

LANDTAG RHEINLAND-PFALZ

17. Wahlperiode

Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr

29. Sitzung am 06.12.2018
– Öffentliche Sitzung –

Protokoll

Beginn der Sitzung: 10:06 Uhr

Ende der Sitzung: 12:34 Uhr

Tagesordnung:

Vor Eintritt in die Tagesordnung

1. Raiffeisen und Genossenschaften
Antrag SPD, CDU, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf
Besprechung im Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr
Unterrichtung
Landtagspräsident
[– Drucksache 17/7575 –](#)

2. Budgetbericht der Landesregierung zum 30. Juni 2018
Bericht (Unterrichtung)
Landesregierung
[– Drucksache 17/7589 –](#)

3. Stand der Planungen der A 643
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der AfD
[– Vorlage 17/3583 –](#)

Ergebnis:

S. 4

Erledigt
(S. 16 – 18)

Kenntnisnahme
(S. 6)

Erledigt
(S. 7 – 8)

Tagesordnung (Fortsetzung):**Ergebnis:**

- | | |
|---|--------------------------------|
| 4. Bürgschaften und Garantien des Landes im Jahr 2017
Vorlage
Ministerium der Finanzen
– Vorlage 17/3605 – | Kenntnisnahme
(S. 9) |
| 5. Weitere Entwicklung des Flughafens Hahn
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der AfD
– Vorlage 17/3871 – | Erledigt
(S. 10 – 15) |
| 6. Transferinitiative Rheinland-Pfalz
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der SPD
– Vorlage 17/3883 – | Erledigt
(S. 19 – 21) |
| 7. Studie Mobilität in Deutschland 2017
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der SPD
– Vorlage 17/3884 – | Schriftlich erledigt
(S. 5) |
| 8. Situation der Brauereien und der Braukunst in Rheinland-Pfalz
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der FDP
– Vorlage 17/3894 – | Erledigt
(S. 22) |
| 9. BQFGRP Jubiläum – eine Chance für Rheinland-Pfalz
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der FDP
– Vorlage 17/3895 – | Erledigt
(S. 23 – 25) |
| 10. a) Rhein-Niedrigwasser: Auswirkungen auf die Wirtschaft und die Versorgung in Rheinland-Pfalz
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der AfD
– Vorlage 17/4005 – | Erledigt
(S. 26 – 31) |
| b) Rhein: Wirtschaftliche und verkehrliche Auswirkungen durch Niedrigwasserstand
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
der Fraktionen der SPD, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Vorlage 17/4024 – | Erledigt
(S. 26 – 31) |
| 11. Elektrifizierung der Bahnstrecke Neustadt – Wörth
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Vorlage 17/4019 – | Erledigt
(S. 32 – 33) |
| 12. Einführung eines Digitalbonus in Rheinland-Pfalz
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der CDU
– Vorlage 17/4036 – | Erledigt
(S. 34 – 35) |

Tagesordnung (Fortsetzung):

Ergebnis:

- | | |
|--|--------------------------------|
| 13. Initiative des Bundesverkehrsministeriums zur Zulassung von NRE-Motoren für Binnenschiffe
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der CDU
– Vorlage 17/4037 – | Schriftlich erledigt
(S. 5) |
| 14. Verschiedenes | S. 36 |

**29. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 06.12.2018
– Öffentliche Sitzung –**

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

Vor Eintritt in die Tagesordnung:

Der Ausschuss kommt überein, Punkt 1 der Tagesordnung erst nach 11:00 Uhr aufzurufen.

Vors. Abg. Thomas Weiner teilt mit, dass dem Ausschuss künftig der fraktionslose Abgeordnete Jens Ahnemüller angehören werde. Für die heutige Sitzung habe sich Abgeordneter Jens Ahnemüller jedoch entschuldigen lassen. Als fraktionsloser Abgeordneter habe Abgeordneter Jens Ahnemüller im Ausschuss Anwesenheits-, Berichts- und Fragerechte, aber kein Stimmrecht.

Punkte 7 und 13 der Tagesordnung:

7. Studie Mobilität in Deutschland 2017

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der SPD

[– Vorlage 17/3884 –](#)

13. Initiative des Bundesverkehrsministeriums zur Zulassung von NRE-Motoren für Binnenschiffe

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der CDU

[– Vorlage 17/4037 –](#)

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

Punkt 2 der Tagesordnung:

Budgetbericht der Landesregierung zum 30. Juni 2018

Bericht (Unterrichtung)

Landesregierung

[– Drucksache 17/7589 –](#)

Der Ausschuss nimmt Kenntnis.

Punkt 3 der Tagesordnung:

Stand der Planungen der A 643

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der AfD

[– Vorlage 17/3583 –](#)

Staatsminister Dr. Volker Wissing berichtet, die rheinland-pfälzische Landesregierung habe sich im Koalitionsvertrag verpflichtet, den vom Bund angewiesenen sechsstreifigen Ausbau der A 643 zwischen dem Autobahndreieck Mainz und der Anschlussstelle Mainz-Mombach möglichst flächenschonend zu realisieren.

Der Landesbetrieb Mobilität habe mit Hochdruck die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt der A 643 zwischen der Anschlussstelle Mainz-Gonsenheim und der Anschlussstelle Mainz-Mombach erstellt. Die Planungen für den Ausbau seien insbesondere aufgrund der sehr vielen naturschutzrechtlichen Fragen im Zusammenhang mit dem Naturschutzgebiet Mainzer Sand komplex und sehr zeitintensiv gewesen. Gründliches Arbeiten sei hierbei die Voraussetzung gewesen, um rechtssichere Planfeststellungsunterlagen anfertigen zu können.

Am 13. September 2018 habe er im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens ausgewählte Vertreter der Stadt, der Politik und der Wirtschaft im Rahmen einer Informationsveranstaltung über den Stand des Projekts informiert. Weiter habe am 19. September 2018 in Gonsenheim die verfahrensrechtlich vorgezogene vorgezogene Öffentlichkeitsbeteiligung in Form einer öffentlichen Informationsveranstaltung durch den Landesbetrieb Mobilität stattgefunden.

Am 28. November 2018 seien die Planfeststellungsunterlagen an die für das Verfahren zuständige Planfeststellungsbehörde übergeben worden. Somit könne im nächsten Schritt das Baurechtsverfahren durchgeführt werden, und der sechsstreifige Ausbau der A 643 zwischen der Anschlussstelle Mainz-Gonsenheim und der Anschlussstelle Mainz-Mombach rücke näher. Hierfür bedanke er sich ausdrücklich bei allen Verfahrensbeteiligten.

Ihm sei es als Verkehrsminister ein wichtiges Anliegen gewesen, dass dieses Projekt von Anfang mit Hochdruck und maximaler Beschleunigung betrieben werde. Es sei wie geplant und in der öffentlichen Veranstaltung dargestellt, möglich gewesen, im November die Unterlagen fertigzustellen.

Abg. Steven Wink greift den in den Medien immer wieder auftauchenden Vorwurf auf, bei diesem Projekt gebe es keine Fortschritte. Im Plenum und in den Ausschussberatungen sei von Staatsminister Dr. Volker Wissing immer wieder auf die Notwendigkeit von rechts- und planungssicheren Grundlagen für dieses Projekt hingewiesen worden. Wegen der zum Teil damit verbundenen bürokratischen Hürden sei die Landesregierung auch schon bei der EU vorstellig geworden. Deshalb sei aus seiner Sicht die Klarstellung angebracht, dass in den Medien zum Teil nicht der komplette Sachverhalt dargestellt werde. Wenn der Vorwurf erhoben werde, bei dem Projekt gebe es keine Fortschritte, werde den Menschen, die an diesem Projekt arbeiteten, vorgeworfen, sie wären nicht tätig. Dieser Vorwurf sei nicht korrekt. Sofern dieser Vorwurf von dritter Seite erhoben werde, sei dies noch nachvollziehbar. Nicht nachvollziehbar sei dieser Vorwurf aber, wenn er von Landespolitikern erhoben werde.

Abg. Gabriele Wieland entgegnet, es entspreche aber auch den Tatsachen, dass über Jahre hinweg zu wenig unternommen worden sei, um das Projekt voranzutreiben, weil nicht in ausreichendem Umfang Planungskapazitäten zur Verfügung standen und es darüber hinaus aus bestimmten Bereichen der Politik Widerstand gegen dieses Projekt gegeben habe.

Abg. Jutta Blatzheim-Roegler stellt fest, Bauprojekte erstreckten sich zum Teil über einen längeren Zeitraum. Im Bericht sei schon darauf hingewiesen worden, dass bei den Planungen rechtliche Vorgaben zu beachten seien. Planungen sollten schließlich rechtssicher sein, damit die Planungen bei einer Klage Bestand hätten.

Nach Auffassung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und ihrer eigenen Auffassung hätte das Verfahren für die in der zurückliegenden Legislaturperiode vorgesehene Planung einer Vier-+-Zwei-Lösung, die in dieser Form auch mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie den Verbänden abgestimmt gewesen

sei, sehr viel schneller umgesetzt werden können. Mit dieser Variante wäre es ebenfalls möglich gewesen, die gewünschte Kapazitätserhöhung zu erreichen. Nach ihrer festen Überzeugung sei gegen die nun vorgenommene Planung auf jeden Fall mit einer Klage zu rechnen. Durch die Entscheidung des Bundes, das Land anzuweisen, die A 643 sechsspurig auszubauen, werde dem Ziel, Mobilität auf diesem Streckenabschnitt besser zu organisieren, ein Bärendienst erwiesen.

Abg. Benedikt Oster ist der Meinung, die Aussage, bei diesem Projekt gebe es keine Fortschritte, sei zu pauschal. Wie schon dargestellt, handle es sich um eine komplexe Materie, die eine sehr lange Verfahrenszeit erfordere. Der Planfeststellungsbeschluss sei ein wichtiger Schritt im Gesamtverfahren. Nachdem der Großteil der Planfeststellungsbeschlüsse beklagt werde, seien sorgfältige Detailplanungen sehr wichtig. Da bei diesem Projekt ziemlich sicher mit Klagen zu rechnen sei, komme bei diesem Projekt dem Grundsatz Gründlichkeit vor Schnelligkeit noch größere Bedeutung zu als bei anderen Projekten. Deshalb könne die kritisierte Zeitverzögerung gerechtfertigt werden. Eine Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses wäre schlimmer als eine Zeitverzögerung, die durch sehr sorgfältige Detailplanungen eingetreten sei.

Staatsminister Dr. Volker Wissing bringt zum Ausdruck, die erwähnten öffentlichen Äußerungen hätten ihn irritiert. Es sei bekannt, dass es in Mainz unterschiedliche politische Positionen zu diesem Projekt gebe. Die unterschiedlichen Meinungen hätten aber keinerlei Einfluss auf seine Entscheidung gehabt, eine Beschleunigung des Planungsverfahrens anzuordnen. Das Projekt sei von Anfang an von ihm mit Nachdruck vorangetrieben worden.

Am sechsspurigen Ausbau des Streckenabschnitts gebe es keine Zweifel. Die Landesregierung sei sich einig, dass das Projekt, so wie es im Bundesverkehrswegeplan enthalten sei, so schnell wie möglich realisiert werden solle. Demzufolge sei von Anfang an an dem Projekt mit hoher Präzision, aber auch mit einem Beschleunigungswillen gearbeitet worden. Ansonsten wäre es nicht gelungen, die Planfeststellungsunterlagen schon im November 2018 vorzulegen. Bewusst verwende er das Wort „schon“; denn schon in der öffentlichen Veranstaltung habe er deutlich zum Ausdruck gebracht, dass es sich um eine sehr komplexe Aufgabe handle, über den Mainzer Sand zu planen. Insofern seien alle Äußerungen, das Projekt sei nicht mit Nachdruck bearbeitet worden, faktenwidrig.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Bürgschaften und Garantien des Landes im Jahre 2017

Vorlage

Ministerium der Finanzen

[– Vorlage 17/3605 –](#)

Barbara Reinert-Benedyczuk (Referentin im Ministerium der Finanzen) erläutert, der Bericht erstreckte sich auf das Jahr 2017. In ihm seien die Bürgschaften und Garantien des Landes für Gesellschaften des Landes, aber auch für sonstige privatrechtliche und öffentlich-rechtliche Gesellschaften enthalten. Für privatrechtliche Gesellschaften ohne Beteiligung des Landes seien Bürgschaften und Garantien im Rahmen der Wirtschaftsförderung gewährt worden.

Gegenüber dem Jahr 2016 hätten sich relativ geringe Veränderungen ergeben. Weiter sei eine relativ verhaltene Nachfrage zu verzeichnen. Dies sei insbesondere darauf zurückzuführen, dass die Unternehmen meist gut mit Eigenkapital ausgestattet seien. Insofern sei ein Bedarf an Sicherheiten in Form von Bürgschaften nicht allzu groß.

Abg. Gabriele Wieland bezieht sich auf die Rückflüsse aus vorangegangenen Einlösungen in Höhe von 31,5 Millionen Euro. Sie bitte zu begründen, weshalb dieser Betrag deutlich über dem aus dem Vorjahr liege.

Barbara Reinert-Benedyczuk teilt mit, dabei handle es sich um drei große Einzelfälle, zu denen sie keine Unternehmensnamen nennen könne. Im Zuge von Insolvenzverfahren seien Mittel an das Land zurückgeflossen. Diese Rückflüsse seien aber nicht planbar.

Barbara Reinert-Benedyczuk bittet um Verständnis, dass sie die Frage der **Abgeordneten Gabriele Wieland**, wie die Rückflüsse im Umfang von 31,5 Millionen Euro in den Haushalt eingespeist werden, nicht beantworten könne.

Abg. Gabriele Wieland bittet um eine schriftliche Beantwortung ihrer Frage.

Abg. Dr. Denis Alt gibt den Hinweis, dass solche Rückflüsse nicht als strukturelle Einnahmen zu betrachten seien, sondern es sich um finanzielle Transaktionen handle. Damit stünden diese Mittel nicht unmittelbar für Ausgaben im Zuge des Haushalts zur Verfügung. Insofern könnten diese Mittel nicht mit Steuereinnahmen verglichen werden.

Vors. Abg. Thomas Weiner äußert die Vermutung, durch die Rückflüsse werde sich das Defizit im laufenden Haushaltsjahr reduzieren, sodass sie nicht im Zuge der laufenden Haushaltsberatungen verplant werden könnten. Deshalb gehe er davon aus, dass sich eine schriftliche Beantwortung der Frage erübrige.

Der Ausschuss nimmt Kenntnis.

Punkt 5 der Tagesordnung:

Weitere Entwicklung des Flughafens Hahn

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der AfD

[– Vorlage 17/3871 –](#)

Abg. Matthias Joa führt aus, der Antrag sei eingebracht worden, weil in Medienberichten von einer erheblichen Reduzierung des Engagements der Ryanair vor Ort die Rede gewesen sei. Daraufhin seien innerhalb der Fraktion der AfD noch einmal die Wirtschaftlichkeitsrechnung der Käufergesellschaft und die Planungsrechnung betrachtet worden. Dadurch sei deutlich geworden, dass es um eine Reduzierung um bis zu 500.000 Passagiere gehe. Die Umsatzkalkulation auf der Grundlage der Verkehrseinheiten könne damit aus der Sicht der Fraktion der AfD von der Käufergesellschaft in der Form nicht mehr gehalten werden.

Natürlich könne die Landesregierung zur Entwicklung des Flughafens Hahn formal argumentieren, sie habe den Flughafen verkauft und habe damit nichts mehr zu tun. Nachdem das Land Rheinland-Pfalz aber noch mit bis zu 50 Millionen Euro an Steuergeldern in Anspruch genommen werden könne, sei es aus der Sicht der Fraktion der AfD wichtig, auf die Käufergesellschaft zuzugehen und sie zu fragen, wie ihre weitere Strategie aussehe. Sofern die Käufergesellschaft den Flughafen vornehmlich unter Renditegesichtspunkten betrachte, werde die Investition nämlich in der bisherigen Form nicht mehr zu halten sein. Nach Ansicht der Fraktion der AfD werde die Landesregierung mit einer formalen Betrachtung den Interessen der Wirtschaft vor Ort, aber auch denen der Beschäftigten nicht gerecht. Daher enthalte der Antrag einige Fragen, auf deren Beantwortung er gespannt sei.

