

LANDTAG RHEINLAND-PFALZ

17. Wahlperiode

Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr

36. Sitzung am 15.10.2019
– Öffentliche Sitzung –

Protokoll

Beginn der Sitzung: 14:07 Uhr

Ende der Sitzung: 16:04 Uhr

Tagesordnung:

Außerhalb der Tagesordnung

1. Landesgesetz zur Änderung haushalts- und vergaberechtlicher Vorschriften
Gesetzentwurf
Landesregierung
[– Drucksache 17/9915 –](#)

2. Künstliche Intelligenz – Branchen-Gespräch
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der FDP
[– Vorlage 17/5405 –](#)

3. Stand und weiteres Verfahren beim Mobilitätskonsens
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der FDP
[– Vorlage 17/5406 –](#)

4. Abbiegeassistenten bei LKW
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der SPD
[– Vorlage 17/5449 –](#)

Ergebnis:

(S. 3)

Annahmeempfehlung
(S. 4 – 9)

Abgesetzt
(S. 3)

Vertagt
(S. 10 – 12)

Erledigt
(S. 13 – 15)

Tagesordnung (Fortsetzung):**Ergebnis:**

- | | |
|---|--|
| 5. Gewerbeflächen-Strategie 2030
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der SPD
– Vorlage 17/5450 – | Vertagt
(S. 16 – 17) |
| 6. Erklärungen für den Rückgang des Bruttoinlandsproduktes in
Rheinland-Pfalz
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der CDU
– Vorlage 17/5461 – | Erledigt mit der Maßgabe
schriftlicher Berichter-
stattung
(S. 3) |
| 7. Wirtschaftliche Ausfälle durch die Sperrung der Hochstraße
Süd in Ludwigshafen
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der CDU
– Vorlage 17/5462 – | Erledigt
(S. 18 – 24) |
| 8. 11-Punkte-Plan für schnelleres Planen und Bauen
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der CDU
– Vorlage 17/5463 – | Erledigt
(S. 25 – 26) |
| 9. Auswirkungen des Klimapaketes auf Wirtschaft und Verkehr
in Rheinland-Pfalz
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der AfD
– Vorlage 17/5464 – | Erledigt
(S. 27 – 28) |
| 10. Strukturwandel im Bankensystem: Sparkassen unter Druck
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der AfD
– Vorlage 17/5465 – | Abgesetzt
(S. 3) |

36. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 15.10.2019
– Öffentliche Sitzung –

Vors. Abg. Thomas Weiner eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden, insbesondere für die Landesregierung Staatssekretär Andy Becht.

Vor Eintritt in die Beratungen:

Punkte 2 und 10 der Tagesordnung:

2. Künstliche Intelligenz – Branchen-Gespräch

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der FDP

[– Vorlage 17/5405 –](#)

10. Strukturwandel im Bankensystem: Sparkassen unter Druck

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der AfD

[– Vorlage 17/5465 –](#)

Die Anträge werden abgesetzt.

Punkt 6 der Tagesordnung:

**Erklärungen für den Rückgang des Bruttoinlandsproduktes
in Rheinland-Pfalz**

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der CDU

[– Vorlage 17/5461 –](#)

*Der Antrag ist erledigt mit der Maßgabe schriftlicher Berichterstattung
gemäß § 76 Abs. 2 Satz 3 GOLT.*

Außerhalb der Tagesordnung:

Abg. Benedikt Oster gibt zu Protokoll, dass die wörtlichen Zitate von ihm in einer Pressemitteilung der AfD-Landtagsfraktion im Nachgang zur letzten Ausschusssitzung nicht stimmten. Darüber hinaus werde das Vorgehen, wörtliche Zitate des politischen Gegners aus Ausschusssitzungen in Pressemitteilungen aufzunehmen, für sehr fragwürdig und dem parlamentarischen Stil nach für nicht gerechtfertigt gehalten. Für die Sitzungsdokumentation sei der Sitzungsdokumentarische Dienst zuständig.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Landesgesetz zur Änderung haushalts- und vergaberechtlicher Vorschriften

Gesetzentwurf

Landesregierung

– Drucksache 17/9915 –

Staatssekretär Andy Becht berichtet, das Vergaberecht unterhalb der EU-Schwellenwerte werde auf verschiedenen rechtlichen Ebenen reformiert. In der Sitzung des Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr am 4. September 2019 habe Staatsminister Dr. Wissing die Ziele und Leitlinien der Landesregierung für die Reform des Haushaltsvergaberechts vorgestellt und die inhaltlichen Eckpunkte erläutert.

Im Sommer seien die Auftragswertgrenzen für weniger formalisierte Vergabeverfahren und den Direktauftrag deutlich angehoben worden. Es wolle noch einmal auf zwei zentrale Punkte des Artikelgesetzes eingegangen werden.

Erstens werde durch das Landesgesetz zur Änderung haushalts- und vergaberechtlicher Vorschriften der bisherige Vorrang der öffentlichen Ausschreibungen in § 55 der Landeshaushaltsordnung zugunsten eines Wahlrechts zwischen öffentlicher Ausschreibung und beschränkter Ausschreibung mit Teilnahmewettbewerb ersetzt.

Bund und Länder hätten sich auf eine Änderung der gesetzlichen Bestimmungen in den Haushaltsordnungen verständigt, bevor die entsprechenden Bestimmungen in den Vergabeordnungen wirksam werden sollten. Mit dieser Änderung, die in diesem Gesetzentwurf inhaltsgleich auch in der Gemeindehaushaltsverordnung nachvollzogen werde, befänden sich Ober- und Unterschwellenbereich insoweit im Gleichklang. Hierdurch werde den Rechtsanwendern ein flexibles und damit in der Praxis besser handhabbares Vergaberecht zur Verfügung gestellt. Inwieweit die Praxis von dem Wahlrecht, also dem zweistufigen Verfahren, Gebrauch mache, werde sich zeigen.

Der zweite Punkt betreffe eine bedeutsame Neuerung im rheinland-pfälzischen Haushaltsvergaberecht, nämlich die Nachprüfung von wirtschaftlich bedeutsamen Vergabeverfahren im Unterschwellenbereich. So werde durch das Artikelgesetz im neuen § 7 a Mittelstandsförderungsgesetz die Grundlage für diese Nachprüfung geschaffen. Zwar gebe es bereits in drei ostdeutschen Bundesländern ein Nachprüfungsverfahren, allerdings mit eher rudimentären Verfahrensregelungen. Rheinland-Pfalz werde das bundesweit erste Bundesland sein, das eine eigene verbindliche Verfahrensordnung schaffe. Wenn berücksichtigt werde, dass über 90 % aller Vergaben im Unterschwellenbereich stattfänden, dann sei das strukturierte Nachprüfungsverfahren ein besonderer Akt rechtsstaatlichen Handelns der öffentlichen Hand.

Es sei von Anfang an ein zentrales Anliegen von Staatsminister Dr. Wissing gewesen, die Neukonzeption des Haushaltsvergaberechts mittelstandsfreundlich und rechtsstaatlich auszugestalten. Als Beitrag zur Mittelstandsförderung sei es deshalb konsequent, das Nachprüfungsverfahren im Mittelstandsförderungsgesetz zu verankern. Das Nachprüfungsverfahren solle allen Akteuren in einem Vergabeprozess, also den Vergabestellen, Unternehmen, aber auch den Rechts- und Fachaufsichtsbehörden, mehr Verfahrens- und Rechtssicherheit im Umgang mit Beschwerden in einem Vergabeverfahren geben.

Heute sei es ohne Weiteres möglich, durch Zuschlagserteilung vollendete Fakten zu schaffen, die von den derzeitigen Vergabeprüfstellen nicht zu verhindern seien. Die Unternehmen seien dann auf Sekundärrechtsschutz angewiesen, der für solche Fälle nicht eigens geregelt sei. Darüber hinaus könne eine Vergabeprüfung heute viel Zeit in Anspruch nehmen, weil keine zeitlichen Vorgaben für eine solche Prüfung existierten. Ziel müsse es daher sein, sowohl für die öffentlichen Auftraggeber als auch für die Unternehmen möglichst schnell Rechtssicherheit zu schaffen. Die Ausgestaltung der strukturierten Nachprüfung erfolge auf Verordnungsebene. Die Arbeit an dem Entwurf der Landesverordnung sei weit fortgeschritten. Sobald der Entwurf abgeschlossen sei, werde er dem Landtag zugeleitet werden.

Die wesentlichen Bestimmungen des neuen Rechtsverordnungsentwurfs wollten aber bereits heute vorgestellt werden. Die Verordnung gliedere sich in drei Teile: Regelungen zur Zuständigkeit, das eigentliche Nachprüfungsverfahren und schließlich die Schlussbestimmungen.

Zunächst solle eine landesweit zuständige Vergabeprüfstelle für die strukturierte Nachprüfung im Unterschwellenbereich eingerichtet werden. Dadurch würden einheitliche und verlässliche Maßstäbe für die Vergabepaxis sichergestellt. Die Vergabeprüfstelle solle unmittelbar im Ministerium angesiedelt werden.

Seit vielen Jahren gehöre die Vergabekammer Rheinland-Pfalz zum Ministerium und genieße für ihre Spruchpraxis bei Vergabeverfahren im Oberschwellenbereich besondere Wertschätzung. Dieses Know-how und die Erfahrung wollten genutzt werden, um vom ersten Tag an auch im Unterschwellenbereich vergleichbare Standards und Qualität zu etablieren. Damit wolle zugleich ein Signal an alle öffentlichen Auftraggeber und die Wirtschaft gesetzt werden, auch im Unterschwellenbereich eine hochwertige und zuverlässige Spruchpraxis zu gewährleisten. Da nur wirtschaftlich bedeutsame Vergaben von öffentlichen Aufträgen einer strukturierten Nachprüfung unterworfen werden sollten, verbleibe es für alle anderen Vergabeverfahren weiterhin bei einer Kontrolle durch die Rechts- und Fachaufsichtsbehörden.

Das eigentliche Nachprüfungsverfahren sei die zentrale Neuerung des Vergaberechts: Die neue Rechtsverordnung werde auch das vom Gesetz geschaffene Nachprüfungsverfahren im Unterschwellenbereich näher ausgestalten. Im Spannungsfeld von Beschaffungsinteresse des öffentlichen Auftraggebers und dem Interesse der Unternehmen an einem transparenten und fairen Zugang zu öffentlichen Aufträgen gebe es eine ganze Reihe an Stellschrauben, die ein ausgewogenes und praxisgerechtes System ermöglichen.

Als erste Stellschraube solle die Rechtsverordnung Prüfungswertgrenzen festlegen, die sicherstellen, dass nicht alle, sondern nur wirtschaftlich bedeutsame Vergabeverfahren überprüft würden. Die Rechtsverordnung sehe vor, dass Liefer- und Dienstleistungen erst ab einem Nettoauftragswert von 75.000 Euro und Bauleistungen ab einem Nettoauftragswert von 150.000 Euro dem Nachprüfungsverfahren unterlägen. Damit sei sichergestellt, dass es nicht zu unüberschaubaren Fallzahlen kommen werde.

In den Bundesländern, die bereits seit Jahren ein solches Verfahren mit vergleichbaren Prüfungswertgrenzen praktizierten, sei es von Beginn an zu keinen zahllosen Beschwerden – mit Fallzahlen zwischen 170 und 110 pro Jahr – gekommen. Wie im Oberschwellenbereich seien selbstverständlich besonders dringliche Beschaffungen, etwa bei akuten Schadensfällen, von dem Nachprüfungsverfahren ausgenommen.

