

LANDTAG RHEINLAND-PFALZ

17. Wahlperiode

Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr

35. Sitzung am 04.09.2019
– Öffentliche Sitzung –

Protokoll

Beginn der Sitzung: 14:38 Uhr

Ende der Sitzung: 17:35 Uhr

Tagesordnung:

1. Landesgesetz zur Änderung des Landesverkehrsfinanzierungsgesetzes – Kommunale Gebietskörperschaften (LVFG-Kom)
Gesetzentwurf
Landesregierung
[– Drucksache 17/9765 –](#)
2. Berufliche Bildung gleichstellen – Gebühren für Meister-, Fachwirt-, Technikerausbildung streichen
Antrag
Fraktion der CDU
[– Drucksache 17/9201 –](#)
3. Berufliche Fortbildung als gleichwertige Alternative zum ersten akademischen Abschluss
Alternativantrag zu Drs 17/9201
der Fraktionen der SPD, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
[– Drucksache 17/9224 –](#)

Ergebnis:

Annahme empfohlen
(S. 5 – 9)

Ablehnung empfohlen
(S. 10 – 15)

Annahme empfohlen
(S. 10 – 15)

Tagesordnung (Fortsetzung):**Ergebnis:**

- | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| 4. Sand- und Kiesvorräte aus Rheinland-Pfalz werden knapp
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der CDU
– Vorlage 17/5189 – | Schriftlich erledigt
(S. 4) |
| 5. Verzögerung beim Ausbau der Trierer Weststrecke
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Vorlage 17/5215 – | Erledigt
(S. 16 – 18) |
| 6. Rheinland-Pfalz vertieft Beziehungen zu Vietnam
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Vorlage 17/5216 – | Schriftlich erledigt
(S. 4) |
| 7. Gutes Klima für Gründungen im Land: Einschätzung der Landesregierung und weitere Pläne
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der SPD
– Vorlage 17/5225 – | Schriftlich erledigt
(S. 4) |
| 8. Start für E-Scooter in Mainz
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der SPD
– Vorlage 17/5250 – | Erledigt
(S. 19 – 22) |
| 9. Regelungen zur öffentlichen Auftragsvergabe
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der CDU
– Vorlage 17/5253 – | Erledigt
(S. 23 – 27) |
| 10. Verkehrssicherungspflicht bei Waldschäden
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der CDU
– Vorlage 17/5254 – | Erledigt
(S. 28 – 29) |
| 11. Die Null- und Negativzinspolitik der EZB – Auswirkungen auf die Sparer in Rheinland-Pfalz
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der AfD
– Vorlage 17/5255 – | Erledigt
(S. 30 – 34) |
| 12. Sperrung der Hafestraße in Wörth für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der AfD
– Vorlage 17/5257 – | Erledigt
(S. 35 – 38) |
| 13. Lehren aus der IW-Studie „Die Zukunft der Regionen in Deutschland“ – Konsequenzen für Westpfalz
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der AfD
– Vorlage 17/5258 – | Schriftlich erledigt
(S. 4) |

Tagesordnung (Fortsetzung):

- | | Ergebnis: |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| 14. Verkehrsnotstand in Ludwigshafen; Auswirkungen für Pendler, Wirtschaft und den Wirtschaftsstandort Rheinland-Pfalz/Metropolregion Rhein-Neckar, Lösungsansätze; Stand der Berechnungen der Statiker
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der AfD
– Vorlage 17/5259 – | Erledigt
(S. 39 – 43) |
| 15. Mercosur Abkommen
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der FDP
– Vorlage 17/5264 – | Erledigt
(S. 44 – 46) |
| 16. Start-up innovativ
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der FDP
– Vorlage 17/5265 – | Schriftlich erledigt
(S. 4) |

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

Vor Eintritt in die Beratungen:

Punkte 4, 6, 7, 13 und 16 der Tagesordnung:

- 4. Sand- und Kiesvorräte aus Rheinland-Pfalz werden knapp**
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der CDU
[– Vorlage 17/5189 –](#)

- 6. Rheinland-Pfalz vertieft Beziehungen zu Vietnam**
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
[– Vorlage 17/5216 –](#)

- 7. Gutes Klima für Gründungen im Land: Einschätzung der Landesregierung und weitere Pläne**
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der SPD
[– Vorlage 17/5225 –](#)

- 13. Lehren aus der IW-Studie „Die Zukunft der Regionen in Deutschland“ – Konsequenzen für Westpfalz**
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der AfD
[– Vorlage 17/5258 –](#)

- 16. Start-up innovativ**
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der FDP
[– Vorlage 17/5265 –](#)

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

Punkt 1 der Tagesordnung:

Landesgesetz zur Änderung des Landesverkehrsfinanzierungsgesetzes – Kommunale Gebietskörperschaften (LVFGKom)

Gesetzentwurf

Landesregierung

[– Drucksache 17/9765 –](#)

Staatsminister Dr. Volker Wissing führt aus, am 22. August 2019 habe im Landtag die erste Beratung des Landesgesetzes zur Änderung des Landesverkehrsfinanzierungsgesetzes – Kommunale Gebietskörperschaften stattgefunden.

Seit Beginn der 1970er-Jahre bis einschließlich des Jahres 2006 habe der Bund den Ländern zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden Finanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gewährt. Wegen der gesicherten Finanzausstattung hätten die Länder ihre Programme sicher planen können. Gerade vor dem Hintergrund der langen Planungs- und Genehmigungsphasen bei Verkehrsinfrastrukturvorhaben sei der Faktor Planungssicherheit bei der Finanzausstattung von enormer Bedeutung. Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz habe sich folglich zu einem der wichtigsten Förderinstrumente im Verkehrsbereich entwickelt.

Die Finanzhilfen des Bundes für die Länder nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz seien im Rahmen der Föderalismusreform I zum 31. Dezember 2006 weggefallen. Als Ersatz sei das Entflechtungsgesetz erlassen worden. Das Entflechtungsgesetz vom 5. September 2006 habe den Ländern ab dem 1. Januar 2007 für den Wegfall des GVFG jährlich Beträge aus dem Haushalt des Bundes zugesichert. Diese Finanzhilfen seien bis zum 31. Dezember 2019 befristet worden. Das Land Rheinland-Pfalz erhalte demnach jährlich Finanzhilfen des Bundes in Höhe von 65,154 Millionen Euro.

Das Land habe mit dem Landesverkehrsfinanzierungsgesetz – Kommunale Gebietskörperschaften eine Rechtsgrundlage für den Einsatz dieser Mittel ab dem 1. Januar 2007 auf Landesebene geschaffen. Das Landesverkehrsfinanzierungsgesetz regle insbesondere die förderfähigen Vorhaben, die Voraussetzungen der Förderung, die Art der Zuwendungen sowie Höhe und Umfang der Förderung.

Gefördert würden beispielsweise der Ausbau von Kreisstraßen und von verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen, die Erneuerung von maroden Straßenbrücken, die Modernisierung von Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs sowie der Bau von ÖPNV-Großvorhaben wie die Verlängerung der Straßenbahn in Mainz – der sogenannten Mainzelbahn – oder der Ausbau der S-Bahn Rhein-Neckar. Das Landesverkehrsfinanzierungsgesetz setze dabei auf die bewährten Förderregeln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes.

Da die Fortführung dieses wichtigen Förderbereichs für die kommunale Verkehrsinfrastruktur von großer Bedeutung sei, sei bereits im Koalitionsvertrag vereinbart worden, für die Zeit nach dem Jahr 2019 – nach dem Wegfall der Entflechtungsmittel – eine gesetzliche Nachfolgeregelung zu schaffen.

Das Ministerium der Finanzen und das Verkehrsministerium hätten sich darauf geeinigt, dass die entfallenden Finanzhilfen des Bundes nach dem Entflechtungsgesetz in gleicher Höhe durch allgemeine Landesmittel ersetzt werden sollten. Das entspreche einem jährlichen Betrag von 65,154 Millionen Euro ab dem Jahr 2020. Die Kommunen sollten so auch weiterhin bei ihren Aufgaben im kommunalen Straßenbau und beim Bau von ÖPNV-Anlagen und Anlagen des Schienenpersonennahverkehrs finanziell vom Land unterstützt werden.

Um eine rechtliche Grundlage für die Verwendung dieser Landesmittel zu schaffen, werde das Landesverkehrsfinanzierungsgesetz entsprechend angepasst. Für die zum 31. Dezember 2019 wegfallenden Entflechtungsmittel würden also ab dem 1. Januar 2020 Landesmittel eingesetzt. Die bewährten Regelungen des Landesverkehrsfinanzierungsgesetzes blieben unverändert. So könne Rechtssicherheit für laufende und künftige Vorhaben gewährleistet werden.

Vor dem Hintergrund der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen seien mit der geplanten Änderung des Landesverkehrsfinanzierungsgesetzes keine Mehrkosten verbunden. Die Gesetzesänderung biete den kommunalen Gebietskörperschaften und den für den allgemeinen Personennahverkehr zuständigen Unternehmen und Vorhabenträgern Planungssicherheit für all ihre Projekte.

Abg. Gabriele Wieland legt dar, ihre Fraktion halte das Gesetz grundsätzlich für sehr wichtig. Es sei unbestritten, dass die Kommunen Rechtssicherheit bräuchten. In zwei Bereichen bestehe allerdings noch Nachfragebedarf.

Zum einen sei das Gesetz Teil eines gesamten Finanzierungskonstrukts, und der Bunde stelle insgesamt über Umsatzsteuerpunkte mehr Geld zur Verfügung. Die kommunalen Spitzenverbände hätten vorgeschlagen, mit dem Gesetz zumindest – wie das in anderen Bundesländer geschehen sei – eine Dynamisierung der Mittel festzuschreiben. Da der Verzicht auf eine Festschreibung der Dynamisierung einen jährlichen Rückgang der Mittel um die Inflationsrate bzw. um die Kostensteigerungsrate im Straßenbau bedeute, gelte es zu fragen, warum keine Dynamisierung in das Gesetz aufgenommen werde.

Zum anderen sei in den vergangenen Jahren im Rahmen der Haushaltsdebatten immer wieder das Thema „Haushaltsreste“ diskutiert worden. Da ihres Wissens gerade in diesem Bereich recht hohe Haushaltsreste vorhanden gewesen seien, bitte sie um eine Einschätzung, ob Änderungen an den Ausschreibungsbedingungen vorzunehmen seien. Andere Bundesländer wählten in dieser Frage teilweise eine andere Vorgehensweise.

Abg. Benedikt Oster betont, es handle sich – gerade vor der aktuellen Diskussion über die Themen „Mobilität“ und „Verkehr“ – um sehr wichtige Gelder für die Kommunen. Seine Fraktion begrüße das Vorhaben des Landes daher außerordentlich.

In der 86. Plenarsitzung am 22. August 2018 habe der Abgeordnete Alexander Licht in einem Zwischenruf zum Ausdruck gebracht, es sei selbstverständlich, dass das Land diese Gelder eins zu eins weiterzahle. Schließlich sei dies im Bund-Länder-Pakt komplett mitbeschlossen worden. In ähnlicher Weise habe sich die Abgeordnete Gabriele Wieland geäußert.

Auch wenn dies im Bund-Länder-Pakt mitbeschlossen worden sei, bedürfe es dennoch einer Differenzierung dahin gehend, dass das Land diese Gelder nicht eins zu eins habe weiterzahlen müssen. Zwei andere Bundesländer hätten Gelder gekürzt und zahlten nicht den vollen Betrag, den vorher der Bund gezahlt habe, weiter. Die Fortzahlung der Gelder in gleichbleibender Höhe durch Rheinland-Pfalz sei also keineswegs selbstverständlich.

Auf die Forderung der kommunalen Spitzenverbände nach einer dynamischen Steigerung habe das Land entgegnet, wenn es zu weiteren Baukostensteigerungen käme, könne darüber im Rahmen der jeweiligen Haushaltsaufstellung gesprochen werden. Es habe keine kategorische Absage an eine Erhöhung dieser Gelder gegeben. Dem Haushaltsgesetzgeber sei es unbenommen, diese im Bedarfsfall anzupassen.

Abg. Jutta Blatzheim-Roegler stellt heraus, bisher hätten neben Rheinland-Pfalz erst zwei weitere Bundesländer damit begonnen, eine gesetzliche Nachfolgeregelung zu verabschieden.

Für Rheinland-Pfalz seien die Entflechtungsmittel schon immer ein Rückgrat der Unterstützung der Kommunen bei ihren kommunalen Straßenbaumaßnahmen inklusive Radwegen, Brücken und Verkehrsanlagen wie Häfen gewesen, weshalb diese Mittel im Koalitionsvertrag erwähnt worden seien. Ganz wichtig sei auch der Aspekt des Ausbaus von Anlagen für den ÖPNV, insbesondere unter dem Stichpunkt der Barrierefreiheit.

Weil die Kommunen in diesem Bereich Planungssicherheit bräuchten und die bisherige gute Zusammenarbeit weitergeführt werden solle, werde ihre Fraktion dem vorliegenden Gesetzentwurf zustimmen.

Staatsminister Dr. Volker Wissing führt aus, die Antwort auf die Frage der Kollegin Gabriele Wieland bezüglich der Dynamisierung der Mittel sei bereits in ihrer Frage angelegt. Die in der Tat vorhandenen Haushaltsreste zeigten, die vorhandenen Mittel seien bisher nicht abgerufen worden. Aus diesem Grund

sei von einer Dynamisierung in der gegenwärtigen Situation kein zusätzlicher Effekt zu erwarten. Das Fehlen der Dynamisierung im aktuellen Gesetzentwurf sei aber nicht mit einer Absage an eine künftige Erhöhung der Mittel verbunden. Die Landesregierung sei selbstverständlich bereit, diese Mittel im Rahmen der haushaltsrechtlich verantwortbaren Umstände zu steigern, da der verstärkte Ausbau auch in ihrem Interesse liege.

Gegenwärtig scheitere der Abruf der Mittel allerdings nicht an Vergabevorschriften in Rheinland-Pfalz. Auch könnten die Ausschreibungen in anderen Bundesländern nicht anders gestaltet werden als in Rheinland-Pfalz. Die in diesem Bereich ausgeschriebenen Volumina tangierten in nahezu allen Fällen die europäischen Vergabevorschriften und müssten daher europaweit ausgeschrieben werden. Da dies für alle Bundesländer in gleichem Maß gelte, sei der vorgebrachte Hinweis auf eine Verbesserung der Ausschreibungsmöglichkeiten auf Landesebene nicht nachvollziehbar.

Abg. Michael Frisch legt dar, auch die AfD-Fraktion begrüße die Absicht des Landes, die ausfallenden Bundesmittel zu übernehmen. Da es sich um Gelder handle, die für die Kommunen absolut notwendig seien, werde seine Fraktion dem vorliegenden Gesetzentwurf zustimmen.

Er bitte um Auskunft, ob es sich bei den seitens des Landes zur Verfügung gestellten Mittel ausschließlich um Landesmittel handle oder zu diesem Zweck auch Mittel aus dem Finanzausgleich entnommen worden seien.

Abg. Gabriele Wieland stellt fest, die grundsätzliche Ansicht, es handle sich hier um wichtige Gelder, werde offensichtlich von allen geteilt. Die Summe von 65 Millionen Euro sei zwar beachtlich, bei insgesamt über 2.000 Gemeinden falle der Betrag pro Gemeinde aber schon deutlich geringer aus.

Eine entscheidende Frage sei, was dafür getan werden könne, dass die Gemeinden diese Gelder abrufen würden. Ein naheliegender Punkt betreffe die Busförderung, die in Rheinland-Pfalz – im Gegensatz zu anderen Bundesländern – nicht enthalten sei, obwohl eine Förderung auf Busse mit einem bestimmten, beispielsweise elektrischen Antrieb beschränkt werden könnte.

Auch der Bereich der Radwege, für den im Haushalt Mittel in Höhe von 1 Million Euro vorgesehen seien, sei in diesem Zusammenhang von Interesse. Dies seien keine besonders hohen Mittel für die Gemeinden, aber die auf diese Weise geförderten Radwege seien sehr stark reglementiert. Wenn nur überörtlich wichtige Straßen und Radwege an überörtlich wichtigen Straßen gefördert werden könnten, falle ein Teil der Brücken bereits aus der Förderung heraus. Sie frage sich, ob in diesen Bereichen zu viele Einschränkungen für die Förderung bestünden, die dazu führten, dass die Mittel nicht vollständig abgerufen würden, obwohl der Bedarf bestehe. Daraus ergebe sich ebenfalls die Notwendigkeit der Dynamisierung.

Abg. Josef Dötsch fragt, ob in Zukunft bei jeder Änderung des im Gesetz formulierten Betrags von 65,154 Millionen Euro – etwa wenn im Haushalt entsprechend höhere Mittel zur Verfügung gestellt würden – das Gesetz geändert werden müsse. Wenn dies tatsächlich der Fall sei, stelle sich die Frage, ob es nicht Sinn mache, eine Formulierung für das Gesetz zu finden, die es ermögliche, Mittel im vom jeweiligen Haushalt zur Verfügung gestellten Rahmen einzusetzen.

Ein Verfahren, nach dem haushaltsrechtlich vom Parlament zur Verfügung gestellte Gelder erst tatsächlich genutzt werden könnten, nachdem in einem zweiten Schritt ein weiteres Gesetz geändert worden sei, halte er für nicht schlüssig und einmalig.

Staatsminister Dr. Volker Wissing antwortet auf die Frage des Abgeordneten Michael Frisch, bei den vom Land zur Verfügung gestellten Mitteln handle es sich um Mittel aus dem allgemeinen Landeshaushalt.

Der Grund dafür, dass die Mittel nicht abgerufen würden, liege in der gegenwärtig stark überhitzten Situation in der Bauwirtschaft. Weil extrem hohe Angebote abgegeben würden, müssten Ausschreibungen teilweise aufgehoben werden, was den Mittelabfluss blockiere. Dieses Problem könne von landespolitischer Seite nur bedingt gelöst werden, da es mit dem allgemeinen Infrastrukturinvestitionshochlauf und der allgemeinen Konjunkturlage zusammenhänge. Die Bauwirtschaft sei – unter anderem aufgrund

des Fachkräftemangels – sehr stark ausgelastet. Das Land versuche, bei diesem Problem gegenzusteuern, aber Fachkräftemangel werde in vielen Bereichen beklagt, und positive Effekte könnten nur das Ergebnis eines langfristigen Prozesses sein.

In Bezug auf die Busförderung bestünden erhebliche beihilferechtliche Bedenken, die durch das wettbewerbliche Verfahren, das auf rechtssicherem Weg Fortschritte ermögliche, umgangen würden.

Das allgegenwärtige Hauptproblem der aufgeheizten Situation in der Bauwirtschaft erschwere das staatliche Handeln in vielen Bereichen, beispielsweise beim Wohnungsbau. Auch wenn theoretisch der Ansatz richtig sei, durch den Bau von mehr Wohnungen einen guten Beitrag zur Senkung der Mietpreise leisten zu wollen, seien die gegenwärtig gebauten Gebäude leider so kostspielig, dass sie nicht günstig vermietet werden könnten. Auch die Akteure im allgemeinen Straßenbau hätten mit der momentan schwierigen Situation in der Bauwirtschaft zu kämpfen.

Das Gesetz müsse in der Tat geändert werden, wenn die Mittel im Haushalt erhöht würden. Dies stelle aber keinen großen Aufwand dar.

Abg. Josef Dötsch hakt nach, ob es nicht im Rahmen der Einschränkung von Bürokratie Sinn machen würde, in Bezug auf eine eventuelle Erhöhung der Mittel eine andere Lösung für das Gesetz zu suchen.

Staatsminister Dr. Volker Wissing erwidert, es sei am Haushaltsgesetzgeber und an der Landesregierung, in dieser Situation eine Abwägung zu treffen. Da Rheinland-Pfalz im Jahr 2020 erstmals die Schuldenbremse einzuhalten habe, sei der Haushalt vorsichtig aufgestellt worden. Unter Verweis auf die starke konjunkturelle Entwicklung in den vergangenen Jahren sei von verschiedenen Seiten der Vorschlag gemacht worden, die Ausgaben noch einmal kräftig zu erhöhen. Obwohl in Rheinland-Pfalz tatsächlich ein sehr gutes Wirtschaftswachstum und stark gestiegene Steuereinnahmen zu verzeichnen seien, deute ein Vergleich der Zahlen aus der Zeit der Aufstellung des letzten Doppelhaushalts mit der aktuellen Konjunktursituation aber darauf hin, dass die Vorsicht der Landesregierung an dieser Stelle von Weitsicht geprägt gewesen sei.

Vor diesem Hintergrund sei es nur schwer nachvollziehbar, das Finanzministerium zu einer zusätzlichen Dynamisierung der Mittel, obwohl diese gar nicht abgerufen würden, bewegen zu wollen. Alle für den Landshaushalt Verantwortlichen seien gut beraten, gerade in der Übergangsphase zur Einhaltung der verfassungsrechtlichen Schuldenbremse eine gewisse Vorsicht walten zu lassen. In der Abwägung erscheine ihm der möglicherweise mit einer Anpassung des Gesetzes verbundene Aufwand verantwortbar.

Vors. Abg. Thomas Weiner weist darauf hin, bei der Auslegung eines Gesetzes spiele auch die Erforschung der Intention des Gesetzgebers – also des Parlaments – eine Rolle. Um diese Intention zu verdeutlichen, könne im Protokoll der Debatte zur Verabschiedung des Gesetzes festgehalten werden, die Abgeordneten verstünden die im Gesetz formulierte Zahl nicht als starr, sondern in Zukunft solle es möglich sein, diese auch ohne eine Gesetzesänderung zu erhöhen.

