

LANDTAG RHEINLAND-PFALZ

17. Wahlperiode

Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr

21. Sitzung am 16.01.2018
– Öffentliche Sitzung –

Protokoll

Beginn der Sitzung: 14:33 Uhr

Ende der Sitzung: 16:20 Uhr

Tagesordnung:

Vor Eintritt in die Tagesordnung

1. Zukünftige Mobilität gestalten – wichtige Weichenstellungen vornehmen
Antrag
Fraktion der CDU
– Drucksache 17/4570 –

2. Neue Antriebstechnologien im Nutzfahrzeugbereich
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der SPD
– Vorlage 17/2295 –

3. Güterverkehr auf der Bahnstrecke Ludwigshafen-Speyer-Germersheim-Karlsruhe
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der AfD
– Vorlage 17/2406 –

4. Mittelstandsbericht
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der SPD
– Vorlage 17/2410 –

Ergebnis:

S. 3

Abgesetzt
(S. 5)

Schriftlich erledigt
(S. 4)

Erledigt
(S. 7 – 9)

Erledigt
(S. 10 – 15)

Tagesordnung (Fortsetzung):**Ergebnis:**

- | | |
|---|--------------------------------|
| 5. Landesgesetz über Messen, Ausstellungen und Märkte
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der CDU
– Vorlage 17/2414 – | Erledigt
(S. 16 – 19) |
| 6. Gemeinsames Schreiben der Wirtschaftsminister aus Rheinland-Pfalz, dem Saarland und Baden-Württemberg an die französische Arbeitsministerin
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der FDP
– Vorlage 17/2432 – | Erledigt
(S. 20 – 21) |
| 7. Klagen von Österreich und den Niederlanden gegen die deutsche PKW-Maut
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der FDP
– Vorlage 17/2433 – | Schriftlich erledigt
(S. 4) |
| 8. Neubaustrecke Korridor Mittelrhein für den Schienengüterverkehr
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der AfD
– Vorlage 17/2455 – | Erledigt
(S. 22 – 24) |
| 9. Positive Bewertung des Bundesverkehrsministeriums für längere Güterzüge
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Vorlage 17/2472 – | Schriftlich erledigt
(S. 4) |
| 10. Verschiedenes | S. 6 |

**21. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 16.01.2018
– Öffentliche Sitzung –**

Herr Vors. Abg. Weiner eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden.

Vor Eintritt in die Tagesordnung:

Der Ausschuss kommt überein, den Punkt 10 der Tagesordnung „Verschiedenes“ nach Punkt 1 der Tagesordnung zu behandeln.

Punkte 2, 7 und 9 der Tagesordnung:

2. Neue Antriebstechnologien im Nutzfahrzeugbereich

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der SPD
– Vorlage 17/2295 –

7. Klagen von Österreich und den Niederlanden gegen die deutsche PKW-Maut

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der FDP
– Vorlage 17/2433 –

9. Positive Bewertung des Bundesverkehrsministeriums für längere Güterzüge

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Vorlage 17/2472 –

Die Anträge sind erledigt mit der Maßgabe schriftlicher Berichterstattung gemäß § 76 Abs. 2 Satz 3 GOLT.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Zukünftige Mobilität gestalten – wichtige Weichenstellungen vornehmen

Antrag

Fraktion der CDU

– Drucksache 17/4570 –

Frau Abg. Wieland führt aus, der Alternativantrag der Regierungsfractionen sei erst heute Morgen der Fraktion der CDU zugegangen. Daher sei es noch nicht möglich gewesen, sich innerhalb der Fraktion der CDU mit dem Alternativantrag abschließend zu befassen. Da es das Bestreben gebe, einen gemeinsamen Antrag zu formulieren, schlage sie vor, den Tagesordnungspunkt abzusetzen.

Der Antrag wird abgesetzt.

Punkt 10 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Herr Vors. Abg. Weiner führt aus, der Ausschuss habe beabsichtigt, eine Informationsfahrt nach Israel durchzuführen, um dort Projekte insbesondere aus den Bereichen neue Medien und Sicherheitstechnik zu besichtigen. Ein Teil der Projekte liege in Regionen, für die das Auswärtige Amt eine Teilreisewarnung ausgesprochen habe. In einem Telefongespräch habe der Präsident des Landtags ihn darauf hingewiesen, dass deshalb der interessantere Teil des Programms entfallen oder die Teilreisewarnung des Auswärtigen Amtes ignoriert werden müsste. Vor diesem Hintergrund sei vereinbart worden, die Informationsfahrt nicht abzusagen, sondern zu verschieben und nach einem neuen Termin zu suchen. Aus klimatischen Gründen kämen für eine Informationsfahrt nach Israel nur die Monate Februar und November infrage. Für den November 2018 seien die Beratungen des Doppelhaushalts 2019/2020 vorgesehen. Der Februar 2019 liege vor den nächsten Kommunalwahlen und Europawahlen. Insofern stelle sich die Frage, welcher dieser beiden Zeiträume besser für die Informationsfahrt geeignet sei.

Zur Teilreisewarnung des Auswärtigen Amtes werde Frau Himmelreich von der Landtagsverwaltung nähere Informationen geben.

Frau Himmelreich (Mitarbeiterin der Landtagsverwaltung) ergänzt, eine Informationsfahrt des Ausschusses nach Israel im Herbst dieses Jahres gestalte sich auch deshalb schwierig, weil in diesem Zeitraum bereits Informationsfahrten von anderen Ausschüssen terminiert worden seien und in diesen auch die Herbstferien fielen.

Die Teilreisewarnung des Auswärtigen Amtes erstrecke sich unter anderem auf die Westbank, in dessen Bereich es sehr interessante Startups gebe. Deshalb wäre es schade, wenn der Ausschuss im Zuge seiner Informationsfahrt nicht die Westbank besuchen könnte. Sollte auf einen Besuch der Westbank verzichtet werden, würde sich die Informationsfahrt nur auf Tel Aviv erstrecken.

Es sei allerdings nicht vorhersehbar, inwieweit bei der Teilreisewarnung Änderungen zu erwarten seien und wie sich die Situation im Herbst dieses Jahres darstellen werde.

Herr Abg. Dr. Alt schlägt vor, die Diskussion im Kreis der wirtschaftspolitischen Sprecher der Fraktionen fortzusetzen, da in einer öffentlichen Ausschusssitzung nicht über Sicherheitsfragen in Bezug auf Israel diskutiert werden sollte.

Herr Vors. Abg. Weiner greift den Vorschlag seines Vorredners gerne auf. Heute sollte nur der Ausschuss über die Gründe informiert werden, weshalb die Informationsfahrt verschoben worden sei.

Punkt 3 der Tagesordnung:

Güterverkehr auf der Bahnstrecke Ludwigshafen-Speyer-Germersheim-Karlsruhe

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der AfD

– Vorlage 17/2406 –

Herr Abg. Joa weist darauf hin, schon vor längerer Zeit sei die sogenannte kleine Pfalzlösung diskutiert worden. Damals sei politisch kommuniziert worden, diese Lösung werde nicht weiterverfolgt. Aktuell werde über diese Lösung offensichtlich wieder nachgedacht. Die DB AG habe eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Es sei von 40 bis 42 Zügen pro Tag die Rede. Im Zusammenhang mit der sogenannten kleinen Pfalzlösung stellten sich viele Fragen. Diese streckten sich beispielsweise auf den Lärmschutz, auf die faktische Slalomfahrt der Züge und eine potenzielle Beeinträchtigung des Schienenpersonennahverkehrs. Deshalb werde die Landesregierung gebeten, zum aktuellen Stand zu berichten.

Frau Staatssekretärin Schmitt berichtet, die Bahnstrecke Ludwigshafen – Speyer – Germersheim – Karlsruhe sei in den zurückliegenden Jahren in mehreren Abschnitten elektrifiziert worden. Wie zu allen mit öffentlichen Mitteln finanzierten Infrastrukturen müsse die DB Netz AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen allen potenziell interessierten Eisenbahnverkehrsunternehmen – also auch im Bereich des Schienengüterverkehrs – einen diskriminierungsfreien Zugang gewähren.

Der Bund sei bemüht, im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung die Grundlagen für einen attraktiven, leistungsfähigen Güterverkehr auf der Schiene zu legen. Im Rahmen des Ende 2016 vom Bundestag mit Zustimmung des Bundesrats verabschiedeten Bedarfsplan für die Bundesschienenwege 2030 sei der Ausbau der Strecke nicht als einzelnes Projekt aufgeführt. Im vordringlichen Bedarf Engpassbeseitigung seien jedoch einige Großknoten aufgeführt, wozu auch der Großknoten Mannheim zähle.

Der Infrastrukturbedarf im Großknoten Mannheim sowie zwischen Mannheim und Karlsruhe werde aktuell auf der Basis der Prognosezugzahlen 2030 durch die Gutachter des Bundes untersucht und bewertet. Im Rahmen dieser Studie für den Großknoten Mannheim werde auch die sogenannte kleine Pfalzlösung zur Entlastung des Großknotens Mannheim durch Verlagerung von Transitverkehren auf die Strecke Ludwigshafen – Germersheim – Wörth untersucht.

Wesentlicher Gegenstand der Untersuchung für diese Strecke seien die Projekte „Ausbau von Gleisen im Bahnhof Ludwigshafen für größere Zuglängen“ sowie der Neubau der sogenannten Dammerstocker Kurve. Nur über diese Kurve in Karlsruhe wären durchgehende Zugleistungen zur Oberrheinstraße in Richtung Freiburg/Basel möglich. Denkbar seien auch weitere Maßnahmen an der Strecke, wie zum Beispiel Blockverdichtungen.

Die Ergebnisse dieser Knotenstudie für den Großknoten Mannheim würden voraussichtlich bis Mitte 2018 vorliegen. Auf der Basis der Ergebnisse der Knotenstudie solle dann entschieden werden, welche der im Rahmen der Studie untersuchten Projekte im Raum Mannheim erforderlich seien. Nur für diese Projekte würden die Planungen dann weitergeführt.

Parallel hierzu habe die DB Netz AG im November 2017 ein Ingenieurbüro mit einer Machbarkeitsstudie für die vorgenannten beiden großen Teilprojekte an der Strecke beauftragt. Im Rahmen dieser Untersuchungen sei beabsichtigt, bis Mai 2018 die infrastrukturellen Anforderungen zu definieren, um die verkehrlichen Ziele zu erreichen.

Herr Abg. Joa fragt, in welchem Umfang derzeit bereits Güterzüge über diese Strecke geleitet werden können.