Die zweite Stellschraube betreffe die Informations- und Wartepflicht. Vor Zuschlagserteilung durch die Vergabestelle seien die nicht zum Zuge kommenden Unternehmen zu unterrichten. Sie müssten sich innerhalb von sieben Kalendertagen entscheiden, ob sie gegen die beabsichtigte Vergabeentscheidung vorgehen wollten. Tatsächlich könnten nur Bieter und Bewerber das Nachprüfungsverfahren anstrengen; denn die Nachprüfung wolle auf die Unternehmen beschränkt werden, die bereits Interesse am Auftrag bekundet hätten.

Als dritte Stellschraube müsse die Dauer der Prüfungszeit, die der Vergabeprüfstelle zur Verfügung stehe, geregelt werden. Diese solle im Interesse aller möglichst kurz sein. Es seien zwei Wochen vorgesehen. In besonders begründeten Ausnahmefällen solle um eine Woche verlängert werden dürfen. Diese Frist sei ausgesprochen sportlich, aber es sei ein zentrales Anliegen, dass die öffentlichen Investitionen rechtssicher, planbar und zügig umgesetzt werden könnten. Die kurzen Fristen bedeuteten, es werde keine allumfassende Prüfung des Vergabeverfahrens geben. Nach dem Verordnungsentwurf könne sich die Vergabeprüfstelle bei ihrer Nachprüfung auf das beschränken, was vom Auftraggeber und den beanstandenden Unternehmen vorgebracht werde; also praktisch sei es eine Entscheidung nach Aktenlage.

Außerdem sei wichtig, dass die Vergabeprüfstelle im Unterschied zur Vergabekammer abschließend entscheide. Das unterlegene Unternehmen könne gegen die Entscheidung der Vergabeprüfstelle nicht zu Gericht ziehen. Im Oberschwellenbereich bestehe der Vergabesenat des Oberlandesgerichts.

Schließlich umfasse die zu erlassene Rechtsverordnung als vierte Stellschraube eine Gebührenregelung. Der Verordnungsentwurf sehe einen Gebührenrahmen von 100 Euro bis 2.500 Euro vor. Bieter

und Bewerber, die eine solche Nachprüfung in die Wege leiten könnten, seien nach dem Verordnungsentwurf ausdrücklich über dieses Kostenrisiko zu informieren. Die Gebührenregelung solle sicherstellen, dass ernsthafte Nachprüfungen angestrengt würden. Sei die Beanstandung erfolgreich, entstehe im Regelfall keine Gebührenpflicht.

Beim dritten Teil der Verordnung, den Schlussbestimmungen, gehe es um die Einführung eines strukturierten Nachprüfungsverfahrens von wirtschaftlich bedeutsamen öffentlichen Aufträgen, was im Unterschwellenbereich für die Vergabepraxis im Land Rheinland-Pfalz Neuland bedeute. Dem Ministerium sei daher wichtig, dass sich die öffentlichen Auftraggeber, insbesondere die Kommunen und die Unternehmen, zunächst auf den neuen Rechtsrahmen im Vergaberecht einstellen könnten. Deshalb wolle mit dem Nachprüfungsverfahren erst zum 1. Januar 2021 begonnen werden.

Mit den kommunalen Spitzenverbänden sei ein regelmäßiger Austausch zum Vergaberecht vereinbart worden, der im Jahr 2020 genutzt werden wolle, um das neue Nachprüfungsverfahren der Praxis vorzustellen. Wenngleich die Länder Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt mit in einem in Teilen vergleichbaren System seit einigen Jahren gute Erfahrungen gemacht hätten, solle die neu installierte Nachprüfung zunächst auf drei Jahre befristet werden. Die Ergebnisse einer Evaluierung im Laufe des Jahres 2023 würden zeigen, ob sich die Bestimmungen bewährt hätten und wie sie gegebenenfalls weiterentwickelt werden könnten.

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

Abg. Dr. Anna Köbberling bemerkt, die Einzelmaßnahmen sollten zusammengenommen die erwünschten Effekte erzielen. Grundsätzlich werde der Gesetzentwurf von der SPD-Fraktion sehr begrüßt, weil er als Maßnahme der Mittelstandsförderung und als Maßnahme der Arbeitserleichterung und Effektivitätssteigerung für die öffentliche Hand bewertet werde.

Es dürfe nicht vergessen werden, dass er für die öffentliche Hand besonders wichtig sei, weil sich auch öffentliche Aufträge auf diese Weise leichter und schneller vergeben ließen und öffentliche Gelder schneller abfließen. Die gewonnene Schnelligkeit einerseits gehe andererseits – was wichtig sei und in diesem Fall als gegeben gesehen werde – mit einem Mehr an Transparenz durch das Nachprüfungsverfahren einher.

Abg. Gabriele Wieland begrüßt grundsätzlich für die CDU-Fraktion, dass das Gesetz komme. Insbesondere die Anhebung der Bagatellgrenzen sei lange erwartet worden. Dies sei zu betonen, weil in der Plenarsitzung in Bezug auf das Gesetz von großer Entbürokratisierung und großer Erleichterung gesprochen worden sei.

Ein beschränkter Wettbewerb mit Teilnahmeverfahren sei immer noch ein extrem kompliziertes und bürokratisches Verfahren. Wenn eine größere Grillhütte gebaut werden wolle und dies ausgeschrieben werden müsse, sei das ein komplexes Verfahren, um überhaupt interessierte Teilnehmer zu erreichen. In einem zweiten Verfahren müssten dann Teilnehmer ausgewählt werden, die am eigentlichen Wettbewerb teilnähmen. Vielen Stellen sei das zweistufige Verfahren schon fast zu kompliziert, weshalb die öffentliche Ausschreibung bevorzugt werde. Es sei gut, dass die Wahlmöglichkeit bestehe; die Zweistufigkeit sei aber an Aufwand nicht zu unterschätzen.

Der Fokus der CDU-Fraktion liege insbesondere auf dem Bereich der Rechtsverordnung, in den das Parlament wenig eingebunden sei. Bei wirtschaftlich bedeutsamen Verfahren würden jetzt Grenzen festgeschrieben, die sich irgendwann wieder ändern könnten. Deshalb sei es ein Anliegen, sinnvolle Grundstrukturen festzulegen.

Bei Bauleistungen ab einem Nettoauftragswert von 150.000 Euro müsse die neue Prüfstelle einbezogen werden, was nach der Vergabe zu einer Wartefrist von fünf Wochen führe. Wenn eine Planungs- und Ausführungsbeschleunigung erreicht werden wolle, aber auf die Winterpause Rücksicht genommen werden müsse – was im öffentlichen Bereich sehr oft vorkomme –, dann könne sich ein Auftrag um vier Monate verzögern. Das Zeitfenster am Ende des Sommers sei sehr knapp, weshalb es auf jeden Tag und jede Woche ankomme und die Nachprüfungspflicht in ihrer Bedeutung nicht zu unterschätzen sei.

Die Grundfrage sei immer noch, nach welchen Kriterien die Erfahrungen der Bundesländer Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt als sehr gut bewertet würden. Von Interesse sei, warum das derzeitige Verfahren in Rheinland-Pfalz nicht ausreiche und die Prüfstelle gebraucht werde.

Im Oberschwellenbereich seien es in der Regel Konkurrenten, die sich vernachlässigt fühlten, unzufrieden seien und ärgern wollten. Sie nähmen das Verfahren in Kauf. Es sei schwierig, wenn es in den kleinteiligen Bereich hereingehe und jeder Einspruch einlegen könne. Häufig gehe es um Formfehler, die zu einem Mehraufwand auf beiden Seiten führten, und nicht ums Grundsätzliche wie Korruption.

Die Kosten resultierten aus der Ausstattung der Vergabeprüfstelle. Im Gesetzentwurf stehe, dass es nicht kalkulierbar sei. Laut den Ausführungen von Staatssekretär Becht gebe es dagegen schon sehr genaue Vorstellungen, weshalb zu fragen sei, von wem und in welcher Höhe die Kosten getragen würden; es müsse auch in den Haushalt eingebracht werden.

Vors. Abg. Thomas Weiner erkundigt sich, inwieweit die kommunalen Spitzenverbände in die Details einbezogen worden seien und ob deren Wünsche und Anregungen im Gesetzentwurf vertreten seien.

Dr. Martin Hummrich (Abteilungsleiter im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau) erläutert, die Unterschwellenvergabeordnung sei im Bund-Länder-Ausgleich in langen Verhandlungen entwickelt und dadurch verschiedene Verfahren festgeschrieben worden. Soweit irgendwie möglich, werde sich an die Unterschwellenvergabeordnung angelehnt, weil ein Interesse daran bestehe, dass grenzüberschreitend tätige Unternehmen nicht in jedem Bundesland auf andere Regelungen trafen.

Manchmal sei eine öffentliche Ausschreibung das einfachste denkbare Verfahren, zumal in den Kommunen eine Tendenz erlebt werde, die Vergaben zu zentralisieren und den Sachverstand zu bündeln. Das Ministerium als oberste Aufsicht könne dies nur begrüßen und unterstützen; denn dadurch werde die Vergabe rechtssicherer und effizienter ablaufen können. Eine öffentliche Ausschreibung könne bei einer E-Vergabe über eine Plattform aus Sicht der öffentlichen Hand der unkomplizierteste Weg sein, an einen Auftragnehmer zu kommen.

Hinsichtlich der Frage der Verzögerung gebe einen gewissen zeitlichen Aufschub von maximal vier Wochen: Die Prüfung an sich dauere maximal drei Wochen – im Regelfall seien es zwei Wochen mit einer Verlängerungsoption – plus sieben Tage. Dies werde dafür in Kauf genommen, dass am Ende Rechtssicherheit für alle Beteiligten – vor allem für die öffentliche Hand, die sie im Moment nicht habe – bestehe. Wenn momentan im Nachhinein Fehler aufträten, dann werde es in der Abwicklung immer schwierig.

Wenn die Rechtsverordnung zum 1. Januar 2021 in Kraft trete, dann werde jeder öffentliche Auftraggeber die maximal vier Wochen einplanen können. Dadurch dürfe die Situation, dass in eine Ferienzeit hineingekommen werde, nicht entstehen. Gerade wenn größere Vorhaben geplant würden, dann werde eine Vorhabenplanung gemacht und überlegt, welche Schritte gegangen werden müssten, um am Ende zum Auftrag und der Umsetzung zu kommen.

Von Anfang an sei es ein zentrales Anliegen gewesen, in einem engen Austausch mit den kommunalen Spitzenverbänden zu bleiben. In den ersten Gesprächen hätten Bedenken auf kommunaler Seite bestanden, dass riesige Fallzahlen auf sie zukämen. Es habe deutlich dazu beigetragen werden können, dass dort nun sehr genau verstanden werde, was erreicht werden wolle, sodass Beruhigung eingetreten sei. Zuletzt sei das Vorhaben beim Vergabetag von Staatssekretär Dr. Weinberg für das Finanzministerium und dem für Wirtschaft zuständigen Ministerium erläutert worden; dabei sei die Resonanz positiv gewesen.

Es bestehe ein kontinuierlicher Austausch in Form von Gesprächsrunden mit allen kommunalen Spitzenverbänden, weil nicht an der Praxis vorbei geplant werden wolle. Ferner bestehe ein Austausch mit dem Landesbetrieb Mobilität (LBM) und dem Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung (LBB), auf deren Seiten die Bedenken bestünden, dass am Ende des Tages immer gebaut werden müsse, woran als höchstes Anliegen mitgedacht werde.