Prof. Dr. Hannes Kopf (Abteilungsleiter im Ministerium des Innern und für Sport) kündigt an, er werde die im Antrag aufgeworfenen sieben Fragen in vier Blöcken beantworten, nämlich in den Blöcken Ryanair, HNA, Beihilfen und Plan B der Landesregierung.

Im Antrag werde auf einen älteren Medienbericht vom 23. Oktober 2018 verwiesen. Danach seien aber weitere Berichterstattungen erfolgt. Der Medienbericht vom 23. Oktober 2018 habe beispielsweise Spekulationen darüber beinhaltet, ob Ryanair gegebenenfalls den Flugbetrieb auf dem Flughafen Hahn ganz aufgeben könnte. Die auch über die Medien gestreuten Gerüchte, die Ryanair werde ihre Flugzeuge vom Flughafen Hahn abziehen, hätten sich bis heute nicht bestätigt. Jedenfalls seien Flüge ab dem Flughafen Hahn für den kommenden Sommer bei der Ryanair buchbar. Zu erwarten sei aber eine nicht unerhebliche Reduzierung der Flüge der Ryanair auf dem Flughafen Hahn. Dies könne natürlich nicht mit Freude aufgenommen werden.

Der Flughafen Hahn verzeichne seit einiger Zeit einen erheblichen Rückgang bei den Passagierzahlen. Jedoch sei zu differenzieren zwischen den Passagierzahlen und dem Frachtverkehr. Im Jahr 2017 seien auf dem Flughafen Hahn rund 2,47 Millionen Passagiere zu verzeichnen gewesen. Dies bedeute einen Rückgang um 5,3 % gegenüber dem Vorjahr. In den ersten drei Quartalen 2018 habe sich der Trend bedauerlicherweise weiter fortgesetzt. 1,7 Millionen Passagiere bedeuteten einen weiteren Rückgang um rund 13,3 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Für diese Entwicklung gebe es mehrere Ursachen. Zunächst einmal habe die Ryanair verstärkt weiter entfernte Flugziele aufgenommen. Dies könne auch dem Flugplan entnommen werden. Folge seien weniger Flugumläufe und damit weniger Passagierzahlen gewesen. Die Ryanair habe auch die Einführung der Luftverkehrssteuer im Jahr 2011 als Ursache für Verlagerungen ins grenznahe Ausland genannt. Hinzu komme eine Änderung der Strategie von Ryanair, eine größere Anzahl von Flughäfen in das Streckennetz einzubinden und das Angebot nicht mehr nur auf Regionalflughäfen zu begrenzen, sondern auch auf große Verkehrsflughäfen zu erweitern. Dies sei wohl der maßgebliche Aspekt für die dargestellte Entwicklung am Flughafen Hahn. So fliege Ryanair ab dem Jahr 2017 ab dem Flughafen Frankfurt/Main. Dieses Marktfeld habe sich also insgesamt verändert.

Ryanair habe auch immer wieder öffentlich betont, dass sie wie alle anderen Fluggesellschaften die Wirtschaftlichkeit aller Strecken laufend überwache und die Streckenverläufe entsprechend anpasse. Ryanair habe dies an allen Standorten in den vergangenen Jahren auch immer wieder gezeigt. Wenn eine andere Strecke wirtschaftlicher erscheine, erfolge eine Verlagerung. Auf Veränderungen am Markt

werde schnell reagiert und es erfolge eine Anpassung des Geschäftsmodells. Da Ryanair nach wie vor die mit Abstand wichtigste Passagierfluggesellschaft auf dem Hahn sei, wirke sich jede Änderung in den Abläufen bei Ryanair direkt auf das Geschehen am Flughafen aus.

Es werde ganz gezielt auf die Auswirkungen auf die Arbeitsplätze gefragt. Ob und welche Auswirkungen die Entscheidung von Ryanair auf bestimmte Arbeitsplätze habe, könne nicht sicher gesagt werden; denn dies sei davon abhängig, wie sich die privaten Unternehmen vor Ort auf Veränderungen, die es auch in der Vergangenheit schon gegeben habe, einstellen werden. Zudem sei es nach wie vor erklärtes Ziel der HNA, Passagierverkehr zwischen dem Hahn und der chinesischen Provinz Hainan zu etablieren.

Positiv sei, dass es entgegen der Entwicklung bei den Passagierzahlen der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH (FFHG) immerhin gelungen sei, den Frachtverkehr zu steigern. Im Jahr 2017 habe sich die Steigerung auf knapp 75 % auf über 126.000 t belaufen. In den ersten drei Quartalen 2018 sei noch einmal eine Steigerung um 65,8 % auf rund 131.000 t erreicht worden. Durch die Entwicklung des Frachtverkehrs sei der Flughafen wieder zum fünfgrößten Frachtflughafen in Deutschland geworden und rechne mit weiteren Zuwächsen.

Zusammenfassend komme er zu dem Ergebnis, der Luftverkehrsmarkt sei geprägt von einem hohen Wettbewerbsdruck und von ständigen Veränderungen, worauf schon mehrfach hingewiesen worden sei. Es sei nicht auszuschließen, dass sich das Wettbewerbsumfeld durch veränderte Strategien der Marktteilnehmer, insbesondere der Luftverkehrsgesellschaften, eine Erweiterung der Abfertigungskapazitäten an Wettbewerbsflughäfen, beispielsweise durch den Terminal 3 am Flughafen Frankfurt/Main, und einen anhaltenden Kostendruck noch weiter verschärfen könne. Es werde daher auch in Zukunft immer wieder zu Änderungen kommen, wie der Abzug von AirBridgeCargo beispielhafte zeige.

Der Flughafen Hahn, Ryanair und andere Fluggesellschaften seien Privatunternehmen, die ihr eigenes Geschäftsmodell finden und aufbauen müssten. Gerade vor diesem Hintergrund sei es wichtig gewesen und werde es auch in der Zukunft wichtig sein, mit HNA einen Flughafenbetreiber zu haben, dem das Potenzial, sich im starken Wettbewerb zu behaupten, zuzuschreiben sei.

Im Antrag seien sehr detaillierte Fragen zu HNA enthalten. Deshalb sei es erforderlich, in der Berichterstattung etwas weiter auszuholen.

Der Verkauf des Geschäftsanteils des Landes an der FFHG sei in einem internationalen, offenen, diskriminierungs- und bedingungsfreien Ausschreibungsverfahren im Rahmen des europäischen Beihilferechts erfolgt. Das europäische Beihilferecht sei im Prinzip der Rechtsrahmen, der zu beachten und natürlich auch politisch zu beachten sei. Darüber hinausgehende Maßnahmen und Einflussmöglichkeiten gebe es daher nicht.

Mit Vollzug des Anteilkaufvertrags Anfang August 2017 sei der Geschäftsanteil auf die HNA Airport Group GmbH übergegangen. Dies betone er, weil immer wieder behauptet werde, das Land hätte zusätzliche Absicherungen verlangen müssen. Nach den europarechtlichen Bestimmungen zum Beihilferecht sei aber gerade dies nicht möglich gewesen.

Bereits seit dem vergangenen Jahr werde über die finanzielle Entwicklung des HNA-Konzerns in den Medien ausführlich berichtet. Danach habe sich HNA in der Vergangenheit weltweit an verschiedenen Unternehmen beteiligt und hohe Investitionen getätigt. Zu lesen sei gewesen, dass es dadurch bedingt zu Liquiditätsbedarfen und Umfinanzierungsmaßnahmen des HNA-Konzerns gekommen sei. Zuletzt sei aber auch zu lesen gewesen, dass HNA offenbar in Abstimmung mit der chinesischen Regierung insoweit bereits Fortschritte erzielen konnte. Den Medien sei zu entnehmen, dass HNA zunehmend Unternehmensbeteiligungen und Grundstücke veräußere, um die Liquidität im Konzern sicherzustellen.

Es seien keine Anzeichen ersichtlich, dass die zuvor beschriebenen Maßnahmen im HNA Konzern Auswirkungen auf die Beteiligung am Flughafen Hahn hätten. Positiv aus der Sicht des Landes Rheinland-Pfalz sei zu sehen, dass der Betrieb eines Flughafens zu den Kernkompetenzen HNA Gruppe gehöre. Mit Vertretern der HNA gebe es regelmäßigen Kontakt. Auch aus diesen Gesprächen und Kontakten ergebe sich keine andere Einschätzung. Im Gegenteil, es sei nämlich ein sehr großes Interesse an der

Entwicklung des Flughafens Hahn zu verzeichnen. Auf die Investitionsabsichten am Flughafen Hahn werde er gleich noch zu sprechen kommen.

Dieses große Interesse gelte auch für das Land Rheinland-Pfalz. Aus diesem Grund werde der Flughafen auch nach erfolgter Privatisierung für einen Übergangszeitraum bis 2024 mit Beihilfen für den Betrieb und die neuen Investitionen auf der Basis der Luftverkehrsleitlinien der EU und der EU-Kommission unterstützt. Diese Leitlinien stellten beihilferechtliche Konkretisierungen dar und seien einzuhalten.

Betriebsbeihilfen würden in Höhe von insgesamt bis zu 25,3 Millionen Euro und längstens für den Zeitraum bis 2024 gewährt. Die EU-Kommission habe diese Beihilfen im Juli 2017 genehmigt. Der Übergangszeitraum ergebe sich aus den schon erwähnten Luftverkehrsleitlinien.

Auszahlungen erfolgten jährlich nachträglich für das Vorjahr unter Vorlage entsprechender Nachweise des entstandenen operativen Verlusts und – dies sei besonders zu betonen – einer entsprechenden Bestätigung eines Wirtschaftsprüfers. Der Wirtschaftsprüfer müsse dabei auch die Einhaltung der weiteren Vorgaben, also die Einhaltung vergaberechtlicher Bestimmungen, prüfen und bestätigen.

Sicherheitskosten für die Bereiche Brandbekämpfung und Rettungsdienst würden in Höhe von insgesamt bis zu 27 Millionen Euro (3 Millionen Euro pro Jahr) und längstens für den Zeitraum bis 2025 gewährt. Auszahlungen erfolgten auch insoweit jährlich nachträglich für das Vorjahr unter Vorlage entsprechender Nachweise der tatsächlichen Ausgaben und einer entsprechenden Bestätigung eines Wirtschaftsprüfers. Auch insoweit müsse der Wirtschaftsprüfer die Einhaltung der weiteren Vorgaben zur Einhaltung vergaberechtlicher Bestimmungen prüfen und bestätigen.

Investitionsbeihilfen würden in Höhe von bis zu 22,6 Millionen Euro bis 2024 gewährt. Die Luftverkehrsleitlinien legten die Voraussetzungen fest und sähen für einen Flughafen in der Größe des Flughafens Hahn eine Förderquote von höchstens 50 % vor. Mindestens die Hälfte der Investitionen habe die FFHG selbst aufzubringen.

Die FFHG habe Mitte September 2018 die ersten drei Investitionsbeihilfeanträge gestellt. Die Investitionsvorhaben beträfen die Flughafeninfrastruktur, insbesondere das Rollwegesystem. Die Größenordnung der Gesamtinvestitionen solle sich danach auf rund 9 Millionen Euro belaufen. Die FFHG erarbeite derzeit die entsprechenden Detailplanungen. Erst nach der Vorlage der Detailplanungen könnten die Anträge abschließend geprüft und mit entsprechenden Vorgaben für den Verwendungsnachweis beschieden werden.

Zuletzt werde in dem Antrag nach einem Plan B gefragt. Die weitere Entwicklung des Flughafens Hahn werde maßgeblich durch die Entwicklung des Marktumfelds und das Verhalten der Marktteilnehmer bestimmt. Die Möglichkeiten, die das EU-Beihilferecht für die Unterstützung von Flughäfen lasse, nutze die Landesregierung.

Hinsichtlich der Entwicklung der Region insgesamt komme mittlerweile auch dem Ausbau der B 50 oder beispielsweise dem Hochmoselübergang eine größere Bedeutung zu als früher. Dies zeige sich an der erfreulichen Entwicklung der Gewerbeansiedlungen entlang der B 50, wenn die Gesamtregion betrachtet werde.

Abg. Matthias Joa möchte zum Thema „Flughafen Hahn“ keine Schuldzuweisungen erheben, da ihm bekannt sei, dass die Situation vor Ort nicht ganz einfach sei. Gemeinsam werde das Ziel verfolgt, den Flughafen Hahn, die Region und die dort vorhandenen Arbeitsplätze vernünftig aufzustellen. Dennoch sei es aus seiner Sicht erforderlich, sich mit Details zu beschäftigen.

Sofern das Passagieraufkommen weiter rückläufig sein sollte, habe dies in der Praxis zur Folge, dass sich die Fixkosten sehr viel stärker auf den Frachtverkehr auswirken würden. Wenn ein Ausgleich der Fixkosten durch das geringere Passagieraufkommen erfolgen solle, müsste das Frachtaufkommen noch sehr viel stärker steigen als im damaligen Wirtschaftsplan dargestellt. Deshalb sei die Kernfrage, welches Ziel die HNA verfolge. Wenn von der HNA das Ziel verfolgt werde, mit der FFHG ein wirtschaftlich gesundes Unternehmen zu betreiben, stellten die aktuellen Zahlen für die HNA ein riesiges Problem dar. Ebenso sei vorstellbar, dass die HNA bereit sei, Verluste zu tragen, weil sie das strategische Ziel verfolge, in Zentraleuropa über eine Basis zu verfügen. Bisher sei noch keine Antwort gegeben worden,

welche der beiden Ziele die HNA verfolge. Nachdem ein ständiger Kontakt zur HNA bestehe, bitte er um Auskunft, ob an die HNA die Fragen gerichtet worden seien, wie sich die Umstrukturierung voraussichtlich auswirken werde und ob ein wirtschaftliches Negativergebnis für die HNA ein K.-o.-Kriterium darstelle. Sofern die HNA bereit sei, die anfallenden Verluste zu tragen, erübrige sich eine weitere Diskussion, aber diese Fragestellung müsse innerhalb der Landesregierung im Detail diskutiert werden.

Prof. Dr. Hannes Kopf hat aus politischer Sicht Verständnis für die Nachfragen. Die der Landesregierung bekannten Informationen habe er jedoch bereits dargelegt.

Die Entwicklung des Passagier- und Frachtaufkommens sei natürlich ein wirtschaftlich relevanter Aspekt. Aufgabe der Landesregierung sei es jedoch, nach den Vorgaben des EU-Beihilferechts den Geschäftsbetrieb der FFHG zu unterstützen. Dazu gehöre natürlich auch die Führung von Gesprächen. Die Landesregierung habe ein hohes Interesse am Erhalt oder möglicherweise auch Ausbau der Arbeitsplätze am Flughafen Hahn.

Zuvor habe er schon berichtet, dass Investitionsbeihilfeanträge im Umfang von 9 Millionen Euro bereits gestellt worden seien. Eine abschließende Prüfung dieser Anträge sei noch nicht erfolgt. Es sei aber für einen Investor wenig sinnvoll, in einen Standort zu investieren, der von diesem als schlechter Standort betrachtet werde. Eine darüber hinausgehende Aussage könne er aus der Sicht der Landesregierung nicht treffen.

Abg. Gabriele Wieland bittet ergänzend Aussagen zur Unterstützung der Entwicklungsgesellschaft Hahn mbH (EGH) durch das Land zu treffen, da das Land zugesagt habe, die EGH zu unterstützen. Insbesondere sei sie an einer Prognose interessiert, welchen Umfang diese Unterstützung im Jahr 2018 erreichen könnte.