Herr Dr. Speck (Referent im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau) teilt mit, die Strecke sei zweigleisig und elektrifiziert. Derzeit sei die Strecke durch Güterzüge noch nicht ausgelastet, sodass es möglich wäre, weitere Güterzüge über die Strecke zu führen. Die derzeitige Gesamtkapazität der linken Rheinstraße sei ihm jedoch nicht bekannt. Diese sei auch von der Geschwindigkeit der einzelnen Züge abhängig. Die Kapazität sei höher, wenn die Strecke von den Zügen

in ungefähr gleicher Geschwindigkeit befahren werde, als wenn es größere Unterschiede bei den Geschwindigkeiten gebe.

Zum Ziel der Ausbauplanung durch die DB Netz AG könne er keine Aussagen treffen, da die Planungen für den Großknoten Mannheim noch nicht abgeschlossen seien. Im Zuge dieser Planungen werde festgelegt, welche Züge in welchem Umfang die einzelnen Strecken nutzen würden. Natürlich müsse dabei auch auf die Planungen des Schienenpersonennahverkehrs und auf der rechten Rheinseite auf die des Schienenpersonenfernverkehrs Rücksicht genommen werden.

Herr Abg. Baldauf hat einem längeren Bericht entnommen, dass die sogenannte kleine Pfalzlösung von der DB AG nicht mehr mit Priorität verfolgt werde. Er bitte um Auskunft, ob dies zutreffe.

Herr Dr. Speck bestätigt, der Bund und die DB AG hätten sich in der Vergangenheit dahin gehend geäußert, dass diese Lösung nicht in Betracht gezogen werde. Eine rechtsverbindliche Erklärung in dieser Hinsicht sei aber nicht abgegeben worden. Die Betrachtungen zum Großknoten Mannheim wiesen schon eine beträchtliche Spannweite auf. Aufgrund des Ereignisses im Zusammenhang mit dem Tunnel bei Rastatt sei sehr schnell die Forderung erhoben worden, beide Rheinseiten für einen effektiven Schienenverkehr – auch Güterverkehr – vorzusehen. Für das Funktionieren einer industrialisierten Volkswirtschaft sei es eminent wichtig, dass solch wichtige Infrastruktureinrichtungen nicht durch ein einzelnes Ereignis für einen längeren Zeitraum unterbrochen würden, sondern es Auffanglösungen gebe. In diesem Zusammenhang werde natürlich auch darüber nachgedacht werden müssen, welche Rolle die französische Seite künftig spielen solle.

Herr Abg. Baldauf merkt an, im konkreten Fall gehe es zu einem erheblichen Teil um Transittransporte in der Relation Genua – Rotterdam/Amsterdam. Nachdem die zur Diskussion stehende Strecke zum Teil entlang der Weinstraße führe, frage er, welche Meinung die Landesregierung zu einer Nutzung dieser Strecke durch den Güterverkehr habe.

Frau Staatssekretärin Schmitt sagt auf Bitte von **Frau Abgeordnete Blatzheim-Roegler** zu, dem Ausschuss ihren Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen.

Frau Abg. Blatzheim-Roegler verweist auf den umfangreichen Güterverkehr, der durch das Mittelrheintal geführt werde. Die Landesregierung habe sich in den vergangenen Jahren sehr stark bei der DB AG dafür eingesetzt, Güterwaggons umzurüsten, um die von den Güterzügen ausgehende Lärmbelastung zu minimieren.

Herr Dr. Speck ist aus den 1990er-Jahren bekannt, dass Rheinland-Pfalz immer wieder einen Ausbau der Schieneninfrastruktur auf französischer Seite zwischen Wörth und Lauterburg gefordert habe. Auf internationaler Ebene gestalte sich dies ein wenig schwierig, aber in der deutsch-französisch-schweizerischen Oberrheinkonferenz sei dies schon immer ein Thema gewesen. Es werde sich eine in einer Acht verlaufende Nahverkehrsverbindung durch das Oberrheintal von Basel bis zur Südpfalz vorgestellt. An den Güterverkehr werde dabei allerdings weniger gedacht. Für den Güterverkehr sei schließlich nicht in erster Linie die Landesregierung zuständig. Die Landesregierung sei zwar an einem gut funktionierenden Güterverkehr interessiert, aber im Fokus der Überlegungen hätten die Planungen für den Schienenpersonennahverkehr gestanden.

Nach seiner Ansicht könne die Forderung nach einem leistungsfähigen Schienennetz unter Einbeziehung der linken Rheinseite gerade zum jetzigen Zeitpunkt nicht aufgegeben werden. Es komme natürlich darauf an, den Schienenverkehr sowie den Verkehr insgesamt umweltverträglich abzuwickeln. In diesem Zusammenhang setze die Landesregierung sehr darauf, dass ab dem Jahr 2020 auf dem deutschen Bahnnetz keine lauten Güterwaggons mehr zugelassen seien. Das Verbot von lauten Güterwaggons, das dann bereits in der Schweiz bestehen werde, strahle dann sicherlich auch auf die französische Seite aus. Dieses Verbot sei nach seiner Kenntnis von der Europäischen Kommission bisher noch nicht kritisiert worden. Deshalb gehe die Landesregierung davon aus, dass dieses Verbot ab dem Jahr 2020 in Kraft treten werde und es nicht in dem diskutierten Bereich, sondern auch im Mittelrheintal zu deutlichen Verbesserungen führen werde. Dennoch seien auch leise Güterwaggons weiterhin hörbar, sodass weitere Lärmreduzierungen anzustreben seien. Die im Güterverkehr sehr aktive BASF arbeite

intensiv an der Entwicklung einer leisen Güterwagentechnik in Form von Containertragwagen für Tankcontainer mit Scheibenbremsen. Diese Containertragwagen lägen noch weit unter den Lärmgrenzen, deren Einhaltung der Bund ab dem Jahr 2020 für Güterwaggons fordern werde.

Herr Vors. Abg. Weiner bittet um Klarstellung, ob sich die Landesregierung dafür ausspreche, die sogenannte kleine Pfalzlösung zu untersuchen.

Herr Dr. Speck entgegnet, die Durchführung von Untersuchungen werde von der Landesregierung generell unterstützt. Entscheidend werde sein, zu welchen Ergebnissen eine solche Untersuchung führe. Sobald die Ergebnisse vorlägen, müsse sich die Landesregierung dann sicherlich einschalten.

Herr Abg. Baldauf stellt fest, die politische Richtung werde durch den Minister und die Staatssekretäre vorgegeben. Deshalb richte er an Frau Staatssekretärin Schmitt die Frage, ob diese auch aus politischer Sicht die Auffassung vertrete, dass Planungen durchgeführt werden sollten.

Nachdem darauf abgestellt worden sei, dass es sich um Planungen der DB Netz AG und nicht des Landes handle, stelle sich für ihn die Frage, weshalb die Landesregierung im Mittelrheintal in diesem Bereich so großen Einsatz zeige, da dort ebenfalls die DB Netz AG zuständig sei. Im Mittelrheintal gehe es schließlich auch um die Vermeidung von Bahnlärm und die Reduzierung des Güterverkehrs.

Herr Abg. Joa ist der Ansicht, es sei unstrittig, dass alle für die Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene einträten. Die vom Schienengüterverkehr ausgehende Lärmbelastung sei bereits angesprochen worden. Bei der zur Diskussion stehenden Strecke müsse neben der zusätzlichen Lärmbelastung berücksichtigt werden, dass der Nahverkehrstakt aktuell schon nicht reibungslos abgewickelt werden könne und es immer wieder zu Verspätungen komme. Es sei zu befürchten, dass es zu noch größeren Schwierigkeiten im Schienenpersonennahverkehr kommen werde, wenn die Strecke zusätzlich mit Güterverkehr belastet werde. Darüber hinaus befänden sich an der Strecke viele beschränkte Bahnübergänge. Zusätzlicher Verkehr auf dieser Strecke würde daher zu längeren Schließungen der Bahnübergänge führen, sodass auch Auswirkungen auf den Individualverkehr zu erwarten seien. Er bitte auch zu diesen Punkten um eine Stellungnahme vonseiten der Landesregierung.

Frau Staatssekretärin Schmitt bestätigt, dass die politische Haltung der Hausleitung im Wirtschaftsministerium mit der fachlichen Haltung der Fachabteilung absolut deckungsgleich sei.

Bei allen künftigen Verkehrsverlagerungen komme natürlich dem Lärmschutz besondere Bedeutung zu. In dieser Hinsicht seien vom Wirtschaftsminister schon einige Maßnahmen angestoßen worden. Diese Initiativen würden weiter vorangetrieben.

Auf die Fragen von Herrn Abgeordneten Joa werde Herr Dr. Speck antworten.

Herr Dr. Speck kann keine Aussagen zur aktuellen Störungslage im Schienenpersonennahverkehr treffen. Möglicherweise sei Herr Puschel dazu in der Lage.

Es werde auch über eine Blockverdichtung nachgedacht, aufgrund derer eine dichtere Zugfolge möglich wäre, sodass darüber auch Verspätungen im Schienenpersonennahverkehr abgebaut werden könnten.

Herr Puschel (Referent im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau) führt aus, die Verspätungslage sei auf dieser Strecke derzeit nicht besonders auffällig. Eine Zeitlang habe es insbesondere bei den Zügen der AVG das Problem von Fahrzeugausfällen gegeben, die auf einen Mangel an Triebfahrzeugführern bei der AVG zurückzuführen gewesen seien. Diese Situation habe sich inzwischen deutlich gebessert. Im Hinblick auf Verspätungen sei diese Strecke weniger auffällig. Bisher sei immer wieder die Anschlusssituation in Germersheim von den Zügen aus Wörth in die Rhein-Neckar-Region kritisiert worden. In dieser Hinsicht sei seit dem zurückliegenden Fahrplanwechsel eine deutliche Verbesserung eingetreten, weil nun bei 14 Verbindungen pro Tag ein bahnsteiggleiches Umsteigen möglich sei und somit auch bei kleineren Verspätungen der Anschluss gewährleistet sei. Bei Bedarf könne hierzu eine Statistik schriftlich nachgereicht werden.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Mittelstandsbericht

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der SPD
– Vorlage 17/2410 –

Frau Staatssekretärin Schmitt berichtet, der Mittelstandsbericht liege den Ausschussmitgliedern inzwischen vor. Über seine neue Struktur – die jährliche Vorlage aktueller Daten auf der Grundlage des Unternehmensregisters – habe Herr Staatsminister Dr. Wissing an dieser Stelle bereits berichtet. Da der Bericht umfangreich und detailliert sei, beschränke sie sich stichpunktartig auf die zentralen Aussagen und Bewertungen.