Mit den drei genannten Bundesländern sei ein enger Austausch auf Fachebene gesucht worden. Außerdem sei eine offizielle Evaluation im Land Thüringen auf der Internetseite des dortigen Wirtschaftsministeriums abrufbar. Darin sei statistisch präzise erfasst worden, wie sich das Verfahren dort ausgewirkt habe. Die Erfahrungen der Fachkollegen aus den anderen Bundesländern seien dadurch bestätigt worden und für die Konzeption in Rheinland-Pfalz maßgeblich gewesen.

Es müsse zum Beispiel an einer zentralen Stelle ablaufen, da es sonst mit einem Flickenteppich im Land nicht funktionieren könne. Wenn eine Vergabekammer im Oberschwelkenbereich bestehe, könne es außerdem sinnvoll sein, es dort anzudocken. Dies sei in Rheinland-Pfalz übernommen worden, weil manche Bundesländer sehr gute Erfahrungen mit der Zentralisierung gemacht hätten, nachdem sie zunächst dezentral begonnen hätten.

Im Ministerium sei sich auch die Frage gestellt worden, ob es als Konkurrent möglich sei, das Verfahren zu nutzen, um einen Mitbewerber zu ärgern. Grundsätzlich seien Wirtschaftsunternehmen in diesen Fragen relativ emotionslos, weil sie Aufträge bekommen wollten und ein Interesse daran hätten, gut mit den Kommunen, dem LBM und dem LBB zusammenzuarbeiten. Sie wollten Aufträge bekommen, wenn sie überhaupt noch Kapazitäten hätten, weil heutzutage eher das Problem bestehe, dass die öffentliche Hand niemanden mehr finde.

Um dieser Gefahr zu begegnen, seien gleichwohl Stellschrauben vorgesehen. Als erste Stellschraube könnten dieses Prüfverfahren nur unterlegene Bieter und Bewerber anstrengen, die durch ihr Mitmachen am Vergabeprozess ernsthaftes Interesse bekundet hätten, und nicht dritte unbeteiligte Unternehmer, die – bevor es zum Zuschlag komme – den Prozess aufrieben. Die zweite Stellschraube stelle die Gebühr dar, die zwar nur maximal 2.500 Euro betrage, aber für ein kleines oder mittleres Unternehmen bestehe schon die Überlegung, ob es genutzt werde, um obstruktiv Prüfverfahren anzustrengen. Drittens hätten die Fachkollegen in Ostdeutschland hinsichtlich der Konkurrenzsituation bestätigt, dass es nicht passiere. Im Übrigen seien viele Beschwerden so offensichtlich substanzlos, dass sie schnell formal abgebugelt würden. Vonseiten des Ministeriums bestehe die Zuversicht, dass dadurch kein Problem entstehe.

Die Rechtsverordnung solle erst zum 1. Januar 2021, wenn ein neuer Haushalt gelten werde, in Kraft treten. Im Haushalt werde Vorsorge getroffen werden müssen, da diese Aufgabe nicht mit Bordmitteln gestemmt werden könne. Es würden Stellen etatisiert werden, wobei es ein sehr überschaubarer Aufwand sein dürfte. Die erforderliche Personalkapazität umfasse laut den Erfahrungen in den anderen Bundesländern eine Referentenstelle und 1,5 Sachbearbeiterstellen, wenn gewisse Synergieeffekte mit der Vergabekammer genutzt würden. Das heiÙe, die Geschäftsstelle der Vergabekammer könnte auch Geschäftsstelle der Vergabeprüfstelle werden.

Abg. Dr. Helmut Martin bittet um Erläuterung, wie sich die Einführung der Vergabeprüfstelle auf die bisherigen, sicher nicht idealen Rechtsinstrumente auswirke und wodurch Rechtssicherheit erreicht werden wolle.

Dr. Martin Hummrich erklärt, die Rechts- und Fachaufsicht bleibe unangetastet und werde nicht eingeschränkt, was auch ein wichtiger Aspekt aus Sicht der kommunalen Spitzenverbände sei. Selbstverständlich hätten alle Kommunen und die kommunalen Körperschaften wie die Kreise, die Aufsicht ausüben, weiterhin diese Zuständigkeit. Dies sei mit dem Innenministerium so besprochen worden und sei auch den kommunalen Vertreterinnen und Vertretern sehr wichtig gewesen. Es müsse möglich sein, dort weiterhin Vergabeverfahren zu steuern. Sollte beim Nachprüfungsverfahren einmal etwas kritisiert werden, dann müsse es auch Möglichkeiten geben, es in der kommunalen Familie entsprechend umzusetzen.

Die neu einzurichtende Stelle werde sich hoffentlich das notwendige Renommee erarbeiten, damit ihre Prüfung bei den beteiligten Akteuren Akzeptanz finde. Anders als im Oberschwelkenbereich existiere kein Rechtszug, also nichts Vergleichbares zum Vergabesenat, sondern es sei eine abschließende Entscheidung. Es könne natürlich sein, dass versucht werde, auf dem Zivilrechtsweg inzident eine Überprüfung per Gericht anzustrengen. Laut den Erfahrungen aus den neuen Bundesländern gebe es fast gar keine Gerichtsentscheidungen. Umso besser die Entscheidungsgüte der Stelle sei, umso höher sei die Akzeptanz und umso weniger werde jemand versuchen, andere Wege zu finden.

36. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 15.10.2019
– Öffentliche Sitzung –

Nach dem Einwand von **Abg. Dr. Helmut Martin**, dass es also keine Rechtssicherheit im eigentlichen Sinne sei, fährt **Dr. Martin Hummrich** fort, es könne nicht mit Rechtskraft entschieden werden, weil es kein Gericht sei und es das Land aufgrund seiner Kompetenz nicht regeln könne. Laut den Erfahrungen aus den Bundesländern in Ostdeutschland bestehe aber eine weitaus höhere Akzeptanz der Entscheidungen.

Der Ausschuss empfiehlt die Annahme (einstimmig).

Punkt 3 der Tagesordnung:

Stand und weiteres Verfahren beim Mobilitätskonsens

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der FDP

[– Vorlage 17/5406 –](#)

Staatssekretär Andy Becht führt aus, die Landesregierung habe bereits in den Sitzungen des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 12. Februar 2019 und am 5. Juni 2019 über den Mobilitätskonsens 2021 informiert und über die Komponenten und den Ablauf des breit angelegten Beteiligungsprozesses berichtet.

Die Regionalforen und das Jugendforum hätten stattgefunden. Die Onlinebefragung habe zum 31. August 2019 geendet. Der Beteiligungsprozess sei damit abgeschlossen, und es werde gern über den aktuellen Sachstand des Verfahrens berichtet. Vorab könne bereits gesagt werden, dass die Landesregierung mit dem Beteiligungsprozess insgesamt höchst zufrieden sei und gegenwärtig mit Hochdruck an den Auswertungen der einzelnen Komponenten und der sehr umfangreichen Daten arbeite.

Verkehrsexperten seien bei fünf Regionalforen zusammengekommen und hätten diskutiert. Bei den Regionen sei sich an den Planungsgemeinschaften orientiert worden, und entsprechend seien die Veranstaltungsorte Mainz, Koblenz, Trier, Kaiserslautern und Frankenthal gewesen. Insgesamt hätten sich über 280 Expertinnen und Experten in den Regionalforen eingebracht. Es seien Verkehrsexperten aus den jeweiligen Regionen, etwa aus den Kommunen, sowie Interessensvertreter wie Handwerkskammern und Industrie- und Handelskammern, die Planungsgemeinschaften, Hochschulen, Vertreter des Kfz-Gewerbes, Gewerkschaften, Vertreter von Verkehrsverbänden und Automobilclubs, Vertreter der Schwerbehinderten, der Sozialverband VdK, die Energieagentur, der BUND, LEADER-Regionen und viele mehr geladen gewesen.

In den Gruppendiskussionen, den sogenannten Denkfabriken, seien vier Themen behandelt worden: Mobilität in der Stadt, Mobilität auf dem Land, Zukunftstechnologien der Mobilität und Digitalisierung sowie Mobilität der Waren, Güter und Logistik. Jeder Teilnehmer bzw. jede Teilnehmerin habe sich im Laufe des Tages mit allen vier Themen beschäftigt. Es sei sich bewusst dafür entschieden worden, auf die Diskussionsschwerpunkte innerhalb der Denkfabriken keinerlei Einfluss zu nehmen. In sämtlichen Denkfabriken hätten die geladenen Experten gleichermaßen die Möglichkeit gehabt, ihre Meinungen einzubringen und unterschiedliche Perspektiven darzulegen. Nach der Themensammlung seien durch die Teilnehmerinnen und Teilnehmer selbst die weiteren Diskussionsschwerpunkte festgelegt und im Rahmen der zur Verfügung stehenden Zeit vertieft worden.

Die Regionalforen seien erfolgreich abgeschlossen worden. Es habe sich gezeigt, dass das Konzept den gewünschten Beitrag der geladenen Mobilitätsexperten zum Mobilitätskonsens 2021 bringe. Außerdem sei sehr erfreulich gewesen, dass einige Ausschusssmitglieder selbst an Foren teilgenommen und sich vor Ort ein Bild vom Engagement der Teilnehmerinnen und Teilnehmer hätten machen können. Die Ergebnisse der einzelnen Foren würden systematisch ausgewertet, deckungsgleiche Anforderungen ermittelt und Regionalspezifisches erfasst.

Mit dem Jugendforum hätten die speziellen Anforderungen und Sichtweisen der Jugend kennengelernt werden wollen. Das #MobilitätskonsensGenZ habe am 26. August 2019 in Mainz stattgefunden, und es sei ein großer Erfolg gewesen. Jugendliche im Alter von 16 Jahren bis 24 Jahren seien eingeladen gewesen. Insgesamt hätten 59 junge Menschen daran teilgenommen. Das Forum habe ein von den Regionalforen abweichendes Konzept gehabt. Es seien insbesondere die Kommunikationsformen der Jugend berücksichtigt und ein aktivierendes Format geschaffen worden.

Am Vormittag seien an vier Stationen die Anforderungen an die heutige Mobilität erörtert worden. Am Nachmittag seien in der Zukunftswerkstatt mit der Erstellung einer Vision 2050 die Anforderungen an die zukünftige Mobilität erarbeitet worden. Die Veranstaltung sei von einem Testparcours für E-Scooter, Miniseaways, Hoverboards, einem Fahrradsimulator sowie einem Rauschbrillenparcours, die während der Pausen und zum Ende der Veranstaltung hätten ausprobiert werden können, umrahmt worden.

Die 59 Teilnehmerinnen und Teilnehmer hätten die Chance genutzt, der Landesregierung zu sagen, wo bei ihrer heutigen Mobilität der Schuh drücke und mit ihrer Vision 2050 anschaulich gezeigt, was sie von der Mobilität der Zukunft erwarteten. Die jungen Damen und Herren hätten bewiesen, wie wichtig es dieser Generation sei, sich einzubringen und Einfluss zu nehmen. Gerade bei der Erarbeitung der Vision 2050 habe die Herausforderung für die Teilnehmer darin gelegen, unterschiedliche Meinungen und Anforderungen unter einen Hut zu bringen und in der Diskussion sachgerechte und gemeinsam tragbare Lösungen aufzuzeigen.

Die positiven Rückmeldungen, die seitens der jungen Teilnehmerinnen und Teilnehmer erhalten worden seien, hätten bewiesen, dass mit dem gesonderten Jugendforum der richtige Weg gegangen worden sei. Die inhaltliche Auswertung des Jugendforums erfolge gegenwärtig.

