

LANDTAG RHEINLAND-PFALZ

17. Wahlperiode

Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr

13. Sitzung am 09.03.2017
– Öffentliche Sitzung –

Protokoll

– Teil 2 –

Beginn der Sitzung: 14:04 Uhr

Unterbrechung der Sitzung: 16:03 Uhr bis 16:06 Uhr

Ende der Sitzung: 16:58 Uhr

Tagesordnung:

1. Die Kreditwirtschaft in Rheinland-Pfalz stärken
Antrag
der Fraktionen der SPD, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/1539 –

dazu: Regional tätige Kreditinstitute in Rheinland-Pfalz stärken – Aufnahme von Wohnimmobilienkrediten erleichtern

Alternativantrag zu Drs 17/1539
Fraktion der CDU

– Drucksache 17/1561 –

– als Material mit überwiesen –

Ergebnis:

Siehe Teil 1 des Protokolls

Tagesordnung (Fortsetzung):

Ergebnis:

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
| 2. ...tes Landesgesetz zur Änderung des Landesstraßengesetzes
Gesetzentwurf
Fraktion der CDU
– Drucksache 17/2081 – | Ablehnung empfohlen
(S. 8 – 13) |
| 3. Wirtschafts- und Standortfaktor Tourismus in Rheinland-Pfalz
Antrag
der Fraktionen der SPD, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/1557 –

dazu: Tourismus als wichtigen Wirtschafts- und Standortfaktor
in Rheinland-Pfalz weiter stärken
Alternativantrag zu Drs 17/1557
Fraktion der CDU
– Drucksache 17/1607 –

– als Material mit überwiesen – | Erledigt
(S. 3) |
| 4. Infrastrukturprojekte beschleunigen – Planungs- und Genehmigungs-
verfahren verkürzen
Antrag
Fraktion der CDU
– Drucksache 17/2083 – | Abgesetzt
(S. 4) |
| 5. Übernahme von Opel durch den französischen Autokonzern
PSA
Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
Fraktion der CDU
– Vorlage 17/1056 – | Erledigt
(S. 5 – 7) |
| 6. Verschiedenes | S. 14 |

Punkt 3 der Tagesordnung:

Wirtschafts- und Standortfaktor Tourismus in Rheinland-Pfalz

Antrag

der Fraktionen der SPD, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

– Drucksache 17/1557 –

dazu: **Tourismus als wichtigen Wirtschafts- und Standortfaktor in Rheinland-Pfalz weiter stärken**

Alternativantrag zu Drs 17/1557

Fraktion der CDU

– Drucksache 17/1607 –

– als Material mit überwiesen –

Herr Vors. Abg. Weiner führt aus, mit der Einsetzung der Enquete-Kommission habe sich die Sachlage verändert. Der Antrag sei am 19. Januar 2017 abgesetzt worden. Es habe Signale gegeben, dass die antragstellenden Fraktionen den Antrag zurückziehen würden.

Herr Abg. Dr. Alt schlägt vor zu beschließen, die Anträge mit der Überweisung an die Enquete-Kommission für erledigt zu erklären. Die Anträge „zurückzuziehen“ klinge nach innerer oder äußerer Distanzierung.

Frau Abg. Wieland zeigt sich im Namen der CDU-Fraktion damit einverstanden. Es werde aber darum gebeten, in der nächsten Sitzung Informationen zum aktuellen Sachstand der Enquete-Kommission zu erhalten, damit bekannt sei, wie es mit dem Thema weitergehe.

Herr Abg. Weiner stellt fest, diese Bitte richte sich an die Landtagsverwaltung. Die Informationen könnten in der nächsten Sitzung unter dem Punkt „Verschiedenes“ gegeben werden.

Der Ausschuss kommt mit Zustimmung der antragstellenden Fraktionen aufgrund der Einsetzung der Enquete-Kommission „Wirtschafts- und Standortfaktor Tourismus in Rheinland-Pfalz“ durch den Plenumsbeschluss am 26. Januar 2017 einvernehmlich überein, die Anträge – Drucksachen 17/1557/1607 – für erledigt zu erklären.

Auf Bitten von Frau Abg. Wieland sagt die Landtagsverwaltung zu, den Ausschuss in seiner nächsten Sitzung über den aktuellen Sachstand zur Enquete-Kommission zu informieren.

13. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 09.03.2017
– Öffentliche Sitzung –
– Teil 2 –

Punkt 4 der Tagesordnung:

Infrastrukturprojekte beschleunigen – Planungs- und Genehmigungsverfahren verkürzen

Antrag

Fraktion der CDU

– Drucksache 17/2083 –

Der Ausschuss kommt überein, den Tagesordnungspunkt abzusetzen.

Punkt 5 der Tagesordnung:

Übernahme von Opel durch den französischen Autokonzern PSA

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT

Fraktion der CDU

– Vorlage 17/1056 –

Frau Staatssekretärin Schmitt berichtet, Adam Opel sei eine der traditionsreichsten deutschen Automobilmarken. Mit 34.500 Beschäftigten in Europa, davon rund 17.900 in Deutschland, habe Opel in 2015 rund 11,74 Milliarden Euro Umsatz erwirtschaftet.

Neben dem Stammwerk am deutschen Unternehmenssitz in Rüsselsheim mit gut 14.000 Beschäftigten gebe es noch weitere Werke in Kaiserslautern mit rund 2.400 Beschäftigten und weiteren ca. 400 Leiharbeiterinnen und Leiharbeitern sowie in Eisenach mit gut 1.800 Arbeiterinnen und Arbeitnehmern. Opel sei damit ein bedeutender Arbeitgeber in der Rhein-Main-Region und damit auch für Mainz und die Region Rheinhessen. Mehrere tausend Arbeiterinnen und Arbeitnehmer pendelten täglich, um bei Opel in Rüsselsheim zu arbeiten.