Dem Mittelstand in Rheinland-Pfalz gehe es gut. Gerade um den Jahreswechsel sei in den Medien vielfach in Rückblicken und Vorstellungen der Wirtschaftserwartungen an dieses Jahr von Optimismus der Wirtschaft, guter Auftragslage und der Erwartung auf Fortsetzung der guten Konjunktur die Rede gewesen. Der Fachkräftemangel sei meist als das einzige Problem der Unternehmen dargestellt worden. Die Aussichten seien sehr gut, aber der Hinweis auf den Fachkräftemangel zeige auch, dass es nicht möglich sei, sich einfach auf die Fortsetzung des Trends zu verlassen. Damit die Entwicklung im Mittelstand gut bleibe, müssten sich alle Unternehmen kontinuierlich an sich verändernde Bedingungen anpassen. Aufgabe der Politik sei es, dafür die Rahmenbedingungen zu schaffen und durch gezielte Förderung – angefangen von Bildung über Infrastruktur bis hin zu gezielten Förderangeboten – dazu beizutragen, die Wettbewerbsfähigkeit der rheinland-pfälzischen mittelständischen Betriebe zu stärken.

Zu den Daten des Mittelstandsberichts verweise sie auf den einleitenden Teil des Mittelstandsberichts, der den Ausschussmitgliedern vorliege. Der Bericht biete in detaillierten Tabellen Informationen zu den darin angerissenen Themen, gegliedert nach einzelnen Wirtschaftsbereichen und Unternehmensgrößenklassen, an.

Die zentrale Kernaussage des Mittelstandsbericht 2017 laute, Rheinland-Pfalz sei Mittelstandsland. Die Bedeutung des Mittelstands für Rheinland-Pfalz reiche aber viel weiter, als dies durch die nackten Zahlen zum Ausdruck gebracht werden könne. Mittelständisches Unternehmertum stehe für eine bestimmte Lebenshaltung, für die Bereitschaft, Risiken zu übernehmen, aber auch für regionale Verwurzelung. Im rheinland-pfälzischen Wirtschaftssystem habe der Mittelstand zudem eine wichtige ordnungspolitische Rolle. Der Mittelstand Sorge für eine Breite des Angebots an Waren und Dienstleistungen. Kurzum sei der Mittelstand in seiner ganzen Breite, angefangen vom traditionellen Handwerk bis hin zum Entwickler von digitalen Dienstleistungsangeboten, eine der Grundlagen des Wohlstands der Gesellschaft.

Aufgabe der Politik sei es, diesen Mittelstand zu stärken. Die Mittelstandspolitik der Landesregierung sei daher darauf ausgerichtet, in allen Regionen des Landes wettbewerbsfähige Strukturen mit wettbewerbsfähigen Unternehmen zu haben.

Zunächst wolle sie auf die Gründungen eingehen. Gründungen stünden für die Chancen und den Wohlstand in der Gesellschaft von Morgen. Gerade Gründungen stünden aber auch für einen kontinuierlichen Prozess der Erneuerung und Weiterentwicklung der Wirtschaft. Jedes erfolgreiche Unternehmen habe irgendwann einmal als Gründung angefangen. Deshalb sei es wichtig, dass Gründerinnen und Gründer in Rheinland-Pfalz gute Rahmenbedingungen vorfinden.

Angesichts des leichten, aber seit einigen Jahren stetigen Rückgangs von Gründungszahlen im Zuge der guten konjunkturellen Entwicklung sei es umso wichtiger, Gründergeist in der Gesellschaft zu stärken und die Perspektive der Selbstständigkeit bereits frühzeitig aufzuzeigen. Deshalb habe die neue Landesregierung die Gründerallianz initiiert. Gemeinsam mit zahlreichen Partnern – neben den Kamerorganisationen seien dies zum Beispiel der Landesverband der Freien Berufe, Vertreter der Hochschulen, die Agentur für Arbeit, Wirtschaftsfördereinrichtungen sowie die Bankenverbände und die Business Angels – würden Schritte erarbeitet, die das Gründungsumfeld im Land weiter verbesserten und Gründungsinteressierten Mut machten, den Schritt in die Selbstständigkeit zu wagen.

Gemeinsames Ziel sei es, das Informations-, Beratungs- und Förderangebot für Gründungen zu verbessern, die Stärken der einzelnen Institutionen dabei deutlicher zu machen und mögliche Lücken in

21. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 16.01.2018
– Öffentliche Sitzung –

der Gründungsförderung zu schließen. Im Zuge der Gründungsallianz sei bereits die Transparenz des bestehenden Beratungs- und Finanzierungsangebots verbessert worden.

Im weiteren Verlauf gehe sie nun auf das Thema Megatrend Digitalisierung ein. Gründungen seien in allen Wirtschaftsbereichen unabdingbar. Eine besondere Rolle spielten sie derzeit im Zuge der Digitalisierung von Wirtschaft und Gesellschaft. Sie seien gleichermaßen Nutzer und Treiber dieser Entwicklung und sorgten mit innovativen Dienstleistungsangeboten dafür, die Digitalisierung in der Wirtschaft insgesamt voranzubringen.

Individualisierung der Nachfrage, Verschiebungen der Nachfrage auf Güternutzen statt Güterbesitz – hierzu verweise sie auf das Beispiel Carsharing – und die rasche Ausbreitung neuer Technologien sorgten tendenziell für einen Bedeutungsgewinn des Mittelstands.

Mit dem Strukturwandel entstünden neue Betätigungsfelder und Berufe, wie in den unternehmensorientierten Dienstleistungen, im Bereich Gesundheit und Pflege sowie in der Kultur. Die leistungsfähigen Betriebsgrößen seien im Dienstleistungsbereich niedriger als in der Industrie, und die Markteintrittsbarrieren für Selbstständige seien in vielen Berufen auf der Basis der Informations- und Kommunikationstechnologie relativ gering. Die Digitalisierung begünstige den Start von Unternehmen, die auf eingeführten IT-Technologien beruhten und rasch und kostengünstig erfolgen könnten.

In den Bereichen, in denen Aufwand und Risiko der Gründungen aufgrund der Notwendigkeit, neue Technologien erst zu entwickeln, besonders hoch seien, verfüge das Land mit dem Innovationsfonds II über ein gutes Instrument, um den Start auch dieser Unternehmen zu unterstützen.

Die Digitalisierung berühre alle Lebens- und Wirtschaftsbereiche. Sie verändere auch die gängigen Wirtschaftsprozesse etablierter Unternehmen. Die Förderangebote des Landes zur Unterstützung von Innovation und Technologieentwicklung seien für die Umsetzung der Digitalisierung in den Unternehmen nutzbar. Traditionelle Finanzierungsinstrumente ermöglichten auch die Unterstützung von Weiterbildungsangeboten für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Unternehmen. Die Förderangebote würden kontinuierlich daraufhin überprüft, ob sie den aktuellen Erfordernissen der Wirtschaftsunternehmen gerecht werden.

Im Zuge der Digitalisierung der Gesellschaft sei es eine wichtige Aufgabe, die mittelständischen Betriebe dabei zu unterstützen, ihre eigenen schützenswerten Leistungen und Daten vor digitalen Angriffen und Verlusten zu schützen. In einer Studie habe das Wirtschaftsministerium Beratungsangebote zur IT-Sicherheit überprüft und ermittelt, wie diese Angebote noch besser an den Bedarf der Unternehmen angepasst und ihnen zugänglich gemacht werden könnten. Auch dies solle weiterhin im Dialog mit der Wirtschaft und den Verbänden geschehen.

Aus ihrer Sicht seien auch einige Ausführungen zur Fachkräftesicherung angebracht. Leistungsfähige Unternehmen gebe es nur mit gut ausgebildeten und leistungsstarken Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Dazu gehörten nicht nur studierte Informatiker und andere Spezialisten, sondern auch und gerade gut ausgebildete Fachkräfte in allen Ausbildungsberufen.

Für die Landesregierung gelte deshalb: Berufliche und akademische Ausbildung seien gleichwertig. Der Meister-, Techniker- oder Fachwirtabschluss sei dem Bachelorabschluss gleichgestellt und biete je nach Beruf oder Studienabschluss bessere Einkommens- und Karrierechancen bis hin zur unternehmerischen Selbstständigkeit.

Mit dem Meisterbonus setze die Landesregierung jetzt einen Anreiz, sich nach einer erfolgreichen beruflichen Erstausbildung fortzubilden. Die, die über eine berufliche Fortbildung einen Meister-, Techniker- oder Fachwirtabschluss erhielten, könnten den Bonus in Anspruch nehmen. Er sei ein Beitrag zur Fachkräftesicherung, gerade weil in Rheinland-Pfalz ein hoher Bedarf an Anwärtern für anspruchsvolle Führungsaufgaben bestehe. Mit dem Meisterbonus II wolle die Landesregierung künftig junge Menschen dazu ermuntern, den Schritt in die Selbstständigkeit durch Gründung oder Übernahme eines Betriebs zu gehen.

Der hohe Stellenwert der Fachkräftesicherung zeige sich zudem auch in der Fachkräftestrategie, die die Landesregierung zusammen mit den Partnern am Ovalen Tisch für Ausbildung und Fachkräftesicherung vereinbart habe. Diese Strategie werde gegenwärtig fortgeschrieben.

Zur Mittelstandsfinanzierung sei anzumerken, mit der Investitions- und Strukturbank Rheinland-Pfalz stehe dem Land ein Förderinstrument zur Verfügung, das mittelständische Unternehmen mit Krediten, Beteiligungskapital und Bürgschaften unterstütze. Für die innovativen technologieorientierten Gründungen bestehe mit dem Innovationsfonds ein Angebot, das gerade risikobehaftete Gründungen effizient unterstützen könne. Im Dezember 2016 sei der Innovationsfonds Rheinland-Pfalz II mit einem Volumen von insgesamt 30 Millionen Euro aufgelegt worden. Damit werde den jungen Unternehmen Eigenkapital und Liquidität bereitgestellt, die für einen erfolgreichen Start des Unternehmens und für die Etablierung der Unternehmensidee notwendig seien.

Neue Bedeutung gebe die Landesregierung einem traditionellen Instrument der Mittelstandsförderung, nämlich der Sicherung eines leistungsfähigen Straßen- und Schienennetzes. Auch im Zeitalter der Digitalisierung werde nicht nur ein leistungsfähiges Datennetz, sondern ein leistungsfähiges Straßen- und Schienennetz benötigt, um den Waren- und Güterverkehr effizient gestalten zu können. Rheinland-Pfalz sei ein Pendler- und Exportland und wie kaum ein anderes Land auf ein modernes und leistungsfähiges Verkehrsnetz angewiesen. Eine gut funktionierende Verkehrsinfrastruktur sei sowohl für die Wirtschaft als auch für die Attraktivität des Wohn- und Lebensstandorts Rheinland-Pfalz von grundlegender Bedeutung. Deshalb sei auch die Neuausrichtung der rheinland-pfälzischen Verkehrspolitik ein wesentlicher Beitrag zur Förderung der mittelständischen Unternehmen im Land.

