ohne Zwang von staatlicher Seite.

Erst recht nicht darf vom Land für Jugendliche weiterhin das „Deutschlandticket Jugend BW“ finanziert werden. Es hat im Dezember 2023 das bisherige „JugendticketBW“ ersetzt und gilt im Gegensatz zu diesem nicht nur landesweit, sondern in ganz Deutschland. Für die Rabattierung des Deutschlandtickets für junge Menschen übernimmt das Land Baden-Württemberg 70 % der anfallenden Kosten, die Stadt- und Landkreise die restlichen 30 %. Das Land gleitet dadurch immer mehr in einen Staat ab, der einerseits in sozialistischer Manier Förderungen verteilt, während andererseits zugleich die Zahl derer, die dies (unfreiwillig) finanzieren müssen, stetig kleiner wird. Es ist aber nicht Aufgabe des Staates, die Freizeitkosten der Jugend zu sozialisieren.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/3

Änderungsantrag
der Fraktion der AfD

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/2026

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1304 Straßenverkehr

Zu ändern:
(S. 102)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
781 79	723	Erhaltung		
			statt	165.100,0
			zu setzen	165.100,0
				415.100,0
			(+250.000,0)	(+250.000,0)
		Die Erläuterung wird wie folgt gefasst:		
		<p>„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.“</p>		

11.11.2024

Baron, Sänze, Dr. Hellstern und Fraktion

Begründung

Der marode Zustand vieler Landesstraßen (einschließlich Brücken, Stützbauwerken etc.) ist über mehrere Jahrzehnte aufgelaufen, weil die Landesregierungen die Verkehrsinfrastruktur mehr als 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 aufgrund einer desaströsen Migrationspolitik auf Bundes- wie 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 (initial etwa des SWR vom Frühjahr 2022) bis hin zum Brückeneinsturz in Dresden am 11. September 2024 sogar bundesweit 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 bestens intakte Verkehrsinfrastruktur angewiesen, wenn das Land seine führende Rolle als solcher behaupten will. Folglich sind die finanziellen Mittel zur Erhaltung der Landesstraßen drastisch 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

13/4

Änderungsantrag
der Fraktion der AfD

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/2026

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1304 Straßenverkehr

Zu ändern:
(S. 102)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
783 79	723	Einfacher Ausbau		
			statt	5.013,0
			zu setzen	10.013,0
			(+5.000,0)	(+5.000,0)

11.11.2024

Baron, Sänze, Dr. Hellstern und Fraktion

Begründung

Wie bei der Erhaltung der Landesstraßen (Titel 781 79) ist auch der einfache Ausbau (früher: Zwischenausbau) von großer Bedeutung, um das Straßennetz von Baden-Württemberg nicht zuletzt mit Blick auf das Land als (noch) führenden Wirtschaftsstandort leistungsfähig zu halten. Auch insoweit haben die Fehlallokationen von Haushaltsmitteln durch die seitherigen Landesregierungen über mehrere Jahrzehnte hinweg eine adäquate Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur gehemmt. Diese schweren Versäumnisse gilt es im Rahmen des Möglichen zügig abzuarbeiten, weshalb eine Verdoppelung der finanziellen Mittel für die (weniger umfangreichen) Maßnahmen des einfachen Ausbaus der Landesstraßen angezeigt ist.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/5

Änderungsantrag
der Fraktion der AfD

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/2026

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1304 Straßenverkehr

Zu ändern:
(S. 103)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
785 79	723	Ortsumgehungen, Aus- und Neubau		
			statt	29.305,3
			zu setzen	32.673,4
				49.305,3
				52.673,4
			(+20.000,0)	(+20.000,0)

11.11.2024

Baron, Sänze, Dr. Hellstern und Fraktion

Begründung

Ortsumgehungen sowie der Aus- und Neubau von Landesstraßen wurden – ebenso wie die Erhaltung (Titel 781 79) – in den letzten Jahrzehnten von sämtlichen Landesregierungen in Baden-Württemberg geradezu sträflich vernachlässigt. Indes ist die Bevölkerung vor Ort ebenso wie Baden-Württemberg als (noch) führender Wirtschaftsstandort dringend auf eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Neben der Erhaltung (Unterhaltung und Instandsetzung) der Landesstraßen sind dazu auch Ortsumgehungen sowie der Aus- und Neubau von Landesstraßen unabdingbar.

Die Realisierung solcher Vorhaben im Land zieht sich bislang 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, dass und wie dies gelingt. Daher sind die Haushaltsmittel für diesen Titel deutlich zu erhöhen.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/6

Änderungsantrag
der Fraktion der AfD

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/2026

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1304 Straßenverkehr

Zu ändern:
(S. 104)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
786 79	723	Radschnellwege und Radwege an Landesstraßen		
			statt	23.200,0
			zu setzen	8.200,0
			(-15.000,0)	(-15.000,0)

11.11.2024

Baron, Sänze, Dr. Hellstern und Fraktion

Begründung

Selbstverständlich plädiert die AfD-Fraktion im Rahmen des Möglichen für gezielte Maßnahmen zur Verbesserung der allgemeinen Verkehrssicherheit wie getrennte Wege für Rad und Kfz. Indes müssen Steuergelder effizient eingesetzt werden und dürfen nicht primär in Projekte fließen, die bloß einer Minderheit zugutekommen. Die Förderung der Fahrrad-Infrastruktur muss daher in einem vernünftigen Rahmen bleiben, der weder andere (wie insbesondere den Kfz-Verkehr) unnötig einschränkt noch die Wirtschaftlichkeit sprengt. Ein pragmatischer Ansatz zur Verkehrspolitik kann nur sein, alle Mobilitätsformen zu fördern, ohne ideologische Präferenzen aufzuzwingen. Notwendig ist eine ausgewogene Verkehrspolitik, die die Interessen aller Verkehrsteilnehmer nach ihrer Relevanz berücksichtigt: vom Fußgänger über den Zweiradfahrer (Fahrrad, Roller, Motorrad etc.) bis hin zum Autofahrer.

Angesichts der sehr schwierigen Wirtschaftslage und der nicht minder angespannten Haushaltssituation des Landes müssen die Haushaltsmittel auf diejenigen Verkehrsträger fokussiert werden, die für den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg essentiell sind. Auf diese Weise wird eine gerechte Verteilung der verfügbaren finanziellen Mittel sichergestellt. Eine (unverhältnismäßige) Bevorzugung bestimmter Verkehrsmittel ist kritisch zu sehen.

Dem Radverkehr kommt auf längeren Distanzen keine wesentliche Bedeutung zu, denn lange Strecken werden mit dem Fahrrad kaum bzw. selten zurückgelegt. Ein großflächiger Ausbau der Radinfrastruktur in Form von Radschnellwegen ist ineffizient und nicht sinnvoll, sondern rein ideologisch motiviert. Dies gilt erst recht vor dem Hintergrund, dass für die Herstellung von 1 km Radschnellweg (horrende) Kosten in Höhe von rund 1 Mio. € anfallen, mithin annähernd so viel, wie für 1 km Straße. Abgesehen davon ist bedenklich und somit zu hinterfragen, dass Radschnellwege überhaupt so teuer ausfallen.

Seite 1 von 2

Für die Radwege an sich genügt ein weitaus geringerer haushalterischer Ansatz. Das Fahrrad hat in erster Linie als Sportgerät Freizeitcharakter bzw. wird für touristische Aktivitäten genutzt. Die meisten Pendler sind – nolens volens – auf motorisierte Fahrzeuge angewiesen.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/7

Änderungsantrag
der Fraktion der AfD

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/2026

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1306 Nachhaltige Mobilität

Zu ändern:
(S. 115)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 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)

11.11.2024

Baron, Sänze, Dr. Hellstern und Fraktion

Begründung

Ziel der Landesregierung ist gemäß der Erläuterung bei Titelgruppe 80 (S. 113) eine „neue Mobilität“. In der Erläuterung bei Titel 534 80 (S. 115) erstreckt sich dies auf Dienstleistungen Dritter und dgl.