Von mindestens ebenso großer Relevanz sei die direkte und indirekte Beschäftigungsfunktion des Komponentenwerks in Kaiserslautern für Rheinland-Pfalz bzw. konkret für die Pfalz.

Darüber hinaus sei das Stammwerk in Rüsselsheim ein Impulsgeber und technischer Innovationstreiber für die gesamte Region.

Weiterhin seien die europäischen Opel-Standorte auch wichtige Kunden für die deutsche und insbesondere rheinland-pfälzische Zulieferindustrie. Die Verflochtenheit von Opel zu der rheinland-pfälzischen Automotive-Branche werde anhand der Vielzahl der Vorprodukte und Komponenten, welche Opel von Zulieferern beziehe und in denen wiederum ein hoher Anteil von Produkten bzw. Teilen anderer Zulieferer enthalten seien, deutlich.

Am 14. Februar 2017 seien die Übernahmepläne der Adam Opel AG sowie dessen britischen Ablegers Vauxhall durch die Groupe PSA erstmalig in der Öffentlichkeit bekannt geworden. Am vergangenen Montag hätten nun General Motors und PSA in einer gemeinsamen Pressekonferenz in Paris verkündet, dass Opel von PSA übernommen werde.

In einem Grundsatzabkommen, dem sogenannten Signing, hätten sich die beiden Vertragsparteien auf Eckpunkte der Ausgestaltung der Übernahme durch PSA geeinigt. Bislang seien diesbezüglich folgende Informationen bekannt geworden:

- Opel bzw. Vauxhall gehe für rund 1,3 Milliarden Euro an PSA. Für weitere 0,9 Milliarden Euro werde zudem GM Financial von PSA übernommen.
- PSA werde die Pensionsansprüche der Opel/Vauxhall-Mitarbeiter von GM übernehmen und dafür im Gegenzug 3 Milliarden Euro von GM erhalten.
- PSA werde zudem lizenzfrei die Ampera-Elektroauto-Technologie nutzen können, bis eine eigene PSA-Plattform zur Verfügung stehe.
- Außerdem werde sich PSA langfristig an der Batterietechnologie des Joint Venture von GM und Honda bedienen können.

Im Hinblick auf andere europäische Opel-Standorte sei zudem bekannt gegeben worden, dass PSA zugesichert habe, bestimmte Baureihen für GM weiter zu produzieren (zum Beispiel Buick und Holden, für die sich die Werke in Großbritannien und Polen befänden) und das Entwicklungszentrum für Dieselmotoren in Turin bei GM verbleiben werde.

Die Groupe PSA sei nach Volkswagen der zweitgrößte europäische Hersteller von Pkw und leichten Transportern und befinde sich zu gleichen Anteilen im Besitz der Gründerfamilie Peugeot, der chinesischen Dongfeng-Gruppe sowie dem französischen Staat von je 14 %. Der Konzern beschäftige aktuell rund 185.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter; künftig würden es dann rund 220.000 sein.

13. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 09.03.2017
– Öffentliche Sitzung –
– Teil 2 –

Aus der Sicht der Landesregierung sei das sogenannte Signing vom vergangenen Montag ein erster Schritt, um in Europa einen europäischen Automobilhersteller von weltweitem Gewicht durch den Zusammenschluss von Opel/Vauxhall und PSA auf den Weg zu bringen.

Es sei seitens der Landesregierung zu begrüßen, dass es die Zusage gebe, die bestehenden Verträge über Standorte, Beschäftigung und Investitionen zu erhalten und Opel/Vauxhall als eigenständige Marke mit einem eigenständigen Management fortzuführen.

Bereits unmittelbar nach Bekanntwerden der Verkaufsverhandlungen habe die rheinland-pfälzische Landesregierung mit der Unternehmensleitung von Opel sowie dem Betriebsrat in Rüsselsheim und Kaiserslautern in engem Kontakt gestanden.

Die Landesregierung habe darüber hinaus mit der Bundesregierung und den Landesvertretungen von Hessen und Thüringen verabredet, alle weiteren Maßnahmen untereinander abzusprechen und den Verkaufsprozess konstruktiv und positiv zu begleiten. Die Länder würden in diesem Prozess ihre Interessen gemeinsam und einheitlich nach außen vertreten.

Als zentraler Ansprechpartner sei der Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Herr Matthias Machnig, benannt worden. Der Bund und die Länder stünden seitdem auf den verschiedensten Ebenen in einem engen und ständigen Austausch.

Für die Landesregierung sei es im Rahmen des Verkaufs von zentraler Bedeutung

- den Erhalt der Marke Opel und die damit verbundene Sicherung der Standorte und der Arbeitsplätze durch ein tragfähiges Zukunftskonzept des Käufers zu gewährleisten,
- im Zuge der Übernahme von Opel dem Unternehmen eine echte Perspektive als großer europäischer Automobilkonzern im Weltmarkt zu eröffnen und
- eine Fortführung des Abkommens zur Beschäftigungssicherung bis 2018 und zu den Investitionszusagen bis 2020 zu erreichen.

Der Bund und die betroffenen Bundesländer seien durch die enge Abstimmung im Vorfeld eines möglichen Eigentümerwechsels zügig in der Lage, den Prozess im Sinne der Standort- und Beschäftigungssicherung so weit wie möglich konstruktiv zu begleiten.