Staatsminister Dr. Volker Wissing gibt zu erwägen, ob ein solches Vorgehen dem für jedes Gesetz geltenden Bestimmtheitsgrundsatz ausreichend Rechnung tragen würde. Mit Blick auf die für die Kommunen so wichtige Planungssicherheit halte er es nicht für zielführend, Risiken dieser Art im Zusammenhang mit dem Bestimmtheitsgrundsatz in das Gesetz einzubauen.

Abg. Gabriele Wieland betont erneut, ihre Fraktion werde diesem Gesetz zwar zustimmen, da es wichtig sei, zumindest Mittel in Höhe von 65 Millionen Euro rechtssicher zur Verfügung stellen zu können, aber die von ihr vorgebrachte Kritik bleibe trotzdem bestehen. So hätten andere Bundesländer in ihrem Gesetzestext etwa das Wort „mindestens“ eingefügt, was sie für eine pragmatische Lösung des Problems halte. Außerdem könne sie nach wie vor nicht nachvollziehen, dass in einem so wichtigen Bereich noch so viele Haushaltsreste vorhanden seien.

Staatsminister Dr. Volker Wissing stellt klar, als Verantwortlicher für hohe Haushaltsmittel im Bereich des Infrastrukturausbaus teile er die Sorge der Kollegin Gabriele Wieland bezüglich der Haushaltsreste. Die Gründe für die aktuelle Situation habe er aber bereits dargelegt. Das Problem seien die extrem

begrenzten Kapazitäten in der Bauwirtschaft, die sich leider weder kurz- noch mittelfristig erhöhen ließen. Während in der Öffentlichkeit viele Aspekte diskutiert würden, erfahre er von Bauunternehmen vor Ort, die größte Herausforderung bestehe aktuell in der Gewinnung von Fachkräften.

Es sei zu lesen gewesen, benachbarte Bundesländer verfolgten das Vorhaben, künftig 24-Stunden-Baustellen einzurichten. Er bezweifle, dass die Aussicht auf einen 24-Stunden-Schichtdienst zu einer Attraktivitätssteigerung des Berufs des Straßenbauarbeiters führen werde.

In Diskussionen wie der gerade geführten gelte es, ein bisschen Empathie für die Menschen aufzubringen, die entsprechende Berufe ausübten. Ihre Zahl sei sehr gering und ihre Arbeitsbedingungen extrem hart. Bei Besuchen auf Baustellen im Sommer habe er gemerkt, was es bedeute, in der aktuellen Klimasituation, bei 37° Celsius, in der prallen Sonne, ohne Schatten, aber mit Fußbodenheizung auf einer frisch geteerten Straße zu stehen. Auch wenn scherzhaft darauf hingewiesen werde, nachts sei es ja kühler, verbessere sich die Vereinbarkeit von Familie und Beruf durch die Einrichtung von 24-Stunden-Baustellen sicherlich nicht.

Die Grenzen, an die man in diesem Bereich stoße, gelte es anzuerkennen. Diese Problematik müsse in der Gesellschaft offen, aber auch mit viel Empathie für die betroffenen Menschen diskutiert werden. Dies sei in der Debatte um 24-Stunden-Baustellen noch nicht ausreichend der Fall gewesen.

Vors. Abg. Thomas Weiner nimmt Bezug auf die Aussage des Staatsministers, Ausschreibungen würden aufgehoben, weil die Angebote zu hoch ausfielen. Vor dem Hintergrund, dass einerseits die Zahl derjenigen, die in der Bauwirtschaft unter diesen harten Bedingungen – bei Hitzetemperaturen auf der Asphaltmaschine zu sitzen, sei eine besondere gesundheitliche Herausforderung – arbeiten wollten, zurückgehe, und es andererseits bereits einen gewissen Umsetzungsstau bei Verkehrs- und Infrastrukturprojekten gebe, seien auch in Zukunft keine sinkenden Preise zu erwarten. Daher gelte es vielleicht, sich an den Gedanken steigender Preise zu gewöhnen. Nur so könne die Bauwirtschaft entsprechende Zuschläge auf die Gehälter zahlen, um mit finanziellen Anreizen mehr vor der Berufswahl stehende junge Menschen für eine Zukunft in der Bauwirtschaft zu begeistern.

Abg. Gabriele Wieland warnt vor einem Abgleiten der Diskussion und legt dar, die von ihr kritisch hinterfragten Haushaltsreste seien auch schon in Jahren angefallen, in denen die Bauwirtschaft noch nicht so überhitzt gewesen sei wie im Moment. Ihre Überlegung zu Verbesserungsmöglichkeiten seitens des Parlaments sei daher berechtigt gewesen. Auch wenn sie keine konkrete Antwort auf das Problem, dass etwa dringend benötigte Radwege nicht gebaut würden, erwartet habe, halte sie es nicht für zielführend, lediglich auf eine heiß gelaufene Bauwirtschaft zu verweisen. Dadurch erscheine das Parlament schwächer, als es eigentlich sei.

Der Ausschuss empfiehlt die Annahme (einstimmig).

Punkte 2 und 3 der Tagesordnung:

2. Berufliche Bildung gleichstellen – Gebühren für Meister-, Fachwirt-, Techniker Ausbildung streichen

Antrag

Fraktion der CDU

[– Drucksache 17/9201 –](#)

3. Berufliche Fortbildung als gleichwertige Alternative zum ersten akademischen Abschluss

Alternativantrag zu Drs 17/9201

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

[– Drucksache 17/9224 –](#)

Die Tagesordnungspunkte werden gemeinsam behandelt.

Staatsminister Dr. Volker Wissing führt aus, die Gleichstellung der beruflichen und der akademischen Aus- und Fortbildung sei eines der prioritären Ziele der rheinland-pfälzischen Wirtschafts- und Bildungspolitik. Zum Antrag der Fraktion der CDU habe zuletzt ein Austausch in der 33. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 5. Juni 2019 stattgefunden. Im Rahmen dieser Diskussion habe er den positiven Eindruck gewonnen, fraktionsübergreifend bestehe der Wunsch, die Fort- und Weiterbildung finanziell stärker zu fördern und dies auch in den kommenden Haushaltsberatungen für den Haushalt 2021 zu unterstützen.

Die Weiterentwicklung des Aufstiegsbonus des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau sei von Entwicklungen auf der Bundesebene beeinflusst. Der Bund habe angekündigt, das Aufstiegs-BAföG, das Fortbildungen oftmals erst bezahlbar mache, aufzustocken und die Prüfungsgebühren bezuschussen zu wollen. Insgesamt plane der Bund, in dieser Legislaturperiode für das Aufstiegs-BAföG bundesweit 350 Millionen Euro zusätzlich zur Verfügung zu stellen. Nach dem Aufstiegsausbildungsförderungsgesetz (AFBG) trage der Bund 78 % und das Land 22 % der Leistungen. Insgesamt stünden hierfür aktuell im Landeshaushalt 18,8 Millionen Euro zur Verfügung, die sich aus 4,2 Millionen Euro Landesmitteln und 14,6 Millionen Euro Bundesmitteln zusammensetzten.

Am 15. Juli 2019 sei den Ländern ein Referentenentwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Aufstiegsfortbildungsförderungsgesetzes zur Kenntnis vorgelegt worden. Auf dieses habe Rheinland-Pfalz im Rahmen der Amtschefkonferenz der Wirtschaftsministerkonferenz Ende Mai 2019 gedrängt.

Einige Vorschläge des Referentenentwurfs zu Leistungsverbesserungen seien zum Beispiel:

- der Ausbau der Unterhaltsförderung für Vollzeitgeförderte zu einem Vollzuschuss,
- die Erhöhung des Kindesbetreuungszuschlags,
- die Erhöhung des Zuschussanteils zum Maßnahmebeitrag für Lehrgangs- und Prüfungsgebühren – inklusive des Meisterstücks – von 40 % auf 50 %,
- die Erhöhung des Bestehenserlasses sowie
- die Entlastung erfolgreicher Aufsteigerinnen und Aufsteiger durch einen vollständigen Darlehenserslass bei Existenzgründung.

Der Referentenentwurf sei erstmals Mitte August 2019 zwischen dem Bund und den Ländern erörtert worden. Am 25. September 2019 solle der Gesetzentwurf im Bundeskabinett beschlossen und sodann zur weiteren Befassung an den Bundesrat überwiesen werden.

Gegenüber dem Bund habe Rheinland-Pfalz nach Vorlage des Referentenentwurfs deutlich gemacht, die Leistungsverbesserungen seien vom Grundsatz her zu begrüßen, die Erhöhung des Zuschussanteils zu den Maßnahmenbeiträgen sowie die Anhebung des Darlehenserlasses bei Bestehen der Prüfung von 40 % auf 50 % sollten noch weiter ausgebaut werden, und der vom Bundesministerium für Bildung und Forschung prognostizierte finanzielle Mehraufwand für Rheinland-Pfalz – insbesondere aufgrund des beschlossenen Landeshaushalts – sei nicht ohne Weiteres zu kompensieren.

Trotz der sicherlich als positiv zu wertenden Verbesserungen seien die zusätzlichen Belastungen aktuell nicht eingeplant und damit auch nicht ohne Weiteres realisierbar. Es sei daher – wie schon in der Vergangenheit gefordert – zwingend erforderlich, den aktuellen Finanzierungsschlüssel – 78 % Bund, 22 % Länder – des AFBG zu überprüfen. Diese Forderung sei auch im Beschluss der Wirtschaftsministerkonferenz vom 25./26. Juni 2019 zum Ausdruck gebracht worden.

Die Überprüfung des Finanzierungsschlüssels werde schon deswegen notwendig, weil sich die Länder angesichts der Schuldenbremse nur bedingt in der Lage sähen, die Kofinanzierung in Höhe von annähernd 100 Millionen Euro für alle Bundesländer zusätzlich in den Jahren 2020 und 2021 bereitzustellen. Daher werde Rheinland-Pfalz auch in den nun folgenden Beratungen im Bundesrat auf eine Anpassung des Finanzierungsschlüssels drängen.

Bliebe der Finanzierungsschlüssel unverändert, ergäbe sich nach dem Referentenentwurf des Bundes für das Jahr 2020 ein Mehrbedarf von 1,5 Millionen Euro und ab dem Jahr 2021 ein Mehrbedarf von jährlich rund 3,4 Millionen Euro für den rheinland-pfälzischen Landeshaushalt.

Dies stelle zwar eine Zusatzbelastung für den rheinland-pfälzischen Haushalt dar, für die Empfänger des Aufstiegs-BAföG sei es unabhängig vom Finanzierungsschlüssel allerdings eine weitere Kostenentlastung auf dem Weg zum Meister oder Fachwirt.

Um die Motivation für eine erfolgreich abgeschlossene Fortbildung noch weiter zu steigern, plane Rheinland-Pfalz zusätzlich, den Aufstiegsbonus I im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zu erhöhen. Auch hierfür wäre eine Veränderung des Finanzierungsschlüssels von Vorteil.

Leider müsse er aber auch heute klarstellen, im Rahmen des aktuellen Doppelhaushalts bestünden keine Möglichkeiten, die Kosten für eine Meister- oder Fachwirtausbildung voll zu erstatten.

Angesichts der dargestellten finanziellen Herausforderungen hoffe er, bei den kommenden Haushaltsberatungen könnten gemeinsam Wege gefunden werden, damit Fortbildungsinteressierte auch in finanzieller Hinsicht die berufliche Fortbildung und den ersten akademischen Abschluss als gleichwertig betrachteten.

Abg. Dr. Anna Köbberling begrüßt die inhaltlichen Entwicklungen auf der Bundesebene, wobei sich auch ihre Fraktion weiterhin eine andere Verteilung der Kosten wünschen würde. Um dieses Ziel zu erreichen, müsse der Druck auf die Bundesebene seitens der Länder aufrechterhalten werden. Rheinland-Pfalz könne dazu einen Beitrag leisten und ein Zeichen setzen, indem in der heutigen Ausschusssitzung der Antrag der Ampelkoalition verabschiedet werde und das Thema so vor der entscheidenden Bundesratssitzung noch einmal im Plenum debattiert werden könne.

Der Antrag der CDU-Fraktion sei leider abzulehnen, da er handwerkliche Fehler enthalte. So sei es etwa nicht zielführend, den Bund aus der Verantwortung zu entlassen und seitens des Landes Kosten zu übernehmen, die eigentlich in den Aufgabenbereich des Bundes fielen. Dadurch würden die betroffenen Meisterschülerinnen und -schüler nicht bessergestellt. Auch sei es nicht möglich, den Kammern die Prüfungsgebühren zu erstatten, weil dies nach EU-rechtlichen, vergaberechtlichen und wettbewerbsrechtlichen Maßstäben unzulässig sei.

Der Alternativantrag der Ampelkoalition enthalte hingegen zwei sehr wichtige Punkte. Erstens betone er noch einmal ganz ausdrücklich und öffentlich, wie wichtig die Gleichstellung von beruflicher und akademischer Bildung sei. Dies sei ein gemeinsames Anliegen. Zweitens ziele er auf die beiden Bereiche ab, die wirklich in der Hand der Landesregierung lägen. Zunächst werde die Landesregierung in die Pflicht genommen, im Rahmen der vorhandenen finanziellen Spielräume des aktuellen Haushalts die Förderprogramme Aufstiegsbonus I und II kontinuierlich weiterzuentwickeln. Außerdem werde die Landesregierung noch einmal nachdrücklich gebeten, sich bei der Bundesregierung für eine Regelung einzusetzen, die den Vorstellungen von Rheinland-Pfalz entspreche.

Staatsminister Dr. Volker Wissing sagt auf Bitte der **Abg. Gabriele Wieland** zu, dem Ausschuss seinen Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen.

Abg. Gabriele Wieland führt aus, mit dem Antrag der CDU-Fraktion habe vor allem das klare Zeichen gesetzt werden sollen, die Gleichstellung von beruflicher und akademischer Bildung müsse mit finanzieller Gleichstellung einhergehen. Wenn das Studium kostenlos sei, müsse dies auch für die Meisterausbildung gelten. Dieses Ziel müsse klar formuliert werden. Zwischenschritte auf einem nicht absehbaren Weg reichten nicht aus.

Wenn über das Ziel Einigkeit herrsche, bedürfe es für seine Erreichung eines Gesamtkonzepts, in dem die Finanzierung des Bundes oder der Versuch, auf den Bund Druck auszuüben, durchaus eine Rolle spielen könnten. Nicht nachvollziehbar sei aber, dass einerseits die Aussage getroffen werde, es seien keine Haushaltsmittel für den Mehraufwand der Bundesregelungen vorhanden, andererseits aber der Meisterbonus, bei dem auch Haushaltsreste angefallen seien, erhöht werden solle.

Um zu vermeiden, dass sich die Debatte in unwesentlichen Details verlaufe, führe der Antrag der CDU-Fraktion das Ziel klar vor Augen und formuliere die Absicht, alle Schritte zu prüfen, die eine schnelle Erreichung des Ziels ermöglichen könnten.

Abg. Michael Frisch teilt die Auffassung der Abgeordneten Dr. Anna Köbberling, der Antrag der CDU-Fraktion enthalte gravierende Mängel und sei deshalb in dieser Form nicht umsetzbar. Nicht nur die SPD und die übrigen Parteien der Ampelkoalition, sondern auch Experten aus dem Handwerk und den Kammern hätten festgestellt, die Vorschläge der CDU führten im Grunde zu einer Entlastung des Bundes auf Kosten des Landes, die Betroffenen zögen daraus keinen Vorteil und es bestünden beihilferechtliche Bedenken, die eine Umsetzung verhinderten.

Seitens der AfD-Fraktion stelle sich allerdings die Frage, inwieweit der Antrag der Koalitionsfraktionen zielführender sei, da dieser im Grunde nichts Konkretes enthalte und daher reine Schaufensterpolitik sei. Es werde zwar die Absicht geäußert, berufliche und akademische Bildung gleichzustellen, darauf folgten aber lediglich eine sehr vage Formulierung, eine Weiterentwicklung der Meisterboni und eine Forderung an den Bund. Der Bund habe nun Änderungen angekündigt, die allerdings frühestens ab August 2020 greifen würden.

Die AfD-Fraktion habe ebenfalls einen Antrag zu diesem Thema gestellt, der leider nicht zur Beratung an den Ausschuss überwiesen worden sei. Dies sei im Grunde ein Unding, da dieser Antrag – anders als der Antrag der Ampelfraktionen – einen konkreten Vorschlag enthalten habe, wie bereits jetzt auf Landesebene etwas für die Betroffenen getan werden könne. Der Antrag der Koalitionsfraktionen stelle lediglich einen erneuten Appell an den Bund dar und enthalte darüber hinaus nur Absichtserklärungen, aber keine konkreten Vorschläge. Seiner Meinung nach werde sich durch ihn für junge Menschen, die sich mit dem Gedanken trügen, eine Aufstiegsfortbildung zu absolvieren, in finanzieller Hinsicht in Zukunft nichts ändern.

Was nun benötigt werde, sei eine schnelle Lösung auf Landesebene, die solange greife bis der Bund – was wünschenswert sei – eine einheitliche Regelung geschaffen habe. Bei der Zeichensetzung für die Gleichwertigkeit von beruflicher und akademischer Bildung sei es mit Lippenbekenntnissen nicht getan, aber weder die CDU, noch die Ampelfraktionen lieferten hierzu einen konkreten Vorschlag.

An Staatsminister Dr. Volker Wissing gerichtet sei gesagt, natürlich gehe es immer um die Frage der Finanzierbarkeit, zunächst einmal brauche es aber eine Prioritätensetzung. Die SPD sei in Rheinland-Pfalz seit Jahrzehnten in der Regierungsverantwortung, gleiches gelte im Bund für die CDU und die SPD. Daher stelle sich die Frage, warum nicht längst etwas für die Gleichstellung beruflicher Bildung getan worden sei. Es würden lediglich Sonntagsreden gehalten, aber unternommen werde nichts.

Es sei sehr bedauerlich, dass seit der Plenardiskussion zu diesem Thema im Mai 2019 bereits ein halbes Jahr verloren gegangen sei und offensichtlich ein weiteres Jahr durch Warten verloren gehen werde, bis eventuell ein Fortschritt seitens des Bundes eintrete.

Da dies für die AfD-Fraktion deutlich zu wenig sei, prüfe sie, ob sie erneut einen Antrag ins Plenum einbringen werde mit dem Ziel, auf Landesebene eine Überbrückungsregelung zu schaffen, die den Betroffenen solange helfe, bis möglicherweise eine größere Maßnahme des Bundes greife.

Abg. Dr. Anna Köbberling stellt klar, die vier demokratischen Parteien im Landtag hätten den Antrag der AfD abgelehnt, weil er schlichtweg nicht finanzierbar und fernab der Realität gewesen sei.

Nun lägen zwei Anträge vor, die in der Zielsetzung identisch seien. Der Antrag der CDU enthalte allerdings Fehler, weshalb seine Ablehnung keine politischen Ursachen habe. Vielmehr würde sich das Land durch eine Umsetzung dieses Antrags selbst entmachten und Geld zahlen, wovon nicht die Betroffenen, sondern nur der Bund profitieren würde.

Da die Gleichstellung von beruflicher und akademischer Bildung ein gesamtgesellschaftliches Ziel sei, müsse diese Aufgabe nicht mit unendlichen Haushaltsmitteln von Rheinland-Pfalz, sondern auf der Bundesebene, assistiert von den Ländern, angegangen werden. Der Bund könne bei einer solchen Aufgabe nicht aus seiner Pflicht entlassen werden.

Wenn sich Rheinland-Pfalz ausgerechnet in dem Moment, in dem auf der Bundesebene über den Verteilungsschlüssel und die Bundesgelder diskutiert werde, dazu bereit erklären würde, die Kosten zu übernehmen, würde es dem Bund im Grunde signalisieren, dieser brauche nichts mehr zu tun. Dies wäre kontraproduktiv.

Stattdessen verfolgten die Fraktionen der Ampelkoalition die Absicht, alles, was im Rahmen der Pflichten des Landes und zwischen zwei Haushalten möglich sei, zu tun. Darüber hinausgehend sei aber der Bund in der Pflicht. Das Landesparlament müsse das tun, was in seinen Zuständigkeitsbereich falle, alles andere müsse vertagt werden. Der Antrag stelle aber nicht das letzte, abschließende Wort zu diesem Thema dar, sondern im Rahmen der nächsten Haushaltsberatungen lasse sich durchaus erneut darüber reden.

Der Antrag beinhalte das, was momentan möglich sei, weshalb auch die Opposition herzlich eingeladen sei, ihm zuzustimmen.

Abg. Steven Wink führt aus, die FDP-Fraktion und er persönlich seien sehr erfreut darüber, dass die handwerkliche Ausbildung so sehr im Fokus stehe und sie auch in Bezug auf das Image gleichgesetzt werde.

Dem Kollegen der AfD sei zu entgegnen, es sei bereits sehr viel unternommen worden, um den Betroffenen konkret zu helfen. Ein ganz wichtiger Schritt habe darin bestanden, das Image handwerklicher Berufe zu verbessern. Um Sprüchen wie denen, man solle lieber studieren gehen und sich nicht die Hände dreckig machen, entgegenzutreten, gebe es beispielsweise die Handwerksamps. Diese sehr erfolgreichen und gut besuchten Veranstaltungen dienten dazu, bereits junge Menschen an diesen Bereich heranzuführen.

Des Weiteren seien die bereits erwähnten Förderprogramme eingerichtet worden. Es sei ein ganz normaler Vorgang, dass diese weiterentwickelt und besser an die Praxis angepasst würden, um noch effizienter zu sein.