Herr Abg. Dr. Alt dankt für den ausführlichen Bericht. Das Land Rheinland-Pfalz zeichne sich generell durch eine wirtschaftsfreundliche Politik aus. Natürlich sei eine gute Wirtschafts- und Verkehrspolitik für Unternehmen unabhängig von ihrer Größe von Vorteil. Trotzdem sei es richtig, mit dem Mittelstandsbericht einen besonders Fokus auf kleine und mittlere Unternehmen zu richten, weil diese durch Fixkosteneffekte besonders von Regulierungsanforderungen betroffen seien. Diese Regulierungen stellten natürlich kleine und mittlere Unternehmen vor andere Herausforderungen als ein Großunternehmen. Deshalb sei es wichtig, auf kleine und mittlere Unternehmen genau zu schauen.

Dem Datenteil des Mittelstandsberichts konnte er entnehmen, dass die Anzahl der mittelständischen Unternehmen etwas gesunken sei. Dies gelte vor allem für sehr kleine Unternehmen. Er bitte um Auskunft, ob diese Entwicklung auf die gute wirtschaftliche Lage zurückzuführen sei, weil der kleine Unternehmer nicht nur seine selbstständige Tätigkeit ausüben konnte, sondern auch noch eine Tätigkeit als Arbeitnehmer gefunden habe.

Frau Abg. Wieland stellt fest, der Mittelstandsbericht sei insbesondere wegen der darin enthaltenen vielen Daten sehr aufschlussreich. Erstaunt habe sie, dass in dem heute gegebenen Bericht nur in geringerem Umfang auf die im Mittelstandsbericht enthaltenen Daten eingegangen worden sei. So seien beispielsweise im Mittelstandsbericht fundierte Daten zu den Unterschieden in den Regionen enthalten. Der heutige Bericht habe nur eine Standardbetrachtung enthalten, die bei jeder Neujahrsrede gehalten werde.

Nur am Rande merke sie an, dass die Attraktivität des Meisterbonus nicht erhöht werde, wenn im Zusammenhang mit dem Meisterbonus der Begriff „Aufstiegsbonus“ verwendet werde.

Der Mittelstand sei für Rheinland-Pfalz sehr wichtig. Dies müsse sich aber auch im Umgang mit diesem Thema widerspiegeln. So werde im Antrag der Fraktion der SPD zwar ausgeführt, der Mittelstandsbericht 2017 sei im Oktober 2017 erschienen, aber die Fundstelle sei nicht angegeben. Eine Recherche über OPAL habe ergeben, dass dieser erst in Form einer Unterrichtung am 12. Dezember 2017 veröffentlicht worden sei. Sie bitte um Auskunft, weshalb die Unterrichtung erst im Dezember erfolgt sei, nachdem der Mittelstandsbericht 2017 offensichtlich bereits im Oktober 2017 vorgelegen habe.

Weiter gehe es darum, wie mit diesem Mittelstandsbericht umgegangen werde. Es sei schon ausgeführt worden, dass es dabei auch um eine Schwerpunktsetzung gehe. Die Stichworte „Gründung“ und „Digitalisierung“ seien bereits genannt worden. Diese würden sich aber generell auf die Wirtschaftspolitik erstrecken. Dem Mittelstandsbericht könne entnommen werden, dass die Zahl der mittelständischen

21. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 16.01.2018
– Öffentliche Sitzung –

Betriebe zurückgehe. Deshalb sei es im Zuge eines solchen Berichts erforderlich, den Bereich der Unternehmensübernahmen zu untersuchen. Sehr viel wichtiger sei aber noch der Bereich der Mittelstandsförderung und Mittelstandsfinanzierung. In einem Mittelstandsbericht sollte darauf eingegangen werden, wie wirksam diese Instrumente seien.

Frau Staatssekretärin Schmitt bestätigt, dass junge selbstständige Menschen sowohl als Unternehmer als auch als Arbeitnehmer tätig seien. Die Verringerung der Zahl der Unternehmen sei aber auch darauf zurückzuführen, dass Unternehmen aufgrund von Wachstum in die nächsthöhere Unternehmensklasse aufgestiegen seien.

Der vorliegende Mittelstandsbericht stelle eine Ist-Analyse dar, die als Grundlage für das politische Handeln in der darauffolgenden Zeit dienen solle. Natürlich lägen in den großen Themen, die sie heute in ihrem mündlichen Bericht nur kurz habe anreißen könne, die großen Herausforderungen in der Zukunft. Das politische Handeln werde in den nächsten Monaten anhand der gewonnenen Erkenntnisse, die von ihrer Vorrednerin zum Teil beschrieben worden seien, darauf ausgerichtet. Dazu gehörten beispielsweise regionale Besonderheiten, branchenspezifische Veränderungen und Veränderungen bei den Trends und Themen. Dadurch werde das politische Wirken in der Zukunft geprägt.

Sehr dankbar sei sie für die Thematisierung des Bereichs der Unternehmensübernahmen, da dies ein wichtiger Punkt beim politischen Handeln sei. Über die Gründeraktivitäten der Landesregierung habe sie bereits gesprochen. Wenn über Gründung gesprochen werde, lege sie Wert darauf, eine Unterteilung in drei Bereiche vorzunehmen, nämlich Gründung, Startups und Nachfolge, die alle drei von elementarer Bedeutung seien. Ihre Ausführungen zur Gründung hätten sich auf alle drei Bereiche bezogen.

An dieser Stelle weise sie auf die Fachkräftestrategie der Landesregierung hin. Auch bei der Fachkräftestrategie würden die Erkenntnisse aus dem Mittelstandsbericht aufgenommen und in diese einfließen.

Die verwaltungstechnische korrekte Bezeichnung für den Meisterbonus laute Aufstiegsbonus, aber der Meisterbonus sei die geläufigere Bezeichnung.

Zu den Gründen, weshalb die Unterrichtung erst im Dezember erfolgt sei, bitte sie, Frau Kern von der Fachabteilung zu Wort kommen zu lassen.

Frau Kern (Referentin im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau) erläutert, der Mittelstandsbericht 2017 beruhe auf einer neuen statistischen Basis. Während er früher auf zwei unterschiedlichen Datenquellen beruhte, die nicht unbedingt miteinander vergleichbar gewesen seien, werde nun als Grundlage das Unternehmensregister herangezogen, über das es möglich sei, kohärente Daten zu erheben. Das Unternehmensregister existiere schon einige Zeit, aber es sei erst seit Kurzem gesetzlich möglich, es zu diesem Zweck zu verwenden. Deshalb musste die komplette IT des Statistischen Landesamts umgestellt werden. Diese Umstellung sei leider nicht so schnell möglich gewesen wie sich das Wirtschaftsministerium das gewünscht hätte. Neu sei auch, dass der Mittelstandsbericht künftig jährlich auf der Grundlage der genannten Daten erstellt werde. Nachdem die Daten rückwirkend zur Verfügung standen, sei es in der neuen Form des Mittelstandsberichts möglich, Entwicklungen beim Mittelstand medienbruchfrei zu verfolgen. Deshalb sei es nicht notwendig, zwischen der alten und neuen Form der Mittelstandsberichterstattung zu wechseln. Diese Umstellung habe einen gewaltigen Kraftaufwand erfordert. Der Mittelstandsbericht 2018 werde voraussichtlich nach den Sommerferien veröffentlicht werden können. Wenn der regelmäßige Rhythmus greife, werde die Erstellung des Mittelstandsberichts sicherlich problemloser möglich sein als nach der erwähnten Umstellung.

Frau Staatssekretärin Schmitt sagt auf Bitte von **Herrn Abgeordneten Joa** zu, dem Ausschuss ihren Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen.

Herr Vors. Abg. Weiner hält es für angebracht, auf den bereits erwähnten Fachkräftemangel einzugehen. Früher habe es auf eine ausgeschriebene Stelle eine größere Anzahl von Bewerbungen gegeben. Wenn heute auf eine ausgeschriebene Stelle nur eine einstellige Anzahl von Bewerbungen eingehe, werde diese Situation von Unternehmen schon als Fachkräftemangel bezeichnet. Gerade von Unternehmen im ländlichen Raum, die er als Local Heroes bezeichne, werde beklagt, dass es für sie sehr viel schwerer sei als für Unternehmen, die im Bereich von Metropolen oder Universitätsstädten ansässig

seien, Fachkräfte zu gewinnen. Vor diesem Hintergrund frage er, welche Strategien die Landesregierung verfolge, um den Local Heroes im Bereich des Mittelstands im ländlichen Raum zu helfen, in Zeiten des Fachkräftemangels wachsen zu können.

Frau Abg. Wieland stellt klar, ihre Ausführungen zur Übernahme seien anders zu verstehen gewesen. In der zurückliegenden Zeit habe sie im Bereich ihres Wahlkreises beobachten können, dass von den Hidden Champions im mittelständischen Bereich kaum noch Unternehmen selbstständig seien, weil sie von internationalen Konzernen aufgekauft worden seien. Es sollte einmal statistisch untersucht werden, ob es sich dabei um eine generelle Entwicklung handle oder diese nur in einzelnen Regionen zu verzeichnen sei.

Frau Abg. Schmitt geht davon aus, dass der Begriff „Fachkräftemangel“ unterschiedlich definiert und interpretiert werde. Die Bewerbungen auf ausgeschriebene Stellen seien rückläufig. Zum Teil würden sogar Stellen oder Ausbildungsplätze ausgeschrieben, auf die keine Bewerbungen erfolgten. Die Situation stelle sich dabei regional unterschiedlich dar. Daher müsse im Einzelfall nachgefragt werden, was unter einem Fachkräftemangel verstanden werde und wie sich die Situation in einzelnen Branchen darstelle.

Da auf die demografische Situation kein Einfluss genommen werden könne, sei es aus ihrer Sicht erforderlich, den Fokus auf die Arbeitgeberattraktivität zu lenken. Den Arbeitgebern sollten also Instrumente an die Hand gegeben, um sich als attraktiver Arbeitgeber präsentieren zu können. Dies gelte sowohl für die Arbeitgeber in den Städten als auch in den ländlichen Regionen. Seit einigen Jahren gebe es in Rheinland-Pfalz den Wettbewerb „Attraktiver Arbeitgeber“, über den über Vorzeigeunternehmen und Best Practice-Beispiele versucht werde, Ideen zu multiplizieren und den Unternehmen aufzuzeigen, wie es ihnen möglich sei, sich in der heutigen Zeit als attraktiver Arbeitgeber zu präsentieren.

In diesem Kontext sei aus ihrer Sicht aber auch der Bereich der Entwicklung der ländlichen Regionen zu erwähnen. Wie schon erwähnt, gebe es Hidden Champions, die in ländlichen Regionen ansässig seien. Potenzielle Bewerber würden natürlich auch das Umfeld betrachten, in dem das Unternehmen ansässig sei. Da spielten beispielsweise die Verkehrsanbindung, die Infrastruktur, das kulturelle Angebot und die Bildungseinrichtungen eine Rolle, ob eine Bewerbung in Erwägung gezogen werde. Insofern handle es sich um eine Gesamtbetrachtung, bei der nicht nur der Arbeitsplatz eine Rolle spiele. Die Landesregierung arbeite daran, alle Regionen zukunftsfähig aufzustellen.