Nachdem sich die Vertragsparteien nun im Grundsatz geeinigt hätten, blieben die Ergebnisse der detaillierten Vertragsgestaltung abzuwarten. Sobald diese öffentlich zugänglich vorlägen, werde es aus der Sicht der rheinland-pfälzischen Landesregierung darum gehen, die vorliegenden Informationen auszuwerten und die möglichen Auswirkungen auf den Standort Rheinland-Pfalz sowie die Beschäftigten entsprechend zu analysieren.

Die rheinland-pfälzische Landesregierung habe den Vertretern von Opel zugesichert, alles im Rahmen ihrer Möglichkeiten für die Standort- und Beschäftigungssicherung von Opel zu unternehmen.

Herr Abg. Baldauf dankt für den Bericht. Nach seiner Kenntnis beschäftige Opel derzeit in Europa 55.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Wenn er den Standort Turin abziehe, verblieben immer noch weit über 50.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Nachdem die PSA derzeit 185.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftige und sich diese Zahl nach der Übernahme auf rund 200.000 belaufen solle, ergebe sich nur ein Zuwachs um 35.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Insofern sei offensichtlich ein Personalabbau vorgesehen. Er frage, ob die Landesregierung in dieser Hinsicht Aussagen treffen könne.

Zuvor sei angekündigt worden, die Landesregierung werde die Vertragsinhalte auswerten, sobald diese öffentlich zugänglich seien, und die Auswirkungen auf den Standort Rheinland-Pfalz analysieren. Ihm sei zwar bekannt, dass die Politik nur in begrenzter Art und Weise auf unternehmerische Entscheidungen Einfluss nehmen könne, aber dennoch bitte er um Auskunft, ob und gegebenenfalls in welcher Größenordnung an den Standorten Rüsselsheim und Kaiserslautern ein Personalabbau vorgesehen sei. Bekanntlich sei das Opel-Werk in Bochum geschlossen worden, obwohl es einmal ein Aushängeschild für Opel gewesen sei. Wenn es Ansätze gebe, an den beiden Standorten einen Personalabbau

13. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 09.03.2017
– Öffentliche Sitzung –
– Teil 2 –

vorzunehmen, müsste die Landesregierung also schnell reagieren und nicht abwarten, bis sie eine Analyse durchführen konnte. Deshalb bitte er darzulegen, wie die Landesregierung vorgehen wolle.

Herr Vors. Abg. Weiner ergänzt, er habe vernommen, dass beabsichtigt sei, eine noch für einige Jahre geltende Betriebsvereinbarung zu übernehmen. Er frage, ob dies durch die Landesregierung bestätigt werden könne.

Frau Staatssekretärin Schmitt führt aus, es gebe eine Beschäftigungsgarantie bis zum Jahr 2018. Der Landesregierung lägen jedoch keine konkreten Informationen zu einem geplanten Personalabbau vor. Daher sei die weitere Entwicklung abzuwarten und zu analysieren, um dann zeitnah den derzeit bestehenden Dialog fortzusetzen und das weitere Vorgehen konstruktiv kritisch im Sinne der vielen Arbeitsplätze von Opel, die es in Rheinland-Pfalz und seinem Umfeld gebe, zu begleiten.

Herr Vors. Abg. Weiner bittet konkret mitzuteilen, auf welcher Ebene die Landesregierung mit dem PSA-Konzern oder der Geschäftsführung von Opel in Verbindung stehe.

Frau Staatssekretärin Schmitt teilt mit, die Landesregierung und die zuständigen Ministerien stünden mit Kontaktpersonen auf unterschiedlichen Ebenen in Verbindung. Sowohl auf der Arbeits- als auch auf der Leitungsebene gebe es Kontakte in Form von persönlichen Gesprächen und Telefongesprächen, die regelmäßig genutzt würden.

Auf Nachfrage von **Herrn Vors. Abg. Weiner** bestätigt **Frau Staatssekretärin Schmitt**, dass es diese Kontakte auch zum PSA-Konzern gebe.

Herr Abg. Dr. Bollinger merkt an, nach einer Übernahme von Opel durch PSA werde sich deren Marktanteil auf dem europäischen Markt auf rund 17 % belaufen, womit hinter dem VW-Konzern Platz 2 unter den Automobilherstellern eingenommen würde. Vor diesem Hintergrund frage er, ob die Übernahme auf kartellrechtliche Bedenken stoßen könnte.

Frau Staatssekretärin Schmitt legt dar, das Vorhaben befinde sich in einem Prüfverfahren. Ihr seien keine kartellrechtlichen Bedenken bekannt, aber der Abschluss des Prüfverfahrens sei abzuwarten. Sie gehe davon aus, dass dieser Punkt schon im Vorfeld in die Gespräche eingeflossen sei.

Herr Abg. Fuhr stellt klar, dass nach Aussagen von Opel rund 35.000 Beschäftigte für das Unternehmen in Europa tätig seien. Dies entspreche auch der Zahl, die zuvor von Frau Staatssekretärin Schmitt erwähnt worden sei.

Der Antrag – Vorlage 17/1056 – hat seine Erledigung gefunden.

Punkt 2 der Tagesordnung:

...tes Landesgesetz zur Änderung des Landesstraßengesetzes

Gesetzentwurf

Fraktion der CDU

– Drucksache 17/2081 –

Berichterstatter: Herr Abg. Daniel Schäffner

Frau Abg. Wieland ist bekannt, dass es zu diesem Thema Gespräche zwischen dem Wirtschaftsministerium und dem Gemeinde- und Städtebund sowie dem Landkreistag gegeben habe, um eine Einigung zu erzielen. Sie bitte zu diesen Gesprächen den aktuellen Sachstand mitzuteilen.

