



Landtag von Baden-Württemberg

13. Sitzung

17. Wahlperiode

Stuttgart, Mittwoch, 6. Oktober 2021 • Haus des Landtags

Beginn: 10:03 Uhr

Mittagspause: 13:04 bis 14:16 Uhr

Schluss: 18:33 Uhr

INHALT

Eröffnung – Mitteilungen der Präsidentin.	507	Abg. Gernot Gruber SPD	529
1. Aktuelle Debatte – Nach dem Brand im Busdepot in Stuttgart – bedingt die Elektromobilität neue Herausforderungen für Brandschutz und Feuerwehr? – beantragt von der Fraktion der FDP/DVP	507	Abg. Frank Bonath FDP/DVP	530
Abg. Nico Weinmann FDP/DVP	507	Abg. Joachim Steyer AfD	531
Abg. Andrea Schwarz GRÜNE	508	Ministerin Thekla Walker.	532
Abg. Matthias Miller CDU	509	Beschluss	535
Abg. Klaus Ranger SPD.	511	4. Regierungsbefragung	
Abg. Hans-Jürgen Goßner AfD	512	4.1 Digitale Innovation für den ÖPNV	536
Minister Thomas Strobl	513	Abg. Silke Gericke GRÜNE.	536, 538
Abg. Friedrich Haag FDP/DVP	515	Minister Winfried Hermann	536, 538, 539, 540
2. Aktuelle Debatte – „Die CO₂-Steuer ist ein marktwirtschaftliches Instrument“ – wie Grün-Schwarz Baden-Württemberg in die sozialistische Planwirtschaft führt – beantragt von der Fraktion der AfD	516	Abg. Hans-Peter Storz SPD	538, 540
Abg. Dr. Rainer Podeswa AfD.	516	Abg. Thomas Dörflinger CDU	539
Abg. Niklas Nüssle GRÜNE	518	Abg. Klaus Ranger SPD	539
Abg. Dr. Natalie Pfau-Weller CDU	519	Abg. Thomas Hentschel GRÜNE.	540
Abg. Gernot Gruber SPD	521, 526	4.2 Nachhaltige Mobilität/Verkehrswende	540
Abg. Daniel Karrais FDP/DVP	522	Abg. Dr. Christian Jung FDP/DVP.	540, 543
Ministerin Thekla Walker.	524	Minister Winfried Hermann	541, 542, 543, 544, 545
3. Zweite Beratung des Gesetzentwurfs der Fraktion GRÜNE und der Fraktion der CDU – Gesetz zur Änderung des Klimaschutzgesetzes Baden-Württemberg – Drucksache 17/521		Abg. Hermann Katzenstein GRÜNE	541
Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 17/804.	527	Abg. Hans-Peter Storz SPD	542
Abg. Jutta Niemann GRÜNE.	527	Abg. Thomas Hentschel GRÜNE.	544
Abg. Raimund Haser CDU	528	Abg. Rudi Fischer FDP/DVP	544
		Abg. Michael Joukov-Schwelling GRÜNE	545
		5. Erste Beratung des Gesetzentwurfs der Fraktion GRÜNE und der Fraktion der CDU – Gesetz zur Änderung des Landeshochschulgesetzes und anderer Gesetze – Drucksache 17/847	545
		Abg. Michael Joukov-Schwelling GRÜNE.	546
		Abg. Dr. Albrecht Schütte CDU.	547, 551
		Abg. Gabriele Rolland SPD.	548
		Abg. Dr. Timm Kern FDP/DVP.	548
		Abg. Dr. Bernd Grimmer AfD	549
		Ministerin Theresia Bauer	550
		Beschluss	552

6. Antrag der Fraktion der FDP/DVP und Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Zukunft des Luftverkehrsstandorts Baden-Württemberg – Drucksache 17/72 (Geänderte Fassung)	552	Abg. Thomas Dörflinger CDU	565
Abg. Hans Dieter Scheerer FDP/DVP	552	Abg. Dr. Boris Weirauch SPD	566
Abg. Thomas Marwein GRÜNE	554	Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP	567
Abg. Thomas Dörflinger CDU	555	Ministerin Dr. Nicole Hoffmeister-Kraut	568
Abg. Hans-Peter Storz SPD	556	Beschluss	571
Abg. Miguel Klauß AfD	557	8. Antrag der Fraktion der SPD und Stellungnahme des Staatsministeriums – Finanzielle Auswirkungen der Regierungsbildung „Kretschmann III“ auf den Landeshaushalt – Drucksache 17/101	571
Minister Winfried Hermann	558	Abg. Nicolas Fink SPD	571, 579
Abg. Dr. Christian Jung FDP/DVP	561	Abg. Hans-Ulrich Sckerl GRÜNE	573
Beschluss	562	Abg. Andreas Deuschle CDU	575
7. Antrag der Fraktion der AfD und Stellungnahme des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus – Innenstadtsterben stoppen – Drucksache 17/140	562	Abg. Stephen Brauer FDP/DVP	577
Abg. Ruben Rupp AfD	562, 571	Abg. Dr. Rainer Podeswa AfD	577
Abg. Tayfun Tok GRÜNE	564	Staatssekretärin Dr. Gisela Splett	578
		Beschluss	580
		Nächste Sitzung	580

Protokoll

über die 13. Sitzung vom 6. Oktober 2021

Beginn: 10:03 Uhr

Präsidentin Muhterem Aras: Guten Morgen, meine Damen und Herren! Ich eröffne die 13. Sitzung des 17. Landtags von Baden-Württemberg.

(Unruhe)

– Sie haben sicher viel zu besprechen. Trotzdem wäre es nett, Sie würden Ihre Gespräche entweder einstellen oder nach außerhalb des Plenarsaals verlagern. – Vielen Dank.

Von der Teilnahmepflicht befreit sind Herr Abg. Hockenberger, Herr Abg. Hoffmann, Frau Abg. Krebs, Herr Abg. Röderer, Frau Abg. Schindele, Herr Abg. Stächele und Herr Abg. Teufel.

Seitens der Regierung haben sich aus dienstlichen Gründen entschuldigt Herr Ministerpräsident Kretschmann, Frau Staatsrätin Bosch, Herr Staatssekretär Hoogvliet, Frau Staatssekretärin Olschowski, Herr Staatssekretär Würtenberger sowie bis ca. 10:30 Uhr Frau Ministerin Razavi, ab 11 Uhr Frau Ministerin Schopper, ab 14 Uhr Frau Staatssekretärin Boser und ab 16:30 Uhr Herr Staatssekretär Hassler.

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Mitglieder der Landesregierung, bevor wir in die Tagesordnung eintreten, darf ich Sie auf die Präsentation der Arbeit der Verbraucherzentrale Baden-Württemberg e. V. unten im Foyer hinweisen; Sie haben das sicher schon gesehen. Die Verbraucherzentrale berät, wie Sie wissen, Verbraucherinnen und Verbraucher in Konsumfragen und bei unübersichtlichen und komplexen Märkten. Sie sind herzlich eingeladen, von diesem Informationsangebot Gebrauch zu machen.

Wir treten nun in die Tagesordnung ein.

Ich rufe **Punkt 1** unserer Tagesordnung auf:

Aktuelle Debatte – Nach dem Brand im Busdepot in Stuttgart – bedingt die Elektromobilität neue Herausforderungen für Brandschutz und Feuerwehr? – beantragt von der Fraktion der FDP/DVP

Wie Sie wissen, hat das Präsidium für die Aktuelle Debatte eine Gesamtredezeit von 50 Minuten festgelegt. Darauf wird die Redezeit der Regierung nicht angerechnet. Für die Aussprache steht eine Redezeit von zehn Minuten je Fraktion zur Verfügung. Auch hier ergeht, wie immer, die Bitte an die Regierung, sich ebenfalls an den vorgegebenen Redezeitrahmen zu halten.

Für die FDP/DVP-Fraktion erteile ich Herrn Abg. Weinmann das Wort.

Abg. Nico Weinmann FDP/DVP: Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Der verheerende Brand am vergangenen Donnerstag bei der SSB, der Stuttgarter Straßenbahnen AG, bei dem 25 Busse vollständig ausgebrannt sind, macht wieder einmal deutlich, wie wichtig eine funktionierende und gut ausgestattete Feuerwehr ist, wie wichtig ein effektiver und effizienter Rettungsdienst insgesamt ist.

Insoweit nehmen wir erleichtert zur Kenntnis, dass die zwei Verletzten zwischenzeitlich aus dem Krankenhaus entlassen werden konnten. Wir nehmen dies zum Anlass, all denjenigen ganz, ganz herzlichen Dank zu sagen, die bei diesem schweren Einsatz tatkräftig unterstützt haben und die Löscharbeiten bewerkstelligt haben. Herzlichen Dank!

(Beifall bei der FDP/DVP, den Grünen, der CDU und der SPD sowie Abgeordneten der AfD und auf der Regierungsbank)

Der Brand bei der SSB vergangenen Donnerstag war indes der dritte Großbrand in einem Busdepot innerhalb dieses Jahres, nach der Rheinbahn in Düsseldorf im April dieses Jahres, wo 38 Fahrzeuge vernichtet wurden, und der ÜSTRA, den Hannoverschen Verkehrsbetrieben, wo neun Busse und die Ladeinfrastruktur komplett zerstört wurden. Allen drei Fällen gemein ist, dass die Brandursache nicht bekannt ist; insbesondere konnten die Gutachter dies aufgrund des Brandfortschritts und der enormen Zerstörungskraft bis heute nicht abschließend ermitteln.

Allen drei Fällen gemein ist auch, dass Busse mit Elektroantrieb in den Depots gelagert wurden. Jetzt ist grundsätzlich festzuhalten, dass kein erhöhtes Brandrisiko von Elektrofahrzeugen ausgeht – im Vergleich zu den üblichen Verbrennerfahrzeugen. Auch die Brandintensität hängt nicht grundsätzlich von der Antriebsart ab, sondern ist durchaus auch den verbauten Kunststoffen geschuldet. Aber klar ist, dass mit Bränden von E-Fahrzeugen eine wesentlich höhere Wärmeleistung verbunden ist und auch weitere Besonderheiten und Herausforderungen bestehen.

Beispielsweise erwächst bei einem normalen Verbrenner ein Vollbrand innerhalb von fünf bis zehn Minuten nach der Entzündung – also eine moderate Flammenausbreitung –, während bei einem Elektrofahrzeug aufgrund des thermischen Durchgehens eine durchaus explosionsartige Ausbreitung innerhalb weniger Sekunden erfolgen kann.

Auch die Löscharbeiten bedingen unterschiedliche Herangehensweisen. Wenn man das an einem Fahrzeug festmachen möchte, dauert ein Löschvorgang bei einem normalen Ver-

(Nico Weinmann)

brenner ca. 15 Minuten; man benötigt 500 l Wasser. Bei einem E-Fahrzeug dauert es bis zu drei Stunden, und man benötigt über 10 000 l Wasser, um dieses Brandes Herr zu werden. Bei einem Bus kann man sich vorstellen, dass eine entsprechend höhere Menge Wasser gebraucht wird und eine längere Brenndauer gegeben ist.

Auch das neuerliche Entzünden bei einem E-Fahrzeug ist bei der Brandbekämpfung ein herausragender Gesichtspunkt. Im Zweifelsfall muss man auf einen Löschcontainer zurückgreifen, sprich das Fahrzeug wird in einem Containertank mit Wasser gekühlt. Das allerdings ist für Busse schlechterdings schwer vorstellbar.

Insofern bedeutet die Ausstattung unserer Feuerwehren eine besondere Herausforderung. Tatsächlich mussten wir in Erfahrung bringen, dass lediglich zwölf von 44 Stadt- und Landkreisen im Land Baden-Württemberg über eine für Brände von E-Fahrzeugen geeignete Löschausrüstung verfügen, also Löschbehälter, Löschlanzen oder Löschdecken.

Das bedeutet im Rückschluss, dass wir die Zuwendungen für die Feuerwehren – wohl wissend, dass dies eine kommunale Aufgabe ist – anpassen müssen, um eine bessere Ausstattung auf Landesebene sicherzustellen. Wir müssen diese Diskrepanz zwischen der massiven Förderung der E-Mobilität einerseits und der Zurückhaltung bei der Gefahrenabwehr andererseits überwinden und die Lücken schließen.

(Beifall bei der FDP/DVP)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir müssen auch ausreichend Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen zur Verfügung stellen. Von der Truppausbildung über die technische Ausbildung bis hin zur Führungsausbildung müssen wir auch dieses Thema verstärkt in den Blick nehmen. Digitale Schulungen in einem Bereich, der stark von Vertrauen, Kameradschaft und der praktischen Übung im Team lebt, sind eben nur bedingt sinnvoll – ungeachtet von Corona und der damit verbundenen Einschränkungen. Hier müssen wir, auch in Zusammenarbeit mit der Landesfeuerwehrschule, anderweitige Überlegungen anstellen.

Natürlich müssen wir Forschungsk Kooperationen zwischen den Hochschulen und den Feuerwehren unterstützen. An dieser Stelle möchte ich als Beispiel die Freiwillige Feuerwehr Neckarsulm besonders hervorheben.

Insofern gibt es unglaublich viele Aufgaben wie beispielsweise auch eine neue Risikoanalyse dazu, wie wir im Brandschutz vor Ort mit Sicherheitsmaßnahmen eingreifen können. Darauf wird mein geschätzter Kollege Friedrich Haag in der zweiten Runde noch eingehen.

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der FDP/DVP)

Präsidentin Muhterem Aras: Für die Fraktion GRÜNE erteile ich das Wort Frau Abg. Schwarz.

Abg. Andrea Schwarz GRÜNE: Sehr verehrte Frau Präsidentin, werte Kolleginnen und Kollegen! Zunächst ist es auch mir ein ganz großes Anliegen, mich bei der Feuerwehr Stuttgart und bei allen beteiligten Retterinnen und Rettern für ih-

ren Einsatz am 30. September dieses Jahres im Stuttgarter Osten zu bedanken.

(Beifall bei den Grünen, der CDU, der SPD und der FDP/DVP)

Ich bin froh, dass wir bei all den Sachschäden doch keine Menschenleben zu beklagen haben. Sechs Angestellte der SSB mussten ärztlich und, wie schon erwähnt, teilweise im Krankenhaus versorgt werden. Von dieser Stelle aus wünsche ich allen Verletzten gute Genesung.

(Beifall bei den Grünen, der CDU, der SPD und der FDP/DVP)

Die Infrastruktur des Depots wurde nicht in Mitleidenschaft gezogen. Dennoch wurden 25 Busse bei dem Brand zerstört, darunter zwei rein elektrisch angetriebene Batteriebusse.

Die Feuerwehr Stuttgart hat schnell und entschlossen reagiert. Mit über 200 Feuerwehrmännern und -frauen gelang es ihr, die Lage innerhalb weniger Stunden unter Kontrolle zu bringen. Der Einsatz forderte aber auch höchste Vorsicht, da die Halle des Busdepots einsturzgefährdet war. Mit Spezialgeräten wurde der Brand so unter Kontrolle gebracht, dass sich niemand in größte Gefahr begeben musste.

Der Betrieb der SSB kann mit nur wenigen Einschränkungen aufrechterhalten werden. Andere Verkehrsunternehmen haben ihre Hilfe angeboten. Auch für dieses kollegiale Verhalten möchte ich im Sinne der Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV den Verkehrsbetrieben an dieser Stelle danken.

(Beifall bei den Grünen sowie Abgeordneten der CDU, der SPD und der FDP/DVP)

Die Verunsicherung in der Bevölkerung ist nach solch einem dramatischen Ereignis groß. Die Ereignisse der letzten Monate insgesamt haben in der Bevölkerung aber auch zu einer großen Sensibilisierung geführt. Die Warn-App NINA ist sofort angesprungen und hat die im Umkreis befindlichen Personen schnell gewarnt und ihnen klare Handlungsanweisungen gegeben wie z. B., dass die Anwohnerinnen und Anwohner Fenster und Türen schließen sollten.

Allerdings bleibt zu beklagen, dass noch viel zu wenige Menschen die Warn-App NINA installiert haben. In Deutschland sind es nur knapp neun Millionen Menschen. Die Warn-App NINA kann in unvorhersehbaren Katastrophenlagen schnell Hilfe geben, die Menschen beruhigen und damit eben auch Sicherheit schaffen.

Ich kann Sie, meine sehr verehrten Kolleginnen und Kollegen, nur dazu aufrufen: Machen Sie auch in Ihrem Umfeld Werbung für die App, laden Sie die App herunter, geben Sie Ihren Aktionsradius ein, und schützen Sie sich und Ihr Umfeld im Katastrophenfall.

(Beifall bei den Grünen und Abgeordneten der CDU)

Doch zurück zur Einsatznacht. Die Ursache des Brandes ist nun geklärt. Auslöser war der Brand eines batteriebetriebenen Busses. Wir haben bereits im letzten Innenausschuss vor zwei Wochen über das Thema „Brände von E-Autos“ gesprochen, und es schadet mit Sicherheit nicht, an Sie alle unsere Gedanken und Diskussionsinhalte weiterzugeben.

(Andrea Schwarz)

Behandelt wurde ein Antrag der FDP/DVP-Fraktion zum Themenbereich „Ausstattung und Schulung der Feuerwehren im Land bei Unfällen und Bränden mit E-Fahrzeugen“. Wir konnten feststellen: Die Landesfeuerwehrschule Baden-Württemberg in Bruchsal hat das Thema „Löschung von Bränden bei Autos mit alternativen Antriebsformen“ fest im Blick. Gemeinsam mit der Akademie für Gefahrenabwehr, der Forschungsstelle für Brandschutztechnik am KIT und der Unfallforschung ist der Wissenstransfer gewährleistet. Seit 2018 stellt die Landesfeuerwehrschule Ausbildungsunterlagen und Einsatzmaßnahmen bei Bränden mit Fahrzeugen mit alternativen Antrieben zur Verfügung, auch den Gemeindefeuerwehren.

Es geht jetzt darum, das vorhandene Wissen und den Umgang mit alternativen Antriebsformen und deren Bränden auch in die breite Masse der Feuerwehren zu bringen. Viele Multiplikatoren und Multiplikatorinnen verschiedener Führungsstufen haben bereits an entsprechenden Seminaren der Feuerwehrscheule teilgenommen.

Unsere Feuerwehrleute brauchen dafür aber natürlich auch die richtige Ausstattung. In Baden-Württemberg – das wurde schon angesprochen – sind, wie wir wissen, die Gemeinden für eine bedarfsgerechte und auskömmliche Ausstattung der Feuerwehren zuständig. Seitens des Landes unterstützen wir mit großem Interesse und auch verbunden mit großem Dank unsere Gemeindefeuerwehren durch die jährlichen Zuwendungen. Hierbei gilt: Wir geben die Feuerschutzsteuer schon seit Jahren 1 : 1 an unsere Kommunen weiter. Im Jahr 2021 sind es voraussichtlich 69 Millionen €, und das wird auch so bleiben; dafür setzen wir uns ein.

(Beifall bei den Grünen und Abgeordneten der CDU)

Nun liegt es an den Kommunen, vielleicht auch an einer gemeinsamen interkommunalen oder kreisweiten Zusammenarbeit, die notwendigen Löschmittel zu beschaffen. Einige Landkreise sind da Vorbild, verfügen bereits über entsprechende Löschbehälter, Löschdecken oder auch Löschanlagen.

Das Löschen von E-Autos ist natürlich für die Feuerwehr eine noch recht unbekanntere Aufgabe. Die Arbeit der Feuerwehr wird sich jedoch in den nächsten Jahren ohnehin stark verändern. Der klassische Wohnungsbrand wird in den Hintergrund rücken. Die Arbeit im Zusammenhang mit den Folgen des Klimawandels, also mit Waldbränden, Starkregenereignissen und Überschwemmungen, wird verstärkt auf der Tagesordnung stehen. Das heißt für unsere Feuerwehr vor allem eines: Sie muss flexibel, schnell und tatkräftig sein und sich den neuen Gegebenheiten anpassen können.

Ich bin sehr froh, dass wir eine Landesfeuerwehrschule in Bruchsal haben, die vorausdenkt, die schon die Seminare und Schulungen von morgen konzipiert und die Führungskräfte der Feuerwehr auch dafür schult. Das Löschen von E-Autos ist deshalb nur ein winziger Teil der Herausforderungen, vor denen unsere Feuerwehr steht. Insgesamt bereitet das Löschen von Autobränden, auch Verbrennern, zunehmend Probleme, da immer mehr Plastik verbaut wird.

(Vereinzelt Lachen)

Gestatten Sie mir die Bemerkung: Das emissionsfreie Fahren mit E-Autos stellt auch einen Teil der Lösung zur Eindäm-

mung des Klimawandels dar, um die schon beschriebenen Unwetterereignisse zu minimieren.

Heute geht es für uns auch darum, attraktive Rahmenbedingungen für die Feuerwehr zu setzen. Mit über 100 000 Engagierten ist die Feuerwehr in Baden-Württemberg ein wichtiger Ort des ehrenamtlichen Engagements.

(Beifall bei den Grünen und Abgeordneten der CDU)

Klar ist aber auch: Wir müssen mehr Menschen für das Ehrenamt gewinnen – mehr junge Menschen, mehr Menschen mit Migrationshintergrund und mehr Frauen –, und wir müssen dabei die Vereinbarkeit von Arbeit, Familie und Ehrenamt verbessern. So schaffen wir es, unsere Feuerwehr fit für die Zukunft und für die zukünftigen Herausforderungen aufzustellen.

Danke.

(Beifall bei den Grünen und Abgeordneten der CDU)

Präsidentin Muhterem Aras: Für die CDU-Fraktion erteile ich das Wort Herrn Abg. Miller.

(Abg. Thomas Blenke CDU: Guter Mann!)

Abg. Matthias Miller CDU: Sehr geehrte Frau Präsidentin, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Vor sechs Tagen kam es zu dem dramatischen Großbrand im Stuttgarter Osten. Meine beiden Vorredner haben schon eindrücklich geschildert, welche Bilder wir dort gesehen haben. Ich möchte nur noch mal wenige Zahlen hervorheben: 25 Busse sind vollständig ausgebrannt, davon zwei Busse mit Elektroantrieb. 74 Busse konnten noch aus der brennenden Halle herausgefahren werden. Insgesamt waren über 200 Einsatzkräfte vor Ort.

Unser großer Dank gilt an erster Stelle all jenen, die in den Abendstunden den Brand rasch unter Kontrolle gebracht und dadurch noch Schlimmeres verhindert haben,

(Beifall bei der CDU, den Grünen und der SPD sowie Abgeordneten der FDP/DVP)

vor allem unseren haupt- und ehrenamtlichen Feuerwehrleuten, Rettungskräften und den tapferen Mitarbeitern der SSB. Es wurde einmal mehr gezeigt, was uns hier in Baden-Württemberg so stark macht, nämlich dass Haupt- und Ehrenamt wie selbstverständlich ineinandergreifen.

(Beifall bei der CDU, den Grünen und der SPD sowie Abgeordneten der FDP/DVP)

Aufgrund der starken Rauchentwicklung haben auch einige der Personen vor Ort leichte bis schwerere Rauchvergiftungen erlitten. Im Namen der gesamten CDU-Landtagsfraktion wünschen wir gute Besserung und hoffen auf eine rasche Genesung.

(Beifall bei der CDU, den Grünen und der SPD sowie Abgeordneten der FDP/DVP)

Nach meinem Kenntnisstand ist die Brandursache, die Ursache für die verheerende Zerstörung bislang nicht geklärt. Was wir aber wissen, ist, dass zwei der 25 Busse einen Elektroantrieb hatten. Ob und inwiefern diese Elektrobusse den Brand

(Matthias Miller)

ausgelöst haben, ist Spekulation. Aber diese Fahrzeuge haben gebrannt.

Dieser Vorfall gibt uns – daher bin ich für die Initiative dankbar – die Gelegenheit, hier einmal ausführlich darüber zu sprechen, welche Gefahren und Herausforderungen wir sehen, wenn elektrobetriebene Fahrzeuge in Brand geraten. Da drängt sich zwangsläufig die Frage auf: Sind Elektrofahrzeuge gefährlicher

(Zuruf von der AfD: Natürlich!)

als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor? Wenn wir die Statistiken betrachten und die Sachlage nüchtern analysieren, müssen wir sagen: Nein. Daran ändern auch die teilweise spektakulären Medienberichte über brennende E-Autos nichts. E-Mobilität ist trotz allem noch eine recht neue Technologie, und da erregen Brände naturgemäß eine höhere Aufmerksamkeit.

Tagtäglich brennen in Deutschland Autos. Ca. 40 Autos pro Tag brennen vollständig aus. Insgesamt sind es rund 15 000 Fahrzeuge pro Jahr, wobei die Autos mit Verbrennungsmotor hieran den größten Anteil ausmachen. Statistisch gesehen brennen E-Autos also nicht häufiger als Verbrenner.

In Crashtests sehen wir, dass von E-Autos auch keine höhere Brandgefahr ausgeht. Solange die Akkus beim Unfall nicht deformiert werden oder beschädigt sind, ist das Brandrisiko gering. Zudem sind auch Selbstentzündungen von Akkus extrem selten.

Das geht aus zahlreichen Versuchen, Experimenten und Fachbeiträgen sowie aus Stellungnahmen des ADAC hervor. Zum gleichen Ergebnis kommt auch die „Risikoeinschätzung Lithium-Ionen Speichermedien“ des Deutschen Feuerwehrverbands. Dort steht auf Seite 2 – Zitat –:

Von zertifizierten Elektrofahrzeugen gehen weitgehend vergleichbare Gefahren aus wie von Fahrzeugen mit anderen Antriebsarten (Kraftstoff, Gas).

Für die Brandgefahr ist häufig weniger die Antriebsart entscheidend als vielmehr, welche Materialien verbaut sind. Auch das haben wir schon mehrmals gehört. Kunststoffe brennen leichter und machen einen Großteil der Brandlast aus.

Obwohl Elektrofahrzeuge nicht gefährlicher sind, sind beim Löschungsvorgang einige Besonderheiten zu beachten. Die Feuerwehrleute und Kenner unter Ihnen – ich sehe Konrad Epple, der sich sicherlich mit solchen Bränden auch sehr gut auskennt – wissen, was man hierbei beachten muss. Akkus können bei enormer Hitze Feuer fangen, brennen mehrere Stunden bis zu einem ganzen Tag und können sich selbst dann, wenn sie gelöscht wurden, wieder entzünden.

Um sicherzustellen, dass sich der Akku, wenn er einmal gebrannt hat, nicht wieder entzündet, muss er von außen mit Wasser gekühlt werden und im Zweifelsfall bis zu 24 Stunden überwacht werden. Dabei helfen auch Wärmebildkameras, die die Feuerwehren bei uns teilweise haben und mit denen sie überwachen, wie sich die Hitze entwickelt und ob weiterer Brand droht. Effektivstes Mittel zum Löschen von E-Fahrzeugen – das kann man hier noch einmal sagen – ist Wasser.

Ganz wichtig ist aber – das gilt wie auch sonst im Bevölkerungs- und Katastrophenschutz –: Richtige Ausstattung und richtige Schulungen sind die beiden Schlüssel für einen erfolgreichen Einsatz, also für die erfolgreiche Bekämpfung von E-Bränden. Zu beiden Fragen haben wir in der vergangenen Woche im Innenausschuss ausführlich gesprochen.

Bei der Ausstattung sind vor allem Spezialgeräte für das Löschen von E-Fahrzeugen hervorzuheben. Löschdecken und Löschlanzen sind Spezialausstattungen, die bei uns in Baden-Württemberg auch bereits im Einsatz sind. Daneben gibt es noch Löschbehälter oder schlichte Mulden, die wir mit Wasser füllen können, um brennende E-Autos zu kühlen.

Bei großen Bussen – das haben wir ebenfalls schon gehört – helfen die Löschbehälter natürlich wenig. Man kann schlicht die großen Busse nicht in die Löschbehälter stecken. Hier hilft aber die Kühlung durch große Mengen Wasser.

Die große Herausforderung – das muss man auch feststellen – besteht im Blick auf Autobahnen. Wenn dort ein E-Fahrzeug in Brand gerät, muss man erst einmal die nötigen Mengen Wasser vor Ort transportieren. Aber auch dafür sind unsere Feuerwehren mit den entsprechenden Löschfahrzeugen gut ausgestattet.

(Beifall bei der CDU und Abgeordneten der Grünen)

Neben der richtigen Ausstattung legen wir in Baden-Württemberg einen besonderen Fokus auf die Bildung und die Schulung unserer Feuerwehren. Jeder Brandeinsatz – ob mit oder ohne E-Fahrzeug – birgt gewisse Gefahren und Risiken. Wer aber die Gefahr kennt, kann sich auch entsprechend darauf vorbereiten.

Deswegen ist die tägliche Fort- und Weiterbildung essenziell. Zudem sind Schulungen und Seminare an der Landesfeuerweherschule in Bruchsal, die Erstellung von entsprechenden Lehrunterlagen zum Thema Elektromobilität und die Erarbeitung von Standards im vorbeugenden Brandschutz auch beim Abstellen von E-Fahrzeugen in Tiefgaragen wichtige Bausteine, die wir derzeit fördern und auch künftig fördern werden.

(Beifall bei der CDU und Abgeordneten der Grünen)

Die Elektromobilität wird uns auch in Zukunft weiter beschäftigen. Die großen Automobilhersteller bei uns in Deutschland haben Strategien wie „Electric first“ oder die „Roadmap E“ angekündigt, denn immer mehr E-Fahrzeuge werden in der Zukunft auf Deutschlands Straßen zu sehen sein – und dadurch steigt zwangsläufig auch die Zahl der Brände.

Wir wissen aber: Elektrofahrzeuge sind nicht gefährlicher als Verbrenner. Und wir wissen: Wer eine Gefahr kennt, kann sich entsprechend vorbereiten und verhalten. Daher sorgen wir – das möchte ich zum Schluss noch einmal klarstellen – zum einen für bestmögliche Ausstattungen und zum anderen für umfangreiche Schulungen unserer Feuerwehrleute.

(Beifall bei der CDU und Abgeordneten der Grünen)

Wir stehen hinter unseren Einsatzkräften und werden auch in Zukunft – wie es die CDU-Landtagsfraktion schon seit Jahrzehnten macht und wie wir es auch im neuen Haushalt planen

(Matthias Miller)

– unseren haupt- und ehrenamtlichen Bevölkerungs- und Katastrophenschutz konsequent und entschlossen unterstützen.

Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU und den Grünen – Zuruf von der CDU: Bravo!)

Präsidentin Muhterem Aras: Für die SPD-Fraktion erteile ich Herrn Abg. Ranger das Wort.

Abg. Klaus Ranger SPD: Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Der Großbrand im Stuttgarter Busdepot am 30. September war eines der größten Feuer in Stuttgart in den letzten 15 Jahren. 210 Feuerwehrleute waren im Einsatz, sechs Angestellte der SSB mussten ärztlich versorgt werden, zwei kamen mit Verdacht auf Rauchgasvergiftung ins Krankenhaus. 25 Busse wurden vollständig zerstört. Der Sachschaden geht in die Millionen.

Zunächst aber gilt der Dank allen Einsatzkräften der Feuerwehren und der Rettungsdienste sowie ganz besonders den sechs Mitarbeitern der SSB, die durch ihren mutigen Einsatz noch etwa 70 Fahrzeuge aus den Fahrzeughallen gefahren und damit gerettet haben.

(Beifall bei der SPD, den Grünen, der CDU und der FDP/DVP)

Wir wünschen den Verletzten weiterhin gute Genesung und hoffen, dass keine Schäden zurückbleiben. – Glück im Unglück: Als der Brand gegen 20 Uhr ausbrach, waren noch viele Busse im Einsatz, und niemand wurde ernsthaft verletzt.

Wichtig ist aber auch: Wir haben noch keine klare Aussage zur Brandursache. Die Halle kann noch nicht richtig betreten werden. Daher ist für die Brandermittler die Suche nach der Brandursache noch nicht möglich. An dieser Stelle sollte daher nicht unnötig über die Ursache spekuliert werden. Erst einmal sollten die zuständigen Stellen ihre Arbeit machen können.

Somit ist es auch nicht angebracht, nun über etwaige Probleme oder besondere Probleme der Elektromobilität bezüglich des Brandschutzes zu diskutieren. Fachleute sehen die Frage der Brandlast bei der Elektromobilität mehrheitlich ohnehin nicht als das große Problem an, wie die Kolleginnen und Kollegen auch schon ausgeführt haben. So geht beispielsweise C. E., Brandoberrat bei der Branddirektion München, in einem aktuellen Interview davon aus, dass E-Fahrzeuge nicht öfter brennen als andere und der Löschvorgang unspektakulär ist – Quelle: VDI-Nachrichten vom 30. September dieses Jahres.

Die Feuerwehren können aufgrund der Ausbildung problemlos mit Elektrobränden umgehen. Aussage eines Feuerwehrmanns: „Das ist unser tägliches Brot in den Feuerwehren. Wir können alles löschen.“

Wenn die Feuerwehr an einen Einsatz herangeht, klärt sie nämlich zuallererst die möglichen Risikolagen ab. Dazu gehören atomare, chemische und biologische Risiken, aber auch die Gefahren durch Elektrizität. Sind diese Risiken bekannt, stellt das Löschen kein großes Problem dar. Bei Elektroautos ist dies aufgrund des Kennzeichens auch meist einfach erkennbar.

Es gibt zahlreiche Fälle, bei denen Elektroautos Totalschaden erleiden, die Batterieblöcke jedoch unbeschädigt bleiben. Die bei uns in Europa eingesetzten Batterieblöcke sind gut abgeschirmt und stellen daher eine geringere Gefahr dar. Anders sieht es tatsächlich bei den von Tesla verwendeten Batterien aus, die aufgrund ihrer Konstruktion eine größere Brandgefahr aufweisen. Dies spricht aber nur für die strengeren europäischen Regeln, die wir hier unterstützen, und nicht für eine generelle Gefahr durch die Elektromobilität.

(Beifall bei der SPD)

Ohnehin stellt sich die Frage der Risikoabwägung. Niemand von uns macht sich heute noch Gedanken darüber, mit 80 l hochentzündlichem Superbenzin durch die Gegend zu fahren. Bei den Akkus ist die Brandgefahr dann doch deutlich geringer, wie wir schon gehört haben. Auch der Einsatz von Wasserstoff als Antriebsmittel, der diskutiert wird, birgt vermutlich deutlich höhere Gefahren als die Elektromobilität und bringt dann wieder neue Herausforderungen für die Feuerwehren.

Bei allen Antriebsarten ist auf den richtigen Umgang mit der Technik zu achten. Beim Tanken müssen wir auf die Gefahren durch Funkenschlag und durch falsche Betankung achten. Ebenso ist der Ladevorgang eines Elektrofahrzeugs meist durch Anwenderfehler und seltener durch die Technik mit Problemen behaftet. Nach unserer Meinung diskreditieren diese Probleme nicht die gesamte Technologie.

Damit verbunden sein muss jedoch stets der Appell an alle Nutzer: Die erforderlichen Aufladevorgänge müssen ordnungsgemäß durchgeführt werden. In Verkehrsbetrieben muss das Personal korrekt geschult werden.

Zum jetzigen Zeitpunkt bleibt nur abzuwarten, was die Brandermittler als Ursache herausfinden können – wenn dies aufgrund der Zerstörung überhaupt noch möglich ist. Wenn die Ergebnisse vorliegen, muss die Landesregierung die richtigen Schlüsse ziehen: Brauchen wir gegebenenfalls bauliche Vorgaben für die großen Depots mit zahlreichen Fahrzeugen, um ein schnelleres Übergreifen auf weitere Fahrzeuge zu vermeiden?

Darüber hinaus bleibt es die Verpflichtung des Landes, die Gemeinden vor Ort so zu unterstützen, dass ihre Feuerwehren eine Ausstattung haben, mit der sie sich in Zukunft auch neuen Herausforderungen stellen können.

(Beifall bei der SPD und Abgeordneten der Grünen)

Hierbei werden die Gefahren jedoch vor allem von der Klimaveränderung ausgehen. Wir haben es bereits gehört: Die Themen Flächenbrände, Waldbrände usw. werden uns in der Zukunft noch viel mehr beschäftigen, und wir brauchen auch hierbei die richtige Ausstattung für unsere Feuerwehren. Es bleibt somit – unabhängig von diesem einzelnen Brand, so schlimm er war – für die Landesregierung auch künftig viel zu tun, um die Feuerwehren in die Lage zu versetzen, den Menschen in unserem Land überall und jederzeit zu helfen und für Sicherheit zu sorgen.

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der SPD und Abgeordneten der Grünen)

Präsidentin Muhterem Aras: Für die AfD-Fraktion erteile ich das Wort Herrn Abg. Goßner.

Abg. Hans-Jürgen Goßner AfD: Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Nachdem uns die SPD in der vergangenen Woche mit ihrem kleinen Zwischenhoch zur Bundestagswahl mit einem sich abkühlenden Klima beglückt hat, steht in dieser Woche wieder ein richtiges und wichtiges Thema auf der Tagesordnung. Dafür herzlichen Dank an die FDP/DVP-Fraktion.

(Beifall bei der AfD)

Vielen Dank auch vonseiten der AfD-Fraktion an die Rettungskräfte, die maßgeblich dazu beigetragen haben, dass es nicht in einer größeren Katastrophe endete.

(Beifall bei Abgeordneten der AfD)

Der Brand des Busdepots im Stuttgarter Osten ist für uns ein Erinnerungsruf, die Nebenwirkungen technologischer Veränderungen zu beachten, und zwar bevor es zu einem noch größeren Unheil kommt. Bei der Frage nach der Brandursache verdichten sich die Hinweise darauf, dass elektrisch betriebene Fahrzeuge entweder die Ursache des Brandes oder zumindest ein wesentliches Hindernis bei der Brandbekämpfung gewesen sind.

Damit sind wir bereits beim ersten Versäumnis der Landesregierung. Um die Gefahren, die von elektrisch betriebenen Fahrzeugen im Brandfall ausgehen, richtig einschätzen und bekämpfen zu können, braucht man Erfahrungswerte. Diese generiert man aber nur, wenn Brände mit elektrischen Fahrzeugen statistisch erfasst und von Fachleuten bewertet werden. Während sich die Landesregierung darin überschlägt, elektrische Kraftfahrzeuge in immer schnellerem Takt auf unsere Straßen zu hieven – oft unter Verzerrung und Verschleierung der damit einhergehenden wirtschaftlichen und ökologischen Kosten –, bleibt die Gefahrenbekämpfung auf der Strecke. Verkehrsteilnehmer, Ersthelfer und professionelle Rettungskräfte, insbesondere von der Feuerwehr, sind hierbei die Leidtragenden.

Tatsächlich hat die einseitige Förderung der E-Mobilität neben den wirtschaftlichen Kosten weitere Schattenseiten. Ich nenne etwa den Mehrbedarf an elektrischer Energie, der fast nur durch fossile Energieträger und eben nicht durch den Energiemix gedeckt werden kann, aber auch die zusätzlichen Gefahren, von denen unsere grün-schwarze Landesregierung den Blick abgewendet hat.

Die Feuerwehren beklagen etwa eine höhere Gefährdung der Ersthelfer durch Stromstöße beschädigter E-Fahrzeuge, aber auch zunehmende Herausforderungen an den Eigenschutz der Rettungskräfte.

Dritte werden gefährdet, wenn E-Mobile, die sich kaum löschen lassen, etwa in der Nähe von Gebäuden oder in Tiefgaragen Feuer fangen. Ein klassisches Löschen der Fahrzeuge ist, anders als bei herkömmlichen Fahrzeugen, kaum möglich. Regelmäßig werden brennende E-Fahrzeuge in mit Wasser gefüllte Container versenkt, um eine Wiederentzündung zu vermeiden.

Beim Löschen entsteht außerdem ein chemisch sehr abenteuerliches Gemisch, bestehend aus den Inhaltsstoffen der Batterien und dem Löschwasser.

Nein, liebe Grüne und „Grüninnen“ auf der Regierungsbank, hier geht es nicht um Kobolde in den Batterien, von denen Ihre Spitzenkandidatin einst erzählt hatte,

(Beifall bei der AfD)

hier reden wir von richtigen Giften wie etwa der ätzenden Flusssäure.

Wie dieses giftige Gemisch aufgefangen werden soll, ist dann ein Problem, dem sich die Landesregierung in ihrem Elektroversuch bisher entzogen hat.

(Abg. Carola Wolle AfD: Hört, hört!)

Im Zweifel wird es einfach unter den Teppich gekehrt, wie so viele Probleme der grünen Ideologie.

(Zurufe)

Wenn wir schon bei Problemen der grünen Ideologie sind: Hat sich eigentlich jemand in der Landesregierung über den Brandschutz von Ladepunkten, Privatgaragen und privaten Carports Gedanken gemacht?

Bei all diesen potenziellen Brandherden werden die bisherigen Einsatzstrategien der Feuerwehr sowie die bisherigen Leitlinien des Brandschutzes infrage gestellt. Von der Gefahr durch eine größere Anzahl von Starkstromkabeln, auch im privaten Umfeld, reden wir hier noch gar nicht.

„Gut,“ werden hier die Verteidiger der E-Mobilität sagen, „dann passen wir den Brandschutz und die Einsatzrichtlinien eben an.“ Das sagt sich aber leichter, als es zu tun, zumal es bei mehreren Gefahren dieser Technologie noch keine befriedigende Lösung gibt.

Genau diese Neubewertungen haken daran, dass die Landesregierung Brände mit diesen elektrischen Fahrzeugen überhaupt nicht statistisch erfasst – denn das würde ja das Bild der schönen neuen Elektrowelt gefährden,

(Beifall bei der AfD)

in der es keine Gefahren außer den Abgasen aus Verbrennungsmotoren geben darf.

Bevor jetzt meine politischen Gegner mit dem Argument kommen, dass auch mit Benzin und Diesel betriebene Fahrzeuge brennen können, möchte ich sagen: Starkstrom, Flusssäure oder ein thermisches Durchgehen sind keine typischen Probleme von Verbrennungsmotoren.

(Beifall bei der AfD)

Manche Zeitgenossen glauben auch, dass dies typische Übergangsprobleme bei neuen Technologien seien. Das mag so sein. Doch üblicherweise löst man Probleme, bevor man ein Produkt mit aller Staatsmacht dem Bürger aufzwingen will. Ein Kennzeichen der Staatswirtschaft, von der manche in der Regierung hingegen träumen, ist, dass der Staat ein proble-

(Hans-Jürgen Goßner)

matisches Produkt propagiert, strukturell bevorzugt und dem Bürger oktroyiert, obwohl die dazugehörigen Probleme eben nicht gelöst sind.

Im Gegensatz zu unseren grünen Kolleginnen und Kollegen sind wir allerdings keine Verbotspartei. Es liegt uns fern, die Freunde der Elektromobilität mit Verboten zu gängeln. Was wir aber in jedem Fall brauchen, ist ein realistischer Überblick über Brandunfälle mit E-Mobilen sowie Ladestationen und ein Verursacherprinzip bei den entstehenden Schäden.

Die Kosten der Brandlöschung sind bei E-Mobilen höher, da die Löscharbeiten anspruchsvoller und personalintensiver sind. Auch die Gefahr für den Fahrer selbst steigt, da seine Bergung gefährlicher ist als die eines Fahrers aus einem Fahrzeug mit Verbrennungsmotor.

Die Gefahren für Ersthelfer steigen, da das Fahrzeug unter Strom stehen könnte. Die Rettungskräfte sind giftigen Substanzen im Löschwasser ausgesetzt, hinzu kommt die Gefahr eines Stromschlags. Am Ende wird die Entsorgung des Wracks zur Herausforderung, da es in einem Container mit vergiftetem Wasser gelagert werden muss, sodass kaum ein Schrotthändler dies hinterher zur Verwertung annehmen wird.

Natürlich brauchen die Rettungskräfte Tauchcontainer, säurefeste Kleidung und einschlägige Schulungen. Das sind Selbstverständlichkeiten, die aber nicht zu des Pudels Kern vorstoßen.

Das Verkehrteste, was wir jetzt machen können, wäre eine Vermischung der Kosten, indem wir die Arbeit einfach den Feuerwehren aufbürdeten. Wir brauchen stattdessen eine klare Erfassung der Kosten und deren Umlage auf den Verursacher, also in vielen Fällen auch auf den Fahrzeughalter respektive dessen Haftpflichtversicherung. Ebenso muss mit offenen Karten gespielt werden, was die Eigengefährdung der Fahrer im Fall eines Unfalls angeht, sowie insbesondere im Hinblick auf Schwierigkeiten bei der Bergung von verletzten Insassen.

Unsere Partei steht nicht für Verbote, meine Damen und Herren, aber für größtmögliche Transparenz, nicht nur bei den Kosten, sondern auch bei den Gefahren.

(Beifall bei der AfD)

Die Aufdeckung und Erfassung aller Problematiken sollten jetzt im Zentrum der Debatte und des Regierungshandelns stehen, nicht das schnellstmögliche Durchdrücken einer längst nicht ausgereiften Idee, an der sich die Landesregierung die Finger verbrennen könnte, während die Verbrennungen anderer Personen erheblich gravierender wären.

Wir brauchen eine genaue Erfassung der bei brennenden und auch anderweitig havarierten Fahrzeugen eingetretenen Personenschäden und der eingesetzten personellen und materiellen Ressourcen bei den Rettungskräften sowie eine Erfassung der eingetretenen Umweltschäden mit getrennter Erfassung nach verschiedenen Antriebsarten.

Daraus müssen dann die Verantwortlichen realistische Versicherungsprämien und geeignete Strategien für die Rettungskräfte ableiten können. Diese Strategien dürfen nicht tabuisiert werden, auch wenn sie beispielsweise einen Parkauschluss für Elektromobile in bestimmten, besonders feuerge-

fährdeten Tiefgaragen oder vor feuergefährdeten Gebäuden im Rahmen der Gefahrenabwehr beinhalten.

Die einseitige Philosophie, dass Elektrofahrzeuge immer gut und Verbrennungsmotoren immer schlecht seien, gehört in den Abstellraum eines Technikmuseums und muss einem differenzierten Ansatz weichen, der verschiedene Strategien der Mobilität ergebnisoffen bewertet. Nur so, liebe Kolleginnen und Kollegen, lassen sich alle Ziele der Mobilitätspolitik unter einen Hut bringen: Ergebnisoffenheit, Sicherheit, Umweltpolitik und der direkte Nutzen der Mobilität statt grüner Fundamentalopposition gegen Verbrennungsmotoren – die mittlerweile auch schwarz eingefärbt ist.

(Beifall bei der AfD – Zuruf von der AfD: Bravo!)

Die CDU fügt sich ja mittlerweile jeder unausgereiften Idee ihres Seniorpartners, solange damit ein Zugang zu den Regierungspfründen verbunden ist.

(Vereinzelt Heiterkeit bei der AfD)

Sie fährt mit einem unausgereiften Autopiloten des Zeitgeistes zu den Futtertrögen unseres Landes.

Vielen Dank.

(Beifall bei der AfD – Zuruf von der AfD: Bravo!)

Präsidentin Muhterem Aras: Für die Landesregierung erteile ich das Wort Herrn Minister Strobl.

Minister des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen Thomas Strobl: Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Zunächst will ich mich herzlich für diese fachlich und sachlich wirklich gute Debatte

(Abg. Gabriele Rolland SPD: Wie bitte?)

– mit einer Ausnahme vielleicht – bedanken.

(Abg. Anton Baron AfD: Futtertröge! – Zuruf von der AfD: Da spricht der Richtige!)

Von meiner Seite her möchte ich vier Punkte ergänzen.

Erstens, zur Einsatzlage: Heute vor einer Woche kam es im Stuttgarter Osten zu einem Großbrand, der aufgrund seiner Ausdehnung und des enormen Schadens in Höhe von mehreren Millionen Euro zu den größten Bränden der letzten Jahrzehnte in Stuttgart gehört. Es wurde bereits erwähnt: Durch den Brand wurden insgesamt 25 Busse der Stuttgarter Straßenbahnen sowie eine Abstellhalle vollständig zerstört. Durch den beherzten Einsatz von Beschäftigten der SSB und den Großeinsatz der Stuttgarter Feuerwehr konnten freilich 74 Fahrzeuge rechtzeitig vor dem Brand in Sicherheit gebracht werden.

Das Wichtigste jedoch: Es gab keine Verletzten. Zwei Mitarbeiter der SSB wurden zur Kontrolle in eine Klinik verbracht. Sie waren aber nicht verletzt.

Ich möchte den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der SSB ein herzliches Dankeschön für ihre Zivilcourage sagen und selbstverständlich auch den Einsatzkräften für ihren erfolgreichen Einsatz danken.

(Beifall bei allen Fraktionen)

(Minister Thomas Strobl)

Zwei der zerstörten Busse waren mit Elektroantrieb ausgestattet. Nach jetzigem Erkenntnisstand begann der Brand in einem der beiden Fahrzeuge. Momentan wird von einem technischen Defekt ausgegangen. Die Brandursachenermittlung läuft noch. Der Bus, an dem der Brand entstanden ist, wird erst morgen durch einen Gutachter untersucht.

Die Beteiligung von E-Fahrzeugen bedeutet freilich auch bei diesem Einsatz für die Feuerwehr grundsätzlich keine Abkehr von den Standardlöschmaßnahmen.

Zweitens: Wie sieht es beim Brandschutz von E-Fahrzeugen aus? Die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge mit alternativen Antriebssystemen nimmt stetig zu. Damit steigt per se auch die Anzahl elektrobetriebener Fahrzeuge, die an Unfällen und Bränden beteiligt sind. Auch wenn bundesweit bisher noch keine aussagekräftigen Statistiken zum Brand von E-Fahrzeugen vorliegen, zeigen erste Erkenntnisse der Brandschutzforschung, dass E-Fahrzeuge nicht häufiger brennen als konventionell angetriebene Fahrzeuge.

Egal, ob konventionell oder alternativ angetriebenes Fahrzeug: Die sogenannte Brandlast, also die im Brandfall freigesetzte Energie, wird etwa bei Pkws maßgeblich durch die verbauten Kunststoffelemente bestimmt und nicht durch den Kraftstoff oder die Batterie.

Fest steht freilich, dass die Feuerwehr bei der Brandbekämpfung bei E-Fahrzeugen deutlich mehr Löschwasser benötigt, weil die Batterien etwa bei Pkws im Unterbau des Fahrzeugs nur schlecht erreichbar und gut gekapselt sind und es auch nach dem Ablöschen des Brandes immer wieder zu sogenannten Rückzündungen kommen kann.

Bei der Risikobewertung der E-Mobilität müssen wir berücksichtigen, dass 1 kg Benzin eine etwa 80-fach höhere Energiedichte als 1 kg einer Lithium-Ionen-Batterie hat.

Fakt ist auch, dass jede Feuerwehr in Baden-Württemberg ein brennendes E-Fahrzeug löschen kann, und zwar ohne größere Eigengefährdung als bei konventionell angetriebenen Fahrzeugen. Der notwendige Wasserbedarf kann freilich gerade auf Autobahnen und in Gegenden ohne Hydrantennetz teilweise zu Schwierigkeiten führen. Zudem sind die Einsatzkräfte deutlich länger durch Lösch- und anschließende Sicherungsmaßnahmen gebunden.

Drittens: Was tun wir für eine sichere E-Mobilität? Wir alle haben ein großes Interesse daran, dass von neuen technischen Entwicklungen keine Gefahren für Menschen, Tiere oder die Umwelt ausgehen. Auch seitens der Automobilindustrie wird viel Aufwand betrieben, E-Fahrzeuge sicher zu gestalten.

Trotz aller Vorsichtsmaßnahmen kann es freilich bei der Einführung von neuen technischen Systemen bei Unfällen und Bränden zu Effekten kommen, die nicht vorhersehbar waren. In enger Verzahnung mit der Brandschutzforschung arbeiten wir deshalb daran, mögliche Risiken im Vorfeld bestmöglich zu erkennen und geeignete Gegenmaßnahmen einzuleiten. Eine aufmerksame Auswertung von realen Schadensfällen ist dazu zwingend erforderlich. Auch hier sind wir aktiv. Konkret haben wir folgende Maßnahmen bereits eingeleitet.

Erstens: An unserer Landesfeuerwehrschule stellen wir Lernunterlagen und Seminarangebote zur E-Mobilität bereit.

Zweitens: Im Rahmen der Brandschutzforschung der Länder haben wir Forschungsaufträge zur Brandbekämpfung bei Lithium-Ionen-Batterien und Lithium-Metall-Batterien erteilt, die durch die Brandforschungsstelle am KIT bearbeitet werden. Die Ergebnisse zeigen, dass brennende Fahrzeuge gelöscht werden können.

Drittens: Die Berliner Feuerwehr erhebt derzeit zentral bundesweit bei den Feuerwehren Daten zu Bränden an E-Fahrzeugen. Diese Umfrage unterstützen wir, um belastbare Aussagen zu erhalten.

Bei aller Technik und guten Vorbereitung: Wesentlich für sichere und schnelle Einsatzerfolge sind die Frauen und Männer in den Gemeindefeuerwehren, die jeden Tag Herausragendes leisten, im Hauptamt genauso wie im Ehrenamt. Ohne das enorme Engagement und die Bereitschaft der Einsatzkräfte, sich stets fortzubilden, um auf neue Herausforderungen eingestellt zu sein, hätten wir im Land Baden-Württemberg nicht dieses hohe Sicherheitsniveau, das wir tagtäglich erleben dürfen.

(Beifall des Abg. Andreas Deuschle CDU)

Meine sehr verehrten Damen und Herren, eine sechsstellige Zahl von ehrenamtlichen Feuerwehrfrauen und Feuerwehrmännern üben das jeden Tag, um im entscheidenden Fall schützen und bergen zu können. Dafür sagen wir namens der Landesregierung und sicher auch namens des Landtags herzlich Danke schön.

(Beifall bei den Grünen, der CDU, der SPD und der FDP/DVP)

Die beschlossene Erweiterung der Ausbildungskapazitäten an der Landesfeuerwehrschule ist ein wichtiger Baustein. Jeder Euro, der hier investiert wird, ist ein gut investierter Euro in die Sicherheit in unserem Land. Ich danke dem Landtag von Baden-Württemberg, insbesondere den Fraktionen der Regierungskoalition, der Fraktion GRÜNE und der Fraktion der CDU, für die Zurverfügungstellung der entsprechenden Haushaltsmittel.

Viertens: Wie geht es weiter? Folgt man den aktuellen Informationen der Expertenausschüsse der deutschen Feuerwehren, kommt man zu dem Ergebnis, dass E-Fahrzeuge ein anderes Brandverhalten haben als konventionell angetriebene Fahrzeuge, wobei E-Fahrzeuge jedoch durch jede Feuerwehr gelöscht werden können. Der Aufwand kann freilich erheblich höher sein.

Die Elektromobilität bringt neue Herausforderungen für die Feuerwehren mit sich. Nach dem jetzigen Erfahrungsstand und dem Ausblick, den uns die Brandschutzforschung ermöglicht, sind die Herausforderungen durch die Gemeindefeuerwehren zu bewältigen. Selbstverständlich unterstützen wir seitens des Landes unsere Gemeinden und unsere Wehren.

Für die Feuerwehren und die Maßnahmen des vorbeugenden Brandschutzes werden die Herausforderungen durch weiter steigende Batteriekapazitäten aber zunehmend größer. Insbesondere beim Einsatz von Elektroantrieben in Groß- und Nutzfahrzeugen können neue Herausforderungen entstehen. Dies werden wir genau bewerten und beobachten.

(Minister Thomas Strobl)

Abschließend noch eine Anmerkung: Etwa ein Drittel aller Brände in Deutschland werden durch fehlerhafte elektrische Geräte, Anlagen und Installationen verursacht. Während wir in der Automobilindustrie sehr hochwertige Schutzsysteme vorfinden, fehlen diese andernorts. Jeder sollte deshalb auch elektrisch angetriebene Fahrräder oder Akkus in Kommunikationsgeräten im Blick haben. Die E-Mobilität wird daher von uns nicht nur im Kontext mit dem E-Fahrzeug bewertet, sondern beispielsweise auch im Hinblick auf Ladestationen von E-Bikes in Kellern von Mehrfamilienhäusern.

Es ist ganz klar: Je mehr Akkus im Einsatz sind, desto mehr Probleme wird es geben. Achtsamkeit beim Laden von Akkus hilft, und hierzu kann natürlich jede und jeder einen Beitrag leisten. Gern unterstützen wir seitens des Landes unsere Gemeinden und unsere Wehren dabei, auch diesen neuen Herausforderungen gut entgegenzutreten, um die Bürgerinnen und Bürger unseres Landes auch in Zukunft bestmöglich vor Bränden zu schützen.

Vielen Dank.

(Beifall bei den Grünen und der CDU sowie des Abg. Gernot Gruber SPD)

Präsidentin Muhterem Aras: In der zweiten Runde erteile ich das Wort für die FDP/DVP-Fraktion Herrn Abg. Haag.

(Abg. Nico Weinmann FDP/DVP: Es ist der erste Beitrag!)

– Es ist die erste Rede unseres Kollegen. Aber da es bisher insgesamt sachlich zugeht, gehe ich davon aus, dass Sie weiterhin gut zuhören und nun keine Zwischenfragen stellen.

(Vereinzelt Heiterkeit – Abg. Anton Baron AfD: Gern geschehen!)

Abg. Friedrich Haag FDP/DVP: Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Zum Glück gab es beim Brand in Stuttgart keine Schwerverletzten oder gar Toten. Das sage ich als Abgeordneter und Feuerwehrmann. Aber der Vorfall muss Anlass für uns sein, endlich die offenen Fragen zu beantworten.

Am Sonntag hat das Verkehrsministerium verkündet, dass die ÖPNV-Busflotte mit weiteren Fördermitteln modernisiert werden soll. Die Rede ist von klimafreundlichen Fahrzeugen, die aufgrund einer EU-Vorgabe in bestimmten Quoten vorhanden sein müssen. Jetzt wissen wir aber alle, dass die Klimafreundlichkeit eines Fahrzeugs nicht von der Antriebsart, sondern von der eingesetzten Energie abhängt, liebe Kolleginnen und Kollegen. Trotzdem wird alles, bei dem kein CO₂ aus einem Auspuff herauskommt, pauschal als klimaneutral bezeichnet. Dabei wird aber stets die Vorkette der Produktion außer Betracht gelassen.

(Beifall bei der FDP/DVP und Abgeordneten der AfD)

Hier müssen wir uns ehrlich machen, auch in der Kommunikation, liebe Kolleginnen und Kollegen.

Generell – das haben wir heute schon mehrmals gehört – brennen E-Fahrzeuge nicht häufiger als Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor, aber die Brandstärke ist heftiger und der

Aufwand beim Löschen ebenfalls. Auch deshalb sollten wir darüber nachdenken, den klimaverträglichen Verkehr auf anderen Wegen zu realisieren, indem wir z. B. die aktuell mit fossilen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeuge der öffentlichen Fuhrparke auf eine Betankung mit synthetischen Kraftstoffen umstellen.