Die Entwicklung des Passagier- und Frachtaufkommens auf dem Flughafen Hahn sei auch von der Konstellation des Luftverkehrs in Deutschland und Europa abhängig. Für den Flughafen Hahn sei das Innenministerium zuständig, aber für das Thema „Luftverkehr“ liege die Ressortzuständigkeit beim Wirtschaftsministerium. Deshalb frage sie, ob es für die FFHG Möglichkeiten geben, beispielsweise in Gesprächen mit der Fraport und den zuständigen Bundesministerien, die eigenen Interessen einzubringen.

Abg. Matthias Joa vertritt die Auffassung, sowohl im Verkaufsprozess als auch im laufenden Subventionsprozess müsse die Landesregierung das EU-Beihilferecht beachten. Immerhin gehe es um knapp 50 Millionen Euro an Steuergeldern. Theoretisch könnte an die Beschäftigten der FFHG auch ein Betrag von beispielsweise 30 Millionen Euro gezahlt werden, womit diese in die Lage versetzt würden, in den nächsten fünf Jahren keiner Arbeit mehr nachgehen zu müssen. Natürlich sei dies kein gangbarer Weg, aber er wolle nur einmal verschiedene Optionen nebeneinander stellen.

Aus seiner Sicht sei es auch wichtig, sich in die Situation des Käufers zu versetzen. Vor diesem Hintergrund frage er, ob die Landesregierung den vorgelegten Wirtschaftsplan von ihrem Berater einer Überprüfung habe unterziehen lassen und ob im Zuge dieser Überprüfung auch gewisse Szenarioberechnungen vorgenommen worden seien, um sich einen Überblick darüber zu verschaffen, wie sich die Situation im Innenverhältnis für die HNA darstelle.

Vors. Abg. Thomas Weiner geht davon aus, dass die HNA Group nicht auf dem öffentlichen Markt diskutieren werde, welche Strategie sie verfolge, aber verschiedene Strategieansätze ergäben sich aus dem Handeln der HNA Group. Die Anträge auf Investitionsbeihilfen interpretiere er in der Form, dass die HNA Group beabsichtige, Investitionen zu tätigen. Einerseits sei dies ein gutes Zeichen, aber andererseits stelle sich die Frage, ob die Höhe der Investitionen sich in einer Größenordnung bewege, wie sie sich die Landesregierung erhofft habe, oder ob sie dahinter zurückbleibe. Deshalb bitte er die Landesregierung, eine Einschätzung zur Höhe und zur Art der Investitionen abzugeben, für die Investitionsbeihilfen beantragt worden seien.

Prof. Dr. Hannes Kopf erläutert, der Wirtschaftsplan sei Gegenstand und Grundlage für die beihilferechtliche Entscheidung der EU-Kommission gewesen. Diese Entscheidung sei Grundlage für das Handeln der Landesregierung, da sie nur in diesem Rahmen über Beihilfen Unterstützung gewähren dürfe. Insofern unterstütze die Landesregierung den Flughafen Hahn im Rahmen des Beihilferechts. Solange der Wirtschaftsplan von den zuständigen Stellen nicht grundsätzlich infrage gestellt werde, gebe es aus

der Sicht der Landesregierung keinen Grund, die Unterstützung für den Flughafen Hahn einzuschränken, wobei natürlich eine konkrete Prüfung der Beihilfe in jedem Einzelfall erfolgen müsse.

Wie dargestellt, seien inzwischen für Investitionen im Umfang von rund 9 Millionen Euro Beihilfen beantragt worden. Konkret solle in die Flughafeninfrastruktur investiert werden, insbesondere in das Rollwegesystem. Dies entspreche den Erwartungen der Landesregierung. Zum Umfang der Investitionen könne er keine politische Einschätzung abgeben, da er lediglich zu den beantragten Beihilfen berichte.

Prof. Dr. Hannes Kopf sagt auf Bitte von **Abg. Gabriele Wieland** zu, über Art und Umfang der Unterstützung des Landes für die Entwicklungsgesellschaft dem Ausschuss schriftlich zu berichten.

Abg. Jutta Blatzheim-Roegler dankt für die Darstellung, dass die Landesregierung bei der Unterstützung des Flughafens Hahn nicht frei sei, sondern sich an strenge Kriterien halten müsse, die von der EU-Kommission vorgegeben seien. Im Hinblick auf die Investitionsbeihilfen sei aus ihrer Sicht der Hinweis angebracht, dass das Land auch andere Unternehmen im Land innerhalb des vorgegebenen Rahmens über Beihilfen unterstützen könne.

Sie halte es für angebracht, an dieser Stelle auf den Flughafen Hahn selbst einzugehen. Es sei kein Geheimnis, dass sich BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN an dieser Stelle etwas anderes vorstellen könne als einen Flughafen. Dennoch habe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für die Entscheidung der damaligen Landesregierung Verständnis, nach dem Abzug der amerikanischen Streitkräfte den Flughafen für eine Nutzung durch den zivilen Flugverkehr zu öffnen.

Allerdings sei dort mit der Ryanair ein Unternehmen tätig, das wenig auf die Wünsche der Landesregierung oder der Region Rücksicht nehme. Nach Medienberichten beabsichtige die Ryanair, im Jahr 2019 von Deutschland aus 24 neue Flugstrecken anzubieten. Interessanterweise werde aber vom Flughafen Hahn aus die Verbindung nach Dublin zugunsten vom Flughafen Frankfurt/Main gestrichen, die von Anfang an eine der Kernverbindungen des Flughafens Hahn gewesen sei. Dies sei auf die in den vergangenen Jahren zu beobachtende Entwicklung zurückzuführen, dass Low-Cost-Airlines von kleineren Flughäfen zu größeren Flughäfen abwandern. Folge sei, dass die Bereitschaft, längere Anreisen zum Flughafen Hahn zu akzeptieren, erheblich abgenommen habe. Nach ihrer Einschätzung sei diese Entwicklung absehbar gewesen.

Auf diese Entwicklung habe die EU-Kommission mit den Flughafenleitlinien reagiert. Darin sei festgelegt, dass es auf Dauer keine staatliche Aufgabe sei, Flughäfen zu unterstützen, außer sie befänden sich besonders abgelegenen Regionen. Vor diesem Hintergrund sei der Verkaufsprozess im Zusammenhang mit dem Flughafen Hahn von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN als regierungstragende Fraktion konstruktiv begleitet worden.

Allerdings müsse nun gefragt werden, wie sich die aktuelle Entwicklung auf das Flughafenumfeld und die Hunsrück-Region auswirke. Als Abgeordnete der Region führe sie sehr oft Gespräche mit den örtlichen Bürgermeistern, insbesondere mit den Bürgermeistern von Kirchberg und Simmern. Von beiden Bürgermeistern werde festgestellt, dass in beiden Kommunen – unabhängig vom Flughafen Hahn – in den vergangenen Jahren eine positive Entwicklung zu verzeichnen gewesen sei. Geplant sei dort ein interkommunales Gewerbegebiet. Schon länger werde das Ziel verfolgt, die Unabhängigkeit vom Flughafen Hahn zu vergrößern. Dies sei ein Ziel, das von der Landesregierung im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten unterstützt werde. Insofern sehe sie die Entwicklung in der Region Rhein-Hunsrück optimistisch und gehe von einer guten Perspektive aus. Hervorzuheben sei, dass der Landkreis Rhein-Hunsrück aufgrund seiner schon seit langer Zeit sehr offensiven Politik im Hinblick auf die Errichtung von Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien wirtschaftlich eine sehr gute Position einnehme.

An dieser Stelle verweise sie auf den Wunsch der Region auf Reaktivierung der Hunsrückbahn, damit eine Alternative zur Straße zur Verfügung stehe und die Region besser erschlossen werde. Insbesondere Simmern sei sehr an dieser Reaktivierung interessiert, sodass zumindest zunächst einmal bis Simmern die Hunsrückbahn reaktiviert werden sollte. Sie wisse aber, dass diesbezüglich in erster Linie der Bund gefragt sei.

Abg. Matthias Joa merkt an, natürlich sei auch die Fraktion der AfD daran interessiert, dass die HNA am Flughafen Hahn engagiert tätig sei und sich das Umfeld des Flughafens vernünftig entwickle.

Allerdings müsse er noch einmal den Wirtschaftsplan ansprechen. Es sei ausgeführt worden, der Wirtschaftsplan sei die Basis gewesen, auf der die EU-Kommission die beihilferechtlichen Entscheidungen getroffen habe. Unabhängig davon sei es der Landesregierung aber nicht verboten, eigene Szenarien durchzurechnen. Mit Wirtschaftlichkeitsrechnungen habe er sich selbst über Jahre hinweg beruflich beschäftigt. Nach seiner Einschätzung sei der damals vorgelegte Wirtschaftsplan enorm ambitioniert gewesen, der heute in dieser Form mit den sehr optimistischen Angaben nicht mehr realisiert werden könne. Er wolle vermeiden, dass von unrealistischen Annahmen ausgegangen werde und dies erst in zwei oder drei Jahren bemerkt werde.

Prof. Dr. Hannes Kopf sagt auf Bitte von **Abg. Matthias Joa** zu, dem Ausschuss seinen Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen und gegenüber dem Ausschuss – vorbehaltlich rechtlicher Prüfung – schriftlich darzulegen, wann und mit wem offenbarungspflichtige Gespräche mit der HNA geführt worden sind.

Vors. Abg. Thomas Weiner fragt, ob die Erwartungen erfüllt worden seien, dass im Karl-Marx-Jahr zusätzliche Passagiere aus China über den Flughafen Hahn nach Trier gereist seien.

Prof. Dr. Hannes Kopf verweist zu dieser Frage auf seine bisherigen Ausführungen.

Die zurückgehenden Passagierzahlen am Flughafen Hahn seien aus der Sicht der Landesregierung bedauerlich. Nach den der Landesregierung vorliegenden Informationen habe die HNA weiter die Absicht, Passagierverkehr zwischen der Provinz Hainan und dem Flughafen Hahn zu etablieren. Bisher existiere dieser Passagierverkehr allerdings noch nicht.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Raiffeisen und Genossenschaften

Antrag SPD, CDU, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Besprechung im Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr

Unterrichtung

Landtagspräsident

[– Drucksache 17/7575 –](#)

Abg. Gabriele Wieland führt aus, im Vorfeld der Feiern zum 200. Geburtstag von Friedrich Wilhelm Raiffeisen habe die Fraktion der CDU beantragt, den finanziellen Rahmen für die Jubiläumsfeierlichkeiten etwas zu erweitern. Unabhängig davon habe eine Fülle von Veranstaltungen und Initiativen im Jubiläumsjahr dazu geführt, dass der Raiffeisen- und Genossenschaftsgedanke wieder mehr ins Blickfeld gerückt sei. Erfreulicherweise sei es möglich gewesen, eine gemeinsame Große Anfrage der Regierungsfractionen und der Fraktion der CDU einzubringen. Vor allem sei gefragt worden, wie die Landesregierung bestimmte Aspekte bewerte. Aus den Antworten der Landesregierung sei ersichtlich, wie vielfältig dieses Thema sei und in wie vielen Bereichen der Genossenschaftsgedanke Früchte trage.

Im Jubiläumsjahr habe sie immer wieder erleben können, wie eng die Verknüpfung zwischen ehrenamtlichem und professionellem Engagement sei. Dadurch komme nach ihrer Ansicht ein Element des Genossenschaftsgedanken zum Ausdruck, das vom Genossenschaftsverband und den Genossenschaftsbanken, aber auch von vielen ehrenamtlich Tätigen getragen werde.

Ein besonderer Aspekt sei, dass die für Schulen bestehende Möglichkeit in den Blick gerückt worden sei, sich über Schülergenossenschaften einzubringen. Dies sei nach ihrer Auffassung für künftige Initiativen ein sehr wichtiger Aspekt. Wiederholt sei schon über das Thema „Wirtschaft in der Schule“ diskutiert worden. Innerhalb des Ausschusses bestehe nach ihrer Einschätzung Einigkeit, dass in diesem Bereich noch Nachholbedarf bestehe. Eine Schülergenossenschaft sei ein sehr guter Weg, um das Thema „Wirtschaft“ anschaulich und mit eigenen Erfahrungen unterlegt den Schülerinnen und Schülern nahe zu bringen.

In ihren Antworten sei die Landesregierung jedoch nur in geringem Umfang auf die Person von Friedrich Wilhelm Raiffeisen eingegangen. Nach ihrem Eindruck sei vielen Menschen in Rheinland-Pfalz gar nicht bewusst, um welche Persönlichkeit es sich gehandelt habe und welche Leistung diese vollbracht habe. Nach ihrer Meinung könnte über das Jubiläumsjahr hinaus von Rheinland-Pfalz die Person von Friedrich Wilhelm Raiffeisen mehr in den Mittelpunkt gestellt werden. Gerade gegenüber jungen Menschen sollte vermittelt werden, unter welchen schwierigen Verhältnissen damals gelebt werden musste und wie groß teilweise die Armut gewesen sei. Daran werde dann deutlich, welches Engagement erforderlich gewesen sei, damit Friedrich Wilhelm Raiffeisen seine Vorstellungen erfolgreich umsetzen konnte.

Vom Land könnte auch mehr hervorgehoben werden, dass Rheinland-Pfalz deshalb als Raiffeisenland bezeichnet werde, weil die Akademie deutscher Genossenschaften ihren Sitz in Rheinland-Pfalz habe. Von dieser werde inzwischen nicht nur das größte Hotel in Rheinland-Pfalz betrieben, sondern zeitweise sei sie auch Europas größte E-Learning-Universität gewesen. Gerade im Bereich der Digitalisierung seien die Aktivitäten vorbildlich. Dieser Aspekt sei noch nicht überall in Rheinland-Pfalz in das Bewusstsein vorgedrungen.

Abg. Dr. Denis Alt hält es für richtig, anlässlich des Jubiläumsjahrs durch die Landesregierung untersuchen zu lassen, welche Spuren Friedrich Wilhelm Raiffeisen hinterlassen habe, wie seine Idee heute noch lebendig sei und wie deren weitere Perspektiven seien.

Das Motto „Was einer nicht schafft, das schaffen viele“ sei lebendiger denn je. Dies sei an der Bedeutung der Genossenschaftsbanken erkennbar, aber hervorzuheben seien auch die Genossenschaften im Bereich der Landwirtschaft. Die Wettbewerbsfähigkeit der einheimischen Landwirtschaft in ihrer heutigen Form wäre ohne das genossenschaftliche Organisationswesen nicht gewährleistet. Als weiteres Beispiel nenne er die Energiegenossenschaften, über die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit nutzen könnten, eigene Vorstellungen zur Herstellung von Energie umzusetzen.

Durch die Antworten auf die Große Anfrage sei deutlich geworden, dass es durchaus noch Potenzial gebe, die Organisationsform Genossenschaft stärker zu nutzen. Dies gelte vor allem für den sozialen Bereich und den kulturellen Bereich. Auch in diesen Bereichen könne eine genossenschaftliche Organisationsform sinnvoll sein. Der Bereich der Schülergenossenschaften sei bereits von seiner Vorrednerin angesprochen worden.

Die Bedeutung von Friedrich Wilhelm Raiffeisen sei so groß, dass es nicht erforderlich sei, seine Person überhöht darzustellen. Natürlich gebe es auch andere Organisationsformen, die häufig dazu geeignet seien, sich mit anderen Menschen zusammenzuschließen. So gebe es Zwecke, für die die Organisationsform der GmbH oder Aktiengesellschaft besser geeignet sei, aber bei künftigen Projekten auf Landesebene oder kommunaler Ebene sollte geprüft werden, ob es nicht sinnvoll sei, eine Genossenschaft zu bilden. Als Beispiel nenne er die Bildung von Ärztegenossenschaften, von denen ein Beitrag zur Sicherstellung der ärztlichen Versorgung insbesondere in ländlichen Regionen geleistet werden könne.