Herr Staatssekretär Becht führt aus, die Fraktion der CDU habe einen Gesetzentwurf vorgelegt, der den Kommunen helfen solle, ihre Straßen weiterhin in Ordnung halten zu können. Auch wenn dieses Vorhaben grundsätzlich zu unterstützen sei, werde durch Schnellschüsse zur Unzeit das Problem nicht gelöst. Wer in diesem Bereich zielgerichtet etwas ändern wolle, müsse tiefgreifende Überlegungen anstellen. Das sei aber bei dem Gesetzentwurf der Fraktion der CDU in der Form offensichtlich nicht geschehen.

Er betone, dass die jetzt allen bewusst gewordene Situation nicht erst in jüngster Zeit aufgetreten sei. Die Ursache liege letztlich vor allem darin, dass die zur richtigen Einstufung von Gemeinde- und Kreisstraßen verpflichtete kommunale Ebene dieser Aufgabe – vorsichtig formuliert – nicht mit dem notwendigen Engagement nachgekommen sei. Es sei nicht Aufgabe der Landesregierung, sondern der Kreise und Gemeinden, Gemeinde- und Kreisstraßen daraufhin zu überprüfen, ob sie richtig eingestuft seien.

Die Landesregierung habe keine Veranlassung, die richtige Einstufung der Kreis- und Gemeindestraßen flächendeckend zu überprüfen. Allerdings habe der Landesrechnungshof darauf hingewiesen, dass Kreisstraßen, die falsch eingestuft seien, letztmalig nur noch dann gefördert werden dürften, wenn die Straßen in die korrekte Straßenkategorie, das heißt als Gemeindestraße, abgestuft würden. Vom Grundsatz her sei das auch vernünftig.

Rein rechtlich gesehen hätten die Finanzen, das heißt hier die Leistungsfähigkeit der Straßenbaulastträger, nichts mit der richtigen Straßeneinstufung zu tun; denn zu welcher Straßengruppe eine Straße gehöre, ergebe sich allein aus dem Gesetz. Faktisch gesehen gebe es aber einen Zusammenhang zwischen richtiger Einstufung und der finanziellen Leistungsfähigkeit des Straßenbaulastträgers.

Die Landesregierung könne einen Gesetzentwurf nicht unterstützen, bei dem nicht ansatzweise bekannt sei, welche finanziellen Auswirkungen er haben werde. Die Antragstellerin mache es sich sehr leicht, wenn sie in ihrem Gesetzentwurf schreibe, die Kosten seien nicht bezifferbar.

Wenn die Kosten zurzeit nicht bezifferbar seien, dann müsse nachgeforscht werden, wie hoch sie voraussichtlich sein werden, wenn man dem Gesetzesvorschlag folgen wollte. Dazu sei eine Datengrundlage erforderlich, die es aber im Moment leider nicht gebe. Nach weiteren Gesprächen habe das Wirtschaftsministerium den Landkreistag noch einmal gebeten, eine solche Datengrundlage zu erstellen; denn nur die Kreise und die Kommunen verfügten über die Kenntnisse ihrer Gemeindestraßen, die nach der von der Fraktion der CDU vorgeschlagenen Regelung gegebenenfalls zu Kreisstraßen aufgestuft werden müssten.

Ohne auch nur grob die Folgekosten einer Gesetzesänderung zu kennen, könne verantwortlicherweise kein Gesetz beschlossen werden. Die notwendigen Grundlagen für eine Abschätzung der Rechtsfolgen zu schaffen, sollte im Übrigen auch im ureigensten Interesse der Landkreise liegen, deren Forderungen die Fraktion der CDU mit ihrem Vorschlag zumindest teilweise aufgegriffen habe. Wenn es künftig möglich sei, auch Ortsteile über Kreisstraßen anzubinden, könne dies bei gleichbleibender Höhe der Allgemeinen Straßenzuweisungen zu erheblichen Verwerfungen bei der Zuweisung der Allgemeinen Straßenzuweisungen führen.

13. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 09.03.2017
– Öffentliche Sitzung –
– Teil 2 –

Auch wenn im Gesetzentwurf davon gesprochen werde, dass es keine Alternativen dazu gäbe, müsse er die Aussage treffen, dass dies so nicht zutrefte. Es wäre durchaus denkbar, das heutige Gesetz beizubehalten, die notwendigen Abstufungen Stück für Stück zu vollziehen, aber zugleich Überlegungen dahin gehend anzustellen, wie bei besonderen Belastungen den Gemeinden geholfen werden könne. Dies könnte zum Beispiel durch Einbeziehung der Gemeinden in die Allgemeinen Straßenzuweisungen erfolgen. Darüber hinaus wäre es durchaus möglich, so wie es in zwei Ländern in Deutschland geregelt sei, die Gemeindestraßen in Ortsstraßen und in Gemeindeverbindungsstraßen aufzuteilen. Für die Ortsstraßen wären dann die Gemeinden finanziell zuständig, und für die Gemeindeverbindungsstraßen könnten Straßenzuweisungen geleistet werden. Es sei also nicht so, dass der vorliegende Vorschlag alternativlos wäre.