(Beifall bei der FDP/DVP)

Offene Fragen gibt es auch beim Umweltschutz. Die Landesregierung darf hier keine Abstriche machen, nur weil der Verursacher die vermeintlich saubere E-Mobilität ist. Es geht um den Schutz des Abwassers vor hochgiftigen Gefahrenstoffen, wie sie bei Bränden von E-Fahrzeugen freigesetzt werden. Während des Ladevorgangs ist das Risiko eines Brandes am höchsten – und nicht beim Fahren. Deshalb brauchen die Fahrzeuge während des Aufladens entweder ausreichend Abstand voneinander, oder es werden neue Brandschutzmaßnahmen benötigt, die bei Feuer die anderen, unbeteiligten Fahrzeuge schützen.

(Beifall bei der FDP/DVP)

Denn bei einem Brand während des Ladevorgangs sind immer Gebäude und andere Fahrzeuge darum herum betroffen. Und oftmals ist – gerade in der Nacht – niemand da, der den Brand unmittelbar bemerkt.

Die Landesregierung kümmert sich nur darum, wie man mit Fördermitteln die E-Mobilität schnellstmöglich auf die Straße bekommt, ohne einen Plan für den Umgang mit möglichen Gefahren zu entwickeln. Oder wird sie die Busunternehmen mit weiteren Fördermitteln unterstützen, damit diese die Brandschutzmaßnahmen in ihren Busdepots umsetzen können?

Mehr Technologieoffenheit an dieser Stelle würde nicht nur der Umwelt helfen, sondern wäre auch für die Sicherheit der Bevölkerung hilfreich, liebe Kolleginnen und Kollegen.

(Beifall bei der FDP/DVP – Vereinzelt Beifall bei der AfD)

Für mich steht außer Frage: Die Busdepots sind für die Elektromobilität aktuell noch nicht bereit. Erst Düsseldorf, dann Hannover, jetzt Stuttgart – wen trifft es als Nächstes? Wir brauchen eine neue Risikobewertung von Lade- und Abstellplätzen sowie für Tiefgaragen. Die Landesregierung muss prüfen, ob bauliche und brandschutztechnische Nachrüstungen notwendig sind, z. B. leistungsstarke Brandmeldeanlagen und Sprinkler sowie intelligente Fluchtwegsteuerungen und Ansaugrauchmelder, die Luftproben auf Rauch- und Gaspartikel überprüfen.

Aber machen wir uns nichts vor, liebe Kolleginnen und Kollegen: Diese Maßnahmen werden sehr viel Geld kosten und den ÖPNV weiter verteuern sowie die ohnehin schon exorbitanten CO₂-Vermeidungskosten mittels E-Mobilität weiter nach oben treiben.

Meine Damen und Herren, es besteht eine große Diskrepanz zwischen der massiven Förderung der E-Mobilität und der Zurückhaltung des Landes bei Maßnahmen zum Schutz der Menschen und der Fahrzeuge. Ich bin überzeugt: Man kann auf anderen Wegen und mit weniger Geld deutlich mehr beim Klimaschutz erreichen. Wir sollten daher, wie bereits erwähnt,

(Friedrich Haag)

für die Umwelt und die Menschen mehr Technologieoffenheit zulassen.

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der FDP/DVP und Abgeordneten der AfD)

Präsidentin Muhterem Aras: Meine Damen und Herren, jetzt liegen mir wirklich keine weiteren Wortmeldungen vor. Damit ist die Aktuelle Debatte beendet.

Punkt 1 unserer Tagesordnung ist erledigt.

Ich rufe **Punkt 2** der Tagesordnung auf:

Aktuelle Debatte – „Die CO₂-Steuer ist ein marktwirtschaftliches Instrument“ – wie Grün-Schwarz Baden-Württemberg in die sozialistische Planwirtschaft führt – beantragt von der Fraktion der AfD

Meine Damen und Herren, das Präsidium hat für die Aktuelle Debatte eine Gesamtredezeit von 50 Minuten festgelegt. Darauf wird die Redezeit der Regierung nicht angerechnet. Für die Aussprache steht eine Redezeit von zehn Minuten je Fraktion zur Verfügung.

In der Aussprache erteile ich das Wort für die AfD-Fraktion Herrn Abg. Dr. Podeswa.

Abg. Dr. Rainer Podeswa AfD: Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Haben Sie die Plenardebatte am letzten Mittwoch aufmerksam verfolgt? Fragten Sie sich da auch, ob wir noch in Baden-Württemberg leben oder bereits in einer Art Post-DDR? Es ging u. a. um die CO₂-Steuer – neben der Verteuerung des CO₂-Verbrauchs durch Emissionshandel das Instrument zur Vermeidung dieses Gases.

Den Vogel in der letzten Plenardebatte schoss dabei der Vorsitzende der Fraktion GRÜNE, Herr Schwarz, ab. Wahrscheinlich ist er deshalb jetzt auch nicht anwesend.

(Lachen bei Abgeordneten der Grünen – Abg. Hans-Ulrich Scerl GRÜNE: Sie meinen, Sie sind der Grund! Träumen Sie weiter!)

Herr Schwarz von den Grünen sagte hier doch tatsächlich im Zusammenhang mit der CO₂-Steuer, er freue sich – ich zitiere wörtlich –, „dass Sie“ – gemeint war die FDP/DVP – „bereit sind, den CO₂-Preis zu erhöhen – ein klares marktwirtschaftliches Instrument, das dem Klimaschutz, der Wirtschaft und neuen Technologien nützt“.

(Heiterkeit bei der AfD – Abg. Andreas Stoch SPD: Da hat er recht!)

Ich wiederhole – – Das glaube ich Ihnen, dass Sie das so sehen.

(Zuruf von der AfD: Das glauben wir sofort!)

Also noch einmal: Herr Schwarz von den Grünen sagte: Die CO₂-Steuer ist ein marktwirtschaftliches Instrument. Nun sollte man meinen, dass jeder mittelmäßig gebildete Europäer weiß, dass sich in einer Marktwirtschaft der Preis am Markt bildet. Die CO₂-Steuer bildet sich aber nicht am Markt, son-

dern sie bildet sich in Berlin bei den Koalitionsverhandlungen. Das ist nicht Marktwirtschaft, das ist Planwirtschaft pur.

(Beifall bei der AfD)

Die Aussage von Herrn Schwarz, die CO₂-Steuer sei ein marktwirtschaftliches Instrument, kehrt die Realität tatsächlich vollständig in ihr Gegenteil um. Ist das nun nur Inkompetenz? Oder schlimmer: War das Vorsatz, um die Bürger zu belügen? Man muss das wirklich noch einmal reflektieren. Herr Schwarz, der Fraktionsvorsitzende der Grünen, sagt, die CO₂-Steuer zu erhöhen sei ein klares marktwirtschaftliches Instrument,

(Heiterkeit bei Abgeordneten der AfD)

das dem Klimaschutz und der Wirtschaft und neuen Technologien nütze.

(Heiterkeit bei Abgeordneten der AfD)

Tatsache ist: Die sicher zu erwartenden Auswirkungen der von den Grünen so ersehnten ökosozialistischen Planwirtschaft konnten wir, die Mehrheit hier im Raum, bereits besichtigen, und zwar vor rund 30 Jahren in Dresden, in Magdeburg oder in Leipzig, um nur ein paar Beispiele zu nennen.

(Beifall bei der AfD)

Da wird sich Stuttgart über kurz oder lang einreihen können.

(Lachen bei Abgeordneten der Grünen und der SPD)

Nun ist vollkommen klar, dass man von dem Cheffunktionär und -ideologen einer Partei, der grünen Partei, welche als Zielsetzung eine ökosozialistische Planwirtschaft anstrebt, nichts anderes erwarten kann. Erstaunt sein kann man dann allerdings über die Reaktion der anwesenden Medienvertreter: Es gab nämlich keine Reaktion, überhaupt keine.

(Heiterkeit und Beifall bei Abgeordneten der AfD)

Ist das nun bereits die Auswirkung der Bildungskrise, die wir in Baden-Württemberg haben?

(Lebhafte Heiterkeit bei der AfD – Beifall bei Abgeordneten der AfD)

Oder, was man auch vermuten kann, ist es vielleicht so, dass jeder grüne Funktionär hier im Plenum sagen kann, was immer er will? Herr Schwarz könnte sich auch hier hinstellen und behaupten, die Erde sei eine Scheibe. Was würde er ernten? Zustimmendes, wohlgefälliges Nicken.

(Heiterkeit und Beifall bei Abgeordneten der AfD)

Kommen wir aber zur CO₂-Steuer zurück. Nein, eine zusätzliche Steuer ist kein marktwirtschaftliches Instrument, sondern ein weiteres Mittel, um die ohnehin schon höchste Abgabenlast in Deutschland weiter zu steigern, um damit dekadente Ausgaben und Steuerverschwendung zu finanzieren.

(Beifall bei der AfD)

Lassen Sie mich vorab versuchen, etwas zusammenzufassen.

Erstens: Mit der neuen Steuer bzw. dem Preisanstieg im grünen Wahlprogramm – was immerhin eine Versechsfachung

(Dr. Rainer Podeswa)

der aktuellen CO₂-Steuer auf 60 € pro Tonne ausmacht – wird einmal mehr der arbeitende Normalbürger in den ländlichen Räumen belastet: die Krankenschwester oder der Polizeibeamte aus dem ländlichen Raum, die gezwungen sind, nach Stuttgart hineinzupendeln, während der städtische Grünen-Wähler verschont wird.

Zweitens: Alle Klimamaßnahmen der grün, schwarz, rot und gelb lackierten Öko- und Lobbyparteien,

(Vereinzelt Beifall bei der AfD)

all die Hunderte Milliarden Euro Steuergeld, die bereits verbrannt worden sind, hatten bisher keinen messbaren Effekt auf das Klima, halten keiner einzigen Überprüfung stand. Das sagt nicht die AfD, liebe Kollegen Abgeordnete, das, meine Damen und Herren, sagt der Bundesrechnungshof zur Energie-wende.

(Beifall bei der AfD)

Drittens: Bei der neuen CO₂-Steuer haben wir es nicht mit einem marktwirtschaftlichen, sondern einem planwirtschaftlichen, einem sozialistischen Instrument zu tun,

(Abg. Andreas Schwarz GRÜNE: „Sozialistisch“!)

was ganz offensichtlich ist. Sie wollen die Bürger zu ideologisch erwünschtem Verhalten durch Eingriffe in deren Geldbeutel erziehen. Diese führen gleichzeitig zu Mehreinnahmen, aus denen dann wiederum ideologisch erwünschte Projekte finanziert werden. Das hat mit Marktwirtschaft nichts zu tun; das hat speziell mit der sozialen Marktwirtschaft eines Ludwig Erhard gar nichts zu tun. Es hat mit Marktwirtschaft genauso viel zu tun wie die Tiraden einer Greta Thunberg mit einem wissenschaftlichen Fachvortrag: überhaupt nichts. Absurd!

(Beifall bei der AfD)

Trotzdem müssen die Bürger mit der von den Grünen geforderten Anhebung des CO₂-Preises auf 60 € pro Tonne natürlich die Kosten zahlen, und das nicht nur beim Tanken, bei der Mobilität, beim Heizen, sondern in allen Lebensbereichen. Denn selbstverständlich werden auch die Lebensmittel teurer – auch die müssen transportiert werden –, und selbst die Müllabfuhr wird teurer, weil auch der Müll abgefahren und in Verbrennungsanlagen zugeheizt werden muss. Haushalte und Kleinverbraucher sind mal wieder der Depp, wie immer bei den Grünen.

Es ist bisher nur bei einem Viertel der Einnahmen aus der CO₂-Steuer überhaupt geplant, diese an die Verbraucher zurückzugeben. Diese Rückerstattung soll dann auch noch zu 80 % durch eine Senkung der EEG-Umlage erfolgen, also durch eine Reduzierung des Strompreises. Davon allerdings haben die privaten Haushalte auch wieder nur die Hälfte, weil die privaten Haushalte in Deutschland nur etwa für die Hälfte des Stromverbrauchs stehen. Sie geben dem Bürger also ein paar kleine Zuckerwürfel, während Sie ihn kräftig melken und immer mehr herauspressen –

(Vereinzelt Beifall bei der AfD)

und das alles im Namen grüner, ökostalinistischer Pläne zur Weltrettung.

(Beifall bei der AfD – Lachen bei der SPD)

– Danke, danke. – Und auch das sagt nicht die AfD, das sagte 2004 der CSU-Bundesminister für Wirtschaft und Technologie Michael Glos. Er hat das schon damals erkannt, thematisiert und publiziert, allerdings zu einem Zeitpunkt, als CDU und CSU noch Parteien mit klaren Inhalten und Prinzipien waren.

(Beifall bei der AfD)

Eine Ökosteuer, mit der dauernde oder gar steigende Ausgaben des Staates finanziert werden sollen, ist ein Etikettenschwindel. Denn entweder erfüllt die Steuer ihre Funktion und bewirkt Verhaltensänderungen – also einen geringeren CO₂-Ausstoß –, dann sinken aber auch die Einnahmen daraus, und mit dem Aufkommen können also die staatlichen Ausgaben nicht mehr finanziert werden, oder Sie setzen die CO₂-Steuer gezielt zur Stabilisierung des Haushalts ein, sind also froh über die Einnahmen, und hoffen, dass der Effekt – nämlich eine Reduzierung des CO₂ – gar nicht eintritt.

(Abg. Hans-Ulrich Sckerl GRÜNE: Ach je!)

Leider haben viele Menschen, auch von der Presse, diesen simplen ökonomischen Zusammenhang nicht erkannt. Die Steuer ist ein großer Schwindel.

Ihre grüne Politik – da darf sich ausdrücklich auch die CDU mit angesprochen fühlen – basiert auf religiösem Glauben.

(Beifall bei der AfD)

Die AfD-Fraktion glaubt daran nicht. Wir glauben an eine soziale Marktwirtschaft, wir glauben an Technologieoffenheit statt autoritärer, dirigistischer Maßnahmen.

Es wird spannend sein, zu sehen, ob sich die vorgeblich freiheitlich-marktliberale FDP ein weiteres Mal als Umfallerpartei erweisen wird. Herr Rülke hat letzten Mittwoch hier im Plenum

(Abg. Ruben Rupp AfD: Ja!)

nämlich auch schon entgegen den Aussagen seines Bundesvorsitzenden angedeutet, dass er der Erhöhung des CO₂-Preises aufgeschlossen gegenübersteht – vergleiche Plenarprotokoll.

(Beifall bei der AfD)

Stellv. Präsident Daniel Born: Der nächste Redner in der Debatte ist Herr Abg. Niklas Nüssle von den Grünen. Das ist die erste Rede unseres Kollegen hier im Landtag.

Herr Abgeordneter, Sie haben das Wort.

(Zuruf: Guter Mann!)

– Vorschusslorbeeren sind immer schwierig.

(Zuruf: Ach, der schafft das!)

Herr Abgeordneter.

Abg. Niklas Nüssle GRÜNE: Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren! Ich weiß nicht, wie es Ihnen geht, aber nachdem ich seit Montag den Titel dieser Aktuellen Debatte kenne, versuche ich verzweifelt, den tieferen Sinn dahinter zu verstehen.

(Zuruf von der AfD: Das glaube ich! – Beifall)

Mir ist bewusst, dass Sie durch das Mittel des Zitats „Die CO₂-Steuer ist ein marktwirtschaftliches Instrument“ den Anschein erwecken wollen, der Fehler liege darin, dass die CO₂-Steuer eben kein marktwirtschaftliches Instrument sei. Aber der Fehler liegt darin, dass Sie hier eine Schlussfolgerung ziehen, die grundfalsch ist.

(Lachen des Abg. Anton Baron AfD)

Meine Damen und Herren von der AfD, ich weiß nicht, ob und wohin Sie in der parlamentarischen Sommerpause verweist sind, aber die Chance ist groß, dass Sie Ihren Sommerurlaub in einer sozialistischen Planwirtschaft verbracht haben, zumindest, wenn man Ihre Aussage zum Maßstab macht.

(Zurufe)

Ich selbst z. B. war im Sommer in der Schweiz, in der aktuell ein CO₂-Preis von 96 Schweizer Franken je Tonne existiert. Glauben Sie denn wirklich, dass die Schweiz eine sozialistische Planwirtschaft sei? Ich auf jeden Fall nicht.

(Beifall bei den Grünen)

Ich will hier noch weiter gehen: Auch wenn das neue CO₂-Gesetz in der Schweiz unlängst bei einer Volksabstimmung abgelehnt wurde,

(Beifall des Abg. Udo Stein AfD – Abg. Udo Stein AfD: Bravo!)

steigt der Preis in der Schweiz ab Januar auf 120 Schweizer Franken pro Tonne. Die Schweiz ist aber keineswegs ein Einzelfall. Denn auch in Schweden mit fast 120 € pro Tonne, in Finnland mit über 60 € pro Tonne und in vielen weiteren Ländern in Europa und in der ganzen Welt können Sie dem von Ihnen heraufbeschworenen Sozialismus anscheinend nicht entgehen.

(Zuruf des Abg. Anton Baron AfD)

Meine Damen und Herren, Sie sehen also: Der Zusammenhang, über den wir, wie es im Titel dieser Aktuellen Debatte formuliert ist, diskutieren sollen, ist schlichtweg falsch. Besser wird das auch dadurch nicht, dass wir hier nicht zum ersten Mal in einer von der AfD beantragten Aktuellen Debatte genau dieses Thema diskutieren. Im Februar haben Sie versucht, die negativen Auswirkungen der Coronapandemie der CO₂-Steuer anzulasten, und nachdem man Ihnen dort schon die Leviten gelesen hatte

(Lachen des Abg. Udo Stein AfD)

und nachdem auch mein Kollege Felix Herkens unlängst Ihre „Sargnagel-Debatte“ auseinandergenommen hat, beschleicht mich allmählich das Gefühl, Sie wollen unbedingt immer wieder über die CO₂-Steuer reden – vielleicht, weil sie für Sie

hinter Ihrer „Klimawandel-Kritiker-Fassade“ tief im Innern schon ein Herzensthema geworden ist.

(Heiterkeit – Beifall bei den Grünen und Abgeordneten der CDU)

Zum Thema selbst: Natürlich ist eine effektive CO₂-Bepreisung ein Mittel einer sozialen Marktwirtschaft, um für mehr Klimaschutz zu sorgen. Denn nicht alles kann der Markt selbst regeln. Es ist ebenso wahr, dass uns kein Klimaschutz weniger Geld kostet, als wenn wir in Klimaschutz investieren und dadurch Innovation und Zukunftssicherheit für unser Land garantieren.

(Beifall bei den Grünen und Abgeordneten der CDU)

Ich sage es Ihnen ganz ehrlich und in aller Deutlichkeit: Ohne Klimaschutz rutscht nicht nur die Gesellschaft in die Wehen der Klimakatastrophe, sondern auch die Wirtschaft fährt mit voller Kraft an die Wand. Hier bin ich mir sicher: Das kann doch keinesfalls auch nur im Entferntesten ernsthaft unser Ziel sein, meine Damen und Herren.

(Beifall bei den Grünen und Abgeordneten der CDU)

Mir ist bewusst, der CO₂-Preis ist nur ein Mittel – er ist sozusagen eine Leitplanke, die wir auf dem Weg zur Klimaneutralität aufstellen –, gleichwohl ein sehr wichtiges. Aber zwei Faktoren sind elementar, wenn es um eine effektive CO₂-Bepreisung geht: Erstens muss der CO₂-Preis natürlich sozial gerecht, aber zweitens gleichzeitig so hoch sein, dass eine echte Lenkungswirkung entsteht.

(Zuruf des Abg. Anton Baron AfD)

Schauen wir uns nun die deutschen Bemühungen für eine CO₂-Bepreisung an, finde ich beide Punkte noch nicht so richtig wieder.

Für eine echte Lenkungswirkung müssten wir den Preis erhöhen, für sozialen Ausgleich müssten die Bürgerinnen und Bürger aber auch etwas zurückbekommen. Ob man dies nun Energiegeld, Bürgergeld oder anders nennt, ist mir herzlich egal, Hauptsache, es geht was.

(Beifall bei den Grünen – Vereinzelt Beifall bei Abgeordneten der CDU)

Ich weiß, es scheint paradox, allen Bürgerinnen und Bürgern pauschal Geld zurückzuüberweisen. Vielleicht rührt daher auch Ihr falscher Zusammenhang mit der Planwirtschaft. Aber es entspricht den Beobachtungen, dass der individuelle CO₂-Ausstoß mehr oder weniger mit der Größe des Geldbeutels korreliert. Genau deshalb ist eine pauschale Rückerstattung für die Leute vorteilhafter, die weniger CO₂ ausstoßen. Das sind oftmals genau die sogenannten kleinen Leute, die jedoch in Wahrheit eine große, tragende Stütze unserer Gesellschaft sind.

(Beifall bei den Grünen und des Abg. Gernot Gruber SPD – Zurufe von der AfD)

Nachteilig ist die pauschale Rückerstattung für all diejenigen, deren Lebensstil einen größeren CO₂-Abdruck verursacht.

(Niklas Nüssle)

Sie sehen also: Ein richtig ausgearbeiteter CO₂-Preis ist genau deshalb eben sozial verträglich. Dabei haben wir noch gar nicht über flankierende Maßnahmen gesprochen wie die Anpassung der Pendlerpauschale oder auch Änderungen bei anderen Steuern und Umlagen, die durchaus mehr als denkbar sind.

Es ist aber überhaupt nicht denkbar, dass wir mit dem CO₂-Preis in eine sozialistische Planwirtschaft abdriften.

(Lachen bei Abgeordneten der AfD – Beifall bei Abgeordneten der Grünen)

Das Gegenteil ist der Fall. Mit einem CO₂-Preis entsteht in der Wirtschaft ein Wettbewerb um die beste Technologie zur Vermeidung von CO₂-Emissionen, um das nachhaltigste Wirtschaftsmodell und darum, wie Gesellschaft und Wirtschaft langfristig ihre eigene Grundlage, nämlich unsere intakte Natur und Umwelt, erhalten. Ich sage es Ihnen ganz ehrlich: Ich freue mich auf diesen Wettbewerb, meine Damen und Herren.

(Beifall bei den Grünen – Vereinzelt Beifall bei der CDU)

In diesem Zusammenhang ist es auch nicht überraschend, dass sich schon seit 2018 viele innovative Firmen einen CO₂-Preis wünschen – nicht nur, um Planungssicherheit zu erhalten. Dies zeigt deutlich: Wir müssen jetzt die Weichen stellen.

Bei dieser Gelegenheit muss ich aber auch betonen, dass die Entscheidungen über eine CO₂-Bepreisung oder eine CO₂-Steuer auf Bundesebene getroffen werden und wurden. Die grün-schwarze Landesregierung ist daher nur bedingt beteiligt – wengleich die Erhöhung des Einstiegspreises in Deutschland von 10 € auf 25 € pro Tonne natürlich der Intervention des Ministerpräsidenten zu verdanken ist. Denn – da bin ich mir sicher – es ist das Ziel dieser Landesregierung, die wirtschaftliche Zukunft des Hightech-Standorts Baden-Württemberg zu sichern. Wenn ein lenkender CO₂-Preis, wie gerade dargestellt, gar ein Mittel für Prosperität sein kann, dann sollten wir ihn auch nutzen.

(Beifall bei den Grünen und des Abg. Andreas Deuschle CDU)

Ich will noch auf einen weiteren Punkt eingehen, der viel zu oft ausgeblendet wird. Die Frage ist nämlich: Mit welcher Begründung konnten Sie bis vor Kurzem virtuell kostenlos unbegrenzt CO₂ in die Atmosphäre blasen?

(Abg. Dr. Bernd Grimmer AfD: Ich weiß nicht, wo Sie leben!)

Ich möchte das vergleichen mit den Gebühren für Abwasser, Rest- und Sondermüll, die sowohl die Wirtschaft als auch wir alle zahlen. Die Folge dieser Gebühren war keinesfalls eine Planwirtschaft, sondern wir schauen heute ganz selbstverständlich auf den Wasserverbrauch der Waschmaschine, kaufen immer mehr unverpackte Lebensmittel, und in der Industrie versuchen Firmen fieberhaft, Müll zu reduzieren

(Zuruf von der AfD)

und Abfälle in Zukunft durch Recycling verstärkt als Rohstoff zu betrachten. Wenn Sie mich fragen: eine hervorragende Entwicklung.

(Beifall bei den Grünen – Vereinzelt Beifall bei der CDU)

Meine Damen und Herren, ich komme zum Schluss: Der CO₂-Preis muss steigen. Gleichzeitig müssen wir einen effektiven sozialen Ausgleich schaffen. Ich freue mich daher auf die kommenden Koalitionsverhandlungen in Berlin. Denn auch aus anderen Parteien kommen deutliche Signale, die für eine Veränderung beim CO₂-Preis sprechen. Genau hieran wird nochmals die Absurdität des Titels der heutigen Debatte deutlich: Wenn sich selbst die FDP neben einem verschärften Emissionshandel durchaus mit einer Weiterentwicklung der CO₂-Bepreisung auf europäischer Ebene anfreunden kann, können wir gar nicht weiter weg sein von einer sozialistischen Planwirtschaft.

(Vereinzelt Beifall)

Und, liebe Kolleginnen und Kollegen von der AfD, wenn Sie mir noch immer nicht glauben, können Sie gern einmal einen Ausflug in die Schweiz unternehmen. Dort werden Ihnen die CEOs und Chefs der Schweizer Champions und Weltmarktführer erklären können, wie gut man mit einer CO₂-Bepreisung wirtschaften kann. Man hat dort sogar noch Geld übrig für Parteispenden – damit kennen Sie sich ja aus.

(Heiterkeit)

Vielen Dank.

(Heiterkeit und Beifall bei den Grünen und Abgeordneten der CDU – Zurufe: Gute Rede! – Abg. Martin Grath GRÜNE: Sehr gute Rede! – Gegenrufe von der AfD, u. a. Abg. Udo Stein: Jetzt wissen wir wenigstens, woher das Geld kommt!)

Stellv. Präsident Daniel Born: Die nächste Rednerin in der Debatte ist für die CDU Frau Abg. Dr. Natalie Pfau-Weller. Das ist die erste Rede unserer Kollegin hier im Landtag.

Frau Abgeordnete, Sie haben das Wort.

Abg. Dr. Natalie Pfau-Weller CDU: Sehr geehrter Präsident, sehr geehrte Damen und Herren! Herzlichen Dank für diese Aktuelle Debatte.

(Zuruf von der AfD: Gern!)

Ich freue mich, dass wir uns heute detaillierter über Themen im Bereich Klimaschutz und die benötigten institutionellen Instrumente auseinandersetzen und darüber diskutieren können. Aber ich muss natürlich auch sofort dem Titel der Debatte widersprechen. Denn wir, die grün-schwarze Koalition, wollen den Wandel hin zur Klimaneutralität, den wir volkswirtschaftlich zu organisieren haben, so gestalten, dass er sozial akzeptabel und gerecht ist.

Fakt ist: CO₂ ist klimaschädlich,

(Lachen der Abg. Carola Wolle AfD)

und die CO₂-Bepreisung hiergegen ist eines von vielen Instrumenten in diesem großen Blumenstrauß.

(Beifall bei der CDU und den Grünen)

(Dr. Natalie Pfau-Weller)

Es ist Schwachsinn, zu behaupten, die grün-schwarze Koalition würde Baden-Württemberg in eine sozialistische Planwirtschaft führen. Das ist definitiv nicht der Fall.

Lassen Sie mich zunächst auf den Instrumentenkasten eingehen. Er umfasst drei Instrumente, die wir bereits am vergangenen Donnerstag im Umweltausschuss miteinander diskutiert haben: den CO₂-Schattenpreis, den CO₂-Emissionshandel und die CO₂-Steuer.

(Zuruf)

Erstens zum Schattenpreis: Das Umweltbundesamt ermittelt den CO₂-Schattenpreis folgendermaßen: Die Höhe der Schäden, die der Gesellschaft durch die Treibhausgasemissionen entstehen, wird geschätzt. Im Koalitionsvertrag haben wir gemeinsam vereinbart, für die Sanierung und den Neubau von Landesliegenschaften einen CO₂-Schattenpreis systematisch zu berücksichtigen. In unserem Koalitionsvertrag ist ein CO₂-Schattenpreis von 180 € pro Tonne vorgesehen. Über eine inflationsbereinigte Anpassung dieses Schattenpreises ist dann zu gegebener Zeit zu entscheiden.

Dieses Instrument nutzt beispielsweise das Unternehmen Shell. Von Planwirtschaft kann hier also nicht die Rede sein.

(Beifall bei der CDU und den Grünen)

Zweitens zum Emissionshandel: Die Europäische Union hat im Jahr 2005 das weltweit erste Treibhausgas-Emissionshandelssystem eingeführt. In das Handelssystem sind größere Industrieanlagen mit einer Leistung von mehr als 20 MW einbezogen, und über Handelsbörsen werden Zertifikate ausgegeben. Ein Zertifikat berechtigt zum Ausstoß von einer Tonne CO₂-Äquivalent, und der Preis für ein Zertifikat folgt dem Grundprinzip von Angebot und Nachfrage. Es steht den Emitenten frei, selbst zu entscheiden, für den Ausstoß weiterhin über den erforderlichen Erwerb von weiteren Zertifikaten zu bezahlen oder in effizientere, emissionsärmere Technik zu investieren.

Der EU-Emissionshandel gilt nach anfänglichen Schwierigkeiten als erfolgreiches Klimaschutzinstrument und ist zwischenzeitlich in vielen Staaten weltweit in etwas abgewandelter Form eingeführt worden. Die Preise für die Zertifikate bilden sich am Markt. Also kann auch hier von Planwirtschaft nicht die Rede sein.

(Beifall bei der CDU und den Grünen)

Drittens komme ich jetzt zur CO₂-Bepreisung. Nach dem in Deutschland zum 1. Januar dieses Jahres in Kraft getretenen Brennstoffemissionshandelsgesetz wird in den Sektoren Wärme und Verkehr der Ausstoß von CO₂ aus fossilen Energieträgern mit einem Preis belegt. Der Preis für eine ausgestoßene Tonne CO₂ beläuft sich in diesem Jahr auf 25 € und erhöht sich dann stufenweise bis 2025 auf 55 €. Danach soll sich der Preis am Markt in einem vorgegebenen Korridor von mindestens 55 € bis höchstens 65 € pro Tonne CO₂ bilden.

Diese drei marktwirtschaftlichen Instrumente sind wichtig und richtig.

Wir machen aber noch mehr. Um Baden-Württemberg und insbesondere die Landesverwaltung auf dem Weg zur CO₂-

Neutralität voranzubringen, haben wir unter dem Dach der Landesstiftung Baden-Württemberg zum 1. Januar 2021 die Klimaschutzstiftung Baden-Württemberg gegründet. Das Land zahlt als Ausgleich für seine CO₂-Emissionen in die Stiftung ein. Dieses Geld kann dann weltweit in Klimaschutzmaßnahmen investiert werden. Kommunen, Privatleute, Unternehmen können sich an diesem Modell beteiligen und so ganz individuell und für das große Ganze Klimaneutralität erreichen. Die Klimaschutzstiftung des Landes kann der Nukleus für eine klimaneutrale Volkswirtschaft in Baden-Württemberg werden.

(Beifall bei der CDU und Abgeordneten der Grünen)

Die Änderung zum Klimaschutzgesetz wird ja gleich hier im Landtag noch in Zweiter Beratung behandelt werden.

Warum brauchen wir überhaupt eine CO₂-Bepreisung? Ohne strengere Maßnahmen zur CO₂-Einsparung erreichen wir unsere angestrebten Klimaziele nicht. Es ist richtig und wichtig, dass wir finanzielle Anreize, Förderprogramme und Subventionen schaffen, damit wir beispielsweise erneuerbare Energien ausbauen und damit natürlich auch Privatleute und Unternehmen entsprechende Anstrengungen tätigen.

Aber Deutschland droht sein rechtlich verbindliches Klimaziel gemäß der europäischen Lastenverteilungsordnung zu verfehlen. Das sieht nämlich vor, Treibhausgasemissionen in den nicht vom europäischen Emissionshandelssystem erfassten Sektoren – Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft und kleinere Industriebetriebe – bis zum Jahr 2030 um 38 % gegenüber 2005 zu reduzieren.

Wofür werden wir das Geld verwenden? Die öffentlichen Einnahmen durch die Klimapolitik sollen beispielsweise für Investitionen in klimafreundliche Transportinfrastruktur verwendet werden. Schwach angebundene Regionen können ausgebaut werden. Dortige Haushalte hätten kostengünstigere Alternativen zum Individualverkehr. Und keine Angst, liebe AfD, Ihre Luft zum Atmen besteuern wir noch lange nicht.

(Abg. Anton Baron AfD: Aber bald!)

– Na ja, schauen wir mal.

(Abg. Daniel Andreas Lede Abal GRÜNE: Aber nur die von der AfD!)

Die CO₂-Bepreisung ist deshalb klug und richtig, weil der Preis für CO₂ ab 2025 nicht mehr vom Staat bestimmt wird. Vielmehr werden die Regeln der sozialen Marktwirtschaft angewandt, und der Preis wird vom Markt, von der Nachfrage nach CO₂-Zertifikaten, bestimmt. Deshalb wollen auch die Gewerkschaften, der Mittelstand, der Handel, die Industrie und die Energiewirtschaft die CO₂-Bepreisung, die wir jetzt umgesetzt haben.

Weswegen tun wir das? Die Antwort hierauf ist eigentlich ganz einfach: Wenn wir es nicht tun, wird der Planet Erde kein lebenswerter Planet mehr sein, geschweige denn ein Planet, der Leben überhaupt noch ermöglicht. Wir tun das, damit unsere Natur intakt bleibt. Wir wollen und wir müssen klimaneutral werden. Wir wollen, dass unsere Wälder nicht vertrocknen. Wir wollen den Planeten Erde auch unseren Kindern hinterlassen.

(Dr. Natalie Pfau-Weller)

Der verantwortungsvolle Umgang mit der Natur und der Bewahrung der Schöpfung sind wesentliche Bestandteile unseres Wertekompasses.

(Beifall bei der CDU und den Grünen sowie Abgeordneten der SPD)

Was müssen wir noch tun? Wenn es in unserer eigenen Wirtschaft keine Veränderungen gibt, wird Baden-Württemberg weltweit nicht vorn bleiben können. Wir geben viel Geld aus in einem Bereich, in dem wir traditionell die Besten sind, nämlich im Bereich der Energieeffizienz. Auch beim ökologischen Bauen werden Milliarden investiert, damit es morgen möglich sein wird, im Haus CO₂-neutral zu leben.

Das alles ist nicht nur gut für die Natur, sondern auch für die Arbeitsplätze im Land. Das schafft Wohlstand und Exportchancen, Ausbildungsplätze und Arbeitsplätze für die nächsten Jahrzehnte.

Europa geht diesen Weg mit dem europäischen Green Deal. Deutschland geht diesen Weg, und Baden-Württemberg ist ihn in den letzten Jahren genauso gegangen. Wir tun dies mit sozialer Akzeptanz. Wir nehmen die Menschen mit. Wir tun dies aus ökologischer Verantwortung und auch mit wirtschaftlicher Kompetenz.

(Lachen bei Abgeordneten der AfD)

Natürlich müssen wir auch global gemeinsam versuchen, die CO₂-Emissionen zu mindern, da 98 % des weltweiten CO₂-Ausstoßes außerhalb Deutschlands stattfinden – mit steigender Tendenz.

(Abg. Anton Baron AfD: Ah!)

Wie Sie gemerkt haben, ist die CO₂-Bepreisung zwar kein Allheilmittel, aber ein Baustein unseres Maßnahmenkatalogs.

(Beifall bei der CDU und den Grünen)

Daher möchte ich mit einem Zitat von Willy Brandt enden – an dieser Stelle liebe Grüße an meine zwei Lieblings-SPD-Kollegen, Nick Fink und Anne Kenner

(Abg. Andreas Schwarz GRÜNE: Wo sind sie?)

– einer ist da –:

Ich glaube nicht, dass diejenigen recht haben, die meinen, Politik bestehe darin, zwischen schwarz und weiß zu wählen. Man muss sich auch häufig zwischen den verschiedenen Schattierungen des Grau hindurchfinden.

(Abg. Daniel Andreas Lede Abal GRÜNE: Lieber grün!)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der CDU, den Grünen und der SPD – Zuruf von der CDU: Bravo!)

Stellv. Präsident Daniel Born: Als nächster Redner in der Debatte spricht Herr Abg. Gernot Gruber für die SPD-Fraktion.

Abg. Gernot Gruber SPD: Lieber Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Nach einer relativ polemischen Einführung in das wichtige Thema CO₂ bin ich doch erfreut, dass die beiden Vorredner das Thema wieder auf einen sachlichen Weg zurückgeführt haben und konstruktiv darum gerungen haben, wie wir die Klimaerwärmung mit CO₂-Preisen oder einem CO₂-Zertifikatehandel bekämpfen können.

Ich möchte vorwegschicken – ich habe jetzt den Titel verstanden –, Herr Dr. Podeswa, dass Sie sich am Grünen-Fraktionsvorsitzenden Schwarz abarbeiten wollten. Als ich den Titel gesehen habe, war mir zunächst völlig unklar, worauf Sie eigentlich hinauswollten,

(Abg. Dr. Rainer Podeswa AfD: Ihm auch!)

ob es um den EU-Zertifikatehandel oder um den deutschen CO₂-Preis ging.

(Zuruf von der SPD: Geschäftsmodell!)

Aber unabhängig von dem polemisch angemerkten mäßigen Bildungsniveau – von dem Sie selbst als Promovierter ein wenig Zeugnis abgelegt haben, indem Sie die 60 €, die die Grünen vorschlagen, als Versechsfachung des existierenden Preises von 25 € dargestellt haben – frage ich mich schon, von welchem Bildungsniveau Sie tatsächlich gesprochen haben.

(Beifall bei der SPD und den Grünen sowie Abgeordneten der CDU und der FDP/DVP)

Ich denke, man kann darüber streiten, welches der bessere Weg ist; aber es ist ein Unding, gute Demokraten in diesem Haus als Verfechter der sozialistischen Planwirtschaft oder gar als Ökotalinisten darzustellen – und das wenige Tage nach dem Tag der Deutschen Einheit. Das ist einfach unerträglich.

(Beifall bei den Grünen und der CDU sowie Abgeordneten der SPD – Abg. Anton Baron AfD: Ohne Ende in Ihrem Wahlkampf! – Abg. Ruben Rupp AfD: Frau Esken!)

Sie sind nicht ernsthaft an einer wirklichen Debatte interessiert.

Zurück zum eigentlichen Thema CO₂-Preis, CO₂-Zertifikatehandel. Die Kollegin von der CDU hat es wunderbar ausgeführt: In Richtung Zertifikatehandel der EU und nationaler CO₂-Preis, den wir in Deutschland seit 2021 haben, gab es die Debatte: Wollen wir gleich in den Zertifikatehandel einsteigen oder mit dem CO₂-Preis beginnen?

(Abg. Ruben Rupp AfD: Klimanationalismus!)

Ich glaube, dass der gewählte Weg richtig war, weil ein nationaler Zertifikatehandel nicht schnell genug auf den Weg hätte gebracht werden können. Deshalb war es wichtig, mit dem CO₂-Preis zu beginnen und ihn schrittweise zu erhöhen. Im Jahr 2025 soll er dann in einen Zertifikatehandel münden. Aber wir haben dann auf jeden Fall einen Mindestpreis, eine Ausgangsposition. Dies zeigt den Bürgerinnen und Bürgern, dass es sich bei dem schrittweise erhöhten CO₂-Preis lohnt, zu investieren: in die Gebäudesanierung, in effizientere Technik oder in Energieeinsparung, um etwas für den Klimaschutz zu erreichen.

(Gernot Gruber)

(Abg. Ruben Rupp AfD: Wer kann sich das Bauen denn noch leisten? Da werden nur noch die Reichen bevorzugt!)

Die Aussage zu Beginn war ja: Das bringt überhaupt nichts, weder mit dem Preis noch mit dem Zertifikatehandel.

(Abg. Anton Baron AfD: Das bringt auch nichts! Sehen Sie sich mal den weltweiten CO₂-Ausstoß an!)

Ich hatte den Eindruck, Sie sind überhaupt nicht an einer Lösung interessiert, sondern Sie wollen nur polemisieren. Denn wenn Sie sich die Mühe machen, zu recherchieren, wieso die Klimaschutzziele sowohl im Bund als auch im Land im Jahr 2020 eingehalten werden konnten,

(Abg. Bernd Gögel AfD: Global betrachten!)

werden Sie in der Literatur viele Belege finden, dass es auch am EU-Zertifikatehandel lag, der endlich gewirkt hat. Am Anfang hat er ja nicht wirklich gezogen. Der Preis lag lange bei 5 bzw. 8 €, es gab viel zu viele Zertifikate, und er hat keine wirkliche Wirkung entfaltet. Aber als der Preis auf 25 € anstieg, hat es doch eine Wirkung entfaltet, und deshalb sind auch Kohlekraftwerke abgeschaltet oder die Leistungen reduziert worden. Dies hat maßgeblich dazu beigetragen – das können Sie auch als Zitat des ehemaligen Umweltministers Untersteller finden –, dass Baden-Württemberg sein Klimaszutzziel von 25 % CO₂-Reduktion gegenüber 1990 im Jahr 2020 erreicht hat.

(Beifall bei der SPD – Abg. Anton Baron AfD: Woher kommt der Strom aktuell? Kohlekraftwerke!)

– Ich verstehe Ihre Zwischenrufe nicht und weiß auch nicht, ob sie irgendetwas zur inhaltlichen Klärung beitragen.

Ich war bei der Erreichung der CO₂-Ziele stehen geblieben und möchte aus sozialdemokratischer Sicht noch ergänzen: Im Bund hatten wir deutlich ehrgeizigere Ziele als in Baden-Württemberg mit 25 %. Erfreulicherweise konnten wir im Bund eine Reduktion von 40 % erreichen, genauso wie das SPD-geführte Rheinland-Pfalz eine Reduktion von 40 % CO₂ geschafft hat. Daran kann sich die grün-schwarze Landesregierung ein Beispiel nehmen

(Beifall bei der SPD)

und auf die Benchmark schauen, die ein lange sozialliberal, dann rot-grün, danach von der SPD allein und seit einer Weile von einer Ampel regiertes Bundesland schaffen konnte: 40 % CO₂-Reduktion in Rheinland-Pfalz gegenüber 25 % in Baden-Württemberg.

Der nächste Tagesordnungspunkt wird ebenfalls noch beleuchten, wie wir beim Klimaschutz gesetzlich weiterkommen. Hierbei liegen noch wichtige Aufgaben vor uns.

Um noch auf die Diskussion über „Planwirtschaft oder Marktwirtschaft?“ zurückzukommen, möchte ich enden mit einem prägenden Zitat aus dem Godesberger Programm von 1959, das für uns Sozialdemokraten die Richtschnur unseres politischen Handelns ist. Wir sagen nämlich:

So viel Markt wie möglich, so viel Staat wie nötig.

Die CO₂-Preisstaffel mit dem anschließenden Zertifikatehandel ist ein gutes Beispiel dafür.

(Zuruf des Abg. Ruben Rupp AfD)

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der SPD)

Stellv. Präsident Daniel Born: Der nächste Redner in der Debatte ist Herr Abg. Daniel Karrais von der FDP/DVP-Fraktion.

Abg. Daniel Karrais FDP/DVP: Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Der Kollege Gruber hat zum Titel der Aktuellen Debatte schon einiges gesagt. Man kann Grün-Schwarz für sehr vieles kritisieren, auch in der Klimapolitik, z. B., dass man da eher dirigistisch mit einer PV-Pflicht vorgeht, dass man Planzahlen für Windräder im Staatswald auslobt und vieles mehr. Aber was man Grün-Schwarz sicherlich nicht vorwerfen kann, ist, dass man hier eine sozialistische Planwirtschaft anstrebt. Das ist bei allem guten Stil und allem Anstand, den man haben sollte, ziemlich vermessen, was Sie da wieder vom Stapel lassen, liebe Kolleginnen und Kollegen von der AfD.

(Beifall bei der FDP/DVP, den Grünen, der CDU und der SPD)

Mehr braucht man dazu nicht zu sagen. Das hat der Kollege Gruber schon sehr prägnant dargestellt.

Ich hatte mir beim Lesen des Titels der Aktuellen Debatte gedacht, Sie wollten eine Dialektik zu einem marktwirtschaftlichen Instrument aufbauen, und dachte weiter: Na ja, vielleicht verkündet die AfD heute, dass sie für den Zertifikatehandel als dem einzig komplett marktwirtschaftlichen Instrument steht. Erwartungsgemäß haben Sie das aber doch nicht gemacht. Sie haben dann nur wieder irgendwie rumgeschwurbelt von wegen: „Das mit dem Klimaschutz ist alles blöd. Das wollen wir alles nicht. Das bringt sowieso nichts. Es wird uns alle in den Untergang führen, wenn wir uns jetzt mit der Bepreisung von CO₂ befassen.“

(Abg. Anton Baron AfD: Das bringt auch nichts!)

Auch, dass das nichts bringen würde, haben Sie erzählt.

(Abg. Anton Baron AfD: Ja, das bringt nichts!)

Das ist aber Quatsch. Sie haben wohl dem Kollegen Gruber gerade nicht zugehört. Auch ich werde Ihnen gleich noch einmal erklären, dass es sehr wohl etwas bringt, wenn man einen CO₂-Preis einführt.

(Abg. Anton Baron AfD: Aha!)

Wir haben darüber im Umweltausschuss diskutiert, wie Frau Dr. Pfau-Weller bereits sagte. Dort haben wir einen Antrag der FDP/DVP-Fraktion besprochen, in dem es um verschiedene Instrumente der CO₂-Bepreisung geht. Es war uns sehr wichtig, die Sichtweise der Landesregierung abzufragen und eine Diskussion herbeizuführen, weil es im Prinzip zweieinhalb Möglichkeiten der marktwirtschaftlichen CO₂-Bepreisung gibt. Die eine ist die CO₂-Steuer, die andere ist der CO₂-Zertifikatehandel, und dann gibt es noch – ich zähle das nur als halbe

(Daniel Karrais)

Möglichkeit – den CO₂-Schattenpreis, wobei dieser ja nicht wirklich Wirksamkeit entfaltet in dem Sinn, dass es etwas kostet, sondern nur eine kalkulatorische Größe ist. Trotzdem sind alles drei Instrumente, über die man sicherlich diskutieren muss, wenn man die Pariser Klimaschutzziele erreichen und dafür CO₂ reduzieren möchte.

Klar ist aus unserer Sicht: Wir brauchen einen Preis, da er eine Lenkungsfunktion hat. In den Achtzigerjahren – das habe ich mir sagen lassen – hat die FDP sogar einmal für eine CO₂-Steuer geworben. Nach langem Hin und Her haben wir uns dann etwas Besseres überlegt, nämlich den CO₂-Zertifikatehandel. Den gibt es auf EU-Ebene schon seit 2005, und er entfaltet sehr wohl Wirksamkeit.

Schade ist aber, dass dieser nur für den Industriesektor, für die Großindustrie gilt, nicht aber für weitere Sektoren. Das wäre nämlich sehr wichtig. Denn wir haben beispielsweise gesehen, dass wir von 2018 auf 2019 den CO₂-Ausstoß bei der Kohleverstromung in Baden-Württemberg um 20 % reduziert haben. Das ist natürlich ein Wort, meine Damen und Herren. Das hat auch wesentlich dazu beigetragen, dass Baden-Württemberg die Klimaziele überhaupt erreicht hat. Das liegt nicht daran, dass Grüne und Schwarze in den Regierungssämtern sitzen, sondern daran, dass es von der EU einen Rahmen gibt, der hier eine Preisentwicklung vorgibt. Dieser entfaltet Wirksamkeit am Markt.

(Beifall bei der FDP/DVP, den Grünen, der CDU und der SPD)

Auch das Umweltministerium hat in der Stellungnahme zu dem bereits angesprochenen Antrag von uns zur CO₂-Bepreisung festgestellt, dass der Zertifikatehandel ein sehr wirksames Instrument ist, wenn nicht gar das wirksamste, einfach weil es eine realistische Bewertung der momentanen Lage beim CO₂-Ausstoß herstellt und vor allem auch klare Zielgrößen definiert, indem man sagt: In diesem Jahr sollen nur so und so viele Tonnen CO₂ ausgestoßen werden. Dann ergibt sich ein Preis am Markt.

Das ist auch das, was wir aus unserer Sicht brauchen: Wir geben klar vor, wie viel CO₂ ausgestoßen werden darf. Das macht das Ganze planbar. Wir haben einen klaren Pfad, auf dem wir uns bei der Erreichung der Pariser Klimaziele bewegen können. Das beinhaltet dann auch das eine zentrale Element, nicht mehr CO₂ auszustoßen als erlaubt.

Um das zu erreichen, braucht man ein Handelssystem. Denn aus meiner Sicht ist auch klar: Ein CO₂-Preis, der wie eine Steuer festgelegt wird – von Politikern, vielleicht auch von Expertengremien oder Ähnlichem –, ist natürlich ein recht ungenaues Steuerungsmittel. Sie legen da einen Preis fest, der natürlich auch über einen gewissen Zeithorizont gelten muss – wir sehen das ja jetzt; wir haben schon einen Plan, wie sich der CO₂-Preis in den nächsten Jahren für verschiedene Sektoren entwickeln soll –, aber Sie wissen im Vorfeld nicht genau, wie die weitere Entwicklung abläuft, welche Möglichkeiten es geben wird, welche Innovationen kommen können. Sie wissen auch nicht, wie sich der Ausstoß generell entwickelt, wie sich die Wirtschaft entwickelt. Damit hat man dann eine sehr ungenaue Steuerungsgröße. Denn entweder man belastet die Wirtschaft sowie die Bürgerinnen und Bürger über Gebühr, wenn der Preis zu hoch ist, oder man macht zu wenig mit der

Folge, dass es kaum eine Auswirkung auf die CO₂-Reduktion hat. Das ist einfach eine schlechte Funktion.

Man muss auch sagen: Die Politik ist nicht der bessere Lenker, was das betrifft, sondern hier braucht es ein Marktsystem, und das ist der Zertifikatehandel. Das wird aus meiner Sicht bei der ganzen Debatte völlig klar.

(Beifall bei der FDP/DVP)

Der Zertifikatehandel macht im Übrigen den Kohleausstieg, der für das Jahr 2038 angestrebt wird, obsolet. Denn letztendlich wird über die Preisentwicklung, wie sie sich jetzt gerade abzeichnet, die Kohleverstromung ohnehin nicht mehr rentabel sein. Deshalb wird ein Ausstieg wahrscheinlich schon deutlich früher stattfinden. Das ist auch richtig so. Dafür brauchen wir keine Planzahlen und irgendwelche Verbote zu bestimmten Zeitpunkten; das ist einfach nur eine populistische Einschränkung bestimmter Technologien wie beispielsweise auch beim Verbrennungsmotor, wo man auch sagt, der müsse ganz dringend verboten werden. Dabei muss man doch eigentlich nicht den Verbrennungsmotor verbieten, sondern vielmehr den fossilen Kraftstoff, der da hineinfließt.

(Zuruf von der FDP/DVP: So ist es!)

Das ist der entscheidende Punkt.

Auch dafür spielt ein CO₂-Preis eine Rolle, der über einen Handel zustande kommt. Mit dem Preis, der sich dann entwickelt, ist natürlich auch ein synthetischer Kraftstoff rentabler, und damit kann man auch einen Verbrennungsmotor klimafreundlich weiterbetreiben. Man muss einfach anerkennen, dass auch das eine Rolle spielt, und zwar vor allem für die Bestandsfahrzeuge, die heute vom Stapel laufen. Diese fahren noch 20, 25 Jahre lang in der Welt umher, und auch für diese brauchen wir Lösungen. Auch dafür ist der Zertifikatehandel ein entscheidender Punkt, den wir erreichen wollen.

(Beifall bei der FDP/DVP – Vereinzelt Beifall bei der SPD)

Wichtig ist natürlich auch ein gewisser Ausgleich – wir in der FDP nennen das „Klimadividende“ –, indem wir die Einnahmen aus dem Handel zu gleichen Teilen an die Bürgerinnen und Bürger zurückgeben. Somit profitiert derjenige, der sparsam unterwegs ist, während derjenige, der nicht so sparsam unterwegs ist, eben etwas dafür zahlt. Daraus ergibt sich dann eine Lenkungswirkung für jeden Einzelnen, ohne dass insbesondere die Geringverdiener über Gebühr belastet werden. Dadurch wird vermieden, dass diese sich die Mobilität nicht mehr leisten können. Denn wir müssen auf jeden Fall verhindern, dass durch eine CO₂-Bepreisung die Freizügigkeit gefährdet wird.

Es ist sehr wichtig, dass wir den Bürgerinnen und Bürgern diese Freiheiten lassen; denn andernfalls verlieren wir letztendlich die Akzeptanz, und wenn wir die verlieren, können wir uns die ganzen Klimamaßnahmen weitestgehend schenken. Dann passiert es nämlich, dass solche Kolleginnen und Kollegen wie die von der AfD gewählt werden, und das wollen wir nun mal nicht.

(Beifall bei Abgeordneten der FDP/DVP)

Stellv. Präsident Daniel Born: Herr Abgeordneter, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Abg. Baron?

Abg. Daniel Karrais FDP/DVP: Ja, warum nicht?

Stellv. Präsident Daniel Born: Gut. – Bitte, Herr Abg. Baron.

Abg. Anton Baron AfD: Vielen Dank, Kollege Karrais. Ich wollte nur auf eines hinweisen. Ich gebe Ihnen recht: Die EU emittiert natürlich weniger CO₂. Aber der Rest der Welt gibt richtig Gas. Herr Professor Clemens Fuest vom ifo Institut hat dazu gesagt – ich zitiere ihn gern –:

Man möchte gern glauben, dass der Rückgang der Emissionen, die von der EU verursacht wurden, eine wünschenswerte Folge der EU-Klimapolitik ist. Tatsächlich ist es aber in erster Linie das Wachstum der Emissionen aus dem Rest der Welt, das den Anteil der EU schrumpfen lässt.

(Abg. Klaus Hoher FDP/DVP: Da hat er recht!)

Schlussendlich, Herr Karrais, wird das dazu führen, dass die Wirtschaft und die Bürger in unserem Land enorm belastet werden. Wir sind aber Exportweltmeister. Das heißt, wir wären irgendwann nicht mehr wettbewerbsfähig. Die Folge wäre, dass wir Dinge, die wir importieren, verteuern müssten – aufgrund des CO₂-Ausstoßes, wie auch immer –, und das würde zu einem enormen Handelskrieg führen. Das wissen Sie auch, Herr Karrais.

(Zuruf: Woher soll er das wissen?)

Jetzt sagen Sie mir: Wie sollte man das anders lösen?

Abg. Daniel Karrais FDP/DVP: Dafür gibt es Ansätze wie z. B. einen Carbon-Leakage-Schutz – so lautet der Fachbegriff dafür –, bei dem man sich genau darüber Gedanken macht, wie man Gebiete, die nicht einer CO₂-Bepreisung unterliegen, einbezieht und so dann auch die Handelsflüsse entsprechend organisiert. Es ist ja auch sinnvoll, das zu tun.

Letztlich ist das Langfristziel des Ganzen, global eine CO₂-Bepreisung zu haben. Richtig ist: Wenn wir allein hier auf der Insel der Glückseligen leben, wird es natürlich schwierig mit dem Klimaschutz. Aber trotzdem müssen wir natürlich hier anfangen und die Strukturen aufbauen und da idealerweise auch als Vorbild dienen. Das ist aus meiner Sicht wichtig.

(Beifall bei der FDP/DVP – Vereinzelt Beifall bei der SPD und den Grünen – Zuruf des Abg. Dr. Rainer Podessa AfD)

Ich komme abschließend noch zum CO₂-Schattenpreis. Das ist das halbe Preissteuerungsinstrument. Wir unterstützen den Grundgedanken. Eigentlich ist es ja schlau, dass man sich vor Investitionsentscheidungen Gedanken darüber macht, was es kostet, was die Auswirkungen sind, was die Folgekosten sind, die man durch künftige CO₂-Preisentwicklungen hat. Das ist, denke ich, richtig, vor allem bei öffentlichen Haushalten, weil es meist um längerfristige Investitionen geht. Allerdings bedarf es dann auch einer guten Regelung dafür.

Auch die Landesregierung hat in der Stellungnahme zu dem von uns eingebrachten Antrag zugegeben, dass es ein recht-

lich sehr komplexes Vorhaben ist, bei dem man auch noch keine klaren Vorstellungen hat, wie man das denn genau realisieren soll. Das muss natürlich erst mal geschehen. Dann kann man sich gern darüber unterhalten. Aber da muss man natürlich ein grundsätzliches Konzept erarbeiten.

Schlimm wäre es beispielsweise, wenn eine Kindertagesstätte nicht gebaut würde, weil der CO₂-Schattenpreis eine Bauform vorschreibt, die so teuer ist, dass sich die Kommune unter Umständen die Kita nicht mehr leisten könnte oder in kleinerem Umfang realisieren müsste, sodass eine Kitagruppe weniger darin Platz fände. Das wäre natürlich höchst dramatisch. Genau über solche Fälle muss man sich noch genauer Gedanken machen.

(Beifall bei der FDP/DVP)

Stellv. Präsident Daniel Born: Herr Abgeordneter, gestatten Sie eine weitere Zwischenfrage, und zwar des Herrn Abg. Dr. Balzer?

Abg. Daniel Karrais FDP/DVP: Nein, jetzt ist auch meine Redezeit gleich vorbei. Ich spreche noch den letzten Satz, Herr Präsident.

Die CO₂-Steuer ist also aus unserer Sicht das zweitbeste Instrument. Das beste Instrument ist der Zertifikatehandel; denn der funktioniert wirksam. Diesen müssen wir anstreben. Es braucht zudem aber auch ein entschlossenes staatliches Handeln, um den Rechtsrahmen so aufzubauen, dass Sanierung angereizt wird, der Netzausbau ermöglicht wird und auch der Ausbau der erneuerbaren Energien ermöglicht wird und dort stattfindet, wo er sinnvoll ist. Das ist aus unserer Sicht hier entscheidend.

Darüber müssen wir diskutieren und dürfen nicht irgendwelche sozialistischen Schreckgespenster an die Wand malen, wie die AfD es tut. So geht seriöse Politik nicht.

Ich freue mich auf künftige weitere sachliche Diskussionen zu dem Thema.