Abg. Jutta Blatzheim-Roegler bezeichnet es als ein großes Anliegen, die mit der Idee von Friedrich Wilhelm Raiffeisen verbundenen Errungenschaften in die Öffentlichkeit zu tragen. Diese Idee werde sich hoffentlich nachhaltig weiterentwickeln. Auch aus ihrer Sicht sei besonders auf die landwirtschaftlichen Genossenschaften und die Energiegenossenschaften hinzuweisen. Anhand dieser Genossenschaften werde deutlich, dass die Idee von Friedrich Wilhelm Raiffeisen keineswegs von gestern sei, sondern auch in der Zukunft eine wichtige Bedeutung haben werde. Nach ihrem Eindruck habe die Vorstellung, sich in einer Genossenschaft zusammenzuschließen, in den vergangenen Jahren einen neuen Reiz erhalten. Sie betrachte es als eine Aufgabe der Politik, für die Idee der Genossenschaften zu werben und vor Ort in diesem Bereich Entwicklungen positiv zu begleiten.

Abg. Steven Wink hebt hervor, dass heute genauso wie damals der Gedanke im Vordergrund stehe, nicht nur günstige Kredite zu erhalten, sondern Selbsthilfe, Verantwortung und Solidarität als weitere Gedanken eine wichtige Rolle spielten. Über Schülergenossenschaften werde versucht, den Nachwuchs dafür zu begeistern. Verantwortung für andere zu übernehmen und den Zusammenhalt zu lernen. Dies sei aus seiner Sicht ein sehr wesentlicher Aspekt.

Bekanntlich entfalte auch Sport eine verbindende Wirkung. In diesem Bereich greife die Idee von Friedrich Wilhelm Raiffeisen ebenfalls.

Die Bedeutung der Raiffeisenbanken sei im Ausschuss schon mehrfach diskutiert worden. Diese stellten insbesondere im ländlichen Raum eine tragende Säule für die Wirtschaft dar. Über die Raiffeisenbanken stehe der Wirtschaft ein Ansprechpartner vor Ort zur Verfügung.

Die 74 landwirtschaftlichen Genossenschaften seien ebenfalls ein sehr wichtiger Partner.

Auf weitere Punkte sei bereits in den vorhergehenden Redebeiträgen eingegangen worden.

Staatsminister Dr. Volker Wissing führt aus, die Landesregierung begrüße die parlamentarische Befassung mit dem Genossenschaftswesen. Genossenschaften hätten mit ihrem breiten Wirkungsfeld eine besondere gesellschaftliche und wirtschaftliche Stellung. Zur Vermeidung von Wiederholungen aus der Beantwortung der Großen Anfrage, wolle er insbesondere die wirtschaftliche Bedeutung von Genossenschaften herausstellen.

Zahlreiche Genossenschaften förderten ihre Mitglieder schon seit über 100 Jahren. Sie hätten sich den gesellschaftlichen Entwicklungen und Veränderungen erfolgreich angepasst. Zudem gründeten sich viele neue Genossenschaften, die Lösungen für die aktuellen Herausforderungen schafften.

Auch in Rheinland-Pfalz werde von einer lebendigen Genossenschaftskultur profitiert. Seit den Zeiten ihrer Gründer sei Rheinland-Pfalz mit der genossenschaftlichen Idee eng verbunden. Genossenschaften seien in zahlreichen unterschiedlichen Bereichen aktiv und leisteten wertvolle Beiträge für das Gemeinwesen. Das umfasse die traditionellen Bereiche wie Landwirtschaft und Kreditgewerbe, aber auch altersgerechtes Wohnen, den Gesundheitstourismus, sogar die Fastnacht oder auch die Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Im Mittelpunkt stünden Selbsthilfe, Selbstverantwortung und Selbstverwaltung.

29. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 06.12.2018
– Öffentliche Sitzung –

Die zahlreichen Genossenschaften hätten sich zugleich auch zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor in Rheinland-Pfalz entwickelt. Anfangs seien die Geschäftsgebiete ausschließlich regional geprägt gewesen. Zwischenzeitlich seien jedoch in Zeiten der Globalisierung gerade mittelständische Unternehmen gezwungen, durch überregionale Zusammenarbeit ihre Kräfte zu bündeln; denn nur so seien sie in der Lage, Großkonzernen ein wirtschaftliches Gegengewicht entgegenzusetzen zu können.

Genossenschaften seien für die gemeinsame Realisierung moderner Dienstleistungskonzepte und für Kooperationen von Unternehmen geeignet. Mit der genossenschaftlichen Rechtsform ließen sich gerade im Mittelstand Größen- und Qualitätsvorteile miteinander kombinieren, die ansonsten nur Großunternehmen hätten. Zugleich erhalte sie die Eigenständigkeit der Mitgliedsunternehmen.

In Deutschland gebe es etwa 7.500 Genossenschaften mit über 20 Millionen Mitgliedern und mehr als 800.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Diese Zahlen verdeutlichten die gesamtwirtschaftliche Bedeutung von Genossenschaften. Als Arbeitgeber sicherten sie das Einkommen und den sozialen Standard von vielen Haushalten und Familien. Auch als Steuerzahler leisteten sie bundesweit einen bedeutenden Beitrag. Die sozialen Sicherungssysteme würden durch die regelmäßigen Erwerbseinkommen entlastet, und die Steuerzahlungen finanzierten beispielsweise Infrastrukturvorhaben oder öffentliche Einrichtungen, wie Schulen und Kindertagesstätten. Daher sei es der Landesregierung auch ein besonderes Anliegen gewesen, die Aufnahme der Genossenschaftsidee in die Repräsentative Liste des Immateriellen Kulturerbes der Menschheit zu unterstützen.

Die Genossenschaften blickten auf eine erfolgreiche Tradition zurück und hätten in schwierigen Zeiten immer wieder mit ihren Stärken überzeugt. Sie würden auch den künftigen Herausforderungen erfolgreich begegnen.

Dafür seien kluge junge Köpfe mit innovativen Ideen erforderlich. Daher habe das Wirtschaftsministerium gerne die Schirmherrschaft für Schülergenossenschaften in Rheinland-Pfalz übernommen. Das gemeinsame Arbeiten an den Projekten eröffne Einblicke in konkrete wirtschaftliche, ökologische und soziale Zusammenhänge. Für das Interesse und die Freude am Unternehmertum seien frühzeitige Einblicke entscheidend. Eine Schülergenossenschaft biete dafür eine sehr gute Gelegenheit.

Die Landesregierung befürworte und unterstütze den Genossenschaftsgedanken. Sie befinde sich daher in einem regelmäßigen und intensiven Austausch mit den Genossenschaften und dem Genossenschaftsverband. So könne sich die Landesregierung rechtzeitig für genossenschaftsfreundliche Rahmenbedingungen einsetzen und den Erfolg der Idee von Friedrich Wilhelm Raiffeisens auch in Zukunft sichern.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 6 der Tagesordnung:

Transferinitiative Rheinland-Pfalz

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der SPD

[– Vorlage 17/3883 –](#)

Staatsminister Dr. Volker Wissing kommt gerne dem Wunsch des Ausschusses nach, über Aktivitäten, Partner und Schwerpunkte der Transferinitiative Rheinland-Pfalz zu berichten.

Die Transferinitiative sei als Beitrag zur Verbesserung des rheinland-pfälzischen Innovationssystems, insbesondere in Bezug auf kleine und mittlere Unternehmen, zu verstehen. Mit der Transferinitiative würden Empfehlungen aus der „Regionalen Innovationsstrategie Rheinland-Pfalz“ aufgegriffen und umgesetzt.

Die Transferinitiative sei im Frühjahr 2016 als Pilotprojekt gestartet worden. Sie verfolge einen themenspezifischen Ansatz. Sie fokussiere sich auf drei Schwerpunktbereiche, in denen Rheinland-Pfalz Stärken in Wissenschaft und Wirtschaft ausweise. Die drei Schwerpunkte seien

- Leichtbau und Neue Materialien,
- Personalisierte Medizin und
- Industrie 4.0.

Die Transferinitiative verfolge in diesen Schwerpunkten folgende drei Ziele:

1. Verbesserung der Austauschprozesse zwischen Wissenschaft und Wirtschaft,
2. Verbesserung der landesinternen und landesübergreifenden Sichtbarkeit,
3. Zentrale Serviceleistungen für Hochschulen, Forschungseinrichtungen, Unternehmen und Multiplikatoren.

Zur Initiierung und Begleitung der Aktivitäten der Transferinitiative sei jeweils ein Transferbotschafter durch Ministerpräsidentin Malu Dreyer ernannt worden. Die Transferbotschafter seien

- Professor Dr. Dieter Jahn für den Schwerpunkt „Leichtbau und Neue Materialien“,
- Dr. Friedrich Richter für den Schwerpunkt „Personalisierte Medizin“ und
- Professor Dr. Detlef Zühlke für den Schwerpunkt „Industrie 4.0“.

Die Transferinitiative werde durch die IMG Innovations-Management GmbH, der Schwerpunkt „Industrie 4.0“ durch die Technologieinitiative SmartFactory Kaiserslautern durchgeführt. An den Einrichtungen sei jeweils ein „Transfermanager“ angestellt worden, der dem Transferbotschafter zuarbeite und die Aktivitäten der Transferinitiative operativ umsetze. Das Team aus Transferbotschafter und Transfermanager – beide Spezialisten in ihrem Themengebiet – bestimmten in Zusammenarbeit mit weiteren Experten den Bedarf in Wissenschaft und Industrie und erarbeiteten passgenaue Maßnahmen. Hierbei würden die Kompetenzen aus den Forschungseinrichtungen und Unternehmen in Rheinland-Pfalz gleichermaßen herangezogen. Die Aktivitäten der Transferinitiative würden in Kooperation mit anderen Akteuren, etwa den Industrie- und Handelskammern oder Verbänden, durchgeführt.

Die Transferinitiative ergänze die Transferstellen der Hochschulen des Landes und die Innovationsberatungsstellen der Wirtschaftskammern. Die Transferstellen der Hochschulen verfolgten einen themenbreiten Technologietransfer, bezogen auf die jeweilige Hochschule. Die Innovationsberater der Kammern betrieben den Technologietransfer thematisch breit aus der Perspektive der Wirtschaft. Die Transferinitiative ergänze das Transfersystem im Land durch einen themenspezifischen landesweiten Ansatz.

Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen gehe er darauf ein, welche Maßnahmen die Transferinitiative bislang konkret umgesetzt habe. Dies wolle er anhand von vier Beispielen verdeutlichen, die das unterschiedliche Spektrum der Aktivitäten in der Transferinitiative reflektierten.

So habe die Transferinitiative im März 2017 im Pfalzbau Ludwigshafen einen groß angelegten Kongress zur „Additiven Fertigung“, speziell zum 3 D-Druck, veranstaltet. Hierfür konnten namhafte Referenten aus dem gesamten Bundesgebiet gewonnen werden. Mit 22 hochkarätigen Vorträgen seien an diesem Tag 163 Teilnehmer aus Wissenschaft und Wirtschaft erreicht worden. Der Kongress habe in diesem Jahr eine Fortsetzung gefunden. SWR Aktuell habe darüber am 9. Oktober berichtet.

Die Digitalisierung in der Lebensmittelwirtschaft stehe im Mittelpunkt des Schwerpunkts „Industrie 4.0“. In enger Kooperation mit dem Arbeitgeberverband Ernährung Genuss Saarland/Rheinland-Pfalz/Hessen und dem VDMA Fachverband Nahrungsmittel- und Verpackungsmaschinen seien im Jahr 2018 bereits zwei Netzwerkveranstaltungen mit jeweils über 30 Teilnehmern durchgeführt worden.

Der Schwerpunkt „Personalisierte Medizin“ informiere über 180 Abonnenten in einem Rundschreiben quartalsweise zu Neuigkeiten der Branche, wie etwa der Entwicklung neuartiger Diagnostika in der Johannes Gutenberg-Universität Mainz sowie über aktuelle Fördermöglichkeiten und Termine aus der Region. Dabei werde auch auf relevante Angebote von wichtigen Partnern, wie dem Spitzencluster Ci3, dem InnoNet HealthEconomy oder dem Land, hingewiesen.

Als letztes Beispiel führe er den eigens entwickelten Kooperationsvertrag-Generator an, der in Kürze kostenfrei online verfügbar sein werde. Schritt für Schritt führe die Internetseite durch die wichtigsten Punkte, die bei einem Kooperationsvertrag zwischen Wirtschaft und Wissenschaft zu regeln seien. Praktische Tipps und Hinweise würden helfen, die richtigen Entscheidungen für das Vorhaben zu fällen und zugleich Zeit zu sparen.

So weit zu den beispielhaften Maßnahmen, die die Transferinitiative durchgeführt habe. Zusammenfassend sei noch zu erwähnen, dass mit den eigenen Aktivitäten und den Aktivitäten, bei denen die Transferinitiative Mitveranstalter gewesen sei, insgesamt 3.500 Personen erreicht worden seien. Ohne die Transferinitiative wäre dies alles nicht geschehen.

Die Transferinitiative werde in der jetzigen Förderphase noch bis Ende 2019 – in enger Kooperation mit dem Wissenschaftsministerium – durchgeführt. Die Transferinitiative werde derzeit durch einen externen Dienstleister evaluiert. Das Ergebnis der Evaluation werde Anfang kommenden Jahres vorliegen. Bei einem positiven Evaluationsergebnis sei davon auszugehen, dass die Transferinitiative durch das Wirtschaftsministerium weiterfinanziert und in bewährter Weise in enger Kooperation mit dem Wissenschaftsministerium fortgeführt werde.

Vors. Abg. Thomas Weiner fragt, ob das Wirtschaftsministerium die Evaluationsergebnisse unaufgefordert dem Ausschuss zuleiten werde oder ob es erforderlich sei, hierzu einen Berichts Antrag zu stellen.

Staatsminister Dr. Volker Wissing bezeichnet es als sinnvoll, wenn hierzu ein Berichts Antrag gestellt werde.

Abg. Dr. Denis Alt dankt für die konkrete Nennung von Beispielen, anhand derer die Arbeit der Transferinitiative deutlich geworden sei. Die von der Transferinitiative geleistete Arbeit sei in der breiten Öffentlichkeit kaum bekannt, aber dies sei auch nicht erforderlich, weil der entscheidende Punkt sei, dass die Transferinitiative Gutes bewirke. Trotz der angekündigten Evaluation könne auf die Idee der Transferinitiative nach seiner Auffassung nicht verzichtet werden. Aus seiner Sicht sei es auf jeden Fall erforderlich, dass sich der Ausschuss mit den Evaluationsergebnissen zeitnah beschäftige.

Abg. Gabriele Wieland merkt an, die Transferinitiative sei von der Stiftung von Innovation gegründet worden und sei nach ihrer Kenntnis nun bei der ISB angesiedelt. Deshalb bitte sie darzustellen, welche Rolle die ISB im Zusammenhang mit der Transferinitiative spiele und von wem die Transferinitiative finanziert werde.

29. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 06.12.2018
– Öffentliche Sitzung –

Da es eine größere Zahl von Initiativen im Bereich Technologie gebe, bitte sie um Auskunft, ob es nicht sinnvoll sei, diese Initiativen stärker zusammenzufassen, damit die Maßnahmen in der Öffentlichkeit breiter bekannt werden.

Vors. Abg. Thomas Weiner bittet um Mitteilung, in welcher Form die erwähnten 3.500 Personen erreicht worden seien.

Staatsminister Dr. Volker Wissing teilt mit, die 3.500 Personen seien zum Teil über Veranstaltungen erreicht worden, aber zum Teil seien sie auch in das permanente Netzwerk integriert, über das regelmäßig eine Kommunikation stattfinde.