Zudem stelle die Überbetriebliche Lehrlingsunterweisung eine große Unterstützung bei der Fort- und Weiterbildung von Handwerkslehrlingen dar, da sie es ihnen ermögliche, in anderen Betrieben oder Ausbildungsstätten etwas zu lernen, das bei ihnen vor Ort so nicht möglich sei.

Der Forderung nach einem Konzept zu diesem Thema schließe er sich an. Dieses könne aber nicht darin bestehen, dass das Land die Aufgabe des Bundes übernehme und diesen dabei komplett entlaste. Die soeben beschriebenen Maßnahmen zeigten einerseits, dass das Land etwas für die Gleichstellung tue. Andererseits müsse aber ein Zeichen dahin gehend gesetzt werden, dass es sich um eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe handle, zu der auch der Bund seinen Beitrag leisten müsse.

Um die erneute Bildung eines Flickenteppichs, der durch weitere Maßnahmen auf Landesebene entstehen würde, zu vermeiden, sei der Ansatz des Antrags der Ampelkoalition, die Programme und Maßnahmen des Landes weiterzuentwickeln und mit Geld zu unterlegen, aber gleichzeitig das Zeichen an

den Bund zu senden, dass die gesamte Gesellschaft von dieser Thematik betroffen sei und deshalb schneller gehandelt werden müsse, zu unterstützen.

Staatsminister Dr. Volker Wissing widerspricht dem vom Abgeordneten Michael Frisch gezeichneten Bild, in diesem Bereich sei bisher noch nichts geschehen. Im vergangenen Doppelhaushalt seien Mittel zur Verfügung gestellt worden, um den Aufstiegsbonus einzuführen. Rheinland-Pfalz habe dies als eines der ersten Bundesländer überhaupt getan.

Die Höhe des Aufstiegsbonus sei in enger Abstimmung mit den Handwerkskammern festgelegt worden. Diese hätten mitentscheiden können, wie die zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel am effizientesten eingesetzt werden könnten, hätten aber aufgrund mangelnder Erfahrung in diesem Bereich ebenfalls nicht einschätzen können, wie viele Mittel am Ende tatsächlich abgerufen werden würden. Die Landesregierung sei nicht zurückhaltend in den Aufstiegsbonus eingestiegen, sondern die Entscheidung sei zusammen mit dem Handwerk getroffen worden.

Dies sei mit der Absicht verbunden gewesen, die Mittel sobald als möglich zu erhöhen. Die Möglichkeiten dazu würden momentan evaluiert, und das Konzept werde weiterentwickelt. Dieses Vorgehen entspreche dem Antrag der Ampelkoalition, der besage, der Aufstiegsbonus solle im Rahmen der Möglichkeiten weiterentwickelt und die Mittel ganz verausgabt werden.

Momentan bestehe die Erwartung, dass der Bund einen Gesetzentwurf vorlegen werde, der aufgrund einer Kofinanzierung zusätzliche Belastungen für den Landeshaushalt mit sich bringen werde. Rheinland-Pfalz sei zwar gewillt, dieses Gesetz umzusetzen, verhandle aber gegenwärtig mit dem Bund über den Verteilungsschlüssel, damit dem Land möglichst viele Haushaltsmittel zusätzlich verblieben, die wiederum den Handlungsspielraum in Bezug auf den Aufstiegsbonus vergrößerten.

Da dieser Verteilungsschlüssel momentan noch nicht bekannt sei, könne das Land keine abschließende Entscheidung treffen, auch wenn es das Ziel verfolge, dass die Mittel, die im Landeshaushalt vom Landtag vorgegeben seien, vollständig in die Steigerung der Attraktivität der Meisterausbildung flößen. Sobald bezüglich des Konzepts des Bundes und des Verteilungsschlüssels zwischen Bund und Ländern Klarheit herrsche, würden die im Landeshaushalt verbliebenen Mittel ihrer Bestimmung zugeführt.

Rheinland-Pfalz könne nicht einfach die Mittel des Bundes durch Landesmittel ersetzen, weil es über den Aufstiegsbonus und das Meister-BAföG hinaus noch eine ganze Reihe zusätzlicher Maßnahmen unterstütze, durch die die Gleichwertigkeit von akademischer und beruflicher Bildung im Denken der Menschen in Rheinland-Pfalz verankert werde solle.

Im Rahmen der Woche der Berufsbildung besuche er aktuell beispielsweise jeden Tag Handwerksbetriebe und suche ganz gezielt Kontakt mit Auszubildenden. Ein weiteres, gemeinsam vom Land und den Kammern finanziertes Instrument seien die Ausbildungsbotschafter. Diese jungen Auszubildenden besuchten etwa Schulen und berichteten anderen jungen Menschen dort von ihrer tollen Ausbildungsstätte. Auf diese Weise könne viel leichter Begeisterung für das Handwerk geweckt werden, als wenn erfahrene Meisterinnen und Meister mit den jungen Menschen sprächen.

Es wäre ein falscher Schritt, Bundesaufgaben mit Landesmitteln zu übernehmen, da sich das Land so die Möglichkeit nähme, Maßnahmen und Projekte wie die oben beschriebenen, die eine originäre Aufgabe der Landesregierungen darstellten und nicht von der Bundesregierung in Berlin übernommen werden könnten, durchzuführen.

In Rheinland-Pfalz würden – einschließlich der Feriencamps und der Coaches für die betriebliche Ausbildung – viele verschiedene Maßnahmen umgesetzt, die die Aussage, in diesem Bereich werde nichts unternommen, widerlegen könnten. In der Tat sei bereits sehr viel passiert. Schließlich habe Rheinland-Pfalz als eines der ersten Bundesländer den Aufstiegsbonus eingeführt.

Es sei nachvollziehbar, dass die Landesregierung nun, in dieser kurzen Phase der Unklarheit – der Gesetzentwurf solle am 25. September 2019 im Bundeskabinett verabschiedet werden –, keine abschließende Aussage über die Höhe des künftigen Aufstiegsbonus treffen wolle.

Abg. Michael Frisch weist zunächst darauf hin, entgegen der Aussage der Abgeordneten Dr. Anna Köbberling seien nicht vier, sondern fünf demokratische Fraktionen im rheinland-pfälzischen Landtag vertreten.

Das Hauptproblem im Bereich der Gleichstellung von akademischer und beruflicher Bildung bestehe in der Glaubwürdigkeit. Auch wenn einige Maßnahmen und Projekte bereits umgesetzt worden seien und viel über dieses Thema diskutiert werde, nähmen die Bürger hauptsächlich wahr, dass das Ziel bei Weitem noch nicht erreicht sei.

Vor dem Hintergrund des Fachkräftemangels, über den sich insbesondere die Kammern beklagten, lasse sich konstatieren, bisher sei einfach zu wenig geschehen, obwohl in diesem Bereich eingesetzte Mittel gut investiertes Geld seien. Das Handeln der Landesregierung sei zu hinterfragen, wenn für andere Dinge viel Geld ausgegeben werde, in diesem Bereich aber plötzlich keine Mittel mehr zur Verfügung stünden.

Imagepflege stelle keinen Beitrag zur Finanzierung einer Aufstiegsfortbildung dar.

Es gehe nicht um eine komplette Übernahme der Kosten, sondern um die Finanzierung eines Rests von 22 %, auch über das Jahr 2020 hinaus. Aus Sicht der AfD-Fraktion stehe das Land in der Pflicht, etwas zu tun.

Außerdem werde eine Überbrückungslösung für die Zwischenzeit benötigt. Auch wenn die Verbände im Rahmen der ihnen in Aussicht gestellten Mittel mit der jetzigen Regelung einverstanden gewesen seien, brächten diese inzwischen sehr deutlich zum Ausdruck, die Höhe des momentan existierenden Aufstiegsbonus sei zu niedrig. Die seitens seiner Fraktion geforderte Summe von 4.000 Euro werde beispielsweise in Niedersachsen umgesetzt und sei dort offensichtlich finanzierbar.

Er würde sich wünschen, dass sich das Land noch einmal überlegen würde, wie diese Lücke geschlossen werden könnte. Der Antrag der Parteien der Ampelkoalition enthalte aber – außer der Absicht, im Rahmen der möglichen Mittel aktiv zu werden – keine konkreten Vorschläge. Daher werde seine Fraktion diesen Antrag ablehnen.

Der Ausschuss empfiehlt die Ablehnung des Antrags der Fraktion der CDU – Drucksache 17/9201 – (SPD, AfD, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen CDU).

Der Ausschuss empfiehlt die Annahme des Alternativantrags der Fraktionen der SPD, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/9224 – (SPD, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen AfD bei Enthaltung CDU).

Punkt 5 der Tagesordnung:

Verzögerung beim Ausbau der Trierer Weststrecke

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

[– Vorlage 17/5215 –](#)

Abg. Jutta Blatzheim-Roegler bezieht sich auf Medienberichte, wonach sich die Inbetriebnahme der Trierer Weststrecke voraussichtlich bis zu den Jahren 2023/2024 verzögern werde. Die Region Trier sei von vielen Pendlerinnen und Pendlern gekennzeichnet, die in Luxemburg arbeiteten, aber auch von vielen Luxemburgerinnen und Luxemburgern, die in die Region Trier zum Einkaufen kämen und zum Teil dort auch wohnten. Insofern sei die Weststrecke für die Region eine sehr wichtige Maßnahme, um dem Bedürfnis der Menschen, mit dem ÖPNV zwischen Trier und Luxemburg zu pendeln, Rechnung zu tragen. Auch Luxemburg sei daran interessiert, dass diese Maßnahme zeitnah umgesetzt werde.

Vor diesem Hintergrund werde die Landesregierung gebeten zu berichten, weshalb sich die Inbetriebnahme der Weststrecke verzögere. Diese Informationen seien wichtig, da an die örtlichen Landtagsabgeordneten die Frage gerichtet werde, weshalb sich die Inbetriebnahme der Weststrecke verzögere. Auf diese Frage antworte sie persönlich, das Land nutze seine Möglichkeiten in vollem Umfang, aber die Verzögerungen seien auf den Bund zurückzuführen.

Staatsminister Dr. Volker Wissing berichtet, die Planungen für die Reaktivierung der Trierer Weststrecke, die vor allem im Hinblick auf einen Ausbau und eine Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs im Verdichtungsraum Trier und nach Luxemburg angestoßen worden seien, seien im Jahr 2013 begonnen worden. Nach Fertigstellung der Genehmigungsplanung seien diese Unterlagen zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens im Herbst 2016 beim Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Behörde eingereicht worden.

Parallel zur Sichtung der Unterlagen durch das Eisenbahn-Bundesamt sei im Januar 2017 mit einem Schreiben aus dem Bundesverkehrsministerium die bundesweite Diskussion zur deutschlandweiten Vereinheitlichung der Bahnsteighöhen angestoßen worden. Zielsetzung des Bundes sei dabei gewesen, eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit im SPNV zu erreichen.

Das Land Rheinland-Pfalz habe mit der DB Station & Service AG bereits im Jahr 2006 ein Bahnsteighöhenkonzept vereinbart, das im Jahr 2011 gemeinsam überarbeitet worden sei. In diesem Konzept sei für jede Strecke eine Zielhöhe für die Bahnsteige festgelegt worden, die in Rheinland-Pfalz entweder 55 cm oder 76 cm betrage. Diese Zielhöhe sei vor allem danach bestimmt worden, wie die Bahnsteigsituation bereits heute an den jeweiligen Strecken sei, welche Fahrzeuge eingesetzt werden und durch welche Baumaßnahmen möglichst vielen Reisenden ein niveaufreier Zutritt in die Fahrzeuge ermöglicht werden könne.

Auf der Grundlage dieser Konzeption sowie der Tatsache, dass in Luxemburg beim Neu- bzw. Umbau von Bahnsteigen 55 cm hohe Bahnsteige gebaut würden, sei in der Planung für die Reaktivierung der Trierer Weststrecke auch eine Bahnsteighöhe von 55 cm vorgesehen worden. Die Konzeption der DB Station & Service AG habe für die Strecke jedoch eine Bahnsteighöhe von 76 cm vorgesehen.

Nach intensiven Gesprächen und Abstimmungen mit der DB Station & Service AG konnte Mitte 2018 ein abgestimmtes Bahnsteighöhenkonzept für das Land Rheinland-Pfalz gefunden werden, in dem anders als in den meisten anderen Ländern die vorhandenen Konflikte ausnahmslos gelöst werden konnten. Danach gebe es in Rheinland-Pfalz neben einer Reihe von Strecken mit einer Bahnsteighöhe von 76 cm vor allem im Bereich der Nebenstrecken auch eine Reihe von Bahnstrecken mit einer Bahnsteighöhe von 55 cm. Vor dem Hintergrund der besonderen Rahmenbedingungen aus dem grenzüberschreitenden Verkehr nach Luxemburg konnte auch für die Trierer Weststrecke mit der DB Station & Service AG vereinbart werden, dass die Reaktivierung der Trierer Weststrecke mit der in der Planung vorgesehenen Bahnsteighöhe von 55 cm weiterverfolgt werden könne.

Die Unterlagen seien im Sommer 2018 vom Eisenbahn-Bundesamt an den Landesbetrieb Mobilität als Anhörungsbehörde weitergeleitet worden und von diesem Ende Oktober 2018 in Offenlage gebracht

worden. Bis Mitte Dezember vergangenen Jahres konnten Einwendungen und Stellungnahmen zu dem Projekt eingereicht werden. Nach Sichtung der Einwendungen und Stellungnahmen seien diese vom Landesbetrieb Mobilität an die Deutsche Bahn AG zur Erwiderung weitergeleitet worden. Die Stellungnahmen der Deutschen Bahn AG seien bis Juli dieses Jahres vorgelegt und vom Landesbetrieb Mobilität an die Einwender, Behörden und anderen beteiligten Stellen weitergeleitet worden. Für den 11. September 2019 habe der Landesbetrieb Mobilität die Betroffenen, Einwender, Behörden und anderen beteiligten Stellen zu einem nicht öffentlichen Erörterungstermin eingeladen.

Nach derzeitiger Einschätzung sollte das Anhörungsverfahren noch in diesem Jahr mit Weiterleitung des Ergebnisses der Anhörung durch den Landesbetrieb Mobilität abgeschlossen werden können. Aus Sicht des Landes sollte dann auch ein zeitnaher Abschluss des Planfeststellungsverfahrens durch den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses durch das Eisenbahn-Bundesamt möglich sein.

Nach der derzeitigen Planung der Deutschen Bahn AG sollte auf dieser Grundlage unter Berücksichtigung der notwendigen weiteren Planungen sowie europaweiter Ausschreibungen der Planungsleistungen und auch der Bauleistungen ein Baubeginn Anfang 2023 möglich sein, sodass die Inbetriebnahme im Herbst 2024 erfolgen könnte.

Auch bedingt durch die vorstehend beschriebene zeitliche Verschiebung bei der Planung des Projekts hätten sich die voraussichtlichen Kosten für die Umsetzung des Projekts erhöht. In der ursprünglichen dem Eisenbahn-Bundesamt im Herbst 2016 vorgelegten Genehmigungsplanung seien Gesamtkosten in Höhe von rund 41 Millionen Euro ermittelt worden. Nach der zwischenzeitlich aktualisierten Kostenplanung der Deutschen Bahn AG beliefen sich die Gesamtkosten auf nunmehr 53 Millionen Euro (Preisstand 2019).

Abschließend könne er versichern, dass die weitere Umsetzung des Projekts „Trierer Weststrecke“ vonseiten der Landesregierung mit großem Nachdruck verfolgt werde. Insbesondere durch die vorstehend beschriebenen äußeren Rahmenbedingungen hätten sich jedoch sowohl bei der zeitlichen Umsetzung wie auch bei der Kostenplanung für das Projekt Entwicklungen ergeben, die weder die Deutsche Bahn AG noch die Landesregierung vorhersehen und beeinflussen konnten. Jedoch sei er zuversichtlich, dass die Landesregierung in konstruktiver Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG die weitere Umsetzung des Projekts angehen werde.

Verbesserungen für die Region im Verkehr nach Luxemburg werde es aber ab Dezember dieses Jahres schon geben können. Ab diesem Zeitpunkt werde nämlich eine zusätzliche Linie im Stundentakt nach Luxemburg über die Oststrecke angeboten, die nach Fertigstellung der Weststrecke dann „umgeklappt“ werde.

Staatsminister Volker Wissing sagt auf Bitte der **Abg. Jutta Blatzeim-Roegler** zu, dem Ausschuss seinen Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen.

Abg. Jutta Blatzeim-Roegler merkt an, der Ausschuss habe sich mit der Trierer Weststrecke das letzte Mal im Jahr 2017 beschäftigt. Inzwischen seien auf der luxemburgischen Seite die Maßnahmen, die zu einer Verbesserung des SPNV erforderlich seien, weitgehend umgesetzt worden. Es sei für die Region bitter, dass sich die Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen auf deutscher Seite wegen eines von der CSU gestellten Bundesverkehrsministers verzögere. Zur Verbesserung der Situation in der Region und auch im Hinblick auf den Klimaschutz wäre es dringend notwendig gewesen, wenn die Inbetriebnahme der Trierer Weststrecke gemäß den ursprünglichen Planungen im Jahr 2020 hätte erfolgen können. Sie hoffe, dass nun baldmöglichst mit der Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen begonnen werde.

Abg. Josef Dötsch geht aufgrund des Berichts davon aus, dass die eingetretenen Verzögerungen weder durch die Deutsche Bahn AG noch das Land Rheinland-Pfalz verursacht worden seien. Es sei aber ein gewisser Zeitaufwand erforderlich gewesen, um die Belange der Einwender, Behörden und anderer beteiligten Stellen zu berücksichtigen. Dabei handle es sich um Mitwirkungsrechte, die über viele Jahre

35. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 04.09.2019
– Öffentliche Sitzung –

hinweg erkämpft worden seien. Wenn diese Mitwirkungsrechte und die damit verbundenen Offenlegungszeiten verkürzt würden, könnten sowohl Schienen- als auch Straßenbaumaßnahmen schneller umgesetzt werden. Er frage, ob die von ihm dargelegte Sichtweise bestätigt werden könne.

Abg. Jutta Blatzheim-Roegler wendet ein, die Mitwirkungsrechte seien unabhängig von der Bahnsteighöhe garantiert. Die Verzögerungen seien eingetreten, weil vom Bund dem Land auferlegt worden sei, eine andere Bahnsteighöhe vorzusehen, als er vorher selbst in den Jahren 2006 und 2011 vereinbart habe. Deshalb sei die Aussage von Staatsminister Dr. Volker Wissing richtig, dass weder die Deutsche Bahn AG noch das Land für die eingetretenen Verzögerungen verantwortlich seien.

Staatsminister Dr. Volker Wissing bestätigt die Aussage der Abgeordneten Jutta Blatzheim-Roegler. Durch die vom damaligen Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt losgetretene Diskussion über die Bahnsteighöhe, für die es im Falle dieser Strecke keine sachliche Begründung gegeben habe, seien eineinhalb bis zwei Jahre verlorengegangen.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 8 der Tagesordnung:

Start für E-Scooter in Mainz

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der SPD

[– Vorlage 17/5250 –](#)

Staatsminister Dr. Volker Wissing weist zunächst darauf hin, dass zu den sogenannten Elektrokleinstfahrzeugen dem Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr bereits im Juni dieses Jahres schriftlich berichtet worden sei. Bevor er den gewünschten Bericht gebe, fasse ich zunächst kurz die Hintergründe zusammen.

Zu den Elektrokleinstfahrzeugen habe das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gemeinsam mit den Ländern einen Verordnungsentwurf erarbeitet, damit Elektrokleinstfahrzeuge mit Lenk- oder Haltestange am Straßenverkehr teilnehmen können. Die damit zusammenhängenden Fragen seien im Zuge der Verkehrsministerkonferenz in Saarbrücken sehr umfangreich erörtert worden.

Die Potenziale der Elektrokleinstfahrzeuge sollten insbesondere auf der sogenannten letzten Meile genutzt werden. Damit werde ein weiterer Beitrag zu einer effizienten und emissionsarmen Mobilität geleistet. Sie stellten damit auch eine sinnvolle Ergänzung der Mobilität beispielsweise von Pendlern dar. Für diese Mobilität habe sich gleich ein besonderer Markt – man könne sagen weltweit – entwickelt. Diese Fahrzeuge würden nicht nur privat erworben, sondern Verleihfirmen böten sie für die kurze und temporäre Nutzung als sogenannte Shared-Micro-Mobility-Services an.

Gleich zu Beginn stelle sich jedoch die Frage, was eigentlich unter Elektrokleinstfahrzeugen zu verstehen sei; denn ganz offensichtlich sei in der Öffentlichkeit der Eindruck entstanden, dass sich die Diskussion ausschließlich mit den E-Rollern beschäftige. Elektrokleinstfahrzeuge könnten jedoch viel mehr sein. Dies seien kleinere Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, wie beispielsweise elektrische Tretroller, E-Scooter, Segways, aber auch Hoverboards und E-Skateboards, die unter dem Oberbegriff „Elektrokleinstfahrzeuge“ zusammengefasst würden. Die aktuelle Verordnung behandle dabei ausschließlich Elektrokleinstfahrzeuge – das sei das besondere Merkmal – mit einer Lenkstange.