(Beifall bei der FDP/DVP, Abgeordneten der Grünen und der SPD sowie der Abg. Dr. Natalie Pfau-Weller CDU)

Stellv. Präsident Daniel Born: Für die Landesregierung erhält Frau Ministerin Walker das Wort.

Ministerin für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Thekla Walker: Sehr geehrter Herr Präsident, sehr verehrte Kolleginnen und Kollegen! Ich muss sagen: Ich bin froh, dass die letzten Redebeiträge zu einer Versachlichung des Themas beigetragen haben. Denn wir diskutieren die Frage des CO₂-Preises oder des Instruments des Zertifikatehandels vor einem sehr ernsthaften Hintergrund. Das taugt meiner Meinung nach nicht für polemische oder ideologisch aufgeladene Debatten. Das möchte ich hier gleich zu Beginn sagen.

(Beifall bei den Grünen sowie Abgeordneten der CDU, der SPD und der FDP/DVP)

Dass wir hier vor der größten Herausforderung unserer Zeit stehen, ist schon mehrfach angesprochen worden. Wir werden nachher noch über das neue Klimaschutzgesetz debattieren.

(Ministerin Thekla Walker)

Dort wird sie auch noch einmal zum Thema gemacht. Daher ist ganz klar: Abwiegen, relativieren ist wirklich keine Strategie, um mit dieser Herausforderung umzugehen. Das haben viele Menschen, auch hier in Deutschland, sehr leidvoll erleben müssen. Es ist einfach Fakt, dass wir vor einer wachsenden Zahl von Wetterextremen stehen.

Ich freue mich, dass die Erkenntnisse, die jetzt mit dem Nobelpreis für Physik ausgezeichnet wurden, noch einmal deutlich gemacht haben: Es gibt eine klare wissenschaftliche Grundlage für die Frage der Entwicklung des Klimawandels in den kommenden Jahren. Das soll auch noch einmal deutlich machen, dass wir dringend handeln müssen. Ich glaube, das haben alle hier im Haus wirklich begriffen – außer Sie von der AfD.

(Beifall bei Abgeordneten der Grünen, der CDU, der SPD und der FDP/DVP)

Der weltweite Fahrplan, die globale Verabredung, sieht folgendermaßen aus: Wir treffen uns im November in Glasgow, um darüber zu beraten, wie wir bei der Bekämpfung des Klimawandels weiter vorgehen können und wie wir das 1,5-Grad-Ziel überhaupt noch erreichen können, das notwendig ist – auch das haben die Physiknobelpreisträger noch einmal deutlich gemacht –, um zu verhindern, dass wir Kipppunkte erreichen, die es uns noch schwerer machen würden, mit den Folgen insgesamt umzugehen.

Ich glaube, auch die Europäische Union muss hierbei international wieder eine Führungsrolle übernehmen.

(Abg. Anton Baron AfD: Bestimmt! Verarmen!)

Mit dem Green Deal und dem darauf fußenden „Fit for 55“-Programm hat man jetzt eine Emissionsreduktion von mindestens 55 % bis zum Jahr 2030 vereinbart. Ich bin sicher, dass der vorgeschlagene Weg, dass dieses Programm Jobmotor, Innovationstreiber und – das ist besonders wichtig – globales Vorbild sein kann, meine Damen und Herren.

(Beifall bei den Grünen und Abgeordneten der CDU)

Der Blick zurück zeigt, dass die EU gerade beim Thema Zertifikatehandel schon einmal eine Vorreiterrolle in Europa übernommen hat, indem sie in Bezug auf die Treibhausgasemissionen der Industrie bereits 2005 – das wurde hier auch schon mehrfach gesagt – das weltweit erste Emissionshandelssystem installiert hat.

(Abg. Anton Baron AfD: Super!)

Der Preis, der zum Ausstoß von 1 t CO₂ berechtigt, ist von damals – das muss man auch sagen – nur 5 € pro Tonne und damit einer geringen Lenkungswirkung inzwischen auf 60 € pro Tonne geklettert. Damit haben wir endlich die Lenkungswirkung.

(Abg. Dr. Rainer Balzer AfD meldet sich.)

Hier wurde auch schon dargestellt, welche positiven Konsequenzen das auch für unsere Anstrengungen bei der CO₂-Reduktion hat.

(Abg. Anton Baron AfD: Was für positive Konsequenzen?)

Dieser Mechanismus, dieses Instrument wirkt, meine Damen und Herren.

(Beifall bei Abgeordneten der Grünen und der CDU
– Zuruf: Richtig!)

Stellv. Präsident Daniel Born: Frau Ministerin, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Abg. Dr. Balzer?

Ministerin für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Thekla Walker: Nein.

(Lachen des Abg. Anton Baron AfD)

Es ist vollkommen klar, dass die EU nicht irgendein sozialistischer Klub

(Lachen des Abg. Anton Baron AfD)

oder Ähnliches ist. Das wäre mir jetzt völlig neu. Es ist ganz klar, dass die EU das Ziel hat, mit diesem Instrument einen Reduktionspfad aufzumachen, um die Klimaneutralität zu erreichen, und mit diesem Preis, mit diesem Handelssystem Anreize für umweltfreundliches Verhalten zu schaffen. Es ist vollkommen klar: Ein Grundprinzip dieses Plans ist es natürlich, dass sich der Preis nach dem marktwirtschaftlichen Prinzip von Angebot und Nachfrage bildet.

(Abg. Anton Baron AfD: Schauen Sie mal global!)

Insofern ist das auf jeden Fall ganz klar in diesem Grundsatzprinzip dieses Instruments abgebildet.

Hier in Deutschland hat man leider – ich muss leider „leider“ sagen – sehr lange gebraucht, um die Erfahrungen mit der CO₂-Bepreisung für die Energieerzeugung auch bei uns in den entsprechenden Sektoren – Wärmeversorgung, aber auch Verkehr – umzusetzen. Es hat bis zum Jahr 2021 gedauert. Aber trotzdem ist es aus meiner Sicht sehr, sehr wichtig, dass wir ein eigenes System haben, so wie andere Länder auch: wie die Schweiz, wie Schweden, wie Kanada, wie Großbritannien, wie Finnland, das auch schon genannt wurde. Einige Länder haben sich in diesem Bereich bereits auf den Weg gemacht und erfolgreich ein CO₂-Preissystem etabliert.

Wir haben jetzt das sogenannte Brennstoffemissionshandelsgesetz, das in den ersten Jahren einen fortlaufend steigenden CO₂-Preis vorsieht. Das finde ich auch wichtig. Denn wir müssen auch schnell vorwärtskommen. Natürlich ist das Ziel oder wäre es wünschenswert, dass sich das Ganze mittelfristig mit dem europäischen System verbindet. Das wäre sicherlich der wünschenswerte Weg. Ich glaube, das wird auch angestrebt.

Aber, wie ich eingangs sagte, die große Herausforderung unserer Zeit – – Besonders in dieser Dekade ist es von Bedeutung, dass wir schnell vorwärtskommen. Denn Zeit ist das knappste Gut im Kampf gegen den Klimawandel. Deswegen ist es auch richtig, ein Preissignal voranzustellen, damit dieser Markt funktioniert, damit diese Lenkungswirkung auch ihren Effekt erzielt. Deswegen finde ich es richtig, dass man sich auf Bundesebene darauf geeinigt hat.

Aus unserer Sicht sollte der CO₂-Preis, um diese Dynamik, die Schnelligkeit zu erreichen, bis 2023 schnell auf 60 € steigen. Aber das ist natürlich auch Sache derjenigen auf Bundesebene, die jetzt gemeinsam überlegen: Wie kann eine nächs-

(Ministerin Thekla Walker)

te Bundesregierung das Ganze vernünftig und marktwirksam auf den Weg bringen?

Dazu gehört auch – das möchte ich ganz ausdrücklich sagen –: Man muss soziale Verwerfungen verhindern. Das ist ganz wichtig, wenn man mit einem solchen Instrument arbeitet.

(Abg. Anton Baron AfD: Ja!)

Es muss Kompensationen geben, auf der einen Seite natürlich über die Senkung der EEG-Umlage – das wurde hier auch schon dargestellt – und/oder über die Einführung eines Energiegelds. Es gibt unterschiedliche Vorstellungen und Ideen, wie man das umsetzen könnte. Ich denke, da wird man sicherlich zu klugen Entscheidungen kommen. Aber klar ist: Die soziale Kompensation ist notwendig.

(Beifall bei den Grünen sowie Abgeordneten der CDU und der SPD)

Hier wurde zum Teil auch die Wirtschaft angesprochen. Was bedeutet das Ganze für die Unternehmen, für die Industrie? Auf europäischer Ebene gibt es das Instrument des Carbon-Leakage-Schutzes, um zu verhindern, dass die Industrien abwandern. Dafür haben auch wir aus Baden-Württemberg uns bei den Verhandlungen im Rahmen des neuen Brennstoffemissionshandelsgesetzes eingesetzt, damit insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen wie z. B. Gießereien oder Textilveredler entsprechende Erleichterungen erreicht werden können und sie nicht übermäßige Berichts- und Dokumentationspflichten erfüllen müssen. Auch soll darauf geachtet werden, dass mit den Investitionsmitteln entsprechend umgegangen werden kann – je nachdem, wo die Unternehmen in der Frage der eigenen klimaneutralen Produktion stehen.

Da hat sich Baden-Württemberg also auch massiv für die heimische Wirtschaft, für die kleinen und mittleren Unternehmen oder die besonders betroffenen Industrien eingesetzt. Deswegen kann schon in dieser Hinsicht nicht die Rede davon sein, hier stünden große Ungerechtigkeiten im Raum.

(Abg. Anton Baron AfD: Weltweit!)

Das möchte ich einmal klarstellen.

(Beifall bei den Grünen – Vereinzelt Beifall bei der CDU)

Es handelt sich hier außerdem um eine bundeseinheitliche Regelung und nicht um ein Landesgesetz. Ich hätte auch gleich am Anfang sagen können: Das, worüber wir hier diskutieren, ist nicht das Instrument der Landesregierung von Baden-Württemberg. Gleichwohl befürworten wir dieses Instrument, und wir überlegen auch, ob wir z. B. bei eigenen Bauvorhaben mit einem CO₂-Schattenpreis – das ist ein anderes Instrument; das wurde hier auch schon mehrfach genannt – rechnen.

Da hat es drei Modellprojekte gegeben, bei denen man dieses Instrument erprobt hat, um zu sehen: Wie wirken sich die Planungen aus, wenn man auch mit unterschiedlichen Energiebewirtschaftungsmodellen rechnet? Diese Modelle haben gezeigt, dass dies ein sehr gutes Instrument ist, weil es mittelfristig Kosten einspart. Wenn man jetzt die richtige Energieversorgung installiert – bei jetzigen Investitionen –, spart das langfristig Energie- und Betriebskosten.

(Abg. Anton Baron AfD: Nicht jeder hat das Geld dazu!)

Das wird in der Rechnung ja immer vergessen: Wenn man heute investiert, spart man mittel- und langfristig Geld, meine Damen und Herren.

(Beifall bei Abgeordneten der Grünen, der CDU und der SPD)

Ich kann nur sagen: Das sind richtige, das sind wichtige Instrumente, die wir hier auf europäischer, auf nationaler Ebene installiert haben. Wir werden unseren Teil in Baden-Württemberg mit eigenen Konzepten wie dem CO₂-Schattenpreis weiterentwickeln, sodass wir dies hier zur Anwendung bringen können. Das regt zur Nachahmung an; inzwischen ist sogar unser Nachbarland Österreich auf dem Weg: Sie wollen nach dem Vorbild der Bundesrepublik Deutschland eine CO₂-Be-preisung einführen.

Wenn man das alles jetzt noch einmal zusammennimmt, was wir hier gehört haben, war das fast ein Seminar, um Ihnen noch einmal zu erklären,

(Heiterkeit bei Abgeordneten der Grünen und der CDU)

was ein CO₂-Preis ist, wie Zertifikatehandel funktioniert, was ein CO₂-Schattenpreis ist. Da kann man nur hoffen, dass Sie sich das noch einmal gründlich anschauen.

Vor allem ist mir wichtig: Bei diesem wirklich ernsthaften Thema, mit dem wir alle uns auseinandersetzen und nach den richtigen Wegen, Konzepten und Instrumenten suchen müssen, um wirklich auch Leid abzuwenden – ganz real: Leid, das Menschen hier in Deutschland gerade erlebt haben –, wäre es wünschenswert, notwendig und mir sehr recht, wenn Sie aufhören würden, hier solche polemischen und ideologisch aufgeladenen Debatten anzuzetteln.

Danke schön.

(Anhaltender Beifall bei den Grünen – Beifall bei der CDU und der SPD sowie Abgeordneten der FDP/DVP – Zuruf von den Grünen: Bravo!)

Stellv. Präsident Daniel Born: Mir liegt in der zweiten Runde noch eine Wortmeldung aus der SPD-Fraktion vor. Ich erteile Herrn Abg. Gruber das Wort.

Abg. Gernot Gruber SPD: Ich bin ein bisschen überrascht, dass nur von mir eine Wortmeldung vorliegt – wahrscheinlich, weil ich am meisten Zeit übrig gelassen habe. Ich mache es aber trotzdem kurz. Ich möchte noch zwei Anmerkungen machen, zum CO₂-Schattenpreis und zum Ausgleich beim CO₂-Preis zwischen dem Klimaschutzpolitisch Notwendigen und dem sozial Vertretbaren.

Zunächst zum CO₂-Schattenpreis, der ja im Koalitionsvertrag von Grün und Schwarz enthalten ist. Deshalb waren wir auch überrascht – also, herzlichen Dank, Frau Müller –

(Abg. Dr. Natalie Pfau-Weller CDU: Weller!)

– Weller, danke.

(Gernot Gruber)

(Abg. Andreas Deuschle CDU: Den Namen werden wir noch öfter hören!)

Im Laufe der Legislatur kapiere ich es noch mit dem Namen, danke schön.

(Abg. Dr. Natalie Pfau-Weller CDU: Alles gut!)

Ich war Ihnen sehr dankbar, dass Sie das angesprochen und auch sauber ausgeführt haben.

(Abg. Anton Baron AfD: Ich habe auch gedacht, die Rede sei von den Grünen geschrieben!)

Ich war nur überrascht, dass Sie dann im Umweltausschuss den SPD-Antrag zur Einführung des CO₂-Schattenpreises abgelehnt haben. Heute schaffen Sie es ja vielleicht, mit Ihrem Entschließungsantrag diesen Fehler zu korrigieren und doch auch unserem Antrag zuzustimmen.

(Vereinzelt Heiterkeit – Abg. Andreas Schwarz GRÜNE: Da muss er selbst lachen! – Zurufe von der SPD und des Abg. Hans-Ulrich Sckerl GRÜNE)

Denn wenn ich dafür bin, kann ich ja auch für den Antrag stimmen. Das wäre vielleicht schon logisch.

(Abg. Andreas Schwarz GRÜNE: Klar, das ist ja ein altes Rezept der Opposition!)

Aber lassen wir das; wir kommen ja beim nächsten Tagesordnungspunkt darauf zurück. Wir waren noch bei dem Thema „Klimaschutzpolitisch notwendig und vom Preis her sozial vertretbar“. Dazu wäre mir noch wichtig, zu sagen, dass die Bundesregierung mit viel Geld, mit 11 Milliarden €, zur Senkung der EEG-Umlage einen sozialen Ausgleich geschaffen hat.

(Abg. Anton Baron AfD: Ach! Aus dem allgemeinen Steuertopf!)

Das sorgt immerhin dafür, dass die EEG-Umlage leicht abgesenkt werden konnte, auf 6,5 Cent 2021 und 6 Cent 2022.

(Abg. Anton Baron AfD: Das ist doch Ihre verfehlte Energiepolitik!)

Andernfalls, ohne diese 11 Milliarden €, wäre sie auf 9,7 Cent angestiegen, Herr Baron.

(Abg. Anton Baron AfD: Ja, ja, das ist richtig!)

Ein Anstieg auf 9,7 Cent, also um rund 3 Cent – das ist auch mit „mittelmäßiger Bildung“, um ein Zitat von Herrn Podeswa zu verwenden, ausrechenbar –, bedeutet beispielsweise für einen normalen Familienhaushalt mit einem Stromverbrauch von 3 500 kWh immerhin eine Entlastung von über 100 €.

(Abg. Anton Baron AfD: Die Energiewende ist krachend gescheitert!)

Das ist schon ein Wort, denke ich. In diesem Sinn war mir die Ergänzung noch wichtig.

Herzlichen Dank fürs Zuhören.

(Beifall bei der SPD und Abgeordneten der Grünen sowie des Abg. Raimund Haser CDU – Abg. Anton Baron AfD: Sie hätten noch das Zitat vom Trittin bringen sollen!)

Stellv. Präsident Daniel Born: Damit ist die Debatte zu Tagesordnungspunkt 2 beendet.

Tagesordnungspunkt 2 ist abgeschlossen.

Ich rufe **Punkt 3** der Tagesordnung auf:

Zweite Beratung des Gesetzentwurfs der Fraktion GRÜNE und der Fraktion der CDU – Gesetz zur Änderung des Klimaschutzgesetzes Baden-Württemberg – Drucksache 17/521

Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft – Drucksache 17/804

Berichterstattung: Abg. Gabriele Rolland

Meine Damen und Herren, das Präsidium hat für die Allgemeine Aussprache eine Redezeit von fünf Minuten je Fraktion festgelegt.

In der Allgemeinen Aussprache erteile ich das Wort zunächst Frau Abg. Jutta Niemann von der Fraktion GRÜNE.

Abg. Jutta Niemann GRÜNE: Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Vor zwei Wochen sind in Deutschland mehr als eine halbe Million Menschen für mehr Klimaschutz auf die Straße gegangen. Dazu gehörten viele junge Menschen, aber auch Ältere und ganze Familien. Denn das Thema Klimaschutz ist ein Thema, das die ganze Gesellschaft bewegt, das uns alle betrifft – die Wirtschaft, unsere Arbeitsplätze, unsere Umwelt, unser gesellschaftliches Zusammenleben. All das hängt davon ab, ob wir die Klimakrise schnell in den Griff bekommen und so auch die zukünftige Freiheit sichern.

(Beifall bei den Grünen sowie der Abg. Raimund Haser CDU und Gabriele Rolland SPD)

Bei der Eindämmung der Klimakrise kommt der Politik eine ganz besondere Verantwortung zu. Denn für ein klimaneutrales Baden-Württemberg braucht es die richtigen Strukturen und die richtigen Rahmenbedingungen. Individuelle Entscheidungen, beispielsweise für einen nachhaltigen Konsum, sind richtig und wichtig, aber die eigentlichen Hebel müssen wir politisch setzen. Denn ein Großteil unseres Fußabdrucks hängt davon ab, wie ein Land seine Klima- und Energiepolitik gestaltet, welcher Wohnraum zur Verfügung steht, wie geheizt wird, welche Mobilität angeboten wird.

Genau diese Rahmenbedingungen für ein klimaneutrales Baden-Württemberg zu schaffen, haben wir, Grüne und CDU, uns in den Koalitionsvertrag geschrieben. Mit der schnellen Weiterentwicklung des Klimaschutzgesetzes halten wir Wort und bringen Baden-Württemberg einen weiteren Schritt näher zur Klimaneutralität.

(Beifall bei den Grünen und Abgeordneten der CDU)

Die Anhörung zum Klimaschutzgesetz hat deutlich gezeigt: Sowohl die Gesellschaft als auch die Wirtschaft sind bereit

(Jutta Niemann)

für einen ambitionierten Klimaschutz, und sie sehen die Brisanz des Themas. Von den Wirtschaftsverbänden über die Kirchen, Naturschutzverbände bis hin zur Industrie und zu den Kommunen werden die neuen ambitionierten Ziele begrüßt.

Vor allem für die Wirtschaft zeigt sich, dass Klimaschutz mehr und mehr zum Standortvorteil wird,

(Abg. Anton Baron AfD: Ach!)

dass die Verfügbarkeit von erneuerbarem Strom bei der Standortwahl entscheidend sein wird. Jede hier produzierte Kilowattstunde sichert den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg.

Mit der Ausweitung der Fotovoltaikpflicht tun wir genau das, indem wir unsere Dächer zur Stromproduktion nutzen. Dach-PV allein reicht aber nicht aus. Wir müssen wieder mehr Schwung in den Ausbau der Windkraft bringen und den Ausbau der Freiflächenfotovoltaik weiter voranbringen.

(Beifall bei den Grünen)

Stellv. Präsident Daniel Born: Frau Abgeordnete, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Abg. Dr. Balzer?

Abg. Jutta Niemann GRÜNE: Nein. – Grundvoraussetzung dafür ist die Bereitstellung der benötigten Flächen. Mit der neuen Regelung im Klimaschutzgesetz sollen zukünftig mindestens 2 % der Regionalfläche für Fotovoltaik- und Windkraftanlagen ausgewiesen werden.

Durch die klare Zielmarke für die Landesverwaltung, bis 2030 klimaneutral zu sein, wird sie zur Vorreiterin und gleichzeitig auch zum Vorbild für zahlreiche kommunale Verwaltungen. Klimaneutrale Gebäude, erneuerbare Wärme, klimafreundliche Mobilität und nachhaltige Beschaffung sind große Herausforderungen, bei denen das Land einen ambitionierten Weg vorzeichnet.

Daher wird das Land auch sehr schnell sein Energie- und Klimaschutzkonzept für die landeseigenen Liegenschaften weiterentwickeln. Dafür bringen wir, Grüne und CDU, heute auch einen Entschließungsantrag mit relevanten Eckpunkten ein, z. B. dem CO₂-Schattenpreis.

(Beifall bei den Grünen und Abgeordneten der CDU sowie des Abg. Gernot Gruber SPD)

Mit der umfassendsten PV-Pflicht Deutschlands, einer klimaneutralen Landesverwaltung bis 2030, einer klimaneutralen Wärmeplanung bis 2040, der Verankerung des 2-%-Flächenziels für Wind und Freiflächen-PV und der Gründung eines Klimaschutzverständigenrats ist dieses Klimaschutzgesetz das stärkste und ambitionierteste Klimaschutzgesetz Deutschlands.

Die nächsten Schritte werden schon vorbereitet: vom IEKK – dem Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept – über die Landesplanung bis zu konkreten Sektorzielen. Dort gehören dann auch einige der Punkte hin, die in den Anträgen der Opposition angesprochen werden. Denn klar ist: Wir brauchen beim Klimaschutz Tempo und konkrete Maßnahmen. Mit dieser Novelle des Klimaschutzgesetzes ist Baden-Württemberg dabei auf dem richtigen Weg.

Vielen Dank.

(Beifall bei den Grünen und der CDU sowie des Abg. Gernot Gruber SPD)

Stellv. Präsident Daniel Born: Der nächste Redner in der Debatte ist Herr Abg. Raimund Haser für die CDU.

Abg. Raimund Haser CDU: Sehr geehrter Herr Präsident, meine lieben Kolleginnen und Kollegen! In zweiter Lesung verabschieden wir heute die erste von mehreren Klimaschutzgesetznovellen, die sich Grüne und CDU für diese Legislaturperiode vorgenommen haben. Wie Frau Kollegin Niemann bereits ausgeführt hat, geht es maßgeblich darum, die Netto-treibhausgasneutralität bis 2040, die Fotovoltaikpflicht auf Gebäuden sowie die Ausweisung des 2-%-Flächenziels für erneuerbare Energien gesetzlich umzusetzen.

Zudem verpflichten wir das Land über den Entschließungsantrag, beim Ausbau der Fotovoltaik entschieden voranzugehen. Denn wer den Bürgern sagt: „Du musst“, der muss auch selbst, meine lieben Kolleginnen und Kollegen.

(Beifall bei der CDU und den Grünen sowie Abgeordneten der SPD)

Aber mehr noch als die Details, die Sie längst kennen, geht es uns, der CDU, mit dieser Novelle um einen Paradigmenwechsel in der politischen Debatte. Es geht in der Klimapolitik, soweit wir sie als Land verantworten, künftig nicht mehr um die Frage des Ob, sondern es geht nur noch und ausschließlich um die Frage des Wie. Baden-Württemberg, Deutschland und Europa haben sich auf den Weg gemacht, eine 150 Jahre alte, auf fossilen Brennstoffen basierende Industriemobilität und Wärmebereitstellung auf erneuerbare Energiequellen umzustellen, und das in einem Zehntel der Zeit

(Abg. Anton Baron AfD: Wahnsinn!)

und ohne unsere Wettbewerbsfähigkeit, Arbeitsplätze oder unseren Wohlstand zu gefährden.

Das alles geschieht in der Erwartung eines weiteren Bevölkerungswachstums, einer Steigerung der Wirtschaftsleistung und eines erhöhten Platzbedarfs für Wirtschaft und Wohnen. Das ist, gelinde gesagt, ambitioniert.

Wegen dieser multiplen Herausforderungen empfinden wir dieses Gesetz auch nicht als Abitur, als Abschlussprüfung, als Diplom, auf dem man sich ausruhen kann, sondern – das ist unsere gemeinsame Auffassung – dieses Gesetz ist ein Hausaufgabenheft, das es abzuarbeiten gilt.

(Beifall bei der CDU – Vereinzelt Beifall bei der SPD)

Wenn wir die Fotovoltaikpflicht umsetzen, müssen wir die Netzanbindung beschleunigen. Wir müssen den Konflikt sich widerstrebender Ziele wie Dachbegrünung oder Denkmalschutz auflösen. Wir müssen, wie es richtigerweise im SPD-Entschließungsantrag heißt, Gernot Gruber, soziale Fragen berücksichtigen – allerdings nicht im Gesetz, sondern in der Verordnung. Wir müssen Engpässe im Handwerk und Lieferengpässe bei Modulen berücksichtigen, und wir müssen steuerliche Fragen klären, so, wie es das Musterbeispiel Fotovoltaikanlagen bis zu 10 kWp vorgemacht hat.

(Raimund Haser)

Wer das lösen will, der muss auch mittelfristig eine Alternative zum Monstrum EEG anstreben. Das ist eine Hausaufgabe für wen auch immer, der künftig im Bund regieren wird.

Doch machen wir uns nichts vor. Wer das erreichen will, was Gegenstand dieses Gesetzes ist – im Grundsatz die Klimaneutralität bis 2040 –, der muss weitaus mehr tun, als jetzt im Gesetz steht. Wer die Energiewende schaffen will, der darf nicht nur Minderungsziele vorschreiben, der muss auch Ausbaupläne vorlegen.

(Beifall bei der CDU und Abgeordneten der Grünen)

Das tun wir in diesem Gesetz z. B. mit der Verankerung des 2-%-Flächenziels für erneuerbare Energien. Aber auch hier ist Sorgfalt gefragt. Denn das Planungsrecht obliegt bekanntlich den Kommunen. Deshalb hilft es wenig, wenn in der Anhörung nach dem 2-%-Ziel gleich das 3-%-Flächenziel gefordert wird, wie es bei der Anhörung geschehen ist. 2 % sind immerhin 770 Millionen m². 2 % sind angesichts anderer Zwänge in der Regionalplanung oder der Selbstverpflichtung, den Zubau der Landschaft nicht weiter zu beschleunigen, ambitioniert genug.

Also, lassen Sie uns doch einfach mal damit anfangen und nicht den zweiten Schritt vor dem ersten tun.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU und des Abg. Armin Waldbüßer GRÜNE)

Ob uns das gelingt, ob uns die Umsetzung dieses Grundsatzes gelingt, hängt auch von anderen Fragen ab. Welche Zielkorridore verfolgt das Land in den Sektoren elektrische Energie und Wasserstoff? Wie beschleunigen wir Genehmigungsverfahren für dafür notwendige Infrastrukturprojekte? Auf welche Netze greifen wir zurück, welche müssen wir erneuern, und welche müssen wir zubauen? Woher kommen die von Experten in der Anhörung vorgebrachten 90 TWh elektrische Energie bis zum Jahr 2040? Wie verdreifachen wir die Zahl der erneuerbaren Energiequellen im Land bis 2030 und verfünffachen sie bis 2040? Wer produziert grünen Wasserstoff, und wie kommt er nach Baden-Württemberg? Und darf Wasserstoff nicht auch mal blau oder türkis sein? Muss er vom ersten Moment an schon grün sein? Und wenn dieser Wasserstoff erst einmal da ist, wie wird er dann so verteilt, dass wir große CO₂-Emittenten wie die Zement- oder die Stahlindustrie, die Glas- oder Papierherstellung, die Heizkraftwerke und die Netzstabilisatoren schnellstmöglich damit versorgen?

Sie sehen: Jede Antwort, die wir geben, wirft neue Fragen auf. Diesen Fragen werden wir uns widmen, gemeinsam und ambitioniert. Wir laden das Parlament ein, mitzubauen an dieser neuen Welt. Ein erster Baustein dazu könnte sein, dass Sie unserem Gesetzentwurf zustimmen.

Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU und Abgeordneten der Grünen – Vereinzelt Beifall bei der SPD)

Stellv. Präsident Daniel Born: Der nächste Redner in der Debatte ist Herr Abg. Gernot Gruber für die SPD-Fraktion.

Abg. Gernot Gruber SPD: Lieber Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen, liebe Vorredner! Im Herbst 2020 bei

der Expertenanhörung zur Novelle des Klimaschutzgesetzes war das Fazit, nach dem Klimaschutzgesetz müsse vor dem nächsten Klimaschutzgesetz sein. Denn die Schritte waren richtig, aber nicht groß genug.

Beispielsweise hatte die grün-schwarze Regierungsmehrheit die Anträge der SPD abgelehnt, eine Solarpflicht auf allen Neubaudächern einzuführen oder ein noch vorhandenes CO₂-Restbudget als Orientierungsgröße zu berücksichtigen.

Das mit der Solarpflicht wird ja jetzt korrigiert. Darüber freuen wir uns. Ich möchte aber doch anmerken: Geschichte wiederholt sich selten. Bei der Novelle des Klimaschutzgesetzes im September, im Herbst 2021 wiederholt sie sich aber doch ein Stück weit: Ehrgeizige – sehr ehrgeizige – CO₂-Reduktionsziele sind formuliert, 2020 versäumte Maßnahmen wie die Solarpflicht für alle Dächer werden nun nachgeholt. Aber angekündigte Maßnahmen wie die Festlegung von Sektorzielen aus dem Koalitionsvertrag fehlen.

In der Stellungnahme zu einem SPD-Antrag zu den Klimaschutzzielen führt die grün-schwarze Landesregierung aus – ich zitiere die Ministerin –:

Ziel ist es, bis Frühsommer 2022 eine weitere Novellierung des Klimaschutzgesetzes u. a. mit Festschreibung von Sektorzielen vorzulegen.

Es gilt also wiederum: Nach dem Klimaschutzgesetz ist vor dem Klimaschutzgesetz.

Ein bisschen beschleicht mich da das Gefühl, dass es vor der Bundestagswahl auch darum ging, den Bund beim Ausrufen ehrgeiziger Ziele – so lohnend und wichtig diese sind – zu überholen. Bei der Formulierung konkreter Ziele für Einzelsektoren hinkt Baden-Württemberg dem Bund nämlich genauso hinterher wie leider auch bei der im Moment noch viel zu mageren Bilanz der Erzeugung regenerativer Energien im eigenen Land. Während bundesweit 45 % des verbrauchten Stroms regenerativ erzeugt werden, sind es in Baden-Württemberg gerade einmal 25 %. Das ist eine magere Bilanz.

Ein ähnliches Bild zeigt sich beim Blick auf das Nachbarland Rheinland-Pfalz: Die haben 2018 ebenfalls bereits 45 % geschafft. Uns Sozialdemokraten freut natürlich besonders, dass das SPD-geführte, jetzt in einer Ampel regierte Land Rheinland-Pfalz ein so leuchtendes Vorbild darstellt – hoffentlich auch für Baden-Württemberg.

(Beifall bei der SPD)

Immer wieder hat Ministerin Walker den Bund für das Fehlen weiter reichender, konkreter Maßnahmen gerügt. Aber selbst hat die Landesregierung es nicht hinbekommen, die seit 2019 immer wieder angekündigte Fortschreibung des IEKK, des Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzepts, vorzunehmen. Da muss ich aus dem Blickwinkel der Opposition doch kritisch anmerken: Den Ansprüchen, die die Landesregierung an den Bund stellt, wird sie im eigenen Zuständigkeitsbereich nicht gerecht.

Ich bin gespannt, ob Ministerin Walker uns das gleich erklären kann und wann das IEKK vorgelegt wird. Frau Niemann, Sie haben gesagt, es werde unverzüglich und schnell vorgelegt; aber seit 2019 ist doch viel Zeit vergangen angesichts der

(Gernot Gruber)

drängenden Probleme. Denn um als Land mit gutem Beispiel voranzugehen, wäre mehr nötig; Kollege Haser hat es ausgeführt und es an den ehrgeizigen Zielen durchdekliniert. Von 8 000 Landesgebäuden haben im Moment nur 170 Gebäude ein Solardach, wie die Stellungnahme zu unserem SPD-Antrag offengelegt hat.

Im letzten Jahr kamen gerade einmal zwölf dazu. Das ist genauso wenig wie beim Zuwachs an Windkraftanlagen im Land Baden-Württemberg.

Das zeigt: Es ist trotz der Novelle des Klimaschutzgesetzes mit seinen wichtigen Zielen noch viel zu tun.

Um die Ziele konkreter zu machen, um das Klimaschutzgesetz besser und konkreter zu machen, haben wir im Ausschuss verschiedene Anträge gestellt, die wir jetzt in einem Änderungsantrag gebündelt haben: mehr Solardächer auf Landesgebäuden, Mindestziele beim Ausbau der Windenergie, Wärmeplanung in allen Städten und Gemeinden und Einführung eines CO₂-Schattenpreises. Ich bin einmal gespannt, ob Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen der Regierungsfractionen, unseren Anträgen heute im Plenum zustimmen werden.

Sie haben ja kurz vor knapp die Kurve bekommen und jetzt einen Teil unserer Anträge in einem eigenen Entschließungsantrag vorgelegt. Diesem Entschließungsantrag werden wir sehr gern zustimmen. Wir würden uns aber natürlich freuen, wenn Sie im Umkehrschluss auch unserem Änderungsantrag zustimmen. Auch da stirbt die Hoffnung bekanntlich zuletzt.

(Beifall bei der SPD – Zuruf des Abg. Andreas Deuschle CDU)

Falls Sie unseren Anträgen doch nicht zustimmen, haben Sie aber wieder die Chance, nachzuarbeiten und sie zum Klimaschutzgesetz im Frühjahr 2022 zu berücksichtigen. Denn es heißt ja: Nach dem Klimaschutzgesetz ist vor dem Klimaschutzgesetz.

Um zu einem versöhnlichen Fazit zu kommen – Herr Haser hat uns ja dazu aufgefordert –: Wir Sozialdemokraten werden dem Gesetzentwurf zur Änderung des Klimaschutzgesetzes heute zustimmen, auch wenn uns die Schritte nicht konkret genug sind.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der SPD sowie Abgeordneten der Grünen und der CDU)

Stellv. Präsident Daniel Born: Nächster Redner in der Debatte ist Herr Abg. Frank Bonath für die FDP/DVP-Fraktion. Das ist die erste Rede unseres Kollegen hier im Landtag.

Herr Abgeordneter, Sie haben das Wort.

Abg. Frank Bonath FDP/DVP: Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Jährlich werden weltweit 36,5 Milliarden t CO₂ ausgestoßen. Diese Zahl muss herunter auf null.

(Lachen des Abg. Udo Stein AfD)

Das ist ein einfaches Faktum.

In Baden-Württemberg werden jährlich 72 Millionen t CO₂ emittiert. Auch diese Zahl muss herunter auf null.

Jedes Problem, jede Herausforderung ist immer auch eine Chance. Wenn die ganze Welt ihre Technologien umstellt – und das wird passieren –,

(Abg. Anton Baron AfD: Aha!)

dann soll und wird Baden-Württemberg als hoch entwickeltes Industrieland mit innovativen Ideen und Technologien vorangehen.

(Beifall bei der FDP/DVP sowie Abgeordneten der Grünen und der CDU)

Die Überarbeitung des Klimaschutzgesetzes in Baden-Württemberg muss das Ziel haben, den CO₂-Ausstoß auf null zu reduzieren und gleichzeitig Unternehmen darin zu unterstützen, die Klimatechnologieführerschaft zu übernehmen.

Die Maßnahmen aber, die Sie heute zur Abstimmung stellen, werden nicht wirken. Da ist das Ziel, 2 % der Fläche von Baden-Württemberg für Freiflächen-PV und Windkraft zur Verfügung zu stellen.

(Abg. Anton Baron AfD: Irre!)

Es gibt Studien, wissenschaftliche Studien, die belegen, dass man bei einem effizienten Flächenumgang mit 1 % klarkommen könnte.

Ein Beispiel erklärt die Differenz. Um die Leistung eines Kernkraftwerks von 2 GW Strom zu kompensieren, braucht es im Norden 260 Windräder und bei uns in Baden-Württemberg 650 Windräder.

(Abg. Anton Baron AfD: Wenn der Wind weht!)

Also brauchen wir mehr als doppelt so viel Fläche.

(Zuruf des Abg. Udo Stein AfD)

Um die Klimakrise wirklich zu lösen, brauchen wir keinen leichtfertigen Umgang mit Flächen und Kapital. Jeder Euro, jeder Quadratmeter muss optimal eingesetzt werden. Sonst ist die Klimarettung schon von vornherein zum Scheitern verurteilt.

(Beifall bei der FDP/DVP und Abgeordneten der AfD)

Die zweite toll klingende Idee ist die Fotovoltaikpflicht. Auch hier möchte ich vorneweg klarstellen: Wir sind für Fotovoltaik. Ebenso ist klar: PV-Anlagen gehören auf Dächer. Das sehen auch die Immobilienbesitzerinnen und Immobilienbesitzer hier in unserem Land so. Im letzten Jahr haben Private im Südwesten Solarstromanlagen mit einer Leistung von 560 MW neu errichtet – zusätzlich neu. Einzig das Land Baden-Württemberg hat in den letzten fünf Jahren 56 Anlagen auf 8 000 Dächern errichtet.

Eine Fotovoltaikpflicht lehnen wir ab. Manche können sich eine Anlage schlicht nicht leisten. Woanders ist sie einfach nicht effizient.

(Zuruf von der AfD: Richtig!)

(Frank Bonath)

Diese Fotovoltaikpflicht ist ein Bürokratieaufbauprogramm. Denn während des Gesetzgebungsverfahrens habe ich gelernt: Es wird Härtefallregelungen geben, die Wirtschaftlichkeit, die technische Eignung, die Zumutbarkeit sollen berücksichtigt werden, die Solarthermie ist alternativ möglich usw., und eine Sanktion wird es auch nicht geben. Das heißt, es ist in erster Linie eine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme für die eh schon völlig überlasteten unteren Baurechtsbehörden in unserem Land. Dabei werden im Markt jede Hand und jeder Kopf benötigt. Jede Ingenieurin, jeder Fachmann, der deswegen zusätzlich in einem Baurechtsamt beginnt, fehlt am Markt, um PV-Anlagen zu planen und zu bauen.

(Beifall bei der FDP/DVP – Zuruf der Abg. Gabriele Rolland SPD)

Vermutlich wollen Sie die PV-Pflicht auch nur für Ihre eigenen Landesbehörden, damit auf den Dächern der Landesimmobilien endlich das passiert, was die Privaten schon lange machen.

(Beifall bei der FDP/DVP)

Liebe Regierungsfractionen, Sie haben unsere Kritik teilweise aufgenommen und gestern Abend noch eilig nachgebessert. Es steht jetzt viel Gutes drin. Aber ob Sie – das haben wir in der Vordebatte schon etwas diskutiert – die Konsequenz eines CO₂-Schattenpreises z. B. bei der Sanierung der Oper wirklich begriffen haben, darf bezweifelt werden.

Trotz Nachbesserung fehlen noch immer dringend notwendige Themen. Um CO₂-freie Energie importieren zu können – Baden-Württemberg wird immer Energie importieren müssen –, wird am Thema Wasserstoff kein Weg vorbeigehen. Dieses Thema fehlt völlig.

(Beifall bei der FDP/DVP – Vereinzelt Beifall bei der AfD)

Die Versorgungssicherheit muss oberste Priorität haben. Dazu werden flexible Speichertechnologien notwendig sein. Dieses Thema fehlt völlig.

Um die Klimaschutzziele zu erreichen, wird es auch innovative Technologien brauchen, mit denen sich CO₂-Emissionen abscheiden, speichern und nutzen lassen. Die sogenannten CCUS-Technologien sind zwar kein Ersatz für Maßnahmen zur Emissionsreduktion, aber sie werden am Ende notwendig sein, um diese Ziele zu erreichen, und dann wäre es gut, wenn diese Technologien auch aus Baden-Württemberg kommen.

Stellv. Präsident Daniel Born: Herr Abgeordneter, kommen Sie bitte zum Schluss.

Abg. Frank Bonath FDP/DVP: Letzter Satz.

Stellv. Präsident Daniel Born: Gut.

Abg. Frank Bonath FDP/DVP: Der Klimawandel kann noch gestoppt werden – nicht, weil das politisch gewollt oder staatlich organisiert wird, sondern weil die Industriegeschichte gezeigt hat: Alles, was technisch möglich ist, kann sehr schnell für Massenmärkte zur Verfügung gestellt werden. Darum braucht es aus unserer Sicht jetzt keinen staatlichen Dirigismus. Denn unser Land kann viel, wenn man es lässt.

Vielen Dank.

(Beifall bei der FDP/DVP)

Stellv. Präsident Daniel Born: Ich habe drei Sätze gezählt. – Aber Glückwunsch zu Ihrer ersten Rede.

(Vereinzelt Heiterkeit)

Der nächste Redner in dieser Debatte ist Herr Abg. Joachim Steyer für die AfD-Fraktion. Das ist die erste Rede unseres Kollegen hier im Landtag.

Herr Abgeordneter, ich darf Sie bitten.

Abg. Joachim Steyer AfD: Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Baden-Württemberg bis zum Jahr 2040 klimaneutral machen – das soll unter der Annahme, dass der Mensch einen nennenswerten Einfluss auf das Klima hat, das Ziel des hier diskutierten Gesetzentwurfs sein –, ein ehrenwertes Ziel.

Aber auf dem Weg, auf dem Sie sich befinden, werden Sie es nie erreichen. Warum? Ich möchte Ihnen das heute einmal aus der Sicht eines Praktikers erklären. Ich bin Handwerksmeister. Ich weiß, wie man ein Haus baut, und ich weiß vor allem, was ein Haus von einem Luftschloss unterscheidet.

(Beifall bei der AfD – Vereinzelt Heiterkeit bei der AfD)

Denn nichts anderes ist es, worüber wir hier sprechen. Die Energiewende ist vergleichbar mit dem Bau eines Hauses: Man benötigt einen Architekten, einen Statiker und zu guter Letzt natürlich auch Handwerker. Der Architekt plant das Haus und erstellt einen Zeit- und Kostenplan, damit man überhaupt weiß, ob man sich dieses Haus leisten kann, und der Statiker stellt sicher, dass die Pläne des Architekten auch umgesetzt werden können, damit am Ende das Haus nicht zusammenbricht.

Was aber machen Sie? Sie verzichten sowohl auf den Architekten als auch auf den Statiker und geben den Handwerkern den Auftrag, sie sollen doch einfach schon mal anfangen. Sie sind schon mit den Details beschäftigt, ohne dass vorher der Rahmen des großen Ganzen abgeklärt ist. Konkret heißt das: Auf Kosten des Steuerzahlers werden über die EEG-Umlage Wind- und Solarkraft ausgebaut, obwohl der Wind nicht immer weht und die Sonne auch nicht immer scheint und es für diese sogenannte Dunkelflaute bis heute keine überzeugende Lösung gibt, jedenfalls keine, die Sie im engen Rahmen Ihrer ideologischen Scheuklappen sehen wollen.

(Beifall bei der AfD)

Ebenfalls auf Kosten des Steuerzahlers wird die E-Mobilität subventioniert, wodurch das Stromnetz immer mehr an die Belastungsgrenze kommt. Schon heute muss man jeden elektronisch betriebenen Durchlauferhitzer beim Energieversorger beantragen, um die Belastung für das Stromnetz im Blick behalten zu können.

(Zuruf des Abg. Daniel Karrais FDP/DVP)

Aber Ihnen kann es gar nicht schnell genug gehen, auf Strom angewiesene Autos in den Verkehr zu bringen – ohne Rücksicht auf einen möglichen Blackout und dessen Folgen. Zwischenzeitlich stopfen Sie die so entstehenden Lücken mit Kohle- und Kernkraftenergie von ausländischen Kraftwerken, die

(Joachim Steyer)

dreckiger und unsicherer sind als alles, was bei uns abgeschaltet wurde.

(Beifall bei der AfD)

Und der nächste undurchdachte Hype steht schon in den Startlöchern: Wasserstoff. Wasserstoff soll also nach Meinung mancher die Lösung sein. Zwar steckt die Forschung des sogenannten grünen Wasserstoffs noch in den Kinderschuhen –

(Abg. Daniel Karrais FDP/DVP: Quatsch!)

niemand kann sagen, was er kostet, wo die Anlagen stehen sollen und ob die dafür benötigten Pipelines technisch, zeitlich und finanziell umsetzbar sind –;

(Abg. Daniel Karrais FDP/DVP: Dann sprechen Sie mal mit Leuten, die Ahnung haben!)

aber Sie sagen wieder einmal zu den Handwerkern: Fangt einfach schon einmal an, alles Weitere sehen wir dann schon.

Meine Damen und Herren, was Sie hier machen, ist, bildlich gesprochen, Folgendes: Sie ersetzen eine zwar schon etwas ältere, aber noch sehr gut funktionierende Ölheizung mit einem sehr hohen Wirkungsgrad durch eine nagelneue Gasheizung, wofür die benötigte Gasleitung aber noch nicht einmal verlegt wurde; und in der Zwischenzeit heizen Sie mit dem Heizlüfter, weil der Strom so schön sauber ist. Das ist widersinnig und kann auf Dauer nicht gutgehen.

(Beifall bei der AfD)

Solange die Speicherproblematik der unbeständigen erneuerbaren Energien nicht gelöst ist, brauchen wir grundlastfähige Energie, die möglichst CO₂-neutral ist. Wasserkraft, Biogas, Kernenergie – das wären Begriffe, die hier fallen müssten, wenn Sie wirklich an einer funktionierenden Lösung interessiert wären.

(Beifall bei der AfD)

Aber keiner dieser Begriffe taucht in Ihrem Entwurf auch nur an einer einzigen Stelle auf. Dabei werden Sie – egal, wie sehr Sie sich zieren – gerade um die Kernenergie mittelfristig nicht herumkommen. Dies zeigt allein schon die Tatsache, dass wir diesen Strom regelmäßig aus dem Ausland hinzukaufen müssen, weil die Sonne eben nicht immer scheint und der Wind nicht immer weht.

(Beifall bei der AfD)

Meine Damen und Herren, wie Sie wissen, steht meine Partei der EU kritisch gegenüber; aber sogar diese EU ist inzwischen ins Grübeln gekommen. So wird die EU-Kommission bald eine Entscheidung darüber fällen, ob Kernkraft zukünftig – Achtung! – als nachhaltige Investition gelten darf. Dies ist gerade in Zeiten explodierender Gaspreise sicher nicht die schlechteste Idee,

(Beifall bei der AfD)

und es zeigt: Es gibt eine Lösung für das vorhandene grundsätzliche Problem, eine Lösung, die 100 % CO₂-frei ist. Aber diese Lösung passt Ihnen ideologisch nicht in den Kram. Deshalb wurschteln Sie lieber weiter ohne Sinn und Verstand

schon mal am Dach herum, ohne dass überhaupt klar ist, wie das Fundament aussehen soll. Man muss kein Prophet sein, um zu sagen: Es wird Ihnen definitiv auf die Füße fallen.

Vielen Dank.

(Beifall bei der AfD)

Stellv. Präsident Daniel Born: Das Wort erhält für die Landesregierung Frau Ministerin Walker.

Ministerin für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Thekla Walker: Sehr geehrter Herr Präsident, sehr verehrte Kolleginnen und Kollegen! Zu Beginn als kurze Antwort: Kolleginnen und Kollegen von der AfD, Sie haben in der Aktuellen Debatte schon vorhin deutlich gemacht, dass Sie von volkswirtschaftlichen Folgekosten bestimmter Technologien überhaupt keine Ahnung haben.

(Lachen bei Abgeordneten der AfD)

Das hat sich jetzt mit Ihrem Vorschlag zur Atomenergie noch einmal bestätigt.

(Beifall bei den Grünen sowie Abgeordneten der CDU, der SPD und der FDP/DVP)

Mir ist es aber wichtig, der Ernsthaftigkeit – das habe ich schon einmal gesagt – dieses Themas gerecht zu werden.

(Abg. Ruben Rupp AfD: Haben Sie sich schon einmal die Strompreise angeschaut? Ich glaube nicht!)

Dazu möchte ich Ihnen von einer Begegnung erzählen, die ich vor zehn Tagen wenige Meter von hier, im Staatstheater, hatte. Das war eine sehr interessante Begegnung, denn zu Besuch war eine Oberbürgermeisterin aus Westafrika, aus Sierra Leone. Sie war hier zu einer Veranstaltung eingeladen, um von der Situation in ihrem Land zu berichten. Sie hat sich vor vier Jahren entschieden, Oberbürgermeisterin von Freetown, der Hauptstadt, zu werden, weil es vor vier Jahren zu einem schrecklichen Unglück gekommen ist. Ihr Land leidet massiv unter dem Klimawandel, unter Trockenheit. Viele Menschen wandern in die Hauptstadt ab. Sie ist sozusagen überbesiedelt. Zugleich ist sie von Starkregenereignissen – wir haben das hier im Sommer gerade selbst kennengelernt – und vielen Unwettern betroffen. Das hat vor vier Jahren dazu geführt, dass ein ganzer Teil eines Berges auf die Stadt abgestürzt ist. Dieser Berghang hat 1 000 Menschen unter sich begraben; 3 000 Menschen sind obdachlos geworden. Es war also ein großes Unglück. Die Frau ist tatsächlich Oberbürgermeisterin geworden und setzt sich jetzt massiv dafür ein, die Lebensgrundlage wieder aufzubauen, Bäume zu pflanzen und vieles mehr, auch im Land insgesamt.

(Abg. Ruben Rupp AfD: Nicht Klima-, sondern Katastrophenschutz!)

Sie hat in London studiert und setzt sich auch international für den Klimaschutz ein. Sie will jetzt im November nach Glasgow reisen, um dafür zu werben, dass wir uns international für den Klimaschutz einsetzen.

Warum erzähle ich Ihnen diese Geschichte? Warum ist das wichtig? Es ist manchmal wichtig, diesen Perspektivwechsel einzunehmen. Sierra Leone und viele andere Länder, die jetzt

(Ministerin Thekla Walker)

und heute vom Klimawandel betroffen sind, stoßen selbst fast kein CO₂ aus. Sie sind darauf angewiesen, dass wir dieses Thema kraftvoll und mutig angehen und entsprechende Beschlüsse fassen. Das war auch ihr Appell an uns in Baden-Württemberg, in Deutschland und in Europa, nämlich hier voranzugehen, meine Damen und Herren.

(Beifall bei den Grünen und der CDU sowie Abgeordneten der SPD und der FDP/DVP)

Deswegen haben auch wir hier in Baden-Württemberg die Verantwortung, unseren Teil dazu beizutragen, dem Klimawandel jetzt und schnell etwas entgegenzusetzen. Das ist die große Aufgabe unserer Zeit. Das wollen wir mit diesem neuen Klimaschutzgesetz heute erreichen.

Es freut mich, dass viele Maßnahmen, über die wir hier im Land angesichts dieser Gesetzesnovelle diskutiert haben, auch auf Bundesebene im Moment in der Debatte sind, wenn es darum geht, bundesweit entsprechende Rahmenbedingungen zu schaffen – so z. B. eine verpflichtende Wärmeplanung, eine PV-Pflicht oder Mindestflächenziele für erneuerbare Energien.

Es ist nicht so, dass wir bundesweit auf Flächen verzichten könnten. Es geht nicht nur um die windhöufigsten Standorte. Vielmehr müssen wir alle Flächen in Deutschland nutzen, um die erneuerbaren Energien auszubauen, damit wir die Energieversorgung auf eine klimaneutrale Basis stellen können, meine Damen und Herren.

Wir werden uns aus Baden-Württemberg heraus bei möglichen Koalitionsverhandlungen dafür einsetzen, dass bestimmte Maßnahmen, mit denen wir hier vorangehen, bundesweit Einzug in einen neuen Klimaschutzplan finden, der mit einzelnen Maßnahmen bislang ja noch fehlt.

Der Gesetzentwurf, der Ihnen heute vorliegt, ist natürlich das Ergebnis intensiver Diskussionen. Ich danke allen Beteiligten, die mit dabei waren, für dieses überwiegend konstruktive Miteinander. Denn wir und die Fraktionen haben den Gesetzentwurf in sehr, sehr kurzer Zeit nach der Regierungsbildung hier eingebracht. Das muss man noch einmal betonen. Dass er jetzt schon nach wenigen Monaten hier vorliegt, ist doch außergewöhnlich. Ich komme später noch darauf zu sprechen, warum bestimmte Teile, die jetzt zum Teil auch in den Debatten gefordert wurden, da noch nicht dabei sein können.

Bei den Anhörungen gab es über 60 Stellungnahmen – das wurde schon berichtet –, und auch bei der mündlichen Anhörung im Ausschuss ist überwiegend eine klare Unterstützung dafür zum Ausdruck gebracht worden, dass wir dieses ambitionierte Ziel angehen wollen.

Das ist schon einmal sehr erfreulich, meine Damen und Herren, aber es liegt natürlich auch in der Natur der Sache – das hat sich in diesen Debatten auch gezeigt –, dass diejenigen, die diese Maßnahmen, die wir jetzt ergreifen, prinzipiell unterstützen, diese sogar noch erweitern oder noch umfassender gestalten würden. Ich nenne die Anregung, 3 % der Flächen bereitzustellen, 2 % nur für Wind. Das war ein Thema.

Ein anderes Thema war, dass andere der Meinung sind, man solle gar ganz auf regionale Ziele und Maßnahmen verzichten und stattdessen auf Freiwilligkeit und Anreize setzen.

Diese Debatte – das haben wir jetzt gerade auch schon bei den verschiedenen Reden gehört – hat sich natürlich auch im Ausschuss so widerspiegelt. Wir haben auf der einen Seite die FDP, die konkrete Landesziele, die wir uns bis 2040 vorgenommen haben, so nicht mittragen möchte oder nicht für sinnvoll hält. Auf der anderen Seite haben wir die SPD, die gar selbst in die Planung von 400 oder 500 Windrädern einsteigen will: Es sollen nicht die Projektierer, sondern die Behörden planen, was wir nicht für sinnvoll halten.

Es gab viele Fragen nach dem Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept. Herr Gruber, Sie haben das ja auch gerade noch einmal thematisiert und Ihr Bedauern zum Ausdruck gebracht, dass wir da jetzt noch nichts vorliegen haben. Das kann ich nur teilen; denn es ist mir ein Anliegen, dass wir da möglichst schnell sind. Aber der Redlichkeit halber muss man einfach sagen: Wir haben jetzt hier in Baden-Württemberg neue Zahlen vereinbart, wir haben seit diesem Sommer auch neue Zahlen auf Bundesebene. Europa hat ein neues Paket vorgelegt. Wir müssen dann schon auch diese Sektorenziele für Baden-Württemberg auf der Basis der neuen Ziele ausrechnen. Denn nur dann macht es Sinn. Sonst wären das ja einfach nur Ziele ohne Fundament.

(Beifall bei den Grünen und der CDU)

Wie gesagt: Wir müssen unseren Beitrag leisten. Es ist ja alles darauf ausgerichtet, möglichst schnell reagieren zu können, um auch die 1,5 Grad noch zu erreichen. Das ist ambitioniert genug.

(Zurufe von der AfD, u. a.: Schwachsinn!)

Wir seitens des Landes setzen uns aber auch deswegen ehrgeizige Ziele und wollen vorangehen – z. B. mit 2040 –, weil wir davon ausgehen, dass es auch für die Wirtschaft von großer Bedeutung ist, hier einen klaren Pfad vor sich zu haben: Wo will das Land hin? Was sind die Ziele? Was sind die Ausbauziele?

Es geht ja auch darum, dass man dann in der Wirtschaft, bei den Unternehmen auf der einen Seite frühzeitiger Betriebs- und Energiekosten einsparen kann, als andere das können, und auf der anderen Seite ist Klimaschutz damit auch ein Innovationstreiber. Wir gehen davon aus, dass baden-württembergische Unternehmen auch Marktführerschaft anstreben und erreichen können. Wir haben viele Technologien, wir haben kluge Köpfe, und wenn wir uns hier ehrgeizige Ziele setzen, dann wird Baden-Württemberg auch vorn dabei sein, meine Damen und Herren.

(Beifall bei den Grünen und Abgeordneten der CDU)

Deswegen finde ich es wichtig, dass wir auch für Baden-Württemberg – und ich würde mir das auch für die Bundesrepublik insgesamt wünschen – die beiden scheinbar gegensätzlichen Ansätze – auf der einen Seite Technologieoffenheit, Anreize, auf der anderen Seite klare Zielsetzungen und auch ordnungspolitische Maßnahmen – zusammen denken, wenn wir in den nächsten zehn Jahren unsere Ziele erreichen wollen, und dies nicht weiterhin als Entweder-oder diskutieren, meine Damen und Herren.

Wir haben das jetzt als Rahmen für das Land Baden-Württemberg gesetzt. 2040 ist klar. Hinzu kommt in den Regionalplänen die Bereitstellung von mindestens 2 % der Regionalflächen.

(Ministerin Thekla Walker)

Ich darf noch einmal hinzufügen: Das ist auch etwas – weil hier ja auch vielfach die Ökonomie, die Wirtschaft angesprochen wurde –, was sogar gefordert wird. Unternehmen, die hier investieren wollen, fragen nach: Haben wir denn genügend grüne Energieversorgung? Gibt es den Ausbau der regenerativen Energien? Das ist ein Standortvorteil. Wir müssen dafür sorgen – wir, die Landespolitik, haben da auch einen Gestaltungsauftrag –, dass dieser Ausbau entsprechend in der Fläche des Landes stattfinden kann, meine Damen und Herren.

(Beifall bei den Grünen und Abgeordneten der CDU)

Das klare Credo nicht nur bundesweit, sondern auch in Baden-Württemberg ist: Wir brauchen Flächen, Flächen, Flächen. Wir brauchen nämlich nicht bis zu 2 %, sondern mindestens 2 % der Landesfläche, um den Ausbau der erneuerbaren Energien und die Versorgung, die damit verbunden ist, sicherzustellen.