Die Transferinitiative sei nicht bei der ISB, sondern bei der Stiftung für Innovation angesiedelt und werde von dieser auch finanziert. Ab dem Jahr 2019 werde eine Finanzierung durch das Wirtschaftsministerium erfolgen. Die IMG Innovations-Management GmbH als Tochtergesellschaft der ISB betreue lediglich zwei der drei Projekte.

Abg. Gabriele Wieland verweist auf die Aussage auf der Internetseite der Transferinitiative, wonach das Projekt von der Stiftung für Innovation Rheinland-Pfalz ins Leben gerufen worden sei und von der IMG Innovations-Management GmbH federführend umgesetzt werde.

Staatsminister Dr. Volker Wissing legt dar, zwei von drei Bereichen würden von der IMG Innovations-Management GmbH umgesetzt. Darüber hinaus gebe es aber einen dritten Bereich, für den die IMG Innovations-Management GmbH nicht zuständig sei. Es entspreche aber nicht der Realität, dass die Transferinitiative bei der ISB angesiedelt sei.

Zur Frage einer stärkeren Zusammenfassung der Initiativen merke er an, dass eine möglichst große Nähe zu den Bedürfnissen und Entwicklungen gegeben sein sollte. Dies sei ein Prozess, der permanent evaluiert werde. Erst gestern habe er an einer Sitzung des Rats für Technologie teilgenommen, im Zuge derer diese Themen breit erörtert worden seien. Zu diesen Themen gebe es nun einmal keine einfachen Antworten. Das Wirtschaftsministerium lege Wert darauf, im Rat für Technologie die Themen breit zu diskutieren, sie immer wieder zu evaluieren und eine Nachjustierung vorzunehmen.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 8 der Tagesordnung:

Situation der Brauereien und der Braukunst in Rheinland-Pfalz

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der FDP

[– Vorlage 17/3894 –](#)

Abg. Steven Wink stellt fest, die Bierbranche gehöre in Deutschland zwar nicht zu den größten Branchen und beschäftige nicht die meisten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, aber sie nehme mit ihrem traditionellen Reinheitsgebot einen hohen Stellenwert ein. Laut einer Statistik der WHO nehme jeder Deutsche im Jahr 12 l reinen Alkohol zu sich, wovon rund 50 % auf Bier entfielen. Das in Deutschland gepflegte Reinheitsgebot werde weltweit geschätzt und genieße bei den Touristen hohes Ansehen. In der Bierbranche gebe es erstaunlich viele Gründer, die neue Biersorten brauten. Deshalb bitte er zu berichten, wie sich die Situation für die Bierbranche derzeit in Rheinland-Pfalz darstelle.

Staatsminister Dr. Volker Wissing berichtet, Bier und Braukunst seien ein deutsches Kulturgut mit langer Tradition. Für Rheinland-Pfalz sei die Brauwirtschaft ein wichtiger Wirtschaftszweig. Dieser beschäftige 1.607 Mitarbeiter direkt und weitere Arbeitnehmer in Zulieferbetrieben, wie Mälzereien und landwirtschaftliche Anbaubetriebe von Braugerste, und sei ein wichtiger Lieferant und Impulsgeber für die Gastronomie. Insgesamt würden 3,973 Millionen Hektoliter Bier hergestellt. Deshalb seien 28,6 Millionen Euro an Biersteuer im Jahr 2017 entrichtet worden. Die Brauwirtschaft weise auf ihren Beitrag zum Steueraufkommen hin.

Dies vorausgeschickt beantworte er die im Antrag enthaltenen Fragen wie folgt:

Im Jahr 2016 existierten in Rheinland-Pfalz 25 Betriebe mit der Haupttätigkeit „Herstellung von Bier“. Betriebe mit einer Nebentätigkeit in der Herstellung von Bier seien hierbei ebenso wie Kleinbetriebe ohne sozialversicherungspflichtig Beschäftigte oder mit Umsätzen unter der Grenze von 17.500 Euro jährlich nicht erfasst.

Zur Frage, wie viele dieser Brauereien ihre Produkte überregional vertreiben würden, lägen keine statistischen Daten vor. Die drei größeren Brauereien vertrieben ihre Produkte auch überregional. Dies sei bei den kleineren Brauereien eher nicht der Fall.

Der Anteil nach Anzahl der Betriebe liege bei unter 0,06 %. Der Anteil an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten liege bei unter 0,38 %.

Der Anteil der größten drei Brauereien mit mehr als 50 Beschäftigten entspreche einem Anteil von 12 %.

Im Jahr 2017 hätten sich 33 Personen in der Ausbildung zum Brauer und Mälzer befunden.

In den vergangenen fünf Jahren hätten 48 Personen erfolgreich die Abschlussprüfung zum Brauer und Mälzer bestanden.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 9 der Tagesordnung:

BQFGRP Jubiläum – eine Chance für Rheinland-Pfalz

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der FDP

[– Vorlage 17/3895 –](#)

Abg. Steven Wink weist darauf hin, sowohl im Plenum als auch im Ausschuss werde immer wieder über den Fachkräftemangel und die Fragen diskutiert, wie eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit gefördert werden könne, wie es gelinge, mehr junge Menschen zu bewegen, eine Ausbildung zu absolvieren, und wie die Wertschätzung für eine berufliche Ausbildung gesteigert werden könne. In diesem Zusammenhang sei das Berufsqualifikationsfeststellungsgesetz Rheinland-Pfalz (BQFGRP) als Gegenstück zum Anerkennungsgesetz auf Bundesebene ein sehr wichtiger Baustein. Da das BQFGRP ein kleines Jubiläum aufweise, werde gebeten, den Sachstand zu diesem Bereich mitzuteilen.

Staatsminister Dr. Volker Wissing führt aus, das BQFGRP sei am 16. Oktober 2013 in Kraft getreten. Es regle die Verfahren zur Feststellung der Gleichwertigkeit im Ausland erworbener Berufsqualifikationen mit landesrechtlich geregelten Referenzberufen. Die Verfahren seien nahezu deckungsgleich mit den Verfahren des Berufsqualifikationsfeststellungsgesetzes des Bundes für bundesrechtlich geregelte Berufe. Darüber hinaus existierten vergleichbare Vorschriften in zahlreichen Berufsgesetzen des Bundes und der Länder. Diese Spezialvorschriften fänden grundsätzlich vorrangig Anwendung.

Alle genannten Gesetze dienten der Umsetzung der Berufsanerkenntnisrichtlinie und böten die Möglichkeit einer qualifikationsadäquaten Beschäftigung für Menschen, die eine Aus- oder Weiterbildung außerhalb der Bundesrepublik Deutschland absolviert hätten. Bei reglementierten Berufen, in denen der Qualifikationsnachweis Voraussetzung für die Berufsausübung sei, seien die Gleichwertigkeits- oder Anerkennungsverfahren zwingend für die Beschäftigungsaufnahme. Bei nicht reglementierten Berufen diene die Feststellung der Gleichwertigkeit vor allem als Transparenzinstrument.

Bezogen auf die landesrechtlich geregelten Berufe seien nach Angaben des Statistischen Landesamts in den Berichtsjahren 2013 bis 2017 genau 1.896 Anträge auf Feststellung der Gleichwertigkeit im Ausland erworbener Berufsqualifikationen mit einem in Rheinland-Pfalz geregelten Beruf gestellt worden. In 588 Fällen endeten sie mit der Feststellung der Gleichwertigkeit und in 510 Fällen mit der Feststellung der Nichtgleichwertigkeit. In den übrigen Fällen seien Ausgleichsmaßnahmen auferlegt bzw. die Teilgleichwertigkeit festgestellt worden.

Die 588 Verfahren, die mit der sofortigen Feststellung der Gleichwertigkeit im Ausland erworbener Berufsqualifikationen mit einem in Rheinland-Pfalz geregelten Beruf endeten, entsprächen 31 % aller Verfahren. Der vergleichbare Wert bei den in Rheinland-Pfalz durchgeführten Verfahren bei bundesrechtlich geregelten Berufen liege bei 47 %. In diesen Berufen seien in den Berichtsjahren 2012 bis 2017 in Rheinland-Pfalz 6.402 Verfahren zur Feststellung der Gleichwertigkeit durchgeführt worden.

Die Auswirkungen des Brexit seien gering; denn Bürger des Europäischen Wirtschaftsraums und der Schweiz sowie Drittstaatsangehörige hätten nach dem BQFGRP weitgehend identische Rechte. Drittstaatsangehörige müssten allerdings nach § 5 Abs. 6 des Gesetzes durch geeignete Unterlagen darlegen, in Rheinland-Pfalz eine der Berufsqualifikationen entsprechende Erwerbstätigkeit ausüben zu wollen. Geeignete Unterlagen könnten beispielsweise der Nachweis der Beantragung eines Einreisevisums zur Erwerbstätigkeit, der Nachweis einer Kontaktaufnahme mit potenziellen Arbeitgebern oder ein Geschäftskonzept sein.

Das BQFGRP basiere auf einem zwischen Bund und Ländern abgestimmten Mustergesetzentwurf. Dennoch fänden Fachkräfte aus dem außereuropäischen Ausland eine im Vergleich zu anderen Bundesländern bessere Unterstützungsstruktur vor. So könne auch diese Zielgruppe den Antrag auf Berufsqualifikationsfeststellung beim Einheitlichen Ansprechpartner Rheinland-Pfalz, der bei den Struktur- und Genehmigungsdirektionen Nord und Süd angesiedelt sei, stellen. Er fungiere als Verfahrenslotse und vereinfache so vor allem die Antragstellung aus dem Ausland. Ergänzend biete das Welcome-Center Rheinland-Pfalz, getragen von den Industrie- und Handelskammern, ein besonderes Serviceangebot. Sie berieten und böten Orientierungshilfe rund um das Leben und Arbeiten in Rheinland-Pfalz.

Die Bundesregierung beabsichtige, noch in diesem Jahr einen Entwurf eines Fachkräfteeinwanderungsgesetzes zu verabschieden. Darin enthalten sei eine Änderung des Berufsqualifikationsfeststellungsgesetzes des Bundes, die Rückwirkungen auf das BQFGRP haben könnte.

Die Bundesregierung plane die Einrichtung zentraler Ausländerbehörden und einer Clearingstelle Anerkennung. Mit ihrer Hilfe solle ein beschleunigtes Fachkräfteverfahren eingeleitet werden können, in dessen Rahmen die Feststellung der Gleichwertigkeit im Ausland erworbener Berufsqualifikationen mit einem bundesrechtlich geregelten Beruf bereits innerhalb eines Monats abgeschlossen sein solle. Damit würde die bisher geltende Frist, innerhalb derer die zuständige Stelle die Gleichwertigkeit im Ausland erworbener Berufsqualifikationen mit einem bundesrechtlich geregelten Beruf auf Antrag feststelle, von drei auf einen Monat verkürzt werden.

Aus seiner Sicht sei es konsequent, wenn Rheinland-Pfalz auch bei den landesrechtlich geregelten Berufen eine solche Fristverkürzung auf Antrag ermögliche. Sofern die Fristverkürzung vom Bundeskabinett beschlossen werde, werde er als Minister des koordinierenden Ressorts mit den anderen betroffenen Fachressorts der Landesregierung Kontakt aufnehmen und für einen Gesetzentwurf zur Änderung des BQFGRP und der jeweiligen Fachgesetze werben.

Um eine Verfahrensabwicklung innerhalb eines Monats sicherstellen zu können, sei allerdings die personelle Ausstattung in den für die Anerkennung zuständigen Stellen zu überprüfen. Zu diesen Stellen gehörten in Rheinland-Pfalz unter anderem das Landesamt für Soziales, Jugend und Versorgung, das Bildungsministerium, die ADD und die Ingenieurkammer Rheinland-Pfalz.

Vors. Abg. Thomas Weiner begrüßt die Absicht, das Anerkennungsverfahren zu beschleunigen und es künftig innerhalb eines Monats abzuschließen. Da Fachkräfte aus dem Ausland eine Orientierungsphase von sechs Monaten nutzen könnten, sei eine schnelle Abwicklung des Anerkennungsverfahrens wichtig. Er frage, ob in geeigneter Form gegenüber dem betroffenen Personenkreis kommuniziert werde, wo von ihnen ein Anerkennungsantrag zu stellen sei und welche Unterlagen dazu erforderlich seien.

Staatsminister Dr. Volker Wissing führt aus, die Landesregierung sei sehr an der Verabschiedung eines Fachkräfteeinwanderungsgesetzes interessiert und verfolge das Ziel, dass der Standort Rheinland-Pfalz von diesem Gesetz sehr stark profitiere. Deshalb stehe sie in einem engen Kontakt mit dem Bund, der Bundesagentur für Arbeit und den Industrie- und Handelskammern, um sich optimal auf diese Situation vorbereiten zu können. Dazu gehöre auch die Evaluation, wie der Personenkreis möglichst frühzeitig und umfassend informiert werden könne.

Abg. Matthias Joa merkt an, ein hohes Qualifikationsniveau sei immer ein Erfolgsrezept für die deutsche Wirtschaft gewesen. Grundsätzlich sei es richtig, die Anerkennungsverfahren zu erleichtern, aber es bestehe die Gefahr, diese Anerkennungsverfahren zu großzügig zu handhaben, was sich negativ auf das Qualifikationsniveau auswirken könnte. Er bitte um Auskunft, ob Vorkehrungen getroffen würden, um eine solche Entwicklung zu verhindern.

Staatsminister Dr. Volker Wissing hat keine Befürchtungen in diese Richtung, da die Gleichwertigkeit der im Ausland erworbenen beruflichen Qualifikation geprüft werde und eine Gleichwertigkeit nur dann anerkannt werde, wenn sie gegeben sei.

Vors. Abg. Thomas Weiner bittet um Mitteilung, ob für den Personenkreis die Möglichkeit bestehe, das Anerkennungsverfahren auch schon vom Ausland aus zu betreiben, um eine unnötige Einreise zu vermeiden, wenn eine Anerkennung der im Ausland erworbenen beruflichen Qualifikation nicht möglich sei.

Staatsminister Dr. Volker Wissing bestätigt, ein solches Vorgehen sei vorgesehen. Zur Klarstellung weise er darauf hin, dass nicht beabsichtigt sei, über ein lockeres Prüfungsverfahren die Einwanderung zu beschleunigen, sondern die Prüfung erfolge anhand von objektiven Kriterien. Jedoch solle die Prüfung schnell abgeschlossen werden, um über bürokratische Hürden nicht die Einwanderung von Fachkräften zu behindern. Die Landesregierung überlege auch, wie der Standort Rheinland-Pfalz im Vergleich zu anderen Wirtschaftsstandorten in der Bundesrepublik Deutschland möglichst erfolgreich um Fachkräfte aus dem Ausland werben könne.

Abg. Matthias Joa geht davon aus, dass nach dem Konzept der Bundesregierung ausländische Fachkräfte einreisen werden, ohne bereits einen Arbeitsvertrag abgeschlossen zu haben. Nach seiner Kenntnis müsse in den meisten typischen Einwanderungsländern zunächst ein abgeschlossener Arbeitsvertrag nachgewiesen werden, bevor eine Einreise erfolgen könne. Er frage, ob diese Annahme zutreffe.

Ein zusätzliches Angebot an Arbeitskräften könnte gerade im Niedriglohnbereich zu einem geringeren Anstieg der Löhne in diesem Bereich führen, sodass die Beschäftigten im Niedriglohnbereich, für die sich die Situation jetzt schon schwierig darstelle, die eigentlichen Verlierer seien. Deshalb bitte er mitzuteilen, wie sichergestellt werde, dass passgenau nur Arbeitskräfte im Ausland angeworben werden, die wirklich notwendig seien, da die bisherige Vorrangprüfung voraussichtlich entfallen werde.

Abg. Jutta Blatzheim-Roegler bezeichnet es als längst überfällig, die erwähnte Vorrangprüfung entfallen zu lassen, weil dies in 99 % der Fälle nur zu einer Verlängerung der Verfahren führe und es keine inländischen Arbeitskräfte für die zu besetzenden Stellen gebe.