Diese Fahrzeuge seien batteriebetrieben und somit emissionsfrei. Sie zeichneten sich insbesondere dadurch aus, dass sie kleine Ausmaße und ein geringes Gewicht hatten. Zudem seien sie in der Regel faltbar, sodass sie auch getragen werden könnten. Dies ermögliche die Mitnahme der Fahrzeuge auch bei der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs und biete damit die Möglichkeit zur Verknüpfung unterschiedlicher Transportmittel. Dabei dienten sie dazu, insbesondere die kurzen Distanzen, die sogenannte letzte Meile, zu überwinden.

Es sei davon auszugehen, dass Elektrokleinstfahrzeuge eine wichtige Ergänzung im gesamten Mobilitätsangebot darstellten. Insofern seien einheitliche verbindliche Regelungen zum Betrieb dieser Kraftfahrzeuge nicht nur aus Gründen der Verkehrssicherheit, sondern auch unter dem Gesichtspunkt der Förderung der Elektromobilität und der Nutzung innovativer Mobilitätskonzepte erforderlich.

Vor diesem Hintergrund habe innerhalb der Landesregierung Einigkeit bestanden, dass eine Unterstützung dieser nachgefragten und sinnvollen neuen Technologien der richtige Weg für einen Technologiestandort wie Rheinland-Pfalz sei.

Nun wolle er aber auf die bisherigen Erkenntnisse eingehen, die aus der Stadt Mainz vorlägen. Nach ersten Einschätzungen seien bisher private E-Scooter in der Minderheit. Mehr und mehr zum Straßenbild gehörten jedoch die Verleih-Fahrzeuge des Fahrzeugvermietkonzerns SIXT mit seiner Partner-Firma TIER, die nach eigenen Angaben das führende europäische Unternehmen im Bereich Shared-Micro-Mobility-Services sei. Rund 100 Roller habe das Unternehmen in den ersten Tagen gleichzeitig in Mainz und Wiesbaden verteilt. Derzeit würden in Mainz im Schnitt täglich bis zu 200 Roller ausgebracht. Letztendlich sollten etwa 300 Fahrzeuge allein in Mainz fahren. Mit den derzeit etwa 200 E-Scootern würden so bis zu 4.000 Fahrten am Tag bei einer durchschnittlichen Nutzungsdauer von 10 bis 15 Minuten zurückgelegt.

35. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 04.09.2019
– Öffentliche Sitzung –

Die Ausleihe erfolge ausschließlich per Smartphone über eine App. Mit dieser App werde ein Konto mit Telefonnummer und Kreditkartendaten erstellt. Danach könne man einen E-Scooter in der Nähe suchen und scanne anschließend den QR-Code ein oder tippe die Scooter-ID in der App ein, um ihn zu entsperren. Danach setze man zunächst einen Fuß auf das Trittbrett und stoße sich mit dem anderen Fuß ab, um zu beschleunigen. Anschließend würden beide Füße auf das Trittbrett gestellt.

Nach Beendigung der Fahrt meldete man sich in der App ab. Pro Fahrt seien 1 Euro Startgebühr plus 15 Cent pro Minute zu zahlen.

Der E-Tretroller müsse nicht an eine bestimmte Station zurückgebracht werden. Das Abstellen der elektrischen Roller auf Gehwegen sei erlaubt, sofern eine ausreichende Gehwegbreite verbleibe. Die Fahrzeuge dürften nicht in Fußgängerzonen, in öffentlichen Grünanlagen, im Straßenbegleitgrün oder vor Rampen von Bahnübergängen sowie in öffentlichen Fahrradabstellanlagen abgestellt werden.

In der Stadt seien zudem Zonen definiert, in denen ein Miet-Ende und somit das Abstellen der E-Tretroller untersagt sei. Diese Zonen seien in Plänen markiert.

Die Lebensdauer solle nach Auskunft der Unternehmen etwa zwölf Monate betragen. Anschließend erfolge eine Überprüfung und – falls erforderlich – eine Reparatur, bei der einzelne Teile auch in anderen Rollern wiederverwendet werden sollen. Allerdings halte sich nach den bisherigen Erfahrungen der Vandalismus in Grenzen. Alle Roller, die mit vollem Akku eine Reichweite von rund 40 km hätten, würden jede Nacht eingesammelt, gewartet, geladen und neu verteilt.

Einen Kritikpunkt wolle er nicht verschweigen. Vor dem Hintergrund der Bundesgesetzgebung könne eine Verleih-Firma ihre Roller einfach aufstellen, auch ohne eine von der Stadt gewünschte Vereinbarung zu unterzeichnen, mit der spezielle Regeln einer Stadt verbunden seien. Insofern basiere die Kooperation der Verleih-Firmen mit der Kommune auf Freiwilligkeit, und die Stadt habe somit keine Möglichkeit, beispielsweise die Zahl der Verleiher zu begrenzen. Umso erfreuter zeige sich die Stadt Mainz darüber, dass TIER eine vorbereitete Vereinbarung unterzeichnet habe und so eine Kooperation mit Mainz eingegangen sei.

Gleichwohl habe es in diesem Zusammenhang in den ersten Wochen Beschwerden aus der Bevölkerung vor allem wegen des Abstellens der E-Scooter gegeben. Wie die Stadt Mainz hierzu mitteile, seien in den letzten Tagen jedoch Verbesserungen feststellbar, was auf die Hotline der Verleih-Firma sowie auf die enge Zusammenarbeit zwischen der Firma und der Verwaltung zurückzuführen sei.

Abschließend weise er noch darauf hin, dass es Innovationen naturgemäß mit sich brächten, nicht alle Eventualitäten bereits im Vorfeld zu erkennen. Vor diesem Hintergrund gelte es aber auch hier, dass bestmögliche Vorkehrungen für alle Interessen, insbesondere der Verkehrssicherheit, zu schaffen seien. Das werde in Mainz umgesetzt.

Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit werde von der Polizeidirektion Mainz seit dem 1. August 2019 ein Lagebild zu Unfällen mit E-Scootern erstellt. Dabei sei erfreulicherweise festzustellen, dass es bisher keine Auffälligkeiten gegeben habe.

Gleichwohl werde erst die länger andauernde Praxis zeigen, ob eine Nachjustierung erforderlich werde. Drei Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung werde daher eine Evaluierung des Verordnungsvorhabens durch die Bundesanstalt für Straßenwesen durchgeführt, bei der sicherlich auch die Erfahrungen aus Mainz eingebracht werden könnten.

Insgesamt wolle die Landesregierung neue Wege für eine moderne, umweltfreundliche und saubere Mobilität in den Städten ermöglichen und gleichzeitig für die Sicherheit auf den Straßen sorgen.

Die Verkehrsministerkonferenz habe sich auch intensiv mit den Erfahrungen beschäftigt, die in anderen Metropolen in Europa, wie zum Beispiel in Paris, gesammelt worden seien. Es werde immer wieder kritisiert, dass Deutschland bei solchen Entwicklungen oft hinterherhinke. Manchmal wirke es sich je-

doch positiv aus, sich mit den Erfahrungen in anderen Ländern auseinanderzusetzen, bevor Entwicklungen im eigenen Land umgesetzt würden. Deshalb konnten viele Fehler, die in Paris begangen worden seien, in Deutschland vermieden werden.

In Paris seien nämlich E-Scooter unkontrolliert zugelassen worden. Demgegenüber sei in Deutschland eine Versicherungspflicht für E-Scooter eingeführt worden. Damit solle auch vermieden werden, dass Billig-E-Scooter aus dem asiatischen Markt massenweise die deutschen Städte überfluteten, wodurch die Akzeptanz von E-Scootern sehr eingeschränkt würde. In Paris sei beispielsweise der Widerstand der Bevölkerung gegen diese Form der Mobilität rasant angestiegen. Demgegenüber sei es bei aller Skepsis, die bei manchen Fußgängern vorhanden gewesen sei, in Deutschland gelungen, den E-Scooter so moderat einzuführen, dass eine gewisse Akzeptanz bei der Bevölkerung vorhanden sei.

Dies sei ein schönes Beispiel dafür, dass es sich positiv auswirken könne, wenn man nicht voranschreite, weil dann von den Fehlern der anderen gelernt werden könne.

Abg. Benedikt Oster verweist auf die Informationsfahrt des Ausschusses Anfang dieses Jahres nach Israel. Dort seien die E-Scooter damals schon im Einsatz gewesen, was als innovativ bezeichnet worden sei. Demgegenüber habe er feststellen müssen, dass nach der Zulassung der E-Scooter in Deutschland die Zahl der Befürworter wesentlich geringer sei als die der Gegner. Aus seiner Sicht würde er es begrüßen, wenn in Deutschland eine größere Offenheit für neue Entwicklungen vorhanden wäre.

Nachdem die E-Scooter in Mainz eingeführt worden seien, bitte er um Auskunft, ob daran gedacht sei, E-Scooter auch in anderen größeren Städten in Rheinland-Pfalz einzuführen.

Es sei berichtet worden, dass die E-Scooter jede Nacht eingesammelt würden. Daraus ergebe sich für ihn die Frage, ob es auch möglich sei, E-Scooter nachts zu nutzen, oder ob diese ab einer gewissen Uhrzeit nicht mehr zur Verfügung stünden.

Ein wichtiger Punkt sei die bereits in der Presse diskutierte Frage, ob die Geschwindigkeit von E-Scootern in Fußgängerzonen automatisch gedrosselt werden sollte. Er könnte eine solche Maßnahme befürworten. Deshalb frage er, ob beabsichtigt sei, in dieser Hinsicht an der Verordnung eine Nachjustierung vorzunehmen.

Staatsminister Dr. Volker Wissing ist das genaue Vertriebssystem des Anbieters TIER in Mainz nicht bekannt. Es sei aber davon auszugehen, dass die Nutzung der Fahrzeuge rund um die Uhr möglich sei. Verbindliche Aussagen hierzu könne er jedoch nicht treffen, weil hierzu keine Informationen vorlägen.

Natürlich werde eine Evaluierung erfolgen. Innerhalb der Verkehrsministerkonferenz habe Einigkeit bestanden, dass eine gewisse Erfahrung vorliegen müsse, um zu dem Ergebnis zu kommen, welche Regeln erforderlich seien und auf welchen Straßen E-Scooter genutzt werden könnten. Es sei auch breit diskutiert worden, ob die Nutzung von E-Scootern in Fußgängerzonen und auf Gehwegen erlaubt werden solle.

In dieser Diskussion habe er immer wieder darauf hingewiesen, dass bei Gehwegen differenziert werden sollte, wie der Fußgängerverkehr sei. Der Domplatz in Mainz sei sicherlich nicht für das Befahren mit E-Scootern geeignet, während sich die Situation auf den Gehwegen an der Kaiserstraße ganz anders darstelle, weil sie dort nur von sehr wenigen Fußgängern genutzt würden, obwohl es sich um eine sehr wichtige Verkehrsachse handle, sodass man im Hinblick auf die Kaiserstraße zu einem ganz anderen Ergebnis kommen könne. Deshalb müsse beobachtet werden, wie sich die Entwicklung darstelle, um dann zu entscheiden, ob und inwiefern eine Nachjustierung erforderlich sei. Nach den bisherigen Beobachtungen in Mainz sei der Eindruck entstanden, dass E-Scooter eher im Freizeitbereich genutzt werden, weil aufgrund der damit verbundenen Kosten die Nutzung für Berufspendler unattraktiv sei. Insofern müsse abgewartet werden, wie sich die Nutzung der E-Scooter einpendeln werde.

Der Verkehrsministerkonferenz sei es wichtig gewesen, schnell die Zulassung von E-Scootern zu ermöglichen, weil die Gefahr bestanden habe, dass E-Scooter in größerem Umfang im öffentlichen Ver-

35. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 04.09.2019
– Öffentliche Sitzung –

kehrsräum genutzt werden, ohne dass diese zugelassen waren. Insofern sei sich die Verkehrsministerkonferenz darüber im Klaren gewesen, dass eine Nachjustierung erforderlich sein werde. In der Regel sei dies bei Innovationen aber ohnehin der Fall.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 9 der Tagesordnung:

Regelungen zur öffentlichen Auftragsvergabe

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der CDU

[– Vorlage 17/5253 –](#)

Staatsminister Dr. Volker Wissing führt aus, die Beschaffungsstellen der Landesverwaltung und in den Kommunen sähen sich seit geraumer Zeit mit der Situation konfrontiert, dass mittelständische Unternehmen wegen des organisatorischen und administrativen Aufwands immer weniger Bereitschaft zeigten, sich an öffentlichen Ausschreibungen zu beteiligen. Trotz der prognostizierten Abkühlung der Wirtschaftstätigkeit boome nach wie vor insbesondere die Baubranche. Aus wirtschaftspolitischer Sicht habe es daher entsprechender vergaberechtlicher Impulse bedurft, um den Vergabestellen flexiblere Instrumente an die Hand zu geben. Schließlich verfolge das Vergaberecht keinen Selbstzweck, sondern sei ein wichtiger strategischer Verfahrensbestandteil auf dem Weg zur Bedarfsdeckung der öffentlichen Hand.

Die im Antrag angesprochene Vorgriffsregelung auf den laufenden Reformprozess des Haushaltsvergaberechts sei daher eine Reaktion auf das wirtschaftspolitische Umfeld, in dem sich Auftraggeber und Unternehmen gegenwärtig noch immer bewegten.

Bevor er auf Einzelheiten der Vorgriffsregelung eingehe, wolle er zunächst das Gesamtkonzept der Reform des Vergaberechts im Unterschwellenbereich umreißen.

Für das Vergaberecht ab Erreichen der EU-Schwellenwerte, des sogenannten Oberschwellenbereichs, würden seit 18. April 2010 neue Rechtsgrundlagen gelten. Diese wirkten sich verständlicherweise auch auf das Vergaberecht im Unterschwellenbereich aus. Anders als bei früheren Anpassungen des Haushaltsvergaberechts sei gegenwärtig eine Vielzahl von Änderungen und Neufassungen auf gesetzlicher und untergesetzlicher Ebene erforderlich. Es seien eine ganze Reihe von Regelungsrahmen betroffen, die alle gleichzeitig vorangetrieben werden müssten, in der Federführung unterschiedlicher Ressorts lägen, aber zugleich inhaltlich miteinander verknüpft seien.

Zu erwähnen seien in diesem Zusammenhang insbesondere

- das Landesgesetz zur Änderung haushalts- und vergaberechtlicher Vorschriften,
- die Landesverordnung mit Regelungen zu einem strukturierten Nachprüfungsverfahren im Unterschwellenbereich und
- die Neufassung der Verwaltungsvorschrift „Öffentliches Auftragswesen in Rheinland-Pfalz“.

Für diese Rechtsrahmen liege die Federführung im Wirtschaftsministerium.

Mit der Reform des Vergaberechts im Unterschwellenbereich verfolge das Wirtschaftsministerium das Ziel, das Verfahren für die Vergabe öffentlicher Aufträge zeitgemäß und praxisgerecht fortzuentwickeln. Dabei gelte es, die vielfältigen mit einem Vergabeprozess verknüpften Interessen in einen angemessenen Ausgleich zu bringen.

Zu den Leitlinien der Vergaberechtsreform sei Folgendes anzumerken:

Die Vergabe im Unterschwellenbereich müsse erstens den Haushaltsgrundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit sowie den Vergabegrundsätzen des Wettbewerbs, der Transparenz, der Gleichbehandlung und der Verhältnismäßigkeit Rechnung tragen.

Die müsse zweitens der mittelständischen Wirtschaft einen fairen und transparenten Zugang zu den öffentlichen Aufträgen ermöglichen.

35. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 04.09.2019
– Öffentliche Sitzung –

Drittens müsse sie – dies sei ihm besonders wichtig – unbürokratisch und so praxisnah wie möglich ausgestaltet sein. Das Wirtschaftsministerium wolle alle Beteiligten in den Reformprozess einbinden und die Einschätzung aus der Praxis berücksichtigen.

Kurz gefasst, unter dem Strich müssten die Vergabeverfahren wirtschaftliche Ergebnisse gewährleisten, rechtlich sauber und effizient durchgeführt werden.

Im Spannungsverhältnis dieses Zieldreiecks seien zwei strategische Stellschrauben identifiziert worden, die einen wesentlichen Beitrag zu einem guten und praxistauglichen Vergaberecht leisten könnten.

Das sei zum einen die Stellschraube der Wertgrenzen, welche durch Verwaltungsvorschrift festgesetzt würden, die zu mehr Flexibilität im Vergabeprozess führten und somit zur Entbürokratisierung beitrügen.

Zum anderen sei die Stellschraube der Transparenz und des fairen Zugangs für mittelständische Unternehmen zu erwähnen. Dahinter verberge sich die strukturierte Nachprüfung von wirtschaftlich bedeutsamen Vergabeverfahren im Unterschwellenbereich.

Durch das neue Nachprüfungsverfahren bekämen Unternehmen und auch die Vergabestellen die Möglichkeit, Vergabefehler mit Auswirkungen auf die Vergabeentscheidung rechtzeitig zu bereinigen. Ziel sei es, zu einer angemessenen und vor allem praxistauglichen Lösung zu kommen, nämlich zu einem Verfahren, welches mit so wenig Bürokratie wie möglich auskomme und nicht zu unnötigen Verzögerungen führe. Dabei habe sich das Wirtschaftsministerium an den Bundesländern Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt orientiert, in denen sich ein solch strukturiertes Nachprüfungsverfahren bereits grundsätzlich bewährt habe. Mit dem erarbeiteten Verordnungsentwurf wolle das Wirtschaftsministerium eine bundesweit einmalige Verfahrensordnung schaffen, in die auch die Erfahrungen der genannten Bundesländer mit einfließen.

Im Vorfeld des bisherigen Rechtssetzungsprozesses habe das Wirtschaftsministerium mit den Kammern, Verbänden und der Praxis zahlreiche Gespräche geführt, um in Rheinland-Pfalz ein praxisorientiertes Vergaberecht im Unterschwellenbereich zu schaffen. Diese teils gegensätzlichen Interessen unter einen Hut zu bringen, sei eine äußerst ambitionierte Aufgabe.

Das Wirtschaftsministerium wolle aber keine abstrakten Vorschriften am grünen Tisch in die Welt setzen. Das Verständnis des Wirtschaftsministeriums von guter Wirtschaftspolitik sei, bei solchen, wenn auch komplexen und komplizierten Prozessen, die Akteure der Wirtschaft so früh wie möglich einzubinden. Dieser Austausch werde vom Wirtschaftsministerium auch bei allen noch zu ändernden Rechtsrahmen weiterhin gepflegt. Es gelte der Grundsatz „Gründlichkeit gehe vor Eile“.

Nachfolgend gehe er nun auf die Auftragswertgrenzen ein.

Das Wirtschaftsministerium habe in der Sommerpause im Vorgriff auf die laufende Reform des Vergaberechts unterhalb der EU-Schwellenwerte die Auftragswertgrenzen für weniger formalisierte Vergabeverfahren deutlich angehoben.

So sei im Baubereich die Wertgrenze für die Zulässigkeit der Freihändigen Vergabe vervierfacht, also von 10.000 Euro auf 40.000 Euro erhöht worden. Auch für Liefer- und Dienstleistungsaufträge sei die Wertgrenze für die Freihändige Vergabe auf 40.000 Euro und für die Beschränkte Ausschreibung ohne Teilnahmewettbewerb auf 80.000 Euro festgesetzt worden, was jeweils einer Verdopplung des bisherigen Wertes entspreche.

Bei öffentlichen Aufträgen über Bauleistungen sei eine Beschränkte Ausschreibung ohne Teilnahmewettbewerb – unabhängig von der Art des Gewerkes – bis 200.000 Euro zulässig.

Diese Werte beruhten auf folgenden Überlegungen: Zunächst sei bei der Festsetzung der Wertgrenzen vom Grundsatz der öffentlichen Ausschreibung auszugehen. Im vergangenen Jahr seien rund 5.000 Vergaben des Landesbetriebs Mobilität analysiert worden. Der Landesbetrieb Mobilität wickle bereits seit gut sechs Jahren seine öffentlichen Aufträge über den Vergabemarktplatz Rheinland-Pfalz ab. So

35. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 04.09.2019
– Öffentliche Sitzung –

hätten belastbare Daten zur Verfügung gestanden, deren Auswertung zu folgenden Ergebnissen geführt habe:

- Bei den derzeitigen Wertgrenzen sei in rund 82 % der Fälle eine öffentliche Ausschreibung erforderlich gewesen.
- Auf der Grundlage der in Planung stehenden Wertgrenzen würde dies nur noch auf rund 45 % der Fälle zutreffen.

Mit Blick auf die Bedürfnisse der Praxis, insbesondere bei den Kommunen, werde damit eine deutliche Entbürokratisierung angestrebt.

Wie schon erwähnt, orientierten sich diese Quoten an Fallzahlen. Bei den Auftragsvolumina dominiere auch künftig die öffentliche Ausschreibung.

Dem Gedanken der Entbürokratisierung diene auch die für Alltagsgeschäfte sehr bedeutsame Wertgrenze für Direktaufträge, die für Liefer- und Dienstleistungen sowie für Bauleistungen von bisher 500 Euro auf einheitlich 3.000 Euro netto festgelegt worden sei. Für solche öffentlichen Aufträge werde die Einhaltung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit für ausreichend angesehen.

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Bildung von zentralen Vergabestellen im Land erweise sich die deutliche Anhebung der Wertgrenze für Direktaufträge als besonders praxisrelevant. Solche Alltagsgeschäfte könnten von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ohne Durchführung eines Vergabeverfahrens unbürokratisch selbst abgewickelt werden.