Darüber hinaus müsse gefragt werden, wer festlege, was Ortsteile seien. Wer solle wissen, was keine Ortsteile mehr seien? Dabei denke er beispielsweise an Splittersiedlungen, Gehöfte, Aussiedlerhöfe, Ausflugslokale, Sehenswürdigkeiten usw. Solle das Gesetz für Kommunen, Kreise und die Landesstraßenverwaltung anwendbar sein, müsste zumindest in die Begründung zur Gesetzesänderung aufgenommen werden, wann noch von einem Ortsteil die Rede sein könne. Oder sei beabsichtigt, jeden Weiler, jedes einzelne Gehöft, jede kleine Ansammlung von Häusern künftig über Kreisstraßen anzubinden?

Nur am Rande erlaube er sich den Hinweis, dass Rheinland-Pfalz mit 7.100 km wohl das dichteste Kreisstraßennetz in Deutschland habe. Es stelle sich die Frage, ob dies noch verlängert werden solle. Im Nachbarland Hessen seien es beispielsweise nur 5.000 km bei höherer Bevölkerungs- und Flächenzahl.

Es wäre also aus der Sicht der Landesregierung nicht verantwortlich, eine Regelung auf den Weg zu bringen, deren Folgen nicht abgeschätzt werden könnten, weil Daten und Fakten noch fehlten. Den Gerichten die Arbeit zu überlassen, die Unklarheiten zu beseitigen, könne auch kein Weg sein.

Dies alles könne nicht gewollt sein. Es müsse gründlich vorgearbeitet werden, um entscheiden zu können, welches die richtige Lösung sei. Dazu befinde sich die Landesregierung mit den kommunalen Spitzenverbänden im Gespräch. Unausgegorenes und in den Rechtsfolgen nicht Abschätzbares werde die Landesregierung nicht auf den Weg bringen. Daher lehne sie den Gesetzentwurf derzeit ab. Es würden noch etwas Zeit und vielfältige Unterstützung benötigt.

Frau Abg. Wieland greift die Argumentation auf, das Land sei nicht zuständig für die Einstufung der kommunalen Straßen, und vertritt die Auffassung, das Land sei aber zuständig für das Gesetz, auf dessen Grundlage die Einstufung der kommunalen Straßen erfolge. Der Landtag sei zuständig für die Folgen, die sich aus einem von ihm verabschiedeten Gesetz ergäben. Damit sei das Land für die Folgen aus dem derzeit geltenden Landesstraßengesetz zuständig.

Weiter sei argumentiert worden, ohne Datengrundlage und den damit verbundenen Kosten könne das Landesstraßengesetz nicht geändert werden. Vor diesem Hintergrund frage sie, ob die Kosten bekannt seien, die sich künftig ergeben würden, wenn den Forderungen des Rechnungshofs entsprochen würde. Wenn eine Umsetzung der Forderungen aus Kostengründen abgelehnt werde, müssten diese Kosten bekannt sein.

Nachdem auch auf eine Rechtsunsicherheit hingewiesen worden sei, die mit Regelungen im vorliegenden Gesetzentwurf verbunden sei, bitte sie die Haltung der Landesregierung zu ähnlichen Formulierungen in Landesstraßengesetzen anderer Länder darzulegen, in denen diese Regelungen offenbar keine Probleme bereiteten.

Frau Abg. Blatzheim-Roegler führt aus, bereits im Dezember vergangenen Jahres habe die CDU und nach ihrer Kenntnis auch die FWG im Kreistag des Landkreises Bernkastel-Wittlich eine Resolution eingebracht, die im Prinzip einen ähnlichen Inhalt habe wie der vorliegende Gesetzentwurf. Bereits in den 1980er- und 1990er-Jahre sei es aufgrund von Forderungen des Rechnungshofs erforderlich gewesen, die Einstufung von Straßen zu überprüfen. Aus ihrer Sicht sei das Vorgehen der Fraktion der CDU nicht ganz ehrlich, weil zum Zeitpunkt der Weiterleitung der Resolution und der Einbringung des

13. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 09.03.2017
– Öffentliche Sitzung –
– Teil 2 –

vorliegenden Gesetzentwurfs bereits bekannt gewesen sei, dass sich die Landesregierung des Problems bereits angenommen und dazu schon Gespräche mit dem Landkreistag geführt habe. Deshalb erschließe sich ihr nicht, welche Absicht mit dem Gesetzentwurf verfolgt werde. Nachdem die Fraktion der CDU die Kosten nicht beziffern könne, entstehe bei ihr der Eindruck, dass mit dem Gesetzentwurf eher populistische Ansätze verfolgt werden. Das bestehende Problem werde nicht geleugnet, aber zunächst einmal seien der Landkreistag und die Kommunen gefordert, die Daten offenzulegen, damit dann überlegt werden könne, wie weiter vorzugehen sei. Vorher könne der Landtag nicht tätig werden.

Herr Abg. Ahnemüller fragt, ob absehbar sei, wann die notwendige Datengrundlage vorliegen werde.

Herr Vors. Abg. Weiner vertritt die Auffassung, nachdem der Landesrechnungshof als Landesbehörde Forderungen erhoben habe, liege es auch in der Verantwortung des Landes, eine neue Regelung zu finden, auch wenn die dafür notwendigen Daten zunächst noch zu erheben seien. Teil eines Gesetzgebungsverfahrens sei es, bei Bedarf Daten zu erheben, um die notwendige Datengrundlage zu schaffen. Deshalb sei für ihn nicht nachvollziehbar, weshalb der Bedarf, eine Änderung des Landesstraßengesetzes zu erarbeiten, abgestritten werde, zumal die Landesregierung selbst den Weg eingeschlagen habe, Erhebungen vorzunehmen. Möglicherweise sei der Gesetzentwurf zu einem ungünstigen Zeitpunkt eingebracht worden, aber es sei auf jeden Fall nicht Aufgabe der Landkreise, eine Regelung zu treffen, weil dafür der Landtag zuständig sei. Deshalb bitte er um Auskunft, ob seine Vermutung richtig sei, dass die Landesregierung darüber nachdenke, selbst einen Gesetzentwurf einzubringen, nachdem sie nun die notwendigen Daten erheben wolle.