Bislang fristet die „neue Mobilität“ angesichts vieler ungelöster Probleme weitestgehend noch ein bloßes Nischendasein. Das schließt keineswegs aus, dass sich dies in der Zukunft anders verhält. Indes ist für diesen Bereich das Erfordernis von Dienstleistungen der genannten Art nicht ersichtlich. Es handelt sich um Kosten, die rein ideologisch motiviert und daher gänzlich zu streichen sind. Innovative und neue Verkehrsformen, die im Modal Split (d. h. unter den verschiedenen Verkehrsmitteln) in irgendeiner Weise besser sind (z. B. schneller, kostengünstiger oder sicherer), setzen sich am Markt über kurz oder lang durch. Es bedarf dazu nicht der in der Erläuterung bei Titel 534 80 (S. 115) angeführten Maßnahmen (etwa Information der Öffentlichkeit; mediale, organisatorische und technische Unterstützung; Kampagnen; externe Untersuchungen; Werkverträge; Fußverkehrsstrategie; Klimaschutz im Verkehr), die noch dazu für eine unverantwortliche Kostenaufblähung sorgen. Dies belegen insbesondere der Schienenpersonenverkehr (SPV) bzw. der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), die viele Menschen zwar gerne benutzen würden, aber es tatsächlich dann doch nicht bzw. nicht mehr tun, nachdem trotz unzähliger Versprechungen, Kampagnen, Programme, Strategiedialoge und dergleichen die – schon sehr lange bestehenden und daher allseits hinlänglich bekannten – Kardinalprobleme (wie Unzuverlässigkeit, Unpünktlichkeit und Unsicherheit) nicht gelöst sind.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/8

Änderungsantrag
der Fraktion der AfD

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/2024

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1306 Nachhaltige Mobilität

Zu ändern:
(S. 116)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
671 80	692	Erstattungen an die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH		
			statt	2.607,0
			zu setzen	0,0
			(-2.607,0)	(-2.607,0)

11.11.2024

Baron, Sänze, Dr. Hellstern und Fraktion

Begründung

Ziel der Landesregierung ist gemäß der Erläuterung bei Titelgruppe 80 (S. 113) eine „neue Mobilität“. In der Erläuterung bei Titel 671 80 (S. 116) erstreckt sich dies auf die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) als Dienstleister kraft (Geschäfts-)Besorgungsvertrag.

Bislang fristet die „neue Mobilität“ angesichts vieler ungelöster Probleme weitestgehend noch ein bloßes Nischendasein. Das schließt keineswegs aus, dass sich dies in der Zukunft anders verhält. Indes ist für diesen Bereich das Erfordernis einer Dienstleistung seitens der NVBW bzw. von Erstattungen an die NVBW hierfür nicht ersichtlich. Die NVBW erscheint als zweites Verkehrsministerium (Schatten-Verkehrsministerium). Die Auslagerung auf das Unternehmen NVBW als operativer Arm des Verkehrsministeriums ist unnötig. Die Aufspaltung zwischen Steuerung/Regulierung durch das Verkehrsministerium selbst einerseits und Führung des operativen Geschäfts durch die NVBW andererseits ist künstlich. Dies gilt erst recht vor dem Hintergrund, dass es sich bei der NVBW um ein landeseigenes Unternehmen handelt.

Der Staat hat der Wirtschaft lediglich die rechtlichen Rahmenbedingungen vorzugeben, innerhalb derer sich das wirtschaftliche Handeln entwickeln kann. Die Wirtschaftsordnung der Bundesrepublik Deutschland ist eine soziale Marktwirtschaft. Eine einseitige Bevorzugung der „neuen Mobilität“ gegenüber der herkömmlichen Mobilität ist unter Freiheits- und Gleichheitsaspekten tunlichst zu vermeiden. Andernfalls würde die vom früheren Bundeswirtschaftsminister Ludwig Erhard in der frühen Nachkriegszeit beendete Zwangswirtschaft wiederaufleben.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/9

Änderungsantrag
der Fraktion der AfD

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/2026

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1306 Nachhaltige Mobilität

Neu einzufügen:
(S. 119)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 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.“		

11.11.2024

Baron, Sänze, Dr. Hellstern 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 immensen und künftig voraussichtlich weiter steigenden 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 bestenfalls später sogar für ganz Deutschland etabliert werden kann. Zunächst erscheint dabei für Baden-Württemberg 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. Lieferwagen, 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 handelte es sich um ein (Fahr-)Rohrleitungssystem.

Die Landesregierung lässt auch insoweit bislang jegliche Innovationskraft vermissen.

Seite 1 von 1

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode**13/10****Änderungsantrag**
der Fraktion der AfD**zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/2026**

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr**Kapitel 1306 Nachhaltige Mobilität**

(S. 122-124)

die Titelgruppe 88 – Landesinitiative III und IV Elektromobilität – zu streichen.

11.11.2024

Baron, Sänze, Dr. Hellstern und Fraktion

Begründung

Ziel der Landesregierung ist gemäß der Erläuterung bei Titelgruppe 88 (S. 122), die auf die Erläuterung bei Titel 359 01 (S. 109) verweist, die Verbesserung der Luftqualität und des Klimaschutzes. Dies kann die Elektromobilität, mit der sie eine „Antriebswende“ bzw. „Verkehrswende“ erzwingen will, allerdings gar nicht leisten.

Zum einen produziert die E-Mobilität bei Betrachtung des gesamten Lebenszyklus eines Elektrofahrzeugs („from cradle to grave“) nicht weniger Emissionen. E-Autos haben nach wissenschaftlichen Berechnungen von der Herstellung bis zur Verschrottung sogar höhere CO₂-Emissionen als ein Auto mit Dieselmotor. Die Behauptung, E-Fahrzeuge würden ohne CO₂-Emissionen fahren, stimmt daher nicht. Die Emissionen werden lediglich verlagert. Mehr als die Hälfte des Stroms im deutschen Netz stammt von fossilen Brennstoffen, denn sowohl Windkraftanlagen als auch Photovoltaikanlagen können wegen „Dunkelflauten“ (Dunkelheit oder Flaute) keine gesicherte Leistung liefern, sie produzieren volatil. Solange es für Wind- und Solarenergie keine Speicher(möglichkeit) gibt, ist mit Windkraft- und Photovoltaikanlagen erzeugte Energie, die nicht sogleich verbraucht werden kann, schlichtweg vergeudet. Weiter wird zur Herstellung der Akkus von E-Fahrzeugen viel Kohle, Erdöl und Erdgas benötigt.

Zum anderen ist der weltweite (globale) Klimawandel nicht menschengemacht, sondern ein völlig normales Naturphänomen, das es schon immer gegeben hat und auf das eine „Antriebswende“ vom Verbrenner- zum Elektroantrieb keinerlei Auswirkungen hat. Weder Baden-Württemberg noch Deutschland noch die Welt haben einen Einfluss auf das Weltklima – und das hat nicht nur damit etwas zu tun, dass es per Definition kein Weltklima gibt, sondern lediglich lokale Klimate. Abgesehen davon wirken sich Windkraft- und Photovoltaikanlagen sogar negativ auf das lokale bzw. regionale Klima (Mikroklima) aus. Innovative und neue Verkehrsformen, die im Modal Split unter den verschiedenen Verkehrsmitteln in irgendeiner Weise besser sind (z.B. schneller, kostengünstiger, schadstoffärmer oder sicherer), setzen sich am Markt über kurz oder lang durch. Es bedarf dazu nicht der in den Erläuterungen bei den einzelnen Titeln der Titelgruppe 88 angeführten Maßnahmen.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode**13/11****Änderungsantrag**
der Fraktion der AfD**zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/2026**

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr**Kapitel 1306 Nachhaltige Mobilität**

(S. 126-128)

die Titelgruppe 91 – Nachhaltige Mobilität und Klimaschutz in Stadt und Land – zu streichen.