Gerade für die Gewinnung von Wasserstoff, über die Sie so viel reden, ist dieser Ausbau besonders notwendig, weil wir nämlich sehr viel regenerative Energie brauchen, um Wasserstoff herzustellen. Wasserstoff ist ja keine Quelle, sondern ist das Produkt, das wir am Ende haben wollen. Wir wollen auch regionale Kreisläufe hier im Land etablieren. Dazu haben wir eine Wasserstoff-Roadmap mit 100 Millionen € auf den Weg gebracht. Man muss aber, wenn man Wasserstoff will, auch Ja sagen zu einem massiven Ausbau erneuerbarer Energien.

(Beifall bei den Grünen und des Abg. Gernot Gruber SPD – Vereinzelt Beifall bei der CDU)

Zur Fotovoltaikpflicht wurde auch Verschiedenes gesagt. Ich glaube, es ist wichtig – das zum Thema Flächen –, dass es hier im Land, aber auch generell Standard wird, die Flächen – die Dächer, die Parkplätze – für Solarthermie oder Fotovoltaik zu nutzen. Mit der PV-Pflicht können wir bis 2030 jährlich 3 Millionen t CO₂ einsparen. Das ist schon eine Hausnummer. Ich finde, daran wird auch deutlich, dass es richtig ist, diesen Weg zu beschreiten. Denn wenn Sie sich hier überall umschaun und die Dächer anschauen,

(Abg. Anton Baron AfD: Landesgebäude, ja!)

werden Sie nicht so viel Fotovoltaik finden, auch im Neubau nicht. Ich empfehle Ihnen, liebe Kolleginnen und Kollegen von der FDP/DVP: Schauen Sie doch mal in Waiblingen, schauen Sie doch mal in Tübingen. Dort wird schon seit einigen Jahren mit der Fotovoltaikpflicht gearbeitet, und zwar mit großem Erfolg. Die Häuslebauer akzeptieren das nicht nur, sondern sie gehen in der Regel weit über die Mindestanforderungen hinaus. Es ist also ein Erfolgsmodell, meine Damen und Herren.

(Beifall bei den Grünen und Abgeordneten der CDU sowie des Abg. Gernot Gruber SPD – Zuruf von den Grünen: Richtig! – Zuruf des Abg. Nico Weinmann FDP/DVP)

Es ist klar, dass die Landesverwaltung eine Vorbildfunktion hat. Da gebe ich Herrn Haser völlig recht. Wer selbst eine Pflicht einfordert, muss auch vorlegen.

(Unruhe – Glocke des Präsidenten)

Das zeigt dieser Entschließungsantrag, den die beiden Regierungsfractionen heute eingebracht haben. Diesen begrüße ich ausdrücklich. Hier muss man in den kommenden Jahren genauso vorankommen mit den Sanierungen, mit der Fotovoltaik, aber auch mit einem CO₂-Schattenpreis, der es ermöglicht, bei den Gebäuden realistische und auch langfristig wirtschaftliche Berechnungen für die Investitionen durchzuführen.

(Abg. Daniel Karrais FDP/DVP: Das fällt Ihnen nach zehn Jahren ein! – Gegenruf des Abg. Daniel Andreas Lede Abal GRÜNE: Das ist uns schon viel früher eingefallen!)

Zusammenfassend möchte ich sagen: Mit dem jetzt vorliegenden Gesetz – man muss auch sehen, was in der vergangenen Legislatur schon erreicht wurde, z. B. mit der verpflichtenden Wärmeplanung – haben wir das fortschrittlichste und ambitionierteste Klimaschutzgesetz in ganz Deutschland,

(Beifall bei den Grünen und Abgeordneten der CDU – Zuruf von der AfD)

weil es den Instrumentenmix aus ordnungspolitischen Maßnahmen, aber auch klare Ziele, an denen man sich in den kommenden Jahren orientieren kann, beinhaltet. Hier wurde das Stichwort Hausaufgaben genannt. Das kann ich nur unterschreiben. Das ist sozusagen der Rahmen, in dem in den kommenden Jahren die verschiedenen Schritte zur Erfüllung dieses Ziels erfolgen müssen.

Vielfach wurde gefragt: Was ist mit Wasserstoff? Was ist mit der Wärmeplanung, mit einer landesweiten Wärmeplanung insgesamt in Baden-Württemberg? Ein Sofortprogramm zur Wärmeplanung der nicht verpflichteten Kommunen wurde von den Kolleginnen und Kollegen der SPD beantragt. Ich möchte sagen, dass wir das im Land Baden-Württemberg schon jetzt in der Umsetzung haben. Der erste Schritt war die Einführung der verpflichtenden Wärmeplanung im letzten Klimaschutzgesetz. Jetzt ist schon im Ministerrat einer Verwaltungsvorschrift zugestimmt worden, die auch für die kleineren Kommunen die Voraussetzungen schafft, in die Wärmeplanung zu gehen. Dafür stehen über 10 Millionen € bereit. Sie können das auch im Konvoi mit anderen kleinen Kommunen oder mit größeren hierzu verpflichteten Städten tun. Damit kommen wir dem Ziel der Wärmewende schon wieder einen Schritt näher, meine Damen und Herren.

(Beifall bei den Grünen und Abgeordneten der CDU)

Wasserstoff hatte ich vorhin schon thematisiert. Mit der Roadmap sind wir bei diesem Thema natürlich auf dem Weg. Es gibt auch schon entsprechende Beschlüsse und einen Fahrplan, der derzeit in der Umsetzung ist.

Wir haben mit IPCEI, also mit europäischen Mitteln, noch einmal klargemacht, dass es uns, der Landesregierung, sehr wichtig ist, einen Markthochlauf in Baden-Württemberg mit fast 400 Millionen € zu unterstützen. Das ist an dieser Stelle auch ein klares Commitment und Bekenntnis.

Eine landesweite Wärmeplanung bzw. ein Konzept für die Wärmewende kommt, wenn wir die Daten erfasst haben, wenn wir die Wärmepläne aus den Kommunen haben. Es sollen auch Daten von Liegenschaften aus Kommunen übermittelt werden, also wie dort der Gebäudesektor aussieht. Dafür gibt

(Ministerin Thekla Walker)

es dann natürlich ein Konzept, genauso wie für die Sektorziele, die wir errechnen müssen. Das müssen wir auf der Basis von Zahlen und Daten, die uns zum Teil jetzt noch nicht vorliegen, sowie wissenschaftlichen Gutachten ausrechnen. Dann wird es natürlich den übergreifenden Plan für Baden-Württemberg geben. Aber das ist nach dem Klimaschutzgesetz, das jetzt sehr schnell auf den Weg gebracht wurde, der nächste Schritt.

(Zuruf des Abg. Joachim Steyer AfD)

Ein weiterer Punkt, der mir auch sehr wichtig ist, weil immer wieder über Windenergie und deren Ausbau geredet wird: Ganz klar, wir müssen da schneller werden. Deshalb soll es auch auf Landesebene eine Taskforce geben, die sich darum kümmert, alles, was wir hier auf Landesebene tun können, um Genehmigungsverfahren zu beschleunigen oder zu erleichtern, auf den Weg zu bringen. Das ist ganz klar das Ziel, das muss auch schnell gehen – neben den Anforderungen, die ich an die Bundesebene stelle.

Herr Gruber, Sie haben es thematisiert: Es ist unstrittig, dass es in ganz Deutschland in den letzten Jahren einen Einbruch beim Ausbau gegeben hat, besonders in Baden-Württemberg, aber auch in anderen Bundesländern. Fast alle fordern: Wir brauchen jetzt eine Beschleunigung, wir brauchen eine Art „Windkraft-an-Land-Gesetz“ auf Bundesebene, wir brauchen nationale Artenschutzregelungen. Nur dann werden wir das Ziel erreichen. Aber auch wir müssen unsere Hausaufgaben machen. Es muss beides zusammenkommen. Das gehen wir auf jeden Fall in diesem Herbst schon kraftvoll an, meine Damen und Herren.

(Beifall bei den Grünen – Vereinzelt Beifall bei der CDU)

Zum Schluss möchte ich noch einmal ganz herzlich den beiden Regierungsfractionen für die Einbringung des Klimaschutzgesetzes danken. Es war ein eher außergewöhnlicher Weg, den man jetzt beschritten hat, und es war sehr, sehr schnell.

Wie gesagt, wir haben mit diesem Gesetz einen klaren Arbeitsauftrag für die Legislatur. Das Klimaschutzgesetz, das wir heute verabschieden, ist ein erster wichtiger Schritt. Es ist aber auch ein wichtiges Signal dafür, dass wir bereit sind, mutige Entscheidungen zu treffen für gute Lebensbedingungen und die Freiheit künftiger Generationen, aber genauso für die guten Lebensbedingungen und die Freiheit in anderen Regionen der Welt. Hiervon habe ich am Anfang berichtet. Daher müssen viele weitere Schritte bei uns, aber natürlich auch global folgen.

Ich würde sagen: Wir hätten damit jetzt einen Meilenstein geschafft, müssen die Ärmel aber hochkrempeln und wirklich mit viel Kraft und Mut weiter an dem Thema arbeiten.

Herzlichen Dank.

(Beifall bei den Grünen und der CDU sowie der Ministerin Nicole Razavi, des Ministers Manfred Lucha und des Abg. Gernot Gruber SPD)

Stellv. Präsident Daniel Born: Meine Damen und Herren, in der Allgemeinen Aussprache liegen keine weiteren Wortmeldungen vor.

Wir kommen daher in der Zweiten Beratung zur **A b s t i m m u n g** über den Gesetzentwurf Drucksache 17/521. Abstimmungsgrundlage ist die Beschlussempfehlung des Ausschusses für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft, Drucksache 17/804. Der Ausschuss empfiehlt Ihnen, dem Gesetzentwurf mit Änderungen in Artikel 1, hier bei den Nummern 2, 7, 8, 9 und 10, zuzustimmen.

Ich rufe auf

Artikel 1

Hierzu liegen ein Änderungsantrag der Fraktion der FDP/DVP und ein Änderungsantrag der Fraktion der SPD vor. Zunächst lasse ich über den Änderungsantrag der Fraktion der FDP/DVP, Drucksache 17/944-1, abstimmen, der die Nummern 2 bis 4 sowie 6 bis 13 betrifft.

Sind Sie damit einverstanden, dass ich diesen Änderungsantrag insgesamt zur Abstimmung stelle? – Das ist der Fall. Wer dem Änderungsantrag der Fraktion der FDP/DVP, Drucksache 17/944-1, zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. – Gegenstimmen? – Enthaltungen? – Der Änderungsantrag ist mehrheitlich abgelehnt.

Jetzt lasse ich über den Änderungsantrag der Fraktion der SPD, Drucksache 17/944-8, abstimmen, mit dem Änderungen von Nummer 5 und Nummer 7 gefordert werden. Ich schlage Ihnen vor, dass ich auch diesen Änderungsantrag insgesamt zur Abstimmung stelle. – Sie sind damit einverstanden. Wer stimmt diesem Änderungsantrag zu? – Wer stimmt dagegen? – Wer enthält sich? – Der Änderungsantrag ist mehrheitlich abgelehnt.

Schließlich lasse ich über Artikel 1 in der Fassung der Beschlussempfehlung insgesamt abstimmen. – Sie sind damit einverstanden. Wer Artikel 1 zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. – Wer stimmt dagegen? – Wer enthält sich der Stimme? – Artikel 1 ist mehrheitlich zugestimmt.

Ich rufe auf

Artikel 2

Wer Artikel 2 zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. – Wer stimmt dagegen? – Enthaltungen? – Artikel 2 ist mehrheitlich zugestimmt.

Die Einleitung

lautet: „Der Landtag hat am 6. Oktober 2021 das folgende Gesetz beschlossen:“.

Die Überschrift

lautet: „Gesetz zur Änderung des Klimaschutzgesetzes Baden-Württemberg“. – Sie stimmen der Überschrift zu.

Wir kommen zur

S c h l u s s a b s t i m m u n g

Wer dem Gesetz im Ganzen zustimmt, den bitte ich, sich zu erheben. – Vielen Dank. Gegenprobe! – Vielen Dank. Wer enthält sich? – Dem Gesetz ist mehrheitlich zugestimmt.

(Beifall bei den Grünen und der CDU, Abgeordneten der SPD sowie auf der Regierungsbank)

(Stellv. Präsident Daniel Born)

Wir haben nun noch abzustimmen über fünf Entschließungsanträge der Fraktion der FDP/DVP, einen Entschließungsantrag der Regierungsfractionen sowie einen Entschließungsantrag der Fraktion der SPD.

Zunächst stelle ich die Entschließungsanträge der Fraktion der FDP/DVP zur Abstimmung. Ich lasse zuerst über den Entschließungsantrag Drucksache 17/944-2 abstimmen. Wer stimmt diesem Antrag zu? – Gegenstimmen? – Enthaltungen? – Der Antrag ist mehrheitlich abgelehnt.

Wer stimmt dem Entschließungsantrag Drucksache 17/944-3 zu? – Gegenprobe! – Enthaltungen? – Auch dieser Antrag ist mehrheitlich abgelehnt.

Nun stelle ich den Entschließungsantrag Drucksache 17/944-4 zur Abstimmung. Wer stimmt zu? – Wer stimmt dagegen? – Enthaltungen? – Der Antrag ist ebenfalls mehrheitlich abgelehnt.

Wer stimmt dem Entschließungsantrag Drucksache 17/944-5 zu? – Gegenprobe! – Enthaltungen? – Der Antrag ist mehrheitlich abgelehnt.

Nun kommen wir zum Entschließungsantrag Drucksache 17/944-6. Wer stimmt zu? – Gegenstimmen? – Enthaltungen? – Der Antrag ist mehrheitlich abgelehnt.

Jetzt lasse ich über den Entschließungsantrag der Fraktion GRÜNE und der Fraktion der CDU, Drucksache 17/944-7, abstimmen. Wer stimmt zu? – Gegenstimmen? – Enthaltungen? – Dem Antrag ist mehrheitlich zugestimmt.

Schließlich stelle ich den Entschließungsantrag der Fraktion der SPD, Drucksache 17/944-9, zur Abstimmung. Wer stimmt diesem Antrag zu? – Gegenstimmen? – Enthaltungen? – Der Antrag ist mehrheitlich abgelehnt.

Damit ist Punkt 3 der Tagesordnung erledigt.

Wir treten in die Mittagspause ein und setzen die Beratungen um 14:15 Uhr mit Tagesordnungspunkt 4 fort.

Vielen Dank.

(Unterbrechung der Sitzung: 13:04 Uhr)

*

(Wiederaufnahme der Sitzung: 14:16 Uhr)

Präsidentin Muhterem Aras: Meine Damen und Herren, ich rufe **Punkt 4** unserer Tagesordnung auf:

Regierungsbefragung

Das erste Thema wurde gemeldet von der Fraktion GRÜNE und lautet:

D i g i t a l e I n n o v a t i o n f ü r d e n Ö P N V

Das Wort erteile ich Frau Abg. Gericke. – Bitte.

Abg. Silke Gericke GRÜNE: Vielen Dank, Frau Präsidentin. – Unsere Frage geht an den Herrn Verkehrsminister. Sehr geehrter Herr Minister Hermann! Die Mobilität der Zukunft wird

geprägt sein von Megatrends wie Digitalisierung, Automatisierung und Elektrifizierung. Hierbei steht auch die Transformation der Automobilindustrie, insbesondere im Bereich Pkw, im Fokus. Dabei sind diese Megatrends auch für den öffentlichen Verkehr wichtig, wenn wir neue Fahrgastpotenziale erschließen und den Umwelt- und Klimavorteil von Bussen und Bahnen ausbauen wollen.

Deshalb frage ich Sie: Welche Potenziale sehen Sie in den Bereichen Digitalisierung, Automatisierung und Elektrifizierung für den ÖPNV? Welche konkreten Projekte unterstützt die Landesregierung in diesem Bereich?

Präsidentin Muhterem Aras: Wir warten noch, bis das Redepult desinfiziert wurde. Vielen Dank erst einmal.

Für die Landesregierung erteile ich Herrn Minister Hermann das Wort.

Minister für Verkehr Winfried Hermann: Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich will die Frage von Frau Abg. Gericke wie folgt beantworten:

Gefragt wurde ja, welche Potenziale zur Innovation und Digitalisierung wir im öffentlichen Verkehr sehen. Dazu müssen wir natürlich erst einmal ganz grundsätzlich sagen: große Potenziale. Solche brauchen wir auch, denn wir haben ein wirklich ambitioniertes Ziel: Bis 2030 müssen wir die Fahrgastzahlen im ÖPNV mindestens verdoppeln, wenn wir die Klimaschutzziele erreichen wollen.

Um das zu schaffen, müssen wir sozusagen alle Register ziehen – auch technologische Register. Da kann man nicht nur mit herkömmlichen Projekten und Methoden vorankommen. Es geht vor allem um die Flexibilisierung der Angebote, aber auch um Informationen für die Fahrgäste. Auch beim Ticketverkauf sehen wir große Potenziale. Das sind nur drei Bereiche, die ich einmal ganz grob beschreiben möchte. Aber ich möchte sie auch noch etwas ausformulieren und klarmachen.

Der Ticketverkauf ist ja schon in den letzten Jahren erheblich modernisiert worden. Wir haben den Baden-Württemberg-Tarif aufgebaut. Mit dem Baden-Württemberg-Tarif haben wir schon verschiedene Vertriebskanäle ermöglicht. Wir haben das ausgeschrieben; den BW-Tarif kann man sozusagen lizenzmäßig erwerben und ihn dann weitervertreiben. Das ist, glaube ich, ganz wichtig, damit er unter die Leute kommt.

Wir haben es auf der Grundlage dieser neuen Voraussetzungen dann auch geschafft, in diesem Jahr mit einem Check-in/Check-out-System zu beginnen. Das kennen Sie jetzt von Corona, wenn Sie in eine Gaststätte gehen: Check-in, Check-out. Genau so wird das dann in den öffentlichen Verkehrsmitteln sein.

Der Start erfolgte im Verkehrsverbund Stuttgart, es geht weiter mit dem Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis. Wir wollen eigentlich bis Ende 2022 alle Verbünde damit erfassen: Überall soll es die Möglichkeit geben, über das Smartphone ein- und auszuchecken. Das ist, glaube ich, ein Riesenfortschritt, wenn man bedenkt, wie lange wir den ÖPNV an Automaten und an Papiertickets aufgehängt haben, was für viele eine Barriere war. Jetzt gibt es auch für die smartphoneaffinen Menschen eine ganz einfache Form des Ticketings.

(Minister Winfried Herrmann)

Wir werden die digitale Fahrgastinformation erweitern und ausbauen. Ich will an dieser Stelle einmal sagen: Manche sagen ja, man merke gar nicht, dass ich an der Regierung war. Aber als ich hier vor zehn Jahren das Amt des Verkehrsministers übernommen habe, gab es so gut wie keine Echtzeitinformationen für die Fahrgäste, weder in Zügen noch in Bussen noch an Haltestellen. Wir haben dieses Vorhaben damals, in der ersten Regierungskoalition, massiv in unser Förderprogramm aufgenommen und haben es vorangetrieben. Heute, kann man sagen, ist das weitgehend Standard. Neue Züge haben Echtzeitinformationen für die Fahrgäste. Da weiß man, wo der Zug ist, ob er verspätet ist, was die nächste Haltestelle ist. Das ist, glaube ich, ganz wichtig.

Die Fahrgastinformation am Fahrzeug haben wir auch in ein System übertragen, welches bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg platziert ist. Das ist eine Landesdatendreh-scheibe, wo all diese Daten, die für die Nutzerinnen und Nutzer von Bedeutung sind, gesammelt werden und abrufbar sind. Wir haben auch neuartige Projekte, die das unterstützen. Dazu sage ich später noch mehr.

Grundsätzlich wollen wir möglichst viele Daten sammeln und abrufbar machen, damit der Kunde, die Kundin schauen kann: Wie komme ich von A nach B? Wo muss ich umsteigen? Sind die Zugänge barrierefrei usw.? Solche Informationen wollen wir sammeln und damit auch einen Überblick geben. Denn heute kann man noch nicht sagen, wo barrierefreie Haltestellen sind und wo nicht. Das soll z. B. über diese App abgebildet werden.

Wir wollen aber auch die Fahrgastnachfrage besser erfassen, um zu erfahren, wo eigentlich wie viele Fahrgäste fahren, wo die Linien ausgelastet oder gar überlastet sind. Das soll möglichst landesweit passieren, über einzelne Verbünde oder einzelne Linien hinausgehen.

Dann geht es natürlich auch mit der Automatisierung im öffentlichen Verkehr zügig voran. Im Moment wird mit Busfahrern gefahren, und eigentlich erfolgt alles noch händisch. Aber Sie haben ja sicherlich auch die Debatte verfolgt, dass wir im Bereich des Transports – ob Busse, Bahnen oder Lkws – eigentlich überall einen Personalmangel haben. Dieser ist mehr oder weniger stark ausgeprägt, aber er ist überall vorhanden. Daher muss man das schon auch wissen, wenn man mehr machen will und mal so dahinsagt: „Wir wollen die Fahrgastzahlen verdoppeln.“ Man muss dann zwar nicht doppelt so viele Fahrer haben, aber mit der gleichen Anzahl von Fahrern wird es nicht gelingen, man braucht schon mehr.

Deswegen werben wir auf der einen Seite Fahrerinnen und Fahrer an. Aber auf der anderen Seite denken wir auch über automatisierte Angebote nach, beispielsweise in Form von Kleinbussen, die dann z. B. nach Bedarf in Randzeiten, am Rand von Ballungsräumen oder im ländlichen Raum fahren können, wo es nicht den klassischen ÖPNV, sondern den bedarfsgesteuerten Verkehr gibt. Da könnten diese automatisierten Fahrzeuge natürlich ein richtig gutes Angebot werden.

Das ist noch etwas Zukunftsmusik, weil wir in diesem Bereich im Moment überwiegend noch in Projektform arbeiten. Aber die Projekte gibt es auch nicht erst seit gestern, sondern sie laufen schon ein paar Jahre. Das heißt, wir haben inzwischen auch solide Erfahrungen gemacht und relevante Daten gesammelt.

Wir haben außerdem einen neuen rechtlichen Rahmen geschaffen. Das war einer der letzten Beschlüsse des Bundesrats, dass automatisiertes Fahren, auch hochautomatisiertes Fahren auf den Straßen im Land möglich wird. Das ist jetzt rechtlich geklärt, was vor Jahren auch noch nicht der Fall war. Wir, das Land, haben uns dafür eingesetzt, dass diese neuen rechtlichen Bedingungen existieren, damit wir unsere Projekte auch ausrollen können.

Ich möchte einmal einige Projekte vorstellen. Es ist ja auch danach gefragt worden. Wir haben beispielsweise zusammen mit dem Ortenaukreis eine Mobilitäts-App aufgebaut, die analog zu der App „regiomove“, wie es sie in Karlsruhe gibt, den Gesamttraum erfasst und verkehrsträgerübergreifende Angaben für die Nutzer macht.

Wir haben im Verkehrsverbund Stuttgart eine neue Form des Ticketings im Bereich der Zeitkarten entwickelt. Im Landkreis Tübingen gibt es ein Projekt, bei dem Nutzer genau nachfragen können, wo der Bus aktuell ist, wie er besetzt ist, welche Sitzplätze besetzt sind, ob es noch Stellplätze für Kinderwagen und Rollstühle gibt und wo die barrierefreien Haltestellen sind. Da ist ein einziges Unternehmen vorgeprescht und hat gesagt: „Wir wollen da mal etwas ganz besonders Innovatives machen, wollen das für das Land ausprobieren.“ Der Kunde kann dann z. B. sehen, ob ein Bus voll besetzt ist, und dann sagen: „Ich fahre in einer halben Stunde, wenn der Bus eventuell nicht so voll ist. Denn ich möchte nicht gerade in so einem vollen Bus sitzen.“

Das sind alles wichtige Informationen, die wir mit neuen Technologien bereitzustellen versuchen.

Jetzt komme ich zur Automatisierung des Busverkehrs. Wir haben Shuttlebusse gefördert, beginnend beim KIT in Karlsruhe, und haben dann die ersten Fahrten bei der Landesgartenschau in Lahr gemacht. Damals ist dieser Shuttlebus mehr oder weniger im Schrittempo gefahren, maximal 10 km/h, 15 km/h. Man hat schon gemerkt: Die Entwicklung befindet sich noch am Anfang.

In der letzten Woche war ich in Friedrichshafen. Dort haben wir zusammen mit ZF sowie einer ganzen Reihe von Instituten und Verbänden ein Projekt entwickelt. RABus heißt das Ganze, und es geht um automatisiertes Fahren in Shuttlebussen – als Pendlerverkehr oder als urbaner Verkehr. In Friedrichshafen soll das Projekt mit Pendlern stattfinden. In Mannheim wird es in einem Konversionsgebiet, einer ehemaligen Kaserne, ein urbanes Angebot innerhalb dieses Quartiers geben. Das sind unterschiedliche Anwendungsformen, beides in Reallaboren. Wir finanzieren die zusammen mit etwa 14 Millionen €. 20 Millionen € insgesamt betragen die Kosten dieser Projekte.

Jetzt kann man feststellen: Diese Busse können schon schneller fahren, sie können präziser fahren, sie können z. B. millimetergenau die barrierefreie Haltestelle anfahren – ganz exakt. Das war vor einigen Jahren noch gar nicht möglich. Auch die Fahrgeschwindigkeit wurde gesteigert: Nun kann man mit 50 km/h fahren, sodass man jetzt allmählich auf eine Geschwindigkeit kommt, mit der man kein Verkehrshindernis ist; das ist hochinteressant. Denn das Ziel ist, funktionierende, angepasste gute Angebote für die Menschen zu haben, die den Nahverkehr nutzen wollen. Wenn es dann für diese Shuttleverkehre auch noch eigene Busspuren gibt, ist man wirklich

(Minister Winfried Hermann)

schneller am Ziel als durch den Individualverkehr mit dem Auto. Das ist doch eigentlich das Ziel. Umsteigen muss sich zeitlich lohnen. Dazu brauchen wir herkömmliche Methoden – Raum schaffen – wie auch neue Methoden, eben diese automatisierten Techniken.

Wie schaffen wir das Ganze? Das Verkehrsministerium ist gerade auch in einer massiven Umbausituation. Im Regierungspräsidium Tübingen bestand eine Abteilung „Mobilitätszentrale Baden-Württemberg“. Dort wurden auch viele andere zentrale Aufgaben wahrgenommen. Wir haben im Rahmen der Regierungsneubildung gesagt: Diese zentrale Abteilung muss nach Stuttgart, und sie wird ab dem 1. Januar 2022 unter der Überschrift „Mobilitätszentrale Baden-Württemberg – Digitalisierung und Vernetzung“ eine eigenständige Abteilung in meinem Haus sein, die vor allem diese Mobilitätszentrale Baden-Württemberg vorantreiben soll.

Kern dieser Mobilitätszentrale ist die MobiData BW, also eine Plattform des Landes, auf der wir möglichst viele Daten aus allen Verkehrssektoren, aus allen Perspektiven sammeln wollen, und zwar nicht unter dem kommerziellen Gesichtspunkt, wie es andere machen, sondern unter dem Gesichtspunkt, dass sie zum Wohl der Allgemeinheit oder auch des einzelnen Nutzers eingesetzt werden können.

Wir können sagen: Das ist ein richtig supergutes Projekt. Tatsächlich ist MobiData BW in der letzten Woche als bestes „Digitalisierungsprojekt – Bund/Länder/Kommunen 2021“ im Rahmen eines E-Government-Wettbewerbs des Bundes ausgezeichnet worden; das freut uns.

(Beifall bei den Grünen und des Abg. Thomas Dörflinger CDU)

Diese Daten wollen wir nicht als Schatz hüten und nur für uns gebrauchen, sondern wir wollen das Ganze als Open-Data-Plattform anlegen, sodass andere – also Kommunen, Verkehrsleitstellen – zugreifen können. Umgekehrt wollen wir von denen natürlich auch die Daten, damit die Verkehrssteuerung gelingt.

Präsidentin Muhterem Aras: Herr Minister, darf ich Sie ein bisschen an die Uhr erinnern? Die Antworten sollten möglichst kurz sein, damit möglichst viele Fragen gestellt werden können. Ich habe Sie anfangs nicht daran erinnert, weil Sie sich eigentlich immer vorbildlich verhalten und immer sehr kurz und präzise antworten. Aber heute haben Sie die Zeit überschritten.

Minister für Verkehr Winfried Hermann: Ich bin entsetzt. Ich schaue auf die Uhr – ich rede schon doppelt so lange! Es tut mir leid.

(Vereinzelt Heiterkeit)

Ich werde mich jetzt vorbildlich verhalten, mich beschränken und nichts mehr sagen, und ich warte nun, ob ich eine Nachfrage bekomme.

(Beifall bei Abgeordneten der Grünen)

Präsidentin Muhterem Aras: Vielen Dank, Herr Minister. – Die nächste Frage kommt von Herrn Abg. Storz für die SPD-Fraktion.

Abg. Hans-Peter Storz SPD: Vielen Dank, Frau Präsidentin. – Herr Minister, tolle Projekte; da stehen wir ganz an Ihrer Seite, und da geht wirklich was voran. Aber das alles kostet ja auch Geld. Die Gemeinden und Kreise zahlen bisher schon einen wesentlichen Anteil am ÖPNV. Meine Frage ist daher: Wer soll denn das bezahlen? Was wollen Sie den Kommunen kostenmäßig zumuten, und welche Posten, auf denen „Digitalisierung des ÖPNV“ steht, werden wir im Haushalt finden?

Minister für Verkehr Winfried Hermann: Vielen Dank für die Frage. – Das, was ich Ihnen vorgetragen habe, ist weitgehend vom Land finanziert. Das sind ja häufig auch Projekte. Aber wir suchen bei solchen Projekten immer auch nach Partnern. So ist etwa beim Shuttlebus-Projekt RABus ZF im Spiel; es sind die Verbünde, die etwas einbringen. Also, wir suchen schon auch Kofinanzierungen.

Das Gleiche gilt für die anderen Projekte, die ich angesprochen habe. Selbst beim privaten Busprojekt im Landkreis Tübingen, von dem ich erzählt habe, gibt es auch einen Eigenbeitrag. Wir versuchen mit unserer Förderung schon auch, Anreize zu setzen, damit andere etwas hinzutun.

Den Schienenverkehr habe ich gerade gar nicht betrachtet. Aber auch beim Schienenverkehr zahlen wir mit unseren Bestellungen pro Kilometer diese technologischen Entwicklungen und Ausstattungen mit. Wir schreiben das aber auch vor. Echtzeitanzeige für die Fahrgäste, WLAN usw. – all das wollen wir als Standard haben, etwa in den Regionalbussen. Da ist es aber auch so: Die Regionalbusse fördern wir zu 50 oder 60 % – je nachdem –, und die andere Hälfte muss dann die kommunale Seite erbringen. Das müssen wir also in Partnerschaft schaffen.

Wenn wir unsere ÖPNV-Offensive insgesamt voranbringen wollen – mit Mobilitätsgarantie und Mobilitätspass –, dann wird es schon auch darauf ankommen, dass dieser Landtag bereit ist, mehr Mittel zur Verfügung zu stellen. Es darf nicht ausschließlich der kommunalen Ebene aufgeladen werden, wenn es um die Ausweitung und Verbesserung des ÖPNV geht. Auch da wird es eine Kofinanzierung geben.

Ich sage es ganz offen: Wir werden auf Bundesebene die Regionalisierungsmittel zwingend erhöhen müssen. Denn alle Länder sind am Anschlag; alle Länder wollen ausbauen und können das nicht mehr, weil man aus den Regionalisierungsmitteln nicht mehr herausholen kann. Das sind also Aufgaben, die der Bund jetzt im Rahmen der Koalitionsverhandlungen lösen muss.

Präsidentin Muhterem Aras: Vielen Dank. – Die nächste Frage kommt von Frau Abg. Gericke für die Fraktion GRÜNE.

Abg. Silke Gericke GRÜNE: Herzlichen Dank, Frau Präsidentin. – Herr Minister, Sie hatten gerade das Förderprogramm Regibus erwähnt. Aber es gibt ja auch das Busförderprogramm. Sie haben am Wochenende verkündet, was da an Neuem auf den Weg gebracht wird. Aber welchen Beitrag leistet die Landesregierung zur Elektrifizierung der Busflotte im Land?

Minister für Verkehr Winfried Hermann: Wir haben dieses Busförderprogramm schon seit vielen Jahren. Wir haben

(Minister Winfried Hermann)

es bislang immer aufgebaut nach dem Prinzip „Wir fördern über das Maß des gesetzlich Vorgeschriebenen hinaus klima- und umweltfreundliche Antriebe“. Das waren sozusagen die Grundregeln.

Inzwischen kann man sagen, dass es schon längst Standard ist, dass man Euro-6-Busse kaufen muss. Man muss keine Anreize mehr dafür geben, dass sie gekauft werden. Vor Jahren noch war das der Anreiz; inzwischen geht es darum, dass wir die Transformation der öffentlichen Flotte hinbekommen.

Deswegen geht der größte Teil der Busförderung jetzt in die elektrifizierten, hybridisierten Busse. Denn alles, was öffentlich angeschafft werden muss, muss nach der neuen EU-Richtlinie „Clean Vehicles Directive“ zu bestimmten prozentualen Anteilen klimaneutral sein, und zwar mit unterschiedlichen Technologien. Da werden wir, glaube ich, den Unternehmen noch viel helfen müssen.

Wir müssen übrigens nicht nur bei der Fahrzeugförderung Unterstützung leisten, sondern – da bin ich mir sicher – wir müssen bei der Einrichtung der Betriebshöfe helfen. Denn es sind ja völlig andere Voraussetzungen zu erfüllen, je nachdem, ob man einen elektrischen oder einen dieselbetriebenen Bus hat. Das sind zwei völlig unterschiedliche Stände, an denen gearbeitet wird. Die Mitarbeiter benötigen hierfür auch komplett unterschiedliche Qualifikationen. Ich glaube, das wissen auch alle, und es ist eine große Herausforderung. Es wird also nicht reichen, allein die Busförderung zu betreiben.

Wir können die ganz große Förderung auf Landesebene sowieso nicht schaffen. Denn dazu haben wir insgesamt zu wenig Geld. Aber der Bund ist da ja mit etwa 800 Millionen € Fördermitteln für diese Transformation im Spiel. Das ist eine ganz andere Dimension.

Wir müssen dazu beitragen, dass die Unternehmen in unserem Land stark genug sind, dass sie das auch betreiben können und ihren Anteil zahlen können.

Präsidentin Muhterem Aras: Die nächste Frage kommt von Herrn Abg. Dörflinger von der CDU-Fraktion.

Abg. Thomas Dörflinger CDU: Vielen Dank. – Ich nehme den Ball von der Kollegin Gericke zur Busförderung auf. Sie haben gerade gesagt, welche Arten gefördert werden. Können Sie gerade zur letzten Busförderung sagen, wie die Mittelverwendung war, unterschieden nach Ballungsräumen und dem ländlichen Raum? Denn das Förderprogramm soll ja auf das ganze Land wirken. Können Sie uns das sagen?

Danke schön.

Minister für Verkehr Winfried Hermann: Vielen Dank. – Die konkreten Zahlen habe ich nicht im Kopf. Aber ich kann sagen: Das ist sehr ausgewogen. Das muss man schon so sagen.

Wir haben ja das Programm auch so gestrickt, dass nicht die ganz Großen im Ballungsraum alles absahnen können. Vielmehr kann man maximal soundso viele Busse gefördert bekommen. Wir schauen übrigens auch bei der Elektrobusförderung, dass möglichst viele, auch Kleine, bedient werden – wenigstens für einen Bus. Es ist ja logisch: Wenn man nur zehn Busse hat, kann man nicht 20 gefördert bekommen.

Wir achten sehr darauf, dass der ländliche Raum da nicht zu kurz kommt. Wir wissen genau, dass Busverkehre die öffentlichen Verkehre im ländlichen Raum sind – weit mehr als die Schiene.

Präsidentin Muhterem Aras: Vielen Dank. – Die Antworten werden immer kürzer. Deshalb kann die nächste Frage gestellt werden, und zwar von Herrn Abg. Ranger.

Abg. Klaus Ranger SPD: Frau Präsidentin, herzlichen Dank. – Herr Minister Hermann, ich selbst bin bei uns in der Stadt in der Arbeitsgemeinschaft zur Erneuerung des ÖPNV gewesen. Ihre Antworten freuen mich. Allerdings mussten wir erkennen, dass in der Praxis einiges nicht funktioniert. So bekommt z. B. Neckarsulm als Große Kreisstadt mit 27 000 Einwohnern im Moment gar keine Elektrobusse, obwohl man sie vielleicht will.

Das Zweite ist folgende Bitte: Wir müssen – Sie haben es schon erwähnt – die Infrastruktur verändern. Die alten Busbetriebshöfe funktionieren wegen der Entfernungen nicht mehr. Wir müssen einen neuen Betriebshof bauen – mit allem Drum und Dran, in Absprache mit der EnBW. Auch hier ist eine Förderung dringend nötig, sonst funktioniert es nicht.

Dann noch eine dritte Sache. Es gibt auch alte Menschen, die kein Smartphone haben. Also, bitte, vergesst die nicht. Denn das ist auch eine wichtige Klientel für den ÖPNV.

Danke schön.

Minister für Verkehr Winfried Hermann: Vielen Dank. – Deswegen gibt es ja auch alternativ zu den ehemaligen Fahrplänen, die in der Ecke hängen und klein und dunkel sind, nicht lesbar sind, die Echtzeitanzeigen, die man ohne Smartphone lesen kann. Es war mir sehr wichtig, dass wir diese doppelte Information haben – sowohl für die Jungen wie für die Alten.

Auch wenn heute Morgen eine Fraktion steif und fest behauptet hat, wir würden bereits im Sozialismus leben, muss ich Ihnen sagen: Wir haben keine Produktionsbetriebe, wir haben auch keinen Fünfjahresplan für die Produktion von Bussen, sondern das macht bei uns die Wirtschaft. Wenn die nicht liefern kann, ärgert mich das genauso. Denn wir haben lange genug gesagt, dass die Transformation kommt. Die EU hat das lange genug vorher angekündigt. Aber allzu lange hat man gedacht, es bleibt, wie es ist.

Jetzt wird umgestellt. Auch Daimler – die haben sich lange dagegen gewehrt, sich vom Diesel zu verabschieden und andere Technologien anzubieten – bietet jetzt sowohl Brennstoffzellenbusse als auch batterieelektrische Busse an. Europaweit tun das andere Hersteller übrigens ebenfalls.

Viele Kommunalbetriebe scheuen davor zurück, andere Hersteller zu nehmen als die, die sie schon immer genommen haben. Daher muss ich sagen: Auch wenn es zum Teil schwierig ist und manche Unternehmen Lieferschwierigkeiten oder längere Lieferfristen haben, europaweit bekommt man schon auch Elektrobusse.

Präsidentin Muhterem Aras: Danke schön. – Ich kann zu diesem Thema noch eine letzte Frage zulassen, und zwar von Herrn Abg. Hentschel von der Fraktion GRÜNE.

Abg. Thomas Hentschel GRÜNE: Vielen Dank. – Herr Minister, Sie haben vorhin mitten in Ihren Ausführungen abgebrochen, nachdem Sie angefangen hatten, die Verwendung der Daten und die Nutzung der Daten, die Sie im Rahmen der Programme einsammeln wollen, darzustellen. Ich hoffe nicht, dass Sie uns das gänzlich verheimlichen wollen.

Deshalb möchte ich nachfragen, in welche Richtung – Open Data habe ich herausgehört – da tatsächlich eine Nutzung angedacht ist. Ist das auch eine Grundlage für die bessere und klügere Planung von Verbindungen?

Minister für Verkehr Winfried Hermann: Es gibt wirklich vielfache Nutzungsmöglichkeiten. Ich will eine ansprechen, die ich bisher gar nicht erwähnt habe. Wir wollen die Daten natürlich auch verwenden, um den Verkehr vernünftig zu steuern, und zwar nicht hinter dem Stau her, sondern proaktiv, indem wir schon so viele Daten haben, dass wir wissen, wann der Stau droht und was wir tun können, um verkehrslenkend einzugreifen, sodass es erst gar nicht zum Stau kommt.

Dann wollen wir, dass die Nutzerinnen und Nutzer gute Verbindungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern haben. Wir wollen das Angebot so gut machen, dass die Vernetzung passt und dass man nicht lange warten muss, weil der Anschluss zeitlich nicht passt. Um solche Optimierungen geht es dann.

Am Ende wäre es natürlich am schönsten, wenn man eine App hätte, mit der man alle Verkehrsdaten abrufen kann, die man braucht, wenn man von A nach B will, und über die man auch noch bezahlen kann. Das ist die Perspektive. So etwas gab es schon einmal, allerdings nur mit einem Teil der Unternehmen. Wir streben an, dass alle dabei sind. Das macht es auch so schwierig.

Dazu käme auch noch das Feld der Parkplätze: Wo kann ich parken? Wo kann ich mein Auto abstellen, um umzusteigen? Da gibt es viele verschiedene Parkplätze unterschiedlicher Eigentümer und in unterschiedlichem Zustand. Das alles muss zunächst einmal in Form von Daten vorliegen, die dann auch miteinander kompatibel sind.

Weggelassen haben Sie das Thema „Digitale Schiene“. Das ist noch ein weiteres Feld.

Präsidentin Muhterem Aras: Vielen Dank, Herr Minister. – Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen zu diesem Thema.

(Abg. Hans-Peter Storz SPD meldet sich.)

– Wollten Sie zu diesem Thema etwas fragen? Wir haben noch eine Minute. – Bitte, Herr Abg. Storz.

Abg. Hans-Peter Storz SPD: Vielen Dank. – Herr Minister, Sie haben gerade das Thema Schiene angesprochen. Im Bereich der Digitalisierung gibt es das ETCS, das European Train Control System. In vier Jahren soll – das hoffen wir alle – Stuttgart 21 ans Netz gehen. Glauben Sie, dass in Baden-Württemberg bis dahin alle Schienenstrecken in diesem Digitalisierungsnetz sind, und können Sie auch beziffern, was das ungefähr kosten wird, und nennen, wer das dann bezahlen soll?

Minister für Verkehr Winfried Hermann: Es gibt einen Beschluss, wonach wir zusammen mit der Bahn den digitalen

Schienenknoten bauen. Es gibt auch einen Beschluss des Landtags, die Fahrzeuge abzusichern, die Digitalisierungstechnologien zu finanzieren. Das klare Ziel ist, dass das funktioniert. Es wäre wirklich peinlich, wenn der neue Bahnhof fertig wäre, die Züge aber nicht fahren könnten, weil die Software nicht funktioniert.

Das wird aber noch eine Herausforderung sein. Denn wir starten in einer neuen Infrastruktur mit neuen Fahrzeugen und mit neuer Technik. ETCS-Stufe heißt, dass die Züge elektronisch gesteuert werden, dass auch das System elektronisch gesteuert wird, dass die Züge zunehmend automatisiert bzw. teilautomatisiert gefahren werden können und dass sie dann in dichterer Folge fahren können. Das Ganze machen wir, um aus der Schiene mehr Kapazität herauszuholen.

Das Land zahlt für die Umrüstung der Züge dreistellige Millionenbeträge. Denn die Aufgabe, die Schieneninfrastruktur zu finanzieren, die eigentlich beim Bund liegt, fällt jetzt ins Fahrzeug, weil die Fahrzeuge das jetzt lösen. Man sieht ja keine Signale usw. mehr. Deswegen haben wir daran einen Anteil. Den anderen Anteil zahlt der Bund. Auch die Bahn selbst muss sehr viel investieren.

Insgesamt ist das Projekt „Digitale Schiene“ ein Projekt über etwa 15 bis 20 Jahre. In Stuttgart entsteht der Pilotknoten. Dabei geht es um Milliarden. Wenn man genaue Summen nennen soll, läuft man immer Gefahr, dass die Zahl in Kürze vielleicht nicht mehr stimmt. Es ist aber insgesamt ein Milliardenprojekt.

Präsidentin Muhterem Aras: Vielen Dank. Das war eine Punktlandung. – Damit ist dieses Thema abgearbeitet.

Während das Redepult desinfiziert wird, rufe ich das nächste Thema auf, gemeldet von der FDP/DVP-Fraktion. Es lautet:

N a c h h a l t i g e M o b i l i t ä t / V e r k e h r s w e n d e

Ich erteile Herrn Abg. Dr. Jung das Wort.

Abg. Dr. Christian Jung FDP/DVP: Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrter Herr Minister Hermann! Wir wollen heute nicht das Thema Abellio aufrufen. Ich will aber schon einmal sagen: Wir haben dazu gestern Akteneinsicht beantragt, damit wir uns als Opposition oder auch als Legislative dem Thema nähern können. Ich würde mich freuen, wenn wir auch noch zu einem anderen Fall in Ihrem Haus rasch Akteneinsicht erhielten. Vielleicht können Sie sagen, ab wann das möglich ist – eventuell ab nächster Woche?

Das große Thema „Nachhaltige Mobilität“ sehen wir Freien Demokraten ganzheitlich, ohne einen einzelnen Verkehrsträger permanent zu bevorzugen. Dieses Thema haben wir jetzt bei der Nutzfahrzeugmesse NUFAM der Messe Karlsruhe in Rheinstetten gesehen. Alle, die aus der Branche dort waren, waren sich einig: Das wichtigste Thema bei der Logistik und dem Güterverkehr in der Zukunft ist der Fahrermangel.

Deshalb die erste Frage an Sie, Herr Minister: Wenn wir auf der einen Seite an die Lkw-Logistik denken, die in Baden-Württemberg eines der wichtigsten Standortthemen überhaupt ist: Wie will die Landesregierung das Thema Fahrermangel angehen? Vielleicht auch durch eine Bundesratsinitiative?

(Dr. Christian Jung)

Wenn wir auf der anderen Seite über die Mobilitätsgarantie für den ÖPNV sprechen – von 5 bis 24 Uhr –, wie viele zusätzliche Busfahrerinnen und Busfahrer brauchen Sie dazu in Baden-Württemberg?

(Abg. Dr. Timm Kern FDP/DVP: Immer dieser lästige Sachverstand!)

Präsidentin Muhterem Aras: Für die Landesregierung erteile ich das Wort Herrn Minister Hermann.

Sie wissen: Je kürzer Ihre Antworten sind, umso mehr Fragen sind möglich. Aber Sie sind in dieser Hinsicht ja sonst vorbildlich.

Minister für Verkehr Winfried Hermann: Vielen Dank, Frau Präsidentin. – Vielen Dank, Herr Jung, für die Fragen. Sie haben einige Vorbemerkungen gemacht, und ich möchte gleich darauf antworten.

Mein Ministerium war immer darum bemüht, ein transparentes Haus zu sein. Wir stellen bereits sehr viele Informationen auf unserer Homepage ins Netz. Wir beantworten insbesondere die Fragen der FDP/DVP, die sehr differenziert sind, ebenfalls sehr differenziert und ausführlich.

(Abg. Dr. Christian Jung FDP/DVP: Gute Fragen! – Zuruf des Abg. Andreas Kenner SPD)

Wenn das Interesse vorliegt, Akteneinsicht zu nehmen, dann ist dies für uns eine Selbstverständlichkeit. Ich habe auch als Abgeordneter immer dafür gekämpft, dass die Ministerien ihre Entscheidungen offenlegen. Ich habe lange genug im Bundestag gekämpft, weil die Bundesregierung beispielsweise Akten oder Informationen zu der Frage, was sie im Zusammenhang mit Toll Collect, der DB oder wem auch immer verhandelt hat, nicht herausgegeben hat. Ich habe also sehr großes Verständnis für Ihr Anliegen, und mein Haus wird fair mit allen Anfragen umgehen.

Sie haben den Fahrermangel angesprochen; diesen hatte ich ebenfalls bereits angesprochen. Dazu sage ich ganz klar: Das ist ein Problem der gesamten Branche. Die Ursachen dafür, dass es einen Fahrermangel gibt, sind natürlich schon die sehr niedrigen Löhne im Vergleich zu anderen Sparten der Wirtschaft, insbesondere im Industriesektor, wo vergleichbar qualifizierte viel mehr verdienen.

Wir stellen immer wieder fest, dass ausgebildete Lokomotivführer direkt zu Daimler oder Bosch gehen, wenn es dort einen vergleichbaren Job gibt, der besser bezahlt wird. Dann war die Ausbildung gerade umsonst. Deshalb ist es, glaube ich, sehr wichtig, dass sich die öffentlichen wie die privaten Unternehmen alle Mühe geben – die Lkw-Unternehmen sind ja fast nur privat – und gute Arbeitgeber werden. Das heißt, dass es neben einer auskömmlichen Bezahlung, die ich für notwendig halte – ich glaube, dass in der gesamten Branche zu wenig verdient wird und daher auch zu wenige Menschen in diesen Bereich gehen, weil man mehr verdienen möchte –, auch um die Wertschätzung geht.

Auch die sanitären Einrichtungen sind wichtig. Wenn die Fahrer irgendwo auf einem Parkplatz übernachten müssen und dort nicht einmal eine Toilette haben, dieser Platz aber der einzige ist, den sie gefunden haben, um ihren Lkw abzustellen,

dann ist das schlecht. Deshalb ist es ganz wichtig, dass die Autobahngesellschaft die Raststätten so ausbaut, dass sie Aufenthaltsqualität haben und man dort preiswert unterkommt. Teilweise tun dies die Autohöfe – übrigens meist besser als die Autobahnraststätten.

Ich denke auch schon länger darüber nach, ob wir in dem Bereich, für den wir selbst die Verantwortung tragen – bei Landesstraßen –, nicht auch an Strecken, auf denen relativ viel Lkw-Verkehr ist, zumindest eine einfache Infrastruktur zur Verfügung stellen. Auf Landesstraßen gibt es eigentlich nirgendwo Toiletten; das ist sicher nicht nur für Lkw-Fahrer, sondern auch für andere Menschen ein Problem. Dabei ist es z. B. auch wichtig, dass die Arbeitsbedingungen so sind, dass man die Arbeit gern macht.

Ich werbe bei all meinen öffentlichen Auftritten, wenn es um dieses Thema geht, für diese Berufe. Wir haben eine Kampagne mit den Bahnbetreiberfirmen laufen – von Go-Ahead über DB bis hin zu Abellio sind alle dabei. Wir haben eine gemeinsame Werbekampagne für Mitarbeitende in diesen Firmen, also nicht nur für Lokomotivführer und Lokomotivführerinnen, sondern auch für Zugbegleiter und Zugbegleiterinnen sowie Werkstattkräfte. Das sind eine ganze Reihe von Berufen, die in diesen Unternehmen ausgeübt werden können.

Die Möglichkeiten der Politik sind da natürlich begrenzt. Sie als Freier Demokrat wissen, dass die freie Wirtschaft freigelegt ist, das anders zu machen. Daher ist auch die Wirtschaft gefragt, als Arbeitgeber genügend Anreize zu schaffen und Möglichkeiten zu bieten, um die Situation zu verbessern.

Ich will ein wirklich vorbildliches Beispiel nennen. In Südbaden gibt es eine größere Spedition – der eine oder andere kennt sie vielleicht – namens Dischinger. Bei Dischinger gibt es auch einen riesigen Mangel an Fahrern. Ein Problem ist, dass diese nicht wissen, wo sie unterkommen sollen, wo sie nächtigen sollen. Wenn sie längere Zeit hier sind, wissen sie nicht, wo sie wohnen sollen, bzw. bekommen keine bezahlbare Unterkunft – jedenfalls keine für den Lohn, den sie erhalten. Dischinger hat z. B. Systembauten, die als Flüchtlingsunterkünfte genutzt wurden, angemietet, um damit Unterkünfte für seine Fahrer zu schaffen und über günstiges Wohnen für sie eine ganz andere Auskömmlichkeit mit ihrem Einkommen herzustellen. Solche Maßnahmen sind, glaube ich, auch wichtig.

Ich will ganz klar sagen: Es gibt auch eine Arbeitgeberverantwortung; der Arbeitgeber braucht ja die Mitarbeitenden für sein Gewerbe. Deswegen, glaube ich, muss die Wirtschaft etwas tun, aber auch die Politik ist klar in der Pflicht. Auch in den Schulen – den Berufsschulen, aber auch den Hauptschulen, den Realschulen und den Gymnasien –, denke ich, ist es wichtig, für Berufe im Transportsektor zu werben.

Präsidentin Muhterem Aras: Vielen Dank. – Die nächste Frage kommt von Herrn Abg. Katzenstein.

Abg. Hermann Katzenstein GRÜNE: Sehr geehrter Herr Minister! Ich habe eine Neben- und eine Hauptfrage.

Die Nebenfrage schließt ein wenig an die Ausführungen der FDP/DVP an: Teilen Sie meine Einschätzung, dass angesichts des Umstands, dass der Straßengüterverkehr 25-mal so viel klimaschädliche CO₂-Emissionen freisetzt wie der Schienen-

(Hermann Katzenstein)

güterverkehr – also 152 000 t versus 6 000 t CO₂ täglich –, die erste Frage der FDP/DVP zu dem Thema „Nachhaltige Mobilität“ nach den Lkw-Fahrten doch etwas verwunderlich ist?

Meine Hauptfrage lautet: Welche Rolle spielt für das Verkehrsministerium, für die Regierung die Förderung der aktiven Mobilität, also des Zufußgehens und des Radfahrens, beim Thema „Nachhaltige Mobilität“? Können Sie uns Beispiele nennen, wo wir – vielleicht sogar bundesweit – spitze sind?

Minister für Verkehr Winfried Hermann: Kommen wir zur ersten Frage: Es ist, glaube ich, unbestreitbar, dass der CO₂-Ausstoß pro Tonne im Lkw-Verkehr erheblich höher ist als im Schienenverkehr; er beträgt ungefähr das Dreifache. Die Gesamtmenge der Emissionen durch Lkws ist natürlich sehr viel höher als die der Emissionen durch die Bahn insgesamt. Aber der Vergleich hinkt natürlich; denn die allermeisten Güter werden auf der Straße transportiert. Daher ist es logisch, dass in diesem Bereich mehr Emissionen entstehen.

Deswegen sage ich auch immer: Wer den Güterverkehr klimaneutral gestalten will, der ist verlassen, wenn er allein auf die Bahn setzt. Die Bahn hat im Moment gerade noch einen Anteil von 18 % am Transport. Etwa 70 %, 75 % werden über die Lkws auf der Straße transportiert. Das ist eine einfache Rechnung: Selbst wenn nur 10 % des Straßengüterverkehrs auf die Schiene verlagert würden, bedeutete das eine Steigerung um mehr als 50 % für den Schienengüterverkehr.

Wer weiß, wie lange die Deutsche Bahn braucht, um das dritte und das vierte Gleis im Rheintal zu bauen – was vor allem dem Güterverkehr dient –, wer weiß, wie viele Jahre schon daran gearbeitet wurde, der kann nicht hoffen, dass man mit einer Verlagerung das Problem löst. Vielmehr brauchen wir eine moderne Bahn, die leistungsfähig ist. Wir brauchen mehr Schienenverkehr, keine Frage. Aber was wir erst recht brauchen, ist ein sauberer Straßengüterverkehr, das heißt neue Technologien im Bereich des Transports.

Ich bin froh, dass in Baden-Württemberg inzwischen die Produktion von Elektro-Lkws – und zwar von 40-Tonnern, Sattelschleppern, mit batterieelektrischem Antrieb und Brennstoffzellenantrieb – begonnen hat. Übrigens: Beide Antriebe werden von IVECO in Ulm auf derselben Produktionsstraße parallel gebaut; es gibt sozusagen dieselben Grundelemente, aber verschiedene Antriebssysteme. Ich weiß, dass Daimler in Rastatt dasselbe angeht.

Ich freue mich, dass wir es bei dem hoch umstrittenen Projekt vor Ort, dem eWayBW-Projekt mit dem Oberleitungs-Lkw in Murgtal, geschafft haben, dass jetzt alle Technologien ausprobiert werden: Oberleitungs-Lkw, Brennstoffzellentechnologie, synthetische Kraftstoffe, Biokraftstoffe und eben auch batterieelektrische Fahrzeuge sowie Hybridfahrzeuge. Alles wird da parallel gefahren und überprüft.

Daran sehen Sie: Wir sind technologieoffen, aber nicht blind. Wir schauen genau hin: Was bringt welche Technik? Der Versuch wird am Ende auch hilfreich sein, weil man dann weiß, für welche Bereiche man was ermitteln muss.

Jetzt zum zweiten Teil der Frage, Stichwort „Aktive Mobilität“. Gemeint ist da die selbstaktive Mobilität, also zu Fuß ge-

hen, mit dem Fahrrad fahren. Ich glaube, dass darin noch viel Potenzial steckt, das wir nutzen müssen, wenn wir die Städte in unserem Land umgestalten wollen, lebendige Ortsmitten schaffen wollen, Zonen schaffen wollen, in denen man nicht Angst haben muss, von einem Auto angefahren oder umgefahren zu werden, in denen man keine Sorge um seine Kinder haben muss, weil sie einfach auch herumspielen können. Das bedeutet, dass wir die Städte und die Ortsmitten umgestalten müssen und dem aktiven, dem selbstaktiven Verkehr Raum schaffen müssen – also sichere Radwege, sichere Fußwege.

Da haben die allermeisten Kommunen noch richtig viel zu tun. In den vergangenen Jahrzehnten ging es erst ums Auto, dann um den ÖPNV und dann um das Fahrrad. Und jetzt, zum Schluss, kommen die Fußgängerinnen und Fußgänger an die Reihe, obwohl Zufußgehen das ist, was alle am häufigsten tun – selbst die, die ein Auto haben.

Präsidentin Muhterem Aras: Danke schön. – Die nächste Frage kommt von Herrn Abg. Storz.

Ich habe viele Wortmeldungen für Fragen vorliegen, und wir haben sie alle hier notiert. Keine Sorge.

Abg. Hans-Peter Storz SPD: Vielen Dank. – Herr Minister, ein wesentlicher Bestandteil der nachhaltigen Mobilität ist die Umstellung der Busflotten. Wir hatten gerade schon davon gesprochen. Jetzt gibt es ja die EU-Richtlinie „Clean Vehicles Directive“. Meine Frage ist: Wollen wir die in Baden-Württemberg nur wie vorgeschrieben erfüllen, oder wollen Sie mehr? Sprich, wollen Sie sie übererfüllen?

Wenn man mit Busunternehmen spricht, hört man immer wieder: „Ein E-Bus kostet ungefähr doppelt so viel wie ein normaler Bus.“ Trotz der Förderung bleiben sie auf fast einem Drittel der Kosten sitzen. Das heißt, der ÖPNV wird sich verteuern. Wer soll das bezahlen?