Herr Staatssekretär Becht hält es für sinnvoll, die angesprochenen Punkte in einem eigenen Wortbeitrag zu beantworten, ohne dezidiert auf Teilfragen einzugehen.

Grundsätzlich sei anzumerken, dass der Landesrechnungshof nicht gefordert habe, das Gesetz zu ändern. Es werde zwar vor Ort der Eindruck erweckt, die Landesregierung lasse die Kommunen in irgendeiner Form im Stich, weil sie eine Gesetzesänderung verweigere. Tatsache sei aber, dass nach § 38 Landesstraßengesetz der zuständige Straßenbaulastträger immer wieder überprüfen müsse, ob die Straße immer noch die Funktion habe, die sie zum Zeitpunkt ihrer Errichtung hatte. Die entsprechenden Faktoren seien vom jeweiligen Straßenbaulastträger zu untersuchen.

Der Landesrechnungshof habe zwei Bereiche aufgegriffen. Zum einen habe er das Land aufgefordert zu prüfen, ob die Landesstraßen noch korrekt eingestuft seien. Diese Aufgabe sei aufgegriffen worden und werde umgesetzt. Nach seiner Erinnerung gehe es konkret um 400 km Landesstraßen im Rahmen von 40 Projekten. Im August/Dezember 2016 habe er an einer Sitzung des Verkehrsausschusses des Landkreistages teilgenommen – das genaue Datum reiche er nach – und eine Liste mit den betroffenen Landesstraßen dem Vorsitzenden des Verkehrsausschusses des Landkreistags ausgehändigt, um zu Beginn der Amtszeit der derzeitigen Landesregierung klarstellen, zu welchen Landesstraßen Gesprächsbedarf mit den Landkreisen bestehe.

Zum anderen sei das Land mittelbar durch den Landesrechnungshof insoweit angesprochen worden, dass eine Förderung von Kreisstraßen nur noch dann erfolgen solle, wenn die Einstufung der Straße juristisch korrekt beurteilt worden sei. Damit sei vom Landesrechnungshof gegenüber dem zuständigen Straßenbaulastträger die Maßgabe ausgesprochen worden, eine Abstufungsvereinbarung zu schließen, wenn die Straße zum Zeitpunkt der Förderung nicht korrekt eingestuft gewesen sei. Davon seien sehr wohl die Landkreise betroffen, da diese Förderanträge an das Land stellten. Das Land sei gehalten, diese Anträge ordentlich abzuarbeiten. Der Landesrechnungshof habe festgestellt, Kreisstraßen könnten nur dann gefördert werden, wenn es sich tatsächlich um Kreisstraßen handle. Der Landesrechnungshof habe insofern Kompromissbereitschaft gezeigt, dass bei einer Förderung von falsch eingestuftem Kreisstraßen zumindest künftig keine weitere Förderung erfolgen dürfe. Insofern sei dann die Abstufungsentscheidung zu treffen.

Damit habe er hoffentlich deutlich gemacht, dass der Landesrechnungshof zum einen der Landesregierung keinen Gesetzgebungsauftrag erteilt habe und es zum anderen bei der Landesregierung keine Tendenzen gebe, die Kommunen zu benachteiligen, sondern die Landesregierung geltendes Recht und Forderungen, die implizit und explizit aus Berichten des Landesrechnungshofs hervorgingen, umsetze.

13. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 09.03.2017
– Öffentliche Sitzung –
– Teil 2 –

Im Zuge des erwähnten Gesprächs im Sommer vergangenen Jahres mit dem Verkehrsausschuss des Landkreistags habe er um Informationen gebeten, welche Straßen im Hinblick auf das Kreisstraßennetz für eine Aufstufung oder Abstufung in Betracht kämen. Diese Informationen lägen dem LBM nicht vor. Neben der Funktion der Straße spielten auch baugesetzliche Fragestellungen eine Rolle. Die Kreisverwaltung nehme als unter Bauaufsichtsbehörde regelmäßig die Einschätzung vor, ob eine Straße eine Bebauung nach § 34 oder § 35 BauGB erschließe. Vor diesem Hintergrund habe die Landesregierung erwartet, dass es für die Kreise leichter sei als für das Land, diese Informationen zur Verfügung zu stellen. Auch nach seiner persönlichen Vorsprache beim Landkreistag seien diese Informationen nicht geliefert worden. Es sei auch schriftlich abgelehnt worden, diese Informationen zur Verfügung zu stellen.

Es sei zu zahlreichen Resolutionen gekommen, da bei den Kommunen aufgrund des bekannten Alsheim-Urteils Handlungsdruck entstanden sei. Fälschlicherweise sei der Eindruck entstanden, es sei auf ein Fehlverhalten des Landes zurückzuführen, dass die Kommunen nun vom Land gegängelt würden, ihre Straßen in die Gewalt der Bürger zu geben, die diese nun bezahlen müssten.

Die Landesregierung habe daraufhin erneut eine Initiative ergriffen und noch einmal um Informationen gebeten, nachdem der Gemeinde- und Städtebund sowie der Landkreistag vorstellig geworden seien. Selbstverständlich seien Formulierungsvorschläge unterbreitet worden. Ebenso seien Rechtsvergleiche angestellt worden. Im Zuge der zweiten Runde sei dann gebeten werden, wenigstens darüber zu informieren, welche Gemeindestraßen möglicherweise zu Kreisstraßen hochzustufen seien. Diese Informationen lägen der Landesregierung bis heute ebenfalls nicht vor.