11.11.2024

Baron, Sänze, Dr. Hellstern und Fraktion

Begründung

Ziel der Landesregierung ist gemäß der Erläuterung bei Titelgruppe 91 (S. 126) die Förderung der Kommunen als wichtige Akteure für den Klimaschutz im Verkehr. Anstatt auf eine technologieoffene Forschung und Weiterentwicklung der Kfz-Technologie zu setzen, will die Landesregierung durch eine einseitige Finanzierung der Elektromobilität eine „Antriebswende“ bzw. „Verkehrswende“ erzwingen. Dies ist ein falscher Ansatz, da hieraus kein Klimaschutz resultiert.

Zum einen produziert die E-Mobilität bei Betrachtung des gesamten Lebenszyklus eines Elektrofahrzeugs („from cradle to grave“) nicht weniger Emissionen. E-Autos haben nach wissenschaftlichen Berechnungen von der Herstellung bis zur Verschrottung sogar höhere CO₂-Emissionen als ein Auto mit Dieselmotor. Die Behauptung, E-Fahrzeuge würden ohne CO₂-Emissionen fahren, stimmt nicht. Die Emissionen sind lediglich verlagert. Mehr als die Hälfte des Stroms im deutschen Netz stammt von fossilen Brennstoffen, denn sowohl Windkraftanlagen als auch Photovoltaikanlagen können wegen „Dunkelflauten“ (Dunkelheit oder Flaute) keine gesicherte Leistung liefern, sie produzieren volatil. Solange es für Wind- und Solarenergie keine Speicher(möglichkeit) gibt, ist mit Windkraft- und Photovoltaikanlagen erzeugte Energie, die nicht sogleich verbraucht werden kann, schlichtweg vergeudet. Weiter wird zur Herstellung der Akkus (wiederaufladbare Batterien) von E-Fahrzeugen viel Kohle, Erdöl und Erdgas benötigt.

Zum anderen ist der weltweite (globale) Klimawandel nicht menschengemacht, sondern ein völlig normales Naturphänomen, das es schon immer gegeben hat und auf das eine „Antriebswende“ vom Verbrenner- zum Elektroantrieb keinerlei Auswirkungen hat. Weder Baden-Württemberg noch Deutschland noch die Welt haben einen Einfluss auf das Weltklima – und das hat nicht nur damit etwas zu tun, dass es per Definition kein Weltklima gibt, sondern lediglich lokale Klimate. Abgesehen davon wirken sich Windkraft- und Photovoltaikanlagen sogar negativ auf das lokale bzw. regionale Klima (Mikroklima) aus. Innovative und neue Verkehrsformen, die im Modal Split (d.h. unter den verschiedenen Verkehrsmitteln) in irgendeiner Weise besser sind (z.B. schneller, kostengünstiger, schadstoffärmer oder sicherer), setzen sich am Markt über kurz oder lang durch. Es bedarf dazu nicht der in den Erläuterungen bei den einzelnen Titeln der Titelgruppe 91 angeführten Maßnahmen.

Seite 1 von 1

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/12

Änderungsantrag
der Fraktion der SPD

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/2026

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1302 Allgemeine Bewilligungen

(S. 26)

den Titel 531 02 – Sonstige Öffentlichkeitsarbeit – zu streichen.

12.11.2024

Stoch, Fink, Binder und Fraktion

B e g r ü n d u n g

Die Öffentlichkeitsarbeit der Landesregierung findet nach Auskunft der Landesregierung (17/6987) am effektivsten und reichweitenstärksten im Staatsministerium statt. Dass die Öffentlichkeitsarbeit, die in den einzelnen Häusern stattfindet, trotz hohem Mittel- und Personaleinsatz zu vernachlässigen ist, geht ebenfalls aus der Stellungnahme der Landesregierung hervor. Die Streichung der Mittel für Öffentlichkeitsarbeit in den Einzelplänen der Ministerien ist daher die logische Konsequenz. Im Ministerium für Verkehr sind in den Jahren 2022 und 2023 Sachmittel in Höhe von 176.000 Euro angefallen, zudem waren der Öffentlichkeitsarbeit 8,0 Stellen zugeordnet.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/13
(modifizierte Fassung)

Änderungsantrag
der Fraktion der SPD

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/26

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 **Ministerium für Verkehr**

Kapitel 1303 **Öffentlicher Verkehr**

Zu ändern:
(S. 42)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
633 74	741	Zuweisungen an Gemeinden, Gemeindeverbände und Landkreise		
			statt	128.200,0
			zu setzen	119.500,0
			171.700,0	162.000,0
			(+41.500,0)	(+41.500,0)
		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 im Sinne der Mobilitätsgarantie sowie für das Deutschlandticket JugendBW.“		

12.11.2024

Stoch, Fink, Röderer und Fraktion

Begründung

Mit dem landesweiten Jugend-Ticket hat die Landesregierung endlich einen Antrag der SPD aus den Haushaltsberatungen des Doppelhaushalts 2020/21 aufgegriffen. Dieses wurde inzwischen um eine deutschlandweite Komponente erweitert. Im Zuge der Preiserhöhung des Deutschlandtickets sollte allerdings der Preisanstieg für die Nutzerinnen und Nutzer auf 4,50 Euro begrenzt werden. Denn gerade dieser Personenkreis ist auf den ÖPNV als wirklich kostengünstige Alternative zum Auto angewiesen. Sie wäre besonders von der Preiserhöhung des Deutschland-Tickets von 9 Euro betroffen, deshalb soll die Hälfte der Preiserhöhung des JugendTickets BW für die Nutzerinnen und Nutzer zumindest abgedeckt werden, ohne auch die kommunale Seite weiter zu belasten.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/14

Änderungsantrag
der Fraktion der SPD

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/26

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 **Ministerium für Verkehr**

Kapitel 1303 **Öffentlicher Verkehr**

Zu ändern:
(S. 64)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
891 95B	741	Zuschüsse für Investitionen an öffentliche Unternehmen		
			statt	10.000,0
			zu setzen	12.500,0
			(+2.500,0)	(+2.500,0)

12.11.2024

Stoch, Fink, Röderer und Fraktion

Begründung

Wenn die Herausforderungen der Antriebswende auch im öffentlichen Verkehr umgesetzt werden sollen, ist eine Erhöhung der Busförderung für öffentliche Busunternehmen dringend notwendig.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/15

Änderungsantrag
der Fraktion der SPD

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/26

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 **Ministerium für Verkehr**

Kapitel 1303 **Öffentlicher Verkehr**

Zu ändern:
(S. 64)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
892 95B	741	Zuschüsse für Investitionen an private Unternehmen		
			statt	5.000,0
			zu setzen	7.500,0
			(+2.500,0)	(+2.500,0)

12.11.2024

Stoch, Fink, Röderer und Fraktion

Begründung

Wenn die Herausforderungen der Antriebswende auch im öffentlichen Verkehr umgesetzt werden sollen, ist eine Erhöhung der Busförderung für private Busunternehmen dringend notwendig.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/16

Änderungsantrag
der Fraktion der SPD

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/26

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 **Ministerium für Verkehr**

Kapitel 1304 **Straßenverkehr**

Zu ändern:
(S. 102)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
781 79	723	Erhaltung		
			statt	165.100,0
			zu setzen	190.100,0
			(+25.000,0)	(+25.000,0)