Minister für Verkehr Winfried Hermann: Zunächst zur ersten Frage: Wollen wir die EU-Richtlinie erfüllen oder übererfüllen? Die Frage ist ja nicht, ob wir sie erfüllen wollen oder nicht; denn das ist Gesetz. Europäische Vorschriften müssen wir erfüllen.

Wir können öffentliche Förderungen nur daran knüpfen, dass auf dieses Ziel hingearbeitet wird.

(Abg. Hans-Peter Storz SPD: Sie meinen, dann wollen Sie mehr?)

Wenn wir unsere Ziele erreichen wollen – also die Vorgabe, den CO₂-Ausstoß bis 2030 um 65 % gegenüber 1990 zu senken; das ist eine Vorgabe im Klimaschutzgesetz der alten Bundesregierung und jetzt auch unser Klimaziel in Baden-Württemberg; ein weiteres Ziel ist, Baden-Württemberg bis zum Jahr 2040 klimaneutral zu machen; die alte Bundesregierung schreibt fest, dass bis 2045 Treibhausgasneutralität zu erreichen ist –, wenn wir das in den Blick nehmen, dann ist klar, dass wir mehr tun müssen und dies schneller tun müssen.

Deswegen glaube ich, dass die Quoten, die die EU jetzt aufgeföhren hat, grob gesagt, am Anfang zu hoch und danach zu wenig ambitioniert sind. Wir müssen langsamer starten und dann bei den Quoten schneller hochkommen, damit wir das Ziel für 2030 letztlich erreichen. Entscheidend ist nicht, was

(Minister Winfried Hermann)

wir in welchem Jahr erreichen, sondern entscheidend ist, dass wir im Jahr 2030 eine bestimmte Reduktionszahl oder einen bestimmten hohen E-Fahrzeug-Anteil erreichen. Dann müssen also mindestens ein Drittel klimaneutrale Fahrzeuge auf der Straße sein – das gilt auch für den öffentlichen Verkehr –, wahrscheinlich eher mehr.

Wir haben ja vor drei Jahren Zahlen errechnet, als die Klimaschutzziele in Europa und in Deutschland andere waren, und jetzt sind die deutlich angezogen worden. Wir überprüfen nun unsere Ziele daraufhin, wie wir nachschärfen müssen. Ich hoffe, dass wir Ihnen das auch bald einmal quantifiziert nachtragen können.

(Abg. Hans-Peter Storz SPD: Die Kosten?)

Die Kosten: Klar ist: So, wie sich im Pkw-Bereich die Elektromobilität ohne Förderung nicht durchgesetzt hat – erst dann, als es richtig hohe Förderungen gab, gab es eine deutliche Nachfrage –, so wird es auch im öffentlichen Verkehr sein. Dort gibt es zudem durch die Quote noch einen Zwang, das Teurere zu kaufen. Wie gesagt: Der Bund wird den wesentlichen Teil fördern, wir seitens des Landes werden bei der Förderung die Lücken in den Bereichen schließen, die der Bund nicht fördert, beispielsweise bei Werkstätten, Qualifizierungen und Ähnlichem. Wir werden auch unsere Anreize setzen und unsere bisherige Förderung auf die Transformation umstellen.

Präsidentin Muhterem Aras: Danke schön. – Die nächste Frage kommt von Herrn Abg. Dr. Jung.

Abg. Dr. Christian Jung FDP/DVP: Herr Minister, vielen Dank für Ihre Antworten auf die ersten Fragen von mir.

Es ist, glaube ich, wichtig, festzustellen: Es gibt ja durchaus einige Schnittmengen zwischen uns, wenn wir nur einmal das Thema „Deutsche Bahn“ oder „Bahnverkehr insgesamt“ sehen. Ich sage immer und habe auch früher immer gesagt, dass es dort eine der größten Schnittmengen zwischen unseren beiden Parteien gibt, womit wir uns auch ein bisschen von anderen Parteien abgrenzen.

(Zuruf des Abg. Hermann Katzenstein GRÜNE)

Der Grund, weswegen ich das angesprochen habe, Herr Kollege Katzenstein, ist ganz einfach. Ich gehe einfach immer davon aus – wie es ja auch in der Wissenschaft immer wieder gesagt wird –, dass, wenn wir uns mit dem Güterverkehr beschäftigen, das auch Auswirkungen auf alles andere hat. Beispielsweise sind Lkw-Motoren, auch im Verbrennerbereich, so fortschrittlich, dass man das auch in den Pkw-Bereich übertragen kann.

(Zuruf des Abg. Hermann Katzenstein GRÜNE)

Deswegen sage ich auch immer: Nachhaltige Mobilität hat auch immer etwas damit zu tun, dass man sich auch auf Güterverkehr und Logistik fokussiert. Wenn man das gut hinbekommt, sich damit richtig beschäftigt, gute Lösungen herbeiführt, dann werden viele Herausforderungen im Verkehrsreich auch bewältigt werden können. Deswegen verfolge ich persönlich immer den Ansatz, lieber ein bisschen mehr über Güterverkehr und Logistik zu sprechen, als mich mit anderen Themen, die damit nichts zu tun haben, zu beschäftigen.

Ein ganz wichtiges Thema – ich weiß nicht, ob Sie das schon gehört haben – für die Logistikbranche bei uns in Baden-Württemberg ist – das hat auch etwas mit Nachhaltigkeit zu tun, weil wir ja tendenziell mehr Güter auf die Bahn bringen wollen – das Thema Venlo. In Nordrhein-Westfalen gibt es zwei Strecken Richtung holländische Häfen, die für uns in Baden-Württemberg, für die baden-württembergische Automobil- und Chemieindustrie strategisch sehr wichtig sind. Dort ist das Problem, dass es unabgesprochene Bahnbaustellen der DB Netz gibt, die an Wochenenden teilweise zum kompletten Stillstand führen.

Meine Frage an Sie, Herr Minister, ist: Kennen Sie dieses Venlo-Problem? Kennen Sie die Auswirkungen der letzten vier, fünf Wochen auf die baden-württembergische Wirtschaft? Und was tut die Landesregierung, damit nicht zusätzlich rund um die Wochenenden die ganzen Container, auch aus dem Flüssigcontainerbereich, mit Lkws von den Häfen nach Baden-Württemberg transportiert werden müssen? Denn das führt unnötigerweise dazu, dass aufgrund schlechter Planung der Deutschen Bahn zusätzlich noch Hunderte von Lkws auf unseren Straßen verkehren.

Minister für Verkehr Winfried Hermann: Vielen Dank für die Problemaufsicht. Ich muss Ihnen aber leider sagen, dass ich nicht die Zuständigkeit für die Bundesschienenwegeplanung und die Baustellenplanung der Deutschen Bahn habe. An mich sind bisher noch keine Beschwerden herangetragen worden, dass wir in dem Sinn, wie Sie sagen, Auswirkungen auf die baden-württembergische Wirtschaft hätten und ich mich dementsprechend an den Bund wenden müsse. Aber ich nehme das jetzt mit, auch als Auftrag, einmal nachzufragen, in welcher Weise das auch bei uns Betroffenheiten auslöst.

Ich will das auch zum Anlass nehmen, noch etwas Grundsätzliches zu sagen. Die Deutsche Bahn muss lernen, dass sie ihre Baustellen stärker mit den Nutzern und den Betroffenen abspricht. Das ist schon ein Problem. Denn wenn die Bahn baut, hat das immense Auswirkungen auf viele andere. Das haben wir zuletzt in Baden-Württemberg gesehen. Als die Bahn ein halbes Jahr die Strecke Mannheim–Stuttgart saniert hat, hat dies dazu geführt, dass in halb Baden-Württemberg der Nahverkehr durcheinandergelassen ist, weil dann die Fernzüge, die üblicherweise auf der Schnellbahnstrecke verkehren, auf den Nahverkehrsstrecken gefahren sind und die Nahverkehrszüge das Nachsehen hatten oder auch Güterverkehre verdrängt wurden, was auch immer. Insofern sind die Auswirkungen des Bauverhaltens der Deutschen Bahn erheblich.

Wir haben allerdings ein Grundproblem, das man nicht lösen kann – jedenfalls nicht schnell –, dadurch, dass wir kaum Redundanz im System haben. Anders ist es, wenn eine Autobahn oder eine andere Straße saniert oder unterbrochen wird. Da besteht immer eine Möglichkeit zur Umfahrung. Das ist im Schienenbereich oft nicht gegeben, oder der Umweg ist so groß, dass er nicht wirklich ein ernsthaftes Angebot ist und daher der Transport über Lkws einfacher ist.

Das ist ein Mangel des Systems, weshalb ich ein Anhänger von Redundanzsystemen im Schienenbereich bin. Nehmen wir ein Beispiel aus Baden-Württemberg: Der Ausbau der Gäubahn ist nicht nur für die Anrainerstädte entlang der Gäubahn wichtig, sondern er ist auch für den Fall wichtig, dass man, wenn die Rheintalbahn – aus welchen Gründen auch im-

(Minister Winfried Hermann)

mer – unterbrochen ist, wenigstens über die Gäubahn in die Schweiz kommt. Wenn wir uns das System anschauen, dann werden wir feststellen, dass wir ganz viele Parallelstrecken, die wir brauchten, nicht haben.

Präsidentin Muhterem Aras: Danke schön. – Die nächste Frage kommt von Herrn Abg. Hentschel.

Abg. Thomas Hentschel GRÜNE: Herr Minister, ich komme einmal weg vom Thema Schiene, obwohl ich diesbezüglich noch andere spannende Fragen hätte, insbesondere was KV-Terminals und die Maßnahmen des Landes betrifft. Vielleicht können Sie uns diesbezüglich einen kurzen Überblick über den Stand geben.

Aber für mich ist auch die straßengebundene Seite interessant. Welche Ziele hat das Land beim straßengebundenen Verkehr in Richtung Klimaschutz? Welche Stellschrauben gibt es, mit denen Sie versuchen, Themen wie beispielsweise „reFuels“ oder Ähnliches voranzutreiben?

Minister für Verkehr Winfried Hermann: Zunächst einmal zu den KV-Terminals, also zum kombinierten Verkehr. Das ist sicherlich ein sehr sinnvolles und nachweislich auch ein sehr zukunftsfähiges Konzept. Nach diesem Konzept wird die kürzere Strecke, aus der Fläche heraus, mit einem Lkw zurückgelegt, weil es dort keine Schiene gibt. Dann bringt man die Container zum KV-Terminal, und dann geht es auf dem Wasser oder auf der Schiene zu den sogenannten ZARA-Häfen – das sind holländische und belgische Häfen an der Nordsee, die durch den Rhein erschlossen werden – oder nach Hamburg oder Bremerhaven. Der lange Weg dorthin kann nur auf der Schiene zurückgelegt werden. Das sind sinnvolle, klimafreundliche und nachhaltige Kombinationen, die wir ausbauen müssen.

In Baden-Württemberg sind vor rund 20 Jahren viele noch vorhandene dezentrale Güterterminals unter dem damaligen Bahnchef leider beseitigt worden. Darunter leiden die Regionen bis heute. Teilweise sind die Flächen noch vorhanden, und wenige werden noch genutzt. Ein wirklich gutes Beispiel gibt es bei Horb-Heiligenfeld. Dort sind wir gerade dabei, mit Fördermitteln des Landes und des Bundes ein KV-Terminal aufzubauen. Wobei ich sagen muss: Wir, das Land, fördern nicht die Infrastruktur, sondern die Konzept- und die Machbarkeitsstudien, und der Bund fördert die Infrastruktur. Teilweise können wir die Infrastruktur in bescheidenem Umfang mitfordern. Aber das ist sozusagen der Impetus, den wir haben wollen.

Außerdem fördern wir gerade die Stadt Reutlingen, die sich vorgenommen hat, das ehemalige Güterbahnhofsareal, das ziemlich zentral in der Stadt liegt, so zu nutzen, dass von dort aus klimafreundlicher Güterverkehr und Logistik auf der Straße organisiert wird. Dort will man möglichst ein hoch automatisiertes Terminal, mitten in der Stadt, das leise sein soll. Die Stadt soll möglichst mit null Emissionen versorgt werden. Das ist ein sehr anspruchsvolles Projekt, das wir gern fördern, unterstützen. Davon brauchten wir mehr.

Es gibt noch ein paar weitere Flächen. Es gibt ein Großprojekt, über das wir schon lange mit der Stadt verhandeln, nämlich in Lahr. Dort besteht im ehemaligen Flughafensareal die Chance, ein richtig großes KV-Terminal zu bauen. Die neue Rheinstrecke, die entlang der Autobahn gebaut wird – das

dritte und das vierte Gleis –, wird direkt dort vorbei gebaut. Welchen idealeren Standort gibt es als diesen? Die Stadt Lahr ist dazu auch gern bereit. Wir werden demnächst den Mobilitätspakt Lahr starten. In diesem werden das Terminal, aber auch die anderen Verkehrsprobleme eine Rolle spielen. Ich hoffe, dass wir sie gemeinsam lösen können.

Was die Frage nach den erneuerbaren Kraftstoffen anlangt: Wir haben zum einen das Projekt „reFuels – Kraftstoffe neu denken“ beim KIT in Karlsruhe, zusammen mit MiRO, der Mineralölwirtschaft und der Automobilbranche. Dort arbeiten wir an einer großen Demonstrationsanlage mit einer Jahresproduktion von mehreren Zehntausend Tonnen. Damit stehen wir kurz vor der noch größeren industriellen Produktion. Das bringen wir voran. Das ist das eine.

Wir haben aber auch kleinere Projekte, die sich eher noch im Pilotstadium befinden. Wir werden es wahrscheinlich schaffen, dass wir zusammen mit der Zementwirtschaft, genauer gesagt mit der Firma SCHWENK Zement, in Mergelstetten ein Werk aufbauen. Bei der Zementherstellung entsteht sehr viel CO₂. Die haben auch ein Problem, da es für sie im europäischen Klimahandelssystem teuer wird. Also haben sie ein Interesse daran, ihren CO₂-Ausstoß zu reduzieren. Letztlich hat auch die Flugwirtschaft ein Interesse daran, dass aus dieser Reduktion von CO₂ auf CO₂-Basis ein neuer Kraftstoff – ein mit Blick auf die Klimaneutralität besserer Kraftstoff, also synthetisches Kerosin – entsteht.

Präsidentin Muhterem Aras: Danke schön.

Minister für Verkehr Winfried Hermann: Da ist eben ...

Präsidentin Muhterem Aras: Entschuldigung.

Minister für Verkehr Winfried Hermann: ... die Firma SCHWENK Zement sehr interessiert und bereit, dass das zustande kommt.

Es gibt noch eine Reihe von anderen Projekten. Aber ich muss sagen: Das sind überwiegend Projekte, die wir für die Massenproduktion anstoßen können. Für die Standardisierung und Hochskalierung ist dann die Wirtschaft zuständig – für die größeren Projekte eigentlich der Bund.

Präsidentin Muhterem Aras: Danke schön. – Die nächste Frage kommt von Herrn Abg. Fischer.

Abg. Rudi Fischer FDP/DVP: Sehr geehrter Herr Minister, eine Frage habe ich noch. Sie haben die freie Wirtschaft aufgeführt, und Sie führen auch die freie Berufswahl an. Das heißt, die Busfahrerinnen und Busfahrer werden in Zukunft wahrscheinlich nicht – wie soll ich sagen? – vom Band fallen.

Wenn Sie von einer Verdopplung der Fahrgastzahlen sprechen, frage ich mich immer: Woher bekommen Sie die zusätzlichen Busfahrerinnen und Busfahrer? Sie haben ja eigentlich schon die Zahl der Busfahrerinnen und Busfahrer, die Sie im Moment einsetzen. Wenn Sie von einer Verdopplung reden, haben Sie bestimmt eine Ahnung, eine Idee, was das tatsächlich an konkreten Zahlen bedeuten würde, die erforderlich wären, um diese Verdopplung abzudecken.

Minister für Verkehr Winfried Hermann: Ich sehe das Problem etwas anders. Es ist ja nicht so, dass heute von frühmor-

(Minister Winfried Hermann)

gens bis spätabends und auch am Wochenende alle Busse und Bahnen rammenvoll wären und wir deswegen eine zweite Bahn, einen zweiten Lokomotivführer brauchten. Ich sehe noch sehr viel Kapazitäten in den Gefäßen, wie wir sie heute anbieten. Daher bedeutet der Zuwachs nicht automatisch mehr Lokomotivführer oder Busfahrer.

Aber natürlich haben Sie recht: Perspektivisch werden wir künftig sicherlich eher mehr Busfahrerinnen und Busfahrer brauchen als heute. Und dann stellt sich schon die Frage, wie wir mehr Busfahrerinnen und Busfahrer aus dem Arbeitsmarkt bekommen. Zum anderen werden wir auch Technologien einsetzen müssen.

Wir haben vor einigen Jahren extrem viel über autonomes Fahren beim Pkw gesprochen. Ich persönlich glaube, dass dies eher nicht so wichtig ist. Die meisten Leute bei uns fahren gern Auto und können Auto fahren. Die wollen gar nicht, dass ein Automat fährt.

Aber im Transportbereich wäre es natürlich eine erhebliche Erleichterung, wenn ein Lkw-Fahrer mit Platooning drei Lkws fahren könnte. Das Gleiche können wir übrigens auch mit den Shuttlebussen machen. Das ZF-Projekt basiert auf der Annahme, dass man ein Gefäß hat. Da gibt es noch einen Begleiter, und dann würde man, wenn man mehr braucht, im Platooning-System ein zweites und ein drittes anhängen – einfach auch, weil man weiß: Es wird einen Mangel an Fahrerinnen und Fahrern geben. Ich glaube – deswegen sage ich das auch –, der Mangel an Fahrerinnen und Fahrern wird dazu führen, dass in diesem Bereich die Automatisierung schneller voranschreitet als im Pkw-Bereich.

Präsidentin Muhterem Aras: Jetzt kann ich noch eine kurze Frage und eine kurze Antwort zulassen. Die Antworten sind jetzt wirklich kurz.

Herr Abg. Joukov-Schwelling, bitte.

Abg. Michael Joukov-Schwelling GRÜNE: Herr Minister, in den letzten Tagen und Wochen sind etliche Unternehmen mit der Frage nach einem Gleisanschluss auf mich zugekommen. Die hätten gern einen Gleisanschluss ausgebaut oder neu errichtet. Das ist auch Teil des Programms der Landesregierung.

Beklagt werden vor allem die langen Planungsabläufe. Deswegen die Frage: Wäre es denkbar – im Benehmen mit den Kolleginnen und Kollegen der anderen Bundesländer –, über den Bundesrat darauf hinzuwirken, dass das Planungsrecht so weit entschlackt wird, dass ein Gleisanschluss in weniger als fünf Jahren zu erreichen ist?

Ich will nicht dauernd mit dem China-Vergleich kommen. Aber andere Länder schaffen in fünf Jahren sehr viel mehr als nur einen Gleisanschluss.

Vielen Dank.

Minister für Verkehr Winfried Hermann: Das ist wohl wahr. Der Ausbau der Schieneninfrastruktur, aber auch der der anderen Infrastrukturen dauert ewig. Deswegen muss eine neue Bundesregierung dafür sorgen, dass wir eine ganze Reihe von Problemstellungen auch dadurch lösen, dass die Verfahren vereinfacht und beschleunigt werden. Ein Gleisan-

schluss müsste eigentlich innerhalb eines Jahres realisiert werden können – nicht in fünf oder zehn Jahren. Wir, das Land, haben das auch im Koalitionsvertrag verankert. Wir wollen das auch fördern und unterstützen. Aber die großen Förderprogramme sind auch da Bundesprogramme. Ich unterstütze das auch.

Unter den derzeitigen Bedingungen glaube ich: Die Gleisanschlüsse sind eben für größere Unternehmen von Bedeutung. Wenn man nur einen halben Waggon pro Woche füllt, dann ist das kein wirklich wirtschaftliches Angebot. Aber für größere Unternehmen, die im Laufe einer Woche einen ganzen Langzug zusammenstellen, der anschließend zu den Häfen fährt, ergibt das sehr viel Sinn.

Viele dieser großen Unternehmen haben übrigens Gleisanschlüsse und nutzen sie gerade nicht. Es ist also nicht nur so, dass es keine Anschlüsse gäbe, sondern es gibt auch viele Anschlüsse, die jetzt nicht genutzt werden, weil das Angebot der Bahn nicht attraktiv genug ist: weil das zu lange dauert oder zu teuer ist oder nicht verlässlich.

Da muss ich sagen: Die Deutsche Bahn, die ja im Wesentlichen den Güterverkehr betreibt – aber nicht allein –, muss auf der Schiene Angebote unterbreiten können, die wirklich konkurrenzfähig zum Straßenangebot sind. Je mehr Staus wir auf der Straße haben, umso mehr ist auf der Schiene vielleicht doch eine größere Verlässlichkeit herstellbar.

Viele Unternehmen sagen, das Problem sei nicht so sehr, wie lange ein Transport dauere, sondern entscheidend sei, dass man wisse: Wann geht es los, und wann kommt er an? Da können drei Tage, die zuverlässig planbar sind, genauso gut sein wie zwölf Stunden, aus denen vielleicht 14 Stunden werden oder mehr.

Das ist ganz wichtig. Insofern glaube ich, dass wir uns auch darum kümmern müssen. Übrigens sind Gleisanschlüsse in unserem Güterverkehrskonzept Baden-Württemberg ein wichtiges Handlungsfeld, um das wir uns kümmern wollen.

(Beifall bei Abgeordneten der Grünen)

Präsidentin Muhterem Aras: Vielen Dank. – Ich kann keine weiteren Wortmeldungen zulassen.

(Zuruf)

– Ja, aber die Zeit ist vorbei. – Vielen Dank, Herr Minister. – Wir hatten eine Punktlandung: eine Stunde. Daher kann ich die anderen Themen gar nicht mehr aufrufen.

Damit ist Punkt 4 unserer Tagesordnung erledigt.

Ich rufe **Punkt 5** der Tagesordnung auf:

Erste Beratung des Gesetzentwurfs der Fraktion GRÜNE und der Fraktion der CDU – Gesetz zur Änderung des Landeshochschulgesetzes und anderer Gesetze – Drucksache 17/847

Meine Damen und Herren, das Präsidium hat folgende Redezeiten festgelegt: für die Begründung fünf Minuten und für die Aussprache fünf Minuten je Fraktion. Die Zeit zur Begründung des Gesetzentwurfs haben die Fraktion GRÜNE und die Fraktion der CDU hälftig aufgeteilt.

(Präsidentin Muhterem Aras)

In der Aussprache erteile ich das Wort für die Fraktion GRÜNE Herrn Abg. Joukov-Schwelling. Es ist die erste Rede unseres Kollegen. Daher bitte ich Sie darum, von Zwischenfragen abzusehen und insgesamt zuzuhören wie bisher auch. Vielen Dank.

Abg. Michael Joukov-Schwelling GRÜNE: Frau Präsidentin, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Es ist mir eine besondere Ehre, heute meine erste Parlamentsrede zu einem derart wichtigen Thema halten zu dürfen. Knapp 400 000 junge Menschen studieren in Baden-Württemberg. Von deren Wissen und Können wird der künftige Wohlstand unseres Landes abhängen. Bereits jetzt bereichert das studentische Leben jeden Tag unsere Gesellschaft.

Die Pandemiesemester waren für die Studis an unseren Hochschulen sehr hart. Wir haben mittlerweile einen kompletten Masterjahrgang, der die jeweilige Hochschule noch nie von innen gesehen hat. Wie belastend das ist, weiß ich über mein privates Umfeld aus erster Hand.

Sosehr sich viele Dozentinnen und Dozenten im Land angestrengt haben, mit den digitalen Methoden aufzufangen, was aufzufangen war, wissen wir doch alle, dass das nur ein Notbehelf war. Die akademische Welt lebt vom direkten Austausch, und die existierenden Formate eignen sich nur bedingt, ins Digitale transponiert zu werden. Um neue Formate zu entwickeln, war die Zeit schlicht zu kurz, zumal im Lockdown.

Die Folge ist klar: Die gesetzten Prüfungsfristen einzuhalten ist für einige Studierende in der Pandemie schlicht unrealistisch. Etliche sind trotz der Pandemie durchgekommen, und ich habe die größte Hochachtung davor, wie viele es sogar sehr gut geschafft haben. Aber es sind eben nicht alle.

Unsere Aufgabe in diesem Parlament ist es jedoch, auch und gerade an jene zu denken, die es schwerer haben. Deshalb dient der vorliegende Gesetzentwurf dazu, die Prüfungsfristen um bis zu drei Semester zu verlängern und, sollte die weitere Entwicklung der Pandemie das notwendig machen, das Ministerium zu ermächtigen, weitere Verlängerungen per Verordnung anzuordnen.

Eine solche Verordnungsermächtigung gab es schon beim BAföG, sodass die Landesregierung bereits im Sommer Rechtssicherheit schaffen konnte. Bei den Prüfungsfristen muss allerdings zuerst das Gesetz geändert werden, und das gehen wir heute an. Dafür ist es höchste Zeit, denn noch immer wird Betroffenen an einigen Hochschulen die Exmatrikulation angedroht – mit der Begründung der derzeitigen Rechtslage.

Ich hoffe sehr, dass die Exmatrikulationsverfahren spätestens mit der heutigen Debatte ausgesetzt werden, weil sie – ich habe für das Vorhaben Unterstützung in allen demokratischen Fraktionen vernommen – über das bald verabschiedete Gesetz sowieso gegenstandslos werden.

Als sogenanntes begünstigendes Gesetz ist auch die Rückwirkung rechtlich unproblematisch. Das Gesetz schafft die Sicherheit für etliche junge Menschen, die gerade bangen.

Diese Rechtssicherheit gilt dann auch für die akademisch Beschäftigten. Dies stellen wir mit Artikel 1 Nummer 2 des vorliegenden Gesetzentwurfs sicher. Die Pandemie, meine Damen und Herren, hat uns allen doch vor Augen geführt, wie

sehr wir exzellente und brillante Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler brauchen. Ich möchte behaupten, dass die Politik noch nie in diesem Ausmaß wie heute auf die Erkenntnisse und die Arbeit der Wissenschaft, auf Innovation und Forschung angewiesen war. Das zeigt die Coronakrise, das zeigt auch die Klimakrise. Zu welchen Leistungen Forscherinnen und Forscher fähig sind, erleben wir gerade im Kampf gegen das Virus. Es ist also in unserem gemeinsamen Interesse, die akademischen Karrieren nicht ohne Not vorzeitig zu beenden.

(Beifall bei den Grünen und Abgeordneten der CDU sowie der Abg. Andreas Kenner und Florian Wahl SPD)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, gestatten Sie mir noch einen kurzen Ausblick. Eine völlige Rückkehr zur Normalität wird es an den Hochschulen auch im Wintersemester nicht geben und nicht geben können. Denn das Virus ist nach wie vor da, und es ist nach wie vor tödlich gefährlich. Aber die Impfung eröffnet neue Freiräume. Die Landesregierung hat die Hochschulen bereits ermächtigt, diese Freiräume zu nutzen und zu einem weitgehenden Präsenzbetrieb unter 3-G-Bedingungen zurückzukehren.

Auch an dieser Stelle der Appell an die Studierenden und die Beschäftigten der Hochschulen: Lassen Sie sich nicht von alternativen Fakten verunsichern! Die Impfung ist sicher, und sie ist sicherlich der beste Weg aus der Pandemie.

(Beifall bei den Grünen und Abgeordneten der CDU – Vereinzelt Beifall bei der SPD)

Ich wünsche den Hochschulen viel Erfolg bei der Rückkehr zu mehr Präsenz und ermuntere sie im Namen meiner Fraktion ganz ausdrücklich dazu.

Im nächsten Schritt wollen wir auswerten, welche Lehren im Hochschulbereich aus der Pandemie zu ziehen sind. Mit welchen Errungenschaften, beispielsweise digitalen Innovationen, können wir die Hochschullehre langfristig qualitativ verbessern? Wie sieht hochwertige Lehre in den 2020er-Jahren überhaupt aus? Es ist bei mir nicht so lange her, dass ich studiert habe, aber die Welt hat sich seitdem verändert, und vielen Kolleginnen und Kollegen dürfte es ähnlich gehen. Denn auch die wissenschaftliche Welt ist stets im Wandel.

Aber eines ist klar: In der Regel sollte die Lehre in Präsenz stattfinden. Der Diskurs an unseren Hochschulen lebt schließlich von genau dieser Präsenz.

(Beifall bei den Grünen und Abgeordneten der CDU – Vereinzelt Beifall bei der SPD)

In diesem Sinn: Die Studierenden im Land können sich auf uns verlassen. Sie haben nun spätestens nach der zweiten Lesung und der Verabschiedung des Gesetzes die notwendige Sicherheit und können sich auf ihr Studium konzentrieren. Im Namen der Grünen wünsche ich viel Erfolg dabei.

Vielen Dank.

(Beifall bei den Grünen und Abgeordneten der CDU)

Präsidentin Muhterem Aras: Für die CDU-Fraktion erteile ich das Wort Herrn Abg. Dr. Schütte.

Abg. Dr. Albrecht Schütte CDU: Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Coronapandemie hat viele Bevölkerungsgruppen vor große Herausforderungen gestellt: die Alten in den Pflegeheimen, Familien, vor allem mit Kindern, die Personen, denen man für eine Zeit die Ausübung ihres Berufs untersagen musste.

Ebenso vor Herausforderungen gestellt – worüber aber selten diskutiert wurde – wurden die Studierenden in unserem Land. Stellen Sie sich einmal vor: Quasi völlig über Nacht musste die Präsenzlehre auf ein digitales Format umgestellt werden.

Insbesondere waren davon auch die Anfängerinnen und Anfänger im Studium betroffen. Sie sitzen in einer Stadt, in der sie nicht in Präsenz in den Hörsaal dürfen. Sie können nicht in die Gastronomie. Es gibt kein Vereinsleben, und auch sonst gibt es nichts. Das heißt, sie sitzen mutterseelenallein da. Das ist eine Herausforderung, insbesondere, da die Art zu lernen im Studium noch neu gegenüber der Schule ist.

Die Hochschulen haben in dieser Zeit die Digitalisierung noch mal beschleunigt. Die Lehre ist an vielen Stellen fast über Nacht digital erfolgt; es wurde häufig zielgerichtet improvisiert. Dafür danken wir den Hochschulen mit ihren Professorinnen und Professoren, den Dozierenden, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Studierenden sehr herzlich.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU und der Grünen)

Das Land hat den zusätzlichen Aufwand der Digitalisierung mit 40 Millionen € unterstützt. In diesem und im nächsten Jahr werden 57 Millionen € zur Verfügung gestellt, um coronabedingte Folgekosten, z. B. bei der Zugangskontrolle oder bei zusätzlichen Lehrübungen, zu finanzieren.

Trotz aller Anstrengungen sind doch an manchen Stellen Lücken entstanden. Deshalb wurden die Prüfungsfristen bereits verlängert – der Kollege hat es gesagt –, und mit dem hier vorliegenden Gesetzentwurf streben wir eine weitere Verlängerung an.

Konkret: Für die Semester zwischen dem Sommersemester 2020 und dem Wintersemester 2021/2022, in denen jemand eingeschrieben war, verlängert sich die Prüfungsfrist um jeweils einen Monat, in der Summe allerdings bei vier Semestern nur um drei Monate. § 2 regelt das Analoge für wissenschaftliche Mitarbeiter, der Kollege hat es schon gesagt. Damit schaffen wir eine gute Regelung, um ausreichend Zeit für die Vorbereitung der Prüfungen zu gewährleisten. Wir hoffen, dass der Bund im weiteren Verlauf wie bei der ersten Verlängerung der Prüfungsfrist die BAföG-Bezugsdauer anpasst.

Es ist nämlich zentral, dass wir in unserem Land innovative Menschen behalten, wir dafür sorgen, dass die Talente bei uns bleiben und auch in Zukunft an der Entwicklung unseres Landes weiterarbeiten. Wir profitieren heute von dem, was über Jahrhunderte an Universitäten und sonstigen Hochschulen entwickelt wurde. Jetzt kommt es darauf an, dass wir auch für die Zeit, in der wir nicht mehr im Landtag sitzen und die vielleicht mancher von uns auch nicht mehr mitbekommt, die besten Leute holen, um sie entsprechend vorzubereiten.

Klar ist bei der Verlängerung der Prüfungsfristen, dass im Referendariat eine Verlängerung nicht analog möglich ist. Das unterliegt dann der Schule bzw. dem Justizministerium.

Auch für die Duale Hochschule Baden-Württemberg mit konstant zusammengesetzten Lerngruppen und dem 50-prozentigen Praxisanteil werden diese Regeln nicht 1 : 1 umgesetzt. Allerdings haben wir, die CDU-Fraktion, vernommen, dass die Zahl der Studienabbrecher an der Dualen Hochschule Baden-Württemberg während Corona nicht zugenommen hat, sondern sogar leicht zurückgegangen ist.

Die in der Coronapandemie angewandten Lernformate haben ihre Nützlichkeit bewiesen, und einiges davon wird man für die Nach-Corona-Zeit übernehmen. Allerdings gibt es Veranstaltungen, die ihre volle Qualität nur in der Präsenz entwickeln. Der Austausch im Seminar, die Möglichkeit, Fragen zu stellen und nach der Vorlesung mit Kommilitoninnen und Kommilitonen zu diskutieren und vieles mehr, funktioniert eben nur in Präsenz und da viel unmittelbarer als über digitale Formate.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU und der Grünen)

Dazu kommt, dass ein Präsenzstudium viel mehr ist als nur die Durchführung einzelner Lehrveranstaltungen in Präsenz. Nur vor Ort kommt es zu einem Austausch zwischen Dozierenden und Studierenden, aber auch beim wissenschaftlichen Mittelbau und natürlich ganz zentral – sowohl fachlich als auch sozial – bei den Studierenden untereinander.

Das Studium im ganzheitlichen Sinn von Alexander von Humboldt bleibt eben viel mehr als das bloße Aneignen von Wissen. Bildung kann nicht ohne Austausch mit anderen, nicht ohne das Hinterfragen von Hypothesen, nicht ohne den Diskurs mit anderen oder die Präsentation vor anderen erworben werden.

Daher ist es der CDU-Fraktion, dem Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst sowie den Kolleginnen und Kollegen der Fraktion GRÜNE ganz enorm wichtig, dass wir die Rückkehr zur Präsenz so vollumfänglich wie möglich – es wird noch nicht komplett möglich sein – gestalten. Diese Gestaltung und die Sicherstellung, dass es so kommt, kann ja über einen Ergänzungsantrag in der Beratung des Ausschusses erfolgen.

Dabei ist uns, der CDU-Fraktion, eine Beschränkung der Ausnahmen auf Weiterbildung oder internationale Studienformate bzw. bei einer deutlichen Verbesserung der digitalen Lehre gegenüber der Präsenzlehre wichtig. Für uns, die CDU-Fraktion, stehen nämlich gerade bei einem Erst- bzw. einem Vollzeitstudium die ganzheitliche Bildung, das soziale Leben und die Interessen der Studierenden im Mittelpunkt. Daher haben wir uns für eine Aufstockung der Mittel eingesetzt, verlängern mit dem heute vorliegenden Gesetzentwurf erneut die Prüfungsfristen und werden sicherstellen, dass Präsenz, wo immer sinnvoll und möglich, umgesetzt wird.

Wir danken den Studierenden, die in dieser schwierigen Zeit ihr Studium weiterführen, und wir sagen ganz klar – das hat auch schon der Kollege der grünen Fraktion getan –: Es ist uns ein Anliegen, dass in Präsenz studiert wird, und nicht jeder Hinweis, dass das Ministerium dies untersage, trifft die tatsächliche Sachlage.

Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU und Abgeordneten der Grünen)

Präsidentin Muhterem Aras: Für die SPD-Fraktion erteile ich das Wort Frau Abg. Rolland.

Abg. Gabriele Rolland SPD: Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Danke an die Regierungsfractionen für den Gesetzentwurf zur Änderung des Landeshochschulgesetzes. Dies hat ja schon eine gewisse Tradition – allerdings mit einem sehr traurigen Hintergrund. Im Juni 2020 haben wir die Prüfungsfristen der Studierenden für das Sommersemester 2020 verlängert, im Dezember 2020 haben wir diese für das Wintersemester 2020/2021 verlängert, und jetzt, im Oktober 2021, machen wir das für das Sommersemester 2021 und – das ist sehr vorausschauend – auch für das Wintersemester 2021/2022. Bravo!

Der Hintergrund ist auch deshalb ein trauriger, weil Corona wahrscheinlich noch länger ein Thema sein wird. Wir erleben jetzt, nachdem die Präsenz an den Hochschulen wieder beginnt, dass die Zufriedenheit mit der Corona-Verordnung Studienbetrieb nicht wirklich ausgeprägt ist. Es ist besorgniserregend, was die Hochschulen jetzt machen müssen und wie die Studierenden darauf reagieren.

Dem Kollegen von den Grünen möchte ich zurufen: Über 90 % der Studierenden sind geimpft. Ich hoffe, dass eine solche Impfquote auch bei den Beschäftigten an den Hochschulen zu beobachten ist; das wäre wirklich klasse.

Warum noch ist das traurig? Die Studierenden treibt die Sorge um, wie es mit ihren Prüfungen läuft. Sie haben auch Angst bezüglich der Qualität ihres Studiums, und sie verspüren ein gewisses Unwohlsein: „Habe ich denn wirklich die richtige Entscheidung getroffen? Ist es so, wie ich es mir wünsche, mit diesem digitalen Studium und mit der nun vielleicht wieder einsetzenden Präsenz?“ Denn den Studierenden wird die Energie genommen, die Motivation und die Lust am Studieren gehen zurück. Das erleben wir. Wenn Sie zu den Studierenden gehen und sich erkundigen, was die Kolleginnen und Kollegen der Psychologischen Beratungsstellen hierzu zu berichten haben, dann wissen Sie, dass dies wirklich ein großes Thema für die jungen Leute ist.

Deswegen sind wir in der SPD-Fraktion der Auffassung, dass diese Prüfungsfristen auch weiterhin verlängert werden sollten, nicht nur für das Wintersemester 2021/2022. Sie machen es jetzt anders; Sie geben der Ministerin eine Ermächtigung für eine Verordnung, um dies zu regeln. Es wird dann aber am Parlament vorbeigehen.

Es wäre sinnvoll gewesen, bereits vor eineinhalb Jahren zu reagieren. Denn da wusste man schon, dass die Pandemie nicht so bald beendet sein wird und dass die Studierenden vor große Herausforderungen gestellt sind.

Ich darf aus einem Antrag zitieren, den ich mit meinen Fraktionskolleginnen und -kollegen vor knapp einem Jahr zum Thema Prüfungsdruck gestellt habe. In ihrer Stellungnahme erklärte die Ministerin, dass – ich zitiere –

... individuelle zeitliche Planungen in einigen Fällen angepasst werden müssen. Das kann die Verlängerung von ... Studienverläufen bedeuten.

Damals war der Ministerin also klar, dass es im Studienbetrieb zunächst keine großen Veränderungen geben würde. Ich

muss ehrlich sagen: Es ist ein Armutszeugnis für das Ministerium, dass nicht schon damals gehandelt wurde. Der Gipfel mit den Studierenden kam tatsächlich zu spät.

(Beifall bei der SPD)

Aber Sie haben ja jetzt hinzulernt. Diese Salomitaktik, mit der Sie jetzt reagieren, ist jedoch einfach nicht in Ordnung. Die Studierenden hätten mehr Verlässlichkeit verdient.

Klären können wir noch, warum Sie jetzt eine Höchstgrenze von drei Semestern einführen. Das habe ich noch nicht verstanden. Ich kann jetzt nur hineininterpretieren, dass Sie ein generelles Misstrauen gegenüber den Studentinnen und Studenten haben. Einerseits geben Sie mehr Freiheit und Spielraum, und andererseits erhöhen Sie weiterhin den Druck. Das ist nicht in Ordnung. Die SPD-Fraktion wird darauf reagieren.

Es ist Zeit, Bilanz zu ziehen, was an den Hochschulen gut gelaufen ist und was nicht gut gelaufen ist. Prüfungsdruck ist einer dieser Punkte, die nicht gut gelaufen sind. Ich lade Sie gern zu der Veranstaltung ein, die die SPD dazu machen wird.

Vielen Dank.

(Beifall bei der SPD)

Präsidentin Muhterem Aras: Für die FDP/DVP-Fraktion erteile ich das Wort Herrn Abg. Dr. Kern.

Abg. Dr. Timm Kern FDP/DVP: Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! In der heutigen Debatte sind sich die demokratischen Fraktionen in diesem Haus

(Abg. Ruben Rupp AfD: Also alle!)

ohne jeden Zweifel in einem Punkt einig: Die Folgen der Coronakrise dürfen nicht auf den Schultern von Studierenden und Nachwuchswissenschaftlern ausgetragen werden.

Deshalb die gute Nachricht zuerst: Die FDP/DVP-Landtagsfraktion begrüßt diesen Gesetzentwurf. Denn einen solchen Nachteilsausgleich in Gesetzesform haben wir bereits im Juni 2020 mitgetragen.

(Beifall bei der FDP/DVP)

Es ist gut, dass durch diesen Gesetzentwurf sowohl Prüfungsfristen als auch Beschäftigungsverhältnisse verlängert werden sollen.

Unabhängig davon haben wir uns aber bei manchen Aspekten dieses Gesetzentwurfs – so sage ich einmal – gewundert. Andere Bereiche sehen wir sogar kritisch.

Erstens: Frau Ministerin Bauer, Sie führen das Wissenschaftsministerium nun schon seit zehn Jahren und geben mit einem gewissen Selbstbewusstsein stets vor, alles im Griff und im Blick zu haben. Deshalb meine Frage: Weshalb bringen eigentlich die Regierungsfractionen und nicht Sie den Gesetzentwurf ein? Ist es nicht eigentlich Aufgabe einer Landesregierung, dieses Thema auf dem Schirm zu haben? Hätte nicht ein umsichtiges und reflektierendes Regierungshandeln es erfordert, bereits im März dieses Jahres, als Sie die Studierenden in das dritte Onlinesemester geschickt haben, die notwen-

(Dr. Timm Kern)

dige Ausweitung des Nachteilsausgleichs in Gesetzesform zu gießen?

Zweitens: Im Gesetzentwurf steht, dass – ich zitiere – „der Gesetzentwurf keine Änderungen in den Haushaltsansätzen bedingt“. Diese Aussage – mit Verlaub – halte ich für wenig realistisch. Denn die Hochschulen haben doch sehr wohl mit Blick auf die Fristen einen erheblichen Mehraufwand bei der Schaffung der zusätzlichen Prüfungsangebote und in der Administration der Prüfungsleistungen. Diese zusätzlichen Aufgaben sollen aber wieder einmal aus den Bordmitteln der Hochschulen gestemmt werden.

Frau Ministerin, ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie zu diesem Sachverhalt der Kosten nachher etwas dezidierter Stellung beziehen würden.

(Vereinzelt Beifall)

Drittens: Frau Ministerin, eine weitere wichtige Frage: Weshalb gilt denn bereits jetzt für die Studierenden aus dem erst beginnenden Wintersemester 2021/2022 eine Prüfungsfristverlängerung? Hat Grün-Schwarz nicht genau diesen Studierenden ein möglichst normales Präsenzsemester versprochen?

Ich halte dieses Vorgehen der grün-schwarzen Landesregierung für entlarvend, zeigt es doch deutlich, dass die baden-württembergischen Hochschulen noch immer im Krisenmodus laufen müssen.

(Beifall bei der FDP/DVP)

Nach Auffassung der FDP/DVP-Landtagsfraktion wären für das kommende Semester deutlich ambitioniertere Ziele angesagt, liebe Kolleginnen und Kollegen.

Es kann hier heute festgehalten werden, dass es aktuell im Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst doch nicht ganz so rund zu laufen scheint, wie Frau Ministerin Theresia Bauer stets betont. Denn nur einmal zur Erinnerung: Auf unsere Anfrage „Verzögerungen im Hochschulbetrieb und bei Prüfungsleistungen aufgrund der Coronapandemie“ vom 30. März 2020 antwortete die Ministerin am 28. Mai 2020, dass alles in Ordnung sei und die Hochschulen angesichts der Prüfungsfristen selbst genügend Handlungsoptionen hätten. Unmittelbar nach dieser Stellungnahme des Ministeriums begannen aber die Fraktionen von Grün-Schwarz, den Nachteilsausgleich landesweit gesetzlich zu regeln. Dieses widersprüchliche Verhalten wirft jedenfalls Fragen auf, Frau Ministerin Bauer.

Letztlich zeigt auch die Tatsache, dass dieser Gesetzentwurf rückwirkend in Kraft tritt, sehr deutlich, dass die Bedingungen des Studierens in Baden-Württemberg auch eineinhalb Jahre nach Beginn der Pandemie alles andere als krisenfest sind. Es scheint ganz so, als träfe erschreckenderweise noch immer zu, was der Ministerpräsident auf dem StudiGipfel der Landesregierung im Mai dieses Jahres – wohlgemerkt 14 Monate nach Beginn der Pandemie – einräumte: Es habe da ein – Zitat – „Wahrnehmungsdefizit“ gegeben.

(Abg. Nico Weinmann FDP/DVP: Hört, hört!)

Weil Ältere von der Pandemie stärker betroffen seien, habe man die jungen Menschen zunächst vergessen. Das muss man

sich mal auf der Zunge zergehen lassen, was der Ministerpräsident zu den Studierenden gesagt hat, liebe Kolleginnen und Kollegen.

Wir Freien Demokraten fordern: Es ist nun höchste Zeit, dieses „Wahrnehmungsdefizit“ endlich beiseitezuräumen.

Ich danke Ihnen für ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der FDP/DVP)

Präsidentin Muhterem Aras: Für die AfD-Fraktion erteile ich Herrn Abg. Dr. Grimmer das Wort.

Abg. Dr. Bernd Grimmer AfD: Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! Vorsicht ist besser als Nachsicht, sagt ein Sprichwort. Die Lebenserfahrung zeigt: Nachsicht muss man dann üben, wenn man zuvor die Vorsicht außer Acht gelassen hat. Vorsicht ist also besser als Nachsicht.

In unserem Fall ist es aber anders. Wir müssen jetzt Nachsicht walten lassen, weil wir vorher nicht nur Vorsicht, sondern zu viel Bevormundung ins Werk gesetzt hatten. Anstatt diese Bevormundung jetzt abzustellen, jetzt, da die Inzidenzzahlen und die Hospitalisierungsrate niedrig sind, jetzt, da es deutlich wird, wie viele Schäden diese Maßnahmen im Bildungssystem und in den Hochschulen angerichtet haben, wird mit ebendieser Bevormundung weitergemacht. Mit 3 G oder gar 2 G wird auf hinterhältige Weise eine Quasi-Impfpflicht durch die Hintertür eingeführt.

(Beifall bei der AfD)

Der Präsenzbetrieb an den Hochschulen wurde in den vergangenen eineinhalb Jahren auf null heruntergefahren – mit den bekannten Resultaten für den Studienalltag und für die Prüfungsleistungen der Studenten.

Um das wieder auszugleichen, muss der Gesetzgeber jetzt viel Nachsicht walten lassen. Das kostet vor allem die Studenten Zeit. Diese Ausnahmesituation ist zum Großteil erst durch die staatlichen Verbotsmaßnahmen hervorgerufen worden. Anstatt auf die Studenten zu vertrauen, die möglicherweise sehr schnell in der Lage sind, die entstandenen Lücken aufzuholen, müssen Sie, der Landtag von Baden-Württemberg, jetzt die Gesetze ändern.

Natürlich kann man die Studenten jetzt nicht dafür benachteiligen, dass ihnen der Lockdown das Studium fast drei Semester lang sehr erschwert hat. Besser wäre es jedoch gewesen, man hätte ihnen in dieser Situation bei der Gestaltung ihres Studiums selbst mehr Entscheidungsspielraum gelassen. Mit einem Mix von Präsenzveranstaltungen mit Videoübertragungen hätte man den Betrieb aufrechterhalten können. Stattdessen schürte man die Angst vor der Ansteckung, und man befand die Universitäten ebenso wenig als systemrelevant wie die Schulen.

Sie, meine Damen und Herren, müssen jetzt diese Verlängerung der Fristen zur Erbringung von Prüfungsleistungen einrichten. Das ist ein Gebot der Gerechtigkeit, da Sie vorher die Studienmöglichkeit eingeschränkt hatten. Daher ist es eine Konsequenz im Irrtum, der Sie notgedrungen folgen müssen, damit die Studenten nicht die Leidtragenden sein müssen.

(Dr. Bernd Grimmer)

Unserer Meinung nach sind jedoch alle Notwendigkeiten mit den jeweils ersten Abschnitten abgedeckt, in denen die Fristen für die Erbringung von fachsemestergebundenen Studien- und Prüfungsleistungen für jedes Semester um jeweils ein Semester verlängert werden.

Die Fristverlängerung um höchstens drei Semester reicht unserer Meinung nach vollkommen aus, auch wenn sich uns nicht erschließt, warum sie auch noch für das kommende Semester gelten soll. Der Zeitabschnitt, der hier vom Sommersemester 2020 bis zum kommenden Wintersemester gesteckt wird, ist möglicherweise etwas reichlich bemessen.

Eine Maßnahme, die wir ablehnen, ist jedoch in den jeweils zweiten Abschnitten festgelegt: Das Wissenschaftsministerium soll ermächtigt werden, durch Rechtsverordnung die Verlängerung der Studien- und Prüfungsleistungen auch für jene Studenten anzuordnen, die in späteren Semestern dieses Studiengangs eingeschrieben waren oder sind. Das ist ein Freifahrtschein für alle, die sich etwas mehr Zeit lassen möchten. Wir werden diese Maßnahme ablehnen.

Noch eine Bemerkung am Rand: Sie meinen, den Studenten einen Gefallen damit zu tun, die Fristen zur Erbringung von Prüfungsleistungen über Gebühr zu verlängern. Dies trifft aber nicht für jeden Studenten zu. Es gibt solche, die die Prüfungen aus Unsicherheit vor sich herschieben. Je mehr Zeit vergeht, desto schwieriger erscheint das Unterfangen. Wir bringen damit möglicherweise also einige Studenten in Schwierigkeiten. Das sollten wir nicht tun.

Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der AfD)

Präsidentin Muhterem Aras: Für die Landesregierung erteile ich das Wort Frau Ministerin Bauer.

Ministerin für Wissenschaft, Forschung und Kunst Theresia Bauer: Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Kolleginnen und Kollegen! Ich möchte die Gelegenheit nutzen, um mich zunächst bei den Regierungsfractionen dafür zu bedanken, dass sie diesen Gesetzentwurf vorgelegt haben. Ich denke, es ist ein sehr guter, tragfähiger Vorschlag, ein wichtiges Signal an die Studierendenschaft. Ich freue mich sehr, dass dieses Signal der anhaltenden engen Begleitung der Studierenden, der Verlässlichkeit und der Fürsorge gesendet wird. Es ist auch ein Signal, dass man angesichts der Entwicklungen der Pandemie sowie der Fortschritte, die jetzt gemacht wurden, immer wieder nachsteuert. Deshalb freue ich mich auch über die Bereitschaft, in diesem Zusammenhang dem Ministerium eine Möglichkeit zu geben, die entsprechenden Prüfungsfristen und -zeiträume über eine Rechtsverordnung anzupassen.

Ich möchte nicht noch einmal zusammenfassen, was schon wunderbar dargestellt wurde: welche Regelungen im Einzelnen angepasst wurden. Sie sind alle sehr wohlgedacht, sie passen und werden gebraucht. Ich würde gern auf einige Gedanken aus der Debatte eingehen und dem einen oder anderen noch meine Sichtweise hinzufügen.

Wenn ich darauf zurückschaue, was in den letzten drei Semestern passiert ist und was die Problematik für die Studierenden war, möchte ich Folgendes sagen: Am Anfang, im Frühjahr

2020, als wir für das Sommersemester 2020 innerhalb kürzester Zeit auf einen nahezu ausschließlichen Onlinebetrieb umstellen mussten, hatten wir große Anforderungen zu bewältigen. Die Hochschulen haben improvisiert, viele hatten auch mit unzureichender Ausstattung und fehlendem Know-how zu kämpfen. Die Studierenden mussten sich umstellen.

Es war ein Semester, das natürlich gewisse Zumutungen beinhaltet hat; aber vor allem war es ein Semester, in dem ich von Studierenden so viel Lob gehört habe, wie es mir nie zuvor passiert ist. Die Studierenden sagten: „Es ist zwar nicht toll, aber alle Achtung, Sie bekommen da etwas hin.“ Es war Lob, es war Anerkennung, es war positive Rückmeldung im Raum, und Sie können sich darauf verlassen: Wir haben immer im Kontakt mit den Studierenden gestanden, auch schon im Sommersemester, im ersten Semester. Im Vordergrund standen die Bereitschaft, mitzutragen, sich umzustellen, die Bereitschaft – auch junger Menschen –, Verantwortung zu übernehmen, sowie Respekt und Anerkennung für diesen Kraftakt der Hochschulen. Wie gesagt: So viel Lob habe ich selten gehört.

Im Wintersemester haben wir gedacht, wir könnten sozusagen ein neues Hybridformat mit einem anderen Wechsel aus Präsenz- und Onlineformaten umsetzen. Die Enttäuschung war bei allen groß, als wir – das Semester hatte gerade wieder begonnen – im November sozusagen wieder zumachen mussten. Ich glaube, Sie alle erinnern sich. Da gab es noch immer Solidarität und die Bereitschaft, Verantwortung zu übernehmen. Aber ja, es war erkennbar auch viel Enttäuschung dabei, weil der Zustand nun einmal schon eine ganze Weile gedauert hat.

Wir haben angefangen – auch hier im parlamentarischen Raum –, entsprechende Anpassungsmaßnahmen durchzusetzen. Wir haben mit Kraft in Richtung Bundesregierung durchsetzen müssen, dass Frau Karliczek im Bundesministerium für Bildung und Forschung in Sachen BAföG nachgesteuert hat, damit auch die finanziellen Fragen angefasst werden. Das war ein Kraftakt, der ganz maßgeblich auch hier aus Baden-Württemberg forciert wurde.

Ja, den Studierenden wurde die Zeit in diesen Wintermonaten lang und länger. Deswegen glaube ich im Nachhinein, dass die schlimmste Zumutung für die Studierenden nicht die Tatsache war, dass man auf Onlineformate umstellen musste, sondern dass das so lange gedauert hat. Aus einem Semester wurden zwei und dann drei. Insbesondere die jungen Leute – das ist eben schon schön beschrieben worden –, die noch niemanden kannten, die kein Netzwerk hatten, konnten das schlecht überbrücken.

An diesem Punkt möchte ich noch einmal interpretieren, was der Ministerpräsident mit einer, wie ich finde, bemerkenswerten menschlichen Nähe zu der Problematik – vielleicht weniger staatstragend und als Politiker denn als Mensch, der junge Leute in der Familie hat – gesagt hat: Ja, vielleicht haben wir am Anfang zu sehr gelobt, wie tapfer die Studierenden das alles mittragen, wie solidarisch sie mit ihren Hochschulen sind, wie sie das alles aushalten. Wir haben womöglich in der Tat mit der zunehmenden Dauer die Zumutung und die Belastung, die das bedeutet, nicht in Worte gefasst. Nicht, dass wir die Studierenden alleingelassen hätten; wir waren immer in Verbindung mit ihnen und haben nachgesteuert und nachge-

(Ministerin Theresia Bauer)

bessert. Aber das Ausmaß dieser Belastung, von Monat zu Monat länger anhaltend, hätte man bestimmt deutlicher und früher benennen können.

Wir in Baden-Württemberg waren meines Erachtens die Ersten, die die Tonlage geändert und gesagt haben: „So kann das nicht bleiben.“

(Abg. Andreas Deuschle CDU: So ist es!)

Wir werden in diesem Wintersemester, das gerade beginnt, in Präsenz zurückkehren. Wir können das nicht deswegen, weil wir nun irgendetwas begriffen hätten, was wir im Sommersemester schon hätten begreifen können, sondern wir können in Präsenz zurückkehren, weil wir seit dem Sommer Impfstoff haben. Er ist zugänglich für alle; er ist ohne Probleme und ohne dafür Schlange zu stehen zugänglich. Das ist die neue Qualität. Deswegen kehren wir jetzt in die Präsenz zurück. Dank der Wissenschaft, der wissenschaftlichen Fortschritte und der medizinischen Fortschritte haben wir einen Impfstoff. Das ist der Grund, warum wir in Präsenz zurückkehren.

Ich bin außerordentlich froh darüber, dass die Regierungsfraktionen sehr gut verstanden haben, dass der Übergangszustand damit nicht beendet ist, obwohl wir kraftvoll in die Präsenz zurückkehren werden. Der Übergangszustand hält an. Wir haben noch ein paar Vorsichtsmaßnahmen. Deswegen wird Präsenz nicht zu 100 % gelingen, aber überwiegend. Im Regelbetrieb wird Präsenz gelingen.

Wir wissen aber auch, dass das Zurückkehren in die Hochschulen von denen, die drei Semester draußen waren, oder von denen, die ihr Abitur unter Coronabedingungen gemacht haben, womöglich trotz Präsenz mit Beeinträchtigungen einhergeht.

Es kann sein, dass wir in den Hochschulen feststellen werden, dass die Lernlücken größer sind, als sie früher waren. Es kann sein, dass die Menschen, die ihre Netzwerke erst noch aufbauen müssen, womöglich nicht in dem Tempo lernen, in dem sie vor drei Semestern gelernt hätten.

Deswegen bin ich froh darüber, dass die Regierungsfraktionen sofort gesagt haben: Wir rechnen dieses Semester bei der Übergangszeit mit und verlängern die Prüfungsfristen noch einmal, obwohl wir kraftvoll zurück auf den Campus wollen. Und ich bin sehr zuversichtlich, dass wir das auch schaffen werden.

Präsidentin Muhterem Aras: Frau Ministerin, lassen Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abg. Dr. Kern zu?

Ministerin für Wissenschaft, Forschung und Kunst Theresia Bauer: Ja, sicher.

Abg. Dr. Timm Kern FDP/DVP: Frau Ministerin, Sie haben vom StudiGipfel berichtet und gesagt, der Ministerpräsident habe sich dort auf sehr menschliche Art und Weise mit den Studierenden ausgetauscht, und Sie hätten noch nie so viel Lob wie dort gehört.

Ich darf mal aus der „Frankfurter Allgemeinen“ vom 24. Juni dieses Jahres zitieren:

Der baden-württembergische Ministerpräsident Winfried Kretschmann (Grüne) kam erst anderthalb Jahre nach

dem Beginn der Coronapandemie auf die Idee, einen „Studi-Gipfel“ abzuhalten. Die Unzufriedenheit über schlechte Videos, eine mangelnde psychologische Betreuung und die schleppenden Impfungen war so groß, dass Kretschmann sich sogar entschuldigte. Es habe da ein „Wahrnehmungsdefizit“ gegeben. Weil Ältere von der Pandemie stärker betroffen gewesen seien, habe man die jungen Menschen zunächst vergessen.