Die Chancen, die Rheinland-Pfalz auf dem beschriebenen Weg bieten wolle, begrüße sie ausdrücklich. Ihr würden aus der Region, in der sie lebe, immer wieder Beispiele genannt, die aufgrund des Fachkräftemangels darauf angewiesen seien, nach geeigneten Arbeitskräften im Ausland zu suchen. Das in Rheinland-Pfalz praktizierte Verfahren, frühzeitig die Gleichwertigkeit einer im Ausland erworbenen Berufsqualifikation zu prüfen und gegebenenfalls zu überlegen, welche Maßnahmen erforderlich seien, um eine Anerkennung zu erhalten, habe sich bewährt. Insofern werde mit den jetzt beabsichtigten Maßnahmen der richtige Weg eingeschlagen.

Staatsminister Dr. Volker Wissing kann zu den vom Bund beabsichtigten gesetzlichen Regelungen derzeit noch keine abschließende Bewertung abgeben, weil das Gesetzgebungsverfahren noch nicht abgeschlossen sei. Bei der Landesregierung bestehe aber nicht die Sorge, dass diese gesetzlichen Regelungen zu einer zu hohen Fachkräftezuwanderung führen werden, sondern sie habe vielmehr die Befürchtung, dass dadurch nicht eine Fachkräftezuwanderung im erforderlichen Umfang ermöglicht werde. Das Hauptproblem in der rheinland-pfälzischen Wirtschaft sei derzeit die Wachstumsbremse Fachkräftemangel. Deshalb plädiere er als Wirtschaftsminister sehr stark dafür, im Gesetzgebungsverfahren eine Nachbesserung dahin gehend vorzunehmen, dass sich die Zahl der potenziellen Fachkräftezuwanderer gegenüber der bisher diskutierten Zahl möglichst vergrößern werde.

Abg. Matthias Joa stellt klar, seine Sorge sei nicht gewesen, dass zu viele Fachkräfte aus dem Ausland einreisen, sondern er habe die Befürchtung, dass zu viele unqualifizierte Kräfte einwandern, die dann dem Staat zur Last fallen.

Vors. Abg. Thomas Weiner stellt fest, dieser Personenkreis zähle nicht zu den Fachkräften und hätte dann keine Bleibeperspektive.

Staatsminister Dr. Volker Wissing erläutert, in diesen Fällen dürfe es nach den Vorstellungen der Landesregierung auch kein Einreiserecht geben. Die Frage, ob es sich um eine Fachkraft handle, könne nicht erst nach der Zuwanderung geklärt werden, sondern die Frage, ob die Person die Fachkräfteeigenschaft aufweise, müsse vor der Zuwanderung beantwortet werden. Erst wenn diese Frage positiv beantwortet worden sei, seien die Voraussetzungen für einen Grenzübertritt erfüllt.

Vors. Abg. Thomas Weiner merkt an, deshalb habe er gefragt, ob das Anerkennungsverfahren vom Ausland aus betrieben werden könne.

Der Antrag ist erledigt.

Punkte 10 a) und b) der Tagesordnung:

a) Rhein-Niedrigwasser: Auswirkungen auf die Wirtschaft und die Versorgung in Rheinland-Pfalz

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der AfD

[– Vorlage 17/4005 –](#)

b) Rhein: Wirtschaftliche und verkehrliche Auswirkungen durch Niedrigwasserstand

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

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

[– Vorlage 17/4024 –](#)

Abg. Matthias Joa erläutert, mit dem Antrag der Fraktion der AfD werde nicht das Ziel verfolgt, konkrete Lösungen vorgestellt zu bekommen, weil dies verfrüht wäre. Ziel sei es, die verschiedenen Problembereiche und Herausforderungen im Bereich der Versorgung aufzuzeigen und darzustellen, wer alles einzubeziehen sei, wenn Veränderungen in diesem Bereich angestrebt würden. Darüber hinaus bitte er darzustellen, wie die Zusammenarbeit mit den anderen betroffenen Bundesländern und den Anrainerstaaten aussehe.

Staatsminister Dr. Volker Wissing stellt fest, dies sei ein Jahr mit einer extrem langen Niedrigwasserperiode und außerordentlichen Pegeltiefständen an allen Wasserstraßen in der Bundesrepublik Deutschland. In noch nie bekanntem Ausmaß sei hiervon auch der Rhein betroffen. Außergewöhnlich seien nicht nur die historischen Pegeltiefstände, sondern auch die extrem lange Dauer ohne ausgiebige Regenphasen. Selbst das ansonsten im Dezember übliche Adventshochwasser sei derzeit nicht wirklich in Sicht.

Die Binnenschifffahrt habe unter schwierigsten Rahmenbedingungen bislang alles dafür getan, den Gütertransport auch bei extremen Wasserständen so weit wie möglich aufrechtzuerhalten. Das Niedrigwasser habe gerade in diesem Jahr die vorhandenen Engpässe im deutschen Wasserstraßennetz schonungslos aufgedeckt. Die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt sei massiv beeinträchtigt, die Planung und Durchführbarkeit von Transporten extrem erschwert und damit ganz konkret die Versorgungssicherheit der Industrie und auch der Bevölkerung gefährdet.

Wichtigstes Wasserstraßenprojekt im Bundesverkehrswegeplan 2030 sei daher die möglichst schnelle Realisierung der geplanten Abladeoptimierung für die Binnenschifffahrt am Mittelrhein zwischen Mainz und St. Goar, das bekanntlich zu den wirtschaftlichsten Verkehrsprojekten im Bundesverkehrswegeplan 2030 gehöre. Die Dringlichkeit dieses Wasserstraßenprojekts mit herausragender grenzüberschreitender Bedeutung rücke immer stärker auch in den internationalen Fokus.

Die Erfordernisse an eine klimafeste Wasserstraßeninfrastruktur seien auch anlässlich des Besuchs des niederländischen Königspaares in Rheinland-Pfalz am 10. Oktober 2018 sehr intensiv mit Vertretern aus Wirtschaft und Politik diskutiert worden. Es habe in den Gesprächen eine hohe Übereinstimmung bestanden, dass die Abladeoptimierung am Mittelrhein als zentrales Projekt im europäischen Wasserstraßennetz deutlich schneller umgesetzt werden müsse als bisher vorgesehen. Wäre die Maßnahme schon umgesetzt, hätten alle Binnenschiffe in den vergangenen Monaten bei jeder Fahrt rund 200 t mehr Ladung transportieren können.

Konkretes Datenmaterial zu den wirtschaftlichen Auswirkungen des Niedrigwassers liege der Landesregierung nicht vor. Der Tagespresse sei aber zu entnehmen, dass sehr viele Sektoren und Lebensbereiche betroffen seien. Hierzu einige Beispiele:

- Nachschubprobleme verteuerten Sprit an den Tankstellen und das Heizöl in den Privathaushalten,
- Kraftwerke stünden vor großen Anstrengungen, die Energieversorgung sicherzustellen,
- knappe Rohstoffe drosselten Produktionen,
- Rheinwasser fehle zur Kühlung von Produktionsanlagen,

- auf Baustellen blieben dringend benötigte Baustoffe aus,
- Spediteure müssten Container auf drei bis vier Binnenschiffe verteilen, die ansonsten von einem Binnenschiff transportiert werden könnten.

Selbst die Unternehmen, die sorgsam auf eine ausreichende Bevorratung von Rohstoffen achteten, könnten die Engpässe nicht mehr auffangen. Auch Güterverlagerungen auf Lkw und Zug seien längst an Kapazitätsgrenzen gestoßen.

Die wirtschaftlichen Schäden wegen hoher Transportmehrkosten und Produktionseinschränkungen bei Gewerbe und Industrie seien nur schwer zu beziffern. In Rheinland-Pfalz hätten bereits erste Unternehmen Verluste bzw. zusätzlichen Aufwand und damit auch zusätzliche Kosten öffentlich kommuniziert. So habe zum Beispiel die Raschig GmbH, ein Unternehmen der chemischen Industrie in Ludwigshafen, Presseberichten zufolge ihre Wasserentnahmestelle im Rhein weiter ausbaggern müssen, um einen Produktionsstopp zu vermeiden.

Die BASF habe im Kontext der Bekanntgabe der Zahlen zum 3. Quartal 2018 mitgeteilt, dass sie den betriebswirtschaftlichen Verlust am Standort Ludwigshafen durch den niedrigen Wasserstand alleine in diesem 3. Quartal mit 50 Millionen Euro beziffere. Der Steamcracker, der für das Werk eine zentrale Bedeutung habe, laufe bereits seit Oktober nur mit 60 % der üblichen Leistung. Hinzu kämen gestiegene Transportkosten. Aktuell habe die BASF weiterhin öffentlich kommuniziert, dass die TDI-Anlage abgeschaltet sei, da diese nicht mehr mit Toluol per Schiff versorgt werden könne. Die TDI-Anlage sei ebenfalls ein Herzstück der Produktion in Ludwigshafen.

Angesichts des extrem langen Niedrigwassers seit dem Frühsommer dürften sich die wirtschaftlichen Schäden deutschlandweit inzwischen auf mehrere Milliarden Euro belaufen.

Das Niedrigwasser habe längst auch zu einer existenzgefährdenden Situation für das Binnenschiffahrtsgewerbe geführt. Die wegen der geringen Tonnagen gezahlten Kleinwasserzuschläge könnten die massiven Umsatzausfälle bei Weitem nicht kompensieren. Bei größeren Schiffen beliefen sich die Umsatzeinbußen auf bis zu 4.000 Euro täglich. Auch die Häfen müssten in diesem Jahr massive Güterrückgänge verkraften.

Unter den Auswirkungen des Niedrigwassers leide am Rhein auch die Fahrgastschiffahrt mit ihren Ausflugs- und Kreuzfahrtschiffen, zumal sich die Anlegestellen in der Regel außerhalb der Fahrrinnen befänden. Viele Fahrten müssten daher entweder anders geroutet oder ganz abgesagt werden.

An dieser Stelle spreche er gegenüber den Fährbetreibern am Rhein seinen Dank und seine besondere Anerkennung aus. Nur allzu oft rutschten die Fährschiffe bei ihren Fahrten über Kies und Sandbänke. An vielen Fährstellen seien deshalb teure Baggermaßnahmen erforderlich. Mit hohem Engagement gingen viele Betreiber derzeit sowohl technisch als wirtschaftlich an ihre Grenzen, um den Fährbetrieb irgendwie aufrechtzuerhalten.

Im Jahr 2015 seien die Ergebnisse des Bundesforschungsprogramms KLIWAS präsentiert worden. Danach sollten die deutschen Wasserstraßen auch in Zukunft unter den Bedingungen des Klimawandels als leistungsfähige Verkehrswege zur Verfügung stehen. Bis zum Jahr 2050 sollten sich die Abflussverhältnisse am Rhein nahe an den bisherigen Verhältnissen bewegen. Angesichts mehrerer ausgeprägter Niedrigwasserphasen in den vergangenen Jahren seien hieran aber gewisse Zweifel angesagt.

Aktuell würden in Berlin die Grundlagen für den Masterplan „Binnenschiffahrt“ erarbeitet, der im nächsten Jahr verabschiedet werden solle. Aufgrund des extremen Niedrigwassers halte er es für dringend erforderlich, dass die Forschungsergebnisse überprüft, gegebenenfalls aktualisiert und konkrete Handlungsempfehlungen für die Zukunft formuliert werden.

Persönlich habe er sich immer wieder für die Vertiefung der Fahrrinne bei St. Goar eingesetzt. Nach seiner Ansicht werde dringend eine nationale Strategie benötigt, um künftig mit dem Problem des Niedrigwassers besser umgehen zu können. Die sich aus dem Niedrigwasser für die Wirtschaft ergebenden Risiken müssten mit allen Kräften vermieden werden.

Abg. Matthias Joa wirft die Frage auf, welche konkreten Schritte die Landesregierung nun gehen wolle. Dabei bitte er auch darauf einzugehen, ob es zu den von der BASF erhobenen Forderungen Alternativen gebe und ob von dem Niedrigwasser auch Daimler mit Blick auf die Häfen in Germersheim und Wörth betroffen sei.

Nach Medienberichten beliefen sich die durch das Niedrigwasser entstandenen Zusatzkosten bei der Treibstoffversorgung auf 5 bis 6 Cent pro Liter. Es sei davon auszugehen, dass von den Tankstellen ein klassisches Oligopolverhalten mit Preisabstimmungen an den Tag gelegt werde. Deshalb frage er, ob diesbezüglich die Landesregierung tätig geworden sei.

Es sei auch darüber diskutiert worden, das Sonntagsfahrverbot für Lkw aufzuheben. Laut Medienberichten habe es zwar keine größeren Versorgungsengpässe gegeben, aber eine Aufhebung des Sonntagsfahrverbots für Lkw hätte es vielleicht den Oligopolisten im Mineralölbereich erschwert, mit der Knappheit von Treibstoff zu argumentieren. Hierzu bitte er ebenfalls um eine Einschätzung der Landesregierung.

Abg. Gabriele Wieland ist der Ansicht, eine Aufhebung des Sonntagsfahrverbots hätte sicherlich nicht zu einer erheblichen Verbesserung der Situation geführt, aber Spediteure hätten ihr gegenüber von Problemen berichtet. Normalerweise werde im Hafen Bendorf ein Teil der dort ankommenden Rohstoffe per Schiff weiterverteilt. Aufgrund des Niedrigwassers sei dies nicht mehr möglich gewesen. Aus der Sicht der Spediteure wäre es begrüßenswert gewesen, wenn in dieser Situation die Möglichkeit bestanden hätte, die nur begrenzt vorhandene Zahl an Lkw und Fahrern vorübergehend auch am Sonntag einzusetzen, ohne dafür den erheblichen bürokratischen Aufwand betreiben zu müssen, eine Sondergenehmigung zu beantragen. In Nordrhein-Westfalen sei dies möglich gewesen. Für Spediteure mit einem Standort, der in der Nähe der Grenze zu Nordrhein-Westfalen liege, sei dies eine schwierige Situation.

In der heutigen Ausgabe der Rhein-Zeitung sei ein sehr ausführlicher Bericht zu den Auswirkungen des Niedrigwassers und einer Optimierung der Ablademöglichkeiten enthalten. Allerdings seien zu einigen Aussagen Korrekturen angebracht. Auch nach Einschätzung der Fraktion der CDU sei die Abladeoptimierung für die Binnenschifffahrt am Mittelrhein ein sehr wichtiges Projekt, das unbedingt vorangetrieben werden müsse. Allerdings sei in den zurückliegenden politischen Diskussionen zu diesem Projekt auch darauf hingewiesen worden, dass vor einigen Jahren parteiübergreifend durchaus große Bedenken zu diesem Projekt geäußert worden seien. Es sei nämlich umstritten gewesen, inwieweit dieses Projekt zu einer Absenkung des Grundwasserspiegels führen könne. In den aktuellen Diskussionen sei dieser Punkt überhaupt kein Thema mehr. Aufgrund der damaligen Bedenken sei es erforderlich, wesentlich umfangreiche Untersuchungen durchzuführen. Dieser Zusammenhang müsse zur Kenntnis genommen und gegenüber der Öffentlichkeit zum Ausdruck gebracht werden.

Gegenüber der Öffentlichkeit werde immer wieder der Eindruck erweckt, das Projekt sei von den von der CSU gestellten Bundesverkehrsministern verzögert worden. Nach ihrer Kenntnis bestehe unter den Verkehrspolitikern Einigkeit darüber, dass 191 Stellen erforderlich seien, um das Projekt in Angriff nehmen zu können. Der Bundesfinanzminister habe aber entschieden, in diesem Jahr nur den Bundesministerien mehr Stellen zur Verfügung zu stellen und für Aufgaben des Bundes bei Landesbehörden erst im nächsten Jahr das Personal zu erhöhen. Insofern müsse die Landesregierung nicht nur in Richtung Bundesverkehrsministerium, sondern auch in Richtung Bundesfinanzministerium agieren. Dieser Sachverhalt gehöre nach ihrer Auffassung zur Abrundung des Gesamtbildes.