In diesem Kontext sei darüber hinaus der festgesetzte Auftragswert von 25.000 Euro für die Vergabe von Aufträgen über Planungsleistungen von Architekten und Ingenieuren zu sehen. Für die Kommunen bestehe beispielsweise für anstehende Investitionen in Schulen oder Kindergärten im Rahmen dieser Wertgrenze die Möglichkeit, unbürokratisch erste wertvolle Grundlagen zu schaffen; denn immer häufiger könnten kommunale Gebietskörperschaften nicht mehr auf eigenes Fachpersonal zurückgreifen, um solche Projekte sachverständig auf den Weg zu bringen. Dies sei ein wichtiger Schritt, um Handlungsfähigkeit zu schaffen.

Zum Fortgang des Vergaberechtsreformprozesses in Rheinland-Pfalz sei im Übrigen Folgendes festzuhalten:

- Das Landesgesetz zur Änderung haushalts- und vergaberechtlicher Vorschriften sei gestern abschließend im Ministerrat behandelt worden und werde jetzt dem Landtag zugeleitet.
- Bei der Landesverordnung über die Nachprüfung von Vergaben unterhalb der EU-Schwellenwerte befinde man sich vor der abschließenden Ressortabstimmung, bevor die externe Anhörung eingeleitet werden könne.
- Schließlich könne auch hinsichtlich der Neufassung der Verwaltungsschrift „Öffentliches Auftragswesen in Rheinland-Pfalz“ als nächster Schritt die Ressortanhörung eingeleitet werden.

Gerne sei er bereit, im Rahmen der parlamentarischen Beratungen des Gesetzentwurfs auf die beiden untergesetzlichen Rechtsrahmen einzugehen.

Ziel sei es nun, die Reform des Vergaberechts im Unterschwellenbereich auf den verschiedenen rechtlichen Ebenen zu einem guten Abschluss zu bringen.

Es könnte nun die Frage gestellt werden, wie sich hinsichtlich der Wertgrenzen die Situation in anderen Bundesländern darstelle. Diese Frage stelle sich für das Wirtschaftsministerium aber an der Stelle nicht, weil dies nicht der Maßstab gewesen sei, da Rheinland-Pfalz eine besondere mittelständische Wirtschaftsstruktur aufweise und daher eine besondere Vergabesituation gegeben sei. Deshalb sei der Weg gewählt worden – nach seiner Kenntnis sei dies der erste Fall in Deutschland, in dem so vorgegangen worden sei –, eigene Verfahren zu evaluieren, um eine Lex Rheinland-Pfalz zu schaffen, die spezifisch

die Möglichkeiten des Bürokratieabbaus unter Beachtung der von ihm bereits erwähnten übrigen öffentlichen Interessen berücksichtige. In dieser Hinsicht sei nach seinem Eindruck ein sehr guter Weg eingeschlagen worden, auch wenn dies extrem viel Arbeit verursacht habe. Er selbst habe auch verschiedene Gespräche geführt, im Zuge derer er feststellen konnte, dass sehr konstruktiv gearbeitet worden sei. Da es sich um einen sehr sensiblen Bereich handle, müsse darauf geachtet werden, dass der Bürokratieabbau nicht an anderer Stelle zu Problemen führe.

Staatsminister Dr. Volker Wissing sagt auf Bitte der **Abg. Gabriele Wieland** zu, dem Ausschuss seinen Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen.

Abg. Gabriele Wieland begrüßt die Anhebung der Wertgrenzen, auf deren Umsetzung schon gewartet werde. Auf die Vielzahl der beim Landesbetrieb Mobilität anfallenden Vergaben sei im Bericht schon hingewiesen worden. Nach ihrer Einschätzung entfalle auf den Landesbetrieb Mobilität aber nur ein geringer Teil der Vergaben, weil der auf die Kommunen entfallende Anteil wesentlich höher sei, sodass sich bei diesen die Anhebung der Wertgrenzen noch sehr viel mehr auswirken werde.

Sicherlich habe jeder schon die Aussage von Handwerkern vernommen, dass sie bei kleineren Maßnahmen nicht mehr bereit seien, ein Angebot abzugeben, weil der damit verbundene bürokratische Aufwand viel zu groß sei und ohnehin nur ein Angebot den Zuschlag erhalten könne. Insofern stelle die Anhebung der Wertgrenzen eine deutliche Erleichterung sowohl für die Behörden als auch die Betriebe dar.

Ihre Nachfrage bei verschiedenen Kommunen und Betrieben, ob die Absicht, die Wertgrenzen anzuheben, dort bekannt sei, habe jedoch ergeben, dass dies vor Ort nicht bekannt sei. Deshalb frage sie, ob beabsichtigt sei, die Anhebung der Wertgrenzen umfassend zu kommunizieren.

Rechtsveränderungen seien bereits für den Herbst 2018 angekündigt worden. Wesentlicher Bestandteil sollte ein neues Nachprüfungsverfahren sein, wie es im heutigen Bericht auch erwähnt worden sei. Beim Abend der kommunalen Spitzenverbände im vergangenen Jahr sei dies ein Punkt gewesen, zu dem es sehr kritische Äußerungen gegeben habe. Sie bitte um Auskunft, ob das neue Nachprüfungsverfahren ins Gesetz aufgenommen werde und ob hierzu mit den kommunalen Spitzenverbänden inzwischen Einigkeit erzielt worden sei.

Abg. Steven Wink dankt für den Bericht und gibt zu den beabsichtigten Änderungen eine positive Bewertung ab, weil diese sowohl bei den Verwaltungen als auch bei der Wirtschaft zu einer Entbürokratisierung führten. Es sei richtig, mehr Transparenz bei zugleich höheren Wertgrenzen zu schaffen. Gut sei es auch, dass es künftig bessere Möglichkeiten geben werde, Fehler zu bereinigen.

In der Öffentlichkeit sei vereinzelt kritisiert worden, es handle sich um Geldverschwendung. Dieser Kritik wolle er entgegentreten. Wenn der bisher erforderliche Bürokratieaufwand berücksichtigt werde, lasse sich sehr schnell feststellen, dass es sich um keine Geldverschwendung handle, sondern damit positive Auswirkungen verbunden seien. Deshalb werde der eingeschlagene Weg von der Fraktion der FDP unterstützt.

Staatsminister Dr. Volker Wissing legt dar, von den kommunalen Spitzenverbänden seien Einwände gegen das neue Nachprüfungsverfahren vorgebracht worden, weil ihnen daran gelegen habe, aus grundsätzlichen Erwägungen heraus die Nachprüfung selbst durchführen zu können, da von ihnen die Auffassung vertreten worden sei, die Kontrolle kommunaler Entscheidungen müsse ihnen obliegen. Die kommunalen Spitzenverbände konnten aber mit dem Argument überzeugt werden, dass die Zahl der Nachprüfungsverfahren bei den neu festgelegten Wertgrenzen sehr gering sein werde. In einem Vergleich mit Thüringen könne von einer Zahl von rund 100 Nachprüfungsverfahren im Jahr ausgegangen werden. Verteilt auf die Kommunen in Rheinland-Pfalz ergebe sich eine extrem geringe Zahl von Nachprüfungsverfahren vor Ort.

Vor dem Hintergrund stelle sich die Frage, wie sich die Situation darstelle, wenn von einer Beamtin oder einem Beamten nur ein oder zwei Fälle im Jahr oder möglicherweise sogar nur ein Fall in zwei Jahren zu bearbeiten sei, aber die Vorgabe gelte, dass sehr schnell und kompetent eine Entscheidung erfolgen

**35. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 04.09.2019
– Öffentliche Sitzung –**

solle, damit keine Unsicherheit entstehe. Daraus ergebe sich ein unlösbarer Konflikt, weshalb vom Wirtschaftsministerium argumentiert worden sei, es sei besser, die Nachprüfungsverfahren zu zentralisieren, damit eine Person die zu erwartenden rund 100 Fälle bearbeiten könne, dadurch mit der Materie vertraut sei und schnell über die Fälle entscheiden könne.

Damit die Regelung für die kommunalen Spitzenverbände akzeptabel sei, werde in das Gesetz eine Ermächtigung aufgenommen, wonach diesbezüglich eine Ausgestaltung über eine Verordnung erfolgen werde. In diesem Zusammenhang habe er gegenüber den kommunalen Spitzenverbänden vorgeschlagen, diese Regelung zunächst auf drei Jahre zu befristen, die nach diesen drei Jahren automatisch außer Kraft trete. Auf der Grundlage einer dreijährigen Erfahrung müsse dann der Gesetzgeber unter Einbeziehung der kommunalen Spitzenverbände neu entscheiden, ob diese Regelung wieder in Kraft gesetzt oder verändert werde. Nach seiner Wahrnehmung sei dieser Vorschlag von den kommunalen Spitzenverbänden akzeptiert worden.

Die vorgesehenen Rechtsveränderungen seien den kommunalen Spitzenverbänden, Kammern usw. auf den üblichen Wegen mitgeteilt worden. Unabhängig davon werde zu gegebener Zeit aber auch eine Veröffentlichung im Ministerialblatt der Landesregierung erfolgen.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 10 der Tagesordnung:

Verkehrssicherungspflicht bei Waldschäden

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der CDU

[– Vorlage 17/5254 –](#)

Abg. Gabriele Wieland merkt an, die Borkenkäferkalamitäten und die Waldschäden würden vielerorts diskutiert. Von diesen Schäden seien die Waldbesitzer betroffen. In Rheinland-Pfalz seien dies oft die Kommunen, aber auch Private und die Landesforsten. Die Waldbesitzer seien ohnehin schon mit der Aufgabe überfordert, das geschädigte Holz möglichst schnell aus dem Wald zu entfernen. Dabei handle es sich um eine Mammutaufgabe, die derzeit wegen der nicht ausreichenden Zahl an Anbietern gar nicht bewältigt werden könne.

Ein zusätzlicher Aspekt sei, dass geschädigte Bäume auch aus Verkehrssicherungsgründen entfernt werden müssten. Da durch Wälder häufig auch klassifizierte Straßen führten, sei beim Landesbetrieb Mobilität angefragt worden, ob dieser zumindest bei der Verkehrssicherung behilflich sein könne. Auf diese Anfragen seien zunächst Absagen gegeben worden. Gleichzeitig sei aber vom Gemeinde- und Städtebund ein 10-Punkte-Programm aufgelegt worden. Ein Punkt habe die Hilfe bei der Verkehrssicherung beinhaltet. Vor diesem Hintergrund bitte sie zu berichten, welche Maßnahmen geplant seien, um die Verkehrssicherung in geschädigten Wäldern sicherzustellen.

Bernd-Peter Räßle (Referent im Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten) berichtet, grundsätzlich sei jeder Grundstückseigentümer für Gefahren, die von seinem Grundstück ausgingen, verkehrssicherungspflichtig. In diesem Zusammenhang obliege es den Waldbesitzenden, ihren Wald entlang von Verkehrswegen verkehrssicher zu halten.

In den vergangenen zwei Jahren hätten sich in diesem Bereich besondere Aufgaben für die Waldbesitzenden ergeben. Die Schäden an Wäldern hätten mit den sich verändernden klimatischen Bedingungen dramatisch zugenommen. Infolge von Trockenheit und Schädlingsbefall seien viele Bäume entlang von öffentlichen Straßen und Verkehrswegen geschädigt und in ihrer Verkehrssicherheit eingeschränkt. Damit gehe eine deutlich erhöhte Gefahrenlage entlang von öffentlichen Straßen und Wegen einher.

Im Rahmen der Geschäftsbesorgungsverträge, die die meisten kommunalen Waldbesitzer mit Landesforsten Rheinland-Pfalz abgeschlossen hätten, werde diese fachliche Aufgabe auf die Revierleitung übertragen. Diese nehme diese Aufgabe durch zweimal im Jahr – in der Regel im belaubten und unbelaubten Zustand – durchzuführende Kontrollen wahr.

Um derartigen Gefahrensituationen, die kurzfristig und auch über längere Streckenkilometer auftreten könnten, zeitgerecht und anlassgemäß begegnen zu können, biete sich eine Bündelung aller mit dieser Gefahrenlagen betrauten Organisationen an. Die Walderklärung der Landesregierung und der den Waldbesitz repräsentierenden Verbände „Klimaschutz für den Wald – Unser Wald für den Klimaschutz“ vom 11. Juni 2019 treffe unter dem II. Handlungsfeld „Unterstützung für Wald und Waldbesitzende“ unter der Nummer 4 folgende Feststellung: „Infolge des Klimawandels absterbende Bäume führen entlang von öffentlichen Verkehrswegen zu wachsenden Gefahren hinsichtlich der Verkehrssicherheit (...).“ Weiter werde ausgeführt: „Die Waldbesitzenden bedürfen in dieser Situation der Unterstützung bei der Verkehrssicherung (...).“

Zur zielgerichteten und effizienten Umsetzung dieses wichtigen Anliegens fänden im September Gespräche zwischen den Landesforsten und der Leitung des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz statt. In diesen Gesprächen werde es darum gehen, die Möglichkeiten eines gemeinsamen und koordinierten Vorgehens auszuloten. Er bitte deshalb um Verständnis, dass dem Ergebnis dieser Gespräche heute nicht vorgegriffen werden könne.

Abg. Gabriele Wieland stellt fest, dass der Ausschuss indirekt auch für den Landesbetrieb Mobilität zuständig sei. Deshalb betone sie, wie wichtig eine Unterstützung durch den Landesbetrieb Mobilität sei, wobei die personellen Engpässe beim Landesbetrieb Mobilität durchaus bekannt seien. In diesem Bereich seien möglicherweise pragmatische Lösungen erforderlich. Denkbar seien Sonderregelungen

im Hinblick auf die Anforderungen an Absicherungen. Deshalb rege sie an, auch das Innenministerium einzubeziehen, weil nicht ein Förster, sondern Fachleute entscheiden müssten, ob die Einrichtung einer Wanderbaustelle möglich sei oder großräumige Umleitungen erforderlich seien. Dabei müsse nicht unbedingt der Landesbetrieb Mobilität tätig werde, sondern es sei aus ihrer Sicht auch der Einsatz von Fremdfirmen denkbar, mit denen Rahmenverträge geschlossen werden könnten.

Bernd-Peter Räßle spricht sich dagegen aus, Abstriche an den Sicherheitsanforderungen vorzunehmen und mit geringeren Sicherheitsstandards zu arbeiten. Bei einem Unfall würde dafür von der Bevölkerung und erst recht nicht von den Gerichten keinerlei Verständnis aufgebracht.

Nach seiner Einschätzung werde es aber gelingen, eine handhabbare Vorgehensweise zu finden. Aus der Sicht von Landesforsten sei es erfreulich, dass der Landesbetrieb Mobilität bereit sei, Gespräche über ein gemeinsames Vorgehen zu führen. Deshalb sei er zuversichtlich, dass es in beidseitigem Einvernehmen gelingen werde, eine vernünftige Regelung zu finden, weil der Landesbetrieb Mobilität von den Erfahrungen von Landesforsten mit dem Umgang mit Bäumen profitieren könne. Demgegenüber könne Landesforsten vom Landesbetrieb Mobilität im Hinblick auf Maßnahmen zur Verkehrsabsicherung und zur Absicherung von Baustellen profitieren.

Staatsminister Dr. Volker Wissing ergänzt, der Landesbetrieb Mobilität beschäftige selbst auch einen Förster, weil sich entlang der vom Landesbetrieb Mobilität betreuten Straßen Bäume befänden, deren Standsicherheit überprüft werden müsse.

Abg. Josef Dötsch richtet an Staatsminister Dr. Volker Wissing die Frage, ob er bereit sei einzugreifen, wenn es nicht zu einer einvernehmlichen Lösung kommen sollte, und in welche Richtung dieser dann tendieren würde.

Staatsminister Dr. Volker Wissing legt dar, der Landesbetrieb Mobilität werde Unterstützung im Rahmen seiner Möglichkeiten gewähren, wobei natürlich die gesetzlichen Vorschriften einzuhalten seien. Vom Vertreter des Umweltministeriums sei bereits auf die Notwendigkeit hingewiesen worden, die Sicherheitsvorschriften einzuhalten. Beispielsweise müsse bei Baumpflege- oder Baumfällarbeiten im Auftrag von Waldbesitzenden an klassifizierten Straßen eine verkehrsrechtliche Anordnung beantragt werden, damit die notwendige Beschilderung erfolgen könne. Die Beschilderung und Absicherung einer Arbeitsstelle werde nicht durch eigene Ressourcen des Landesbetriebs Mobilität möglich sein, weil dieser dafür auf geeignete Dienstleister zurückgreife.

Staatsminister Dr. Volker Wissing sagt auf Bitte der **Abg. Jutta Blatzheim-Roegler** zu, dem Ausschuss über das Ergebnis der Gespräche mit dem Landesbetrieb Mobilität zu berichten.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 11 der Tagesordnung:

Die Null- und Negativzinspolitik der EZB – Auswirkungen auf die Sparer in Rheinland-Pfalz

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der AfD

[– Vorlage 17/5255 –](#)

Abg. Matthias Joa verweist auf heutige Meldungen, wonach die designierte EZB-Präsidentin Christine Lagarde angekündigt habe, dass die Lasten für Deutschland künftig wohl noch massiver ausfallen würden. Inzwischen könnten Auswirkungen auf die Altersversorgung beobachtet werden. Darüber hinaus könne ein Paradigmenwechsel beim Sparen beobachtet werden, weil sich das Verhältnis zwischen Sparern und Kreditnehmern ein Stück weit verändert habe. Daneben werde von der EZB künftig eine höhere Inflation gefordert. Wenn sich die Inflation bei einer Null- bzw. faktisch Negativzinspolitik erhöhe, dann hätte dies zur Folge, dass künftig die Kaufkraft der Sparguthaben und der Altersversorgung noch stärker zurückgehe. Über einen Zeitraum von 20 bis 25 Jahren würde sich die Kaufkraft – konservativ gerechnet – um 30 bis 40 % reduzieren.

Vor diesem Hintergrund bitte er die Landesregierung um Auskunft, ob sie Berechnungen angestellt habe, wie hoch der daraus resultierende Schaden sei, und ob diese überlege, eine Aufklärungskampagne zu starten, im Zuge derer die Bevölkerung in Rheinland-Pfalz darauf hingewiesen werde, mit welchen langfristigen Auswirkungen sie rechnen müsse.

Vors. Abg. Thomas Weiner ruft in Erinnerung, dass sich der Ausschuss bereits vor rund zwei Jahren mit der Thematik beschäftigt habe. Da die designierte EZB-Präsidentin wohl an der bisherigen Zinspolitik der EZB festhalten werde, sei dies eine Thematik, die den Ausschuss weiter beschäftigen werde. Allerdings habe das Land keine großen Möglichkeiten, auf diese Entwicklung Einfluss zu nehmen.

Staatsminister Dr. Volker Wissing legt dar, die Niedrigzinspolitik der EZB sei auf die Zuspitzung der Finanzkrise zurückzuführen. Die Reduzierung der Zinsen durch die EZB habe in Deutschland zu einem Rückgang der Refinanzierungskosten der Wirtschaft geführt, während sie in südeuropäischen Staaten zu einer Erhöhung der Refinanzierungskosten der Wirtschaft geführt habe. Das sei ein klassischer Fall, in dem der Hebel der Notenbank nicht funktioniere. Damals habe es auf europäischer Ebene keine Möglichkeit gegeben, die fiskalpolitischen Maßnahmen zu beschließen, die erforderlich gewesen wären, um in dieser Ausnahmeposition den geldpolitischen Hebel wieder in Gang zu setzen. Dies sei nicht möglich gewesen, weil es dazu unterschiedliche Vorstellungen innerhalb der Mitgliedstaaten der Eurozone gegeben habe. Insofern konnte eine fiskalpolitische Lösung nicht angeboten werden. Infolgedessen habe die Notenbank zur Währungssicherung entsprechend gehandelt.

Aus der Niedrigzinspolitik habe sich einerseits das Phänomen entwickelt, dass die private Altersversorgung Rendite einbüße, aber auf der anderen Seite seien damit auch Vorteile verbunden. So stehe beispielsweise sehr viel Kapital zur Verfügung, das gegenwärtig unbestritten zur Stabilisierung der Konjunktur in Deutschland beitrage. In den vergangenen Jahren seien sehr starke Investitionen, sehr hohe Steuereinnahmen und ein beachtliches Wachstum zu verzeichnen gewesen. Die Wettbewerbsfähigkeit der Bundesrepublik Deutschland, insbesondere der exportorientierten Wirtschaft, profitiere sehr stark von der Niedrigzinspolitik.

An dieser Stelle wolle er betonen, dass sich Deutschland wahrscheinlich schon längst in einer tiefen Rezession befinden und wirtschaftlich katastrophale Zustände erleben würde, wenn in dieser Situation noch die D-Mark gelten würde, weil diese extrem aufgewertet worden wäre. Wenn dem Vorschlag Einzelner gefolgt worden wäre, schnell zur D-Mark zurückzukehren, hätte es eine exorbitant aufwertende D-Mark gegeben. Die europäischen Staaten, die vor massiven Problemen gestanden hätten, wären gezwungen gewesen, ihre Währung über eine expansive Geldpolitik abzuwerten. Folge wäre gewesen, dass ein Export in all diese Staaten ausgeschlossen wäre. Ergebnis wäre eine Reaktion gewesen, wie sie durch die Schweiz erfolgt sei. Die Schweizer Notenbank habe nämlich Euro aufgekauft, um den Kurs des Schweizer Frankens niedrig zu halten und die Wirtschaft im Land zu stabilisieren.