Das unterscheidet sich doch ein kleines bisschen von dem, was Sie gerade berichtet haben. Wie stehen Sie dazu?

Ministerin für Wissenschaft, Forschung und Kunst Theresia Bauer: Herr Abg. Kern, der Unterschied liegt darin, dass ich vom Sommersemester 2020 spreche und Sie vom Jahr 2021. Ich habe ja eben versucht, zu beschreiben, dass die Dramatisierung der Situation und die Problematik für die Studierenden in der Dauer dieser Onlinephase bestand.

Das erste Semester war noch ganz anders und war von einem anderen Spirit getragen: „Wir kriegen das hin.“ Man wusste ja auch nicht, wie lange sich das zieht.

Dadurch, dass das Wintersemester dazukam und danach auch noch das nächste Sommersemester, ist die Belastung in der Tat sehr viel größer geworden. Zu dem Zeitpunkt, als der StudiGipfel stattfand, war das die richtige Aussage. Das, was ich beschrieben habe, dieses Lob, das da kam, bezog sich hingegen auf das Semester 1 im neuen Modus.

Ich hoffe, ich habe es deutlich machen können: Das ist kein Widerspruch, sondern liegt einfach daran, dass sich die Pandemie so lange hingezogen hat, wie sie es eben getan hat.

Ich war mit meinen Ausführungen bereits weitgehend am Ende. Ich möchte noch einmal die Gelegenheit nutzen, auch an die Abgeordneten der Opposition zu appellieren: Diese ständige Veränderung im Studienbetrieb, die durch den Erlass der Corona-Verordnung im Vierwochenrhythmus hervorgerufen wird, ist eine Zumutung, und zwar für diejenigen, die sie erarbeiten müssen, aber vor allem für diejenigen, die permanent mit diesen Veränderungen umgehen müssen. Wir wissen, dass das eine Belastung ist, aber es ist notwendig, solange die Pandemie noch in der Welt ist.

Deswegen: Lassen Sie uns vereinbaren, daraus, dass wir diese Anpassungen vornehmen müssen, niemandem einen Vorwurf zu machen, sondern so viel Konstanz, Transparenz und Verlässlichkeit wie möglich in diesen schwierigen Prozess hineinzubringen. Das ist Kraftanstrengung genug. Ich glaube aber, wir machen es in Baden-Württemberg auch nicht ganz schlecht.

Vielen Dank.

(Beifall bei den Grünen und Abgeordneten der CDU)

Präsidentin Muhterem Aras: In der zweiten Runde liegt mir jetzt die Wortmeldung von Herrn Abg. Dr. Schütte von der CDU-Fraktion vor.

Abg. Dr. Albrecht Schütte CDU: Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Zunächst einmal eine Bemerkung zu der etwas seltsamen Auffassung der AfD,

(Oh-Rufe von der AfD)

(Dr. Albrecht Schütte)

man hätte doch die Hochschulen einfach offen lassen können und den Professor in den Hörsaal hineinprojizieren können; das hätte sicher die Ansteckungsgefahr verringert.

Sie hatten ja zwei große Vorbilder: der eine in Großbritannien, der andere in Amerika. Beide haben das probiert; geklappt hat es nicht. Die Hochschulen waren nachher trotzdem zu, und es sind einfach viel mehr Menschen gestorben.

(Lachen bei Abgeordneten der AfD)

Deshalb war es absolut richtig, den Gesundheitsschutz an die erste Stelle zu stellen, und deshalb müssen wir heute darauf reagieren.

(Beifall bei der CDU sowie Abgeordneten der Grünen, der SPD und der FDP/DVP – Abg. Anton Baron AfD: Apokalypse-Rhetorik!)

Vielleicht noch ein, zwei Bemerkungen zum Kollegen Kern. Wenn eine Prüfung später stattfindet, dann entstehen Kosten später und vorher nicht, aber die Zahl der Prüfungen nimmt nicht dadurch zu, dass man sie später ablegt. Insofern sollten die Kosten auch nicht zunehmen.

(Abg. Dr. Timm Kern FDP/DVP: Das Ganze muss ja organisiert werden!)

Der letzte Punkt: Sie haben gesagt, Sie störten sich daran, dass die Fraktionen diesen Gesetzentwurf eingebracht haben.

(Abg. Dr. Timm Kern FDP/DVP: Warum, habe ich gefragt!)

Zunächst, würde ich sagen, ist das ein Lob für die Fraktionen, dass wir den richtigen und guten Entwurf einbringen. Da gilt ja dann auch, dass Sie den Entwurf eigentlich gut finden. Insofern können Sie ja einfach zustimmen.

Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU und Abgeordneten der Grünen)

Präsidentin Muhterem Aras: Meine Damen und Herren, mir liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Damit ist die Aussprache beendet.

Ich schlage vor, den Gesetzentwurf Drucksache 17/847 zur weiteren Beratung an den Ausschuss für Wissenschaft, Forschung und Kunst zu überweisen. – Es erhebt sich kein Widerspruch. Dann ist es so beschlossen. Vielen Dank.

Damit ist Punkt 5 unserer Tagesordnung erledigt.

Ich rufe **Punkt 6** der Tagesordnung auf:

Antrag der Fraktion der FDP/DVP und Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr – Zukunft des Luftverkehrsstandorts Baden-Württemberg – Drucksache 17/72 (Geänderte Fassung)

Meine Damen und Herren, das Präsidium hat folgende Redezeiten festgelegt: für die Begründung fünf Minuten und für die Aussprache fünf Minuten je Fraktion.

In der Aussprache erteile ich Herrn Abg. Scheerer für die FDP/DVP-Fraktion das Wort. Es ist die erste Plenardebatte unseres Kollegen. Daher bitte ich Sie, von Zwischenrufen abzusehen. Vielen Dank.

Abg. Hans Dieter Scheerer FDP/DVP: Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Lieber Herr Hermann, vielen Dank für die Stellungnahme Ihres Hauses zu unserem Antrag. Ich war sogar versucht, Sie zu loben, weil Sie den Luftverkehrsstandort Baden-Württemberg zumindest nicht infrage gestellt haben,

(Abg. Anton Baron AfD: Die Grünen fliegen auch gern!)

wie dies viele Ihrer Parteifreunde tun, die, wenn es um das Thema Luftverkehr geht, rotsehen. Wir sehen da eher schwarz für das Land Baden-Württemberg, wenn Luftverkehr, insbesondere die diskutierten Kurzstreckenflüge, gestrichen werden soll. Allein die Streichung von Kurzstreckenflügen wäre der sichere Tod unserer gesamten Luftverkehrsstandorte in Baden-Württemberg, und das wäre für die Wirtschaft eine einzige Katastrophe.

(Beifall bei der FDP/DVP und Abgeordneten der AfD)

Wie Sie selbst in Ihrer Stellungnahme feststellen, sind allein in Stuttgart 80 % der Flüge Kurzstreckenflüge.

(Abg. Anton Baron AfD: So ist es!)

In Mannheim gibt es nur Kurzstreckenflüge, das heißt, durch deren Streichung wäre die Flugzahl auf null reduziert. Und bei den anderen Standorten im Land liegt die Anzahl der Kurzstreckenflüge zwischen 70 und 90 %.

(Abg. Dr. Timm Kern FDP/DVP: Hört, hört!)

Was deren Streichung für den Standort Baden-Württemberg und vor allem für die jeweiligen Flughäfen bedeuten würde, kann sich, glaube ich, jeder selbst ausrechnen. Keiner der Flughäfen könnte wirklich überleben.

Ich fordere deshalb auch die Beteiligten, die die Debatte teilweise sehr emotional führen, auf, vernünftig, rational zu diskutieren und nicht nur emotional zu argumentieren.

(Beifall bei der FDP/DVP – Vereinzelt Beifall bei der AfD)

Es gibt viele Gründe, warum der Luftverkehrsstandort Baden-Württemberg eher gestärkt als geschwächt werden sollte. Lassen Sie mich einige wenige Argumente aufführen.

Das erste Argument: Unser Land ist wirtschaftlich stark. Die vielen Weltmarktführer, die wir hier im Land Baden-Württemberg haben, die international tätigen Unternehmen, brauchen dringend den Anschluss an die Welt. Die Unternehmen in diesem Land sind auf den schnellen Austausch von Know-how und Waren angewiesen, und es muss die Möglichkeit geben, dass wir unsere Leistungen, unsere Innovationen, unsere Ideen in die Welt tragen.

(Beifall bei der FDP/DVP – Abg. Dr. Timm Kern FDP/DVP: Sehr richtig! – Abg. Jochen Haußmann FDP/DVP: Sehr gut!)

(Hans Dieter Scheerer)

Nur wenn wir einen regen Austausch mit der globalisierten Welt, mit anderen Kontinenten und Ländern pflegen, haben wir eine Chance, unsere Wirtschaftskraft zu erhalten und unseren Lebensstandard beizubehalten. Es reicht nicht aus, irgendwelche Onlinekonferenzen weltweit abzuhalten, sondern es bedarf auch einer persönlichen Begegnung, Waren müssen ausgetauscht werden. Das geht mit dem Luftverkehr am schnellsten.

Zweiter Punkt: Wie Sie selbst in Ihrer Stellungnahme mitteilen, arbeiten allein am Flughafen Stuttgart direkt oder indirekt 11 000 Mitarbeiter. Wenn ich alle Mitarbeiter an allen Verkehrsflughäfen in Baden-Württemberg zusammenzähle, liegen wir bei über 20 000. Ich glaube, es kann nicht im Sinne von Ihnen oder von uns sein, dass Teile oder gar alle diese Arbeitsplätze verloren gehen. Es handelt sich um hoch qualifizierte Fachkräfte, die auch einen Wirtschaftsfaktor für das Land Baden-Württemberg darstellen.

(Beifall bei der FDP/DVP)

Das fast reflexartige Verdammnis von Flügen ist aus unserer Sicht nicht gerechtfertigt, rein emotional und nicht sachlich begründet.

Die Fluggesellschaften, insbesondere auch die Triebwerkhersteller, sind sich ihrer Verantwortung sehr wohl bewusst und tun alles, um möglichst schnell die von Ihnen geforderten Klimaziele zu erreichen. So wurde beispielsweise vorgestern im Emsland eine Anlage zur Produktion von CO₂-neutralem Kerosin in Betrieb genommen. Dies erfolgt zusammen mit der Lufthansa, die insbesondere ihre Fracht-, ihre Cargoflugzeuge mit diesem Kerosin versorgen wird.

Ich frage mich in diesem Zusammenhang nur: Warum ist diese Produktion nicht in Baden-Württemberg, warum ist die Produktion im Emsland? Herr Minister – die Frau Wirtschaftsministerin ist jetzt nicht da –, es wäre doch durchaus angebracht, sich Förderungen zu überlegen, um solche Produktionsstätten in Baden-Württemberg anzusiedeln.

(Beifall bei der FDP/DVP)

Die Luftfahrtindustrie ist wesentlich weiter, als viele uns glauben machen wollen. Sie ist sich ihrer Verantwortung sehr wohl bewusst. Man kann derzeit fast davon ausgehen, dass die Luftfahrtindustrie schneller CO₂-neutral fliegt, als mancher Automobilhersteller CO₂-neutral fährt. Die DHL fliegt bekanntermaßen schon jetzt fast CO₂-neutral.

Ein weiterer Aspekt für die Verkehrsflughäfen in unserem Land sind sicherlich die Urlaubsflüge. Wir wollen den Menschen die Chance geben, in den Urlaub zu fliegen und ihren Urlaub zu nutzen, um fremde Länder, andere Gesellschaften und andere Kulturen kennenzulernen. Wir wollen sie nicht in andere Bundesländer oder gar ins europäische Ausland schicken, sodass aus Baden-Württemberg ein sogenannter flugleerer Raum entsteht.

(Beifall bei der FDP/DVP)

Die Idee, Kurzstreckenflüge durch die Bahn zu ersetzen, ist grundsätzlich gut. Das haben Sie auch aufgeführt. Aber hierfür muss sich die Bahn – ich glaube, das dürfte unstrittig sein – erheblich verbessern. Sie muss zuverlässiger, pünktlicher,

komfortabler werden. Es ist derzeit noch immer bequemer, nach Hamburg oder Berlin zu fliegen, als mit der Bahn zu fahren. Herr Hermann, ich kann Sie nur auffordern, Ihren Einfluss geltend zu machen, um hier Verbesserungen zu erreichen. Voraussetzung hierfür ist natürlich – zumindest diesen Einfluss haben Sie –, mit Gesellschaften, die leistungsfähig und solvent sind, entsprechende Verträge abzuschließen.

(Heiterkeit des Abg. Dr. Timm Kern FDP/DVP)

Dieser Satz musste jetzt sein.

Aber lassen Sie mich am Ende noch einen Satz von Alexander von Humboldt zitieren – er wurde vorhin schon einmal genannt –, der einmal gesagt hat:

Die gefährlichste aller Ideologien ist die Ideologie der Leute, welche die Welt nicht angeschaut haben.

Ich gebe zu, ich habe das Wort „Ideologie“ verwendet, Alexander von Humboldt hat das Wort „Weltanschauung“ verwendet. Aber ich glaube, das sind durchaus begriffsgleiche oder bedeutungsgleiche Worte. Deshalb glaube ich, dass man das hier durchaus so verwenden kann.

(Abg. Daniel Andreas Lede Abal GRÜNE: Das ist dann aber kein Zitat mehr!)

Geben Sie den Menschen die Chance, die Welt zu bereisen, und lassen Sie die Ideologie außen vor. Deshalb, meine ich, können wir –

(Abg. Daniel Andreas Lede Abal GRÜNE: Er tauscht das Wort aus! – Weitere Zurufe)

– Weltanschauung und Ideologie: Wenn Sie einmal im Duden schauen, haben die beiden Wörter genau die gleiche Bedeutung.

(Abg. Daniel Andreas Lede Abal GRÜNE: Machen wir gern! Aber es ist halt kein Zitat mehr! – Vereinzelt Heiterkeit – Abg. Anton Baron AfD: Gerade die Grünen, die am meisten fliegen! – Abg. Miguel Klauß AfD: Fliegerpartei Grüne! – Weitere Zurufe)

– Ja, genau, aber Ihre Weltanschauung und Ideologie –

(Abg. Daniel Andreas Lede Abal GRÜNE: Herrn Humboldt können wir jetzt leider nicht mehr fragen! – Vereinzelt Heiterkeit – Weitere Zurufe – Glocke des Präsidenten)

– Vielen Dank.

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Herr Abg. Scheerer, bitte sehr. Fahren Sie fort.

Abg. Hans Dieter Scheerer FDP/DVP: Oh, war ich so anstrengend, dass das Präsidium wechseln musste?

(Vereinzelt Heiterkeit – Zurufe, u. a. des Abg. Thomas Poreski GRÜNE)

Innovation statt Ideologie ist praktizierter Umweltschutz. Wir wollen und können deshalb auf die Flughäfen in unserem Land nicht verzichten. Sie sind das Tor zur Welt. Deshalb brauchen wir sie. Unterstützen Sie die Verkehrslandeplätze,

(Hans Dieter Scheerer)

die Flughäfen in unserem Land, damit wir auch zukünftig in Verbindung mit der Welt sein können.

Vielen Dank.

(Beifall bei der FDP/DVP und Abgeordneten der AfD – Vereinzelt Beifall bei der CDU – Abg. Anton Baron AfD: Die Grünen wollen ja schnell vom Bundestag nach Hause kommen!)

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Für die Fraktion GRÜNE erteile ich das Wort Herrn Abg. Thomas Marwein.

Abg. Thomas Marwein GRÜNE: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Der Antrag hat die Überschrift: „Zukunft des Luftverkehrsstandorts Baden-Württemberg“. Ich habe mich jetzt ein bisschen über den Kollegen von der FDP/DVP gewundert, der das relativ dunkel dargestellt hat. Ich dachte, Sie sagen: „Ja, Luftverkehrsstandort Baden-Württemberg, genau das brauchen wir, und genau das haben wir auch.“ Ich kann Ihnen sagen: Ja, das wird auch so bleiben.

Wenn wir heute über Luftverkehr sprechen, betrifft das ja nicht nur das Fliegen, sondern alles, was noch dazugehört. Sie haben z. B. das Thema Zulieferer vergessen. Wenn ich jetzt nur an meinen Wahlkreis denke: Dort sind zwei Firmen ansässig, die weltweit agieren. Die eine stellt Fahrzeuge für das Bodenmanagement her – Flugzeugschlepper usw. –, die andere ist bei allen Herstellern in der Triebwerkstechnologie und bei allen Flugzeugherstellern in der Hydrauliktechnologie tätig. Das sind auch Arbeitsplätze, die ganz wichtig sind. Auch das sichert den Luftverkehrsstandort Baden-Württemberg sowie das Wirtschaftsleben insgesamt.

Natürlich gehört noch vieles andere dazu. Sie sagen, es gebe 11 000 Arbeitsplätze am Flughafen Stuttgart, wenn man alles zusammenzählt. Rechnen Sie einmal heraus, wie viel davon „Non Aviation“ ist, also nur Lagerhalle oder Standort, weil man woanders nichts gefunden hat, weil es dort vielleicht günstiger ist – oder aus welchen Gründen auch immer. Auch das trägt dazu bei, dass ein Flughafen als Firma oder als Fläche funktioniert.

Der Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden kann nur überleben, weil dort „Non Aviation“ stattfindet – nicht wegen des Fliegens. Für den Flughafen Friedrichshafen gilt das wahrscheinlich genauso. So gesehen bietet ein Flughafen Fläche, er bietet auch Wirtschaftskraft. Auch das werden wir natürlich immer wieder erhalten.

Aber das Entscheidende ist – Sie haben darauf hingewiesen –: Wenn man heute von Fliegen spricht, kommen die Worte „klimaschädlich“, „zu laut“. An beidem muss man arbeiten, und an beidem arbeitet die Industrie.

In unserem Koalitionsvertrag steht an erster Stelle der Klimaschutz. Wir wollen alles für den Klimaschutz tun. Heute Morgen haben wir das Gesetz zur Änderung des Klimaschutzgesetzes verabschiedet. Darin steht jetzt vielleicht nicht direkt etwas zum Thema Fliegen. Aber natürlich gilt der Klimaschutz an jeder Stelle.

Außerdem haben wir im Koalitionsvertrag vereinbart, eine Initiative für klimafreundliches Fliegen ins Leben zu rufen. Das Ziel ist, die klimaschädlichen Auswirkungen von Starts und

Landungen in Baden-Württemberg zu reduzieren. Das ist ganz wichtig. Da, muss ich sagen, steht wirklich etwas Tolles in unserem Koalitionsvertrag, was uns auch weiterbringt.

Natürlich ist Baden-Württemberg auch – das wissen Sie selbst – ein forschungsgetriebenes Land. Auch die Hochschulen in unserem Land arbeiten mit Hochdruck an diesem Thema.

Ich darf nur an das DLR hier in Stuttgart erinnern: Auch diese Einrichtung ist dabei, neue Materialien, neue Beschichtungen, irgendwelche Technologien zu erfinden, um das Fliegen noch umweltfreundlicher zu machen.

Natürlich besteht noch immer das Problem der Treibstoffe. Aber es gibt darum herum noch vieles andere, was wir erforschen, und zwar auch erfolgreich. Das Thema Treibstoffe ist natürlich das A und O. Fliegen mit normalem Kerosin – das wissen auch die Flugzeugindustrie und die Airlines –: Hieran muss sich etwas ändern. Ich hatte heute in der Mittagspause ein Gespräch mit einem Vertreter der Lufthansa. Die sagt: „An erster Stelle unserer Projekte stehen Klimaschutz, Klimaschutz und Klimaschutz und leiser, leiser, leiser.“ Diese beiden Themen werden z. B. von der Lufthansa in Angriff genommen – zusammen mit Airbus, unserem europäischen Hersteller. Das ist einer der Großen; für die Kleineren gilt das wahrscheinlich auch. Dafür müssen wir mit den Hochschulen und der Industrie in Baden-Württemberg wirklich etwas tun. So gesehen, greift hier vieles ineinander: Forschung, Wirtschaft und Politik.

In diesem Zusammenhang – das haben Sie vielleicht gelesen –: Wir hatten ja in Stuttgart das erste Wasserstoffflugzeug, ein viersitziges Flugzeug, das erfolgreich gestartet ist – und wieder gelandet ist,

(Heiterkeit – Zuruf des Abg. Sascha Binder SPD)

auch erfolgreich gelandet ist. Hier hat man sich jetzt die Aufgabe gestellt, zehn Jahre vor Airbus ein Flugzeug mit Wasserstoff in die Luft zu bekommen. Airbus sagt: „2035 wird es sein.“ Diese Firma in Stuttgart sagt: 2025, 2026. Die Firma heißt H2Fly. Das ist ein Start-up-Unternehmen, hier in Stuttgart am Flughafen angesiedelt. Dieses Unternehmen will bis dahin einen 40-Sitzer mit Wasserstoffantrieb mit einer Reichweite von 2 000 km in die Luft bekommen. Das ist wirklich eine Ansage. Auch da – Minister Herrmann wird es vielleicht noch ausführen – ist natürlich das Verkehrsministerium, unsere Landesregierung mit dabei. Wir unterstützen das ideell – ob finanziell, weiß ich jetzt nicht, aber auf jeden Fall sind das alles Dinge, die wir auch für den Luftverkehr tun.

Es ist ganz klar: Der Luftverkehr ist ein Teil der Mobilität. Es wäre ja illusorisch, irgendetwas anderes zu behaupten. Deswegen wird es ihn immer geben. Wir müssen ihn nur besser machen.

(Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart greift zur Glocke.)

– Ich habe es gleich. – Ein Wirtschaftsargument: Sie sagen, die Weltmarktführer – das hört man immer wieder – stünden im Zusammenhang mit Flugplätzen. Das ist eigentlich ein Märchen.

(Zuruf von der SPD: Genau!)

(Thomas Marwein)

Die Weltmarktführer sind nicht hier, weil es einen Flugplatz gibt, sondern sie sind mit der Zeit entstanden. Gerade weil immer wieder Friedrichshafen ins Spiel kommt: Die Firmen, die dort sind, haben sich entwickelt, aber nicht wegen des Flughafens.

(Abg. Dr. Timm Kern FDP/DVP: Trotzdem brauchen wir die Flughäfen!)

Auch in Stuttgart oder in Karlsruhe sind Unternehmen. Sie brauchen den Flugplatz nicht unbedingt, schon gar nicht für die Fracht, denn diese Fracht läuft über Lkws, über Schiffe und Züge, aber nicht über das Flugzeug. Das sind andere Dinge.

(Zuruf des Abg. Dr. Christian Jung FDP/DVP)

Ich habe also keine Sorge um den Luftverkehrsstandort. Er muss nur ökologischer werden, die Flugzeuge müssen ökologischer und leiser werden.

Vielen Dank.

(Beifall bei den Grünen und Abgeordneten der CDU – Abg. Dr. Timm Kern FDP/DVP zu den Grünen: Von „Feindbild“ haben wir nie gesprochen, nie! Da wären wir schlechte Liberale! Das sind Wettbewerber!)

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Für die CDU-Fraktion erteile ich dem Kollegen Thomas Dörflinger das Wort.

Abg. Thomas Dörflinger CDU: Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen! In der öffentlichen Debatte könnte man manchmal den Eindruck gewinnen, dass der Luftverkehr im Wesentlichen aus Wochenendflügen nach „Malle“ bestehen würde. Doch das ist eine Fehleinschätzung. Fliegen ist weit mehr. Fliegen verbindet Menschen unterschiedlicher Kulturen und trägt zur Völkerverständigung bei.

(Zuruf des Abg. Daniel Andreas Lede Abal GRÜNE)

Humanitäre Hilfeleistungen in Kriegsgebieten sind ohne den Luftverkehr nicht möglich. Wir haben es gerade auch gehört: Fliegen ist ein ganz wesentlicher Wirtschaftsfaktor – bei uns, aber auch in vielen anderen Ländern der Welt, die gerade auf den Tourismus angewiesen sind.

(Abg. Dr. Christian Jung FDP/DVP: Sehr gut!)

Laut einer Studie der deutschen Tourismuswirtschaft sichern die Ausgaben deutscher Touristen 740 000 direkte Arbeitsplätze in Schwellen- und Entwicklungsländern.

(Abg. Anton Baron AfD: So ist es! – Zuruf von der FDP/DVP: Hört, hört!)

Ganz entscheidend: Der Flugverkehr trägt auch ganz erheblich zur wirtschaftlichen Stärke Baden-Württembergs bei, sichert Arbeitsplätze und sichert den Wohlstand bei uns.

(Beifall bei der FDP/DVP und Abgeordneten der CDU sowie des Abg. Anton Baron AfD)

2018 wurden im deutschen Außenhandel Waren im Wert von 274 Milliarden € mit dem Flugzeug transportiert. Schließlich

– auch das haben wir vorhin schon gehört – ist der Luftverkehr selbst ein großer Wirtschaftsfaktor. Nach Angaben des Branchenverbands hängen deutschlandweit ca. 1,1 Millionen Arbeitsplätze direkt oder indirekt am Luftverkehr.

Die CDU-Landtagsfraktion möchte Völkerverständigung vertiefen, humanitäre Hilfeleistungen ermöglichen und unseren Wohlstand sowie die Arbeitsplätze hier vor Ort sichern. Daher setzen wir uns weiterhin für eine zukunftsfähige Luftverkehrswirtschaft ein.

Gerade weil wir dies tun, werden wir die klimapolitischen Herausforderungen dieser Branche aktiv begleiten. Um eines gleich einmal klarzustellen: Wir wollen dies ausdrücklich nicht über Verbote tun. Es waren Innovationen, die unser Land stark gemacht haben, und nicht Verbote.

Wir werden die Klimaziele gemeinsam mit der Luftverkehrswirtschaft erreichen; sie ist für uns Partner und nicht Gegner. Beim Klimaschutz setzt der grün-schwarze Koalitionsvertrag an: Wir verbieten keine Kurzstreckenflüge, sondern – so steht es auch im Koalitionsvertrag – wir unterstützen die gemeinsamen Bemühungen von Deutscher Bahn und Luftverkehrswirtschaft, Alternativen für Fluggäste zu schaffen. Bessere Angebote statt Verbote, das ist hier der richtige Weg.

Das beste Beispiel hierfür ist Stuttgart 21. Mit Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm erhöhen wir einerseits die Kapazitäten und reduzieren die Reisezeiten. Gleichzeitig, das wissen Sie alle, entsteht am Flughafen eine Mobilitätsdrehscheibe, die den Flughafen deutlich besser an andere Verkehrsträger anbindet, insbesondere an die Schiene.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir alle sehen, dass sich bei den Flugzeugbauern schon einiges getan hat. Neue Flugzeuge benötigen weniger Kerosin und sind deutlich leiser. Das alles wurde durch Innovationen möglich. Folgerichtig haben sich Grüne und CDU im Koalitionsvertrag auch auf Maßnahmen verständigt, die die Innovationen in den Mittelpunkt stellen. Emissionsärmere Flugzeuge, CO₂-neutrale Treibstoffe wie E-Fuels sowie nachhaltige Flughäfen – so bringen wir Klimaschutz und Luftverkehr zusammen.

Der Flughafen in Stuttgart – auch das ist vorhin einmal angesprochen worden – hat auf seinem Weg zum nachhaltigen Flughafen schon einiges erreicht und strebt ganz konsequent die Klimaneutralität an. Dazu gehört auch das Projekt zu alternativen Treibstoffen am Flughafen Stuttgart. Hier können Sie, sehr geehrter Herr Minister Hermann, weiterhin auf die Unterstützung der CDU-Landtagsfraktion zählen.

Derzeit – das war auch der Presse zu entnehmen – wird über eine neue Flugroute zum Flughafen Stuttgart diskutiert. Wenn diese umgesetzt wird, wird es Gewinner und Verlierer geben, was den Fluglärm angeht. Daher müssen alle beteiligten Kommunen in einem transparenten und auch nachvollziehbaren Prozess mitgenommen werden.

Zum Schluss möchte ich nochmals betonen, dass der Luftverkehr für die CDU-Fraktion einen wesentlichen Teil unserer Infrastruktur darstellt. Wir stehen zu unseren drei Flughäfen im Land, und wir stehen zu den Luftverkehrslandeplätzen.

(Thomas Dörflinger)

Unser Ziel sind wettbewerbsfähige und klimafreundliche Flughäfen. Dies packen wir an, dies packt diese grün-schwarze Koalition an.

Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU sowie der Abg. Hans-Ulrich Sckerl und Thomas Marwein GRÜNE)

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Für die SPD-Fraktion erteile ich das Wort dem Kollegen Hans-Peter Storz.

Abg. Hans-Peter Storz SPD: Herr Präsident, meine Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen! Nur wenige Wirtschaftszweige leiden so unter den Einschränkungen während der Coronakrise wie der Luftverkehr. Wenn die Fluggäste ausbleiben und Flüge in großer Zahl gestrichen werden, bedroht das die Existenz der Fluggesellschaften, aber auch der Flughäfen.

Bei mir in der Region, in Friedrichshafen, werden von der Stadt selbst und vom Bodenseekreis große Anstrengungen unternommen, um den Bodensee-Airport wieder auf eine solide wirtschaftliche Basis zu stellen. Aber wenn wie in Friedrichshafen in einem Jahr drei Viertel aller Fluggäste wegbleiben, hat das erhebliche Auswirkungen. Und wenn der Flugverkehr gerade auf kurzen Strecken als Klimakiller ersten Ranges dargestellt wird, dann bedeutet das für einen Flughafen wie Friedrichshafen, der zu 89 % von sogenannten Kurzstrecken lebt, das völlige Aus.

Diese Beispiele zeigen: Der Flugverkehr steht erheblich unter Druck – wirtschaftlich, öffentlich und politisch. Daher begrüße ich die Initiative der FDP/DVP, im Landtag über die Zukunft des Luftverkehrsstandorts Baden-Württemberg zu sprechen.

Allerdings bin ich verwundert, dass gerade die wirtschaftlichen Herausforderungen weder in den Fragen der liberalen Kolleginnen und Kollegen noch in den Antworten der Regierung auch nur andeutungsweise erwähnt werden. Dass wir stattdessen viele Informationen über Flugreisen der Regierungsmitglieder erhalten, spricht für sich. Aber, mit Verlaub, selbst die grün-schwarze Landesregierung kann ihren Regierungsapparat nicht so aufblähen, dass die Flughäfen genug Geld verdienen, meine Damen und Herren.

(Beifall bei der SPD und der FDP/DVP – Heiterkeit bei Abgeordneten der SPD)

Klar ist: Die Beschäftigten in Flughäfen, in den Fluggesellschaften und die Standortregionen machen sich viele Sorgen, wie sicher die Arbeitsplätze in dieser Branche noch sind. An vielen Standorten warten bekannte Probleme wie Fluglärm und seine Verminderung oder faire Verteilung noch immer auf Lösungen. So muss ich auf die noch immer ungeklärte Situation im Süden unseres Landes hinweisen. Viele Menschen leiden darunter, dass die An- und Abflugrouten aus Zürich vorzugsweise über deutschem Gebiet verlaufen. Und unsere Landesregierung duckt sich hier gern weg, anstatt dieses Thema anzugehen.

Lassen Sie mich aber über einige wesentliche Problemlagen des Flugverkehrsstandorts sprechen. Die Lösung liegt nicht

immer in Baden-Württemberg, aber die Regierung eines großen Landes hat Einfluss, und den sollte sie nutzen. Flugbenzin, also Kerosin, wird nach wie vor nicht besteuert. Steuer-subventionen sind auch Subventionen, meine Damen und Herren. Dies greift massiv in den Wettbewerb der Verkehrsträger ein, und umweltschädlich ist diese Finanzhilfe obendrein. Es gehört also zu den wichtigsten Aufgaben der neuen Bundesregierung, eine Änderung herbeizuführen.

Die Kritik an den Kurzstreckenflügen im Inland ist berechtigt – ich teile sie auch –, doch viele Kritiker, auch hier im Haus, machen es sich zu einfach. Denn viele der Kurzstrecken sind Zubringer zu Drehkreuzen des Luftverkehrs wie Zürich oder Frankfurt. Selbstverständlich ist es gut, solche Flugreisen auf die Schiene zu verlagern. Das aber setzt eine leistungsfähige und schnelle Verknüpfung unserer Flughäfen an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn voraus. In Baden-Württemberg erfüllt kein Standort diese Vorgabe. Selbst die aus unserer Sicht dringend notwendige Anbindung des Stuttgarter Flughafens wird noch viele Jahre dauern. Andere wie der Baden-Airpark in Söllingen sind gar nicht mit der Bahn erreichbar. In den Bussen dorthin gelten nicht einmal die Rail-and-Fly-Tickets. Das wäre doch eine schöne und sicher lösbare Aufgabe für unser Verkehrsministerium.

(Beifall bei der SPD)

Kurzstreckenflüge zu verbieten, das klingt nach Entschlossenheit. Doch die Ausführungen der Regierung haben deutlich gemacht: Ein absolutes Verbot betrifft die Regionalflughäfen massiv und beeinträchtigt die Verkehrsanbindungen weiter Teile unseres Landes. Die Forschung und der Einsatz neuer Kraftstoffe sind sinnvoll und gut, bringen aber allenfalls mittelfristig Verbesserung.

Meine Damen und Herren, es reicht nicht, lapidar von der wirtschaftspolitischen und strukturpolitischen Bedeutung der Regionalflughäfen zu sprechen. Die Landesregierung ist zusammen mit den Standortregionen gefordert, Perspektiven für diese Flughäfen zu entwickeln. Welche Rolle sollen sie künftig in unserer Verkehrsinfrastruktur spielen? Damit verbunden ist auch die Frage: Wer soll all das bezahlen?

(Glocke des Präsidenten)

– Ich bin gleich fertig.

Wer nicht nur vom Klimaschutz reden, sondern etwas erreichen und verbessern will, muss den gesamten Verkehrsbereich umweltfreundlich organisieren. Das setzt Angebote voraus, die die Menschen gern nutzen. Wir brauchen gut aufeinander abgestimmte Reiseketten für Menschen, aber auch für Güter. Das ist die Kernaufgabe unserer Verkehrspolitik. Die klimafreundliche Art des Reisens muss die leichte und angenehme Form des Reisens werden. Daran müssen sich die Anbieter, aber auch die Regierung messen lassen.

Vielen Dank.

(Beifall bei der SPD)

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Gestatten Sie eine Zwischenfrage des Kollegen Dr. Balzer?

Abg. Hans-Peter Storz SPD: Ich würde wie beim Fußball sagen: Ich habe fertig.

Danke schön.

(Beifall bei der SPD)

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Für die AfD-Fraktion erteile ich das Wort dem Kollegen Miguel Klauf. Ich weise darauf hin: Auch bei ihm ist es die erste Rede hier im Parlament. Ich bitte, dies wie üblich zu beachten.

Abg. Miguel Klauf AfD: Herr Präsident, sehr geehrte Kollegen! Der Antrag der FDP/DVP-Fraktion zeigt die Wichtigkeit des Flugverkehrs in Baden-Württemberg auf. Umso überraschter bin ich aber über die Stellungnahme der Landesregierung, hier speziell des Verkehrsministeriums. Da heißt es unter Ziffer 3, man möchte mit attraktiven Angeboten im Schienenverkehr die Zahl der Inlandsflüge bzw. Zubringerflüge reduzieren.

Ich frage mich: Wo sind diese attraktiven Angebote? Ich kenne keine. Das Einzige, was Sie doch machen, ist, über eine Ticketsteuer das Fliegen teurer zu machen, sodass der einfache Arbeitnehmer im Land mehr Geld für seinen wohlverdienten Jahresurlaub bezahlen muss. Auch die neu eingeführte CO₂-Steuer, die sowieso nur dazu dient, den Bürgern das Geld aus der Tasche zu ziehen, sorgt für eine Verteuerung für alle.

Es gab in der Vergangenheit Lösungsmöglichkeiten und mögliche Angebote, z. B. den Transrapid. Er wurde mit Millionen Steuergeldern von uns Steuerzahlern gefördert, um jetzt in China zu fahren. Für das Aus des Transrapids sorgten übrigens die Grünen. Im Bundestag sagte Albert Schmidt damals: Es gibt

... ein Gefährt, das noch schneller ist ... das Flugzeug.

(Vereinzelt Beifall bei der AfD)

Aber warum werden mit dieser Technologie nicht die Flughäfen Frankfurt und München mit Stuttgart direkt und zuverlässig verbunden? Ich sage Ihnen, warum. Es fehlt der politische Wille, der Wille für wirklichen Umweltschutz ohne Ideologie und Verbote.

(Beifall bei der AfD)

Deswegen sind Sie, die grüne Partei, auch nicht die Umweltpartei; Sie sind das Gegenteil davon.

(Beifall bei der AfD)

Sollten Sie vorhaben, alles mit dem normalen Schienenverkehr zu bewältigen, dann müssen Sie bzw. muss die Deutsche Bahn Investitionen tätigen, damit die Zubringerzüge effektiv, zuverlässig und pünktlich ankommen. Dies ist aktuell nicht der Fall.

Was mich außerdem schon etwas wundert, ist die Aussage, Sie strebten keine Inlandsflugverbote an. Da höre ich von Ihrer Partei im Bund aber etwas ganz anderes. Erst im Mai dieses Jahres hat Frau Baerbock dies gefordert. Vielleicht sollten Sie sich mit ihr und mit der Bundespartei besser abstimmen, bevor Sie solche Aussagen tätigen.

(Beifall bei der AfD)

Interessant ist der Antrag der FDP/DVP trotzdem, der zu Recht den wirtschaftlichen Faktor der Flughäfen hervorhebt. Aber wahrscheinlich wird Ihre Partei im Bund ja mit dieser Verbotspartei koalieren.

(Vereinzelt Heiterkeit)

Es zeigt sich: Wer FDP wählt, der wählt Verbote.

(Heiterkeit und Beifall bei der AfD – Abg. Dr. Timm Kern FDP/DVP meldet sich. – Glocke des Präsidenten)

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Gestatten Sie eine Zwischenfrage des Abg. Dr. Kern?

Abg. Miguel Klauf AfD: Das ist meine erste Rede. Das mache ich nicht.

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Okay. Dann lassen wir es.

Abg. Miguel Klauf AfD: Auch möchte ich zu den Ausführungen unter Ziffer 7 Folgendes erläutern – Thema Geschäftsreisen –: Flüge, auch Inlandsflüge, sind nicht nur dazu da, ein paar persönliche Geschäftstermine wahrzunehmen. Vielmehr müssen Sie sich auch die Frage stellen lassen: Wie weit soll denn Ihr mögliches Flugverbot für Inlandsflüge gehen? Streben Sie auch ein Verbot für den Waren- und Logistikbereich an? Wir haben im Süden Deutschlands eine starke Automobilproduktion mit einer Just-in-time-Produktion. Manchmal fallen vor Ort wichtige Bauteile aus, die von Lieferanten aus dem Norden kommen. Hier ist dann das Flugzeug gefragt, das es ermöglicht, in wenigen Stunden Bauteile beispielsweise von Hamburg nach Stuttgart zu transportieren. Das schaffen Sie weder mit dem Lkw noch mit der Bahn.

Wenn Sie also Inlandsflüge verbieten wollen, dann generieren Sie wirtschaftliche Schäden im Milliardenbereich. Sie legen sozusagen die Produktion hier lahm.

Flugverbote und sonstige Maßnahmen zur Bekämpfung des Flugverkehrs müssen definitiv gestoppt werden. Der Flugverkehr ist ein großer wirtschaftlicher Bereich, und er muss gestärkt und ausgebaut werden, vor allem dort, wo die Flughäfen an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen. Die Lösungen hierfür finden wir auch, in Teilen sogar in Ihren Antworten, sollten diese ernst gemeint sein. Welche attraktiven Alternativen wären es denn? Direkte und zuverlässige Verbindungen zwischen den Flughäfen, beispielsweise von Stuttgart aus nach München oder Frankfurt. Solche Alternativen gibt es, und der Bürger und der Unternehmer haben die Wahlfreiheit.

(Beifall bei der AfD)

Für die Umwelt wären spritsparende Flugzeuge, also eine Modernisierung der Flugzeugflotte, und eine massive Förderung von Kraftstoffalternativen – synthetische Kraftstoffe oder Wasserstoff – ebenfalls ein Fortschritt. Und wenn es Sinn macht, dann ist es auf einigen Strecken auch durchaus möglich, batteriebetriebene Flugzeuge einzusetzen. Es heißt, im Jahr 2024 bekomme die Deutsche Post 24 Batterieflugzeuge.

Ein weiterer, wahrscheinlich der wichtigste Punkt: Geben Sie als grüne Partei Ihren Kampf gegen Flugverkehr und andere

(Miguel Klauß)

Mobilitätsformen auf, die für unseren Wirtschaftsstandort und für Deutschland als Industrienation enorm wichtig sind.

(Beifall bei der AfD)

Hören Sie auf, technologiefeindlich zu sein!

(Beifall bei der AfD)

Damit ist niemandem geholfen. Es gibt, wie so oft, Alternativen und andere Lösungen.

Vielen Dank.

(Beifall bei der AfD)

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Meine Damen und Herren, mir liegen keine weiteren Wortmeldungen vor.

(Zurufe: Doch! – Der Minister!)

Wir kommen damit zur – –

(Unruhe – Zurufe: Nein!)

– Bitte?

(Heiterkeit – Unruhe)

– Er war noch nicht angemeldet. – Bitte sehr, Herr Minister.

(Heiterkeit – Zuruf: Hat die Zugverbindung nach Stuttgart nicht geklappt? – Abg. Andreas Stoch SPD: War er vielmehr schon abgemeldet?)

Minister für Verkehr Winfried Hermann: Wie Sie sehen, bin ich aufmerksam, Herr Präsident.

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Sehr gut.

Minister für Verkehr Winfried Hermann: Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Selbstverständlich redet die Regierung zu diesem Antrag. Ich bin in dieser Debatte ja geradezu herausgefordert worden.

Ich will mit einem Spruch beginnen, den Sie alle kennen: „Die größten Kritiker der Elche sind selber welche.“ Warum sage ich das? Weil ich hier von diesem Redepult aus so oft von den allergrößten Ideologen höre, die Ideologen seien die anderen.

(Vereinzelt Beifall)

Ich glaube, es würde der Debatte guttun, wenn man einige Vorurteile abbaut und tatsächlich mal ohne die rosarote Brille die ungeschminkte Realität betrachtet.

Herr Scheerer, Sie haben sich um eine Definition von Ideologie und Weltanschauung bemüht. Ich würde einmal sagen: Ich hoffe doch, dass jede Fraktion hier in diesem Landtag eine Weltanschauung hat. Wenn man eine solche nicht hat, braucht man hier nicht hineinzugehen. Dann hat man hier nichts verloren.

(Beifall bei den Grünen – Vereinzelt Beifall bei der SPD)

Entscheidend ist allerdings, dass die eigene Weltanschauung nicht so verabsolutiert wird, dass man glaubt, dass sie für al-

les eine Lösung darstellt, dass es nicht auch andere Wege gibt. Wenn es so ist, dann ist es Ideologie. Da will ich dann auch kein Ideologe sein, sondern lieber eine Weltanschauung haben. Ich beginne mit meiner Weltanschauung

(Abg. Ruben Rupp AfD: Mehr Radwege!)

zum Thema Verkehr, damit auch das ganz klar ist.

Eine moderne Verkehrs- und Mobilitätspolitik stärkt, entwickelt und nutzt selbstverständlich alle Verkehrsmittel, die es gibt: zu Fuß gehen, Rad fahren,

(Zuruf von der AfD: Super! Sehr modern!)

öffentlicher Verkehr, Autoverkehr, Lkw-Verkehr, Schiffsverkehr und selbstverständlich auch Luftverkehr. Eine moderne Gesellschaft hat schon seit ungefähr 100 Jahren den Luftverkehr, und selbstverständlich ist ein Land wie Baden-Württemberg, das international verflochten ist, das eine internationale Wirtschaft hat, das exportorientiert ist, das Menschen hat, die auch weltweit unterwegs sind und ihrer Arbeit nachgehen, international und braucht selbstredend Luftverkehr.

Ein beliebter Spruch von mir ist: Auch ich als Grüner anerkenne, dass man mit dem Fahrrad nicht nach Amerika fliegen kann, es sei denn als Gepäckstück im Flugzeug. Damit ist hoffentlich einmal alles gesagt, wenn immer wieder behauptet wird, die Grünen würden das Fliegen verbieten wollen,

(Abg. Anton Baron AfD: Kurzstrecken!)

sie würden selbst nicht fliegen. Das stimmt nicht. Natürlich fliegen wir. Ich persönlich fliege auch, aber sehr bewusst. Dort, wo es als vergleichbare Alternative einen Zug gibt, fahren wir auch mit dem Zug.

Weil das mit dem Flugverbot immer wieder behauptet wird, will ich dazu noch etwas sagen. Wir Grünen haben bewusst geschrieben, wir wollen im Kurzstreckenbereich den Schienenverkehr so ausbauen, dass man da nicht fliegen muss, weil es in Deutschland jede Menge Strecken gibt, die im Prinzip mit dem Zug eigentlich schneller zu bewältigen sind als mit dem Flugzeug. Zudem wäre das umweltfreundlicher. Aber es gibt das Angebot nicht. Deswegen ist es die Herausforderung, dass wir den Schienenverkehr so verbessern, dass wir im Kurzstreckenbereich wirklich Alternativen auf der Schiene haben, die umweltfreundlich sind. Im Moment aber gibt es diese vielfach noch nicht.

An dieser Stelle will ich etwas zum Thema Kurzstrecken sagen. Es gibt gar keine offizielle Definition von Kurzstreckenflügen. Es gibt nur eine Anwendungsdefinition, und zwar bei der Ticket Tax. Da geht eine Kurzstrecke bis 1 500 km. Genau genommen wären das alle Flüge, die aus Baden-Württemberg herausgehen, weil kaum ein Flug weiter geht oder nur wenige weiter gehen. Daher würde das tatsächlich alle treffen.

Herr Storz, es ist wahr, es gibt keine Kerosinbesteuerung. Das hat die SPD auch in 20 Jahren Regierungsbeteiligung nicht geschafft.

(Abg. Hans-Peter Storz SPD: Vielleicht bekommen wir das jetzt hin!)

(Minister Winfried Hermann)

– Mal sehen, was da jetzt herauskommen wird. – Aber es gibt eine Ticket Tax. Die definiert es.

Ich halte das Ganze für eine schräge Diskussion. Denn es gibt bis 1 500 km keine vergleichbare Alternative auf der Schiene – fast nirgends. Wir brauchen eigentlich eine sinnvolle Definition. Die sieht aus meiner Sicht so aus: Dort, wo es möglich ist, mit der Schiene ein vergleichbares adäquates Angebot zu machen, dort sollten wir aufs Fliegen verzichten. Es gibt nämlich eine Menge Ultrakurzflüge. Die sind besonders klimaschädlich, weil sie extrem viel Energie verbrauchen. Wenn Sie z. B. von Stuttgart nach Frankfurt fliegen – das machen welche; diese Flüge gibt es leider noch –,

(Abg. Anton Baron AfD: Zum Umsteigen!)

dann ist das besonders unsinnig, weil Sie mit dem Zug schneller sind. Aber warum machen die Leute das trotzdem? Weil das Gepäck dort besser eingecheckt ist und sie es dann los sind, wenn sie einen internationalen Flug vor sich haben. Dann lautet aber doch die Frage: Wie schaffen wir eine Lösung für das Gepäck?

Sie sehen also, es gibt pragmatische Lösungen. Ich finde, das sollten wir angehen. Wir müssen für die Ultrakurzstrecken, die mit der Bahn zu bewältigen sind, ein Angebot schaffen. Denn wenn man z. B. in München abfliegen will, hat man von Stuttgart schon eine schlechte Zugverbindung. Wenn man nach Zürich will, hat man von Stuttgart keine schnelle Verbindung. Da müssen wir besser werden. Das ist ein Projekt. Das muss vor allem die Bundesregierung machen. Wir, das Land, drängen darauf. Das, was wir selbst machen können, machen wir auch.

Es ist ja vorhin von Herrn Dörflinger die Drehscheibe am Flughafen mit einer sehr guten Schienenanbindung – S-Bahn, Stadtbahn, demnächst Fernbahn – angesprochen worden. Das ist schon ein Beitrag dazu, eine Alternative auf der Schiene zu ermöglichen.

Jetzt zum Thema Luftstandort Baden-Württemberg: Tatsächlich – es ist schon angesprochen worden; viele wissen das nicht so genau – sind Flughäfen inzwischen große Arbeitgeber. Der Flughafen Stuttgart – ich bin da ja auch Aufsichtsratsvorsitzender – hat allein im Bereich des Konzerns der FSG rund 2 000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dann gibt es dort in der Flughafen City etwa 11 000 Arbeiterinnen, Arbeiter, Angestellte in rund 300 Unternehmen. Das heißt, um Flughäfen herum entstehen auch andere Arbeitsplätze – manchmal nah am Flugverkehr, manchmal nicht so nah am Flugverkehr. Vieles hat aber mit dem Flugverkehr zu tun.

Der Baden-Airpark ist mit 210 Mitarbeitern deutlich kleiner. Im Gewerbebereich vom Baden-Airpark arbeiten aber an die 2 800 Mitarbeiter. Die Zahlen an den anderen Flughäfen sind nicht so hoch – Friedrichshafen: 119, Mannheim: 28. Das ist nicht mehr vergleichbar. Die großen Standorte sind tatsächlich Stuttgart und der Baden-Airpark.

Es gibt in Baden-Württemberg aber auch eine Flugverkehrswirtschaft, es gibt die Bereiche Forschung und Wirtschaft mit relativ vielen Arbeitsplätzen. Auch gibt es neue Entwicklungen wie z. B. den Volocopter. Dieser wird im Rheintal produziert. Es geht aber auch um Turbinen – MTU, ZF. In der Flugwirtschaft sind also sehr viele Hersteller tätig.

Insgesamt kann man davon ausgehen, dass deutschlandweit rund eine Million Menschen in der Luftfahrtwirtschaft beschäftigt sind. Grob gesagt ist Baden-Württemberg mit einem Zehntel dabei.

Das ist schon eine relevante Summe, und das ist auch gut so. Denn der Flugverkehr wird auch in Zukunft eine große Bedeutung haben. Eine internationale globale Welt wird auch den Flugverkehr brauchen.

(Glocke des Präsidenten)

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Herr Minister, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Kollegen Joukov-Schwelling? Er sitzt oben links.

(Vereinzelt Heiterkeit)

Minister für Verkehr Winfried Hermann: Bitte schön.

Abg. Michael Joukov-Schwelling GRÜNE: Die Zwischenfrage ist unabgesprochen, weswegen ich hier von der Tribüne aus spreche.

(Heiterkeit – Vereinzelt Beifall)

Die Kolleginnen und Kollegen der FDP/DVP haben letztes Mal unterstellt, der Minister würde aus den Reihen der Grünen nur abgesprochene Fragen bekommen. Das ist keineswegs der Fall.

(Zurufe, u. a.: Nein!)

Herr Minister, so oft das Thema Magnetschwebebahn, also das Thema Transrapid bemüht wird, wird immer darauf verwiesen, dass die Grünen den Transrapid verhindert hätten.

Daher eine Frage an Sie: Fühlen Sie sich vor dem Hintergrund, dass momentan kein marktwirtschaftliches Land – nur eine kommunistische Diktatur – plant, den Transrapid einzusetzen, nicht langsam geehrt, wie viel Macht Sie als grüner Minister haben, in allen westlichen marktwirtschaftlichen Demokratien verhindert zu haben, dass eine Magnetschwebebahn gebaut wird?

Minister für Verkehr Winfried Hermann: Vielen Dank für die Ehre. Ich werde jetzt keine Transrapid-Debatte eröffnen. Das wäre jetzt hier, glaube ich, fehl am Platz. Vielleicht nur ein kurzes Wort: Dort, wo der Transrapid im Markt gegen die Schiene angetreten ist, hat er verloren. Auch in China wird das Hochgeschwindigkeitsschienennetz ausgebaut und nicht das Transrapid-System. Es gibt nur eine einzige Strecke.

Kommen wir zurück zum Thema Flugverkehr bzw. Flugverkehrswirtschaft. Die größte Krise, die die Flugverkehrswirtschaft überhaupt hatte, war die Krise, die durch Corona ausgelöst wurde. Das muss man sagen. Diese bedeutete dramatische Einbrüche im Verkehrsbereich – im Flugverkehrsbereich mehr als in allen anderen Bereichen.

Wichtig war, dass wir beim Flughafen Stuttgart, wo es um sehr viele Arbeitsplätze ging, alle Arbeitsplätze über Kurzarbeit retten konnten. Das war eine große Anstrengung. Zum ersten Mal ist der Flughafen Stuttgart in die roten Zahlen gekommen. Wer da immer behauptet, es brauche Grüne, damit der Flughafen ruiniert wird – das ist nicht so. Seit zehn Jahren ist

(Minister Winfried Hermann)

der Flughafen bestens aufgestellt und hat immer positive Bilanzen vorgelegt – bis zur Coronazeit.

Trotzdem werden die Flugwirtschaft und auch der Flughafen Stuttgart einige Jahre brauchen, um das Niveau von 2019 wieder zu erreichen. Natürlich ist diese Zeit auch eine Zeit des Nachdenkens, des Umdenkens: Wie viele Flüge wird es in Zukunft noch geben? Wie viele Flüge wird es noch geben können? Wer kann fliegen, und welche Firmen werden weiterhin jede Geschäftsreise per Flug machen oder dann eben doch Videokonferenzen abhalten? Wir haben schon gelernt, dass die eine oder andere Bewegung – ob mit dem Auto oder dem Flugzeug – durch digitale Kommunikationstechniken eingespart werden kann.

Der Flugverkehr ist die Branche, die am längsten darauf gesetzt hat, dass von ihr nicht erwartet wird, dass sie das Klima schützt. Vielmehr ist man lange Zeit unterwegs gewesen nach dem Motto: Flugverkehr braucht man; Alternativen zum Kerosin gibt es nicht; also muss nichts unternommen werden.

(Zuruf des Abg. Anton Baron AfD – Der Redner zeigt ein Schaubild.)

Ich habe hier ein Schaubild – leider fehlt hier im Landtag das, was in jedem Kreistag oder Gemeinderat schon vorhanden ist, nämlich ein Board, an dem man etwas an die Wand projizieren kann. Aber ich kann es Ihnen sagen: Der Flugverkehr hat zwischen 2013 und heute praktisch nichts an CO₂ eingespart, wenn man 2019 ausnimmt. Alle anderen Felder haben reduziert, so z. B. der Autoverkehr, die Fernbusse oder der Eisenbahnbereich.

Die Flugwirtschaft hat also Nachholbedarf, was den Klimaschutz betrifft; und allen, die sagen, der Flugverkehr wäre eigentlich gar nicht so schlimm, muss man sagen, dass der Flugverkehr beim CO₂-Ausstoß pro Personenkilometer – das ist der wissenschaftliche Maßstab – das mit Abstand klimaproblematischste Transportmittel ist. Wenn man dann noch weiß, was in den oberen Luftschichten passiert, ist auch klar, dass dies den Effekt des CO₂-Ausstoßes verdreifacht. Man kann also nicht an der Schädigung des Klimas durch den Flugverkehr vorbeireden. Deshalb muss auch die Flugwirtschaft jetzt etwas tun und sich weiterentwickeln, damit Fliegen auch zukünftig möglich ist und zugleich der Klimaschutz eingehalten werden kann. Ich sehe die Zukunft der Flugwirtschaft darin, dass sie genau diese Herausforderung annimmt.

Es hat in den letzten drei Jahren ein deutliches Umdenken in der Flugwirtschaft gegeben. Inzwischen ist die Branche auch auf der Suche nach neuen Technologien, seien es die sogenannten „reFuels“ oder SAF – Sustainable Aviation Fuel, wie es in der Fachsprache heißt – oder Brennstoffzellen für kleinere Flieger. Das sind z. B. zwei Bereiche, die in den letzten Jahren stark entwickelt worden sind.

Wir im Land Baden-Württemberg müssen uns dabei nichts vorwerfen, denn wir sind Pioniere gewesen. Wir haben damit begonnen, bevor die Flugwirtschaft dies selbst aufgegriffen hat. Wir haben beispielsweise das Projekt des Brennstoffzellenfliegers Hy4, das angesprochen worden ist, das von H2Fly, vom DLR und einigen Wissenschaftlern und Unternehmen hier im Land als Modellprojekt schon seit Jahren gefördert wird. Dieses Projekt kommt jetzt in die Phase, bei der aus den

Pilotprojekten eine Produktion für kleine Serien von Fliegern entsteht, die mit Brennstoffzellen und Wasserstoff fliegen. Vermutlich wird es am Flughafen Stuttgart eine Anlage geben, und es werden Arbeitsplätze entstehen.

Wir haben mit unserem Projekt SAF am Flughafen bzw. mit der Zementwirtschaft und der Luftfahrtwirtschaft – übrigens sind Lufthansa und DHL dabei – – Es ist allerdings übertrieben. Irgendjemand hat gesagt, sie würden heute schon klimaneutral fliegen. Bei aller Liebe zu DHL: Sie sind ganz gut unterwegs, aber noch weit davon entfernt, klimaneutral zu sein. Aber sie haben sich selbst einen Klimaschutzplan gegeben und sich vorgenommen, umzusteigen. Deshalb sind sie auch an unseren Projekten interessiert.

Herr Scheerer fragte, glaube ich: Warum wird im Emsland Kraftstoff auf erneuerbarer Basis hergestellt? Dazu kann ich nur sagen: Diese Anlage im Emsland produziert im Jahr 365 t. Sie können sich einmal ausrechnen, wie viele Flieger Sie damit bestücken können. Das ist nicht sehr viel. Da sind wir mit unseren Projekten, die demnächst sowohl mit SCHWENK Zement als auch bei der MiRO in Karlsruhe angegangen werden, mit 50 000 t schon in einer ganz anderen Dimension. Wir, das Land, haben das massiv gefordert und gefördert.

Ich habe in meinem Ministerium eine Arbeitsgruppe eingerichtet – übrigens sitzt die zuständige Leiterin da hinten –, die mit der Wirtschaft sowie ministerienübergreifend zusammenarbeitet und den Bereich der erneuerbaren Kraftstoffe, den Flugverkehr und die Projekte, die es dort gibt, vorantreibt. Unsere Hauptleistung ist, dass wir die verschiedenen Akteure zusammenführen, Projekte initiieren, das Design von Forschungsprojekten gestalten und Geld dazugeben. Aber eines ist auch klar: Das Land Baden-Württemberg wird nicht in die Produktion von Kraftstoffen auf erneuerbarer Basis einsteigen und auch nicht in die Produktion von Wasserstofffliegern. Das überlassen wir dem Markt.