Staatsminister Dr. Volker Wissing gibt den Hinweis, die Baulast für die Bundeswasserstraßen liege eindeutig beim Bund. Insofern könne er selbst nicht tätig werden. Hätte er diese Möglichkeit, wäre er schon längst tätig geworden.

Von den Anrainerländern sei in Wiesbaden eine gemeinsame Resolution verabschiedet worden, die dem Bundesverkehrsminister vorgelegt worden sei. Von diesen werde der Druck auf den Bundesverkehrsminister weiter aufrechterhalten. Er könne nur dazu ermuntern, alle Möglichkeiten zu nutzen, um Druck auf den Bundesverkehrsminister auszuüben. Immerhin gehe es um eines der effizientesten Projekte, das im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten sei, das von überragender wirtschaftlicher Bedeutung sei.

Die Entwicklung der Mineralölpreise werde vom Wirtschaftsministerium beobachtet. Gegebenenfalls werde die Landesregierung den Bund auffordern, eine Sektorenuntersuchung zu veranlassen. Die letzte Sektorenuntersuchung in diesem Bereich liege über zehn Jahre zurück. Die weitere Entwicklung müsse abgewartet werden.

Die erwähnten 191 Stellen seien nicht allein für das Projekt am Rhein, sondern für die gesamte Bundesrepublik Deutschland vorgesehen. Wenn er die A 643 so planen lassen würde, wie der Bundesverkehrsminister die Rheinvertiefung, dann wäre er noch nicht in der Lage gewesen, die Planfeststellungsunterlagen vorzulegen. Deshalb sei es für ihn ein Rätsel, weshalb diesem wichtigen Infrastrukturprojekt so geringe Aufmerksamkeit geschenkt werde. Dieses Projekt sei offensichtlich in der Vergangenheit vom Bund nicht ausreichend ernst genommen worden.

Die Verantwortung liege natürlich bei der Stelle, die die notwendigen Planungskapazitäten schaffen müsse. Im Land sei aufgezeigt worden, wie vorzugehen sei, wenn das Ziel bestehe, Infrastrukturprojekte voranzutreiben. Auf der zurückliegenden Rheinkonferenz in Wiesbaden sei von einem Vertreter des Bundes die Aussage getroffen worden, aufgrund des aktuellen Fachkräftemangels sei es nicht möglich, acht Ingenieure in der Region zu finden. Diese Aussage sei ihm merkwürdig vorgekommen, weil das Land Rheinland-Pfalz bereits knapp 80 Ingenieure eingestellt habe. Diese würden für Projekte eingesetzt, die nicht ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 30 aufwiesen. Dabei müsse auch die wesentlich geringere finanzielle Kraft des Landes Rheinland-Pfalz im Vergleich zum Bund gesehen werden. Deshalb gebe es keine Entschuldigungen für die eingetretenen Verzögerungen. Er könne nur dazu auffordern, so schnell wie möglich das Projekt einer Abladeoptimierung voranzutreiben. Sie werde nicht nur aus wirtschaftlichen, sondern auch aus umweltpolitischen Gründen benötigt. Damit sei es nämlich möglich, einen erheblichen Beitrag zur CO₂-Einsparung zu leisten.

Wenn es um die Frage gehe, wie künftiges Niedrigwasser vermieden werden könne, müsse natürlich auch etwas gegen den Klimawandel unternommen werden, der offensichtlich im Zusammenhang mit dem Niedrigwasser stehe. Insofern könnten durch die Abladeoptimierung mehrere Ziele erreicht werden. Es werde nämlich nicht nur die Fahrrinne ertüchtigt, sondern es werde dauerhaft ein erheblicher Beitrag zur CO₂-Einsparung geleistet. Deshalb sei dieses Projekt so wichtig.

Abg. Jutta Blatzheim-Roegler stellt fest, die Koalitionsfraktionen stünden vollständig hinter dem Projekt der Abladeoptimierung für die Binnenschifffahrt am Mittelrhein und versuchten, die Landesregierung dabei zu unterstützen, das Projekt voranzutreiben.

Grundsätzliches Problem sei aber der schon angesprochene Klimawandel. Gerade vor dem Hintergrund, dass der aktuell tagende Weltklimagipfel nur mühsam vorankomme, sei es wichtig, auf das angestrebte Ziel von 2° C hinzuweisen. Letztlich hätten sich die Staaten darauf geeinigt, die Erderwärmung auf höchstens 2° gegenüber dem vorindustriellen Zeitalter zu begrenzen. Nach besser wäre ein Wert von 1,5° C gewesen. Heute könne den Zeitungen entnommen werden, dass perspektivisch ab dem Jahr 2050 generell mit Niedrigwasser im Rhein zu rechnen sei, wenn dem Klimawandel nicht begegnet werde. Deshalb vertrete sie die Auffassung, dass bei in der Zukunft zu ergreifenden Maßnahmen nicht nur das Ziel im Vordergrund stehen dürfe, an den Symptomen zu arbeiten, sondern es müssten auch die Ursachen bekämpft werden.

Wie schon erwähnt, sei die Rheinvertiefung in der Vergangenheit auch kritisch diskutiert worden. In diesem Zusammenhang habe sie mehrfach Gespräche mit Umweltverbänden geführt. Zum Teil habe sie aber auch den Eindruck gehabt, dass diese Diskussion sehr plakativ geführt worden sei. Schließlich seien überschaubare und nur stellenbezogene Vertiefungen vorgesehen. Wichtig sei der Effekt, eine Vertiefung der Fahrrinne zu erreichen. Sie sei davon überzeugt, dass bei den dafür erforderlichen Arbeiten die durchaus diffizilen Strömungsverhältnisse im Rhein beachtet werden.

Im Bericht sei auch auf die Fähren eingegangen worden, die zum Teil ihren Betrieb einstellen mussten. Kürzlich habe sie in einem Gespräch mit Mittelrheinwohnern vernommen, dass von Fährbetreibern die Absicht geäußert worden sei, in eigener Regie Ausbaggerungen vorzunehmen. Da es sich beim Rhein um eine Bundeswasserstraße handle, könne sie sich nicht vorstellen, dass jeder Fährbetreiber in eigener Regie Ausbaggerungen vornehmen könne. Deshalb bitte sie um Auskunft, welche Genehmigungen für solche Maßnahmen erforderlich seien und wer für die damit verbundenen Kosten aufkomme.

Abg. Benedikt Oster sieht sich mit einem grundsätzlichen Problem konfrontiert, für das letztlich der Bundesverkehrsminister verantwortlich sei. Nach seinem Eindruck werde in Sonntagsreden immer wieder gerne betont, dass es sich beim Rhein um die wichtigste europäische Wasserstraße handle, aber bei einer Betrachtung der Aktivitäten des Bundes werde deutlich, dass dieser in Bezug auf den Rhein in nur sehr geringem Umfang Aktivitäten entfalte. Bemerkenswert sei, dass der Bund für ein Projekt im Norden der Bundesrepublik Deutschland durchaus 50 Ingenieure zur Verfügung stellen könne, er aber für ein bedeutendes Projekt am Rhein nicht in der Lage sei, acht Ingenieure bereitzustellen. Da erwarte er ein größeres Engagement des Bundesverkehrsministers für das Projekt am Rhein.

Letztlich gehe es aber nicht nur um die Beseitigung von Engstellen in der Fahrrinne und um eine Abladeoptimierung, sondern im Hinblick auf die zu erwartende weitere Entwicklung spiele der Pegelstand des Rheins generell eine Rolle. Deshalb müsse langfristig überlegt werden, wie es gelingen könne, den Pegelstand etwas zu erhöhen. Schon ein Unterschied von 10 cm wirke sich auf die Transportkapazitäten gravierend aus. Von verschiedenen Instituten seien bereits Studien erarbeitet und Pilotprojekte auf den Weg gebracht worden, um in diesem Bereich eine Verbesserung zu erzielen. Letztlich müsse aber parteiübergreifend der Druck auf den Bund erhöht werden, damit den Lippenbekenntnissen auch Taten folgten.

Staatsminister Dr. Volker Wissing teilt mit, natürlich sei es den Fährbetreibern nicht möglich, das Flussbett ohne Genehmigung zu verändern. Da es sich in der Regel um kleine Eingriffe handle, werde diese Genehmigung meist erteilt. Die Arbeiten würden dann von den Fährbetreibern auf eigene Kosten durchgeführt. Die Genehmigung sei bei der Bundeswasserstraßenverwaltung einzuholen.

Abg. Matthias Joa ist der Auffassung, das Problem mit den Kraftstoffpreisen könne sicherlich bewältigt werden und sei hauptsächlich auf das Oligopolverhalten der Kraftstoffkonzerne zurückzuführen.

Sehr viel schwerwiegender seien aber die Auswirkungen des Niedrigwassers auf die Wirtschaft. Deshalb bitte er um Auskunft, ob überlegt worden sei, welche Sofortmaßnahmen ergriffen werden könnten, falls sich eine ähnliche Niedrigwassersituation wiederholen sollte.

Vors. Abg. Thomas Weiner wirft die Frage auf, ob sich nicht ein Schulterchluss mit anderen Ländern anbiete, da von dem Niedrigwasser im Rhein nicht nur Rheinland-Pfalz betroffen gewesen sei. Neben dem Rhein sei schließlich auch in anderen Bundeswasserstraßen ein Niedrigwasserstand zu verzeichnen gewesen. Eine Möglichkeit wäre beispielsweise, eine Bundesratsinitiative zu initiieren. In diesem Zusammenhang bitte er darzulegen, welche Punkte die Landesregierung in eine solche Bundesratsinitiative aufnehmen würde.

Staatsminister Dr. Volker Wissing legt dar, schwerpunktmäßig und mit großer Vehemenz werde dieses Thema in der Rheinkonferenz bearbeitet. Es könne nicht prognostiziert werden, ob sich eine ähnliche extreme Niedrigwassersituation in den nächsten Jahren wiederholen werde. Die Wahrscheinlichkeit, dass eine solche Situation in jedem Jahr eintreten werde, sei nicht sehr hoch. Dennoch sei es wichtig, das Projekt einer Abladeoptimierung für die Binnenschifffahrt am Mittelrhein voranzutreiben.

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 sei dieses Projekt enthalten. Mehr könne gegenüber dem Bund nicht erreicht werden. Es wäre merkwürdig, wenn im Bundesrat ein Antrag eingebracht würde, mit dem der Bund aufgefordert würde, die Projekte, deren Umsetzung er beschlossen habe, umzusetzen. Damit würde die Gesetzgebung ad absurdum geführt. Bei den Ländern bestehe die Erwartung, dass der Bundesverkehrsminister die Projekte umsetze, die der Deutsche Bundestag unter dem vordringlichen Bedarf in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen habe. Selbstverständlich müsse der Bund für die Realisierung dieser Projekte auch die notwendigen Mittel vorsehen.

Heute sei bereits die A 643 Diskussionsgegenstand gewesen. Der Bund erwarte in diesem Fall zu Recht, dass das Land im Rahmen der Auftragsverwaltung dieses Projekt so schnell wie möglich umsetze. Durch die Schaffung von Planungskapazitäten geschehe dies auch durch das Land. Wie heute berichtet, seien inzwischen die Planfeststellungsunterlagen fertiggestellt worden. In gleichem Umfang müsse dies auch vom Bund erwartet werden.

29. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 06.12.2018
– Öffentliche Sitzung –

Bei den Verkehrsministern der betroffenen Länder gebe es kein Verständnis dafür, dass ein so wichtiges Projekt wie die Abladeoptimierung für die Binnenschifffahrt am Mittelrhein nicht vorangetrieben werde. Da in gesetzgeberischer Hinsicht alle Maßnahmen ergriffen worden seien, um das Projekt zu realisieren, sehe er nur die Möglichkeit, öffentlichen Druck auf die Bundesregierung auszuüben.

Abg. Matthias Joa bittet um Auskunft, welche Haltung die Landesregierung zur Speisung zusätzlicher Zuflüsse und zu Stauungen einnehme.

Staatsminister Dr. Volker Wissing erläutert, es sei sehr aufwendig, über Stauungen den Wasserstand zu verändern. Auch für solche Maßnahmen liege aber nicht die Zuständigkeit beim Land. Für Bundeswasserstraßen sei ausschließlich der Bund zuständig.

Die Anträge sind erledigt.

Punkt 11 der Tagesordnung:

Elektrifizierung der Bahnstrecke Neustadt – Wörth

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

[– Vorlage 17/4019 –](#)

Staatsminister Dr. Volker Wissing berichtet, der Bund habe in der Koalitionsvereinbarung ein umfassendes Förderprogramm angekündigt, das unter anderem auch die Elektrifizierung von Bahnstrecken umfassen solle. Nach den aktuellen Statistiken seien bundesweit rund 60 % des Streckennetzes elektrifiziert, wobei allerdings in Rheinland-Pfalz lediglich rund 42 % des Streckennetzes elektrifiziert seien. Insofern bestehe in Rheinland-Pfalz ein unterdurchschnittlicher Elektrifizierungsgrad. Der Bund habe sich zum Ziel gesetzt, den Anteil des elektrifizierten Streckennetzes bis zum Jahr 2025 auf 70 % zu erhöhen.

Die Landesregierung habe bereits in der Antwort zu einer Kleinen Anfrage zu dieser Thematik darauf hingewiesen, dass eine Elektrifizierung von längeren Streckenabschnitten nur mit Bundesmitteln denkbar sei. Allenfalls kleinere Elektrifizierungsprojekte, wie im Jahr 2014 die Elektrifizierung des kurzen Teilabschnitts Neubrücke – Türkismühle auf der Nahestrecke, seien mit Mitteln des Landes umsetzbar.

Zu der vorgenannten Aussage in der Koalitionsvereinbarung des Bundes zu einem separaten Förderprogramm zur Elektrifizierung regionaler Schienenstrecken gebe es noch keinen neuen Sachstand. Nach den der Landesregierung vorliegenden Informationen befinde sich das zuständige Referat E 13 im Bundesverkehrsministerium noch im Aufbau. Auch vor diesem Hintergrund lägen daher noch keine Informationen zu den Kriterien vor, nach denen der Bund ein Ranking der potenziell bundesweit infrage kommenden Projekte vornehmen wolle. Die Landesregierung rechne damit, dass ein Förderprogramm des Bundes mit den zugehörigen Kriterien für ein Ranking der bundesweit potenziell infrage kommenden Projekte frühestens im Frühjahr/Sommer kommenden Jahres vorliegen werde.

Die Landesregierung sei vor diesem Hintergrund von der Presseberichterstattung überrascht gewesen, wonach im Rahmen des aktuell laufenden Aufstellungsverfahrens für den Bundeshaushalt bei dem entsprechenden Titel offensichtlich drei Elektrifizierungsprojekte deutschlandweit als prioritär eingestuft worden seien. Eine dieser Strecken sei die Bahnstrecke Neustadt – Landau – Wörth, für die die Planungen für eine Elektrifizierung damit möglicherweise schon zeitnah beginnen könnten. Die Landesregierung habe daher eine Anfrage an das Bundesverkehrsministerium gestellt. Am 4. Dezember 2018 habe der Bund mitgeteilt, dass bislang keine Priorisierung von Vorhaben stattgefunden habe. Insofern sei die Presseberichterstattung wohl nicht zutreffend gewesen.