Sie halte es auch für angebracht zu betrachten, ob im Bereich des Wahlkreises von Frau Abgeordnete Wieland eine spezifische Entwicklung festzustellen sei. Allerdings könne die Landesregierung die Übernahme von mittelständischen Unternehmen durch Großkonzerne nicht verhindern. Gute Rahmenbedingungen und eine gute Ausgangslage böten jedoch die besten Voraussetzungen dafür, dass sich Unternehmen weiter selbstständig am Markt erfolgreich etablieren könnten.

Herr Abg. Wink kann aus seiner Region berichten, dass es insbesondere bei handwerklichen Betrieben das Problem gebe, dass sich niemand finde, der den Betrieb übernehmen wolle. Diese Situation müsse weiter beobachtet werden.

Es sei bereits darauf hingewiesen worden, dass bei manchen Ausbildungsberufen keine Bewerbungen zu verzeichnen seien. Das liege sicherlich zum Teil auch an der großen Palette an möglichen Ausbildungsberufen. Deshalb frage er, wie es möglich sei, Interessenten die große Palette an Ausbildungsberufen aufzuzeigen.

Herr Vors. Abg. Weiner bittet im Hinblick auf die Fachkräfte um Auskunft, ob die Landesregierung aufgrund des Mittelstandsberichts Bedarf für eine Nachsteuerung und für Absprachen mit dem Wissenschaftsministerium und der Bundesagentur für Arbeit beispielsweise in Bezug auf die Zahl der angebotenen Studienplätze für bestimmte Fachrichtungen oder für Werbemaßnahmen in den Schulen sehe.

Frau Staatssekretärin Schmitt weist darauf hin, die Landesregierung habe sich klar für eine Stärkung der beruflichen Bildung ausgesprochen habe. Unter Nutzung aller zur Verfügung stehenden Instrumente werde gemeinsam mit den Kammern, aber auch im guten Kontext mit dem Bildungsministerium versucht, sehr früh den Kontakt mit den Schulen zu suchen, um die Vielfalt der Ausbildungsberufe aufzuzeigen und für sie zu werben. Leider werde sich noch viel zu viel auf die klassischen und beliebten

21. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 16.01.2018
– Öffentliche Sitzung –

Ausbildungsberufe beworben, weil den jungen Menschen nicht bekannt sei, welche ähnlich gelagerten Ausbildungsberufe es darüber hinaus gebe. Daher werde ein Schwerpunkt auf die Stärkung der beruflichen Bildung gelegt. Darüber hinaus werde von den Unternehmen auf zahlreichen Berufsmessen aufgezeigt, welche weiteren Ausbildungsberufe es neben den allgemein bekannten gebe.

Natürlich sei es für das Wirtschaftsministerium sehr wichtig, die Erkenntnisse aus dem Mittelstandsbericht in seine Arbeit einfließen zu lassen. Es finde ein enger Austausch mit dem Bildungs- und Wissenschaftsministerium zur Frage statt, wie sich Berufe und die Nachfrage an den einzelnen Standorten veränderten. Derzeit könne eine stärkere Nachfrage im Bereich des dualen Studiums festgestellt werden. Bei vielen Unternehmen bestehe der Wunsch, dass junge Menschen schon sehr früh mit praktischen Kenntnissen in den Unternehmen in Berührung kommen. Das duale Studium stelle eine Möglichkeit dar, diese praktischen Kenntnisse zu vermitteln. Entsprechende Entwicklungen würden im Dialog mit dem Bildungsministerium und dem Wissenschaftsministerium passgenau für die jungen Menschen und für die Wirtschaft in Rheinland-Pfalz vorangetrieben.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 5 der Tagesordnung:

Landesgesetz über Messen, Ausstellungen und Märkte

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der CDU

– Vorlage 17/2414 –

Frau Staatssekretärin Schmitt führt aus, die Umsetzung des Landesgesetzes über Messen, Ausstellungen und Märkte (LMAMG) sei in der Sitzung dieses Ausschusses am 18. Oktober 2017 unter dem Tagesordnungspunkt 13 mit der Maßgabe der schriftlichen Berichterstattung für erledigt erklärt worden. Die schriftliche Berichterstattung sei mit Schreiben des Wirtschaftsministeriums vom 8. November 2017 erfolgt. Den Inhalt dieses Schreibens, den dem Landtag Anfang Oktober 2017 übermittelten Bericht zu den Auswirkungen des Landesgesetzes über Messen, Ausstellungen und Märkte sowie die Antwort zur Kleinen Anfrage in dieser Sache setze sie als bekannt voraus und beschränke sich auf die für die heutige Sitzung gestellten Fragen.

Zunächst gehe es um die Fragen, was sich seit der Evaluation verändert habe und wo weiterer Anpassungs- und Verbesserungsbedarf bestehe. Die Evaluation habe die bestehenden Vollzugsprobleme aufgezeigt. Dabei gehe es um Fragen bei der Anwendung und Auslegung des LMAMG und um Fragen zur Abgrenzung des LMAMG gegenüber anderen bundes- und landesrechtlichen Vorschriften, nach denen gleichfalls Märkte, Ausstellungen, Messen und andere Veranstaltungen zugelassen werden könnten. Seit der Evaluation habe sich die Rechtsanwendung deutlich verbessert, das heißt die Vollzugsbehörden erlangten zunehmend Sicherheit bei der Beurteilung der rechtlichen Kriterien, die für die Zulassung von beantragten Veranstaltungen maßgeblich seien.

Bislang konnten vermeintliche Regelungslücken durch die Anwendung bestehender Rechtsvorschriften geschlossen werden. Daher gebe es zurzeit keine Anhaltspunkte für einen etwaigen Anpassungsbedarf des LMAMG oder gegebenenfalls weiterer Rechtsvorschriften.

Die sich im Anschluss an die Ergebnisse der im Oktober/November 2015 durchgeführten Dienstbesprechungen entwickelnde Vollzugspraxis solle weiter verbessert werden. Es sei vorgesehen, die Anwendung des LMAMG insbesondere in Abgrenzung gegenüber anderen für die Genehmigung von Veranstaltungen infrage kommenden Rechtsvorschriften in weiteren Dienstbesprechungen und mittels zusätzlicher Handreichungen weiter zu verfestigen, um einen landesweit einheitlichen Vollzug sicherzustellen.

Ferner sei gefragt worden, inwieweit die zur Verfügung stehenden Wochenenden ausgeschöpft worden seien. Statistische Angaben lägen hierzu nicht vor. Es sei jedoch feststellbar, dass die Anzahl der Beschwerden über mangelnde Möglichkeiten zur Durchführung von Veranstaltungen an Wochenenden deutlich zurückgegangen sei.

Darüber hinaus sei gefragt worden, inwieweit ein zusätzlicher Verwaltungsaufwand im Zuge der Genehmigungsverfahren festgestellt worden sei. Die mit der Neuordnung der Vollzugspraxis verbundene Ermittlung des Sachverhalts und die umfassende rechtliche Prüfung würden teilweise als zusätzlicher Verwaltungsaufwand empfunden. Beides hätte schon vor dem Inkrafttreten des LMAMG beachtet und umgesetzt werden müssen. Demnach sei der rechtlich veranlasste Verwaltungsaufwand im Zuge der Genehmigungsverfahren gleich geblieben.

Herr Abg. Dötsch bezieht sich auf die Antwort auf die Kleine Anfrage, wonach im Rahmen der Evaluation betroffene Akteure wie die kommunale Ebene, die Marktbetreiber und die Einzelhändler nicht beteiligt worden seien. Deshalb frage er, ob es nicht sinnvoll wäre, im Zuge einer solchen Evaluation die Schwachstellen, die bei jeder Gesetzesinitiative durchaus auftreten könnten, zu erkennen und zu beseitigen. Ferner bitte er um Stellungnahme, ob nicht durch den übermittelten schriftlichen Bericht und die darin auf Seite 4 dargestellten Erhebungen das bestätigt werde, was im Zuge des Gesetzgebungsverfahrens 2014 von den Anzuhörenden befürchtet worden sei, nämlich dass der Bürokratieaufwand zunehmen und sich eine rechtliche Abgrenzung schwieriger gestalten werde, sodass es sinnvoll sei, das Gesetz zu überarbeiten. Darüber hinaus bitte er darzulegen, wie die Auswirkungen des Gesetzes überprüft werden können, wenn nicht die Anzahl der früher stattgefundenen Flohmärkten denen gegenübergestellt werde, die nach dem Inkrafttreten des Gesetzes durchgeführt worden seien. In diesem

Zusammenhang verweise er auf den Entschließungsantrag der Fraktion der CDU vom 21. März 2014, in dem unter Ziffer 2.2 vorgesehen sei, sogenannte Spezialmärkte mit ausgedehnten Neuwarengeschäften in privilegierte Sonderregelungen einzubeziehen, wodurch sich das Marktverhalten verändert hätte.

Frau Schmidt (Referentin im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau) legt dar, mit dem LMAMG seien einerseits feiertagsrechtliche Regelungen implementiert worden, aber andererseits seien die großen Warenabsatzmärkte geregelt worden, die ursprünglich unter dem Titel IV der Gewerbeordnung geregelt gewesen seien. Diese Veranstaltungen seien abschließend definiert. Um diese Veranstaltungen durchführen zu können, müssten die gesetzlich vorgegebenen Merkmale exakt vorliegen. Sofern diese Merkmale nicht exakt vorliegen sollten und es sich möglicherweise um Mischveranstaltungen handle, sei eine Anwendung dieser Rechtsvorschriften nicht möglich.

Sie bitte, sich jetzt in die Situation der Kommunen zu versetzen, denen die Zuständigkeit für diese Aufgabe übertragen worden sei. Die Kommunen hätten einen Berg von Akten vorliegen gehabt, die eine Praxis beinhalteten, die aufgrund des Urteils nicht mehr umgesetzt werden konnte. Aufgrund der ungewissen Rechtslage seien die Kommunen verunsichert gewesen, sodass sie teilweise von Festlegungen abgesehen hätten. In dieser Situation sei als Lichtblick das LMAMG in Kraft getreten. Die Kommunen hätten sich daraufhin sehr engagiert bemüht, die darin enthaltenen Rechtsvorschriften exakt abzuarbeiten.