(Beifall bei Abgeordneten der Grünen – Vereinzelt Heiterkeit – Abg. Bernd Gögel AfD: Ausnahmsweise!)

Sie sehen, wir sind sehr aktiv und haben Interesse daran, dass etwas geschieht. Aber es muss auch politisch etwas geschehen, denn wenn wir z. B. Kraftstoffe auf erneuerbarer Basis fördern, dann muss es auch einigermaßen Sicherheit geben, dass es bei den teuren Investitionen, die in die Hunderte von Millionen sowie in die Milliarden gehen, so etwas wie eine Abnahmegarantie gibt. Ich muss sagen, dass die bisherige Bundesregierung leider eine sehr bescheidene Beimischungsquote hat. Obwohl es heute schon technisch möglich ist, 50 % des Kerosins durch synthetisches Kerosin auf erneuerbarer Basis zu ersetzen, hat sich die Bundesregierung bis zum Jahr 2030 2 % zum Ziel gesetzt.

Die EU ist auch nicht sehr viel besser. Sie sieht einen geringeren Anteil vor. Dafür setzt sie auf Biokraftstoffe. Aber die Menge an Biokraftstoffen ist begrenzt, weil auch die EU nur die Resteverwertung von Biokraftstoffen anerkennt und nicht etwa Maisanlagen oder sonst irgendwas, was früher zur Produktion dieser Kraftstoffe angedacht war.

Der Bereich der Biokraftstoffe ist sehr begrenzt. Der Einsatz synthetischer Kraftstoffe ist möglich, erfordert aber auch, dass es eine Zukunft gibt und dass sich die Investitionen rechnen.

(Minister Winfried Hermann)

Das heißt, wir müssen dafür sorgen, dass dem Kerosin sukzessive mehr Kraftstoffe auf erneuerbarer Basis beigemischt werden, sodass der Luftverkehr in Schritten klimaverträglicher wird.

Auch für den Luftverkehr gilt: Bis 2050 müssen wir in allen Bereichen klimaneutral sein.

(Zuruf von der AfD: Wir müssen gar nichts!)

Das ist eine ziemliche Herausforderung. Bis dahin sind es nicht einmal mehr 30 Jahre. Für die Flugwirtschaft heißt das: Es ist noch viel zu tun. Deswegen steigen alle Hersteller – sowohl Airbus als auch Siemens – ein und gehen in diesen Bereich. Bei den großen Fliegern wird vermutlich synthetisches Kerosin, erzeugt auf Basis erneuerbarer Energien, eingesetzt. Kleinere Flieger werden vermutlich mit Brennstoffzellen und Wasserstoff betrieben. So sieht es im Moment aus. Ob sich die Technologie tatsächlich so entwickelt, wissen wir heute noch nicht ganz sicher. Aber man kann sagen: So ist es.

Fazit, meine Damen und Herren: Es ist keine Frage, auch der Luftverkehr hat eine Zukunft. Aber er hat nur dann eine Zukunft, wenn er seine Technologien ändert, die Antriebe ändert und klimafreundlich wird. Ansonsten wird dieser Bereich große Probleme haben. Das können wir nicht wollen. Deswegen treiben wir, das Land, diese Entwicklung voran. Wir nutzen alle Technologien. Wir fördern alle Technologien.

Aber ich sage dazu: Ich erwarte, dass die Menschen klimabewusst reisen und fahren, dass sie selbst bewusst die Entscheidung treffen: „Wann kann ich mit dem Zug fahren und mir den Flug sparen? Welchen Urlaub muss ich zwingend mit dem Flieger machen? Geht es nicht auch anders?“ Das gehört natürlich auch dazu, wenn wir insgesamt eine nachhaltige Entwicklung haben wollen.

Vielen Dank.

(Beifall bei den Grünen – Glocke des Präsidenten)

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Herr Minister, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Abg. Miguel Klauf?

Minister für Verkehr Winfried Hermann: Nehmen Sie die Herausforderung an?

(Vereinzelt Heiterkeit – Zuruf von der AfD)

Abg. Miguel Klauf AfD: Ich bin gerade zum Schluss hellhörig geworden. Sie haben gesagt, der Flugverkehr müsse klimaneutral werden bzw. müsse gewisse Ziele erreichen. Jetzt frage ich Sie: Was ist, wenn er diese nicht erreicht? Was ist, wenn er die Klimaneutralität zu einem Zeitpunkt X nicht erreicht? Haben Sie dann vor, den Flugverkehr zu verbieten? Was ist dann Ihre weitere Vorgehensweise? Denn das hat mir schon ein bisschen Bauchschmerzen bereitet.

Minister für Verkehr Winfried Hermann: Im Jahr 2050 werde ich vermutlich nicht mehr Verkehrsminister von Baden-Württemberg sein.

(Vereinzelt Heiterkeit)

Deswegen stellt sich mir die Frage nicht. Vielmehr stellt sich mir die Frage: Wie schaffen wir es, dass der Flugverkehr

schneller zu klimafreundlichen Kraftstoffen kommt? Das ist die Herausforderung. Das erste Ziel ist, dass wir das bis 2030 schaffen. Auch bis 2040 oder 2050 ist es machbar, wenn man es wirklich will. Deswegen mache ich mir keine Gedanken, was ich täte, wenn wir versagten.

(Beifall bei den Grünen und Abgeordneten der CDU
– Abg. Hans-Ulrich Sckerl GRÜNE: Gute Rede!)

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Vielen Dank, Herr Minister. – Für die verbliebene Redezeit für die Fraktion der FDP/DVP erteile ich dem Kollegen Dr. Jung das Wort. – Sie haben noch zwei Minuten Redezeit.

Abg. Dr. Christian Jung FDP/DVP: Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich möchte die Debatte noch einmal aus unserer Sicht zusammenzufassen, Herr Minister. Wir, die Freien Demokraten, müssen feststellen: Wir brauchen die Flughäfen und Flugplätze in Baden-Württemberg. Wir bekennen uns auch ganz bewusst zu den Luftverkehrsstandorten Stuttgart, Baden-Airpark, Mannheim und Friedrichshafen, weil wir hier sehr viele Weltmarktführer haben. Wenn wir weiter wirtschaftlich stark sein wollen, dann brauchen wir diese Luftverkehrsstandorte.

(Beifall bei der FDP/DVP)

Warum sage ich das? Das sind teilweise alles Alibidiskussionen, auch von Ihnen, Herr Minister. Was würde passieren, wenn es in Baden-Württemberg keine Zubringerflüge für Interkontinentalverbindungen mehr geben würde? Dann würden diese von Straßburg oder Basel-Mülhausen aus gemacht. Das würde überhaupt nichts bringen.

Ich würde mir eher Folgendes wünschen, wenn Sie es schon ernst nehmen: Ich persönlich fahre sehr viel mit der Bahn. Wenn ich einmal fliege, treffe ich immer ganz viele Mitglieder der Landesregierung oder auch der Grünen, die dann nicht mit der Bahn gefahren sind, sondern auch fliegen.

(Abg. Silke Gericke GRÜNE begibt sich zu einem Saalmikrofon. – Glocke des Präsidenten)

Da muss man einfach ehrlich sein und sich auch einmal ehrlich machen.

(Glocke des Präsidenten)

Denn wir wollen nicht, dass die Standorte wie auch immer kaputtgeredet werden; denn wenn Luftverkehrsstandorte schlechtmacht gemacht werden, dann wird man auch bei der Sicherung von Arbeitsplätzen oder insgesamt bei Firmen überlegen, ob man hierhin geht oder ob man nicht vielleicht direkt nach Frankfurt geht, in den Cube, wie wir das auch schon von –

(Glocke des Präsidenten)

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Herr Kollege Dr. Jung, gestatten Sie eine Zwischenfrage der Kollegin Gericke?

Abg. Dr. Christian Jung FDP/DVP: Sehr gern.

Abg. Silke Gericke GRÜNE: Herr Abg. Dr. Jung, ist Ihnen eigentlich bewusst, dass genau in der Flugindustrie, z. B. von der Lufthansa, eine gute Kooperation mit der Bahn vorhanden ist und auch da natürlich die Wirtschaftlichkeit der ein-

(Silke Gericke)

zelen Unternehmen hinterfragt wird und die Bahn für Kurzstrecken lukrativer ist als ein Binnenflug?

Abg. Dr. Christian Jung FDP/DVP: Das ist eine sehr gute Frage, liebe Frau Kollegin; denn es geht um die Bahn als Zubringer. Früher, so vor 20, 30 Jahren, gab es ja sogar auch Lufthansa-Züge, diese gelben, die Sie noch kennen. Das größte Problem dabei ist, dass Sie darauf angewiesen sind, Anschlüsse zu erreichen. Wenn es, wie in der vergangenen Woche in Vaihingen/Enz geschehen, eine Stellwerksstörung gibt, bekommen Sie möglicherweise den Zubringerflug nicht mehr. Deswegen ist es so wichtig, da auch ganzheitlich zu denken und nicht immer das eine gegen das andere auszuspielen und am Ende Standorte infrage zu stellen.

(Vereinzelt Beifall)

Sie kennen das ja aus Friedrichshafen: Wenn Sie einmal mit Leuten aus Friedrichshafen oder, wo wir neulich einmal waren, aus Sigmaringen sprechen, hören Sie immer wieder: Wir haben hier eine so schlechte Verkehrsinfrastruktur, dass sogar Friedrich Merz plötzlich mit dem Flugzeug zu Wahlkampfterminen kommt,

(Abg. Thomas Poreski GRÜNE: „Sogar“?)

weil er es sonst überhaupt nicht geschafft hätte, Wahlkampftermine wahrzunehmen.

Das ist ja auch ein Grund dafür, dass Mitglieder der Landesregierung den Hubschrauber benutzen,

(Abg. Gabriele Rolland SPD: Zum Wandern fahren!)

weil sie in Baden-Württemberg einfach nicht so gut von A nach B kommen und auch die Bahn das nicht immer leistet.

(Beifall bei der FDP/DVP – Abg. Silke Gericke GRÜNE begibt sich wieder zu einem Saalmikrofon. – Glocke des Präsidenten)

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Die Redezeit war schon vorher überschritten – aufgrund Ihrer Zwischenfrage –, aber wir sind nun deutlich drüber. Ich kann keine weitere Zwischenfrage zulassen.

(Zurufe)

– Ja, das glaube ich, aber das ist halt – –

(Unruhe)

Abg. Dr. Christian Jung FDP/DVP: Ich komme dann einfach zum Schluss, Herr Präsident, mit Ihrer Genehmigung.

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Genau. Bitte sehr.

Abg. Dr. Christian Jung FDP/DVP: Für uns ist es wichtig, dass wir uns nochmals klar zum Luftverkehrsstandort Baden-Württemberg bekennen. Wir sind auch große Fans von synthetischen Kraftstoffen. Besonders bei E-Fuels im Luftverkehr müssen wir ansetzen und alles tun, dass diese synthetischen Kraftstoffe wirklich auch eingesetzt werden.

Vielen Dank.

(Beifall bei der FDP/DVP – Zuruf des Abg. Anton Baron AfD)

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Meine Damen und Herren, nach den Beiträgen von Herrn Abg. Dr. Jung und des Herrn Ministers, der im Jahr 2050 nicht mehr Minister sein will – man soll Gottes Güte keine Grenzen setzen, Herr Minister –, sind wir am Ende der Aussprache und am Ende dieses Tagesordnungspunkts. Wir haben keine weiteren Wortmeldungen.

Deshalb kommen wir jetzt in der Tat zur geschäftsordnungsmäßigen Behandlung des Antrags Drucksache 17/72 (Geänderte Fassung). Der Antrag ist ein reiner Berichtsantrag und kann deshalb hiermit für erledigt erklärt werden. – Sie stimmen zu.

Damit ist Punkt 6 der Tagesordnung erledigt.

Ich rufe **Punkt 7** der Tagesordnung auf:

Antrag der Fraktion der AfD und Stellungnahme des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus – Innenstadtsterben stoppen – Drucksache 17/140

Meine verehrten Kolleginnen und Kollegen, das Präsidium hat folgende Redezeiten festgelegt: für die Begründung fünf Minuten und für die Aussprache fünf Minuten je Fraktion.

Das Wort zur Begründung erteile ich für die AfD-Fraktion dem Kollegen Ruben Rupp. – Bitte sehr.

Abg. Ruben Rupp AfD: Sehr geehrter Herr Präsident, geehrte Abgeordnete! An einem frischen Sommertag entspannt durch die Straßen schlendern, der Duft geöffneter Bäckereien und geöffneter kleiner Geschäfte kommt einem in die Nase, man fühlt sich sicher und wohl und trifft zugleich einen alten Bekannten auf der Straße, hält einen Plausch und beschließt, spontan und unkompliziert gemeinsam ins Lokal um die Ecke auf einen Kaffee oder ein Bier zu gehen. Ein Tag, eigentlich so vertraut, aber in Wahrheit heutzutage, in Zeiten extremer Coronamaßnahmen, leider mittlerweile die Ausnahme. Es droht auch nach Corona so zu bleiben. Denn das Innenstadtsterben nimmt zusehends seinen Lauf.

Als gelernter Kaufmann im Einzelhandel besorgt mich, dass etwa eine Viertelmillion Arbeitsplätze in Innenstädten in ganz Deutschland potenziell bedroht sind. Das ist eine beachtliche Zahl, wenn man bedenkt, dass in Baden-Württemberg etwa eine halbe Million Bürger im Einzelhandel ihr täglich Brot verdienen. Viele dieser fleißigen Arbeiter und Dienstleister, die die Innenstädte erst mit Leben ausfüllen, bangen um ihre Existenz, auch weil die neue 2-G-Regelung die stationären Geschäfte von einem Drittel ihrer Kunden abschneiden wird.

Trotz dieser existenziellen Angst und trotz widrigster Corona-Auflagen wie dem Maskenzwang steht ihr da draußen immer wieder für uns auf der Matte, um den Laden buchstäblich am Laufen zu halten. Ohne euch wären wir aufgeschmissen. Deshalb danke ich an dieser Stelle den Arbeitern und den Dienstleistern in den vielen kleinen und auch großen Geschäften. Denn ihr habt mehr Respekt und Anerkennung von Politik und Gesellschaft verdient, und ihr müsst in solchen Debatten auch endlich mehr vorkommen.

(Beifall bei der AfD)

Eines ist sicher: Wir, die AfD, stehen fest an der Seite der Gering- und Normalverdiener in ganz Baden-Württemberg.

(Ruben Rupp)

(Beifall bei der AfD – Abg. Dr. Boris Weirauch SPD:
Kommen Sie zum Thema!)

Die Frage ist jetzt: Wie retten und sichern wir die Existenzen dieser vielen Beschäftigten, die weit mehr sind als nur Einzelhändler? Dazu gehören auch Gastronomen, Friseure und viele weitere, kleine Geschäfte. Dazu muss man den Blick weiten und alle Faktoren auf den Tisch bringen, die zum Innenstadtsterben beitragen. Denn schon vor der Coronakrise und den in diesem Zusammenhang ergriffenen Maßnahmen gab es den Trend zum Innenstadtsterben.

Wir müssen uns klar werden: Was sind die elementaren Voraussetzungen, damit sich Bürger entscheiden, zum Bummeln in die Innenstadt zu gehen? Da wäre zum einen die Mobilität zu nennen. Wer aus dem ländlichen Raum und dem Umland kommt – wie ich und sicher viele hier –, der ist sehr oft auf das Auto angewiesen. Und wenn Sie eine Mobilitätswende gegen jegliche physikalischen und ökonomischen Machbarkeiten und gegen die Bedürfnisse der normalen Bürger durchdrücken, was Sie ja bereits tun, dann verhindern Sie grundsätzlich überhaupt die Möglichkeit für viele Bürger, zum Einkaufen in die Innenstadt zu gehen.

Der erste Schritt muss also sein: Mobilität muss verfügbar und endlich wieder bezahlbar werden.

(Beifall bei der AfD)

Dann muss auch der Kampf mancher Städte gegen das Automobil eingestellt werden. Da muss es mehr Parkplätze geben, und zwar kostenlose, und diese unselige CO₂-Steuer, über die wir heute schon gesprochen haben – die laut einer Studie der Verbraucherzentrale besonders Geringverdiener belastet, was hier immer wieder bestritten wird –, muss weg, damit Mobilität bezahlbar bleibt und die Innenstädte wieder attraktiv werden.

(Beifall bei der AfD)

Meine Damen und Herren, neben der Mobilität ist die innere Sicherheit von zentralster Bedeutung für den Besuch der Innenstädte. Denn nur wer sich auf den Straßen der Innenstadt sicher und wohlfühlt, geht auch gern in die Innenstadt.

Doch wie sicher kann man sich in Baden-Württemberg noch fühlen? Wie Sie wissen, ist die schwere Kriminalität seit der illegalen Migration explodiert. Insbesondere die sogenannte Partyszene –

(Abg. Anton Baron AfD: Samstagabends!)

davon darf man sehr oft in der „Stuttgarter Zeitung“ lesen – macht uns zu schaffen, die mit unserer Leitkultur so wenig anfangen kann wie mit dem Grundgesetz, nämlich gar nichts.

(Beifall bei der AfD)

Wer nur fördert und nichts fordert, so wie diese Landesregierung, den nimmt niemand ernst.

Übrigens sind auch die Securitys für Geschäfte in den Innenstädten – diese gab es früher so nicht – die Folge einer desaströsen Migrationspolitik – unangenehm und gefährlich für alle in der Innenstadt, Beschäftigte wie auch Kunden.

(Abg. Thomas Poreski GRÜNE: Die Kriminalität sinkt!)

Wenn man am Hauptbahnhof vorbeiläuft und keinen einzigen deutschen Satz mehr hört, dann hat man das Gefühl, als Deutscher fremd zu sein, fremd im eigenen Land.

(Abg. Daniel Andreas Lede Abal GRÜNE: Ich glaube, Sie fühlen sich überall fremd!)

Das ist auch in Bezug auf das Thema dieses Tagesordnungspunkts ein elementares Problem.

(Beifall bei Abgeordneten der AfD)

Wenn sich viele in den Abendstunden nicht mehr auf gewisse Straßen trauen, wenn man sich von der Kleidung wie auch vom Verhalten her als Deutscher wie ein Fremdkörper fühlt, will man dann überhaupt noch in die Innenstadt? Das ist die große Frage.

Mut zur Wahrheit heißt – deswegen sprechen wir das immer wieder an, weil Sie alle das hier immer verschweigen; sonst würde man es nicht immer wieder anbringen müssen –:

(Abg. Thomas Poreski GRÜNE: Bei Ihnen kommen ja eher Lügen raus!)

Auch ungelöste kulturelle Probleme tragen zum Innenstadtsterben bei.

(Beifall bei der AfD – Abg. Gabriele Rolland SPD:
So ein Schwachsinn! Wo denn? – Gegenruf des Abg.
Anton Baron AfD: Samstagabends nach Stuttgart gehen!)

Was schon vor der Coronakrise begann, das läuft seit den Coronamaßnahmen der Landesregierung vor unseren Augen im Zeitraffer ab. Digitale Großkonzerne wie Amazon – dieses Unternehmen konnte übrigens im ersten Quartal 2021 einen Nettogewinn von 8,1 Milliarden Dollar und ein Umsatzplus von 44 % verbuchen – fahren weltweit neue Rekorde ein. Auch hier fehlt meines Erachtens die Unterstützung der Landesregierung, eine Gegenstrategie – gemeinsam mit dem Bund – für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den kleinen regionalen Geschäften und der unfassbaren Marktmacht und Dominanz der Großkonzerne.

(Beifall bei der AfD)

Dazu gehörten erstens eine echte Besteuerung internationaler Digitalkonzerne und zweitens die zielgerichtete Unterstützung des Landes, um das Innenstadtsterben zu stoppen, z. B. über die Förderung neuer Verbundprojekte, insbesondere in den kleinen und mittleren Städten, um ein attraktives Gegenangebot der regionalen Wirtschaft gegen die global dominierenden und bisher zu attraktiven Angebote digitaler Großkonzerne zu schaffen.

Was kam jetzt von der Landesregierung und dem – leider auch an Kompetenzen – extrem geschrumpften Wirtschaftsministerium zum Thema Innenstadtsterben? Auf Druck unsererseits – wir sind in die Initiative gegangen –

(Lachen bei Abgeordneten der Grünen und der SPD)

kam es zu einem konkreten „Förderprogrammchen“.

(Ruben Rupp)

(Abg. Dr. Boris Weirauch SPD: Da muss er selbst lachen!)

Anders kann ich es leider nicht nennen. Denn mit läppischen 5 Millionen € kommen wir nicht sehr weit. Selbst der Handelsverband Baden-Württemberg

(Zuruf des Abg. Daniel Andreas Lede Abal GRÜNE)

sieht hier Luft nach oben.

(Abg. Daniel Andreas Lede Abal GRÜNE: Das ist doch erbärmlich, was Sie da erzählen!)

Er fordert einen Investitionsfonds mit einem Volumen von bis zu 40 Millionen €. Das ist in anderen Bundesländern wie in Hessen offensichtlich machbar.

(Abg. Daniel Andreas Lede Abal GRÜNE: Das ist doch Quatsch!)

In der Stellungnahme zu unserem Antrag, den wir heute hier behandeln, verneint das Wirtschaftsministerium – das hat mich tatsächlich überrascht – sogar den Begriff „Innenstadtsterben“. Anstelle dessen wird es als „Transformationsprozess“ deklariert.

(Heiterkeit bei Abgeordneten der AfD)

Meine Damen und Herren, wer offensichtliche Ursachen für das Innenstadtsterben – fehlende Sicherheit, Kulturschock, Migrationschaos, erschwerte und unbezahlbare Mobilität, unfaire Wettbewerbsbedingungen und abkassierende digitale Großkonzerne – ignoriert und offen auftretende Probleme als Chancen darstellt, der will das Problem nicht lösen und wird dann selbst zum Problem.

(Beifall bei der AfD – Zuruf von der AfD: Bravo!)

Das Verhindern des Innenstadtsterbens erfordert mehr als nur einen Topf mit ein paar Millionen Euro und Innenstadtbereiter, die einmal zu irgendetwas beraten sollen. Es erfordert einen Kraftakt in breiten Bereichen der Politik. Das wurde in der Stellungnahme zum Antrag vom Wirtschaftsministerium leider nicht verstanden, nicht einmal angedeutet.

Wenn wir jetzt nicht umsteuern und die Weichen bei den für die Innenstädte zentralen Faktoren in die richtige Richtung stellen – Durchsetzung der Sicherheit, Durchsetzung der Leitkultur, Durchsetzung günstiger Mobilität, Durchsetzung fairer Wettbewerbsbedingungen, lokal gegen global, ein Ende der Coronagängelungspolitik –, dann werden wir ein Aussterben der Innenstädte erleben, dessen Ausmaß sich viele überhaupt nicht vorstellen können.

(Zurufe des Staatssekretärs Dr. Patrick Rapp sowie der Abg. Nicolas Fink und Jonas Weber SPD)

Wenn wir das Massensterben der familiengeführten Innenstadtgeschäfte verhindern, dann retten wir auch viele Arbeitnehmer vor dem existenziellen Aus. Sie haben es verdient, dass die Politik sie nicht im Stich lässt. Stimmen Sie deshalb unserem Antrag zu.

Danke schön.

(Beifall bei der AfD)

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Für die Fraktion GRÜNE erteile ich das Wort dem Kollegen Tayfun Tok.

Abg. Tayfun Tok GRÜNE: Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Ortskerne und Innenstädte – im Schwäbischen auch liebevoll „unsere Flägga“ genannt – sind das soziale und kommunikative Herz unserer Städte und Gemeinden. Hier tauschen sich Menschen von nah und fern aus, hier entstehen neue Ideen, hier versorgt man sich mit allem, was man braucht. Unsere Ortskerne haben Geschichte, Atmosphäre und Flair, und sie prägen den Charakter unserer Kommunen.

(Vereinzelt Beifall bei den Grünen)

Geschäfte, schicke Restaurants, gechillte Cafés und Räume zum Verweilen, der stationäre Einzelhandel,

(Zuruf des Abg. Anton Baron AfD)

aber auch Dienstleister wie Ärzte oder Apotheker und Behörden bilden das Rückgrat eines lebendigen Zentrums.

Viele Einzelhändlerinnen und Einzelhändler und damit auch unsere Innenstädte und Ortszentren stehen vor großen Herausforderungen: steigende Mieten für Ladenflächen, eine übermächtige Onlinekonkurrenz, aber auch das veränderte Kaufverhalten von uns Konsumentinnen und Konsumenten. Der stationäre Einzelhandel befindet sich deshalb schon seit Jahren in einem andauernden Existenzkampf.

Zur Wahrheit gehört auch: Die Coronapandemie verstärkt und beschleunigt diese Entwicklung. Deshalb braucht der Handel einen Neustart, und wir, das Land Baden-Württemberg, packen hier mit an und setzen wichtige Impulse für Innenstädte und Ortskerne.

(Beifall bei den Grünen und Abgeordneten der CDU)

Wir führen „Handel 2030“ nicht nur weiter, sondern bauen das Projekt aus. Wir erörtern die zentralen Zukunftsfragen der Branche und erarbeiten Handlungsempfehlungen. Mit unserem Sofortprogramm „Einzelhandel/Innenstadt“ haben wir ein Förderprogramm aufgelegt, um die Menschen zurück in die Innenstädte zu holen sowie den Einzelhändlerinnen und Einzelhändlern in unserem Land den Rücken zu stärken.

(Beifall bei den Grünen)

Wir investieren 5 Millionen € und fördern damit Pop-up-Stores und Malls. Wir unterstützen unsere Städte und Gemeinden, Leerstände zu bekämpfen und innovative junge Unternehmen mit neuen Ideen anzusiedeln. Wir fördern neue Events, die die Innenstädte beleben, und nehmen hier auch die Kultur und den Tourismus mit ins Boot.

Im dritten Förderstrang gehen wir an die Zukunft des Handels: Beim Kompetenzzentrum Smart Services bieten wir Anlaufstellen für die Unternehmen in unserem Land an. Dort werden innovative Lösungen erarbeitet und individuelle Unterstützung angeboten.

Für uns Grüne ist der stationäre Einzelhandel das Rückgrat für attraktive und lebendige Ortskerne und Innenstädte. Wir müssen jetzt handeln, um die Verödung vieler innerstädtischer Einzelhandelsstandorte zu verhindern. Wie das geht? Herr

(Tayfun Tok)

Rupp, schauen Sie in meinen Wahlkreis. Die Schillerstadt Marbach gestaltet ihre Fußgängerzone aufwendig um: mehr Grün, moderne Sitzgelegenheiten und Spielelemente für Kinder. Oder schauen Sie nach Besigheim: Die fertiggestellten Entztreppen laden zum Verweilen ein. Die Enz wird inmitten der Stadt erlebbar und wird gerade zum attraktiven Stadtpark umgestaltet. Im Kern geht es aber um die gemeinsame Gestaltung und Belebung der Innenstädte. Sie werden vielfältig zum nutzbaren Raum des gesellschaftlichen Austauschs und Lebens.

Dafür setzen wir die Förderung „Soziale Integration im Quartier“ als Landesprogramm in Baden-Württemberg fort: für städtebauliche Sanierungsmaßnahmen und für Impulse zur positiven Belebung von Innenstädten, Stadtteilzentren sowie Quartieren.

(Beifall bei den Grünen und Abgeordneten der CDU)

Herr Rupp, Flanieren bringt Frequenz. Der Einzelhandel profitiert davon, wenn die Aufenthaltsqualität in den Dorf- und Quartiermitten steigt. Und eines ist auch klar: Verkehrsberuhigte Bereiche machen unsere Innenstädte und Ortskerne nicht weniger attraktiv. Das Gegenteil ist der Fall.

(Beifall bei den Grünen)

Staus, Abgase, Lärm und wenig Platz für die Kinder zum Spielen oder für Begegnungen – deshalb müssen wir unsere knappen Flächen sinnvoll nutzen. Dies bestätigen uns auch Wissenschaft und Ökonomen. Studien aus der ganzen Welt zeigen: Viele verkehrsberuhigende Maßnahmen helfen dem Handel weit mehr, als dass sie ihm schaden.

(Beifall bei den Grünen – Vereinzelt Beifall bei der CDU)

Meine sehr geehrten Damen und Herren, wir haben die Transformationsprozesse bei uns im Blick und ziehen mit dem Handel gemeinsam an einem Strang. Wir werden den Einzelhandel beim Aufbau lokaler, digitaler Plattformen unterstützen; das ist ein ganz wichtiges Puzzleteil. Die Zukunft des Einkaufens ist nach wie vor nicht nur digital. Es gibt für den stationären Einzelhandel ein enormes Potenzial. Für uns ist er weiterhin der zentrale und unverzichtbare Bestandteil unseres Ideals einer lebendigen und weltoffenen Kommune. Und Sie sehen: Wir, die Koalition aus Grünen und CDU, hauchen unseren Innenstädten neues, nachhaltiges und digitales Leben ein.

(Beifall bei den Grünen und Abgeordneten der CDU)

Daher bitte ich Sie, den Antrag der AfD-Fraktion abzulehnen.

Vielen Dank.

(Beifall bei den Grünen sowie Abgeordneten der CDU und der SPD – Abg. Anton Baron AfD: Da sind wir gespannt!)

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Für die CDU-Fraktion erteile ich das Wort dem Kollegen Thomas Dörflinger.

Abg. Thomas Dörflinger CDU: Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Zukunft unserer Innenstädte, die untrennbar mit einem attraktiven Angebot des Einzelhandels verbunden ist, treibt auch die CDU-Landtagsfraktion um. Je-

der von uns, die wir hier sitzen, hat doch seinen ganz eigenen Blick auf die Situation vor Ort. Es gibt Städte, die größte Probleme haben, ihre Stadtmitten zu beleben und attraktiv zu gestalten, und es gibt Städte, deren Zentren nach wie vor sehr angesagt sind.

Eines ist klar: Vitale Innenstädte und ein attraktiver stationärer Einzelhandel bedingen sich gegenseitig. Das ist ein ganz komplexes Zusammenspiel von Läden, Arbeitsplätzen, Gastronomie, Wohnraum und Freizeitangeboten.

Unsere Innenstädte – das haben wir heute schon ein paarmal gehört – befinden sich aber auch inmitten eines Wandlungsprozesses. Dieser – es ist ein Strukturwandel – hat schon weit vor der Coronapandemie eingesetzt, ist vielschichtig und nicht in jeder Kommune gleich.

(Abg. Anton Baron AfD: Stimmt!)

Doch wo sind die Stellschrauben für eine attraktive Innenstadt? Zum einen ist das natürlich der Einzelhandel. Der SAP-Gründer Hasso Plattner bringt es auf den Punkt: „Das Einkaufen im Netz ist zu praktisch, als dass es ein Misserfolg werden könnte.“

(Abg. Anton Baron AfD: Gegenüber dem Einkaufen mit Maske!)

Machen wir uns nichts vor: Die Generation, die heute mit Smartphone, mit Internet aufgewachsen ist, ist auch im Konsum digital unterwegs: Onlinebanking statt Bankschalter, Amazon statt Einzelhandel, Netflix statt ZDF. Genau vor diesem Strukturwandel stehen die Städte im Allgemeinen und der Einzelhandel im Besonderen.

Ich glaube, es tut auch gut, wenn wir uns an dieser Stelle ehrlich machen: Dieser Strukturwandel kann nicht zurückgeschraubt werden, aber abgemildert. Genau deshalb wollen wir, deshalb will diese Koalition – und wird das auch tun – die Kommunen und den Handel durch verschiedene Maßnahmen unterstützen.

Mein Dank gilt hier Wirtschaftsministerin Hoffmeister-Kraut, die im engen Austausch mit dem Handelsverband viele Projekte auf den Weg gebracht hat.

(Beifall bei der CDU und Abgeordneten der Grünen)

Ich zähle exemplarisch auf: das 2018 auf Initiative der CDU-Landtagsfraktion gestartete Dialogprojekt „Handel 2030“ mit allen relevanten Akteuren, das Neustartprogramm zur Stärkung der Innenstädte, das Bund-Länder-Programm „Lebendige Zentren“, die „Digitalisierungsprämie Plus“, die Förderung von Innenstadtberatern, das Sofortprogramm für Einzelhandel und Innenstädte und, und, und.

Gerade bei dem letzten Programm sollen leer stehende Räumlichkeiten durch geförderte Pop-up-Stores – diesen Begriff finde ich ja wirklich nicht schön; das sind zeitlich befristete Ladenkonzepte – wiederbelebt werden. Gefördert werden aber auch Innenstadtevents oder beispielsweise die Verknüpfung des Ladenverkaufs mit Onlineangeboten.

Jetzt haben sich Grüne und CDU in ihrem Koalitionsvertrag auf verschiedene umfangreiche Maßnahmen geeinigt, um die

(Thomas Dörflinger)

Innenstädte, damit aber auch den Einzelhandel zu stärken. Diese Maßnahmen werden wir gemeinsam rasch umsetzen.

Doch wie zu Beginn gesagt: Damit eine Innenstadt als attraktiv wahrgenommen wird, müssen schon verschiedene Faktoren zusammenkommen, und sie müssen stimmen. Innenstädte müssen Orte werden, an denen man sich einfach gern aufhält. Dazu gehören verkehrsberuhigte Zonen, Fußgängerzonen, Cafés, Restaurants, Einzelhandel, mehr Wohnen und weniger Büros sowie Tourismusangebote.

Die grün-schwarze Koalition wird die Kommunen auf diesem Weg tatkräftig unterstützen, denn alles, was für die Kerne, für die Zentren gut ist, ist auch gut für den Einzelhandel, die Wirtschaft und die betroffenen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer.

Noch eines ist wichtig: Die Innenstädte müssen bequem und zu erschwinglichen Preisen erreichbar sein. Dies gelingt mit einem sinnvollen Verkehrsmix aus Individualverkehr und ÖPNV, immer angepasst an die jeweilige Situation vor Ort.

All dies kann nur im engen Schulterschluss mit den Akteuren vor Ort gelingen. Denn das Land ist eines sicherlich nicht: Wir sind nicht der bessere Händler. Konkrete Maßnahmen zur Innenentwicklung müssen immer die Akteure vor Ort umsetzen.

Noch ein letzter Hinweis an die AfD: Auch Sie können aktiv etwas gegen das Innenstadtsterben tun. Werben Sie dafür, dass sich die Menschen wo immer möglich gegen das Coronavirus impfen lassen und sich an die geltenden Regelungen zur Maskenpflicht halten. Denn was unsere Innenstädte gewiss nicht mehr brauchen können, sind weitere Lockdowns mit geschlossenem Einzelhandel und abgesagten Veranstaltungen.

Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU und den Grünen)

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Für die Fraktion der SPD hat – nach der Reinigung des Redepults – Herr Abg. Dr. Boris Weirauch das Wort.

Abg. Dr. Boris Weirauch SPD: Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir konnten gerade gemeinsam erleben, wie Abg. Rupp versucht hat, uns hier mit einem Sammelsurium von Kampf-begriffen aus der AfD-Parallelwelt zu beeindrucken.

(Lachen bei der AfD)

Ich glaube, Sie hätten jedes AfD-Bingospiele ohne Probleme gewonnen, aber Substanz war dabei nicht zu erkennen.

(Beifall bei der SPD, den Grünen und der FDP/DVP sowie Abgeordneten der CDU – Vereinzelt Heiterkeit – Zurufe)

Ich sage Ihnen auch: Den Abwärtstrend Ihrer Partei werden Sie mit solchen Reden nicht beenden.

(Beifall bei der SPD sowie Abgeordneten der Grünen, der CDU und der FDP/DVP)

Die Coronapandemie hat eine Entwicklung beschleunigt, die schon seit Jahren in allen Städten in Baden-Württemberg feststellbar war: Die Innenstädte geraten zunehmend unter Druck,

Geschäfte schließen, es gibt Leerstände, es wird mehr oder weniger viel online gekauft, die Passantenfrequenz in den Fußgängerzonen sinkt. Das hat Auswirkungen auf den Einzelhandel, aber nicht nur auf den Einzelhandel, sondern auch auf die Gastronomie, auf die Kultur, auf das Leben in den Innenstädten allgemein.

Es ist auch vollkommen richtig, dass wir heute hier über diese Thematik, diese Problematik sprechen und Lösungsansätze suchen, um die Innenstädte wieder zu stärken. Dass es dafür die AfD nicht braucht, hat einerseits Ihre Rede gezeigt, andererseits aber auch einmal mehr die Begründung Ihres Antrags, in der Sie glauben machen wollen, dass Tempo-30-Zonen für die Schwächung der Innenstadtlagen hauptverantwortlich sind.

(Lachen bei der SPD)

Damit haben Sie gezeigt, dass Sie das Thema nicht einmal im Ansatz durchdrungen haben.

(Beifall bei der SPD und den Grünen – Vereinzelt Beifall bei der CDU)

Verkehrsberuhigung dient der Aufenthaltsqualität und stärkt damit das Einkaufserlebnis. Sie ist Teil der Lösung und nicht Teil des Problems.

(Beifall bei der SPD und Abgeordneten der Grünen – Vereinzelt Beifall bei der CDU)

Aber klar ist auch: Die Landesregierung muss tätig werden, um die Innenstädte zu stärken. Die Wirtschaftsministerin wird uns das nachher noch einmal erläutern. Sie hat ja ein Sofortprogramm für den Einzelhandel und für die Innenstädte aufgelegt. Wir haben von Pop-up-Stores gehört und auch von Veranstaltungen zur Innenstadtbelebung. Man hat dafür 5 Millionen € bereitgestellt. Das finden wir grundsätzlich gut, aber wir müssen einfach auch sehen, wie andere Bundesländer das machen. Allein Bayern hat den Kommunen für die Belebung der Innenstädte 100 Millionen € zur Verfügung gestellt – das Zwanzigfache von dem, was Baden-Württemberg für die Innenstädte auflegt.

(Zuruf von der FDP/DVP: Hört, hört!)

Wir müssen einfach feststellen, dass Baden-Württemberg, wie oft in diesem Bereich, einfach zu kurz springt. Mit Blick auf die anstehenden Haushaltsberatungen dürfen wir gespannt sein, welche Pläne die grün-schwarze Landesregierung hinsichtlich der Unterstützung der Innenstädte hat. Wir glauben eben nicht, dass es ausreicht, ein Minisofortprogramm aufzulegen, um mit einer Handvoll Innenstadteratern dieser Problematik wirkungsvoll begegnen zu können.

Lassen Sie mich auf einige Punkte eingehen, die aus unserer Sicht, aus der Sicht der SPD-Fraktion, erforderlich wären, um unsere Innenstädte nachhaltig zu stärken. Wer lebendige Innenstädte will, muss auch dort einkaufen. Alles online zu bestellen und sich nach Hause liefern zu lassen, sich dann aber über die Verödung der Innenstädte zu beschweren, das passt nicht zusammen.

(Beifall bei der SPD und Abgeordneten der Grünen sowie des Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP)

(Dr. Boris Weirauch)

Und das müssen wir uns als Verbraucherinnen und Verbraucher auch immer wieder vor Augen führen, wenn wir selbst einkaufen. Da muss sich jeder an die eigene Nase fassen.

Was auch schwierig ist: Um die Wettbewerbsverzerrung zwischen lokalem Einzelhandel und globalen Onlineversandhändlern auszugleichen, bedarf es endlich einer Besteuerung der Großkonzerne auf der Grundlage einer globalen Mindeststeuer. Dank unseres Bundesfinanzministers Olaf Scholz ist ein wichtiger Durchbruch auf der Ebene der G-20-Staaten gelungen. Dies lässt hoffen, dass die Benachteiligung des deutschen Einzelhandels nun ein Ende findet. Das ist gelebte Marktwirtschaft, liebe Kolleginnen und Kollegen.

(Beifall bei der SPD)

Aber auch der Handel vor Ort kann nicht davon ausgehen, dass alles so bleibt, wie es ist. Es ist einfach gut, wenn sich der stationäre Einzelhandel mit Onlineangeboten entsprechend weiterentwickelt. Wir haben mal geschaut: Im Jahr 2020 hat allein der stationäre Einzelhandel bereits 12,6 % seiner Umsätze mit dem Onlinehandel gemacht. Das ist der richtige Weg. Man muss sich aber weiterentwickeln, auch im Bereich Click and Collect, gegebenenfalls auch über den Ausbau lokaler Lieferstrukturen in Stadtteilen.

Wir müssten das Bauplanungsrecht erneuern. Wir müssten den Kommunen mehr Handlungsspielräume eröffnen, gerade was die gemeindlichen Vorkaufsrechte oder auch die Möglichkeiten zum Zwischenerwerb von Immobilien angeht. Wir brauchen auch ein breit angelegtes Förderprogramm. Da reichen einfach die 5 Millionen €, Frau Ministerin, mit Verlaub, nicht. Der Städtetag spricht von insgesamt 2,5 Milliarden € an Fördersumme, die die Innenstädte in Deutschland in den kommenden Jahren im Rahmen dieser Transformation brauchen, um als zentrale Orte in den Städten und Gemeinden belebt zu bleiben.

Wir werden uns insgesamt in den nächsten Monaten intensiv mit dem Thema Innenstadtbelebung beschäftigen müssen. Einfache Lösungen gibt es nicht, weil die Probleme vielschichtig sind. Darum ist es umso wichtiger, die Thematik mit mehr Engagement anzugehen, als dies, mit Verlaub, derzeit bei der Landesregierung der Fall ist.

Vielen Dank.

(Beifall bei der SPD und des Abg. Armin Waldbüßer
GRÜNE)

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Für die Fraktion der FDP/DVP erteile ich das Wort Herrn Kollegen Professor Dr. Schweickert.

Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP: Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Erinnern Sie sich noch an den Dezember 2020? Frau Ministerin, da hat die Landesregierung den pandemiebedingten Lockdown beschlossen. Allerdings hat sich das grün-schwarze Kabinett auch darauf geeinigt, entgegen jeder Vernunft den Einzelhandel komplett lahmzulegen – entgegen jeder Vernunft, weil der Einzelhandel kein Treiber der Pandemie war, entgegen jeder Vernunft, weil die Unternehmen schon damals mit ausgeklügelten Hygienekonzepten, teilweise schon mit den Luftfiltern, die Sie jetzt in den Schu-

len endlich anfangen zu fördern, ihrer Verantwortung den Kunden gegenüber gerecht geworden sind,

(Zuruf: Genau!)

und entgegen jeder Vernunft, weil man dem Fachhandel im Dezember – falls das irgendjemandem nicht bekannt sein sollte, das Weihnachtsgeschäft ist das Hauptgeschäft im Jahr – 30 % bis 90 % des Weihnachtsgeschäfts ohne Alternative weggenommen hat.

(Beifall bei der FDP/DVP – Abg. Anton Baron AfD:
So ist es!)

Und das geschah trotz unserer Warnungen. Ich selbst habe am 14. Dezember 2020 – ich habe extra noch mal im Protokoll nachgeschaut – Herrn Ministerpräsident Kretschmann auf die Verzweiflung der Einzelhändler angesprochen und darauf hingewiesen, Click and Meet, Click and Collect zuzulassen. Aber es wurde ausdrücklich verboten, und zwar in vollem Wissen, dass andere Bundesländer das deutlich liberaler gehandhabt haben.

Unser Gesundheitsminister Jens Spahn – ich erinnere nur – hat ja im September 2020 davon gesprochen, dass man den Einzelhandel mit dem Wissen aus dem ersten Lockdown nicht mehr schließen würde. Beschlossen haben Sie, die Landesregierung, in Baden-Württemberg das Gegenteil. Verlässlichkeit ist Fehlzanzeige bei dieser Landesregierung, meine Damen und Herren.

(Beifall bei der FDP/DVP und Abgeordneten der AfD)

Gerade die Entscheidung, Click and Collect zu verbieten, war der endgültige Kniefall, Frau Ministerin, Ihres Hauses vor dem grün geführten Hause Lucha, das in dieser Zeit über das Wohl und Wehe des Einzelhandels – und damit indirekt auch über die Innenstädte – entschieden hat, ohne auf die Belange der Wirtschaft auch nur im Entferntesten Rücksicht zu nehmen.

(Zuruf des Abg. Anton Baron AfD)

Frau Ministerin, nur, dass Sie jetzt nicht gleich in Ihrer Antwort die Vorhaltungen machen: Wir, die FDP/DVP, wussten und wissen um die Pandemie. Wir, die FDP/DVP, wussten und wissen, dass es aufgrund der Entwicklungen des Pandemiegeschehens zu Eingriffen kommen musste. Was wir aber im Gegensatz zu Ihnen wissen und wussten, ist, dass diese einsame Entscheidung der grün-schwarzen Landesregierung falsch war und Sie damit dem baden-württembergischen Handel im Wettbewerb mit dem Onlinehandel, im Wettbewerb mit den Discountern und im Wettbewerb mit anderen Bundesländern einen massiven Schaden zugefügt haben,

(Beifall bei der FDP/DVP und Abgeordneten der AfD)

genauso wie der Gastronomie. Diese beiden, Gastronomie und Handel, das sind doch die Bereiche, die lebenswerte Innenstädte ausmachen, und nicht nur Dönerbuden und Wettbüros. Da muss mehr in den deutschen Innenstädten, in den baden-württembergischen Innenstädten passieren.

Ja, der Handel wurde gerade im Wettbewerb mit anderen Bundesländern geschwächt. Sie brauchen sich da nichts zu notie-

(Dr. Erik Schweickert)

ren, ich kann es Ihnen selbst sagen. Sie haben sich darüber aufgeregt, als Bayern Anfang 2021 seine Gartencenter und Baumärkte wieder geöffnet hat. Da gibt es ja die Verlautbarungen der Landesregierung.

Aber warum muss gerade Baden-Württemberg immer einen handelsfeindlichen Sonderweg einschlagen? Wieso vertraut man nicht den Konzepten der Händler und baut auf die Verantwortung der Bürgerinnen und Bürger? Denn Einzelhandel und Innenstädte, das ist nicht nur die Stuttgarter Königstraße. Es war das Problem, dass Sie dies als Blaupause hatten. Sie wollten die Leute aus der Stuttgarter Innenstadt heraushalten und haben den Handel auf dem Land damit kaputt gemacht.

(Beifall bei der FDP/DVP und Abgeordneten der AfD)

War es nicht so, dass Sie die Baden-Württemberger gezwungen haben, die Weihnachtsgeschenke beim Discounter und bei Amazon zu kaufen? War es nicht so, dass selbst Klamotten bei Lidl und Aldi entsprechend beworben wurden, ohne dass die Gewerbeaufsicht eingeschritten ist?

(Abg. Anton Baron AfD: In der Drogerie!)

Allein ab November 2020 – das ist die einzige Zahl, die wir für Baden-Württemberg haben – betrug der Umsatzverlust im Weihnachtsgeschäft des Einzelhandels in Baden-Württemberg 3,7 Milliarden €. Wer heute über verödete Innenstädte klagt, muss wissen, dass diese auch aufgrund falscher Politikentscheidungen dieser Landesregierung zustande gekommen sind.

Wenn Sie jetzt zu rühmen versuchen, was Sie Tolles getan haben: Ja, die Soforthilfe war richtig. Wir loben Sie dafür. Ja, der fiktive Unternehmerlohn war richtig. Alles gut. Aber bei speziellen Maßnahmen für den Handel und für die Innenstädte haben Sie nicht das geliefert, was eine Landesregierung hätte liefern müssen. Und jetzt, im Herbst 2021, anderthalb Jahre nach Ausbruch der Pandemie, kommt nun endlich ein Sofortprogramm für Einzelhandel und Innenstädte – Umfang: 5 Millionen €, Herr Tok.

(Vereinzelt Heiterkeit)

Das steht in keinem Verhältnis zu den Verlusten in Höhe von 3 700 Millionen €.

(Zuruf: Richtig!)

Wie man es anders machen kann, haben andere Bundesländer gezeigt – ich kann die Aussagen des Kollegen Weirauch nur ergänzen –: Hessen hatte den Programmstart im Mai 2021 mit einem Fördervolumen von 27 Millionen €. In Nordrhein-Westfalen läuft jetzt der dritte Projektauftrag zum Sofortprogramm „Stärkung unserer Innenstädte“. Die 100 Millionen € in Bayern hat der Kollege genannt. Da läuft also deutlich mehr.

Liebe Landesregierung, wie lange wollt ihr eigentlich noch warten? So lange, bis es irgendwann nichts mehr zu fördern gibt?

(Vereinzelt Heiterkeit)

Das kann doch nicht der Anspruch sein. Ich fordere mehr Geschwindigkeit und bessere Ideen. Sie müssen anpacken, für die Zukunft der Innenstädte. Dazu brauchen wir kluge Vor-

Ort-Ideen. Die Digitalisierungsprämie muss endlich so ausgestaltet werden, dass der Handel sie wieder nutzen kann. Wir müssen den klassischen Geschäften die Möglichkeit geben, auch im Onlinehandel tätig zu sein, und wir brauchen einen Investitionsfonds für den Einzelhandel. Die haben die Reserven für die Bewältigung der Pandemiefolgen aufgebraucht.

Ebenso brauchen wir eine Aufwertung der Innenstädte, neue Konzepte, Veranstaltungen, Gastronomie. Dazu gehört auch, dass man einen verkaufsoffenen Sonntag möglich macht und den Anlassbezug noch einmal überarbeitet.

Wir, die FDP, mahnen dies seit Jahren an, aber es passiert nichts. Deshalb werden wir, die FDP/DVP-Landtagsfraktion, in den kommenden Wochen nicht lockerlassen und werden intensiv mit Vorschlägen an Sie, Frau Ministerin, herantreten, damit da endlich mal was passiert.

Vor diesem Hintergrund ist die beantragte Berichtspflicht übrigens viel zu kurz gesprungen. Wir brauchen keine Berichtspflicht, wir brauchen Maßnahmen. Deswegen werden wir die Landesregierung zu nachhaltigen Aktionen auffordern. Denn das Thema ist zu wichtig, als dass es der Tatenlosigkeit eines grün-schwarzen Kabinetts überlassen werden kann.

Vielen Dank.

(Beifall bei der FDP/DVP – Zuruf von der FDP/DVP: Bravo!)

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Für die Landesregierung erteile ich das Wort Frau Ministerin Dr. Hoffmeister-Kraut.

Ministerin für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus Dr. Nicole Hoffmeister-Kraut: Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ja, unsere Innenstädte sind Markt- und Handelsplätze. Unsere Innenstädte sind kultureller Mittelpunkt, sind Orte des Arbeitens, des Wohnens und der Begegnung, in den großen Städten wie natürlich auch im ländlichen Raum. Herr Tok, in jedem Flecken haben wir, das Land, die Landesregierung, das Interesse, die Innenstädte attraktiv zu halten, und hierzu wollen wir einen wichtigen Beitrag leisten.

Lieber Herr Dr. Schweickert, Sie sprachen davon, dass Sie in den nächsten Wochen und Monaten kreative Ideen einbringen wollen, um unsere Innenstädte zu retten.

(Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP: Ja! Wie in den letzten Jahren auch schon!)

Was haben Sie denn in den letzten fünf Jahren gemacht?

(Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP: Wie in den letzten Jahren auch! Verkaufsoffene Sonntage! Das habe ich Ihnen doch gerade gesagt! – Gegenruf des Abg. Sascha Binder SPD: Das ist die Lösung?)

– Verkaufsoffene Sonntage? Das ist das schlagende Argument, um unsere Innenstädte attraktiver zu gestalten? Also, da war die Vorschlagsliste bisher wenig innovativ, wenig hilfreich. Vor allem waren dies auch Projekte, die man nicht umsetzen konnte.

(Vereinzelt Beifall)

(Ministerin Dr. Nicole Hoffmeister-Kraut)

Da muss ich mich schon fragen, warum Sie da nicht schon früher aktiv geworden sind.

(Zuruf des Abg. Anton Baron AfD)

Aber ich freue mich auf Ihre Ideen. Wir nehmen diese gern auf. Wir leben ja in einer Demokratie; jeder soll sich beteiligen. Deswegen, Herr Schweickert: Schön; ich bin gespannt, was da an umsetzbaren Vorschlägen wirklich kommt.

(Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP: Ich habe viele genannt!)

Unsere Innenstädte bringen Menschen zusammen, sie bringen Unternehmen und Beschäftigte zusammen, Gewerbetreibende, Kundinnen und Kunden, Kulturschaffende und Kulturliebhaber. Sie sind auch Anlaufpunkte für Touristen.

Deshalb möchte ich sagen. Wir haben in Baden-Württemberg ein starkes Wirtschaftsministerium,

(Vereinzelt Lachen)

das mit dem Bereich Tourismus, der in besonderer Weise durch die Coronapandemie gelitten hat, wichtige Akzente, Maßnahmen und Rahmenbedingungen entwickeln kann. Darauf freue ich mich sehr.

Der stationäre Einzelhandel gehört für die Bürgerinnen und Bürger in unserem Land – das haben die Redebeiträge deutlich gemacht – wesentlich zu einem Innenstadtbesuch, zu einer attraktiven Innenstadt dazu. Das stellen wir in den vergangenen Jahren des Transformationsprozesses – den Sie, Herr Rupp, auch angesprochen haben – fest.

Übrigens, wenn Sie über Migration sprechen, schauen Sie sich einmal die leeren Regale in Großbritannien an. Dann wissen Sie, dass wir Menschen in ihrer ganzen Vielfalt brauchen, damit unsere Wirtschaft und unsere Gesellschaft dauerhaft funktionieren.

(Beifall bei den Grünen und der CDU – Abg. Anton Baron AfD: Das ist jetzt eine ganz billige Masche!)

Aber wir stellen fest – das schon seit vielen Jahren –, dass unsere Innenstädte, dass auch die Zentren in den ländlichen Räumen immer weniger stark frequentiert werden, auch schon vor Corona, und dass sich deshalb für uns die großen Fragen stellen, wie wir auch vonseiten des Landes diesen Strukturwandel im Einzelhandel, der insbesondere durch die Digitalisierung vorangetrieben wird, begleiten und welchen Beitrag wir leisten können, um hier die Unternehmen in unserem Land – der Einzelhandel ist bei uns im Land eine wichtige Wirtschaftskraft – zu unterstützen.

Wir wissen, dass die Menschen bei ihren Besuchen und Einkäufen immer zielgerichteter vorgehen, verbunden mit dem Wunsch, ihren Innenstadtbesuch zu einem Erlebnis zu machen. Dieses Momentum, diese Chance „Erlebnis Innenstadt“ müssen wir noch stärker aufgreifen. Denn wir werden den Wandel nicht aufhalten. Wir müssen ihn deshalb so gestalten, dass unsere Innenstädte lebendig bleiben und auch der stationäre Einzelhandel eine gute Zukunft hat.

Lieber Herr Professor Schweickert, wir haben damals, im Dezember 2020, diese Entscheidung schweren Herzens getrof-

fen. Wir waren damals in der Situation, dass die Infektionszahlen explodiert sind. Ich bin überzeugt, dass die Maßnahmen, die wir getroffen haben, um schnell zu reagieren, um eine weitere Eskalation, eine noch größere Eskalation zu verhindern und damit auch früher wieder in einen normalen Handel überzugehen, sodass die Geschäfte wieder früher öffnen konnten, der richtige Weg waren. Denn wir müssen die Wirtschaft insgesamt betrachten, also auch den stationären Einzelhandel. In diesen Zeiten haben sich viele Menschen sowieso zurückgehalten und haben den stationären Einzelhandel nicht aufgesucht.

(Zuruf des Abg. Anton Baron AfD)

Wir haben dann Anfang Januar mit Click and Collect wieder mehr Möglichkeiten geschaffen. Die große Aufgabe bestand darin, die Frequenzen auf den öffentlichen Plätzen, den öffentlichen Straßen zu reduzieren, damit die Menschen sich nicht begegnen und gegenseitig anstecken. Diese Entscheidung ist niemandem leichtgefallen, sie ist uns allen schwergefallen.

Die Überbrückungshilfe III – ich sage das, weil Sie von den Milliarden an Einbußen gesprochen haben – können wir natürlich vonseiten des Landes nicht direkt auffangen. Aber über die Überbrückungshilfe III – Bundesmittel und Landesmittel für den fiktiven Unternehmerlohn –, die wir auch auf meine Initiative hin ganz stark auf den stationären Einzelhandel ausgerichtet haben – Stichwort Abschreibung von Warenbeständen –, konnten wir einen Großteil dieser Verluste ausgleichen.

(Glocke des Präsidenten)

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Gestatten Sie eine Zwischenfrage des Kollegen Dr. Schweickert?

Ministerin für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus Dr. Nicole Hoffmeister-Kraut: Ja, sehr gern.

Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP: Frau Ministerin, vielen Dank für das Zulassen der Zwischenfrage. – Sie haben gerade auf das hingewiesen, was notwendig war. Frage: Sind die anderen Bundesländer, die nicht wie Baden-Württemberg am 14. Dezember 2020 Click and Collect verboten haben, schlechter durch diese Pandemie gekommen?

Ministerin für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus Dr. Nicole Hoffmeister-Kraut: Dazu liegen mir jetzt keine Vergleichszahlen vor. Dazu kann ich keine Aussage treffen. Aber die Bundesländer waren natürlich – deswegen gab es auch eigene Corona-Landesverordnungen – in ganz unterschiedlicher Weise betroffen und haben deshalb Entscheidungen situativ unterschiedlich getroffen, jeweils danach, was für das eigene Bundesland als die beste Lösung, als der beste Weg angesehen worden ist.

(Beifall bei den Grünen und des Abg. Thomas Dörflinger CDU)

Wir konzentrieren uns jetzt darauf, was wir – –

(Glocke des Präsidenten)

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Entschuldigung, Frau Ministerin, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Kollegen Dr. Hellstern von der AfD-Fraktion? – Bitte sehr.

Abg. Dr. Uwe Hellstern AfD: Meine Erfahrung als Verbraucher vom letzten Winter ist, dass sich in den wenigen Geschäften, die noch offen waren, umso mehr Kunden gedrängt haben. Es gab Geschäfte im Facheinzelhandel, z. B. in der Möbelbranche, die von Haus aus über hohe Quadratmeterzahlen pro Kunde verfügen. Diese Geschäfte waren geschlossen. Da konnte man vor Weihnachten nicht mehr hin. Dort kauft man oft Weihnachtsgeschenke ein.

Die Maßnahme war kontraproduktiv. Das müssen Sie doch zugeben. Denn nur noch wenige Handelsgeschäfte im Einzelhandel waren geöffnet. Und da war die Kundenfrequenz sogar höher als davor, und somit war auch die Ansteckungsgefahr höher. Das müssen Sie jetzt doch mal zugeben.

(Abg. Sascha Binder SPD: Das war jetzt aber keine Frage!)