12.11.2024

Stoch, Fink, Röderer und Fraktion

Begründung

Die Sanierung von Brückenbauwerken an Landesstraßen bleibt eine vordringliche Maßnahme des Straßenbaus. Welche Folgen das Unterlassen dieser Arbeiten zeigt, hat der Einsturz der Carola-Brücke in Dresden gezeigt. Um der Behebung von Hochwasserschäden aus dem Jahr 2024 Priorität zu geben, ohne zeitgleich den Fortgang der planmäßigen Sanierungsarbeiten zu behindern, werden die Mittel jeweils um 25 Mio. Euro erhöht.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/17

Änderungsantrag
der Fraktion der FDP/DVP

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/2026

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1301 Ministerium

Zu ändern:
(S. 21)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
685 70	011	Zuschüsse für laufende Zwecke an öffentliche Einrichtungen		
			statt	1.435,6
			zu setzen	0,0
			(-1.435,6)	(-180,0)

12.11.2024

Dr. Rülke, Bonath, Brauer, Fischer und Fraktion

Begründung

Weitere gesonderte Ausgaben für eine Sammelausschreibung für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zum Personentransport für den Fahrzeugpool sind nicht erforderlich. Die Kürzungen dienen der Auflösung des Sanierungsstaus und der Haushaltskonsolidierung.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/19

Änderungsantrag
der Fraktion der FDP/DVP

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/2026

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1303 Öffentlicher Verkehr

Titelgruppe 74 ÖPNV-Offensive und ÖPNV-Garantie

(S. 43)

den Titel 682 74 – Zuschüsse für laufende Zwecke an öffentliche Einrichtungen – zu streichen.

12.11.2024

Dr. Rülke, Bonath, Brauer, Fischer und Fraktion

Begründung:

Die ÖPNV-Offensive sowie das Ziel der Verdoppelung der Fahrgäste im ÖPNV ist angesichts des Sanierungsstaus der Infrastruktur und des Konsolidierungszwangs nicht weiter aufrecht zu erhalten. Die Kürzungen dienen der Auflösung des Sanierungsstaus und der Haushaltskonsolidierung.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/20

Änderungsantrag
der Fraktion der FDP/DVP

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/2026

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1303 Öffentlicher Verkehr

Zu ändern:
(S. 74)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
633 99	741	Zuweisungen für laufende Zwecke an Gemeinden, Gemeindeverbände und den Verband Region Stuttgart		
			statt	34.100,0
			zu setzen	11.851,4
				(-22.248,6)
		Die Verpflichtungsermächtigung wird gestrichen.		
		Die Übersicht über die Verpflichtungsermächtigungen und ihre Abdeckung wird wie folgt gefasst:		

„Bewilligung im Haushaltsplan	Betrag	davon abzudecken aus Haushaltsmitteln				
		2025	2026	2027	2028	2029 ff.
bis 2023	50.392,0	22.381,7	15.787,6	7.382,9	4.346,9	492,7
2024	32.700,0	6.800,0	6.700,0	6.500,0	6.400,0	6.300,0
2025	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2026	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
zus.	83.092,0	29.181,7	22.487,6	13.882,9	10.746,9	6.792,7

12.11.2024

Dr. Rülke, Bonath, Brauer, Fischer und Fraktion

Begründung

Die ÖPNV-Offensive in der Fläche sowie das Ziel der Verdoppelung der Fahrgäste im ÖPNV ist angesichts des Sanierungsstaus der Infrastruktur und des Konsolidierungszwangs nicht weiter aufrecht zu erhalten. Die Kürzungen dienen der Auflösung des Sanierungsstaus und der Haushaltskonsolidierung.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/21

Änderungsantrag
der Fraktion der FDP/DVP

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/2026

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1304 Straßenverkehr

Zu ändern:
(S. 88)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
534 01	711	Dienstleistungen Dritter u. dgl.		
		statt	3.688,1	3.688,1
		zu setzen	8.688,1	8.688,1
			(+5.000,0)	(+5.000,0)

12.11.2024

Dr. Rülke, Bonath, Brauer, Fischer und Fraktion

Begründung

Es ist angesichts der Ereignisse in Dresden und des schlechten Gesamtzustands der Straßeninfrastruktur geradezu unverantwortlich, dass der Entwurf des Staatshaushaltsplans bei diesem Titel, der u. a. die Durchführung von Tunnel- und Brückenuntersuchungen beinhaltet, Kürzungen im Vergleich zum Ansatz des Jahres 2024 vorsieht. Deshalb wird die Erhöhung für dringend geboten erachtet.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/22

Änderungsantrag
der Fraktion der FDP/DVP

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/2026

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1304 Straßenverkehr

Zu ändern:
(S. 89)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
534 03A	711	Dienstleistungen Dritter u. dgl. für die Planung, Bauüberwachung und Ausführung von Straßenbauvorhaben im Bereich der Landesstraßen		
			statt	15.782,8
			zu setzen	15.782,2
			(+10.000,0)	(+10.000,0)

12.11.2024

Dr. Rülke, Bonath, Brauer, Fischer und Fraktion

Begründung

Es ist angesichts des schlechten Gesamtzustands der Straßeninfrastruktur und des weiteren Ausbaubedarfs geradezu unverantwortlich, dass der Entwurf des Staatshaushaltsplans bei diesem Titel Kürzungen im Vergleich zum Ansatz des Jahres 2024 vorsieht. Deshalb wird die Erhöhung für dringend geboten erachtet.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/23

Änderungsantrag
der Fraktion der FDP/DVP

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/2026

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1304 Straßenverkehr

Zu ändern:
(S. 90)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
534 03B	711	Dienstleistungen Dritter u. dgl. für die Planung, Bauüberwachung und Ausführung von Straßenbauvorhaben im Bereich der Bundesfernstraßen		
			statt	46.186,8
			zu setzen	62.575,0
			(+15.000,0)	(+15.000,0)

12.11.2024

Dr. Rülke, Bonath, Brauer, Fischer und Fraktion

Begründung

Es ist angesichts des schlechten Gesamtzustands der Straßeninfrastruktur und des weiteren Ausbaubedarfs geradezu unverantwortlich, dass der Entwurf des Staatshaushaltsplans bei diesem Titel Kürzungen im Vergleich zum Ansatz des Jahres 2024 vorsieht. Insbesondere der im Raum Stuttgart im Bundesverkehrswegeplan enthaltene Nordost-Ring Stuttgart ist ein wichtiges Vorhaben, bei dem die Landesregierung keine nennenswerten Planungsaktivitäten zeigt. Diese Maßnahme soll umgehend in Gestalt des vorgestellten Modells „Grüner Tunnel“ durch das Land im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung geplant und umgesetzt werden. Deshalb wird die Erhöhung für dringend geboten erachtet. Für die Planung des „Grünen Tunnels“ sind fünf Millionen Euro der Erhöhung fest disponiert.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/24

Änderungsantrag
der Fraktion der FDP/DVP

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/2026

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1304 Straßenverkehr

Zu ändern:
(S. 102)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
781 79	723	Erhaltung		
			statt	165.100,0
			zu setzen	250.000,0
			(+84.900,0)	(+84.900,0)

12.11.2024

Dr. Rülke, Bonath, Brauer, Fischer und Fraktion

Begründung

Der völlig unzureichende Zustand von Landesstraßen und der in ihrem Zuge errichteten Brücken und Stützbauwerke sowie die Beseitigung von Hochwasserschäden lässt es in keiner Weise als hinnehmbar erscheinen, dass der Entwurf des Staatshaushaltsplans bei diesem Titel lediglich die bisherigen Ansätze fortschreibt. Deshalb wird die Erhöhung für dringend geboten erachtet.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/25