Die Onlinebefragung habe sich an alle Bürgerinnen und Bürger von Rheinland-Pfalz gerichtet. Damit sei den Rheinland-Pfälzern die Möglichkeit gegeben worden, sich in den politischen Prozess einzumischen und ihre Interessen wahrzunehmen. Die bisherigen Zwischenergebnisse zur Teilnehmerzahl hätten stets auf der Anzahl der Personen gefußt, die die Befragung aufgerufen hätten. Nun liege konkret vor, wie viele Personen tatsächlich die Fragen beantwortet hätten: Insgesamt hätten sich genau 7.101 Personen an der Onlinebefragung beteiligt. Die hohe Anzahl der Rückläufe bestätige, dass das Thema der Mobilität den Bürgerinnen und Bürgern wichtig sei. Damit werde bereits heute über einen wahren Schatz an Daten verfügt.

Nicht nur, dass sich die Befragten mit der Beantwortung von 79 Fragen beschäftigt hätten: Darüber hinaus hätten 3.460 Personen, also fast jede zweite Person, die Möglichkeit genutzt, in den Freitextfeldern ihre eigenen Ideen, Vorschläge und Stellungnahmen zur Mobilität darzustellen. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer hätten sich sehr ernsthaft an der Befragung beteiligt und sich sehr intensiv mit dem Thema der Mobilität auseinandergesetzt. Das Ministerium sei dafür sehr dankbar. Im Gegenzug werde jeder einzelne Textbeitrag wahrgenommen. Sämtliche Freitextbeiträge würden gelesen und ausgewertet, was Zeit benötige. Alle prüfbaren Vorschläge würden den Fachleuten im Ministerium oder anderen betroffenen Stellen vorgelegt.

Die Auswertung der Onlinebefragung und sämtlicher Foren werde noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Es werde gern angeboten, nach dem Vorliegen der Ergebnisse den Ausschuss erneut zu informieren.

Abg. Gabriele Wieland erkundigt sich nach dem Stand des Mobilitätsatlas, der als ein Element mit aufgebaut werden solle.

Der Mobilitätskonsens sollte ein wichtiges Element zur konsensualen Schaffung eines Nahverkehrsgesetzes sein. Zu fragen sei, wie die Ergebnisse, auch auf der zeitlichen Schiene, in das Nahverkehrsgesetz einfließen.

Ursprünglich sei der Mobilitätskonsens zur Priorisierung von Straßen- und Radprojekten vorgesehen gewesen, weshalb sich die Frage stelle, wie dies eingebunden und gehandhabt werde.

Abg. Benedikt Oster möchte wissen, ob schon abzusehen sei, ob von den über 7.000 Bürgerinnen und Bürgern, die an der Onlinebefragung teilgenommen hätten, mehr aus dem städtischen Bereich oder mehr aus dem ländlichen Bereich kämen.

Außerdem werde um Auskunft gebeten, ob sich Jugendliche für das Jugendforum hätten bewerben können oder gezielt zum Beispiel Fahrradverbände angeschrieben worden seien.

Abg. Steven Wink fragt nach den Unterschieden zwischen den Regionalforen und dem Jugendforum und damit nach den verschiedenen Bedürfnissen dieser beiden Gruppen.

Staatssekretär Andy Becht erwidert, zum Mobilitätsatlas, der im Koalitionsvertrag noch als Mobilitätsplattform bezeichnet werde, laufe eine Ausschreibung und das System befinde sich in der Realisierung. Ab Herbst 2019 werde Zug um Zug in Betrieb gegangen. Der LBM werde der wichtigste Datenlieferant sein; Verbände und Kommunen würden weiter liefern. Soweit möglich würden Webdienste eingesetzt, sodass die inhaltliche Verantwortung bei der zuliefernden Stelle bleiben könne. Wichtigste Inhalte seien Verkehrsangebote, Baustellen, öffentlicher Nahverkehr, Radverkehr, Wegerouten, ein Link zum Portal

36. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 15.10.2019
– Öffentliche Sitzung –

Radwanderland, Ladestationen, Fähren, Häfen, verkehrspolitische Hintergründe und Statistiken, Projekte, Karten, Dossiers und Sachstände.

Hinsichtlich der Priorisierung von Straßen- und Radwegvorhaben wolle klargestellt werden, dass im Vorfeld kein Thema beschnitten worden sei. Bei den Regionalforen habe auch einmal ein Einzelvorhaben im Vordergrund gestanden, aber das Ziel des Beteiligungsverfahrens und des Mobilitätskonsens sei nicht eine Superrevision der Landesverkehrspolitik gewesen, sondern es ergebnisoffen zu halten.

Mit Blick auf das Jugendforum sei sich die Organisation der Jugend intensiv angeschaut worden. Das zentrale Anliegen sei gewesen, niemanden in dieser Altersgruppe zu vergessen. Dazu gehört hätten beispielsweise Jugendorganisationen der Parteien, der Landesjugendring, Fridays for Future, Jugendgruppen der Kirchen und Pfadfinderverbände.

Bei der Onlinebefragung werde sich noch in der Phase der Auswertung befunden, aber es könne bereits gesagt werden, dass keine Überbetonung eines Siedlungsraums bestehe. Nach der ersten Sichtung handele es sich auch nicht um gelenkte Beiträge von Verbänden, sondern echte Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern. Schließlich sei es das Ziel gewesen, mit der Onlinebefragung die Zivilgesellschaft und mit den Regionalforen die regionalen Experten zu treffen.

Das Jugendforum sei von einem Fachbüro jugendgerecht und damit dynamischer gestaltet worden. Zum Beispiel habe ein Protokollant mit Wortwolken sehr interaktiv die Themenkreise, die gerade diskutiert worden seien, verdeutlicht. Dadurch hätten die Jugendlichen erfahren, wie sich während einer Diskussion das ganze Bild einer Debatte ändern könne. Dynamisch sei auch gewesen, dass das Haptische wichtig gewesen sei und mit der Rauschbrille das Thema „Prävention“ enthalten gewesen sei.

Die Regionalforen seien eher an die Experten gerichtet gewesen, die es gewohnt seien, in Sitzungen Ideen zu entwickeln. Ein Spannungsbogen sei zum Beispiel dadurch entstanden, dass ein Endverbraucher, der sich für Fahrgastkomfort einsetze, dort mit Logistikern zusammengekommen sei. Schließlich habe allen Interessensgruppen – urban, rural, regional, Experten, zivilgesellschaftlichen Stakeholdern, Engagierten und der Jugend – Rechnung getragen werden können.

Vors. Abg. Thomas Weiner regt für die Auswertung an, die Anmerkung von Abgeordneten Oster zu berücksichtigen und zwischen städtischen und ländlichen Teilnehmern, die vielleicht eine unterschiedliche Sicht auf die Verkehrsmittel der Zukunft hätten, zu unterscheiden.

Staatssekretär Andy Becht sagt auf Bitte von **Vors. Abg. Thomas Weiner** zu, dem Ausschuss das Ergebnis der Auswertung der Fragebögen mitzuteilen.

Der Antrag wird vertagt.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Abbiegeassistenten bei LKW

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der SPD

[– Vorlage 17/5449 –](#)

Staatssekretär Andy Becht berichtet, von den Anfängen des Automobilbaus bis heute seien die mit der Entwicklung von Fahrzeugen befassten Ingenieure bestrebt, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen. Unfälle und damit vielfach verbundenes menschliches Leid zu vermeiden, seien für sie dabei Ansporn und Herausforderung zugleich. So gehörten heute beispielsweise Sicherheitsgurte, ein Anti-blockiersystem, ABS oder Airbags zur Standardausrüstung von Fahrzeugen.

Diese Erfindungen hätten mit dazu beigetragen, dass die Gesamtzahl der Verkehrstoten in den vergangenen Jahren stetig gesunken sei. Demgegenüber sei jedoch festzustellen, dass die Zahl der tödlich verletzten Radfahrer stagniere bzw. ansteige. So seien im Jahr 2017 382 und im Jahr 2018 sogar 445 im Straßenverkehr getötete Radfahrer zu beklagen gewesen. Eine Ursache hierfür seien die in einer gewissen Regelmäßigkeit vorkommenden Abbiegeunfälle zwischen Lkw und Radfahrern. Trotz des vorgeschriebenen seitlichen Unterfahrschutzes führten Abbiegeunfälle bei den ungeschützten Verkehrsteilnehmern häufig zu schweren Verletzungen bzw. zum Tod. In mehr als 90 % der Fälle sei der Fahrer des Lkw der Allein- oder Hauptverursacher des Unfalls.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamts sei es in den Jahren 2017 und 2018 jeweils zu rund 1.000 Unfällen zwischen abbiegenden Lkw und Fahrradfahrern gekommen. Dabei seien im Jahr 2017 37 und im Jahr 2018 38 Radfahrer getötet worden. Die Vielzahl an Spiegeln, mit denen Lkw ausgerüstet sein müssten, reiche zur Vermeidung von Abbiegeunfällen nicht aus. Von der Industrie seien daher Assistenzsysteme entwickelt worden, die von einem Teil der Fahrzeughersteller bei Neufahrzeugen als aufpreispflichtige Zusatzausrüstung angeboten würden.

Daneben böten verschiedene Hersteller Abbiegeassistenzsysteme an, mit denen Lkw nachgerüstet werden könnten. Der Einbau solcher Systeme werde zwar vom Bundesverkehrsministerium finanziell gefordert. Die zur Verfügung gestellten Mittel seien jedoch für die bundesweit rund 3,5 Millionen zugelassenen Lkw bei Weitem nicht ausreichend.

Folgende technische Lösungen seien derzeit am Markt verfügbar:

1. **Kamerasysteme:** Dieses System basiere auf einer Kamera, die vorne an der rechten Fahrzeugseite auf einer Höhe von etwa 1,30 m montiert werde. Das aufgenommene Bild werde auf einen Monitor im Bereich der rechten A-Säule übertragen. Der Fahrer könne diesen beim Blick in Richtung des rechten Rückspiegels mit erfassen. Kamerasysteme könnten mit einer Funktion ausgerüstet sein, die durch eine Bildverarbeitungssoftware zwischen Fußgängern und Radfahrern bzw. statischen Objekten, wie beispielsweise parkenden Autos, unterscheiden könne. Nur beim Erkennen von gefährdeten Verkehrsteilnehmern solle Alarm ausgelöst werden.
2. **Radarsysteme:** Hierbei werde der Bereich rechts neben dem Fahrzeug permanent überwacht. Wenn ein Objekt erkannt werde, erhalte der Fahrer ein optisches Signal und je nach Situation ertöne daneben ein Warnton. Verbesserte Systeme könnten zwischen bewegten und stationären Objekten, beispielsweise geparkten Autos, unterscheiden.

Die Firma Daimler-Benz habe beispielsweise einen radargestützten Abbiegeassistenten entwickelt, der das Fahrzeug zudem bei Erkennen eines bewegten Objekts automatisch abbremse. Für Neufahrzeuge könne ein solches System als optionale Zusatzausrüstung erworben werden.

3. **Ultraschallsystem mit Kamerasystem:** Die Ultraschallabstandssensoren warnen den Fahrer ebenso vor stationären oder beweglichen Objekten neben dem Fahrzeug. Über einen akustischen und/oder optischen Warnhinweis erhalte der Fahrer Informationen über den Abstand hierzu. Die am Lkw montierte Kamera ermögliche zusätzlich über einen Monitor die Sicht auf den toten Winkel.