Ministerin für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus Dr. Nicole Hoffmeister-Kraut: Also ganz kurz noch einmal rückblickend, was im Herbst/Winter 2020 war: Wir haben alle Anstrengungen unternommen. Sie erinnern sich: Anfang November wurden Hotellerie und Gastronomie geschlossen. Es war der feste Wille auch der Landesregierung, dass der stationäre Einzelhandel geöffnet bleiben kann. Aber die Situation ist dann so eskaliert, dass wir dies nicht mehr verantworten konnten. Die Zahlen sind durch die Decke gegangen. Schauen Sie sich noch einmal die Infektionszahlen, aber auch die Todesfallzahlen in dieser Zeit an, diesen Peak, bei dem niemand wusste, wie schnell sich das noch nach oben steigert. Ich meine, das macht noch einmal überdeutlich, dass die Entscheidung richtig war.

Wie gesagt: Der Wille war da. Wir haben vor dem Hintergrund dieses wichtigen Weihnachtsgeschäfts – das war uns bewusst – den stationären Einzelhandel auch lange geöffnet gelassen.

(Abg. Dr. Uwe Hellstern AfD: Aber der stationäre Einzelhandel hat sich nicht durchgesetzt!)

Wir haben abgewogen entschieden, und meiner Ansicht nach gab es – auch rückblickend – keinen anderen Weg.

(Zuruf des Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP)

Wenn wir jetzt zurückblicken, sehen wir, dass wir gut durch die Krise gekommen sind. Über die umfangreichen Hilfsprogramme konnten wir hier auch den stationären Einzelhandel in unserem Land unterstützen.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU und der SPD sowie des Ministers Manfred Lucha)

Konzentrieren wir uns jetzt darauf, was wir, das Land, wirklich tun können. Das tun wir auch. Innenstadt und Handel bilden eine Symbiose. Wir haben übrigens schon vor Corona eine Vielzahl von Maßnahmen auf den Weg gebracht, um die Innenstädte und den stationären Einzelhandel zu stärken, der wesentlich zur Attraktivität der Innenstädte beiträgt. Wir haben Maßnahmen auf den Weg gebracht, um eine verstärkte Kundenorientierung, um innovative digitale Lösungen und auch die Schaffung von Einkaufserlebnissen vor Ort zu unterstützen. Denn gerade die kleinen Einzelhandelsgeschäfte brauchen professionelle Unterstützung. Das haben wir schon frühzeitig gemacht und auf den Weg gebracht. Es hat auch vielen

kleinen Unternehmen, Einzelhandelsgeschäften, die in der Coronazeit geschlossen waren, geholfen, über Social-Media-Kanäle ihre Stammkundschaft zu erreichen und auf diese Weise Teile ihres Umsatzes zu generieren.

Wir haben das Projekt „Intensivberatung Zukunft Handel 2030“ auf den Weg gebracht. Wir haben Innenstadtberaterinnen und -berater auf den Weg gebracht, um vor Ort gute Lösungen zu finden, die individuell auf die Situation in den einzelnen Städten und Gemeinden zugeschnitten sind.

Denn das ist auch die Stärke Baden-Württembergs als Flächenland. Das ist der Joker, den wir ziehen können, um dem Onlinehandel etwas entgegenzusetzen – diese Individualität, die wir hier noch stärker unterstützen, auch über die Digitalisierungsprämie mit mittlerweile einer dreistelligen Millionen-summe. Hier sind auch viele Gelder dem stationären Einzelhandel zugekommen. Dafür haben wir in diesem wichtigen Strukturwandel durch die Digitalisierung, der den stationären Einzelhandel massiv herausfordert, ebenfalls frühzeitig gesorgt.

Zusätzlich gibt es das Sofortprogramm „Einzelhandel/Innenstadt“ mit den drei Förderlinien: Die Einrichtung und der Betrieb von Pop-up-Stores und Malls in den Kommunen werden finanziell unterstützt, Veranstaltungen mit Eventcharakter, neue Veranstaltungen sollen initiiert werden – natürlich immer unter der Maßgabe dessen, was die Coronabedingungen zulassen –, und der Bereich Smart Services soll unterstützt werden. Auch dabei müssen wir unseren Einzelhandel unterstützen, und das tun wir.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, das ist ein Strauß von Maßnahmen, die wir auf den Weg gebracht haben. Dieser Strauß wird durch die Städtebauförderung ergänzt, die jetzt bei meiner Kollegin, Frau Ministerin Razavi, ressortiert. Über die Städtebauförderung haben wir schon frühzeitig einen Fördervorrang für Maßnahmen eingeführt, die der Stärkung und Belebung der Innenstädte dienen. Deshalb kann man auch das 100-Millionen-€-Programm von Bayern – ich weiß nicht genau, wie es ausgestaltet ist, Herr Weirauch – natürlich nicht 1 : 1 mit unseren Maßnahmen vergleichen. Über die Städtebauförderung werden ebenfalls Millionen in unsere Innenstädte fließen, um sie attraktiv zu erhalten.

Sie sehen, wir haben einen bunten Strauß von Maßnahmen auf den Weg gebracht, und ich kann Ihnen eines sagen: Ich kaufe fast alles, was ich brauche, im stationären Einzelhandel vor Ort ein. Nur Produkte, die dort nicht verfügbar sind, kaufe ich online. Ich kann nur alle aufrufen, die Regionalität zu unterstützen und das regionale Angebot zu nutzen und damit auch als Individuum einen wichtigen Beitrag zu leisten.

Wie gesagt, ich glaube, die Diskussion hat deutlich gezeigt: Wir halten den Onlinehandel nicht auf; aber wenn wir den stationären Einzelhandel und die Innenstädte attraktiv weiterentwickeln, können wir wirklich einen Gegenpol setzen und unsere Innenstädte über Einkaufserlebnisse stärken. Dies tun wir mit vielen Maßnahmen, und das werden wir auch zukünftig tun. Je nachdem, wie sich die weitere Entwicklung darstellt, werden wir auch noch weitere Gelder zur Verfügung stellen.

Vielen Dank.

(Beifall bei den Grünen und der CDU)

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Verehrte Kolleginnen und Kollegen, mir liegen keine weiteren –

(Zurufe, u. a. Abg. Ruben Rupp AfD: Doch, doch!)

– Doch? Moment! – Eine Minute haben Sie noch.

(Abg. Sascha Binder SPD: Glauben Sie, dass es besser wird?)

Abg. Ruben Rupp AfD: Um es kurz zu halten – ich habe ja nur eine Minute –: Herr Kollege Tok, ich finde es sehr gut, dass Sie sich ernsthaft mit dem Antrag auseinandergesetzt haben. Das Hauptproblem ist, denke ich, dass wir dazu eine ganz andere Auffassung haben. Sie denken, dass die Menschen nicht in die Stadt kommen müssen. Ich glaube schon, dass das Umland in den mittleren und kleinen Städten wesentlich dazu beiträgt. Dort brauchen wir Parkplätze; die autofreie Innenstadt ist einer der Totengräber für die Innenstadt.

Außerdem – für die CDU wieder bezeichnend – wurde die Sicherheitsproblematik von niemandem angesprochen, vor allem von den Fraktionsmenschen von der CDU nicht, sondern nur von der Wirtschaftsministerin. Genau deshalb, weil Sie das aufgegeben haben, sind Sie auf dem Kurs ganz nach unten.

(Beifall bei der AfD – Abg. Sascha Binder SPD: Nein!)

Zur Wirtschaftsministerin muss ich sagen: Wer von Ihnen in diesem Plenum geht denn bitte ohne Personenschutz am Abend in einschlägige Gassen? Das will ich sehen. Das glaube ich nämlich nicht.

(Lachen bei der SPD – Einige Abgeordnete der Grünen und der CDU melden sich. – Abg. Andreas Deuschle CDU: Hier, hier! – Abg. Dr. Boris Weirauch SPD: Haben Sie Personenschutz? Ich habe keinen Personenschutz! – Abg. Hans-Ulrich Sckerl GRÜNE: Wenn Sie Personenschutz haben, müssen Sie ja Gründe dafür haben!)

Dass dies natürlich ein Problem beim Bummeln ist, ist doch völlig klar.

(Anhaltendes Lachen)

– Das will ich sehen. – Damit komme ich auch schon zum Ende. Sehr gute Rede von der FDP/DVP; aber ich sehe es sehr kritisch, ob Sie das mit der Ampel dann auch durchsetzen können.

Danke.

(Beifall bei der AfD)

Es gab noch eine Frage?

(Abg. Sascha Binder SPD: Vielleicht sollten Sie zu den Öffnungszeiten in den Einzelhandel gehen! – Abg. Hans-Ulrich Sckerl GRÜNE: Meine Güte! – Glocke des Präsidenten)

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Nein. Ihre Redezeit ist abgelaufen, deshalb kann ich keine weiteren Fragen zulassen.

Abg. Ruben Rupp AfD: Ach so. Okay.

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Damit kommen wir zur geschäftsordnungsmäßigen Behandlung des Antrags Drucksache 17/140.

(Unruhe – Glocke des Präsidenten)

– Ich bitte um Ruhe, verehrte Kolleginnen und Kollegen! – Meine Damen und Herren, Abschnitt I des Antrags ist ein Berichtsteil und kann damit für erledigt erklärt werden. – Sie stimmen zu.

Abschnitt II des Antrags ist ein Beschlussteil, der ein Handlungersuchen an die Landesregierung enthält. Wird Abstimmung über Abschnitt II gewünscht?

(Abg. Anton Baron AfD: Unbedingt!)

– Sie wird gewünscht; das ist der Fall. – Wer Abschnitt II zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. – Gegenprobe! – Enthaltungen? – Abschnitt II ist mehrheitlich abgelehnt.

Damit ist Punkt 7 der Tagesordnung erledigt.

Ich rufe **Punkt 8** der Tagesordnung auf:

Antrag der Fraktion der SPD und Stellungnahme des Staatsministeriums – Finanzielle Auswirkungen der Regierungsbildung „Kretschmann III“ auf den Landeshaushalt – Drucksache 17/101

Meine Damen und Herren, das Präsidium hat folgende Redezeiten festgelegt: für die Begründung fünf Minuten und für die Aussprache fünf Minuten je Fraktion.

Das Wort zur Begründung erteile ich Herrn Abg. Fink. – Bitte sehr, Herr Kollege.

Abg. Nicolas Fink SPD: Sehr geehrter Herr Präsident, werte Kolleginnen und Kollegen! Es wird Sie vielleicht verwundern, aber ich möchte auch bei diesem Tagesordnungspunkt mit einem sehr ernst gemeinten Lob und einem herzlichen Dank an fast alle Mitglieder des Landtags beginnen.

Fast alle von uns haben Wahlkreis- und Bürgerbüros. Fast alle von uns sind dort im ständigen Dialog mit Bürgerinnen und Bürgern. Ermöglicht wird das vor allem auch durch eine unglaublich engagierte Mitarbeiterschaft, der ich an dieser Stelle herzlichen Dank sagen möchte.

(Beifall bei der SPD, den Grünen, der CDU und der FDP/DVP sowie Abgeordneten der AfD)

In diesen Dank schließe ich ausdrücklich auch Mitarbeitende der Landesregierung und der Ministerien ein.

Warum mache ich das bei diesem Tagesordnungspunkt, wenn es um die zusätzliche Zahl z. B. von Staatssekretärinnen und Staatssekretären geht? Auf unsere Frage, wofür man Staatssekretärinnen und Staatssekretäre in diesem Ausmaß denn benötigt, lautet die Antwort der Landesregierung, Bürgerinnen und Bürger wollten nicht mehr den Dialog mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, sondern mit politisch verantwortlichen Staatssekretärinnen und Staatssekretären.

(Nicolas Fink)

Diese Antwort wiederum ärgert uns. Sie zeigt, dass Sie bei der Beantwortung nicht ehrlich waren. Es geht nämlich nicht darum, Dialog und Beteiligung nach vorn zu bringen; das können Sie im Alltag regelmäßig selbst feststellen. Dort, wo Landespolitik im Dialog miteinander besprochen wird, z. B. bei Elternabenden, haben Sie noch nie den Satz gehört: „Es wäre großartig, wenn jetzt noch ein Staatssekretär und eine Staatssekretärin hier wären.“

(Heiterkeit und Beifall bei der SPD und der FDP/DVP sowie Abgeordneten der AfD)

Sie werden auch noch nicht erlebt haben, dass, z. B. wenn es darum geht, Coronamaßnahmen durchzusetzen, in den Dialog mit Coronaleugnern zu treten und Polizistinnen und Polizisten vor Ort sind, irgendjemand ruft: „Lassen Sie mich durch! Ich bin Staatssekretär!“ Auch das passiert in der Realität nicht, werte Kolleginnen und Kollegen.

(Heiterkeit und Beifall bei der SPD und der FDP/DVP sowie Abgeordneten der AfD)

Deshalb müssen wir die Frage: „Warum passiert in dieser Landesregierung das Aufblähen des Regierungsapparats?“ selbst beantworten. Vier, acht, 14, das ist nicht der Saisonverlauf des VfB, sondern das ist die Zahl der Staatssekretärinnen und Staatssekretäre unter Kretschmann I, II und III. Vier, acht und 14 – das ist ein Zuwachs von 250 %.

Wir alle haben momentan auch die Bundespolitik im Kopf. Wenn man eine zahlenmäßige Parallele zu den momentan laufenden Verhandlungen im Bund zieht, dann kann ich Ihnen dies an folgendem Beispiel zeigen: Die Fraktionen von Grünen und CDU verfügen gemeinsam über 100 Abgeordnete im Landtag von Baden-Württemberg; Sie haben 14 Staatssekretärinnen und Staatssekretäre eingesetzt. Wenn eine mögliche Ampelkoalition mit 413 Bundestagsabgeordneten dasselbe Schema anwenden würde,

(Zuruf: Warten wir es ab!)

gäbe es im Bund 67 Staatssekretärinnen und Staatssekretäre, meine sehr geehrten Damen und Herren. Das wäre nicht der richtige Weg für dieses Land.

(Beifall bei der SPD und der FDP/DVP sowie Abgeordneten der AfD – Zurufe – Unruhe)

Tatsächlich haben wir in den letzten Wochen aber auch etwas erlebt, über das wir uns gefreut haben. Sehr geehrter Finanzminister, Sie haben mit Ihrem Nachtragshaushalt tatsächlich Licht ins Dunkel gebracht. Der Nachtragshaushalt wird ja hier im Plenum als Corona-Haushalt beraten. Er sei notwendig, um Kreditermächtigungen aufnehmen zu können, um dafür zu sorgen, dass wir gut durch die Pandemie kommen. Der Verlauf der weiteren Wochen hat gezeigt: Das war nicht notwendig. Die rechtliche Prüfung steht noch aus. Aber wofür der Nachtragshaushalt notwendig war, das war die Finanzierung der aufgeblähten Regierung.

(Zuruf: Nennen Sie mal Zahlen!)

Im Nachtragshaushalt steht nämlich auch eine Summe, die wir hier in dieser Vorlage nicht gefunden haben. Im Nachtrags-

haushalt steht die Summe von 10 Millionen € jährlich für zusätzliche Maßnahmen der Landesregierung, für ein zusätzliches Ministerium und für zusätzliche Staatssekretärinnen und Staatssekretäre – 10 Millionen € jährlich. Ich sage Ihnen: Damit könnte man in diesem Land Sinnvolleres anfangen, liebe Kolleginnen und Kollegen.

(Beifall bei der SPD und der FDP/DVP sowie Abgeordneten der AfD)

Gleichzeitig wissen wir, dass es in diesem Land tatsächlich viel zu tun gibt. Dialog und Beteiligung sind ausgesprochen wichtige Themen; darüber sind wir uns, glaube ich, über Fraktionsgrenzen hinweg einig.

Doch in diesem Zusammenhang lohnt es sich auch, einen Blick in die Kommentierung unserer Landesverfassung zu werfen. Da steht nämlich, wofür man politische Staatssekretärinnen und Staatssekretäre einsetzen darf. Von den 14 Staatssekretärinnen und Staatssekretären, die wir aktuell haben, sind elf politische Staatssekretärinnen und Staatssekretäre. In der Kommentierung der Landesverfassung steht, die Aufgaben, die von diesen Personen übernommen werden dürfen, dürften nur von geringer rechtlicher und politischer Tragweite sein.

(Lachen – Beifall bei Abgeordneten der SPD und der FDP/DVP)

Nun haben Sie uns erklärt, Sie brauchten diese Staatssekretärinnen und Staatssekretäre vor allem für Dialog und Beteiligung. Die logische Konsequenz ist: Aus Ihrer Sicht sind Dialog und Beteiligung nicht von politischer Tragweite. Das sehen wir ausdrücklich anders, werte Kolleginnen und Kollegen.

(Beifall bei der SPD und der FDP/DVP sowie Abgeordneten der AfD)

Nun könnte ich es mir sehr leicht machen und den Bund der Steuerzahler sowie aus der Presse zitieren, die im Mai einschlägig kommentiert hat.

Aber eigentlich geht es ja um etwas anderes. Wir stellen fest: Staatssekretärinnen und Staatssekretäre und ein zusätzliches Ministerium wurden von Ihnen eingesetzt, um das Regieren leichter zu machen,

(Zuruf: Ja! – Glocke des Präsidenten)

um den Koalitionsfrieden herzustellen. Es geht aber in diesem Land nicht darum, sich das Regieren leicht zu machen, sondern es geht darum, gut und progressiv zu regieren. Das wünschen wir uns für den Bund, und das hätten auch die Menschen in Baden-Württemberg verdient.

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der SPD und der FDP/DVP – Zuruf von der SPD: Bravo! – Glocke des Präsidenten)

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Gestatten Sie eine Zwischenfrage des Herrn Abg. Deuschle?

Abg. Nicolas Fink SPD: Ich bin mit meiner Rede leider fertig, Herr Präsident.

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Nun, Sie haben noch Redezeit.

(Abg. Nicolas Fink SPD verlässt das Redepult.)

– Okay.

Ich darf für die Fraktion GRÜNE dem Kollegen Uli Sckerl das Wort erteilen.

Abg. Hans-Ulrich Sckerl GRÜNE: Sehr geehrter Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Die heutige Debatte hat etwas von einem Déjà-vu: Hatten wir doch schon! In der Tat hatten wir am 1. Juli eine Aktuelle Debatte.

(Abg. Dr. Boris Weirauch SPD: Man kann es nicht oft genug sagen! – Heiterkeit)

Wir hatten Fragestunden,

(Abg. Sascha Binder SPD: Und wir haben einiges gelernt heute!)

parlamentarische Initiativen, sehr viele Pressebeiträge.

(Zurufe)

Die Regierungsbildung war hier vielfältiges Thema. Ich finde, dazu ist eigentlich alles gesagt.

Neu ist heute: Diese Landesregierung arbeitet längst in ihren neuen Strukturen, und sie arbeitet erfolgreich.

(Abg. Dr. Hans-Ulrich Rülke FDP/DVP: Das ist uns auch neu!)

Ich finde, es wäre Aufgabe einer konstruktiven Opposition, die Regierung an ihren tatsächlichen Taten zu messen,

(Abg. Sascha Binder SPD: Das machen wir auch!)

an ihren Leistungen zu messen

(Beifall bei den Grünen und Abgeordneten der CDU)

und nicht monatelang die Debatte vom Mai und Juni dieses Jahres zu führen. Das wäre sehr, sehr viel sinnvoller.

Vielleicht fällt Ihnen aber zum aktuellen Tun der Regierung auch keine Kritik ein, weil Sie es einfach gut finden. Das möchte ich gar nicht ausschließen.

(Beifall bei den Grünen und der CDU – Vereinzelt Lachen)

Meine Damen und Herren, das sind Parlamentsrituale, die wir hier vollführen. Ich verstehe, dass die Opposition das zum Thema macht. Das ist ihr gutes Recht.

(Abg. Sascha Binder SPD: Das ist ein ganz normaler Ablauf, Herr Kollege! – Zuruf des Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP)

Das werde ich niemals bestreiten. Aber wir werden doch gemeinsam ganz sicher der Auffassung sein, dass wir in anderen Zeiten leben. Die SPD hat ja noch einen Antrag „Entwicklung des Regierungsapparates in Baden-Württemberg seit

1972“ eingebracht und wollte sozusagen einen Spannungsbogen ziehen und 50 Jahre miteinander vergleichen. Als ob das, was ein Ministerpräsident Filbinger mit welchen Ministerien und mit welchen Aufgabenstellungen auch immer 1972 gemacht hat, mit dem vergleichbar wäre, was im Jahr 2021 im Kabinett Kretschmann III die Aufgabenstellung ist! Da liegen Welten dazwischen, und da muss man schon sehr, sehr tief graben, um solche Vergleiche, die ich für abstrus halte, anzustellen.

(Beifall bei den Grünen und der CDU)

Meine Damen und Herren, es ist in der Tat so: Wir folgen mit dieser Aufstellung ganz klar der Politik des Gehörtwerdens.

(Lachen bei Abgeordneten der SPD und der FDP/DVP – Abg. Sascha Binder SPD: Dass dieser Spruch jetzt noch mal kommt!)

Wir erleben das jeden Tag draußen. Ich würde die Landesregierung bitten, den Abgeordneten Fink einfach mal zu einer Ministerreise oder einer Staatssekretärsreise einzuladen.

(Abg. Dr. Rainer Podeswa AfD: Nach Dubai! – Abg. Nicolas Fink SPD: Aber nicht nach Dubai! – Weitere Zurufe)

Die Terminpläne bekommen Sie ja. Sie sollten einmal schauen, was heute draußen los ist, und sich überlegen, was sich geändert hat gegenüber vor zehn oder 20 Jahren, auf was die Leute warten, mit wem sie reden wollen und von wem sie kompetente Antworten erwarten.

(Abg. Dr. Boris Weirauch SPD: Was heißt das für die Ministerialbürokratie? – Abg. Sascha Binder SPD: Aber der Titel allein spricht noch nicht für Kompetenz!)

Das ist der Grund dafür, dass wir an der Spitze der Ministerien mehr politische Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger wollten. Deshalb gibt es die Staatssekretäre, deren vornehmer Job es ist, draußen den Kontakt mit den Bürgerinnen und Bürgern zu halten – und das ist ein nicht messbarer Erfolg für die Demokratie, meine Damen und Herren.

(Beifall bei den Grünen und Abgeordneten der CDU – Abg. Andreas Deuschle CDU: Sehr gut!)

Das kostet Geld; das ist keine Frage.

(Abg. Nicolas Fink SPD: Dienstwagen!)

Diese Regierung strengt sich an, dieses Geld an anderer Stelle einzusparen.

(Lachen bei der SPD, der FDP/DVP und der AfD)

Die Regierungsvertreterin wird nachher in ihrer Rede sicher aufgreifen, wie diese Anstrengungen aussehen.

(Zurufe, u. a.: Humor haben Sie ja!)

Das gilt auch für das neue – –

(Glocke des Präsidenten)

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Herr Kollege Sckerl, gestatten Sie eine Zwischenfrage des Abg. Dr. Schweickert?

Abg. Hans-Ulrich Sckerl GRÜNE: Ja, bitte.

(Abg. Anton Baron AfD: Wo sie einsparen! Das wollte ich auch fragen!)

Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP: Herr Kollege Sckerl, vielen Dank für das Zulassen der Zwischenfrage. – Sie haben gesagt, man brauchte die Staatssekretäre für die Kommunikation nach außen. Ich bekomme vielleicht andere E-Mails als Sie. Aber die E-Mails über die Außentermine der Minister veranlassen mich nicht, zu glauben, sie seien von morgens bis abends nur zu Außenterminen unterwegs.

(Lachen bei Abgeordneten der FDP/DVP, der SPD und der AfD)

Bekommen Sie da andere E-Mails als der Rest des Parlaments?

Abg. Hans-Ulrich Sckerl GRÜNE: Nein. Minister haben vielfältige Aufgaben. Minister haben konzeptionelle Aufgaben. Minister haben Leitungsaufgaben in ihren Ministerien. Minister haben Kabinettsitzungen, Besprechungen mit Kolleginnen und Kollegen. Die Aufgabe der Staatssekretärinnen und Staatssekretäre ist es wirklich weit überwiegend – neben den Leitungsaufgaben, die sie auch haben –, draußen den Kontakt zu den Bürgerinnen und Bürgern zu halten.

Wir machen Ihnen gern mal eine Zusammenstellung, was beispielsweise die Staatssekretärin Elke Zimmer – ich sehe sie gerade hier – im Laufe einer Woche an Terminen im Bereich „Moderne Mobilität“ wahrnimmt,

(Zuruf der Abg. Julia Goll FDP/DVP)

welche Besichtigungen sie vornimmt, mit welchen Leuten sie redet. Und dieser Job lohnt sich, weil er die Leute nah an die Regierung bringt, nah an die Demokratie bringt,

(Abg. Dr. Boris Weirauch SPD: Ah! An die Regierung! – Abg. Sascha Binder SPD: An die Regierung?)

weil das den gesamtgesellschaftlichen Zusammenhalt befördert. Deswegen ist es wichtig, meine Damen und Herren, es so zu machen.

(Beifall bei den Grünen und Abgeordneten der CDU)

Das Gleiche gilt für das neue Ministerium, das Sie ja auch kritisieren. Jahrelang haben Sie unsere Wohnungspolitik als unzureichend kritisiert;

(Abg. Dr. Boris Weirauch SPD: Die war ja auch schlecht!)

die war nie unzureichend. Jetzt bündeln wir diese Aufgaben,

(Abg. Sascha Binder SPD: Damit ist noch kein einziges Haus gebaut! – Weitere Zurufe)

weil es eine zentrale Zukunftsfrage für Baden-Württemberg ist, das bezahlbare Wohnen zu organisieren.

(Abg. Sascha Binder SPD: Warum ist dann die Zuständigkeit für die Wohnraum-Allianz noch im Staatsministerium? – Weitere Zurufe)

An der Spitze dieses Ministeriums stehen zwei erstklassige Frauen. Jetzt messen Sie doch mal diese Arbeit an ihren Ergebnissen,

(Zuruf: Da gibt es doch keine!)

und mäkeln Sie nicht monatelang daran herum, dass es dort auch eine Staatssekretärin gibt.

(Beifall bei den Grünen und Abgeordneten der CDU – Abg. Gabriele Rolland SPD: Getroffene Hunde bellen!)

Meine Damen und Herren von der Opposition, dort, wo Sie regieren, teilen Sie ja unsere Erwägungen und unsere Überlegungen durchaus. Im SPD-geführten Niedersachsen sind es zehn Staatssekretärinnen und Staatssekretäre. Im ebenfalls SPD-geführten Rheinland-Pfalz, das deutlich kleiner ist als Baden-Württemberg, sind es 15 Staatssekretärinnen und Staatssekretäre,

(Abg. Thomas Blenke CDU: Holla! – Abg. Andreas Deuschle CDU: Das gibt es doch gar nicht!)

davon acht von der SPD.

(Abg. Thomas Blenke CDU: Hoppsala! – Abg. Raimund Haser CDU: Was machen die den ganzen Tag?)

Auch die FDP teilt offensichtlich diese Erwägungen, wenn sie regiert. Denn warum sonst gibt es in Nordrhein-Westfalen in jedem Ministerium eine Staatssekretärsstelle, 15 insgesamt?

(Zurufe, u. a.: Unglaublich! – Das gibt's doch nicht! – Glocke des Präsidenten)

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Gestatten Sie eine Zwischenfrage des Kollegen Binder?

Abg. Hans-Ulrich Sckerl GRÜNE: Gern.

Abg. Sascha Binder SPD: Herr Kollege Sckerl, wenn Sie sich in den anderen Bundesländern erkundigt haben, wie viele Staatssekretäre es dort gibt: Ist Ihnen bekannt, dass es beispielsweise im Land Rheinland-Pfalz gar keine politischen Staatssekretäre gibt, sondern die Amtschefs, die bei uns Ministerialdirektoren sind, dort als Staatssekretäre bezeichnet werden?

(Oh-Rufe – Abg. Nico Weinmann FDP/DVP: Jetztle!)

Abg. Hans-Ulrich Sckerl GRÜNE: Das ist nicht durchgehend der Fall.

(Vereinzelt Lachen – Abg. Dr. Boris Weirauch SPD: Doch! Das ist so!)

Ich weiß das von den meiner Partei angehörenden Staatssekretären, die nicht alle Amtschefs sind, sondern tatsächlich die Position eines Staatssekretärs ausüben.

(Hans-Ulrich Sckerl)

(Abg. Sascha Binder SPD: Aber auch! – Abg. Dr. Boris Weirauch SPD: Es gibt keine Ministerialdirektoren dort!)

Ich will das auch gar nicht kritisieren. Die Aufstellung anderer Landesregierungen zu kritisieren, steht mir gar nicht zu.

(Zurufe – Unruhe)

Das steht mir nicht zu.

(Zurufe – Anhaltende Unruhe)

Aber ich sage Ihnen nur: Das sind auch Leute, die draußen sind.

(Zurufe)

Das sind auch Leute, die draußen sind. Ich habe mir deren Terminpläne und Terminkalender angeschaut.

(Abg. Sascha Binder SPD: Falsches Argument!)

Sie suchen den Kontakt für die Regierung,

(Abg. Dr. Hans-Ulrich Rülke FDP/DVP: Hoffentlich finden sie den auch! – Zuruf des Abg. Sascha Binder SPD)

und sie haben offensichtlich ähnliche Erwägungen wie wir, wenn wir ehrlich sind, auch ähnliche Argumente wie wir, das Parlament.

(Zurufe, u. a. des Abg. Anton Baron AfD)

Wir hatten im letzten, gerade zurückliegenden Nachtragshaushalt eine ähnliche Erwägung: Wir haben uns gemeinsam 41 neue Stellen geschaffen – 41 neue Stellen! –,

(Abg. Anton Baron AfD: Selbstbedienungsladen, sagen Sie es doch!)

mit der gemeinsamen Begründung, dass wir sie brauchen, weil es neue Herausforderungen gibt und weil wir die Nähe zu den Menschen im Land brauchen.

(Abg. Dr. Hans-Ulrich Rülke FDP/DVP: Da war aber kein Staatssekretär dabei! – Zuruf des Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP)

Also, lassen wir die Kirche im Dorf, lassen wir diese Regierung ihren Job machen,

(Abg. Sascha Binder SPD: Nein!)

und fangen Sie endlich an, die Landesregierung an ihren Taten zu messen. Das fände ich sinnvoll, und das ist Aufgabe der Opposition.

Vielen Dank.

(Beifall bei den Grünen und der CDU – Abg. Dr. Timm Kern FDP/DVP: Also Uli, das kannst du eigentlich besser! – Vereinzelt Heiterkeit)

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Für die CDU-Fraktion erteile ich das Wort dem Kollegen Andreas Deuschle.

(Abg. Bernd Gögel AfD: Oh, das wird schwer! – Abg. Dr. Rainer Podeswa AfD: Einfach dasselbe noch einmal!)

Abg. Andreas Deuschle CDU: Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Die SPD möchte zu später Stunde noch ein bisschen Blutdruck in den Landtag bringen

(Abg. Sascha Binder SPD: Scheint gelungen zu sein!)

und möchte über die finanziellen Auswirkungen der Regierungsbildung „Kretschmann III“ auf den Landeshaushalt diskutieren. Ganz ehrlich, liebe SPD: Man merkt, Sie mussten diesen Debattentitel vor der Bundestagswahl zumindest einmal in den Raum gestellt haben. Die Ampelsignale im Bund waren zu diesem Zeitpunkt sehr wahrscheinlich reichlich abstrakt. Ganz konkret – das merkt man – wirkt noch das Trauma, dass die Ampel hier im Land nie wirklich konkret geworden ist. Man müsste den Debattentitel daher ehrlicher Weise so formulieren: „Die psychologischen Auswirkungen der Regierungsbildung ‚Kretschmann III‘ auf die SPD“.

(Zuruf von der FDP/DVP: Nein, auf die CDU!)

Ich glaube, das wäre die passendere Überschrift zu dieser heutigen Debatte.

(Beifall bei der CDU und Abgeordneten der Grünen)

Denn um die Sache selbst kann es Ihnen, glaube ich, nicht gehen. Das Problem ist: Wenn man mit einem Finger auf jemand anderen zeigt, dann zeigen drei Finger auf einen selbst.

Was wir eben begonnen haben, als gesagt wurde: „Ihr habt dort soundso viele Staatssekretäre“, „Aber ihr habt dort soundso viele Staatssekretäre“,

(Abg. Dr. Boris Weirauch SPD: Das kam jetzt von euch! – Zuruf des Abg. Sascha Binder SPD)

ließe sich natürlich nun endlos fortsetzen. Ich möchte ein Beispiel nennen. Im rot-rot-grünen Senat in Berlin, der ja offenkundig noch nicht einmal in der Lage ist, eine Senatswahl ordnungsgemäß und fehlerfrei durchzuführen,

(Abg. Sascha Binder SPD: Bei der Senatswahl schon! Aber vielleicht nicht die Wahl des Abgeordnetenhauses!)

gibt es 25 Staatssekretäre –

(Abg. Thomas Blenke CDU: Uijuijui!)

wohlgemerkt: im Senat in Berlin. Das sind Kosten in Höhe von 2,67 Millionen € jährlich. Dabei sind die Zuschläge, Referenten und Dienstwagen noch nicht mitgerechnet.

(Abg. Udo Stein AfD: Das macht es nicht besser! – Zuruf des Abg. Bernd Gögel AfD)

Wir könnten diese Rechnung, glaube ich, endlos fortsetzen. Aber am Ende würden wir zu keinem Ergebnis kommen. Deshalb kann ich mich nur dem anschließen, was der Kollege Uli Sckerl gerade gesagt hat: Es geht am Ende um politische Inhalte.

(Andreas Deuschle)

(Beifall bei Abgeordneten der CDU und der Grünen
– Zuruf des Abg. Sascha Binder SPD)

– Herr Binder, jetzt hören Sie einmal kurz zu. Das letzte Mal – dieses Trauma sitzt ja wirklich tief, aber ich erinnere Sie daran –, als die SPD im Land regiert hat, spielten diese finanziellen Auswirkungen, die Sie jetzt zu skandalisieren versuchen, keine Rolle. Als wir, damals in der Opposition, Ihnen diesen Vorhalt gemacht hatten – –

(Abg. Dr. Boris Weirauch SPD: Das waren vier Staatssekretäre! – Abg. Gabriele Rolland SPD: Vier zu 14!
– Zuruf des Abg. Anton Baron AfD)

Ich möchte Ihnen einmal ein paar Reaktionen Ihrer Parteispitze von damals vor Augen führen. Wir erinnern uns: „6 % neue Stellen in Ministerien, das kann kein Rechnungshof gutheißen“, ließ ebenjener Rechnungshof im Jahr 2011 Grün-Rot wissen. Der „Mannheimer Morgen“ titelte am 25. Juni 2011 – nur einmal als kleine Impression aus längst vergangenen SPD-Regierungszeiten; Zitat, Herr Präsident –:

(Lachen bei Abgeordneten der SPD)

Heftiges Tauziehen um Personal zwischen den Ministerien – Zehn Tage vor der Verabschiedung des Nachtrags Haushalts zofft sich die grün-rote Landesregierung um zusätzliches Personal.

(Abg. Anton Baron AfD: Das ist ja nichts Neues!)

Weit über 100 Stellen sollen in den elf Ministerien neu geschaffen werden, um eigene politische Akzente zu setzen, deutlich mehr, als SPD-Finanzminister Nils Schmid bisher eingeräumt hat. Der Machtwechsel im Südwesten wird teurer als geplant.

(Zuruf des Abg. Sascha Binder SPD)

Am Ende wurden es bekanntlich 300 neue Stellen im grün-roten Regierungsapparat.

(Zuruf: Hört, hört!)

Und jetzt kommt's: Dass Sie das machen, ist aus unserer Sicht das eine. Aber wie und in welcher Tonart Sie das damals begründet haben, verdient doch, jetzt hier noch einmal zitiert zu werden.

Herr Stoch, damals parlamentarischer Geschäftsführer, sprach in der Landtagsdebatte vom 30. Juni 2011 vom – Zitat –

... Recht einer jeden Regierung, sich ein Arbeitsprogramm zu geben und sich eine Arbeitsweise zu geben, die effektives Regierungshandeln ermöglicht. ...

(Zuruf des Abg. Dr. Boris Weirauch SPD)

Es lohnt sich wirklich nicht, hier seinen Blutdruck

– Zitat Stoch –

derart steigen zu lassen.

(Zuruf des Abg. Sascha Binder SPD)

Und Claus Schmiedel setzt am 13. Juli 2011 im Landtag noch einen drauf. Er sagte mit Blick auf die damalige Schaffung

des neuen Integrationsministeriums unter der damaligen Ministerin Öney:

Das, was wir machen, sind Investitionen in eine bessere Zukunft.

(Zuruf: Stimmt auch!)

Liebe Kolleginnen und Kollegen von der SPD, vor diesem Hintergrund und, so sage ich jetzt einmal vorsichtig, mit der Arroganz, wie damals argumentiert wurde, finde ich die heutige Debatte schon mehr als mutig.

(Beifall bei der CDU und den Grünen – Abg. Sascha Binder SPD: Sie hätten vielleicht besser auf die freie Rede des Kollegen Fink antworten sollen, als das geschriebene Manuskript vorzulesen, das gar nicht zur Debatte passt!)

Aber die Zeiten ändern sich eben. Die SPD ist jetzt plötzlich besorgt, was die finanziellen Auswirkungen der Regierungsbildung angeht, und die SPD – das haben Sie ja in Ihrem Antrag geschrieben – nimmt die massive öffentliche Kritik jetzt zum Anlass, die Regierungsbildung zu hinterfragen. Zu grün-roten Regierungszeiten hat sich die SPD noch taub gestellt.

Ich zitiere mit Erlaubnis des Präsidenten noch einmal: „Grün-Rot bläht Regierungsapparat auf“ – FOCUS, 11. Juli 2011 –:

Die grün-rote Landesregierung in Baden-Württemberg schafft in großem Stil zusätzliche Führungsstellen in der Ministerialverwaltung.

Das sei u. a. darauf zurückzuführen, wird erläutert, weil – Zitat –

... Finanz- und Wirtschaftsminister Nils Schmid zwar Aufgaben aus seinem damaligen Superressort abgetreten wurden, die zugehörigen Leitungsstellen hat er aber behalten.

Und genau diese Kritik von der SPD hat damals auch der Steuerzahlerbund angesprochen. Er hat Ihnen nämlich 2011 einen entsprechenden Rüffel erteilt und Ihnen ins Stammbuch geschrieben, dass es so nicht weitergeht.

Wir fassen zusammen, um noch einmal Claus Schmiedel zu zitieren:

Das, was wir machen,

– das ist nichts anderes als das, was Sie damals gemacht haben –

sind Investitionen in eine bessere Zukunft.

Das sind Investitionen in eine bessere Regierungsarbeit. Und lassen Sie uns die Regierung an dem Ergebnis messen und nicht an dem, wie wir hier mit Stellen umgehen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der CDU und den Grünen)

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Ich erteile für die FDP/DVP-Fraktion dem Kollegen Stephen Brauer das Wort.

Abg. Stephen Brauer FDP/DVP: Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich bin einigermäßen verunsichert, ob ich hier überhaupt so unmittelbar sprechen kann oder ob ich vielleicht einen Staatssekretär dazwischenschalten muss, der unsere Politik erklären kann. Ich versuche es trotzdem.

(Beifall bei der FDP/DVP)

Es geht um die finanziellen Auswirkungen der Regierungsbildung „Kretschmann III“. Mit dem vorliegenden Antrag der SPD wird uns noch einmal Gelegenheit gegeben, über das Thema Staatssekretäre zu sprechen. Lohnt sich das überhaupt? Herr Sckerl hat ja diese Frage auch schon zu Beginn gestellt. Eigentlich haben wir schon ausführlich darüber gesprochen. Presse und Öffentlichkeit haben es zur Kenntnis genommen. Das Thema ist durch, könnte man meinen. Ministerpräsident Kretschmann erklärte, das seien eben Demokratiekosten. Er müsse eben seine Politik und die der Landesregierung erklären. Dafür brauche man 14 Staatssekretäre. Ich habe an dieser Stelle gesagt:

... um Ihre Politik ... zu erklären, würden auch 28 Staatssekretäre nicht ausreichen.

(Heiterkeit bei Abgeordneten der FDP/DVP)

Der Ministerpräsident schüttelt sich ganz kurz, wenn er es überhaupt zur Kenntnis nimmt, und Brauer setzt sich wieder auf seinen Platz.

Doch so einfach ist es nicht, und so einfach mache ich es Ihnen auch nicht. Die 2,5 Millionen € Personalkosten und die zusätzlichen Sachkosten sind nämlich struktureller Natur. Das heißt, sie sind gekommen, um zu bleiben – eine dauerhafte Belastung des Landeshaushalts.

Was ist der wahre Grund für diese strukturellen Ausgaben? Ich kann es Ihnen sagen, meine Damen und Herren: Der wahre Grund ist die Methode Kretschmann. Jeder Konflikt – sei es mit dem Koalitionspartner, sei es in den eigenen Reihen – wird mit Geld zugeschüttet. Herr Sckerl hat versucht, das wortreich zu widerlegen, aber ich glaube, er hat währenddessen selbst nicht geglaubt, was er gesagt hat.

(Beifall bei der FDP/DVP und Abgeordneten der AfD)

Ich kann Ihnen die Methode Kretschmann anhand von zwei Beispielen erklären.

Erstens: Der Koalitionspartner ist inhaltlich insolvent. Das ist nicht meine Wortwahl; der stellvertretende Landtagspräsident und Kollege Reinhart hat dies in seiner Funktion als Fraktionsvorsitzender der CDU damals selbst so gesagt.

(Abg. Anton Baron AfD: Er nickt, er nickt zustimmend!)

Kosten gehen also vor – vor nicht vorhandenen Inhalten. Daraus schließe ich: Ergo schaffen wir einfach ein neues Ministerium und ein paar Staatssekretärsposten, um fünf Jahre lang unsere Ruhe zu haben.

Wenn ich dann, wie vorhin verlangt, die Regierung an ihren Taten messen soll, dann muss ich mich ja auch fragen, wie

viele Wohnungen denn tatsächlich durch dieses neue Wohnungsbauministerium gebaut werden.

(Abg. Anton Baron AfD: Da kommt auch noch eine Solarpflicht obendrauf!)

Eine andere Frage ist, ob es nicht Insolvenzverschleppung ist, wenn man insolvent ist und einfach weitermacht.

(Beifall bei der FDP/DVP – Heiterkeit des Abg. Nico Weinmann FDP/DVP)

Zweitens: Ein Kollege aus den eigenen Reihen sieht, dass alle um ihn herum in Richtung Regierungsbank abwandern. Er sitzt mehr oder weniger allein dort hinten, kommt sich allein vor. Was macht man? 1,9 Millionen € Einzelförderung in seinem Wahlkreis, obwohl Mitarbeiter des Wirtschaftsministeriums dringend von dieser Einzelförderung abgeraten haben. Dieser interne Vermerk liegt uns vor.

Ich weiß nicht, wie es Ihnen geht; ich erkenne hier ein Muster oder eine Methode: die Methode Kretschmann. Eine Pandemie zu nutzen, um die Schuldenbremse außer Kraft zu setzen, sich mit Verpflichtungsermächtigungen zu versorgen, um sich damit zu brüsten, dass man dann – 2022 – ohne neue Schulden auskommt, das ist die Methode Kretschmann. Konflikte mit Geld zuzuschütten, das ist die Methode Kretschmann. Von Nachhaltigkeit zu sprechen, aber künftigen Generationen Schuldenberge zu hinterlassen, das ist die Methode Kretschmann.

Natürlich findet diese Methode ihre Fortsetzung im neuen Haushalt für 2022: 157 zusätzliche Stellen in den Ministerien. Während Deutschland und Baden-Württemberg noch mit der Bewältigung der Pandemiefolgen kämpfen, weiß diese Landesregierung nichts Besseres, als weitere Stellen zu schaffen. Finanzminister Bayaz konnte in der Regierungspressekonferenz vom 23. September 2021 nicht sagen, in welchen Bereichen diese Stellen geschaffen werden sollen – oder er wollte es nicht sagen. Man weiß: 157 Stellen. Wofür, ist nicht genau bekannt. Wir werden es herausfinden und die Methode Kretschmann weiterhin kritisch hinterfragen, dessen können Sie sicher sein.

Vielen Dank.

(Beifall bei der FDP/DVP und Abgeordneten der SPD – Vereinzelt Beifall bei der AfD)

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Für die AfD-Fraktion erteile ich Herrn Abg. Dr. Rainer Podeswa das Wort.

Abg. Dr. Rainer Podeswa AfD: Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Nun hat uns Herr Abg. Sckerl genauso wie Herr Abg. Deuschle dazu aufgefordert, die Landesregierung doch an ihren Taten zu messen. Warum greifen wir das nicht auf und nehmen – ganz spontan – dazu einfach die Stellungnahme zu diesem Antrag?

Ebenso spontan fällt mir dazu ein:

Mit wenigen Worten viel zu sagen ist eine Kunst; eine große Torheit aber ist es, viele Worte zu gebrauchen und doch nichts zu sagen.

(Dr. Rainer Podeswa)

Das ist nicht von mir; dieses Zitat spricht man dem Reformen Martin Luther zu.

(Zuruf des Abg. Raimund Haser CDU)

Das ist eine perfekte Beschreibung der Stellungnahme, die die Landesregierung zum Berichtsantrag der SPD abgegeben hat. Hier ging es ganz offensichtlich darum, der parlamentarischen Form Genüge zu tun und gleichzeitig nichts zu dem preiszugeben, wonach die Antragsteller gefragt haben.

Stattdessen erhalten wir beschwichtigende Hinweise auf das momentan im Aufbau befindliche Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen und zu den zum jetzigen Zeitpunkt daher noch nicht übermittelbaren Zahlen zu Personal und Sachkosten. Ist das der Maßstab für die zukünftige Beantwortung von Berichtsanträgen der Opposition?

Bei der Entwicklung der Personalkosten der Landesregierung lassen Sie es bei drei Tabellen zu Gesamtzahlen bewenden und belehren uns stattdessen lieber abstrakt über die Rechtslage bei der Altersversorgung von Regierungsmitgliedern.

Und zu guter Letzt? Zu guter Letzt erhalten wir dann noch die Kopie einer Verwaltungsvorschrift, die jeder Bürger im Internet abrufen kann. Wenn dies der Maßstab sein soll, den die Landesregierung in Zukunft an die Beantwortung von Initiativen der parlamentarischen Opposition anlegt, dann ist das ein ausgewiesenes Armutszeugnis.

(Beifall bei der AfD)

Mir zeigt es aber vielmehr, mit welcher Saturiertheit die Grünen und die CDU bei der Neuaufgabe ihrer Regierungskoalition in Baden-Württemberg zu Werke gehen. Exemplarisch – das musste kommen, trotz der Wiederholung – lässt sich dies darstellen bei der Entwicklung der Zahl der – Sie werden es nicht erraten, Herr Sckerl – politischen Staatssekretäre, deren Zahl sich von der 15. Legislaturperiode von vier auf 14 und damit – richtig; ich kann Ihre Rechnung bestätigen – um 250 % erhöht hat.

Das Amt des politischen Staatssekretärs, dessen gesetzliche Grundlage in Baden-Württemberg bis in das Jahr 1972 zurückreicht, sollte ursprünglich begabten Nachwuchspolitikern dazu dienen, sich für spätere Ministerämter zu qualifizieren. Diese politische Realität gibt es aber nicht mehr. Sie sieht seit Langem völlig anders aus, hat sich doch das Amt des parlamentarischen – in Baden-Württemberg politischen – Staatssekretärs zu einem Versorgungsposten für Restepolitiker entwickelt, denen man die zweite Reihe ersparen will.

(Beifall bei Abgeordneten der AfD – Vereinzelt Laichen – Zurufe, u. a. Abg. Andreas Schwarz GRÜNE:
Das ist ja fast schon eine Beleidigung!)

Bei dem Ihrerseits praktizierten Anstieg der Zahl politischer Staatssekretäre profitieren Sie, wie Sie selbst freimütig einräumen, davon, dass die Landeshaushaltsordnung eben nicht angewendet werden kann und es keine Einweisung auf eine Planstelle für politische Staatssekretäre gibt.

Damit liegt es allein in Ihrer politischen Verantwortung, diesen maßlosen Aufbau der Zahl von Staatssekretären auch zu verantworten. Sie sollten jedoch die Bürger nicht unterschät-

zen. Es sind genau jene Selbstanmaßungen und Überheblichkeiten, die am 26. September dazu geführt haben, dass die grünen Träume vom Bundeskanzleramt bei 14,8 % platzten. Und es sind auch genau diese Anmaßungen, die die CDU, zumindest in den neuen Bundesländern, pulverisiert haben.

(Beifall bei der AfD)

Die Prinzipienlosigkeit, die für nichts mehr stehende, inhaltsleere Politik der CDU, noch verstärkt und gepaart mit ihrer ungenierten Selbstbedienung, wird diesen Prozess noch beschleunigen. Sie haben die Weichen für eine weitere beispiellose Aufblähung des Regierungsapparats gestellt.

Wir, die AfD-Fraktion, werden dies immer wieder von Neuem hier im Landtag thematisieren und die Bürger damit darauf aufmerksam machen, ebenso wie auf das Faktum, die Tatsache, dass sie von Ihnen um eine seriöse Haushaltspolitik betrogen werden.

(Beifall bei der AfD)

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Für die Landesregierung erteile ich Frau Staatssekretärin Dr. Splett das Wort.

(Zurufe)

Staatssekretärin Dr. Gisela Splett: Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Der Antrag der Fraktion der SPD zu den finanziellen Auswirkungen der Regierungsbildung auf den Landeshaushalt wärmt noch einmal auf, was in den letzten Monaten bereits mehrfach diskutiert wurde, auch hier im Plenum.

Die Regierungsbildung ist in der Landesverfassung geregelt und unterliegt keinem Haushaltsvorbehalt. Die Regierung selbst wird nach Artikel 45 der Verfassung gebildet; dies ist dort abschließend geregelt.

Nicht direkt zur Regierung gehören dabei die politischen Staatssekretärinnen und Staatssekretäre. Politische Staatssekretärinnen und Staatssekretäre sind, soweit sie keinen Kabinettsrang haben, streng genommen nicht Mitglieder der Landesregierung, sondern gehören der Verwaltung an. Der Staatsgerichtshof hat sie 1973 als „Gehilfen des Ministers“ benannt, als jemanden, der bzw. die diesen in der Ausübung seines Amtes unterstützt. – Die Unterstützung gilt heutzutage übrigens nicht nur für Minister, sondern natürlich auch für Ministerinnen. Denn seit 1973 hat sich hier zum Glück einiges getan.

(Beifall bei den Grünen und Abgeordneten der CDU)

Aus meinem Arbeitsalltag kann ich Ihnen berichten – ich weiß es auch von den Kolleginnen und Kollegen –, dass wir über einen Mangel an Arbeit und Terminen überhaupt nicht klagen müssen. Offenbar gibt es also doch einen Wunsch, Themen mit uns zu besprechen und zu klären.

Die Landesregierung hat im Rahmen der Regierungsbildung ein zusätzliches Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen eingerichtet. Die zuständige Ministerin sowie die Staatssekretärin wurden ernannt. Darüber hinaus sind für das Ministerium – da sind wir jetzt schon weiter als zum Zeitpunkt der Stellungnahme zum Antrag Mitte Juni – insgesamt 51 zusätzliche Personalstellen veranschlagt. Dabei werden im Quer-

(Staatssekretärin Dr. Gisela Splett)

schnittsbereich Synergien mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus genutzt. Es wurde also ein sehr schlanker Querschnittsbereich zum Funktionieren des Ressorts geschaffen.

Die Schaffung dieses Ministeriums war und ist eine ganz klare politische Positionierung zu einer der wichtigsten sozialen Fragen dieser Zeit. Damit wollen wir die guten Lebensverhältnisse in Baden-Württemberg nicht nur sichern, sondern auch weiter verbessern.

(Beifall bei Abgeordneten der Grünen und der CDU)

Landesentwicklung und Wohnen sind Themengebiete, die in ganz besonderem Maß den Bürgerinnen und Bürgern unmittelbar zugutekommen. Wohnen ist schließlich mehr als ein Dach über dem Kopf. Ich glaube, darin sind wir uns auch alle einig.

Die Landesregierung hat sich gut aufgestellt, und sie hat dies so getan, dass sie den Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern intensiv führen kann. Wir regieren mit den Menschen, nicht über sie. Die Zeiten, in denen in Ministerien diskurslos durchentschieden wurde und dies dann von der Bevölkerung so hingenommen wurde, sind zum Glück vorbei.

(Beifall bei den Grünen und des Abg. Andreas Deuschle CDU)

Ja, die Verstärkung der Landesregierung im Vergleich zur 16. Legislaturperiode kostet das Land Baden-Württemberg Geld. Zusammen mit der Schaffung des neuen Ministeriums inklusive der Leitungsstrukturen und des Querschnitts belaufen sich die Kosten auf etwa 5 Millionen € jährlich; die 10 Millionen €, die Sie, Herr Fink, genannt haben, sind nicht korrekt.

(Zuruf des Abg. Nicolas Fink SPD)

Aber, meine Damen und Herren, diese Kosten sind keine echten Mehrausgaben. Denn sie werden durch strukturelle Einsparungen bei den Ressorts im Wege einer zusätzlichen globalen Minderausgabe gegenfinanziert. Im Ergebnis belasten sie also den Landeshaushalt nicht, und sie sind natürlich in keiner Weise geeignet, die solide Haushaltspolitik der Regierungen Kretschmann irgendwie infrage zu stellen.

(Beifall bei den Grünen – Vereinzelt Beifall bei der CDU)

Im Übrigen – auch das sei angemerkt – erstaunt es schon, dass die SPD im Rahmen des Dritten Nachtrags keine Änderungsanträge zu diesem Thema gestellt hat, nun aber den Aufwuchs von Stellen hier erneut ins Rampenlicht zieht.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, der Erfolg dieser Landesregierung hängt davon ab, ob es gelingt, auf die Notwendigkeiten der Zeit zu reagieren. Dazu muss diese Regierung ansprechbar und diskursfähig sein. Das sind Anforderungen, die sowohl an das Parlament als auch an die Regierung gestellt werden.

Es ist unsere Pflicht, die Zukunftsfähigkeit des Landes Baden-Württemberg bestmöglich zu gewährleisten, und es ist unser klares politisches Ziel, dies in engem Dialog mit den Bürge-

rinnen und Bürgern zu tun. Entsprechend dieser Zielsetzung ist die Landesregierung aufgestellt und kommt in dieser Aufstellung ihren Aufgaben seit Mai sehr erfolgreich nach.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den Grünen und der CDU)

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Ich erteile nochmals dem Antragsteller für die SPD-Fraktion, dem Kollegen Nicolas Fink, das Wort.

Abg. Nicolas Fink SPD: Liebe Kolleginnen und Kollegen! Zunächst, liebe Frau Dr. Splett: Respekt dafür, dass Sie heute ans Redepult gegangen sind, um zu unserem Antrag Stellung zu beziehen. Wir hätten eigentlich erwartet, dass dies vielleicht nicht eine Staatssekretärin tut, sondern ein Minister.

(Zurufe)

Wir haben vorhin darüber gesprochen, dass es vielleicht die geringe politische Tragweite ist, die da deutlich wird. – Aber das ist nicht der Punkt.

Mir geht es um etwas anderes: Es war in Ihren Reden leider wenig zu dem zu lesen und zu hören, was ich eigentlich gesagt hatte.

(Zuruf: Eben!)

Das Problem, um das es geht, ist erstens, dass Sie – völlig zu Recht – darauf hingewiesen haben, dass es in diesem Land viele fleißige Menschen gibt. Dazu gehören auch amtierende Staatssekretärinnen und Staatssekretäre. Das habe ich mit keinem Wort bezweifelt. Auch ist von mir mit keinem Wort die Frage in den Raum gestellt worden, ob es sinnvoll ist oder nicht, dieses Ministerium zu schaffen. Auch dazu habe ich überhaupt nichts gesagt.

(Zurufe)

Das eigentliche Problem dabei ist: Sie haben – zu Recht – den Anspruch, dass die Opposition respektvoll mit der Regierung und den die Regierung tragenden Fraktionen umgeht. Aber die Opposition hat ein Recht auf Ehrlichkeit, und die war bei dieser Beantwortung unserer Fragen mit Sicherheit nicht gegeben, werte Kolleginnen und Kollegen.

(Beifall bei der SPD und Abgeordneten der FDP/DVP)

Einen zweiten Punkt finde ich mindestens genauso wichtig: Es geht nicht um Krisenbewältigung der SPD oder um das Trauma, dieses Land nicht in einer Ampel progressiv nach vorn bringen zu dürfen. Es geht darum, dass Sie in Ihrer Stellungnahme gesagt haben, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Regierung seien nicht geeignet, den Dialog mit Bürgerinnen und Bürgern zu führen. Das ist ein Schlag ins Gesicht von vielen engagierten Mitarbeitenden in diesem Land; das muss hier klargestellt werden, werte Kolleginnen und Kollegen.

(Beifall bei der SPD und der FDP/DVP)

Abschließend: Ich gehe jetzt nicht näher darauf ein, wann der Bund der Steuerzahler was gesagt hat. Wirklich sehr geschätz-

(Nicolas Fink)

ter Kollege Deuschle, Sie haben damals als Opposition den Aufwuchs im Umfang von vier Staatssekretärinnen und Staatssekretären massiv kritisiert. Dann bekamen Sie die Antworten, die Sie nun vorhin ausführlich zitiert haben. Das jetzt als Blaupause dafür zu nehmen, dass es legitim sei, jetzt mit 14 unterwegs zu sein, ist schon sehr gewagt, werte Kolleginnen und Kollegen.

(Beifall bei der SPD und der FDP/DVP)

Jetzt haben Sie sinngemäß gesagt, die SPD wärme da heute zu später Stunde altes Zeug auf. Wir haben diesen Antrag am 20. Mai eingereicht. Dass er erst heute im Plenum debattiert wird, liegt nicht im Verantwortungsbereich der SPD-Fraktion, sondern liegt am parlamentarischen Gang im Präsidium.

Ich wünsche Ihnen einen schönen Abend.

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der SPD und der FDP/DVP)

Stellv. Präsident Dr. Wolfgang Reinhart: Meine Damen und Herren, mir liegen keine weiteren Wortmeldungen vor.

Wir kommen damit zur geschäftsordnungsmäßigen Behandlung des Antrags Drucksache 17/101. Der Antrag ist ein reiner Berichtsantrag und kann für erledigt erklärt werden. – Sie stimmen zu.

Punkt 8 der Tagesordnung ist erledigt.

Meine Damen und Herren, wir sind damit am Ende der heutigen Tagesordnung angelangt.

Die nächste Sitzung findet morgen, 7. Oktober 2021, um 9:30 Uhr statt.

Ich danke Ihnen für Ihre Präsenz und schließe die Sitzung.

Schluss: 18:33 Uhr