Änderungsantrag
der Fraktion der FDP/DVP

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/2026

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1304 Straßenverkehr

Zu ändern:
(S. 103)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
785 79	723	Ortsumgehungen, Aus- und Neubau		
			statt	29.305,3
			zu setzen	32.673,4
				50.000,0
				50.000,0
				(+20.694,7)
				(+17.326,6)

12.11.2024

Dr. Rülke, Bonath, Brauer, Fischer und Fraktion

Begründung

Der Entwurf der Landesregierung weist im vorliegenden Titel im Vergleich zum Ansatz für das Jahr 2024 in Höhe von 45.530,7 Tsd. Euro insgesamt 29.100 Tsd. Euro weniger Mittel aus. Sehr viele Bürgerinnen und Bürger im Land warten sehnsüchtig auf eine Umgehungsstraße zur Lärminderung. Ebenso gibt es zahlreiche Vorhaben für den Aus- und Neubau. Ein leistungsfähiges Straßennetz ist unerlässlich für das wirtschaftliche Wohlergehen des Landes sowie für Lebensqualität.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/26

Änderungsantrag
der Fraktion der FDP/DVP

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/2026

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1304 Straßenverkehr

Zu ändern:
(S. 104)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
786 79	723	Radschnellwege und Radwege an Landesstraßen		
			statt	23.200,0
			zu setzen	23.200,0
			10.000,0	10.000,0
			(-13.200,0)	(-13.200,0)
Die Erläuterung wird wie folgt gefasst:				
„Erläuterung: Weniger zur Erfüllung der Konsolidierungsvorgabe: 20.700 Tsd. EUR in 2025 und in 2026.“				

12.11.2024

Dr. Rülke, Bonath, Brauer, Fischer und Fraktion

Begründung

Der Radverkehr ist ein sinnvoller Verkehrsträger. Ziel der Verkehrspolitik ist es, alle Verkehrsträger zu stärken. Vor dem Hintergrund des Sanierungsstaus und der Notwendigkeit zur Haushaltskonsolidierung und der bisherigen Überge-
wichtung des Radverkehrs sind die Kürzungen erforderlich.

Begründung

Weniger zur Haushaltskonsolidierung. Der Um- und Rückbau von Flächen des fließenden und ruhenden KfZ-Verkehrs zu Fuß- und Radverkehrsanlagen soll nicht weiter gefördert und der Fördersatz einheitlich auf 50 Prozent reduziert werden. Die entsprechenden rechtlichen Änderungen sind vorzunehmen.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/33

Änderungsantrag
der Fraktion der FDP/DVP

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/2026

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1306 Nachhaltige Mobilität

Zu ändern:
(S. 126)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
633 91	692	Zuweisungen für laufende Zwecke an Gemeinden, Gemeindeverbände und den Verband Region Stuttgart		
			statt	2.548,5
			zu setzen	0,0
			(-2.548,5)	(-2.800,0)

12.11.2024

Dr. Rülke, Bonath, Brauer, Fischer und Fraktion

Begründung

Die temporäre Förderung von Expressbussen ist eine sinnvolle Maßnahme und kann wie im Jahr 2024 mit einem Soll-Ansatz von 0,0 Tsd. EUR vor dem Hintergrund der Erläuterung erfolgen. Die Klimakoordinatoren der Landkreise sind durch Gesetzesänderung als Verpflichtung abzuschaffen. Hiervon unabhängig werden tatsächliche Maßnahmen zum Klimaschutz begrüßt.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/34

Änderungsantrag
der Fraktion der FDP/DVP

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/2026

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 **Ministerium für Verkehr**

Kapitel 1306 **Nachhaltige Mobilität**

Zu ändern:
(S. 127)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
685 91	729	Zuschüsse zu Modellprojekten		
			statt	3.198,0
			zu setzen	0,0
			(-3.198,0)	(-3.572,4)
		Die Verpflichtungsermächtigung wird gestrichen.		
		Die Übersicht über die Verpflichtungsermächtigungen und ihre Abdeckung wird wie folgt gefasst:		

„Bewilligung im Haushaltsplan	Betrag	davon abzudecken aus Haushaltsmitteln				
		2025	2026	2027	2028	2029 ff.
bis 2023	1.000,0	1.000,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2024	3.000,0	2.000,0	1.000,0	0,0	0,0	0,0
2025	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2026	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
zus.	4.000,0	3.000,0	1.000,0	0,0	0,0	0,0“

12.11.2024

Dr. Rülke, Bonath, Brauer, Fischer und Fraktion

Begründung

Weitere Modellprojekte aus dem Bereich nachhaltige Mobilität und Klimaschutz in Stadt und Land sind vor dem Hintergrund des Sanierungsstaus der Infrastruktur und der Erfordernis der Haushaltskonsolidierung nicht erforderlich.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/35

Änderungsantrag
der Fraktion der FDP/DVP

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/2026

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1306 Nachhaltige Mobilität

Zu ändern:
(S. 128)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
883 91	692	Zuweisungen für Investitionen an Gemeinden und Gemeindeverbände zur Nachhaltigen Mobilität für die Stadt		
			statt	2.900,0
			zu setzen	2.900,0
			0,0	0,0
			(-2.900,0)	(-2.900,0)
		Die Verpflichtungsermächtigung wird gestrichen.		
		Die Übersicht über die Verpflichtungsermächtigungen und ihre Abdeckung wird wie folgt gefasst:		

„Bewilligung im Haushaltsplan	Betrag	davon abzudecken aus Haushaltsmitteln				
		2025	2026	2027	2028	2029 ff.
bis 2023	1.864,3	1.864,3	0,0	0,0	0,0	0,0
2024	2.000,0	1.000,0	1.000,0	0,0	0,0	0,0
2025	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2026	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
zus.	3.864,3	2.864,3	1.000,0	0,0	0,0	0,0“

12.11.2024

Dr. Rülke, Bonath, Brauer, Fischer und Fraktion

Begründung

Weitere Modellprojekte aus dem Bereich Nachhaltige Mobilität für die Stadt und Land sind vor dem Hintergrund des Sanierungsstaus der Infrastruktur und das Erfordernis der Haushaltskonsolidierung nicht erforderlich.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/36

Änderungsantrag
der Fraktion der FDP/DVP

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/2026

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1307 Mobilitätszentrale, vernetzte und digitale Mobilität

Zu ändern:
(S. 138)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
546 75	692	Sonstiger Sachaufwand		
			statt	1.737,0
			zu setzen	0,0
			(-1.736,2)	(-1.736,2)
		Die Verpflichtungsermächtigung wird gestrichen.		
		Die Übersicht über die Verpflichtungsermächtigungen und ihre Abdeckung wird wie folgt gefasst:		

„Bewilligung im Haushaltsplan	Betrag	davon abzudecken aus Haushaltsmitteln				
		2025	2026	2027	2028	2029 ff.
bis 2023	816,0	470,0	346,0	0,0	0,0	0,0
2024	3.000,0	1.500,0	500,0	1.000,0	0,0	0,0
2025	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2026	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
zus.	3.816,0	1.970,0	846,0	1.000,0	0,0	0,0“

12.11.2024

Dr. Rülke, Bonath, Brauer, Fischer und Fraktion

Begründung

Zur Auflösung des Investitionsstaus und zur Haushaltskonsolidierung ist eine Reduzierung von Veranstaltungen, Bürgerinnen- und Bürger- sowie Öffentlichkeitsbeteiligung und koordinierende Aufgaben nicht separat erforderlich.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/37

Antrag
der Fraktion der FDP/DVP**Entschließung zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/2026****Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr****Kapitel 1307 Mobilitätszentrale, vernetzte und digitale Mobilität**

(S. 147)

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

die Zielrichtung der Titelgruppe 88, in der es unter anderem um die Bezuschussung einzelner Pilotförderungen, innovativer Vorhaben sowie Konzepte zur Beförderung der Renewable Energy Fuels (reFuels) in Baden-Württemberg 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.