Aufgrund einer Initiative des Bundesverkehrsministeriums habe auch die Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) Handlungsbedarf bei Abbiegeunfällen erkannt. So würden voraussichtlich bis zum Jahresende 2019 die technischen Anforderungen an Abbiegeassistenzsysteme verbindlich festgelegt. Anschließend sei nach derzeitigem Stand vorgesehen, die EU-Vorschriften zu ändern. Hierbei sei beabsichtigt, ab dem Jahr 2022 bei neuerteilten Typpgenehmigungen für Lkw ab 3,5 t und für Omnibusse die Ausrüstung mit Abbiegeassistenzsystemen vorzuschreiben. Spätestens ab dem Jahr 2024 solle die Neuzulassung von Lkw ab 3,5 t sowie von Omnibussen nur noch möglich sein, wenn sie mit entsprechenden Assistenzsystemen ausgerüstet seien.

Eine solche Ausrüstungsverpflichtung begrüße er ausdrücklich, auch wenn er sich eine verbindliche Einführung schon früher gewünscht hätte. Noch mehr bedaure er allerdings die Tatsache, dass eine Verpflichtung zur Nachrüstung von bereits zugelassenen Fahrzeugen nicht vorgesehen sei.

Das Durchschnittsalter von Lkw betrage zurzeit knapp acht Jahre und das von Omnibussen knapp neun Jahre. Vor diesem Hintergrund sei davon auszugehen, dass mit einer nahezu flächendeckenden Verbreitung von Abbiegeassistenzsystemen frühestens ab dem Jahr 2030 zu rechnen sein werde.

Unabhängig hiervon wolle das Land Rheinland-Pfalz nicht untätig bleiben. So habe der Landesbetrieb Mobilität (LBM) angekündigt, seinen gesamten Fuhrpark nachzurüsten. Er hoffe, dass diesem Beispiel viele private Unternehmer folgen werden.

Auf die Frage, welches der genannten Abbiegeassistenzsysteme sich durchsetzen werde, könne er derzeit keine eindeutige Antwort geben. Diese Systeme seien noch wenig verbreitet, und es lägen ihm dazu keine aktuellen Statistiken vor. Er gehe davon aus, dass alle Systeme, von denen die Vorgaben der UNECE erfüllt würden, geeignet seien, Abbiegeunfälle zu vermeiden. Dies gelte nach seiner Einschätzung ebenso für die Systeme, die bereits vom Kraftfahrt-Bundesamt eine allgemeine Betriebserlaubnis erhalten hätten.

Abschließend bringe er klar zum Ausdruck, dass er unabhängig von gesetzlichen Verpflichtungen für die Ausrüstung von Lkw mit Abbiegeassistenzsystemen werben werde. Ebenso werde er sich dafür einsetzen, dass der Bund hierfür Fördermittel in ausreichender Höhe zur Verfügung stelle.

Abg. Benedikt Oster dankt für den Bericht. Es sei schon bemerkenswert, wenn 90 % der Unfälle in diesem Bereich auf menschliches Versagen zurückzuführen seien, aber es mithilfe von Technik möglich sei, die Zahl dieser Unfälle zu reduzieren. Es sei zu begrüßen, dass ab einem bestimmten Zeitpunkt die Neuzulassung von Lkw ab 3,5 t und Omnibussen nur noch dann möglich sein werde, wenn sie mit entsprechenden Assistenzsystemen ausgerüstet seien. Da die Anschaffung eines Lkw mit sehr hohen Kosten verbunden sei, würden diese aber über einen langen Zeitraum betrieben, sodass noch ein sehr langer Zeitraum bis zur kompletten Ausstattung mit Assistenzsystemen vergehen werde, da eine Nachrüstspflicht nicht bestehe.

Die Nachrüstung des gesamten Fuhrparks des LBM mit Abbiegeassistenzsystemen werde von der Fraktion der SPD begrüßt, weil damit das Land seiner Vorbildfunktion gerecht werde. Er bitte ergänzend um Auskunft, auf welche Technik der LBM bei der Nachrüstung seines Fuhrparks zurückgreifen werde.

Abg. Thomas Weiner bezieht sich auf die Aussage von Staatssekretär Andy Becht, dass er für die Ausrüstung von Lkw mit Abbiegeassistenzsystemen werben werde. In diesem Zusammenhang bitte er um Auskunft, ob beabsichtigt sei, Anreize für eine Nachrüstung zu schaffen, beispielsweise in steuerlicher Hinsicht oder durch einen symbolischen Zuschuss, um eine Nachrüstung zu beschleunigen.

Abg. Gabriele Wieland bittet, eine Nachrüstung neben dem LBM auch in den weiteren Bereichen vorzunehmen, auf die das Land Einfluss nehmen könne.

Staatssekretär Andy Becht führt aus, vonseiten der Hausspitze des Wirtschaftsministeriums werde die Nachrüstung mit Abbiegeassistenzsystemen bei jeder passenden Gelegenheit thematisiert. So sei dieser Punkt Beratungsgegenstand der Verkehrsministerkonferenz in Hamburg gewesen. Dort habe sich Rheinland-Pfalz für eine Nachrüstspflicht in dem Sinne eingesetzt, wie dies von ihm berichtet worden sei. Es sollten die bestehenden technischen Möglichkeiten genutzt werden, um mit einem relativ geringen Aufwand die Zahl der Unfälle bei Abbiegevorgängen zu verringern.

36. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 15.10.2019
– Öffentliche Sitzung –

Es entziehe sich seiner Kenntnis, welcher technischen Lösung der LBM den Vorzug geben werde. Diese Frage spiele aber erst im Zuge des Beschaffungsprozesses bei der Ausschreibung eine Rolle. Zu diesem Zeitpunkt müsse sich mit den verschiedenen technischen Lösungen auseinandergesetzt werden. Dabei könne sich an die bis dahin über die UNECE gewonnenen Erkenntnisse und das vom Bund aufgelegte Förderprogramm orientiert werden. Wie dargestellt, handle es sich um einen neuen Bereich, der erst in einigen Jahren verbindlich reglementiert werden solle. Auf Wunsch sei er gerne bereit, über den aktuellen Stand ergänzend schriftlich zu berichten.

Abg. Benedikt Oster unterstützt die Bitte der Abgeordneten Gabriele Wieland, neben dem LBM auch eine Nachrüstung in den Bereichen vorzunehmen, auf die das Land Einfluss nehmen könne. Beispielsweise kämen bei der Polizei und den Feuerwehren Lkw ab 3,5 t zum Einsatz.

Im Hinblick auf den Winterdienst bitte er um Auskunft, ob über Ausschreibungen auch Subunternehmen verpflichtet werden könnten, Lkw ab 3,5 t mit Assistenzsystemen nachzurüsten.

Staatssekretär Andy Becht teilt mit, es sei möglich, eine solche Vorgabe in Ausschreibungen aufzunehmen. Er müsse allerdings prüfen lassen, ob diese Vorgabe ab sofort in Ausschreibungen aufgenommen werden könne. Auf jeden Fall werde sich das Wirtschaftsministerium bemühen, eine solche Vorgabe in künftige Ausschreibungen aufzunehmen.

Vors. Abg. Thomas Weiner stellt innerhalb des Ausschusses große Einigkeit fest, die Landesregierung dabei zu unterstützen, Abbiegeassistenzsysteme für Neufahrzeuge verpflichtend einzuführen und Altfahrzeuge damit nachzurüsten.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 5 der Tagesordnung:

Gewerbeflächen-Strategie 2030

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der SPD

[– Vorlage 17/5450 –](#)

Staatssekretär Andy Becht stellt fest, Rheinland-Pfalz sei ein attraktiver Wirtschaftsstandort. Die Landesregierung habe in den vergangenen Jahren darauf hingewirkt, dass sich neben den bereits etablierten Großunternehmen auch kleine und mittelständische Unternehmen am Standort Rheinland-Pfalz niedergelassen haben. Die Betriebe aus dem produzierenden Sektor, aus dem Bereich Forschung und Entwicklung sowie aus den Bereichen Handel und Dienstleistungen seien eine wichtige Stütze und sorgten für einen attraktiven Arbeitsmarkt in Rheinland-Pfalz.

Die Landesregierung sei auch weiterhin ein aktiver und verlässlicher Partner der Wirtschaft, um ansiedlungsinteressierten Unternehmen oder bestehenden Betrieben auch künftig attraktive Flächen am Standort Rheinland-Pfalz anbieten zu können. Dazu gelte es, die Bedarfe der Wirtschaft früh zu erkennen und pragmatische und flexible Lösungen bei der Standortwahl anzubieten.

Rheinland-Pfalz sei beim Verbrauch neuer Flächen derzeit das sparsamste Bundesland. Das gelte auch für die Flächeninanspruchnahme durch die Wirtschaft im Bereich Gewerbe und Industrie. Dies erkläre sich hauptsächlich durch den in den vergangenen Jahren genutzten Vorrat bereits erschlossener Flächen und durch das intelligente Flächenrecycling in der militärischen und zivilen Konversion.

In Rheinland-Pfalz sei mit einem Flächenverbrauch von 1,6 ha/Tag in der Zeit von 2011 bis 2016 das Ziel des Flächenverbrauchs von max. 2 ha/Tag unterboten worden. Parallel dazu hätten sich Flächen für die Ansiedlung oder Erweiterung von Unternehmen in junger Vergangenheit überproportional verknappt. Ehemals in der Regionalplanung oder über Flächennutzungspläne und Bauleitpläne ausgewiesene Flächen stünden aufgrund vielfältiger Restriktionen nicht mehr in dem ursprünglich geplanten und noch feststehenden Maße zur Verfügung. Die tatsächlichen Anfragen von Unternehmen vor Ort nach kurzfristig verfügbaren und speziell auch für den produzierenden Sektor (Nachtarbeit, nächtliche Lieferverkehre usw.) könnten nicht immer direkt bedient werden.

Vor diesem Hintergrund gebe es derzeit verstärkt Überlegungen auf den kommunalen Ebenen zur Neuausweisung bzw. Flächenreaktivierung bestehender Gewerbeflächen. Dies werde von der Landesregierung ausdrücklich begrüßt.

Die Landesregierung beabsichtige, ein zukunftsgerichtetes Gewerbe- und Industrieflächenmanagement einzuführen, das auf dem bestehenden „Standortfinder“, der bereits derzeit bei der Investitions- und Strukturbank als digitale Anwendung der Ansiedlungsberatung diene, aufbauen solle.

Konkret gehe es hierbei um folgende Bereiche:

- Weiterhin Identifizierung und Reaktivierung bestehender ziviler und militärischer Flächen zur Nutzung als Gewerbe- und Industrieflächen, vor allem für den produzierenden Sektor, Handwerk und Industrie.
- Unterstützung bei der Qualifizierung und mögliche Nachverdichtung bestehender Gewerbegebiete über konkretes Flächenmanagement der zuständigen Kommunen bzw. Wirtschaftsförderung vor Ort.
- Behutsame Neuausweisung von Gewerbegebieten an wirtschaftlich-strategisch und infrastrukturell herausragenden Standorten im Land. Aufgrund der Verknappung der öffentlichen Mittel sowohl im kommunalen Bereich als auch auf Landesseite seien hier gemeinsame Überlegungen erforderlich. Interkommunale, regional bedeutsame Projekte sollten dabei den dezentralen, kleinteiligen Ausweisungen vorgezogen werden.

Zum Aufbau eines nachhaltigen Flächenmanagements habe die Landesregierung ein Gutachten in Auftrag gegeben. Das Gutachten werde für die Landesregierung als gemeinsame Initiative federführend

36. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 15.10.2019
– Öffentliche Sitzung –

durch die Abteilung 3 des Wirtschaftsministeriums und die Abteilung 7 des Innenministeriums umgesetzt. Die erforderlichen Mittel würden durch beide Ministerien bereitgestellt. Auftraggeber sei das Wirtschaftsministerium.