Nachdem die Landesregierung die gewünschten Informationen nicht erhalten habe, werde die Einstufung der Straßen in vier oder fünf Kreisen nun einer Überprüfung durch den LBM unterzogen. Das Ergebnis dieser Prüfung könne keinen repräsentativen Charakter haben, weil nicht im Einzelnen bekannt sei, welche Gebietsreformen kleinerer Art in der Vergangenheit durchgeführt worden seien. Inzwischen sei auch intern ein Gesetzentwurf vorbereitet worden, in dem die Vorschläge des Landkreistags und aus der Mitte des Landtags gewürdigt und in den auch Rechtsvergleiche mit anderen Ländern einbezogen worden seien. Damit sei aus seiner Sicht eine probate Lösung gefunden worden.

Wenn die Landesregierung aber mit diesem Gesetzentwurf an die Öffentlichkeit gehe, ohne zu wissen, welche Kosten damit verbunden seien und von wem die Kosten zu tragen seien, würde sie sich damit einen Bärenienst erweisen. Deshalb sei ein gründliches Vorgehen erforderlich, das nun einmal einen entsprechenden Zeitaufwand erfordere. Wenn dann ein Ergebnis vorliege, gebiete es die Fairness, den sich dann daraus ergebenden Vorschlag zunächst den Partnern zur Verfügung zu stellen, damit diese die Möglichkeit hätten, eine substanziellere Stellungnahme abzugeben. Im Rahmen von Gesprächen müsse dann geprüft werden, ob ein entsprechender Gesetzentwurf eingebracht werden könne.

Bei einem reibungslosen Ablauf könne er sich vorstellen, dass in einigen Wochen ein Ergebnis vorliege. Der erforderliche Arbeitsaufwand hätte aber reduziert werden können, wenn die Landesregierung über mehr Informationen verfügt hätte.

Herr Abg. Oster hält es nicht für richtig, wenn vor Ort die Schuld dem Land gegeben werde. Von den betroffenen Gemeinden werde die Frage aufgeworfen, weshalb der bisherige Zustand nicht beibehalten werden könne. Eine in der Vergangenheit vorgenommene falsche Einstufung rechtfertige aber nicht, an dieser falschen Einstufung auch in der Zukunft festzuhalten.

Es sei sinnvoll und legitim, über die Abstufung von Straßen zu diskutieren. Im Plenum sei teilweise der Eindruck erweckt worden, das Vorgehen des Landes sei fadenscheinig und es sei an den Haaren herbeigezogen, überhaupt über Abstufungen nachzudenken. Wenn die Diskussion aber ehrlich geführt werde, müsse eingeräumt werden, dass diese Diskussion erforderlich sei. Deshalb sei es auch richtig, die heutige Diskussion zu führen.

Der Landesregierung sei er dankbar, dass diese zeitnah das Thema aufgegriffen habe. Heute seien zwei Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt worden, auf deren Grundlage an der Lösung des Problems gearbeitet werden könne. Insofern sei von der Ersten Lesung des Gesetzentwurfs im Plenum bis heute einiges geschehen.

13. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 09.03.2017
– Öffentliche Sitzung –
– Teil 2 –

Nach seiner Ansicht dürften sich die Kommunen auch nicht aus der Verantwortung stehlen. Insofern müssten diese ebenfalls aktiv werden.

Die Landesregierung sei aktiv geworden und habe aus seiner Sicht den richtigen Weg eingeschlagen. Es seien jetzt jedoch noch einige Wochen erforderlich, um Informationen einzuholen und die notwendigen Abstimmungen durchzuführen.

Herr Abg. Baldauf merkt an, dieses Problem sei nicht neu und auch vom Landesrechnungshof nicht als neues Problem dargestellt worden.

Zunächst einmal sei darauf hinzuweisen, dass die Kommunen Teil des Landes seien. Wenn eine Kommune beim Land einen Landeszuschuss beantrage, müsse das Land auf der Grundlage der geltenden Regelungen prüfen, ob es einen Landeszuschuss gewähren dürfe. Insofern müsse das Land auch eine Prüfung zu dem anstehenden Problem durchzuführen und könne sich nicht darauf zurückziehen, es erhalte von den Kommunen nicht die notwendigen Informationen.

Das eigentliche Problem sei aber darauf zurückzuführen, dass sich der für diesen Bereich zuständige Vorgänger von Herrn Staatsminister Dr. Wissing dieses Problems nicht angenommen habe. Durchaus komme es zur Verlagerung von Verkehrsströmen, wodurch sich auch Veränderungen bei den Zuständigkeiten ergäben. Auf diese Situation sei jahrelang nicht reagiert worden.

Es verwundere ihn, wenn die Meinung vertreten werde, es dürften keine Anträge mehr eingebracht werden, wenn beispielsweise der Landkreistag ein Problem sehe und insgesamt ein Problem bestehe. Aus seiner Sicht wäre es angebracht, das Problem gemeinsam zu lösen. Der Antrag sei in der Sache nicht falsch. Es könne auch konstatiert werden, dass die Landesregierung handle. Weil die Landesregierung handle und die Meinung vertrete, das Problem müsse gelöst werden, wäre es angebracht, den Antrag zu unterstützen, weil dieser einen Lösungsansatz beinhalte, wie er möglicherweise auch von der Landesregierung vorgeschlagen worden wäre, wenn sie früher reagiert hätte. Daher seien für ihn in der Sache keine Widersprüche erkennbar.