Den Kommunen sei dann aber eine Reihe von Veranstaltungen zur Genehmigung vorgelegt worden, die nicht exakt die Merkmale aufwiesen, die nach dem Gesetz für den jeweiligen Veranstaltungstyp vorgesehen seien. Daraufhin sei die Frage aufgetreten, wie mit diesen Veranstaltungen umzugehen sei. Diese Frage sei nicht nur von den Kommunen, sondern auch von den Veranstaltern aufgeworfen worden. Die von den Veranstaltern verfolgte Zielrichtung sei natürlich in der Fachabteilung hinreichend bekannt gewesen. Deshalb sei es darum gegangen, allen Betroffenen nahezubringen, welche Rechtsvorschrift für die Zulassung von welchen Veranstaltungen angewendet werde. Dies beginne mit einfachen Informationsveranstaltungen, denen keine gewerberechtliche Relevanz zukomme. Darüber hinaus gebe es Mischveranstaltungen. Eine Mischveranstaltung sei beispielsweise dann gegeben, wenn sowohl Waren verkauft als auch Bestellungen entgegengenommen werden sollten. Dann lägen die engen Voraussetzungen für einen Jahrmarkt oder einen Spezialmarkt nach dem LMAMG nicht vor, weil die Voraussetzung eines Feilbietens von Ware nicht vorliege. Ein Feilbieten bedeute die Übergabe der Ware, die aber bei Bestellungen nicht stattfinde. Deshalb könne dieses Modell nicht angewendet werden. Dies bedeute aber nicht, dass die Veranstaltung nicht zugelassen werden könne, sondern es müsse eine andere Rechtsvorschrift herangezogen werden, um die Veranstaltung genehmigen zu können. Diese sei in der Gewerbeordnung unter dem Titel III zu finden, in dem das Reisegewerbe geregelt sei.

Nur am Rande erwähne sie noch die gewidmeten Veranstaltungen, die meist von den Kommunen veranstaltet würden und traditionsbildend seien.

Zuvor sei der damit verbundene Bürokratieaufwand kritisiert worden. Es handle sich um ein in sich geschlossenes System von Rechtsvorschriften, das zu keinem großen Bürokratieaufwand führe, wenn dessen Funktionsweise geläufig und bekannt sei, welche Rechtsvorschrift unter welchen Voraussetzungen anzuwenden sei. Derzeit würden die guten Ansätze, die jetzt schon erkennbar seien, verfestigt, indem durch zusätzliche Handreichungen und Informationen den Kommunen die Sicherheit gegeben werde, damit diese in der Lage seien, verlässlich die Veranstaltungen beurteilen und zulassen zu können.

Die angesprochenen Spezialmärkte gehörten zu den Veranstaltungen, die im LMAMG geregelt seien. Diese Märkte könnten also nur dann zugelassen werden, wenn exakt die Voraussetzungen für den Veranstaltungstyp erfüllt seien.

Frau Abg. Wieland bedankt sich für die ausführlichen Erläuterungen, die aus der Sicht des Gesetzgebers und Verordnungsgeber in sich schlüssig seien. Sie bitte sich aber auch in die Situation des Veranstalters zu versetzen, der oft schon seit Jahren Veranstaltungen durchführe, die keinem klaren Veranstaltungstyp zugeordnet werden könnten. Es werde vonseiten der Politik sehr viel Geld investiert, um die Innenstädte lebendiger zu gestalten. Für sie sei das Kennzeichen für eine lebendige Innenstadt die

Anwesenheit von Menschen. Menschen kämen in die Stadt, wenn es dort ein Angebot gebe. Dieses Angebot bestehe oft aus Märkten. Derzeit bestehe eine tiefe Verunsicherung. Gerade aufgrund der Diskussion um verkaufsoffene Sonntage würden viele Veranstaltungen schon im Vorfeld mit Hinweis auf ein kompliziertes Genehmigungsverfahren abgeblockt. Diese Situation sei auch deshalb entstanden, weil es für die kommunalen Beschäftigten schwierig sei, die Genehmigungsverfahren durchzuführen, da die Unterschiede zwischen den einzelnen Kategorien nicht vermittelt worden seien. Deshalb sollten sich alle bewusst sein, welche Auswirkungen dieses Monster an Regelungen habe.

Herr Abg. Dötsch möchte ebenfalls darauf eingehen, welcher Eindruck vor Ort durch die Regelungen entstehe. Er habe auch gefragt, ob die kommunale Ebene in die Evaluation einbezogen worden sei. Anhand der bisherigen Ausführungen sei deutlich geworden, dass gerade die Akteure vor Ort in eine Evaluation einzubeziehen seien, um die vor Ort gewonnenen Erfahrungen einbeziehen und möglicherweise Verbesserungsvorschläge unterbreiten zu können. Von Akteuren im Bereich der Flohmärkte sei ihm wiederholt dargestellt worden, dass es im zeitlichen Bereich Probleme gebe. Oft seien langfristige Planungen nicht möglich, weil durch die Kommunen keine langfristigen Planungsperspektiven gegeben seien und diese dazu auch nicht verpflichtet seien.

Der Rückgang der Beschwerden in diesem Bereich sei nach seinem Eindruck auch darauf zurückzuführen, dass inzwischen viele Veranstalter resigniert und eingesehen hätten, dass es in Rheinland-Pfalz nicht mehr möglich sei, einen Flohmarkt gut zu betreiben. Dies beginne schon damit, dass bei verkaufsoffenen Sonntagen auch die Flohmarktbetreiber verpflichtet seien, die für den verkaufsoffenen Sonntag geltenden Öffnungszeiten für ihre Flohmärkte zu übernehmen. Wenn ein Flohmarkt beispielsweise erst um 13:00 Uhr beginne, bestehe für die Anbieter das Problem, dass kein ausreichender Parkraum zur Verfügung stehe, weil dieser von den örtlichen Geschäften für ihre Kunden benötigt werde. Deshalb sollten in diesen Fällen die Öffnungszeiten entkoppelt werden, wie dies in der damaligen Anhörung diskutiert worden sei. Möglicherweise sei es sinnvoll, noch einmal die Betroffenen an einen Tisch zu holen, damit die bestehenden Schwachstellen aufgezeigt und Lösungsmöglichkeiten gefunden werden könnten, sodass für Flohmärkte die Möglichkeit bestehe, sich in Rheinland-Pfalz weiterzuentwickeln. Im Zuge der Anhörung sei vonseiten der Flohmarktbetreiber beispielsweise die Bereitschaft geäußert worden, bei Flohmärkten das Angebot von Neuwaren auf 10 % zu beschränken, um damit der Konkurrenzsituation zum Einzelhandel Rechnung tragen zu können. Damals sei im Ausschuss eine sehr breite Diskussion geführt worden, im Zuge derer verschiedene Möglichkeiten angesprochen worden seien. Von einer Evaluation hätte er sich erwartet, dass die damals angesprochenen Punkte gewürdigt worden wären, um an der einen oder anderen Stelle Korrekturen vornehmen zu können.

Frau Abg. Blatzheim-Roegler merkt an, es sei nicht die Absicht der Landesregierung gewesen, Flohmärkte zu verhindern, sondern es sei aufgrund von Gerichtsentscheidungen, zuletzt vom Obergericht Rheinland-Pfalz, erforderlich gewesen, die Rechtsvorschriften zu verändern. Wenn es um das Feiertagsrecht gehe, werde nicht nur von den Kommunen, sondern auch von den Kirchen und Gewerkschaften eine klare Position bezogen. Die Kirchen seien daran interessiert, dass am Sonntag zunächst der Gottesdienst besucht werde, bevor ein Besuch des Flohmarkts erfolge.

An der Mosel gebe es eine Reihe von traditionellen Märkten. In der Verbandsgemeinde Bernkastel-Kues, in der sie wohne, könne sie nicht feststellen, dass es schwierig sei, langfristig zu planen. Die Termine für die in diesem Jahr in der Verbandsgemeinde Bernkastel-Kues stattfindenden Märkte seien bereits bis Ende des Jahres festgelegt worden. Durch das LMAMG sei auch die Möglichkeit eröffnet worden, Spezialmärkte durchzuführen, wodurch der gesetzliche Rahmen ausgeweitet worden sei. Insofern könne sie aus ihrer Region nicht bestätigen, dass die Zahl der Märkte abgenommen habe.

Die durchgeführte Evaluation begrüße sie. Möglicherweise sollte noch hinterfragt werden, weshalb es in einzelnen Regionen Probleme gebe. Vielleicht könnten aber auch die vorgesehenen Handreichungen zur Beseitigung der Schwierigkeiten beitragen.

Herr Vors. Abg. Weiner stellt fest, die durchgeführte Evaluation sei von allen Seiten begrüßt worden. In die nächste Evaluation sollten aber auch die kommunalen Entscheider, die Aussteller und Organisatoren einbezogen werden. Vor diesem Hintergrund bitte er ergänzend um Auskunft, wann die nächste Evaluation stattfinden werde.

Frau Staatssekretärin Schmitt bezeichnet es als ein klares Ziel des Wirtschaftsministeriums, die Wünsche und Aktivitäten vor Ort zu unterstützen, weil unter anderem durch das Engagement auf diesen Veranstaltungen das Bild von Rheinland-Pfalz geprägt werde. Dazu gehöre auch, möglicherweise noch in den Köpfen befindliche Hürden und Hemmnisse so weit wie möglich abzubauen. Die heutige Diskussion habe gezeigt, dass es sich zum Teil auch um ein Kommunikationsproblem handle.

Mittlerweile fänden regelmäßig Dienstbesprechungen statt, in die die regionalen Akteure der Verwaltungen vor Ort integriert seien. Offene Fragen könnten also in diesen regelmäßigen Dienstbesprechungen erörtert werden. Wichtig sei eine landesweit einheitliche Anwendung. Durch eine klare Kommunikation werde dienstleistungsorientiert Hilfestellung gegeben.

Es wäre sehr bedauerlich, wenn der Rückgang der Beschwerden auf eine Resignation zurückzuführen wäre. Es werde mit Hochdruck daran gearbeitet, dass diese Resignation nicht eintrete. Möglicherweise seien Veränderungen im Marktgeschehen auf gesellschaftliche Trendveränderungen zurückzuführen. Ihr seien einzelne Beispiele bekannt, für die sehr gute Lösungen gefunden worden seien. Sie könne nur dazu ermutigen, in den Dienstbesprechungen Probleme anzusprechen, damit helfend zur Seite gestanden werden könne.

Zu den Terminen bitte sie, Frau Schmidt das Wort für ergänzende Ausführungen zu erteilen.

Frau Schmidt erläutert, die Rechtsgrundlage für verkaufsoffene Sonntage befinde sich im Ladenöffnungsgesetz. Im Ladenöffnungsgesetz sei die Öffnungszeit an einem verkaufsoffenen Sonntag auf fünf Stunden begrenzt. Vor Ort sei zu entscheiden, ab welchem Zeitpunkt diese fünf Stunden beginnen. Vom Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz sei entschieden worden, im Rahmen von verkaufsoffenen Sonntagen sei jede Form des Verkaufens zulässig.