Mit der Einrichtung eines begleitenden Beirats, besetzt mit Vertretern des Städte- und Gemeindebundes, des Landkreistags Rheinland-Pfalz, des Städtetags Rheinland-Pfalz, der IHK und den Wirtschaftsförderern in Rheinland-Pfalz sowie der ISB, werde das Vorhaben seit Beginn an im engen Dialog mit Vertretern der Wirtschaft und der kommunalen Familie erörtert.

Ziel sei es, die Ergebnisse aus einer Bedarfs- und Ist-Analyse an Flächen zielorientiert und pragmatisch in einem Leitfaden zu erfassen. Bestehende Strukturen sollten hinterfragt und neue Instrumente aufgezeigt und entwickelt werden. Hierbei könnten landesbedeutsame Leuchtturmaßnahmen im Best-Practice-Verfahren – auch im Vorgriff der Neuaufstellung des Landesentwicklungsplans (LEP V) – dazu dienen, ein stringentes und nachhaltiges Flächenmanagement und -monitoring für die Wirtschaft in Rheinland-Pfalz vorzubereiten.

Das Gutachten solle neben einer landesweiten, qualitativ differenzierten Bestandsaufnahme der Gewerbe- und Industrieflächen auch die Erarbeitung einer Potenzialanalyse und die Bewertung der bestehenden fördertechischen und rechtlichen Instrumente umfassen. Schließlich solle der Entwurf eines Leitkonzepts für das Land und Empfehlungen für die Entwicklungskonzepte in den Regionen ausgearbeitet werden.

Der Auftrag für das Gutachten sei im August 2019 im Rahmen eines beschränkten Ausschreibungsverfahrens dem Büro Dr. Jansen Stadt- und Regionalplanung aus Köln erteilt worden. Die Erbringung der Leistung sei bis Ende des Jahres 2020 vorgesehen, sodass mit ersten Ergebnissen im Jahr 2021 gerechnet werden könne.

Staatssekretär Andy Becht sagt auf Bitte der **Abg. Gabriele Wieland** zu, dem Ausschuss seinen Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen.

Staatssekretär Andy Becht sagt auf Bitte der **Abg. Dr. Anna Köbberling** weiter zu, nach der Erstellung des Gutachtens dem Ausschuss erneut zu berichten.

Der Antrag ist vertagt.

Punkt 7 der Tagesordnung:

Wirtschaftliche Ausfälle durch die Sperrung der Hochstraße Süd in Ludwigshafen

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der CDU

[– Vorlage 17/5462 –](#)

Abg. Marion Schneid verweist auf Verkehrsmeldungen, im Zuge derer heute Morgen für Ludwigshafen 8 km Stau gemeldet worden sei. Die derzeitige Verkehrssituation in Ludwigshafen verursache bei den Unternehmen große Sorgen im Hinblick auf ihren Lkw-Verkehr. Daneben würden aber auch deren Beschäftigte in den Stoßzeiten am Morgen und Abend im Stau stehen. Insgesamt stelle die derzeitige Verkehrssituation in Ludwigshafen eine große Belastung für die Bürgerinnen und Bürger in Ludwigshafen dar.

Bisher habe der Abriss der Hochstraße Nord im Mittelpunkt gestanden, da hierzu die Planungen durchgeführt würden. Die Landesregierung habe im Prinzip schon die Zusage gegeben, für diese Maßnahme eine finanzielle Unterstützung zu gewähren. Allerdings seien inzwischen die Kosten für diese Maßnahme erheblich gestiegen.

Die inzwischen in der Hochstraße Süd festgestellten Risse seien nicht vorhersehbar gewesen. Untersuchungen hätten ergeben, dass die Risse größer geworden seien. Deshalb werde die Hochstraße Süd voraussichtlich bis zum Jahr 2023 gesperrt bleiben.

Vor diesem Hintergrund werde die Landesregierung gebeten zu berichten, wie hoch nach ihrer Einschätzung der wirtschaftliche Schaden aufgrund der Sperrung der Hochstraße Süd sein werde, in welcher Form das Land die Stadt Ludwigshafen bei den Planungen unterstützen könne und ob es möglich sei, die Planungsverfahren zu beschleunigen.

Staatssekretär Andy Becht führt aus, die Metropolregion Rhein-Neckar sei einer der wirtschaftlichen Motoren Deutschlands. Zehn der 100 stärksten börsennotierten Unternehmen hätten hier ihren Sitz. Neben Weltkonzernen wie BASF, SAP, Roche, Heidelberger Druckmaschinen, HeidelbergCement, KSB und Fuchs Petrolub seien in der Region viele mittelständische Unternehmen, Hidden Champions und innovative Start-ups zu Hause.

Die industrielle Struktur in der Metropolregion Rhein-Neckar zeichne sich durch einen breiten Branchenmix aus. Schwerpunkte seien Anlagen- und Maschinenbau, Automotive, Chemie, Informationstechnologie, Energie, Biotechnologie, Life-Sciences und Gesundheit. Gerade das verarbeitende Gewerbe, wie die chemische Industrie, der Maschinenbau oder aber auch die Baustoffindustrie seien in hohem Maße in internationale Wertschöpfungsketten und damit in die entsprechenden überregionalen und internationalen Austauschprozesse eingebunden.

Eine gleichermaßen leistungsfähige wie bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur sei deshalb für einen solchen Wirtschaftsraum eine essenzielle Voraussetzung, um auch künftig weiterhin international wettbewerbsfähig zu bleiben.

Die Auswirkungen der Sperrung der Hochstraße Süd auf die Unternehmen in den Städten Ludwigshafen und Mannheim seien insbesondere im Hinblick auf die Logistikprozesse und die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Unternehmen zu betrachten. Die Unternehmenslogistik habe aufgrund der Industriestruktur in den betroffenen Städten und der Tatsache, dass sich dort die Verkehrswege Straße, Schiene und Wasserstraßen kreuzten, besondere Relevanz für die ansässigen Unternehmen.

Unzweifelhaft sei zum jetzigen Zeitpunkt festzustellen, dass sich die Unternehmen vor Ort bereits jetzt auf die zusätzlichen Herausforderungen einstellten, um die aktuellen Herausforderungen zu meistern, aber insbesondere, um den drohenden wirtschaftlichen Risiken zu begegnen. Er betone ausdrücklich das Wort „Risikovorsee“, da die vorausschauend und nachhaltig agierenden Unternehmen der Region aktuell erhebliche finanzielle und personelle Ressourcen mobilisierten, um sich auf die Verkehrssituation der kommenden Jahre einzustellen.

36. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 15.10.2019
– Öffentliche Sitzung –

Dies gelte insbesondere im Hinblick auf eine mögliche zeitgleiche Einschränkung der beiden Hochstraßen, welche dann ganz erhebliche infrastrukturelle Probleme für die Unternehmen nach sich zöge. So gelte es sicherzustellen, dass die Anlieferung von Vorprodukten, Roh- und Hilfsstoffen pünktlich und in ausreichender Menge erfolge. Für die Unternehmen der chemischen Industrie sei dies von sehr großer Bedeutung, da hier die sehr kapitalintensiven Anlagen dauerhaft und störungsfrei betrieben werden müssten, um wirtschaftlich arbeiten zu können.

Sollte zum Beispiel eine Anlage der BASF aufgrund fehlender Roh-, Hilfs- oder Betriebsstoffe abgeschaltet werden müssen, so ziehe dies in der Regel einen betriebswirtschaftlichen Schaden in Millionenhöhe nach sich. Diese Anlagen müssten dann meist über mehrere Tage hinweg erneut angefahren werden, bis sie schließlich wieder im Regelbetrieb produzieren könnten. Bei mehr als 100 Anlagen, welche 365 Tage im Jahr Tag und Nacht im Betrieb seien, sei das Risiko für einen signifikanten Schaden sehr groß. Hinzu komme im Fall der BASF, dass es sich um einen Verbundstandort handle, was wiederum dazu führe, dass der ungeplante Ausfall einer Anlage weitere Abschaltungen erforderlich machen könne.

Zu beachten sei auch, dass gerade die BASF den Abtransport der erzeugten Güter und Produkte in hohem Maße per Lkw und weniger per Schiff oder Bahn abwickle, wodurch sich entsprechende wirtschaftliche Risiken beim Ausfall der beiden Hochstraßen erhöhten.

Um solche und vergleichbare Problemlagen zu vermeiden, überarbeiteten bereits jetzt viele Unternehmen ihre Logistikkonzepte. Eine Vielzahl von Industrieunternehmen verlege die Anlieferzeiten und den Umschlag von Rohstoffen auf Korridore außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Dies führe unweigerlich zu erhöhten Transport- und Logistikkosten, internem Mehraufwand bei den betroffenen Unternehmen, einer Ausweitung der Vorratshaltung und einer steigenden Komplexität der Betriebsabläufe.

Nach Auskunft der IHK der Pfalz hätten zudem schon jetzt einige kleinere Unternehmen Warenumschlagplätze und Logistikeinheiten aus den Betriebsbereichen in Ludwigshafen ausgegliedert und diese ins Umland verlegt, was unweigerlich in vielfacher Hinsicht zu einer Kostensteigerung führe. So seien nach Informationen der IHK der Pfalz bereits von mehreren Unternehmen entsprechende Hallen und Liegenschaften in den umliegenden Regionen angemietet worden.

Neben den vielfältigen Herausforderungen und Risiken im Bereich der Güterlogistik müssten aber auch die Risiken hinsichtlich der Erreichbarkeit der Arbeitsplätze durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Unternehmen in die Betrachtung aufgenommen werden.

Sollte es in den ohnehin nun sehr stark belasteten Hauptverkehrszeiten durch weitere Ereignisse, wie zum Beispiel einen Verkehrsunfall, zu weiteren Störungen im Straßennetz kommen, so stehe zu befürchten, dass sich die Ankunftszeit von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bei den diversen Industriebetrieben erheblich verzögern könne.

Dies könne durchaus dazu führen, dass ein Schichtwechsel bei einer großtechnischen Anlage nicht ordnungsgemäß erfolgen könne und diese dann abgeschaltet werden müsste. Hier entstünden die gleichen wirtschaftlichen Schäden wie oben bereits ausgeführt. Eine Risikovorsorge seitens der Unternehmen im Bereich der Produktion durch die Verlegung der Arbeitszeiten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sei aber nur sehr bedingt möglich. Eine Verlegung der Schichtzeiten zum Beispiel bei der BASF würde dazu führen, dass mehrere tausend Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter faktisch in eine Nachtschicht „hineinrutschen“ würden, was sich erheblich auf die soziale Situation der Betroffenen auswirken würde und seitens des Unternehmens nicht gewünscht sei.

Hinsichtlich der Pendlerinnen und Pendler müsse aber auch auf eine übergeordnete Ebene hingewiesen werden. Wenn ein Standort dauerhaft dafür bekannt werde, dass dort die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf ihrem Weg zur Arbeitsstelle regelmäßig und noch dazu lange im Stau stehen müssten, dann liefen der Standort sowie die dort ansässigen Unternehmen Gefahr, ihr Image als attraktive Arbeitgeber zu beschädigen. Hier gelte es auch zu berücksichtigen, dass Anteilhaber von Unternehmen und potenzielle Investoren den Standort Ludwigshafen/Mannheim hinsichtlich dessen Wettbewerbsfähigkeit sehr genau beobachteten. Deshalb liege es im Interesse aller, dafür Sorge zu tragen, dass dieser Wirtschafts- und Industriestandort in der Außendarstellung keinen Schaden nehme.