Die Deutsche Bundesbank hätte nach seiner These in dieser Situation Währungen der südeuropäischen Staaten in großem Umfang aufkaufen müssen, um den Kurs der D-Mark nach unten zu korrigieren. Bei

der Deutschen Bundesbank hätten sich dann europäische Währungen befunden, deren weitere Entwicklung durch Deutschland nicht hätte beeinflusst werden können, während es im Euro-System gelungen sei, einen Fiskalpakt zu vereinbaren, der dem Euro und der haushaltspolitischen Situation der süd-europäischen Staaten eine neue Perspektive verleihe. Damit seien Schadensbegrenzung und Stabilitätspolitik betrieben und zugleich die exportorientierte Wirtschaft in Deutschland unterstützt worden. Mit dieser Vorgehensweise sei Deutschland in den vergangenen Jahren gut gefahren.

Die Landesregierung sehe durchaus, dass mit dieser Vorgehensweise nicht nur die beschriebenen positiven Effekte, sondern auch negative Effekte verbunden seien. So sei ein Ertragsrückgang im Bankengeschäft zu verzeichnen, womit erhebliche Herausforderungen für die Bankenlandschaft verbunden seien. Die Landesregierung stehe begleitend zur Seite, indem sie gemeinsam mit den Banken die Situation erörtere. Die Landesregierung habe ein großes Interesse daran, das deutsche Bankensystem zu stärken. Die Koalition habe sich deshalb auch im Koalitionsvertrag ausdrücklich zum dreigliedrigen deutschen Bankensystem bekannt, das sich in der Vergangenheit aus der Sicht des Flächenlandes Rheinland-Pfalz sehr bewährt habe. Die Sparkassen und genossenschaftlichen Kreditinstitute hätten sich in der Finanzmarktkrise als Stabilitätsfaktoren erwiesen. Die Landesregierung habe ein Interesse daran, dass sich die Bankenlandschaft in dieser Niedrigzinsphase behaupten könne. Gegenwärtig bestehe noch nicht die Situation, dass Negativzinsen die Realität seien.

Die Auswirkungen der Niedrigzinspolitik auf Sparer würden inzwischen öffentlich diskutiert, weil der bayerische Ministerpräsident angekündigt habe, Bankeinlagen bis 100.000 Euro gesetzlich vor der Erhebung von Negativzinsen zu schützen. Eine entsprechende Bundesratsinitiative sei angekündigt. Der Bundesfinanzminister lasse derzeit den rechtlichen Rahmen prüfen. Aktuell würden im Einzelfall bereits Negativzinsen erhoben. Von den 23 rheinland-pfälzischen Sparkassen sei die positive Mitteilung gegeben worden, dass von ihnen derzeit keine privaten Sparguthaben mit Negativzinsen belegt würden. Eine Untersuchung des Finanzvergleichsportals biallo habe zum Stand Mitte August 2019 ergeben, dass nur von 115 Instituten überhaupt Negativzinsen erhoben würden. Initiativen der erwähnten Art werde die Landesregierung im Bundesrat unterstützen.

Nach seiner Meinung sollten in den nächsten Monaten alle Maßnahmen ergriffen werden, um in Deutschland Investitionsanreize zu setzen. Vor dem Hintergrund, dass es einerseits Probleme bei der privaten Altersvorsorge gebe, aber andererseits aufgrund der Niedrigzinspolitik Liquidität zur Verfügung stehe, um massiv investieren zu können, wäre Deutschland gut beraten, wenn es alle Maßnahmen ergreifen würde, die auf nationaler Ebene möglich seien, um die Investitionsbereitschaft insbesondere des Mittelstands zu erhöhen. Es wäre nämlich schade, wenn die sich aus der Niedrigzinspolitik ergebenden Vorteile heute konsumiert würden, weil dann diese Vorteile in der Zukunft nicht zur Verfügung stehen würden, um die negativen Auswirkungen auf die private Altersvorsorge zu kompensieren. Hier sei aber in erster Linie die Bundespolitik gefordert. Als Beispiel nenne er die Steuerpolitik. Aus seiner persönlichen Sicht wäre es nicht ganz logisch, wenn beispielsweise beim Abbau des Solidaritätszuschlags vor allen Dingen der konsumtive und weniger der investive Bereich in den Blick genommen würde. Insbesondere wenn mittelständische Unternehmen vom Solidaritätszuschlag betroffen seien, wirke sich das auf die Investitionsseite aus, weil die als Steuern abzuführenden Beträge für Investitionen nicht zur Verfügung stehen. In diesem Sinne bringe er sich persönlich auch in die öffentliche Debatte ein. Für die Landesregierung stelle sich diese Frage konkret nicht, weil für den Solidaritätszuschlag ausschließlich der Bund zuständig sei.

Abg. Matthias Joa ist sich darüber im Klaren, dass der Einfluss der Landesregierung auf diesen Bereich nur sehr gering sei. Allerdings müsse festgestellt werden, dass der eigentliche Kapitalmarkt außer Kontrolle geraten sei, weil ein Zins für das Risiko, Kapital zur Verfügung zu stellen, nicht mehr existiere.

Es sei darauf hingewiesen worden, dass mit der Niedrigzinsphase auch Vorteile verbunden seien, aber nach seiner Einschätzung seien diese Vorteile unter dem Motto „Linke Tasche, rechte Tasche“ zu betrachten. So habe das Sinken der Hypothekenzinsen höhere Immobilienpreise zur Folge, während bei höheren Hypothekenzinsen weniger in der Lage seien, eine Immobilie zu erwerben, was zu einem Rückgang der Nachfrage und damit der Immobilienpreise führe. Darüber hinaus würden durch die Niedrigzinsphase sogenannte Zombieunternehmen am Leben erhalten.

Richtig sei, dass es in der jetzigen Situation zu einer gewaltigen Aufwertung der D-Mark kommen würde, wenn diese noch Zahlungsmittel wäre. Der Kurs des Euro sei allerdings zu niedrig, wodurch sich die Exporte ein Stück weit künstlich erhöhten.

Die Forderung, Negativzinsen zu verbieten, sei populistisch, weil von den Banken Negativzinsen zu zahlen seien. Nach Auffassung der Fraktion der AfD müsse dem Bürger in Rheinland-Pfalz klar vor Augen geführt werden, welche negativen Folgen mit der Niedrigzinsphase verbunden seien. Deshalb müsse darauf hingewiesen werden, dass die Altersversorgung in Gefahr sei, und dargestellt werden, in welchem Umfang die Bürger in Rheinland-Pfalz davon negativ betroffen seien. Dies könnte in Form einer Aufklärungskampagne beispielsweise über Flyer und einer Homepage geschehen. Auch wenn Rheinland-Pfalz selbst keinen Einfluss auf die Entwicklung nehmen könne, habe das Land die Pflicht, die Bürger in Rheinland-Pfalz über die daraus resultierenden Konsequenzen zu informieren.

Vors. Abg. Thomas Weiner ist der Meinung, eine solche Information sei aufgrund der bestehenden Wirkungsketten sehr schwierig. Durch die Entlastung der öffentlichen Haushalte aufgrund der Niedrigzinsphase vergrößerten sich die Spielräume für die öffentliche Hand. Insbesondere die kommunalen Haushalte würden von der Niedrigzinsphase profitieren. Diese größeren Spielräume könnten für höhere Investitionen genutzt werden, wodurch wiederum Arbeitsplätze gesichert würden.

Bei der aktuellen Niedrigzinsphase gebe es Verlierer, aber auch Gewinner. Es könne nicht eingeschätzt werden, ob ohne die Niedrigzinsphase der aktuelle, schon sehr lange anhaltende Konjunkturaufschwung so stabil verlaufen wäre. Deshalb seien Prognosen ausgesprochen schwierig.

Das Land habe auf die Zinspolitik so gut wie keinen Einfluss, da die Spielregeln dafür auf der europäischen Ebene festgelegt würden. Die designierte EZB-Präsidentin trete für eine anhaltende Niedrigzinspolitik ein, da sie nach von ihr getroffenen Aussagen auch die Stabilität der südeuropäischen Länder im Auge habe, damit innerhalb der Euro-Zone keine Schieflage entstehe. In diesem Zusammenhang spiele die Währungssicherheit und die Sicherheit des Bankensystems eine Rolle.

Abg. Matthias Joa fragt, ob Berechnungen zum Anlageverhalten der Bevölkerung in Rheinland-Pfalz angestellt worden seien, aus denen hervorgehe, welcher Schaden dieser bisher durch die Niedrigzinspolitik entstanden sei.

Ferner bitte er um Auskunft, ob eine Aufklärung der Bevölkerung in Rheinland-Pfalz in dem zuvor von ihm angesprochenen Sinne vorgesehen sei.

Die derzeitige Niedrigzinspolitik habe im Übrigen zur Folge, dass dann, wenn eine Rezession eintreten sollte, über die Zinspolitik keine Möglichkeit bestehe, die Konjunktur anzuschieben. Der grundsätzlich positive Effekt einer Niedrigzinspolitik auf die Konjunktur würde sich dann in einen sehr negativen Effekt umkehren.

Staatsminister Dr. Volker Wissing teilt mit, Berechnungen in der erwähnten Form existierten nicht. Es sei auch nicht Aufgabe der Landesregierung, der Bevölkerung irgendwelche Schreckensszenarien vor Augen zu führen. Er lasse keine Gelegenheit aus, um darauf hinzuweisen, dass die Niedrigzinspolitik ein Problem für die private Altersvorsorge darstelle, weshalb im Moment die Gelegenheit genutzt werden sollte, kräftig zu investieren, um dann, wenn die Auswirkungen auf die Altersvorsorge spürbar würden, diesen mit einer kräftigen Wachstumspolitik begegnen zu können. Wenn dies gelinge, sei er zuversichtlich, dass es möglich sein werde, eine solche Phase gut zu bewältigen.

Im Gegensatz zum Abgeordneten Matthias Joa sei er optimistisch, dass es auch gelingen werde, eine Rezession abzuwenden. Aus seiner Sicht gebe es gegenwärtig überhaupt keine Anhaltspunkte dafür, dass es notwendig sei, in der politischen Diskussion überhaupt den Begriff „Rezession“ zu verwenden. Nach wie vor könne davon ausgegangen werden, dass in diesem und im nächsten Jahr ein positives Wachstum zu verzeichnen sein werde.

Im Übrigen lägen die Risiken für die Konjunktur nicht in Europa – selbst mit dem Brexit seien keine großen Risiken verbunden –, sondern im Welthandel insbesondere aufgrund des Konflikts zwischen den USA und China. Innerhalb Europas könne möglicherweise von Italien ein Problem ausgehen, das

zu einer Belastung führen könnte, aber es sei empfehlenswert, diesbezüglich an einer Lösung zu arbeiten.

Der Zielkonflikt, einerseits die Unabhängigkeit der Notenbank hochzuhalten, aber andererseits die Politik der Notenbank öffentlich zu kritisieren, sei offensichtlich. Es könne nicht eine unabhängige Entscheidung der Notenbank gefordert werden, aber zugleich unter parteipolitischen Gesichtspunkten die angekündigte Politik der designierten EZB-Präsidentin kritisiert und die Forderung erhoben werden, sie müsse eine andere Politik verfolgen. Genauso wie im Jahr 2010 werde zur Begegnung der Probleme eine fiskalpolitische Lösung benötigt, um eine Antwort auf die Heterogenität im einheitlichen Währungsraum geben zu können. Den Mitgliedstaaten sei es bisher jedoch noch immer nicht gelungen, sich auf eine fiskalpolitische Lösung zu verständigen.

Diejenigen, die Kritik an der Politik der Notenbank übten, stünden in der Pflicht, einen Vorschlag zu unterbreiten, um zu einer fiskalpolitischen Lösung zu kommen. Bisher seien diejenigen dieser Pflicht aber nicht nachgekommen. Die Landesregierung könne daher nur ihre Möglichkeiten nutzen, um Investitionspolitik zu betreiben. Dies geschehe durch eine sehr hohe Investitionsquote des Wirtschaftsministeriums. So würden die Investitionen in Infrastrukturprojekte verstärkt. In der heutigen Sitzung sei das Vergaberecht schon Diskussionsgegenstand gewesen, wodurch auch Anreize und Impulse gesetzt würden, Investitionen zu tätigen. Natürlich erhebe er auch seine Stimme auf Bundesebene, wenn es um die Frage gehe, wie das deutsche Steuersystem ausgestaltet sein müsse, damit die durch die Niedrigzinspolitik der EZB vorhandene Liquidität voll genutzt werden könne.

Vom Abgeordneten Matthias Joa sei argumentiert worden, bei einer Niedrigzinspolitik könne über die Zinspolitik einer Rezession nicht begegnet werden. Die Deutsche Bundesbank habe dieses Instrument in der Vergangenheit auch nicht genutzt, um eine Rezession zu vermeiden, sondern diese habe vor allem die Inflation im Blick gehabt. Vor dem Hintergrund müsse nach seiner Einschätzung nicht die Sorge bestehen, dass wegen der Niedrigzinspolitik eine größere Rezession zu befürchten sei, weil die Risiken, wie dargestellt, in anderen Bereichen lägen.

Wenn die derzeitige Zinspolitik der EZB kritisiert werde, die auf in den Jahren 2009 und 2010 getroffenen Entscheidungen beruhe, müsse gefragt werden, welche Alternativen es dazu gegeben hätte. Bisher habe er nur wenige Alternativvorschläge gehört. Es werde immer wieder versucht, Einzelentscheidungen der EZB als falsch zu bezeichnen, wobei allerdings vergessen werde, dass diese auf eine Vorgeschichte zurückzuführen seien, die schon im Jahr 2004 begonnen habe. Damals habe sich nämlich Deutschland, das damals wirtschaftlich Schlusslicht in Europa gewesen sei, mit den Sozialreformen Hartz IV an die Spitze der Wettbewerbsfähigkeit katapultiert. Der Preis dafür sei ein Einstieg in eine europäische Schuldenpolitik gewesen, weil die Hartz-IV-Gesetze seien damals mit dem Einstieg in einen Bruch des Stabilitäts- und Wachstumspakts erkaufte worden. Daraus habe sich die Konsequenz ergeben, dass andere europäischen Staaten dieses Recht auch für sich reklamierten.

Es erstaune ihn immer wieder, wenn von mancher politischen Seite in Deutschland argumentiert werde, dies sei ein beispielhaftes Vorgehen gewesen, dem die anderen Mitgliedstaaten auch hätten folgen sollen. Dabei müsse aber berücksichtigt werden, dass die Hartz-IV-Gesetze im Deutschen Bundestag keine Mehrheit gefunden hätten, wenn nicht an anderer Stelle mithilfe von massiver Neuverschuldung Angebote unterbreitet worden wären, um eine Mehrheit im Deutschen Bundestag zu erreichen. Deshalb stehe nach seiner Auffassung Deutschland, das sich auf Kosten der europäischen Stabilitätspolitik in besonderem Maße Wettbewerbsfähigkeit geschaffen habe, in einer gewissen europäischen Verantwortung.

Abg. Matthias Joa ist der Meinung, aufgrund des Euro-Systems sei die EZB gezwungen gewesen, die Zinsen zu senken und eine Niedrigzinspolitik zu betreiben.

Eine Alternative zur Niedrigzinspolitik könnte darin liegen, dass der Staat zum Beispiel das Aktiensparen fördere, wodurch für die Bevölkerung ein Anreiz geboten würde, in reale Werte zu investieren. Gerade im Hinblick auf die künftig zu bewältigenden Herausforderungen würden sich die Anleger, die in Aktien investiert haben, in einer günstigeren Position befinden als die, die ihr Geld auf Sparbücher eingezahlt haben. Deshalb sei eine Aufklärungskampagne erforderlich, in der auf die Folgen der Niedrigzinspolitik hingewiesen werde. Nach seiner Ansicht sei dazu die Landesregierung verpflichtet.

Abg. Josef Dötsch wirft ein, damit könnten auch falsche Signale gesetzt werden.

Staatsminister Dr. Volker Wissing betrachtet es nicht als Aufgabe der Landesregierung, den Bürgern Anlageempfehlungen zu geben, sondern es sei Aufgabe der Landesregierung, einen Beitrag zu leisten, damit sich für die Bevölkerung keine negativen Entwicklungen ergeben.

Widersprechen müsse er der Aussage, dass es Folge einer mangelnden Ordnungspolitik sei, wenn sich die EZB auf die Niedrigzinspolitik konzentriere, sondern sie sei durch eine mangelnde Fiskalpolitik dazu gezwungen worden, sich auf die Niedrigzinspolitik zu konzentrieren. Durch die Argumentation des Abgeordneten Matthias Joa werde nämlich der Eindruck erweckt, es gäbe einen klaren europäischen ordnungspolitischen Kurs, den man hätte verfolgen müssen. Diesen Kurs gebe es nicht, weil eben die Eurozone sehr heterogen sei. Die Euro-Krise sei darauf zurückzuführen, dass es nicht möglich gewesen sei, sich auf eine einheitliche Fiskalpolitik zu verständigen. Mit dieser Realität müsse sich politisch auseinandergesetzt werden. Es stelle kein konstruktives Angebot dar, sich über diesen Sachverhalt zu ärgern.

Staatsminister Dr. Volker Wissing sagt auf Bitte des **Abg. Matthias Joa** zu, dem Ausschuss seinen Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 12 der Tagesordnung:

Sperrung der Hafestraße in Wörth für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der AfD

[– Vorlage 17/5257 –](#)

Staatsminister Dr. Volker Wissing weist darauf hin, die private Hafestraße im Landeshafen Wörth stehe im Eigentum des Landes Rheinland-Pfalz und werde von der landeseigenen Hafengebäudebetriebe Rheinland-Pfalz GmbH bewirtschaftet. Diese private Straße sei an das Unternehmen Contargo vermietet. Dies vorausgeschickt erläutere er gerne die wesentlichen Gründe und Zusammenhänge, die zur Sperrung der Hafestraße sowohl für Pkw als auch für Radfahrer und Fußgänger geführt hätten.

Die private Hafestraße werde seit mehreren Jahrzehnten für den Güterumschlag insbesondere im Containerverkehr genutzt. Gleichzeitig sei in der Vergangenheit geduldet worden, dass die Straße auch vom öffentlichen Verkehr befahren werde.

Der Landeshafen Wörth habe sich in den vergangenen Jahren erfreulicherweise zu einem bedeutenden Hafenstandort beim Containertransport entwickelt. Hiermit verbunden seien stark angestiegene Transportmengen und Lkw-Verkehre im Landeshafen Wörth. Aufgrund der sehr intensiven Nutzung der Hafestraße für den Güterumschlag und der gleichzeitigen Nutzung durch Radfahrer und Autofahrer bestehe schon seit längerer Zeit ein hohes Gefahrenpotenzial.

Unfälle mit Personenschäden hätten sich bislang glücklicherweise noch nicht ereignet. Mit Blick auf die Verkehrssicherungspflichten und eine eventuelle Haftung der landeseigenen Hafengesellschaft habe aber dringender Handlungsbedarf bestanden. Die Gewerbeaufsicht habe dies ebenfalls so gesehen. Die Gründe für die Straßensperrung seien zuletzt auch gerichtlich geklärt und anerkannt worden.

Aufgrund des prosperierenden Containerterminals sei für den Bereich des Landeshafens Wörth schon im Jahr 2006 ein Verkehrskonzept erstellt worden. Das Konzept sehe eine neue Straßentrasse mit Radweg vor, die westlich des Eisenbahngleises verlaufen solle und insoweit das bestehende Containerterminal komplett umfahren würde. Bei einer Realisierung dieses Vorhabens, das in der Vergangenheit von allen Beteiligten mitgetragen worden sei, wären die erheblichen Nutzungskonflikte im Hafenbereich dauerhaft entschärft worden.

Nach dem Ergebnis früherer Gespräche sei vorgesehen gewesen, dass die Stadt Wörth mit einem Bauverfahrenverfahren Baurecht für das Vorhaben schaffe und Fördermittel erhalten könne. Absprachegemäß sei im Jahr 2012 daher ein entsprechender Aufstellungsbeschluss gefasst worden. Die Stadt Wörth habe die kommunalen Planungsaktivitäten unter Hinweis auf naturschutzrechtliche Fragestellungen im Jahr 2016 jedoch eingestellt. Die Landesregierung habe sich in den vergangenen beiden Jahren trotz verschiedener Kontakte und Gespräche mit der Stadt Wörth leider erfolglos darum bemüht, dass die Planungen wieder aufgenommen werden.

Alle Beteiligten hätten sich nach einem langen Abstimmungsprozess auf eine Straßenplanung verständigt, die im Jahr 2012 auch Grundlage für den genannten Aufstellungsbeschluss gewesen sei. Von der Stadt Wörth und einer Bürgerinitiative seien zwischenzeitlich Vorschläge unterbreitet worden, die im Wesentlichen eine räumliche Neuaufteilung der Hafestraße in allgemeine verkehrliche sowie logistische Nutzungen vorsahen. Die Vorschläge stellten unter hafengewirtschaftlichen Gesichtspunkten keine akzeptable Lösung dar. Zudem wären die Gefahrenstellen an den jeweiligen Verkehrsknoten nicht entschärft gewesen.

Die Landesregierung lege Wert darauf, dass im Sinne einer zukunftsorientierten Gestaltung von Verkehrswegen eine möglichst optimale Planung umgesetzt werde. Es werde daher aktuell die Machbarkeit eines alternativen Verkehrsweges westlich des Bahngleises im Landeshafen Wörth als favorisierte Variante geprüft. Bei einem positiven Ergebnis könnte langfristig ein deutlich höherer verkehrlicher Nutzen für alle Beteiligten erzielt werden.

35. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 04.09.2019
– Öffentliche Sitzung –

Beim Radverkehr sei aus Sicherheitsgründen bereits vor einigen Jahren die regionale Radwegführung geändert worden. Die Streckenführung zur Umfahrung des Hafengeländes Wörth über die Landesstraße 540 durch Wörth und über die Maximilianstraße zur Rheinbrücke sei im Jahr 2007 einvernehmlich mit allen Beteiligten abgestimmt worden.

Die alte Beschilderung durch den Landeshafen Wörth sei insoweit schon vor rund zehn Jahren entfernt worden. Die vom Land Rheinland-Pfalz empfohlenen Strecken für den Radverkehr fänden sich auch im sogenannten gelben Netz im Routenplaner des Internet-Angebots „www.radwanderland.de“ wieder.

Gleichwohl sei die Situation der Fahrradpendler aus Sicht der Landesregierung verbesserungsbedürftig. Aktuell würden im Rahmen einer vom Land Rheinland-Pfalz mitfinanzierten Machbarkeitsstudie geeignete Wegführungen für eine Pendler-Radroute Schifferstadt – Wörth identifiziert. Es sei beabsichtigt, daraus Lösungsansätze für diesen Korridor und auch für die Stadt Wörth abzuleiten. Mit ersten Ergebnissen sei demnächst zu rechnen.

Für den Abschluss von Mietverträgen über die Hafensliegenschaften sei grundsätzlich die Geschäftsführung der Hafensbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH zuständig. Hierzu zähle auch die Vermietung der Fläche der Hafenstraße zum Betrieb des Containerterminals an das Unternehmen Contargo. Der Mietvertrag habe eine Laufzeit bis zum Jahr 2021.

Das Unternehmen Contargo sei seit vielen Jahren sehr erfolgreich im Landeshafen Wörth tätig. Es sei daher vorgesehen, die langjährige Zusammenarbeit auch in der Zukunft fortzusetzen.

Die Prüfungs- und Kontrollaufgabe gegenüber der Geschäftsführung der Hafensbetriebe obliege dem Aufsichtsrat. Der Aufsichtsrat der Hafensbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH setze sich aus Vertretern des Ministeriums der Finanzen sowie des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau zusammen. Der Vorsitz erfolge durch Andy Becht, den für Verkehr zuständigen Staatssekretär. Der Aufsichtsrat der Hafensbetriebe Rheinland-Pfalz GmbH habe bislang keinen Anlass gesehen, das Handeln der Geschäftsführung zu korrigieren.

Aus den vorstehenden Ausführungen zu Alternativplanungen werde deutlich, dass die Landesregierung weiter intensiv an Lösungen arbeite, um den bisherigen Nutzern der Hafenstraße baldmöglichst wieder einen alternativen Verkehrsweg im Bereich des Landeshafens zur Verfügung zu stellen.

Sobald erste greifbare Ergebnisse vorlägen, werde er diese gerne präsentieren. Bis dahin bitte er um Verständnis und Geduld bei den betroffenen Verkehrsteilnehmern.

Ergänzend stelle er klar, dass sich gesellschaftspolitisch darauf verständigt worden sei, bestimmte Klimaschutzziele zu erreichen. Es sei sich auch darauf verständigt worden, dass der Wille bestehe, Alternativen zum Lkw-Verkehr auf der Straße zu nutzen. Damit sei an ihn die Erwartung verbunden, den Schienengüterverkehr voranzutreiben, was durch ihn auch geschehe. Genauso werde von ihm erwartet, dass er die ökologisch äußerst sinnvollen Schifffahrtswege für den Transport von Industriegütern in maximaler Form ausnutze. Deshalb kämpfe er sehr für die Vertiefung des Rheins. Aus diesem Grunde könne er nicht akzeptieren, dass die Landeshäfen, denen eine enorme wirtschaftliche Bedeutung zukomme, anderen Interessen untergeordnet werden. Daher müsse er vorrangig darauf achten, dass die Effizienz des Landeshafens Wörth gewahrt bleibe.

Jeder werde nachvollziehen könne, dass es bei einer verstärkten Abwicklung von Containerverkehr nicht akzeptabel sei, wenn die dafür notwendige Straße von Radfahrern genutzt werde. Mit der Zunahme des Containerverkehrs im Landeshafen Wörth werde ein Beitrag zum Klimaschutz und zur Reduzierung von CO₂ geleistet. Deshalb müsse darauf geachtet werden, dass dieser Containerverkehr nicht zurückgehe oder behindert werde. Es könne auch nicht das Risiko eingegangen werden, dass durch den Containerverkehr in einem Industriebereich ein Mensch zu Schaden komme, weil die Straße zugleich von Radfahrern genutzt werde. Er habe Verständnis dafür, dass Radwege in diesem Bereich wichtig seien. Die Stadt werde vonseiten des Landes dabei unterstützt, einen Radweg zu bauen, aber es könne nicht gefordert werden, den Hafensbetrieb einzuschränken, um auf einer privaten Straße, die niemals dem öffentlichen Verkehr gewidmet gewesen sei, öffentliche Verkehre dulden zu können.

Als zuständiger Minister müsse er in diesem Fall in besonderem Maße die wirtschaftlichen Interessen des Landes wahren. Für dieses Verhalten bitte er um Verständnis, da die Radfahrer, die das Fahrrad nutzten, um sich klimafreundlich zu bewegen, der Bevölkerungsgruppe angehörten, die von ihm erwarte, dass er den klimafreundlichen Wasserweg maximal ausnutze, um den weniger klimafreundlichen Weg über die Straße zu vermeiden.

Abg. Matthias Joa stellt fest, auf der Agenda der Landesregierung stünden die Themen „Radwege“ und „Verkehrswende“ ganz oben. Bisher sei diese Straße von sehr vielen Pendlern genutzt worden. In Wörth im Bereich der Rheinbrücke komme es schon seit längerer Zeit zu umfangreichen Staus, sodass die Sperrung der Hafestraße zu umweltschädlichen Auswirkungen führe, weil Radfahrer gezwungen seien, das Auto zu nutzen.

Die Situation vor Ort sei ihm bekannt. Es gebe einige Stellen im Bereich der Hafestraße, die etwas problematisch seien. Bezogen auf den von den Hafebetrieben Rheinland-Pfalz GmbH mit dem Unternehmen Contargo geschlossenen Vertrag bitte er um Auskunft, ob nicht versucht worden sei, für eine Übergangszeit, in der sich die Verkehrssituation im Bereich Wörth sehr problematisch darstelle, eine Lösung zu finden, die eine Nutzung durch den öffentlichen Verkehr zulasse. Ebenso könnte das Land fordern, den Vertrag in dem Sinne neu zu verhandeln. Dabei müsse berücksichtigt werden, dass erst kürzlich in Lauterbourg in Frankreich, das rund 15 km von Wörth entfernt liege, ein neuer Containerterminal eröffnet worden sei. Er bitte mitzuteilen, ob es auch aufgrund dieses Sachverhalts nicht möglich gewesen sei, für den kritischen Zeitraum eine Lösung zu finden.

Abg. Benedikt Oster hat den Eindruck, dem Abgeordneten Matthias Joa sei im Gegensatz zu ihm die Situation vor Ort nicht bekannt. Er selbst sei vor Ort gewesen und sei daher mit der Situation vertraut. Wenn dort durch Staatsminister Dr. Volker Wissing ein Fahrradverkehr zugelassen würde, wäre dies ein grob fahrlässiges Verhalten. Wenn es dort zu einem Unfall käme, wäre die AfD die erste Partei, die dann Vorwürfe gegenüber Staatsminister Dr. Volker Wissing erheben würde.

Er sei vor Ort gewesen, weil von vielen Bürgern die Thematik an die Fraktion der SPD herangetragen worden sei. Dabei habe er festgestellt, dass dort Rangierverkehr auf höchstem Niveau stattfinde. Auch in anderen Fällen gehörten aus guten Gründen entsprechende Straßen zum Betriebsgelände und seien für den öffentlichen Verkehr gesperrt. Es sei überhaupt nicht gerechtfertigt, wenn die Fraktion der AfD versuche, der Landesregierung die Schuld für den dargestellten Sachverhalt zuzuschieben.

Von Staatsminister Dr. Volker Wissing sei mehrfach darauf hingewiesen worden, dass es sich um eine nicht gewidmete Straße handle. Allein dadurch werde schon genug über die Situation vor Ort ausgesagt. Daher sollte davon abgesehen werden, ein Bild zu malen, das durch die Situation vor Ort nicht bestätigt werde. Unbestritten müsse eine Lösung für das Problem gefunden werden, die aber langfristig und nicht kurzfristig geplant werden müsse.

Staatsminister Dr. Volker Wissing erläutert, seit dem Jahr 2006 werde mit der Stadt Wörth über eine alternative Lösung verhandelt. Vonseiten der Bevölkerung sei immer wieder die Forderung erhoben worden, andere Verkehrswege auszubauen. Da eine verstärkte Nutzung der Wasserwege angestrebt worden sei, habe Klarheit bestanden, dass der Containerumschlag auch im Hafen Wörth ansteigen solle.

Aus einer Entscheidung des Verwaltungsgerichts Neustadt an der Weinstraße vom 22. Oktober 2018 gehe hervor, wie eingeschränkt die Handlungsmöglichkeiten der Landesregierung an dieser Stelle gewesen seien. Dieses habe nämlich festgestellt, dass es ungeachtet dessen, dass von der Beklagten vorgetragen werde, es habe bislang keine schwerwiegenden Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern oder Fahrradfahrern gegeben, angesichts der Entwicklung der Verkehr, insbesondere des Lkw-Verkehrs, allein schon aufgrund der Vergrößerung der Umschlagmöglichkeiten von Containern durch eine Erhöhung der Anzahl der Krane, der Installierung von RoRo-Rampen im Bereich des Betriebs der Beigeladenen zu 1) und des Einsatzes von verschiedenen Dingen und eines Bahnverkehrs nicht hinnehmbar sei, dass Durchgangsverkehr, insbesondere Fußgänger und Fahrradfahrer, den Gefahren des Containerladeverkehrs weiterhin ausgesetzt würden. Weiter werde in der Entscheidung ausgeführt, die verkehrliche Situation auf dem Hafengelände werde durch die zur Gerichtsakte gereichten Lichtbilder eindrucksvoll belegt. Die speziellen Betriebsabläufe auf dem Hafengelände steigerten noch die bereits im

allgemeinen Straßenverkehr erhöhte Unfallgefahr des Nebeneinanders von Lkw- und Fahrradverkehr. Mit der Ausübung des Widerrufsrechts und der Sperrung der Hafestraße trage der Kläger nicht nur seiner Verantwortung für die Abwehr von Gefahren für die Verkehrsteilnehmer Rechnung. Dem Kläger obliege vielmehr auch die Verantwortung für die Betriebssicherheit der auf dem Hafengelände Beschäftigten, für die der allgemeine Durchgangsverkehr ebenfalls eine Gefahrenstelle darstelle.

Durch das Verwaltungsgericht werde also festgestellt, dass die Situation im Hinblick auf die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer in keiner Weise tragbar sei. Es sei für ihn nicht nachvollziehbar, wenn an ihn immer wieder die Bitte herangetragen werde, Menschen einer Gefahr für Leib und Leben auszusetzen, nach seiner Einschätzung seien die Menschen, von denen an ihn diese Bitte herangetragen werde, nicht bereit, die Verantwortung zu übernehmen, wenn dort ein Mensch zu Schaden komme.

Zu nahezu jedem Hafenstandort würden an ihn Wünsche im Hinblick auf schöner Wohnen, schöner Radfahren, schöner Tourismus usw. herangetragen. Jedoch werde er sich nicht an Aktionen beteiligen, die dazu führten, dass der Industriestandort Rheinland-Pfalz systematisch zurückgebaut werde. Für ihn stellten die Hafenbetriebe wirtschaftliche Infrastruktur dar, die für den Wirtschaftsstandort Rheinland-Pfalz von überragender Bedeutung seien. Allein durch die eingeschränkte Schiffbarkeit des Rheins sei im vergangenen Jahr bei der BASF ein Schaden in einer Größenordnung von 250 Millionen Euro entstanden. Dem Land gehe es gut, aber es bestehe kein Grund, solche Risiken und Schäden für das Land in Kauf zu nehmen. Deshalb seien die Hafenbetriebe für anderweitige Nutzungen tabu. Das wirtschaftliche und industriepolitische Interesse des Landes habe hier Vorrang. Dafür stehe er mit seiner Wirtschaftspolitik.

Abg. Matthias Joa hat sich erneut zu Wort gemeldet.

Abg. Dr. Anna Köbberling stellt den Geschäftsordnungsantrag auf Schluss der Debatte, weil zum Antrag das Notwendige gesagt worden sei.

Abg. Matthias Joa widerspricht der Auffassung der Abgeordneten Dr. Anna Köbberling.

Der Ausschuss stimmt dem Geschäftsordnungsantrag auf Schluss der Debatte zu (SPD, CDU, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen AfD).

Staatsminister Dr. Volker Wissing sagt auf Bitte des **Abg. Matthias Joa** zu, dem Ausschuss seinen Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 14 der Tagesordnung:

Verkehrsnotstand in Ludwigshafen; Auswirkungen für Pendler, Wirtschaft und den Wirtschaftsstandort Rheinland-Pfalz/Metropolregion Rhein-Neckar, Lösungsansätze; Stand der Berechnungen der Statiker

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der AfD

[– Vorlage 17/5259 –](#)

Staatsminister Dr. Volker Wissing gibt zunächst einen allgemeinen Überblick, damit die aktuelle Entwicklung richtig eingeordnet werden könne.

Die Straßeninfrastruktur der Stadt Ludwigshafen werde durch in Ost-West-Richtung ausgerichtete Hochstraßensysteme geprägt. Von Westen – aus Richtung Bad Dürkheim über die A 650 kommend – gehe die A 650 in eine Bundesstraße über, die sich auf dem Stadtgebiet in ein nördliches und ein südliches Hochstraßensystem splitte.

Die Hochstraße Nord im Zuge der B 44 verlaufe über eine Länge von über 1.800 m – vorbei am Rathauscenter – bis zur Kurt-Schumacher-Brücke, die eine von zwei Rheinbrücken innerhalb des Stadtgebiets sei. Die tägliche Verkehrsbelastung liege bei rund 39.000 Fahrzeuge.

Die Hochstraße Süd im Zuge der B 37 bilde die südliche innerstädtische West-Ost-Straßenachse, die mit der Konrad-Adenauer-Brücke – als zweite innerstädtische Rheinbrücke – bis nach Mannheim fortgeführt werde. Die Verkehrsbelastung betrage hier rund 55.000 Fahrzeuge in 24 Stunden.

Beide Hochstraßensysteme lägen in der Baulast der Stadt Ludwigshafen. Die Stadt sei also für die Unterhaltung, die Verkehrssicherheit, für Planungen und schließlich auch für Instandhaltungen oder – wenn erforderlich – für Erneuerungen zuständig. Diese Zuständigkeit umfasse auch die Finanzierung. Diese Zuständigkeit könne nicht ohne Weiteres geändert werden. In der Regel sei der Übergang einer Baulast nur dann möglich, wenn sich die Straße in einem sanierten Zustand befinde.

Die in den 1970er-Jahren bis 1981 hergestellte Hochstraße Nord befinde sich in einem äußerst schlechten baulichen Zustand. Die Stadt sei mit ihren Gutachtern zu dem Ergebnis gekommen, dass eine Sanierung der vorhandenen Hochstraße Nord – diese bestehe aus 34 Einzelbauwerken, davon elf Ab- und Auffahrtsrampen – wirtschaftlich nicht vertretbar sei.

Auf Grundlage einer an das Land und den Bund gerichteten Fördervoranfrage der Stadt sei im August 2017 die Finanzierung der Kosten in Höhe von 291 Millionen Euro geklärt worden. Der Bund sei bereit, auf Basis des § 5 a des Fernstraßengesetzes von den zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von 257 Millionen Euro 60 % und damit 154 Millionen Euro zu übernehmen. Das Land sei bereit, 25 % und damit 64 Millionen Euro beizusteuern. Der Rest, inklusive der nicht zuwendungsfähigen Kosten, sei durch die Stadt zu tragen.

Die Kosten seien in den letzten Jahren allein schon wegen der enormen Preissteigerungen im Baugewerbe deutlich gestiegen. Die Stadt habe aktuell Kosten in Höhe von 453 Millionen Euro genannt.

Die Bauzeit solle bei rund acht Jahren liegen. Die Stadt plane einen Baubeginn im Jahr 2021.

Das Planrecht werde über ein Planfeststellungsverfahren besorgt. Die Stadt habe das Verfahren bereits auf den Weg gebracht.

Das gesamte südliche Brückensystem der Hochstraße Süd im Zuge der B 37 habe eine Länge von rund 2,9 km, beginnend im Westen an der Anschlussstelle „Bruchwiesenstraße“ bis einschließlich der Rheinquerung über die Konrad-Adenauer-Brücke. Bei dem Bereich der Hochstraße Süd, um den es aktuell gehe, handle es sich um ein rund 500 m langes Teilstück, die sogenannte Pilzhochstraße. Das Brückensystem „Pilzhochstraße“ sei im Jahr 1958 fertiggestellt worden und bestehe aus zehn Spannbetonbauwerken mit je zwei bzw. drei Stützen. Es sei letztmalig im Jahr 1985 einer grundhaften Sanierung unterzogen worden.

**35. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 04.09.2019
– Öffentliche Sitzung –**

Die Stadt Ludwigshafen habe im Jahr 2011 Bauwerksschäden entdeckt. In den folgenden Jahren seien bei umfangreichen Untersuchungen weitere gravierende Schäden festgestellt worden. Im Herbst 2017 habe die Stadt die Hochstraße Süd für Fahrzeuge ab 3,5 t gesperrt.

Die Planungen der Stadt Ludwigshafen hätten bis Ende 2018 vorgesehen, dass bis etwa 2022/2023 die Hochstraße Süd saniert bzw. ertüchtigt werde. Ab dem Jahr 2023 sollten dann an der Hochstraße Nord die Bauphasen mit intensiven Verkehrsbehinderungen beginnen. Dadurch sollte sichergestellt werden, dass an der Hochstraße Süd während der etwa acht Jahre dauernden Baumaßnahme „Hochstraße Nord“ keine Störungen und Schäden auftreten und eine Lkw-Nutzung ermöglicht werde.

Anfang des Jahres sei öffentlich geworden, dass die geplante Sanierung bzw. Ertüchtigung der Hochstraße Süd nicht möglich sei. Die Stadt habe sich danach für die folgende Vorgehensweise entschieden:

1. Zuerst solle die Baumaßnahme an der Hochstraße durchgeführt werden (ab den Jahren 2020/2021 bis etwa zum Jahr 2029) und keine „Vorab“-Ertüchtigung der Hochstraße Süd erfolgen.
2. Parallel zur Baumaßnahme an der Hochstraße Nord solle für die Hochstraße Süd eine Variantenuntersuchung mit Entscheidungsprozess und anschließender Planung durchgeführt werden.
3. Nach Fertigstellung der Hochstraße Nord solle das Problem „Hochstraße Süd“ (zum Beispiel Abriss und Neubau) gelöst werden.
4. Während der gesamten Bauphase solle ein baulastträgerübergreifendes Verkehrsmanagement durch Bund, Land und Stadt helfen, die Auswirkungen der Verkehrsstörungen gering zu halten. Konkret würden Lenkungsstafeln im gesamten Autobahnnetz des Rhein-Neckar-Raums gekoppelt mit Anzeigern in Ludwigshafen und der Steuerung der Lichtsignalanlagen vorgesehen. So könnten absehbar kritische Situationen frühzeitig und großräumig umfahren werden.

Zur aktuellen Entwicklung an der Hochstraße Süd sei Folgendes anzumerken:

An der Hochstraße Süd in Ludwigshafen im Zuge der B 37 sei am vergangenen Donnerstag festgestellt worden, dass sich ein vorhandener Riss an einem der Pilzbauwerke vergrößert habe. Die Stadt Ludwigshafen habe deshalb die Hochstraße vorsorglich gesperrt.

Bei einer Untersuchung des Schadens am vergangenen Freitag, an der auch ein Brückenexperte des Landesbetriebs Mobilität teilgenommen habe, sei das betreffende Bauwerk von innen und außen begutachtet worden. Risslänge und Rissbreite hätten sich danach vergrößert.

Nach Aussage des Gutachters vom 23. August müsse die Standsicherheit dieses Bauwerks neu gerechnet werden. Dafür sei ein Zeitraum von vier bis fünf Wochen erforderlich. Erst dann werde klar sein, ob es beispielsweise durch bauliche Entlastungsmaßnahmen, wie dem Rückbau der Brückenkappen, oder durch eine Reduzierung der Fahrstreifen von vier auf zwei möglich sein werde, die Hochstraße Süd dem Verkehr mit Fahrzeugen bis 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht wieder zur Verfügung zu stellen oder ob die Vollsperrung fortgesetzt werden müsse. Zumindest bis zu diesem Zeitpunkt müsse die Vollsperrung aufrechterhalten werden.

Frau Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck habe sich beim Landesbetrieb Mobilität für die bisher geleistete Unterstützung bedankt.

Daraus ergebe sich folgendes Fazit:

Obwohl die Hochstraßen Nord und Süd als Bundesstraßen klassifiziert seien, liege bei der Stadt Ludwigshafen die Baulast für diese Straßen. Alle bisherigen Planungen und Entscheidungen habe die Stadt Ludwigshafen in eigener Verantwortung und Planungshoheit getroffen.