Von den Kommunen werde eine Antwort auf dieses Problem erwartet. Daher müsse eine Lösung für das Problem gefunden werden, was nicht ganz einfach sei. Es sei positiv zu werten, dass sich die Landesregierung mit dem Landkreistag im Gespräch befinde. Dies wäre ein Anlass, dass die Regierungsfractionen einem sinnvollen Antrag der Fraktion der CDU zustimmen.

Frau Abg. Blatzheim-Roegler hat kein Problem, einem vernünftigen Antrag der Fraktion der CDU zuzustimmen, aber bei dem vorliegenden Antrag handle es sich nicht um einen vernünftigen Antrag. Von Herrn Staatssekretär Becht sei bereits dargelegt worden, dass die Landesregierung seit Sommer vergangenen Jahres in dieser Sache aktiv sei.

Bei einer Überprüfung der Straßenbeziehungen ergäben sich auch Herausforderungen durch die verschiedenen Gemeindestrukturen. Auch durch Eingemeindungen könne sich beispielsweise der Charakter einer Straße verändern. Einem Minister könne in diesem Zusammenhang auch kein Versäumnis vorgeworfen werden, weil sich das Problem in dieser virulenten Form bisher noch nicht gestellt habe. Durch den Landesrechnungshof sei allerdings schon in der Vergangenheit die falsche Einstufung von Straßen kritisiert worden. Die neue Landesregierung versuche nun seit Sommer vergangenen Jahres, eine Lösung für das Problem zu finden. Vor diesem Hintergrund sollte die Fraktion der CDU überlegen, ob nicht ein gemeinsames Vorgehen sinnvoll und es angebracht sei, den Gesetzentwurf zurückzuziehen.

Herr Abg. Oster stellt fest, Herr Abg. Baldauf habe in seinen Ausführungen von einem Antrag gesprochen, obwohl es sich um einen Gesetzentwurf handle.

Herr Abg. Baldauf wirft ein, auch ein Gesetzentwurf sei ein Antrag.

Herr Abg. Oster führt weiter aus, wenn der Fraktion der CDU an einer Zustimmung der Regierungsfractionen zum Gesetzentwurf gelegen wäre, hätte sie im Vorfeld auf diese zukommen sollen, um den Inhalt des Gesetzentwurfs und das weitere Vorgehen zu besprechen.

13. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 09.03.2017
– Öffentliche Sitzung –
– Teil 2 –

Die jetzt zu bewältigenden Probleme seien im Zuge der in den 1970er-Jahren durchgeführten Kommunalreform entstanden. Wer damals die Regierung gestellt habe, sei bekannt. Deshalb müsse die Frage gestellt werden, weshalb von der damaligen Regierung das Problem nicht erkannt und gelöst worden sei.

Der Ausschuss beschließt mit den Stimmen der Vertreterin und Vertreter der Fraktionen der SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Vertreterin und Vertreter der Fraktionen der CDU und AfD, dem Landtag die Ablehnung des Gesetzentwurfs der Fraktion der CDU – Drucksache 17/2081 – zu empfehlen.

13. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 09.03.2017
– Öffentliche Sitzung –
– Teil 2 –

Punkt 6 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Der Ausschuss kommt überein – vorbehaltlich der erforderlichen Genehmigung durch den Ältestenrat –, eine Informationsfahrt nach Israel im Herbst dieses Jahres oder im Frühjahr nächsten Jahres durchzuführen. Einen genauen Termin wird die Landtagsverwaltung mit den Ob-leuten der Fraktionen und dem Vorsitzenden des Ausschusses abstim-men.

Herr Vors. Abg. Weiner dankt den Anwesenden für ihre Mitarbeit und schließt die Sitzung.

gez. Röhrig

Protokollführer

Anlage

In der Anwesenheitsliste eingetragene Abgeordnete:

Alt, Dr. Denis	SPD
Fuhr, Alexander	SPD
Oster, Benedikt	SPD
Schäffner, Daniel	SPD
Sippel, Heiko	SPD
Baldauf, Christian	CDU
Dötsch, Josef	CDU
Weiner, Thomas	CDU
Wieland, Gabriele	CDU
Bollinger, Dr. Jan	AfD
Wink, Steven	FDP
Blatzheim-Roegler, Jutta	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Köbler, Daniel	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Für die Landesregierung:

Becht, Andy	Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
Schmitt, Daniela	Staatssekretärin im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

Anzuhörende:

Abel, Uwe	Vorstandsvorsitzender Mainzer Volksbank eG, Mainz
Barkey, Ralf W.	Vorstandsvorsitzender Rheinisch-Westfälischer Genossenschaftsverband e. V., Münster
Läsch-Weber, Beate	Verbandsvorsteherin des Sparkassenverbandes Rheinland-Pfalz, Budenheim
Link, Dr. Ulrich	Vorstand der Investitions- und Strukturbank Rheinland-Pfalz, Mainz
Lipka, Gerald	Geschäftsführer BFW Landesverband Freier Immobilien- und Wohnungsunternehmen Hessen/ Rheinland-Pfalz/ Saarland e. V., Frankfurt
Mertes, Hans-Karl	Geschäftsführer des Bankenverbands Rheinland-Pfalz, Mainz

Landtagsverwaltung:

Schlenz, Christian	Regierungsamtman
Röhrig, Helmut	Reg. Dir. im Sten. Dienst des Landtags (Protokollführer)
Weichselbaum, Philipp	Mitarbeiter der Landtagsverwaltung (Protokollführer)