Obwohl die Hochstraßen Nord (B 44) und Süd (B 37) als Bundesstraßen klassifiziert seien, sei die Stadt Ludwigshafen Baulastträger dieser 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 selbstverständlich die Stadt Ludwigshafen finanziell und leiste über den Landesbetrieb Mobilität Amtshilfe. Es bestehe ein enger Kontakt zwischen Land und Stadt auf politischer und auf Verwaltungsebene, um die Planungen voranzutreiben. Auch in der jetzigen Situation stünden die Experten des Landesbetriebs Mobilität (LBM) der Stadt Ludwigshafen zur Seite.

Bei der Sperrung der Hochstraße Süd Ende August seien die Stellen des LBM, die für Umleitungen im großräumigen Netz zuständig seien, sofort eingebunden worden.

Bund, Land und Stadt entwickelten aktuell ein gemeinsames Verkehrsmanagement, um die Auswirkungen der Verkehrsstörungen gering zu halten. Dieses werde im Wesentlichen mittelfristig umsetzbar sein. Konkret sollten Lenkungsstafeln im gesamten Autobahnnetz des Rhein-Neckar-Raums mit Anzeigern in Ludwigshafen und die Steuerung der Lichtsignalanlagen gekoppelt werden.

Auch die rechtsrheinischen Partner würden eingebunden. So könnten absehbar kritische Situationen oder akute Staulagen frühzeitig und großräumig umfahren werden.

Große Bedeutung habe auch die Verbesserung des ÖPNV. Die verantwortlichen Akteure beschäftigten sich aufgrund der geplanten Baumaßnahme an der Hochstraße Nord schon seit längerem mit diesem Thema. Die kurzfristige Sperrung der Hochstraße Süd stelle insofern eine völlig andere Situation dar, da die geplanten Ersatzkonzepte zusätzliche Fahrzeuge erforderten, die frühestens Ende des Jahres 2020 und teilweise sogar noch später zur Verfügung stünden. Sofortige Maßnahmen müssten sich daher auf Konzepte beschränken, die aus den bestehenden Wagenparks und dem vorhandenen Personal betrieben werden könnten. Vorgesehen seien unter anderem zwei zusätzliche Stadtbahnlinien, für die unter anderem abgestellte, nicht barrierefreie Altwagen aufbereitet werden sollen, eine verstärkte Behängung von S-Bahnen im Rahmen des bestehenden Fuhrparks und die Öffnung einzelner betrieblicher Leerfahrten zwischen Mannheim und Ludwigshafen für Fahrgäste.

Abschließend betone er, dass die verkehrliche Situation in den Städten Ludwigshafen und Mannheim eine außerordentliche sei und alle – die Stadt Ludwigshafen, das Land, den Bund und auch die umliegenden Kommunen sowie den Zweckverband – in höchstem Maße fordere. Nur in engem Schulterschluss werde es gemeinsam gelingen, die verkehrlichen Herausforderungen der Stadt Ludwigshafen in den kommenden Jahren zu meistern.

Vors. Abg. Thomas Weiner bittet noch auf die Frage der Abgeordneten Marion Schneid einzugehen, welche Möglichkeiten es gebe, die Planungsverfahren zu beschleunigen, damit die Hochstraße Süd schon vor dem Jahr 2023 wieder genutzt werden könne.

Staatssekretär Andy Becht verweist auf die Aussage von Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck am 1. Oktober dieses Jahres, dass sie ein Fachbüro mit der Ausarbeitung von Vorschlägen beauftragen werde, wie über die Hochstraße Süd weiter Verkehr abgewickelt werden könne, die sie im November/Dezember dieses Jahres präsentieren wolle. Seit Auftreten der Schadensereignisse seien Fachleute des LBM, die selbst rund 7.500 Brücken betreuten, im Wege der Amtshilfe vor Ort eingebunden und stünden beratend zur Seite. Im Hinblick auf den nächsten planerischen Verfahrensschritt seien daher keine Beschleunigungsmaßnahmen erkennbar. Begleitend fänden zahlreiche Gespräche statt, und es werde die größtmögliche Unterstützung gewährt. Beim nächsten Verfahrensschritt stünden die Regeln der Ingenieurskunst im Vordergrund, damit auf dieser Grundlage das weitere Vorgehen festgelegt werden könne.

Abg. Matthias Joa ruft in Erinnerung, dass sich der Ausschuss in seiner Sitzung am 4. September 2019 mit diesem Thema bereits auf Antrag der Fraktion der AfD beschäftigt habe. Seitdem hätten sich die Grundfragen nicht verändert, nämlich welcher wirtschaftliche Schaden durch die Situation entstehe und wie sich diese auf Lieferketten sowie die Pendler und den ÖPNV auswirke. Damals sei seine Frage, ob die durch die Situation verursachten Schäden berechnet worden seien, mit einer gewissen Heiterkeit aufgenommen worden. Umso bemerkenswerter sei es aus seiner Sicht, dass von der Fraktion der CDU

36. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 15.10.2019
– Öffentliche Sitzung –

diese Frage heute ebenfalls thematisiert werde. Deshalb wiederhole er die von ihm bereits in der Sitzung des Ausschusses am 4. September 2019 gestellte Frage, ob es Berechnungen gebe, welcher Schaden für die Wirtschaft entstehe, wenn die aktuelle Situation über mehrere Jahre hinweg anhalte.

Bezogen auf die Infrastruktur gebe es nicht nur in Ludwigshafen, sondern insgesamt im Land grundsätzliche Probleme. Deshalb frage er, ob es möglicherweise auf die Unterfinanzierung des Kommunen zurückzuführen sei, dass notwendige Investitionen nicht rechtzeitig getätigt würden.

Abg. Christian Baldauf schließt aus dem Bericht, dass eine Bestandsaufnahme erfolgen werde. Die aktuelle Situation führe nicht nur bei den Unternehmen zu Unmut, sondern sie stelle auch für den Pendlerverkehr in der Region ein erhebliches Problem dar.

Die Situation sei nicht dazu geeignet, auf unterschiedliche Zuständigkeiten zu verweisen. Unbestritten sei Baulasträger die Kommune, aber in diesem Fall sei es nicht hilfreich, nur auf die Zuständigkeit der Kommune zu verweisen, weil ebenso vom Land und Bund Verantwortung zu übernehmen sei. Deshalb habe er sich am 2. Oktober dieses Jahres schriftlich an Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck, Staatsminister Dr. Volker Wissing und Bundesminister Andreas Scheuer gewandt, weil schnell eine Gesamtlösung benötigt werde.

Die Hochstraße Nord werde täglich von 39.000 Fahrzeugen und die Hochstraße Süd täglich von 55.000 Fahrzeugen genutzt. Beide Straßen seien schon seit Langem ein Nadelöhr. Deshalb sollte sich unabhängig von der aktuellen Situation auch darüber unterhalten werden, ob bei Altrip eine zusätzliche Rheinbrücke errichtet werden sollte, wodurch eine Entlastung erreicht werden könnte. Die Planungshoheit für die Hochstraße Nord und die Hochstraße Süd liege aber bei der Stadt Ludwigshafen. Dem Bericht habe er entnommen, dass – überspitzt ausgedrückt – der LBM die Stadt Ludwigshafen bei der Aufstellung von Umleitungsschildern unterstütze. Diese Unterstützung sei hilfreich, aber sie trage nicht zu einer Lösung des Problems bei.

Bei der Hochstraße Süd liege das Problem in einem Streckenabschnitt von rund 500 m. Die Aussagen von Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck habe er so verstanden, dass diese zunächst untersuchen lassen wolle, ob die Tragfähigkeit dieses Abschnitts wiederhergestellt werden könne. Nach seiner Einschätzung werde kein Gutachter zu dem Ergebnis kommen, dass dieser Streckenabschnitt wieder für den Verkehr freigegeben werden könne. Deshalb müssten Land und Bund sich darüber unterhalten, welche zusätzliche Unterstützung der Stadt Ludwigshafen von beiden Seiten gewährt werden könne, um das Problem zu lösen, da die Stadt Ludwigshafen mit einer Schuldenlast von rund 1 Milliarde Euro alleine dazu nicht in der Lage sein werde. So wäre es denkbar, die Stadt Ludwigshafen bei den Planungen zu unterstützen. Wenn die Stadt Ludwigshafen die Planungen alleine durchführen müsse, benötige sie dafür mindestens einen Zeitraum von drei Jahren. Da die Hochstraße Süd sehr nahe an Wohnbebauung vorbeiführe, sei mit einer Vielzahl von Klagen zu rechnen, wenn die Hochstraße Süd verändert werde, was erhebliche Zeitverzögerungen zur Folge haben werde. Deshalb wäre es dringend erforderlich, dass das Land die Stadt Ludwigshafen auch durch die Bereitstellung von Planungskapazitäten unterstütze und diesen Planungen oberste Priorität einräume.

Eine Unterstützung durch das Land sei bereits zugesagt worden, indem die Stadt Ludwigshafen eine Förderung von 154 Millionen Euro für die Errichtung von kommunalen Straßen erhalten werde. Dieser Betrag werde aber nicht ausreichen, weil inzwischen die Kosten erheblich gestiegen seien. Allein bei der Hochstraße Nord seien inzwischen die Kosten von 254 Millionen Euro auf aktuell 435 Millionen Euro gestiegen. Deshalb bitte er so schnell wie möglich im Wirtschaftsministerium zu prüfen, inwieweit eine weitere finanzielle Unterstützung der Stadt Ludwigshafen möglich sei. Ebenso müsse dies durch den Bund geprüft werden.

Bezogen auf die Hochstraße Süd bitte er, nicht noch viel Zeit mit der Prüfung zu verwenden, ob die Hochstraße Süd erhalten werden könne, sondern es müsse ein Abriss des betroffenen Abschnitts von rund 500 m erfolgen. Es wäre sicherlich hilfreich, wenn das Wirtschaftsministerium die Stadt Ludwigshafen bei den sich daraus ergebenden Planungen unterstützen würde, damit die Planungen so rechtsicher seien, dass es wenig erfolgversprechend sei, gegen diese Planungen zu klagen, sodass es im optimalsten Fall zu keinen Klagen kommen werde.

Dies seien die Maßnahmen, die zum Ziel führen könnten. Derzeit könne keine schnelle Lösung in Aussicht gestellt werden, aber es müssten alle Maßnahmen ergriffen werden, damit in maximal ein bis zwei Jahren eine Lösung erzielt werde. Dies sei nach seiner Einschätzung möglich, wenn von Bund, Land und der Stadt Ludwigshafen gemeinsam das Projekt in Angriff genommen werde.

Es treffe zu, dass die Zuständigkeit bei der Stadt Ludwigshafen liege. Ihm sei auch zu Ohren gekommen, dass es nach Auffassung von Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck nicht in seiner Zuständigkeit liege, in dieser Angelegenheit Briefe zu schreiben. Er halte sein Vorgehen für sehr sinnvoll, weil dann nämlich die Möglichkeit bestehe, ins Gespräch zu kommen. Dann könne darüber gesprochen werden, gemeinsam an einem Tisch zusammenzukommen. Von seiner Seite aus biete er, gemeinsam an einem Tisch zusammenzukommen, um die jeweiligen Kontakte zu nutzen, um schnell zu einer Lösung zu kommen.

Durch die aktuelle Situation entstehe der Wirtschaft ein enormer Schaden, der dieser nicht erstattet werde, weil sie die dafür notwendigen Nachweise nicht erbringen können. Derzeit bilde sich in den Hauptverkehrszeiten ab dem Ludwigshafener Kreuz regelmäßig ein Stau, sodass teilweise Fahrtzeiten von ein bis eineinhalb Stunden erforderlich seien, um seinen Zielort innerhalb des Stadtgebiets zu erreichen. Dies sei eine untragbare Situation. Deshalb wiederhole er seinen Appell, gemeinsam eine Lösung anzustreben.