Wegen der Unklarheit bezüglich der Auswahlkriterien für das Bundesförderprogramm habe das Land bisher noch keine detaillierte Untersuchung einzelner Strecken in Auftrag gegeben. Wie in der Antwort zur vorgenannten Kleinen Anfrage bereits ausgeführt worden sei, sei allerdings bereits ein Grundsatzgutachten zu den technischen Möglichkeiten und wirtschaftlichen Potenzialen der Elektrifizierung von Strecken und dem Thema „Alternative Antriebe“ in Auftrag gegeben worden. Die Ergebnisse sollten im 1. Quartal 2019 vorliegen.

Parallel hierzu sei das Land dabei, als Vorgriff auf eine detailliertere Untersuchung auch intern eine überschlägige Bewertung der für eine Vollelektrifizierung besonders prädestinierten Strecken vorzunehmen. Infrage kämen dabei aus Sicht der Landesregierung insbesondere folgende Strecken:

- die Nahestrecke mit dem Lückenschluss der Elektrifizierung im Abschnitt Gau-Algesheim – Neubrücke,
- die Ahrtalstrecke Remagen – Ahrbrück,
- die Eifelstrecke Köln – Trier,
- die Alsensstrecke Bingen – Hochspeyer,
- Strecken in der Südpfalz, wie Neustadt – Wörth,

- die Lahntalstrecke Koblenz – Gießen und
- die Strecke Mainz – Alzey.

Aufbauend auf dem Grundsatzgutachten werde die Landesregierung im Februar kommenden Jahres ein ergänzendes Gutachten zum Thema „Elektrifizierung und alternative Antriebsformen“ vergeben, sodass zum einen auf der Ebene von Machbarkeitsstudien über die vorgenannte Strecken hinaus für alle heutigen Dieselstrecken in Rheinland-Pfalz die Kosten für eine Vollelektrifizierung abgeschätzt und zum anderen ein Zielkonzept für die Elektrifizierung, basierend auf den Förderkriterien des Bundes, abgestimmt werden könnten.

Abschließend könne er zusichern, dass sich die Landesregierung dafür einsetzen werde, dass Strecken in Rheinland-Pfalz über dieses Förderprogramm elektrifiziert werden können und damit der stark unterproportionale Anteil des elektrifizierten Streckennetzes in Rheinland-Pfalz im bundesweiten Vergleich verbessert werden könne.

Abg. Jutta Blatzheim-Roegler verweist auf eine Resolution der Zweckverbände Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd und Nord, in der gefordert werde, die bestehenden Chancen zu nutzen und Planungssicherheit für den Nahverkehr zu schaffen.

Es sei natürlich erfreulich, wenn der Bund zusätzliche Mittel für die Elektrifizierung von Bahnstrecken zur Verfügung stelle. Die in Rheinland-Pfalz dafür infrage kommenden Bahnstrecken seien im Bericht bereits erwähnt worden. Allerdings betrachte sie den vom Bund hierzu in seiner Informationspolitik eingeschlagenen Schlingerkurs als schwierig. Deshalb frage sie, ob die Landesregierung die erwähnte Resolution unterstütze, die zum Inhalt habe, sich nicht nur auf eine Elektrifizierung von Bahnstrecken zu konzentrieren, sondern bei künftigen Ausschreibungen von Streckennetzen auch andere Alternativen zu prüfen, wie der Einsatz von batteriebetriebenen oder mit Wasserstoff betriebenen Zügen.

Staatsminister Dr. Volker Wissing bestätigt, dass die Notwendigkeit bestehe, sich auch mit alternativen Antrieben auseinanderzusetzen. Überall dort, wo dies möglich sei, halte er es für sinnvoll, eine Alternative zum Dieselantrieb zu nutzen. Die Elektrifizierung von Strecken stelle eine Möglichkeit dar. Die Landesregierung sei aber daran interessiert, auch andere Antriebsformen zu evaluieren. Derzeit arbeite die Landesregierung an einem gesamten Zielkonzept. Die in Auftrag gegebene Studie werde in dieses Zielkonzept einfließen.

Derzeit werde geprüft, ob mit Wasserstoff betriebene Züge in Rheinland-Pfalz zum Einsatz kommen könnten. Die BASF habe an ihrem Standort in Ludwigshafen einen großen Vorrat an Wasserstoff. Insofern sei es sinnvoll, eine solche Möglichkeit für Rheinland-Pfalz zu evaluieren.

Für die Schiene gelte genauso wie für die Straße, dass die Elektrizität sicherlich einen Anteil an der Mobilität der Zukunft haben werde. Daneben gebe es aber alternative Antriebsformen, die in die Erwägungen einzubeziehen seien und in ein Gesamtkonzept einfließen müssten.

Die vorhandenen Mittel seien bekanntlich begrenzt. Wenn nur einseitig auf eine Technologie gesetzt werde, werde möglicherweise die Chance verpasst, mehr für den Schienenpersonennahverkehr zu erreichen. Um diese Chance zu nutzen, gehe die Landesregierung technologieoffen vor und evaluiere verschiedene Antriebstechniken. Dies unabhängig von dem Ziel, so viele Bundesmittel wie möglich für eine Elektrifizierung von Bahnstrecken nach Rheinland-Pfalz zu lenken, um dem Rückstand gegenüber anderen Bundesländern zu begegnen.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 12 der Tagesordnung:

Einführung eines Digitalbonus in Rheinland-Pfalz

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der CDU

[– Vorlage 17/4036 –](#)

Staatsminister Dr. Volker Wissing führt aus, ein als Digitalbonus bezeichnetes Förderprogramm, das den digitalen Transformationsprozess kleiner und mittlerer Unternehmen unterstützen solle, sei der Landesregierung bislang nur aus Bayern bekannt.

Der Digitalbonus in Bayern werde in zwei Varianten gewährt, nämlich als Standardvariante und als Digitalbonus Plus. In der Version Standard betrage der öffentliche Zuschuss bis 10.000 Euro und in der Version Plus bis zu 50.000 Euro der förderfähigen Ausgaben. Förderfähig seien in erster Linie Beschaffungsvorgänge für IKT-Hard- und -Software, die Migration von IT-Systemen und IT-Anwendungen sowie die Einführung und Verbesserung der IT-Sicherheit.

Die Landesregierung beabsichtige derzeit nicht, einen solchen oder ähnlichen Digitalbonus einzuführen.

Die Landesregierung erkenne an, dass der Digitalbonus aus Bayern durchaus positive Effekte auf den Digitalisierungsprozess haben könne. Allerdings bestehe durch dessen Ausrichtung auf Beschaffungsvorgänge die Gefahr, dass es zu sogenannten Mitnahmeeffekten kommen könne. Das Monitoring und die Unterbindung von Mitnahmeeffekten wären für Rheinland-Pfalz auch gemessen an den potenziellen Förderbeträgen unverhältnismäßig hoch. Er strebe grundsätzlich einen möglichst effizienten Mitteleinsatz an und versuche immer, Mitnahmeeffekte und hohe Streuverluste zu vermeiden. Die Haushaltsmittel in Rheinland-Pfalz seien begrenzt, weshalb das Land auf Effizienz in besonderem Maße angewiesen sei.

Der Digitalbonus wäre aus der Sicht der Landesregierung für den digitalen Transformationsprozess in der Wirtschaft insgesamt betrachtet nicht zielführend. Die Digitalisierung in den Unternehmen erfolge nicht um ihrer selbst willen, sondern zur Lösung operativer Herausforderungen in den Prozessorganisationen sowie zur Steigerung der Effektivität und Effizienz der Unternehmung.

Die Digitalisierung im Mittelstand sei keine Frage mehr der Sensibilisierung, Information oder Beratung. Sie sei und sollte auch keine Frage der Beschaffung sein, weil das eine unternehmerische Entscheidung sei und den Unternehmen genau bekannt sei, wann und wie viel von ihnen in ihre technische Ausstattung investiert werden müsse.

Die Digitalisierung im Mittelstand sei eine Frage der Umsetzung bzw. Optimierung und Umstellung von betrieblichen Prozessen. Dafür würden auch unter Hilfestellung des Mittelstandszentrums 4.0 in Kaiserslautern oder des Kompetenzzentrums 4.0 des Handwerks in Koblenz Umsetzungsszenarien und Instrumente entwickelt, die zur Digitalisierung im einzelnen Unternehmen passten.

Boni lieferten hierzu einen eher nachrangigen Ansatz und seien zurzeit nicht für eine Einführung vorgesehen. Stattdessen habe die Landesregierung erst vor Kurzem ein neues Förderprogramm „Start-up innovativ“ aufgelegt, das innovative, aber nicht in erster Linie technische Gründer unterstütze und das somit auch softwarebasierte Lösungen bzw. Gründungsideen besonders forcieren.

Abg. Gabriele Wieland kann nachvollziehen, dass bei einem Digitalbonus die Gefahr eines Mitnahmeeffekts bestehe. Der Antrag sei auch nicht als Kritik zu verstehen gewesen, dass es in Rheinland-Pfalz keinen Digitalbonus gebe. Es gehe aber um die Frage, welche Maßnahmen denkbar seien, damit die Digitalisierung insbesondere bei den kleinen und mittleren Unternehmen in Rheinland-Pfalz voranschreite. Der Presse konnte entnommen werden, dass die Nachfrage nach dem Digitalbonus in Bayern sehr hoch sei.

Der eigentliche Anlass für den Antrag sei aber, dass der Digitalbonus auch in Thüringen eingeführt worden sei. Thüringen habe bereits nach sehr kurzer Zeit sehr gute Erfahrungen mit dem Digitalbonus gemacht. Daraus habe sich die Frage ergeben, ob es nicht sinnvoll sei, einen solchen Digitalbonus auch in Rheinland-Pfalz einzuführen. Mitnahmeeffekte würden dadurch vermieden, dass keine Förderung

von Standardhardware oder -software erfolge. So werde beispielsweise nicht die Anschaffung eines normalen Druckers, aber die eines 3 D-Druckers gefördert.

Rheinland-Pfalz konzentriere sich sehr stark auf die Förderung von Gründern. Die Digitalisierung sei aber nicht nur für Gründer wichtig, sondern es müsse unter anderem auch für Handwerksbetriebe einen Anreiz geben, beispielsweise einen 3 D-Drucker einzusetzen. In diesen Fällen wäre ein Digitalbonus aus der Sicht der Fraktion der CDU sehr hilfreich. Unabhängig davon sei natürlich auch die Frage der Finanzierbarkeit eines Digitalbonus zu prüfen.

Vor diesem Hintergrund frage sie, ob in Rheinland-Pfalz Überlegungen in dieser Hinsicht angestellt worden seien oder ob es andere Überlegungen gebe, kleine und mittlere Unternehmen, die sich nicht in der Gründungsphase befänden, unabhängig von den Beratungsleistungen auf dem Weg in die Digitalisierung zu unterstützen.

Staatsminister Dr. Volker Wissing bestätigt, dass es in Rheinland-Pfalz Unterstützung in diesem Bereich gebe. Wenn ein Unternehmen einen 4.0-Prozess implementiere und in diesem Zusammenhang Investitionen tätige, könne es unter bestimmten Voraussetzungen auf die Förderprogramme in Rheinland-Pfalz zurückgreifen. Schon oft habe er in diesem Zusammenhang Förderbescheide überreicht. Teilweise könne dabei auch auf europäische Mittel zurückgegriffen werden.

In bestimmten Bereichen, wie beispielsweise im Handwerk, bestehe durchaus ein gewisser Beratungsbedarf. Deshalb seien auch die Digitalberater bei den Handwerkskammern installiert worden. Diese gingen in die Betriebe und würden dort die Grundsensibilität für das Thema „Digitalisierung“ wecken. Im Handwerk und in den traditionellen Berufen sei es wichtig, für diese Entwicklung zu sensibilisieren. Bekanntlich gebe es in Koblenz ein großes Kompetenzzentrum 4.0, von dem das notwendige Know-how abgerufen werden könne.

Er könne sich gut vorstellen, dass ein Digitalbonus nachgefragt werde, aber die Digitalisierung der Betriebe stelle keinen Selbstzweck dar, sondern sie sei eine notwendige Voraussetzung für die Betriebe, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Wenn eine Digitalisierung nur erfolge, um eine staatliche Förderung in Anspruch nehmen zu können, verspreche er sich davon keine großen Effekte. Außerdem wären damit sehr viele Streuverluste und Mitnahmeeffekte verbunden.

Wie schon von der Fragestellerin dargelegt, lege die Landesregierung einen Fokus auf Gründungen. Dieser ziele aber nicht nur darauf ab, neue Unternehmen entstehen zu lassen, sondern auch smarte Lösungen für bestehende Unternehmen entwickeln zu lassen. So würden auch Unternehmen gegründet, deren Geschäftsmodell darin bestehe, eine in der mittelständischen Wirtschaft bestehende Nachfrage nach digitalen Lösungen zu befriedigen. In diesen Fällen sei es sinnvoll, den Fokus auf Gründungen zu legen. Die mittelständische Wirtschaft könne nämlich die Probleme, zu denen sie digitale Lösungen benötige, beschreiben, denen sich dann ein Gründerunternehmen annehmen könne. Die dann gefundenen Lösungen könne das Gründerunternehmen dann in geeigneter Form vertreiben. Der damit verbundene Synergieeffekt sei wesentlich größer als der, der mit einem Digitalbonus erzielt werden könnte. Damit wolle er den Digitalbonus nicht schlechtreden, weil darüber sicherlich auch ein gewisser Effekt erzielt werden könne.

Vor ungefähr eineinhalb Jahren habe das Wirtschaftsministerium einen Bericht zum Stand der Digitalisierung der rheinland-pfälzischen Wirtschaft vorgelegt. Daraus habe sich nicht ergeben, dass es notwendig sei, in Rheinland-Pfalz Rückstände zu beseitigen. Die notwendige Sensibilität für dieses Thema sei vorhanden, und in diesem Bereich geschehe auch sehr viel. Aus seiner Sicht sollte die Landesregierung die vorhandenen Mittel so einsetzen, dass der zuvor von ihm beschriebene Synergieeffekt erzielt werde. Deshalb wolle sich die Landesregierung in den nächsten Jahren stärker auf das Thema der Schaffung von Ökosystemen konzentrieren und dafür digitale und smarte Lösungen erarbeiten lassen. Von dem Einsatz der Haushaltsmittel in diesen Bereich verspreche er sich einen stärkeren ökonomischen Effekt als von einem Digitalbonus. Im Rat für Technologie sei dieser Ansatz auf große Begeisterung gestoßen.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 14 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Vors. Abg. Thomas Weiner kündigt an, dass die Ausschussmitglieder in der nächsten Woche am Rande des Plenums über die Planungen zur im Februar 2019 vorgesehenen Informationsfahrt nach Israel informiert werden.

Heute müsse er leider auch darüber informieren, dass Inga Breitbach, die den Ausschuss bisher als Ausschusssekretärin betreut habe, in den Richterdienst zurückkehre. Er danke für die von ihr als Ausschusssekretärin für den Ausschuss geleistete engagierte Arbeit und wünsche ihr für die Zukunft alles Gute.

Mit einem Dank an die Anwesenden für ihre Mitarbeit schließt er die Sitzung.

gez. Helmut Röhrig
Protokollführer

Anlage

In der Anwesenheitsliste eingetragene Abgeordnete:

Alt, Dr. Denis	SPD
Fuhr, Alexander	SPD
Oster, Benedikt	SPD
Schäffner, Daniel	SPD
Sippel, Heiko	SPD
Oelbermann, Reinhard	CDU
Weiner, Thomas	CDU
Wieland, Gabriele	CDU
Joa, Matthias	AfD
Wink, Steven	FDP
Blatzheim-Roegler, Jutta	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Für die Landesregierung:

Wissing, Dr. Volker	Minister für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
Kopf, Prof. Dr. Hannes	Abteilungsleiter im Ministerium des Innern und für Sport
Reinert-Benedyczuk, Barbara	Referentin im Ministerium der Finanzen

Landtagsverwaltung:

Breitbach, Inga	Richterin am Amtsgericht
Röhrig, Helmut	Reg. Dir. im Sten. Dienst des Landtags (Protokollführer)