Demgegenüber enthalte das LMAMG für Floh- und Trödelmärkte die Vorgabe, dass am Marktsonntag nur der Verkauf von Gebrauchsgütern zulässig sei. Marktsonntag und verkaufsoffener Sonntag würden sich aber gegenseitig ausschließen. Somit bestehe an verkaufsoffenen Sonntagen die Möglichkeit, in der Zeit, in der der verkaufsoffene Sonntag stattfinde, auch einen Floh- und Trödelmarkt mit Neuwaren durchzuführen. An einem Marktsonntag sei es nur zulässig, Gebrauchsgüter anzubieten, wobei dies dann aber im Zeitraum von 11:00 Uhr bis 18:00 Uhr möglich sei. Aufgrund des LMAMG sei die Flut an Flohmärkten, wie es sie früher gegeben habe, nicht mehr möglich, da es nur noch acht Marktsonntage gebe, die sich um die Anzahl der verkaufsoffenen Sonntage reduzierten, sodass vier Marktsonntage verblieben. Damit habe sich das Kontingent reduziert, das aber der Rücksichtnahme auf den Sonntag als Tag, an dem die Arbeit ruhe, geschuldet sei. Dies sei das Ergebnis des schwer errungenen Kompromisses.

Flohmarktveranstalter, von denen beklagt werde, sie könnten nicht mehr so viele Flohmärkte durchführen, fordere sie auf, kreativ zu werden und andere Veranstaltungen anzubieten, für die eine Nachfrage bestehe. In dieser Hinsicht stehe sie mit Veranstaltern im Dialog, damit es diesen möglich sei, weiter ihre Geschäfte zu betreiben. Die bestehende Gesetzeslage eröffne also eine Reihe von Optionen, aber dazu sei es erforderlich, sich mit der Rechtslage etwas intensiver zu beschäftigen. Dies solle im Rahmen der Dienstbesprechungen geschehen.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 6 der Tagesordnung:

Gemeinsames Schreiben der Wirtschaftsminister aus Rheinland-Pfalz, dem Saarland und Baden-Württemberg an die französische Arbeitsministerin

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der FDP

– Vorlage 17/2432 –

Herr Abg. Wink merkt an, in den vergangenen Monaten seien immer wieder die Exporte und die internationalen Handelsbeziehungen Gegenstand der Diskussion gewesen. Im Warenverkehr sei Frankreich der größte deutsche Handelspartner. In Frankreich und Deutschland seien auch ungefähr die gleichen wirtschaftlichen Grundvoraussetzungen gegeben. Daher sei es erstaunlich gewesen, dass Frankreich gegenüber Deutschland trotz der traditionell menschlich und wirtschaftlich bestehenden Verbindungen versuche – überspitzt dargestellt –, bürokratische Hürden beim Überlassen von Arbeitnehmern einzuführen. Deshalb bitte er über den derzeitigen Sachstand zu berichten.

Frau Staatssekretärin Schmitt teilt mit, wie den Medien zu entnehmen gewesen sei, hätten die Wirtschaftsminister der Länder Baden-Württemberg, Saarland und Rheinland-Pfalz im November vergangenen Jahres in einem gemeinsamen Schreiben an die französische Arbeitsministerin Pénicaud appelliert, als überzogen empfundene Hürden in der Entsendung von deutschen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern nach Frankreich zu verhindern und so den Binnenmarkt zwischen Deutschland und Frankreich lebendig zu erhalten. Es freue sie, dass dieses Schreiben positiv aufgenommen worden sei und gemeinsam mit vielfachen diplomatischen Bemühungen auf verschiedenen Ebenen jetzt zum Erfolg geführt habe. Die französische Regierung habe nämlich signalisiert, von geplanten Verschärfungen abzusehen und den Gesetzestext insgesamt zu überprüfen.

Darüber sei sie sehr froh; denn es hätte der europäischen Idee insgesamt ganz klar geschadet, wenn ein Gesetz, das Lohndumping verhindern solle, dazu geführt hätte, den Binnenmarkt gerade zwischen Frankreich und Deutschland – beides Staaten mit gutem Lohnniveau – massiv zu behindern.

Gerne berichte sie zu den Hintergründen: Mit dem Loi Macron aus dem August 2015 habe Frankreich im Jahr 2015 seine vorherigen Meldebestimmungen für die Entsendung von Arbeitskräften nach Frankreich verschärft. Für die Unternehmen aus den Grenzregionen von Rheinland-Pfalz, dem Saarland und Baden-Württemberg seien vor allem umfangreiche Voranmeldungspflichten über ein Online-Portal und die umfangreichen Pflichten zur Mitführung von Dokumenten abschreckend gewesen. Außerdem habe es die Vorgabe gegeben, dass Betriebe zur Entsendung zwingend einen Vertreter mit französischer Postanschrift und Französischkenntnissen für den Zeitraum der Entsendung benennen mussten.

Über die aufwendigen Formalitäten hinaus hätten sich die Unternehmen nach einer Gesetzesänderung des französischen Arbeitsrechts 2016 mit der Forderung konfrontiert gesehen, ab Januar 2018 für jeden entsandten Arbeitnehmer einen Pauschalbetrag von 40 Euro pro Person und Einsatz zu entrichten. Damit sollten die Kosten gedeckt werden, die durch die Einführung des elektronischen Meldungs- und Kontrollsystems entstehen. Die Umsetzungsmodalitäten seien durch ein Dekret im Mai 2017 festgelegt worden.

Die grenzüberschreitend tätigen Unternehmen hätten die Regelungen vielfach als überzogen beklagt. Im Gespräch mit der Handwerkskammer der Pfalz konnte sich das Wirtschaftsministerium einen direkten Einblick in die äußerst aufwendige Beratung und Begleitung der Unternehmen durch die Kammer verschaffen, die erforderlich gewesen sei, um den Betrieben die Arbeit in Frankreich zu ermöglichen. Es zeichnete sich ab, dass sich Unternehmen aus der Tätigkeit in Frankreich zurückziehen würden.

Von verschiedenen Seiten sowohl des Bundes und der Länder als auch der Kammern und Verbände sei das Problem nach Frankreich kommuniziert worden. Bereits im März 2017 hätten zum Beispiel der Ministerpräsident von Baden-Württemberg und die Ministerpräsidentinnen des Saarlands und von Rheinland-Pfalz an die Bundeskanzlerin geschrieben und sie gebeten, das Thema bei den bilateralen Konsultationen mit Frankreich zu behandeln und nach pragmatischen Lösungen für die Unternehmen und Handwerksbetriebe im deutsch-französischen Grenzraum zu suchen.

21. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 16.01.2018
– Öffentliche Sitzung –

Auch auf regionaler Ebene seien dazu verschiedene Expertengespräche geführt worden. So hätten sich zum Beispiel im Juni 2017 in Straßburg Vertreter der Kammern und der Wirtschaftsministerien der drei genannten Länder mit Vertretern der Region Grand-Est getroffen. Zuletzt appellierten die Vertreter des Wirtschafts- und Sozialausschusses der Großregion im November innerhalb der Großregion für eine praktikablere Handhabung des Entsenderechts.

Das gemeinsame Schreiben der Wirtschaftsminister vom 29. November 2017 direkt an die französische Arbeitsministerin Pénicaud sei – auch angesichts der knappen Zeit bis zur Umsetzung der neuen Gebühr – ein Schritt mit dem Ziel gewesen, diesen Prozess voranzubringen. Umso erfreulicher sei die Nachricht des Auswärtigen Amtes am 22. Dezember 2017 über den Erfolg der vielfältigen Bemühungen gewesen.

Arbeitsministerin Muriel Pénicaud habe demnach am 20. Dezember auf einer Pressekonferenz bekannt gegeben, dass die französische Regierung Ende Januar/Anfang Februar 2018 Maßnahmen zur Vereinfachung des Verwaltungsverfahrens bei Entsendung vorstellen werde und in einem ersten Schritt ab 1. Januar 2018 auf die Einführung der Abgabe in Höhe von 40 Euro pro Entsendeantrag verzichten werde.

Nun komme es darauf an, die Gespräche fortzuführen, um zu Regelungen zu gelangen, die sowohl die Gefahr des Lohndumpings einschränkten als auch die reibungslose grenzüberschreitende Tätigkeit der deutschen Unternehmen und Handwerksbetriebe nach Frankreich ermöglichen.

Dem Ausschuss biete sie gerne an, seinen Mitgliedern den gemeinsamen Brief der Wirtschaftsminister an Arbeitsministerin Pénicaud ebenso wie die Information der französischen Regierung zur beabsichtigten Reform des Entsenderechts in Frankreich zur Verfügung zu stellen.

Der Ausschuss nimmt gerne das Angebot an, den gemeinsamen Brief der Wirtschaftsminister an Arbeitsministerin Pénicaud vom 29. November 2017 sowie die Information der französischen Regierung zur beabsichtigten Reform des Entsenderechts in Frankreich zu erhalten

Frau Staatssekretärin Schmitt sagt auf Bitte von **Frau Abgeordnete Blatzheim-Roegler** zu, dem Ausschuss ihren Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 8 der Tagesordnung:

Neubaustrecke Korridor Mittelrhein für den Schienengüterverkehr

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der AfD

– Vorlage 17/2455 –

Herr Abg. Joa führt aus, die Neubaustrecke für den Schienengüterverkehr von Troisdorf nach Mainz-Bischofsheim sei leider nicht in den Bundesverkehrswegeplan unter dem vordringlichen Bedarf, sondern lediglich als potenzieller Bedarf mit der Option aufgenommen worden, in den vordringlichen Bedarf aufsteigen zu können. Die Nutzung des Korridors im Mittelrheintal werde sich in der nächsten Zeit voraussichtlich erhöhen. Weitere Steigerungen seien nach der Fertigstellung des Ceneri-Basistunnel in der Schweiz und des Apennin-Basistunnels „terzo valico“ in Italien zu erwarten. Über die Bahnstrecke Köln – Siegen – Hanau werde wohl nur eine geringfügige Entlastung des Korridors im Mittelrheintal möglich sein. Vor diesem Hintergrund bitte er um Auskunft, weshalb die genauso eingestufte Neubaustrecke Dresden – Prag im Bundesverkehrswegeplan in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen sei, während zur Neubaustrecke Korridor Mittelrhein keine neuen Nachrichten zu vernehmen seien.

Frau Staatssekretärin Schmitt kündigt an, sie werde kurz zur Ausgangslage berichten, während Herr Dr. Speck die aktuelle Situation darstellen werde.

Die Neubaustrecke Troisdorf – Mainz-Bischofsheim im Korridor Mittelrhein sei im gültigen Bedarfsplan Schiene als Teil des Bundesschienenwegeausbaugesetzes im sogenannten potenziellen Bedarf gelistet. Dies bedeute, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bezüglich dieser Maßnahme die volkswirtschaftliche Bewertung im Rahmen der Bundesverkehrswegeplan 2030 noch nicht finalisiert habe. Eine positive volkswirtschaftliche Bewertung der Maßnahme sei Grundvoraussetzung für die Finanzierungsfähigkeit der Maßnahme aus Mitteln des Bedarfsplans. Die DB Netz AG habe mitgeteilt, dass sie davon ausgehe, dass das Bewertungsergebnis für dieses Projekt im Laufe des Jahres 2018 bekannt gegeben werde.