12.11.2024

Dr. Rülke, Bonath, Brauer, 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. Die Entwicklung an einer bedeutenden Raffinerie in Baden-Württemberg zeigt, dass garantierte Abnahmemengen der entscheidende Beitrag dafür wäre, Kapazitäten zur Herstellung zu erstellen. E-Fuels bzw. reFuels setzen für ihren wirtschaftlichen Einsatz in großem Maßstab voraus, die Rohstoffe in Regionen hergestellt werden, in denen die so genannten erneuerbaren Energien im Überfluss vorhanden sind. Statt fossilem Rohöl wie heute, wird dann mit geeigneten Verfahren (z. B. Ammoniak) der Wasserstoff-Rohstoff importiert.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/38

Änderungsantrag
der Fraktion GRÜNE und
der Fraktion der CDU

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/2026

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1303 Öffentlicher Verkehr

Zu ändern:
(S. 57)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
682 92	741	Zuschüsse für laufende Zwecke an öffentlichen Unternehmen		
		Die Verpflichtungsermächtigung wird wie folgt gefasst:		
			2025 Tsd. EUR	2026 Tsd. EUR
		„Verpflichtungsermächtigung	15.600.000,0	8.800.000,0
		Davon zur Zahlung fällig im		
		Haushaltsjahr 2026bis zu	500.000,0	0,0
		Haushaltsjahr 2027bis zu	705.000,0	170.000,0
		Haushaltsjahr 2028bis zu	930.000,0	280.000,0
		Haushaltsjahr 2029bis zu	1.005.000,0	360.000,0
		Haushaltsjahr 2030bis zu	1.015.000,0	440.000,0
		Haushaltsjahr 2031bis zu	1.050.000,0	450.000,0
		Haushaltsjahr 2032bis zu	1.115.000,0	520.000,0
		Haushaltsjahr 2033bis zu	1.075.000,0	645.000,0
		Haushaltsjahr 2034bis zu	1.100.000,0	665.000,0
		Haushaltsjahr 2035bis zu	1.120.000,0	680.000,0
		Haushaltsjahr 2036ff.bis zu	5.985.000,0	4.590.000,0*

12.11.2024

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

Begründung

Aufgrund einer technischen Anpassung im SAP-System im Laufe des Planaufstellungsverfahrens werden die Fälligkeiten der Verpflichtungsermächtigung für das Jahr 2025 falsch ausgewiesen. Im aktuellen Entwurf ist die Verpflichtungsermächtigung 2025 mit letzter Fälligkeit 2035 angegeben und nicht wie ursprünglich eingepflegt mit „Haushaltsjahr 2036 ff.“. Aufgrund der langen Laufzeit der abzuschließenden Verkehrsverträge, in der Regel 10 Jahre bis maximal 15 Jahre, ist eine Verpflichtungsermächtigung mit Fälligkeit über das Haushaltsjahr 2035 hinaus notwendig.

Seite 1 von 2

Bei der Verpflichtungsermächtigung 2025 wird die fehlerhaft ausgebrachte Fälligkeit „Haushaltsjahr 2035“ nun korrekt mit Fälligkeit 2035 und 2036ff. dargestellt. Die Höhe der Verpflichtungsermächtigung verändert sich dadurch nicht.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/39

Änderungsantrag
der Fraktion GRÜNE und
der Fraktion der CDU

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/2026

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1306 Nachhaltige Mobilität

Zu ändern:
(S. 116)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
671 80	692	Erstattungen an die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH		
			statt	2.607,0
			zu setzen	2.607,0
				3.007,0
				(+400,0)
				(+400,0)
		In der Erläuterung werden nach den Wörtern „Fuß- und Radverkehr“, die Wörter „das interministerielle Programm Movers,“ eingefügt.		

12.11.2024

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

Begründung

Die einmalige Verstärkung dient der Sichtbarmachung von Schulwegen. Insbesondere soll das interministerielle Programm Movers, an dem neben dem Verkehrsministerium auch das Innen- und Kultusministerium beteiligt sind, verstärkt werden. Die Schulkinder können Meilen sammeln und werden so spielerisch eingebunden. Zudem soll die Entstehung von Schulstraßen unterstützt werden, bei denen der Schutz der Kinder Vorrang vor Elterntaxis und anderem Autoverkehr genießt. Die Mittel können auch für Qualitätschecks in Ortsmitten eingesetzt werden, bei denen Expertenteams verkehrliche Stärken und Schwächen von Ortschaften und Teilorten insbesondere im ländlichen Raum sichtbar machen.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/40

Änderungsantrag
der Fraktion GRÜNE und
der Fraktion der CDU

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/2026

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1307 Mobilitätszentrale, vernetzte und digitale Mobilität

Neu einzufügen:
(S. 131)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
„69		Aufwand für Informationstechnik		
119 69 N	719	Vermischte Einnahmen aus Informationstechnik		
		zu setzen	0,0	0,0
		Erläuterung: Vereinnahmt werden insbes. Einnahmen im Zusammenhang mit dem i-Kfz (vgl. auch Erläuterungen und Vermerk bei Tit. Gr. 69).“		

12.11.2024

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

Begründung

i-Kfz (digitale Fahrzeugzulassung) ist nicht nur ein bundesweites Leuchtturmprojekt, sondern auch eines der bislang erfolgreichsten Digitalisierungsprojekte im Kontext des Online-Zugangs-Gesetzes. Baden-Württemberg ist hier Themenfeldführer. Die Nutzungszahlen bleiben bislang jedoch deutlich hinter den Erwartungen zurück. Neben der Weiterentwicklung des Dienstes hin zur digitalen Fahrzeugakte, soll i-Kfz daher stärker in den Fokus der Öffentlichkeit gerückt werden. Bei diesem Titel können u. a. etwaige Einnahmen im Zusammenhang mit der digitalen Fahrzeugzulassung i-Kfz vereinnahmt werden.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

13/41

Änderungsantrag
der Fraktion GRÜNE und
der Fraktion der CDU

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/2026

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1307 Mobilitätszentrale, vernetzte und digitale Mobilität

Neu einzufügen:
(S. 136)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
„69		Aufwand für Informationstechnik		
		Die Ausgabeermächtigung erhöht sich um Minderausgaben bei Kap. 1307 Tit. Gr. 71, 75, 81, 86, 88 und 90. Die Ausgabeermächtigung erhöht sich zusätzlich um die Einnahmen bei Titel 119 69.		
		Erläuterung: Veranschlagt sind insbesondere Softwareentwicklungen, Dienstleistungen zur fachlich-rechtlichen Weiterentwicklung des Online-Dienstes i-Kfz, Pflege sowie Aktualisierung des Online-Dienstes i-Kfz, Supportleistungen, Beratungs- und Konzeptionsleistungen. Darüber hinaus weitere Maßnahmen zur Umsetzung des OZG u. a. „Güterkraftverkehrserlaubnis“ zur Digitalisierung der Verwaltung.		
534 69 N	719	Dienstleistungen Dritter u. dgl.		
			zu setzen	150,0
				150,0
546 69 N	719	Sonstiger Sachaufwand*		
			zu setzen	50,0
				50,0
		Summe Titelgruppe 69		
			zu setzen	200,0
				200,0*

12.11.2024

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

Begründung

i-Kfz (digitale Fahrzeugzulassung) ist nicht nur ein bundesweites Leuchtturmprojekt, sondern auch eines der bislang erfolgreichsten Digitalisierungsprojekte im Kontext des Online-Zugangs-Gesetzes (OZG). Baden-Württemberg ist hier

Seite 1 von 2

Themenfeldführer. Das Portal i-Kfz in der aktuellen Stufe 4 ist in ganz Baden-Württemberg ausgerollt und wird von allen Zulassungsbehörden zur Nutzung angeboten. Auf deren Internetseiten sowie auf Service-BW sind die jeweiligen Zugangslinks zum Portal abrufbar. Bürgerinnen und Bürger haben dadurch die Möglichkeit, ihr Fahrzeug digital an-, um- und abzumelden. Außerdem stehen Zusatzprozesse, wie der Wunschkennzeichenprozess und die Leasingbriefauskunft, digital zur Verfügung. Die Prozesse werden vollautomatisiert – von der Antragstellung bis hin zur Bescheidung und Bezahlung – abgewickelt.