Angesichts der enormen Dimension der beiden Bauprojekte unterstütze die Landesregierung die Stadt Ludwigshafen und leiste über den Landesbetrieb Mobilität Amtshilfe. Bereits seit Langem bestehe eine

gemeinsame Task Force, die vonseiten der Stadt durch Frau Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck persönlich und vonseiten des Wirtschaftsministeriums durch den zuständigen Abteilungsleiter Verkehr und Straßenbau, Gerhard Harmeling, gemeinsam gesteuert werde.

Insgesamt bestehe ein enger Kontakt zwischen Land und Stadt auf politischer Ebene und auf Verwaltungsebene, um die Planungen voranzutreiben und einen raschen Baubeginn zu erreichen. Auch in der jetzigen Situation stünden die Experten des Landesbetriebs Mobilität der Stadt Ludwigshafen zur Seite. In die Sperrung der Hochstraße Süd am vergangenen Donnerstag seien die Stellen des Landesbetriebs Mobilität, die für Umleitungen im großräumigen Netz zuständig seien, sofort eingebunden gewesen. Im Bereich des Verkehrsmanagements werde eine gemeinsame Lenkungsgruppe von Stadt, Wirtschaftsministerium und Landesbetrieb Mobilität einen Maßnahmenplan definieren und umsetzen.

Bereits im Sommer 2017 konnte erreicht werden, dass der Bund 60 % der förderfähigen, auf 291 Millionen Euro bezifferten Kosten des Rückbaus der Hochstraße Nord und des Ersatzes durch einen plangleichen Straßenzug übernehme. Gleichzeitig habe die Landesregierung der Stadt eine Förderung von 25 % der förderfähigen Kosten in Aussicht gestellt.

Auch mit der BASF als Großunternehmen, das von der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur in Ludwigshafen in besonderem Maße abhängt, fänden laufend Gespräche statt.

Staatsminister Dr. Volker Wissing sagt auf Bitte des **Abg. Matthias Joa** zu, dem Ausschuss seinen Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen.

Abg. Matthias Joa bezieht sich auf eine Pressemitteilung der BASF vom heutigen Tag, nach der diese ernsthafte Probleme für den Standort Ludwigshafen befürchte, falls zusätzliche Sperrungen erforderlich sein sollten. Deshalb werde von der BASF ein Mobilitätspakt von Bund, Ländern, Kommunen und Wirtschaftsvertretern gefordert. Daraus schließe er, dass die bisherigen Bemühungen und Anstrengungen nicht ausreichend seien.

Vors. Abg. Thomas Weiner bittet darzulegen, inwieweit Werkszufahrten der BASF betroffen seien.

Staatsminister Dr. Volker Wissing bestätigt, dass sich die Situation auf die BASF genauso wie auf andere Wirtschaftsunternehmen auswirke. Deshalb seien die Unternehmen natürlich an einer Lösung für das Problem interessiert, die auch er selbst anstrebe. Deshalb erhalte die Stadt Ludwigshafen durch das Land die größtmögliche Unterstützung. Dem Land sei es aber nicht möglich, die Baulastträgerschaft zu übernehmen und in Eigenregie das Problem anzugehen.

Abg. Benedikt Oster fragt, ob das im Bericht erwähnte weiträumige Verkehrsleitsystem bereits installiert worden sei. Im Zusammenhang mit der Schiersteiner Brücke seien mit einem solchen weiträumigen Verkehrsleitsystem sehr gute Erfahrungen gemacht worden.

Abg. Steven Wink bittet um Auskunft, ob bisher von der Stadt Ludwigshafen Wünsche geäußert worden seien, die über den bisherigen Support des Landes hinausgingen.

Abg. Matthias Joa bittet um Mitteilung, ob der Schaden für die Industrie in der Metropolregion errechnet worden sei, der dann entstehen würde, wenn eine Vollsperrung beider Hochstraßen erforderlich sein sollte.

Staatsminister Dr. Volker Wissing führt aus, die Landesregierung ergreife alle Maßnahmen, um Schäden für die Industrie zu vermeiden, aber sie verliere keine Zeit damit, um potenzielle Schäden zu berechnen.

Die Landesregierung stehe seit Langem mit der Stadt Ludwigshafen in engem Kontakt. So sei eine geforderte Task Force bereits vor längerer Zeit eingerichtet worden. Aus den Gesprächen und den vor Ort durchgeführten Begutachtungen seien die Risiken, die mit den beiden Hochstraßen verbunden seien, bekannt. Die Landesregierung habe daher keine Gelegenheit versäumt, der Stadt Ludwigshafen

beispielsweise durch fachlichen Rat, technischen Support, die Vorbereitung von Umleitungsmaßnahmen für den Fall X zur Seite zu stehen, um mit der schwierigen Situation optimal umgehen zu können. Wie im Bericht erwähnt, habe die Oberbürgermeisterin der Stadt Ludwigshafen der Landesregierung und dem Landesbetrieb Mobilität für die gewährte Unterstützung gedankt.

Nach der erforderlichen Sperrung im Bereich der Hochstraße Süd habe es keinen Anlass gegeben, zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen, weil geeignete Maßnahmen bereits seit längerer Zeit eingeleitet worden seien. Das Verkehrsumleitungs- und -steuerungssystem werde schon seit längerem gemeinsam mit der Stadt Ludwigshafen geplant. Es müsse nun das Ergebnis des Gutachtens abgewartet werden. Dann müsse durch die Stadt Ludwigshafen entschieden werden, ob und welche Möglichkeiten es gebe, die Hochstraße Süd weiter zu nutzen. Über die begleitenden Maßnahmen sei durch die schon bestehende Task Force zu entscheiden, die gegebenenfalls durch zusätzliches Personal vonseiten des Landes unterstützt werde. Sofern großräumigere Umleitungen erforderlich seien, würden diese auch erfolgen.

Über die bisher gewährte Unterstützung hinaus seien vonseiten der Stadt Ludwigshafen bisher keine weiteren Wünsche an das Land herangetragen worden. Derzeit sei für ihn auch nicht erkennbar, welche zusätzliche Unterstützung das Land gewähren könnte.

Von Straßenbrücken dieser Art existierten mehrere in Rheinland-Pfalz, die alle ungefähr im gleichen Zeitraum gebaut worden seien und die sich in einem schlechten Zustand befänden. Daraus ergebe sich eine schwierige Situation.

Für die BASF bedeute die Situation in Ludwigshafen vor allem eine Beeinträchtigung ihrer Beschäftigten, da diese auf dem Weg zur Arbeit behindert würden, während der Güterverkehr weniger beeinträchtigt sei. Hierzu stehe er mit der BASF im Austausch. Diese wisse, dass die Landesregierung vielfältige Aktivitäten entfaltet habe. Auch mit dem Bundeswirtschaftsministerium stehe er dazu im Gespräch. Ebenso hätten bereits auf der Arbeitsebene Gesprächsrunden stattgefunden. Es gebe einen engen Schulterschluss zwischen allen Beteiligten, die einen Beitrag zur Lösung des Problems leisten könnten. Sowohl die Stadt Ludwigshafen als auch das Land seien sich der schwierigen Situation bewusst. Es finde seit vielen Monaten eine sehr konstruktive und verantwortungsvolle Zusammenarbeit statt, um alle Maßnahmen zu ergreifen, damit die Verkehrssituation trotz der weiteren zwischenzeitlich aufgetretenen Schäden so stabil wie möglich gehalten werden könne. Dies sei nach seiner Meinung ein Vorgehen, das von verantwortungsvollen Akteuren erwartet werden könne.

Nach seinen Erfahrungen werde auch das Bundesverkehrsministerium seine Möglichkeiten nutzen, damit diese Verkehrsinfrastruktur so schnell wie möglich ertüchtigt werde oder ein Neubau auf den Weg gebracht werde sowie der Stadt Ludwigshafen auf dem Weg dorthin jede ihm mögliche Unterstützung gewähren werde.

In diesem Fall könne natürlich die Frage gestellt werden, ob es damals klug gewesen sei, die Baulastträgerschaft in die Hände der Stadt Ludwigshafen zu legen. In diesem konkreten Fall sei es aber nicht hilfreich, diese Frage zu diskutieren, sondern es müsse akzeptiert werden, dass damals diese politische Entscheidung getroffen worden sei. In Kenntnis der heutigen Situation hätten die damaligen Verantwortungsträger sicherlich anders entschieden. Vermutlich würde man die Hochstraßen in dieser Form heute nicht mehr bauen, weil es heute andere Vorstellungen von innerstädtischem Verkehr gebe. Zu einem verantwortungsvollen politischen Handeln gehöre seiner Meinung nach aber auch, die damals getroffenen Entscheidungen zu respektieren und den aktuellen Auftrag darin zu sehen, auf der Grundlage der damals getroffenen demokratischen Entscheidungen das bestmögliche Ergebnis zu erzielen. Dieser Verantwortung stellten sich sowohl die Stadt Ludwigshafen als auch das Land und der Bund.

Für ihn sei es sehr wichtig, dass nicht versucht werde, für die jetzige Situation irgendjemanden den schwarzen Peter zuzuschieben. Durch die Stadt Ludwigshafen sei dies nicht geschehen, als sie das Land um Unterstützung gebeten habe. Auch für den Bund gebe es keinen Grund zu beklagen, dass der schwarze Peter von der Stadt Ludwigshafen oder dem Land an ihn weitergegeben worden sei, sondern es sei an die zuständigen Stellen immer nur appelliert worden, den ihnen möglichen Beitrag zu leisten,

35. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 04.09.2019
– Öffentliche Sitzung –

damit die betroffenen Menschen so weit wie möglich von Beeinträchtigungen verschont werden. Insofern sei dieser Fall nach seiner Meinung ein Beispiel für gute Kooperation.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 15 der Tagesordnung:

Mecosur Abkommen

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der FDP

[– Vorlage 17/5264 –](#)

Staatsminister Dr. Volker Wissing führt aus, Ende Juni dieses Jahres sei es zu einer grundsätzlichen politischen Einigung über ein Freihandelsabkommen zwischen der Europäischen Union und den Mercosur-Staaten gekommen. Die Landesregierung begrüße diese Einigung. Rheinland-Pfalz sei ein Exportstandort mit einer Außenwirtschaftsquote von 58 %. Daher lägen Freihandelsabkommen im Interesse der Landesregierung.

Zum Verhandlungsstand sei festzuhalten, dass die eigentlichen Verhandlungen zum EU-Mercosur-Abkommen noch liefen. Gegenwärtig würden die technischen Details ausgehandelt und der Text rechtlich überarbeitet. Unterschriftsreif dürfte das Abkommen Ende nächsten Jahres sein.

Die Landesregierung messe dem Abschluss von Freihandelsabkommen insbesondere vor dem Hintergrund der bestehenden internationalen Handelskonflikte eine hohe Bedeutung zu. Solche Abkommen seien ein wichtiges Signal, um den internationalen Freihandel zu stärken und fair zu gestalten. Die Landesregierung trete für einen regelgestützten, durch Abkommen gesicherten Handel ein. Das sei der beste Weg, um Handelskonflikte zu verhindern.

Gerade dem Mercosur-Abkommen komme eine besondere Bedeutung zu. Die Grundsatzvereinbarung sei das erste Handelsabkommen, das die Mercosur-Staaten zusammen abgeschlossen hätten. Die EU habe damit eine besondere Leistung vollbracht.

Aus Sicht der Landesregierung biete ein Abkommen mit dem Mercosur für die exportorientierte rheinland-pfälzische Wirtschaft große Chancen. Der Handel mit den Mercosur-Staaten sei – nicht zuletzt deshalb, weil bisher sehr hohe Handelshürden bestanden hätten – deutlich ausbaufähig. Im Jahr 2018 sei nur etwas mehr als 1 % der rheinland-pfälzischen Exporte in die Mercosur-Staaten geflossen. Der Anteil bei den Importen sei noch geringer gewesen. Ein Wegfall der Handelsbarrieren würde daher nach Einschätzung der Landesregierung große Potenziale für die rheinland-pfälzische Wirtschaft eröffnen.

Im Rahmen ihrer außenwirtschaftlichen Bemühungen versuche die Landesregierung neue Märkte zu erschließen und eine Diversifikation zu erreichen. Sie habe ein großes Interesse am Handel mit China, aber wenn nur auf eine Partnerschaft gesetzt werde, könne dies sehr schnell zu Schwierigkeiten führen. Dies sei an den Handelskonflikten zwischen China und den USA erkennbar, die der Landesregierung Sorge bereiteten.

Bekanntlich gebe es aktuell insbesondere aufgrund der Waldbrände im Amazons-Gebiet Bestrebungen, das Freihandelsabkommen zu blockieren oder gar scheitern zu lassen. Dazu sei aus der Sicht des Wirtschaftsministeriums festzuhalten, dass das geplante Assoziationsabkommen bindende Vereinbarungen und Mechanismen enthalte, um internationale Arbeits- und Umweltstandards durchzusetzen. Mit einem Scheitern des Abkommens würden genau diese Standards nicht verwirklicht werden können. Wirtschafts-, aber auch umwelt- und sozialpolitisch sei daher ein Abschluss des Mercosur-Abkommens anzustreben. Dadurch würde sich der jetzige Zustand verbessern. Deshalb würden die grundsätzlichen Bemühungen von der Landesregierung begrüßt.

Bereits an anderer Stelle habe er schon darauf hingewiesen, dass jedoch die Landwirtschaft in Europa und damit natürlich auch in Deutschland im Blick behalten werden müsse. Wichtig sei, dass dieses Abkommen faire Regeln beinhalte. Im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit der Landwirtschaft müsse dafür gesorgt werden, dass beispielsweise Fleisch, das nicht nach den in Europa geltenden Regeln produziert worden sei, gekennzeichnet werde. Deshalb habe er sich auch für eine verbindliche Tierwohlkennzeichnung im Zuge des Mercosur-Abkommens eingesetzt. Die Landesregierung werde die Wechselwirkungen in der Landwirtschaft insbesondere in der nächsten Agrarministerkonferenz mithilfe eines eigenen Antrags thematisieren.

Abg. Steven Wink fragt, ob schon absehbar sei, welche weiteren Branchen neben der Landwirtschaft in größerem Umfang von dem Mercosur-Abkommen profitieren werden. Ferner bitte er um Auskunft, ob es Ideen gebe, wie Unternehmen, die bereit seien, sich in diesen Bereich einzubringen oder in ihn zu investieren, unterstützt werden könnten.

Abg. Josef Dötsch bestätigt, dass es mithilfe solcher Abkommen möglich sei, bestimmte Standards durchzusetzen. Allerdings stelle sich die Frage, welche Konsequenzen möglich seien, wenn diese Standards von Vertragspartnern nicht eingehalten werden. Durch die sehr zögerliche Bekämpfung der Waldbrände im Amazonas-Gebiet sei erkennbar, dass derzeit offenbar nicht die Bereitschaft bestehe, vereinbarte Standards im umweltpolitischen Bereich einzuhalten. Vor dem Hintergrund frage er, wie Staatsminister Dr. Volker Wissing sich vorstelle, mit diesem Sachverhalt umzugehen. Er teile die Auffassung von Staatsminister Dr. Volker Wissing, dass dieses Abkommen nicht scheitern sollte, aber es sei notwendig, aus der aktuellen Situation im Amazonas-Gebiet Konsequenzen zu ziehen. Er bitte um Auskunft, welche Konsequenzen sich Staatsminister Dr. Volker Wissing vorstellen könnte.

Staatsminister Dr. Volker Wissing schickt voraus, dass nicht die Situation eintreten dürfe, dass es in Europa wieder nicht gelinge, ein Freihandelsabkommen abzuschließen. Mit einem Vertrag sei immer das Risiko verbunden, dass er einseitig nicht eingehalten werde. Für diese Fälle seien im Vertrag geeignete Regelungen zu treffen.

Wenn er in der Agrarministerkonferenz beispielsweise die Sorgen der Landwirtschaft im Zusammenhang mit dem Mercosur-Abkommen thematisiere, verfolge er damit nicht das Ziel, gegen dieses Abkommen zu mobilisieren, sondern vielmehr stelle für ihn das Abkommen eine wichtige und konstruktive Maßnahme dar. Es sei erforderlich, die Probleme und Sorgen, die von bestimmten Wirtschaftsbereichen oder Interessengruppen geäußert werden, zu thematisieren. Dies seien beispielsweise Sorgen im Hinblick auf die Abholzung von Regenwäldern oder in der Hinsicht, dass nicht sichtbar werde, dass die heimische Fleischproduktion unter höheren Standards erfolge und dadurch ein schräger Wettbewerb entstehe. Vor der Ratifizierung des Abkommens müssten dann von beiden Seiten konstruktive Vorschläge unterbreitet werden, wie diesen Risiken begegnet werden könne. Bei dem Kreis derer, von denen das Abkommen angestrebt werde, liege die Verantwortung dafür, über Regelungen im Vertrag den Kreis der Skeptiker gegenüber dem Abkommen dafür zu gewinnen.

Bei ihm hätten die Alarmglocken geschallt, als sich der französische Staatspräsident gegen dieses Abkommen positioniert habe, weil von den französischen Bauern erhebliche Proteste angekündigt worden seien. Deshalb habe er sich dafür ausgesprochen, die Sorgen der Bauern auf der Agrarministerkonferenz zu thematisieren. Dann sei bekannt, welche Probleme gesehen würden, und es könne überlegt werden, wie den Bauern die bestehenden Ängste genommen werden könnten, damit das Abkommen unterzeichnet werden könne.

Die derzeitigen Vorgänge in den Mercosur-Staaten hätten noch nicht unmittelbar etwas mit dem Abkommen zu tun. Sie könnten jedoch Anlass sein, diese Vorgänge zu analysieren und auf geeignete Regelungen zu drängen. Natürlich sei es nur sinnvoll, ein Abkommen zu schließen, wenn davon ausgegangen werden könne, dass sich beide Seiten an das Abkommen halten. Um dies zu gewährleisten, müssten eben geeignete Regelungen getroffen werden.

Beim TTIP-Abkommen habe er damals mit Sorge beobachtet, dass unglaubliche Ängste in Bezug auf die Schiedsgerichte und andere Dinge artikuliert worden seien, was destruktiv gewesen sei. Es sei richtig, Sorgen und Ängste zu formulieren, aber wenn der Abschluss eines Abkommens angestrebt werde, sei es erforderlich, sich konstruktiv zu verhalten und Änderungsvorschläge zu unterbreiten, wie den Sorgen und Ängsten begegnet werden könne, ohne das Ziel, ein Freihandelsabkommen abzuschließen, aufgeben zu müssen. Genauso müsse beim Mercosur-Abkommen vorgegangen werden, um für Europa die Chance nutzen, seine Industriegüter zu exportieren.

Rheinland-Pfalz sei natürlich sehr daran interessiert, alle im Land hergestellten Produkte zu exportieren. Das Land habe schon sehr gute Verbindungen zu Lateinamerika. Zu erwähnen sei Aguascalientes als Partnerregion. Diese habe er kürzlich besucht. Dort bestehe ein großes Interesse an Verbindungen zu Rheinland-Pfalz. Die großen Spannungen mit den USA seien für diese Region Anlass, nach neuen Partnern in Europa zu suchen. Er hoffe, dass es beim Mercosur-Abkommen möglich sein werde, so

35. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 04.09.2019
– Öffentliche Sitzung –

vorzugehen, dass es gelinge, die Menschen in Europa mitzunehmen, und nicht wieder der Fehler begangen werde, sich in Ängsten zu verlieren. Bei einem solchen Fehler sei es nicht verwunderlich, wenn danach nicht permanent neue Angebote unterbreitet werden.

Er empfinde es als frustrierend, dass die ausgestreckte Hand von Barack Obama nicht dazu genutzt worden sei, um ein transatlantisches Freihandelsabkommen abzuschließen. Damals sei über Punkte diskutiert worden, über die man heute teilweise nur lächeln könne. Er nenne nur das Beispiel der Chlorhühner. In Europa werde das Trinkwasser ganz selbstverständlich gechlort. Von niemandem, der sich gegen die Chlorhühner gewendet habe, sei der Mut aufgebracht worden, nur ansatzweise die Forderung zu erheben, in Europa vom Chloren von Trinkwasser abzusehen. Daran werde deutlich, dass damals diese Debatte sehr emotional, aber nicht rational geführt worden sei. Nachdem nun durch Barack Obama nicht mehr die Hand gereicht werde, sondern Donald Trump mit Strafzöllen und Handelsbarrieren drohe, werde deutlich, dass ohne ein Handelsabkommen der Status quo nicht beibehalten werde, sondern es möglich sei, weit unter den Status quo zurückzufallen.

Mit Blick auf die zuvor geführte Diskussion zur Niedrigzinspolitik und dem zu hebenden Wachstumspotenzial, um den damit verbundenen negativen Wirkungen zu begegnen, könne er nur empfehlen, die im Zusammenhang mit dem Mercosur-Abkommen stehenden Chancen nicht zu vergeben, wie dies an anderer Stelle bereits geschehen sei.

Der Antrag ist erledigt.

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

gez. Röhrig

Protokollführer

Anlage

In der Anwesenheitsliste eingetragene Abgeordnete:

Fuhr, Alexander	SPD
Köbberling, Dr. Anna	SPD
Oster, Benedikt	SPD
Schäffner, Daniel	SPD
Sippel, Heiko	SPD
Dötsch, Josef	CDU
Wagner, Michael	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
Räpple, Bernd-Peter	Referent im Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten

Landtagsverwaltung:

Neef, Meike	Richterin
Schmitt, Claudia	Mitarbeiterin der Landtagsverwaltung
Röhrig, Helmut	Reg. Dir. im Sten. Dienst d. Landtags (Protokollführer)
Dr. Voßen, Julia	Mitarbeiterin der Landtagsverwaltung (Protokollführerin)