Vonseiten des Landes sei bereits im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrsplans 2030 gefordert worden, für den Trassenverlauf dieser Strecke seitens des Bundes eine Machbarkeitsstudie mit Varianten zu beauftragen. Das Bundesverkehrsministerium habe in diesem Zusammenhang zugesagt, eine Expertengruppe unter Beteiligung der betroffenen Bundesländer einzurichten, die die erforderliche weitere Bewertung des Projekts fachlich begleiten solle. Das Land habe in dieser Expertengruppe mitgearbeitet.

Der Bund habe dabei deutlich gemacht, dass er dieses Projekt zu einer positiven Bewertung bringen wolle, wobei die Kostenseite optimiert werden solle. Wie dies im Detail allerdings aussehen solle, habe er bislang nicht mitteilen können. Bei der Nutzenseite wäre dagegen zu beachten, dass eine Lärmentlastung durch die dann fahrenden lärmarmen Güterwagen kaum noch angerechnet werden könne. Es bleibe eigentlich nur die Kapazitätssteigerung und die Laufwegverkürzung für die Güterzüge, die nicht mehr den kurvenreichen Umweg durch das Mittelrheintal nehmen müssten.

Durch die Fertigstellung des Ceneri-Basistunnels werde die Attraktivität der Gotthard-Achse der NEAT (Neue Eisenbahn-Alpentransversale) gesteigert. Hauptachse sei hierbei die Strecke Zürich – Mailand, die auch für den Transitverkehr Deutschland – Schweiz – Italien eine große Rolle spiele.

Der Apenin-Basistunnel steigere die Attraktivität der Strecke von den ligurischen Seehäfen in Richtung Mailand/Norditalien. Italien verbinde damit die volkswirtschaftliche Erwartung, dass Container-Schiffe, von denen die Suez-Route genutzt werde, die ligurischen Häfen anfahren und nicht in mehr Richtung der ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) bzw. der deutschen Nordseehäfen verkehren.

Nach Einschätzung der DB Netz AG könnten sich aus diesen beiden Ausbauprojekten gegenläufige Effekte ergeben, die zu einer Verringerung der Verkehre im Alpen-Rhein-Korridor und damit auch im Mittelrheintal führen könnten.

Herr Dr. Speck (Referent im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau) ergänzt, die DB AG habe auf Nachfrage im Zusammenhang mit der Bekanntgabe ihrer Aktivitäten zum

Knoten Mannheim mitgeteilt, dass die Untersuchungen zum Knoten Frankfurt und zu dieser alternativen Güterzugstrecke noch nicht abgeschlossen seien und Aussagen erst Mitte 2018 möglich seien.

Es könnten nur Vermutungen angestellt werden, weshalb die Neubaustrecke Dresden – Prag in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen sei. In der Regel würden Projekte in den vordringlichen Bedarf aufgenommen, wenn im Rahmen der Untersuchungen ein positiver Kosten-Nutzen-Faktor ermittelt worden sei. Es könne aber auch sein, dass bei internationalen Strecken internationale Verträge zu berücksichtigen seien, wie zum Beispiel für die POS Nord zwischen Frankreich und Deutschland. Möglicherweise seien solche internationalen Verträge auch zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik geschlossen worden. Dazu lägen ihm aber keine Informationen vor. Rheinland-Pfalz werde vom Bund an solchen Entscheidungen auch nicht beteiligt.

Herr Vors. Abg. Weiner fragt, ob die Landesregierung den Ausschuss unaufgefordert informieren werde, wenn Mitte des Jahres die Untersuchungsergebnisse vorliegen.

Herr Dr. Speck teilt mit, er werde Ende Februar in den Ruhestand gehen, sodass er diese Zusage nicht geben könne. Jedoch hoffe er, dass die DB AG dem Wirtschaftsministerium noch im Februar erste Informationen zur Verfügung stellen werde. Im Hinblick auf eine bessere Abwicklung des durch Rheinland-Pfalz führenden Schienengüterverkehrs und wegen der damit verbundenen Entlastung des Mittelrheintals sei Rheinland-Pfalz natürlich an der Realisierung dieses Projekts sehr interessiert. Allerdings sei schon angedeutet worden, dass die Hoffnungen auf einen positiven Kosten-Nutzen-Faktor nicht allzu hoch gesteckt werden dürften. Dies sei das Ergebnis einer ersten Abschätzung, die von der DB AG im Vorfeld der Entscheidung über den Bundesverkehrswegeplan vorgenommen worden sei. Obwohl der Lärmentlastungsfaktor sehr hoch angesetzt worden sei, habe dies nicht dazu geführt, dass dieses Projekt im Bundesverkehrswegeplan in den vordringlichen Bedarf aufgestiegen sei. Der Einsatz leiserer Güterzüge in der Zukunft und eine zu erwartende Entlastung, weil nach der Fertigstellung des Ceneri-Basistunnels und des Apenin-Basistunnels von den Schiffen auf der Suez-Route verstärkt ligurische Häfen statt Nordseehäfen angefahren würden, werde vermutlich nicht zu einer Erhöhung des Kosten-Nutzen-Faktors führen. Ohnehin habe schon immer Rheinland-Pfalz die Bundesregierung aufgefordert, im Zuge der Entlastung der Bevölkerung über günstigere und kürzere Routen im Bereich der europäischen Güterkorridore nachzudenken.

Herr Vors. Abg. Weiner geht davon aus, dass trotz des Ausscheidens von Herrn Dr. Speck die Landesregierung den Ausschuss über die weitere Entwicklung informieren werde.

Frau Staatssekretärin Schmitt kündigt an, auch nach dem Ausscheiden von Herrn Dr. Speck werde die Landesregierung eine engagierte Verkehrspolitik betreiben. Daher sage sie gerne zu, den Ausschuss über die weitere Entwicklung zu informieren.

Frau Abg. Wieland weist darauf hin, bei der ICE-Strecke Köln – Rhein/Main habe zum Trassenverlauf Einigkeit bestanden. Diese Einigkeit habe dazu beigetragen, Widerstände gegen diese Strecke zu überwinden. Vor diesem Hintergrund bitte sie um Auskunft, ob möglicherweise die Schlagkraft von Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz gegenüber dem Bund darunter gelitten habe, dass verschiedene Routen diskutiert würden.

Herr Dr. Speck legt dar, für die Raumordnung seien die Länder zuständig. Über die Raumordnung stehe ein sehr starkes Instrument zur Verfügung, um den Trassenverlauf festzulegen.

Der Bund habe angekündigt, im Zuge seiner weiteren Untersuchungen zu dieser Neubaustrecke auch die Kosten zu optimieren. Dies werde zur Folge haben, dass der Tunnelanteil verringert werde. Ein durchgehender Tunnel von Troisdorf bis Mainz-Bischofsheim würde zu Protest in den anschließenden Ballungsräumen führen, weil gefragt würde, weshalb die Strecke in gering besiedelten Gebieten durch einen Tunnel geführt werden solle, aber die Fortsetzung der Strecke in den Ballungsräumen oberirdisch vorgesehen sei. Daraus würde sich dann die Forderung ergeben, die Strecke auch im Ruhrgebiet und im Rhein-Main-Gebiet in einem Tunnel zu führen. Bei den für den Ausbau der Bundesverkehrswege zur Verfügung stehenden Mittel könne sich vorgestellt werden, wie realistisch die Umsetzung eines solchen Projekts sei. Dabei müsse natürlich auch langfristig die Frage beantwortet werden, wie eine weiter aus-

21. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 16.01.2018
– Öffentliche Sitzung –

gebaute Güterverkehrsschieneninfrastruktur bei eher nicht zunehmender Bevölkerung und einer zurückgehenden industriellen Produktion unterhalten werden könne. Schon jetzt bereite es große Mühe, die vorhandene Schieneninfrastruktur zu erhalten.

Frau Abg. Blatzheim-Roegler hat Informationen eingeholt, weshalb die Neubaustrecke Dresden – Prag in den vordringlichen Bedarf aufgenommen worden sei, da sie diese Entscheidung auch erstaunt habe. Die EU habe in diesem Fall einen Zuschuss zur Machbarkeitsstudie gewährt, weil es sich um ein grenzüberschreitendes Projekt handle. Im vergangenen Jahr sei dann eine gemeinsame Projektgesellschaft gegründet worden. Die Tschechische Republik sei bereit, einen höheren Anteil an der Finanzierung dieser Strecke zu übernehmen als die Bundesrepublik Deutschland. Nachdem die Finanzierung des Projekts gesichert sei und die Planungen weit genug fortgeschritten seien, hätten die Voraussetzungen vorgelegen, um es in den vordringlichen Bedarf hochzustufen.

Herr Abg. Joa geht davon aus, dass sich der Hinweis auf die sich verändernden Transportwege durch eine verstärkte Nutzung der ligurischen Häfen durch Schiffe, von denen die Suez-Route befahren werde, auf die Gesamtstrecke bezogen habe, da sich die Belastung der Bahnstrecken durch den Güterverkehr in Rheinland-Pfalz dadurch nicht verändere.

Herr Dr. Speck empfiehlt, sich die Güterströme insgesamt zu betrachten. Wenn der Güterstrom im Ruhrgebiet ende, sei es möglicherweise weiterhin sinnvoll, Nordseehäfen anzulaufen. Es sei natürlich nicht sinnvoll, Güterströme mit Zielen in Süddeutschland oder Norditalien über die Nordseehäfen abzuwickeln. Insgesamt sei die Güterzugauslastung auf dem Korridor ARA- bzw. deutsche Nordseehäfen – Genua relativ gleichmäßig. So gebe es Güterströme, die nur über einen Teil dieser Strecke geführt würden. Insgesamt werde aber der Landtransport abnehmen, wenn die Anlieferung über die italienischen Häfen zunehme.

Der Antrag ist erledigt.

Herr Vors. Abg. Weiner dankt Herrn Dr. Speck für die von ihm für das Land geleistete langjährige Arbeit und wünscht ihm alles Gute für den Ruhestand. Mit einem Dank an die Anwesenden für ihre Mitarbeit schließt er 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
Joa, Matthias	AfD
Wink, Steven	FDP
Blatzheim-Roegler, Jutta	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Für die Landesregierung:

Schmitt, Daniela	Staatssekretärin im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
------------------	---

Landtagsverwaltung:

Mayer, Dr. Matthias	Min. Rat
Breitbach, Inga	Richterin am Amtsgericht
Röhrig, Helmut	Reg. Dir. im Sten. Dienst des Landtags (Protokollführer)