Die digitale Fahrzeugzulassung (i-Kfz) als bundesweite OZG-Fokusleistung ist in der Bevölkerung noch kaum bekannt. Die Nutzungszahlen bleiben bislang jedoch deutlich hinter den Erwartungen zurück. Neben der Weiterentwicklung des Dienstes hin zur digitalen Fahrzeugakte, soll i-Kfz daher stärker in den Fokus der Öffentlichkeit gerückt werden. Eine verstärkte Nutzung von i-Kfz kann zur Entlastung der Zulassungsstellen und damit zu einer Entspannung der oftmals überlasteten Behörden beitragen.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

RESTE 13/1

Änderungsantrag
der Fraktion GRÜNE und
der Fraktion der CDU

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/2026

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1303 Öffentlicher Verkehr

(S. 34 ff.)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR		
Neu einzufügen:						
1.	„234 92 N	741	Sonstige Zuweisungen von Sondervermögen Baden-Württemberg 21	zu setzen	0,0	0,0
			Die Entnahme aus dem Sondervermögen bedarf der Einwilligung des Ministeriums für Finanzen. Erläuterung: Vorgesehen sind Entnahmen aus dem Sondervermögen Baden-Württemberg 21 für eine auskömmliche Ausstattung des ÖPNV/SPNV, vgl. Erläuterungen bei Tit.Gr. 92.“			
Zu ändern:						
2.	334 86 N	741	Die Zweckbestimmung wird wie folgt gefasst:			
			„Zuweisungen für Investitionen von Sondervermögen Baden-Württemberg 21“			
			Die Erläuterung wird wie folgt gefasst: „ Erläuterung: Vorgesehen sind Entnahmen aus dem Sondervermögen Baden-Württemberg 21 zur Abdeckung der finanziellen Verpflichtungen aus den Finanzierungsverträgen über die Landesbeteiligung an den Mehrkosten für den menschen- und umweltgerechten viergleisigen Ausbau der Rheintalbahn, für die P-Option und zur anteiligen Vorfinanzierung von Planungskosten von weiteren künftigen Bundes-GVFG-Maßnahmen des Schienenverkehrs von landesweiter Bedeutung wie z. B. der Hochrheinbahn, der Bodenseegürtelbahn, der Brenzbahn und für den mehrgleisigen Ausbau Mannheim Hbf-Mannheim-Friedrichsfeld Süd, soweit diese Kosten nicht aus den bei Kap. 1303 Titelgruppe 86 etatisierten bzw. einzuplanenden Haushaltsmitteln abzudecken sind. Für die anteilige Vorfinanzierung der Planungskosten werden im Durchschnitt 25 Mio. Euro pro Jahr benötigt.“			

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR		
Neu einzufügen:						
3.	„334 93 N	741	Zuweisungen für Investitionen von Sondervermögen Baden-Württemberg 21	zu setzen	0,0	0,0
			Die Entnahme aus dem Sondervermögen bedarf der Einwilligung des Ministeriums für Finanzen. Erläuterung: Vorgesehen sind Entnahmen aus dem Sondervermögen Baden-Württemberg 21 zur Abdeckung der finanziellen Verpflichtungen aus der Verbesserung der Finanzierungskonditionen im GVFG (B-Titel bei TG 93) mit maximal 35 Mio. Euro pro Jahr, vgl. Erläuterungen bei TG 93.“			
Zu ändern:						
4.	TG 92		Zuschüsse für Verkehrsleistungen im ÖPNV/SPNV			
			Dem Haushaltsvermerk wird folgender Satz angefügt: „In Höhe der zweckentsprechenden Entnahmen bei Kap. 1303 Tit. 234 92 erhöht sich die Ausgabeermächtigung bei Kap. 1303 Tit.Gr. 92. Die Ausgaben können innerhalb des Haushaltsjahres auch vor dem Eingang der entsprechenden Einnahmen geleistet werden.“			
			Dem Absatz 1 der Erläuterung wird folgender Satz angefügt: „Zur finanziell auskömmlichen Ausstattung des ÖPNV/SPNV in Baden-Württemberg kann eine Entnahme aus dem Sondervermögen Baden-Württemberg 21 erfolgen.“			
5.	TG 93		Infrastrukturförderung im ÖPNV nach dem GVFG- Bundesprogramm			
			Der Haushaltsvermerk wird wie folgt gefasst: „Die Mittel sind übertragbar. Die Untertitel A und B der Gruppentitel sind inklusive der Verpflichtungsermächtigungen der Untertitel A und B jeweils für sich gegenseitig deckungsfähig. Die TG 83, 92, 97 bis 99 und die Untertitel A der TG 93 sind inkl. der Verpflichtungsermächtigungen gegenseitig deckungsfähig. Die TG 86 und die Untertitel A der TG 93 sind inkl. der Verpflichtungsermächtigungen gegenseitig deckungsfähig. Kap. 1304 Tit. 883 22, die Untertitel B des Kap. 1303 TG 94 bis 96, Kap. 1306 Tit. 883 84E und Kap. 1307 TG 94 sind einseitig deckungsfähig zugunsten der Untertitel A der TG 93. Die Verpflichtungsermächtigungen der jeweiligen Untertitel B bei Kap. 1303 TG 94-96, bei Kap. 1304 Tit. 883 22, Kap. 1306 Tit. 883 84E und Kap. 1307 TG 94 sind einseitig deckungsfähig zugunsten der Untertitel A der TG 93. Die Ausgabeermächtigung bei den A-Titeln der TG 93 erhöht oder vermindert sich um die Mehr- oder Mindereinnahmen bei TG 91. Beiträge Dritter und Ersätze fließen den Mitteln zu.“			

Titel Tit. Gr.		FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
			In Höhe der zweckentsprechenden Entnahmen bei Kap. 1303 Tit. 334 93 erhöht sich die Ausgabeermächtigung bei den Untertiteln B bei Kap. 1303 TG 93. Die Ausgaben können innerhalb des Haushaltsjahres auch vor dem Eingang der entsprechenden Einnahmen geleistet werden. Minderausgaben fließen über Tit. 919 78 dem Sondervermögen Baden-Württemberg 21 zu.“		
			Der Erläuterung wird folgender Absatz angefügt: „Die Finanzierung der GVFG-Projekte mit Bundes-, Landes- und FAG-Mitteln sowie Entnahmen aus der Verkehrslastenverbundmasse, die bei TG 93 etatisiert sind, ist bei den A-Titeln veranschlagt. Die Verbesserung der Finanzierungsbedingungen bei GVFG-Projekten wird bei den B-Titeln veranschlagt und aus dem Sondervermögen Baden-Württemberg 21 mit maximal 35 Mio. Euro pro Jahr finanziert.“		
Zu ändern:					
6.	883 93	741	Zuweisungen für Investitionen an Gemeinden und Gemeindeverbände		
Dem Titel wird ein „W“ angefügt.					
Neu einzufügen:					
7.	„883 93A N	741	Zuweisungen für Investitionen an Gemeinden und Gemeindeverbände	zu setzen	0,0
	883 93B N	741	Zuweisungen für Investitionen an Gemeinden und Gemeindeverbände	zu setzen	0,0
Zu ändern:					
8.	891 93	741	Zuschüsse für Investitionen an öffentliche Unternehmen		
Dem Titel wird ein „W“ angefügt.					
				statt	91.000,0
				zu setzen	0,0
					(-91.000,0)
Neu einzufügen:					
9.	„891 93A N	741	Zuschüsse für Investitionen an öffentliche Unternehmen	zu setzen	91.000,0
				2025	2026
				Tsd. EUR	Tsd. EUR
				265.556,6	201.352,2
Verpflichtungsermächtigung					
Davon zur Zahlung fällig im					
Haushaltsjahr 2026bis zu				46.862,8	0,0
Haushaltsjahr 2027bis zu				50.023,0	40.352,2
Haushaltsjahr 2028bis zu				62.670,8	53.000,0
Haushaltsjahr 2029bis zu				53.000,0	53.000,0
Haushaltsjahr 2030bis zu				53.000,0	53.000,0
Haushaltsjahr 2031bis zu				0	2.000,0

Zu Ziffer 2:

Neben der bisher bereits veranschlagten Finanzierung der Kosten für die Rheintalbahn und die P-Option soll auch die Vorfinanzierung von Planungskosten von künftigen Bundes-GVFG-Vorhaben durch eine Entnahme aus dem Sondervermögen Baden-Württemberg 21 ermöglicht werden. Diese Entnahme ist nur möglich für GVFG-Vorhaben des Schienenverkehrs von landesweiter Bedeutung und im Interesse des Landes als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs, wie z. B. der Hochrheinbahn, der Bodenseegürtelbahn, der Brenzbahn und dem mehrgleisigen Ausbaus Mannheim Hbf-Mannheim-Friedrichsfeld Süd. Hierfür können im Prognosezeitraum 2025 bis 2030 im Durchschnitt jährlich 25 Mio. Euro aus dem Sondervermögen Baden-Württemberg 21 entnommen werden. Die Rückführung der Vorfinanzierung erfolgt zeitversetzt bei Aufnahme bzw. regulärer Finanzierung der Maßnahmen im Rahmen des Bundes-GVFG-Programms.

Eine Entnahme ist ferner nur dann möglich, wenn die finanziellen Risiken überschaubar sind:

Zur Risikosteuerung stellt das Ministerium für Verkehr sicher, dass die Mittel im Sondervermögen Baden-Württemberg 21 sowohl in der Höhe als auch auf der Zeitschiene nur so eingeplant werden, wie sie tatsächlich für rechtliche Bindungen und zur Auszahlung zur Verfügung stehen. Rückflüsse zum Sondervermögen Baden-Württemberg 21 werden frühestens bei Zufluss verplant bzw. neu eingesetzt und bewilligt. Das Sondervermögen Baden-Württemberg 21 dient weiterhin vorrangig der finanziellen Vorsorge für investive Großprojekte, die im Staatshaushaltsplan abgebildet sind. Dazu kommt neu die Vorfinanzierung von Planungskosten für Bundes-GVFG-Maßnahmen und ab dem Jahr 2027 ggf. die Abmilderung der Deckungslücke.

Zur Risikosteuerung des investiven Bereichs werden die jeweiligen Vorbelastungen aus früheren Verpflichtungsermächtigungen und die geplanten zukünftigen Programmaufnahmen im Bereich des Bundes- und Landes-GVFG für den Zeitraum von zehn Jahren einmal im Jahr fortgeschrieben; erstmalig im 1. Halbjahr 2025.

Zu Ziffer 3:

Mehrbedarf zur Verbesserung der Finanzierungsbedingungen bei GVFG-Vorhaben an der SPNV-Infrastruktur aus dem Sondervermögen Baden-Württemberg 21. Für die Verbesserung der Konditionen kann unter den in Ziff. 2 aufgeführten Konditionen jährlich ein Betrag von maximal bis zu 35 Mio. Euro aus dem Sondervermögen Baden-Württemberg 21 zur Verfügung gestellt werden, wenn die finanziellen Risiken zu Mehrkosten überschaubar sind. Die Basisfinanzierung erfolgt aus GVFG-Mitteln bei den A-Titeln, die Verbesserung der Konditionen aus dem Sondervermögen Baden-Württemberg 21 bei den B-Titeln bei Kap. 1303 Titelgruppe 93.

Zu Ziffer 4:

Für eine langfristige finanzielle Sicherstellung des ÖPNV/SPNV in Baden-Württemberg soll ab dem Jahr 2027 die Titelgruppe 92 bei Kap. 1303 aus dem Sondervermögen Baden-Württemberg 21 verstärkt werden. Um bereits in den Haushaltsjahren 2025 und 2026 die Abfinanzierung der Verpflichtungsermächtigungen in den Folgejahren sicherzustellen, ist dieser Haushaltsvermerk bereits im Staatshaushaltsplan 2025/2026 einzustellen.

Zu Ziffer 5:

Mehrbedarf zur Verbesserung der Finanzierungsbedingungen bei GVFG-Vorhaben der SPNV-Infrastruktur aus dem Sondervermögen Baden-Württemberg 21. Für die Verbesserung der Konditionen kann unter den in Ziff 2 aufgeführten Konditionen jährlich ein Betrag von maximal bis zu 35 Mio. Euro aus dem Sondervermögen Baden-Württemberg 21 zur Verfügung werden, wenn die finanziellen Risiken zu Mehrkosten überschaubar sind. Die Basisfinanzierung erfolgt aus GVFG-Mitteln bei den A-Titeln, die Verbesserung der Konditionen aus dem Sondervermögen Baden-Württemberg 21 bei den B-Titeln.

Zu den Ziffern 6 bis 12:

Mehrbedarf zur Verbesserung der Finanzierungsbedingungen bei GVFG-Vorhaben an der SPNV-Infrastruktur aus dem Sondervermögen Baden-Württemberg 21. Für die Verbesserung der Konditionen kann unter den in Ziff 2 aufgeführten Konditionen jährlich ein Betrag von maximal bis zu 35 Mio. Euro aus dem Sondervermögen Baden-Württemberg 21 zur Verfügung werden, wenn die finanziellen Risiken zu Mehrkosten überschaubar sind. Die Basisfinanzierung erfolgt aus GVFG-Mitteln bei den A-Titeln, die Verbesserung der Konditionen aus dem Sondervermögen Baden-Württemberg 21 bei den B-Titeln.

Landtag von Baden-Württemberg
17. Wahlperiode

RESTE 13/2

Änderungsantrag
der Fraktion GRÜNE und
der Fraktion der CDU

zu dem Entwurf des Staatshaushaltsplans für 2025/2026

Der Landtag wolle beschließen:

Einzelplan 13 Ministerium für Verkehr

Kapitel 1304 Straßenverkehr

Zu ändern:
(S. 102)

Titel Tit. Gr.	FKZ	Zweckbestimmung	Betrag für 2025 Tsd. EUR	Betrag für 2026 Tsd. EUR
781 79	723	Erhaltung		
			statt	165.100,0
			zu setzen	184.100,0
			(+19.000,0)	(+19.000,0)

26.11.2024

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

Begründung

Für die Sanierung des Landesstraßennetzes werden jährlich weitere 19 Mio. EUR benötigt. Der Bedarf besteht insbesondere im Bereich der Landesstraßenbrücken. Aufgrund der Altersstruktur der Brücken und der gestiegenen Belastungen durch schwerere Fahrzeuge muss kurz- und mittelfristig die Zahl der zu sanierenden Brücken pro Jahr erheblich gesteigert werden.