Staatssekretär Andy Becht legt dar, zu den Kosten würden derzeit Gespräche mit dem Bund geführt. Die Landesregierung verfüge über sehr gute Kontakte zum Bundesverkehrsministerium, da sie mit ihm aufgrund verschiedener Projekte im Bundesverkehrswegeplan in einem engen Kontakt stehe. Dies werde auch daran deutlich, dass Rheinland-Pfalz derzeit vom Bund so viele Mittel für Verkehrswegeprojekte im Land erhalten, wie dies bisher noch nie der Fall gewesen sei. Insofern fänden Gespräche auf Augenhöhe statt.

Oberbürgermeisterin Jutta Steinruck könne auf den LBM zugreifen wie auf eine eigene Behörde. Dadurch könne der vorhandene regionale Sachverstand eingebunden werden. Die Frage der Zuständigkeit solle nicht dazu dienen, politische Verantwortung wegzuschieben, sondern dadurch komme auch der Respekt voreinander zum Ausdruck. In den 1950er-Jahren sei von den damaligen politischen Entscheidungsträgern entschieden worden, die Baulast für die betroffenen Straßen zu übernehmen. Die damals getroffene Entscheidung müsse respektiert werden. Trotzdem handle es um ein Projekt der politischen Familie – dazu gehöre auch die CDU und ihre Fraktion im rheinland-pfälzischen Landtag –, für das sehr konsensorientiert nach einer Lösung gesucht werde. Die Stadt Ludwigshafen sei aber Vorhabenträger, die im November/Dezember dieses Jahres den Weg vorstellen werde, den sie beabsichtige zu gehen. Der respektvolle Umgang miteinander gebiete es, bis zu diesem Zeitpunkt abzuwarten. Unabhängig davon werde aber natürlich die erwähnte Unterstützung gewährt.

Ohne den wirtschaftlichen Schaden durch die aktuelle Situation zu quantifizieren, sei schon der denkbar geringste Schaden Anlass für die politische Familie, alle Möglichkeiten zu nutzen, um eine schnelle Lösung zu erreichen. Er bitte um Nachsicht, dass er keinen Auftrag erteilen werde, den wirtschaftlichen Schaden in Zahlen zu fassen, weil die dafür notwendige Arbeitskraft sinnvoller eingesetzt sei, um an der Lösung des Problems zu arbeiten.

Abg. Benedikt Oster bestätigt, in verkehrs- und wirtschaftspolitischer Hinsicht sei die aktuelle Situation sehr schwierig. Es sei aber der Sache nicht angemessen, den Versuch zu unternehmen, für die aktuelle Situation irgendjemandem den Schwarzen Peter zuzuschieben. Die Hochstraßen Süd und Nord seien zu einem Zeitpunkt errichtet worden, als keiner das aktuelle Verkehrsaufkommen und die schwere der Nutzfahrzeuge prognostizieren konnte.

Dem Bericht habe er entnommen, dass die Stadt Ludwigshafen vom LBM weit über seine Zuständigkeit hinaus unterstützt werde. Auch nach seiner Auffassung sollte gemeinsam an einem Strang gezogen werden, weil es fragwürdig sei, wenn versucht werde, Bauprojekte politisch zu instrumentalisieren. Deshalb sei es auch nicht angebracht, in Bezug auf den LBM den Eindruck zu erwecken, seine Unterstützung beschränke sich allein auf das Aufstellen von Umleitungsschildern.

Vors. Abg. Thomas Weiner geht es nicht darum, irgendjemandem die Verantwortung für in früheren Jahrzehnten getroffene politische Entscheidungen zuzuschieben. Nach seiner Kenntnis seien in den

1950er-Jahren die Überlegungen, die Hochstraße Süd als Bundesstraße auszuweisen, auf kommunaler Ebene auf Ablehnung gestoßen, weil bei einer Bundesstraße auf beiden Seiten ein Korridor von Bebauung freizuhalten sei. Um die Bebauung näher an die Hochstraße Süd heranzuführen und die Innenstadt besser gestalten zu können, sei dann die Baulastträgerschaft auf die Stadt Ludwigshafen übertragen worden. Für die Stadt Ludwigshafen erweise sich die damalige Entscheidung nun als Bumerang.

Vor diesem Hintergrund richte er an die Landesregierung die Frage, ob es rechtlich überhaupt möglich sei, die Straße umzuwidmen und die Baulastträgerschaft von der Stadt Kaiserslautern auf den Bund zu übertragen, nachdem die erwähnten Korridore nicht zur Verfügung stehen. Von der Antwort auf diese Frage hänge ab, ob künftig weitere Planungen nur in der Zuständigkeit der Stadt Ludwigshafen durchgeführt werden können.

Abg. Matthias Joa kann sich den Ausführungen des Abgeordneten Benedikt Oster anschließen. Eine Vergangenheitsbewältigung werde nicht zur Lösung des Problems beitragen, aber die derzeitige Situation verursache nicht nur zusätzliche Kosten für die Wirtschaft, sondern sie beeinträchtige auch die Wettbewerbsfähigkeit der Region und die Bereitschaft der Unternehmen, in der Region zu investieren. Deshalb sollte so schnell wie möglich das Problem gelöst werden, weil gerade in konjunkturell unsicheren Zeiten könne sich die Region eine solche Beeinträchtigung nicht leisten. Daher sollten auch nach Auffassung der Fraktion der AfD alle Kräfte eingebunden werden, um so schnell wie möglich eine Lösung zu erreichen.

Staatssekretär Andy Becht stellt klar, er habe nur zum Ausdruck bringen wollen, dass auch die Landesregierung in ausreichendem Umfang über Kontakte mit dem Bund verfüge, um die notwendigen Gespräche führen zu können.

Vom Wirtschaftsministerium sei auch geprüft worden, ob es möglich sei, die Baulastträgerschaft auf eine andere Ebene zu übertragen. Bei einer Übertragung habe aber der bisherige Baulastträger gegenüber dem neuen Baulastträger die Kosten für unterlassene Instandsetzungsarbeiten zu übernehmen. Insofern sei es für die Stadt Ludwigshafen unerheblich, ob sie das Projekt selbst realisiere oder die dafür anfallenden Kosten im Rahmen einer Abstandszahlung an den neuen Baulastträger zahle. Insofern trügen Überlegungen in dieser Hinsicht nicht zur Lösung des Problems bei.

Zur wirtschaftlichen Gesamtrisikolage habe die Landesregierung ebenfalls Gespräche geführt. Näheres könne Ralph Schleimer dazu ausführen.

Ralph Schleimer (Referent im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau) führt aus, in der Region sei ein sehr breites Unternehmensportfolio zu verzeichnen, das von internationalen Großkonzernen bis hin zu einer Vielzahl von KMU reiche. Unmittelbar nachdem die Probleme im Zusammenhang mit der Hochstraße Süd aufgetreten seien, habe das Wirtschaftsministerium Kontakt mit der IHK der Pfalz aufgenommen, um Gespräche insbesondere über die Probleme der vielen KMU zu führen. Bei diesen Gesprächen sei zu erkennen gegeben worden, dass bei den KMU strategische Überlegungen in der Form zu verzeichnen seien, Logistikprozesse außerhalb des Bereichs von Ludwigshafen und Mannheim zu verlegen, um die Abwicklung dieser Prozesse sicherer zu gestalten.

Das Wirtschaftsministerium befinde sich auch in einem intensiven Kontakt mit der Metropolregion, da Mannheim von der aktuellen Situation natürlich auch extrem betroffen sei. Zu Großunternehmen habe das Wirtschaftsministerium natürlich den unmittelbaren Kontakt gesucht, um die Situation mit diesen zu erörtern. Qualitativer Tenor dieser Gespräche sei gewesen, dass aufgrund der Hochstraße Süd neue Herausforderungen zu bewältigen seien. Perspektiv werde von allen Akteuren aber die Situation betrachtet, wenn die Nutzung beider Hochstraßen eingeschränkt wäre. Auf diese Situation bereiteten sich alle Akteure derzeit aktiv vor, um die damit verbundenen Risiken zu minimieren. Nach der Präsentation der Vorschläge der Stadt Ludwigshafen im November/Dezember dieses Jahres werde von den Akteuren entschieden, in welcher Form dann eine Anpassung ihrer Strategien erforderlich sein werde.

Das Thema der Wettbewerbsfähigkeit beschäftige durchaus auch die größeren Unternehmen. Das Niedrigwasser im Rhein habe im vergangenen Jahr bereits insbesondere für die Unternehmen der chemischen Industrie in der Region zu einer ungünstigen Situation geführt. Es müsse darauf geachtet werden, dass im Verbund mit Kommunen, Land und Bund die Infrastruktur in der Metropolregion so attraktiv sei, dass weder bei den Pendlerinnen und Pendlern noch bei den Investoren der Eindruck entstehe, es

36. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 15.10.2019
– Öffentliche Sitzung –

sei nicht mehr attraktiv, in der Region zu arbeiten. Deshalb müsse in einem engen Schulterschluss an der Lösung des Problems gearbeitet werden.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 8 der Tagesordnung:

11-Punkte-Plan für schnelleres Planen und Bauen

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der CDU

[– Vorlage 17/5463 –](#)

Staatssekretär Andy Becht merkt an, das Thema „Schnelleres Planen und Bauen“ sei ein Dauerthema im politischen Raum.

In diesem Zusammenhang erinnere er zunächst an das 12-Punkte-Papier „Strategie Planungsbeschleunigung“, das der Bundesverkehrsminister im Mai 2017 veröffentlicht habe. Wesentliche Zielsetzungen dieses Papiers seien gewesen,

- die Abläufe im Planungs- und Genehmigungsrecht zu verkürzen,
- die Vorteile der Digitalisierung zu nutzen und
- die frühzeitige Einbindung von Bürgerinteressen zu gewährleisten.

Dasselbe finde sich nun in dem am 16. September 2019 veröffentlichten „11-Punkte-Plan für schnelleres Planen und Bauen“ wieder. Vielleicht sei dies der Grund gewesen, dass dieses Papier nicht gerade große mediale Aufmerksamkeit verursacht habe.

Am 24. August 2018 habe sich der Landtag aufgrund des Antrags der CDU „Planungsbeschleunigung – Mehr Tempo bei Infrastrukturprojekten“ mit dem Thema befasst. In diesem Zusammenhang sei auch der damals vorliegende Entwurf des Planungsbeschleunigungsgesetzes angesprochen worden, den die Bundesregierung im vergangenen Jahr auf den Weg gebracht habe und der am 7. Dezember 2018 in Kraft getreten sei.

In diesem Kontext habe Staatsminister Dr. Volker Wissing bereits deutlich gemacht, dass die Landesregierung alle sinnvollen Ansätze unterstützen würde, die dazu beitragen, die Realisierung von Infrastrukturvorhaben zu beschleunigen. Leider hätten im Gesetzgebungsverfahren mehrere sinnvolle Anregungen der Länder und aus dem parlamentarischen Raum zur weiteren Verbesserung keine Berücksichtigung gefunden. Auch in der Praxis zeige sich bisher kaum eine Wirkung des neuen Gesetzes. Eine wesentliche Beschleunigung der Planungsverfahren sei bisher jedenfalls nicht erkennbar.

Er sehe davon ab, auf jeden einzelnen Punkt des jetzt vorliegenden 11-Punkte-Plans einzugehen, aber er wolle doch einen Aspekt herausgreifen, nämlich die Forderung, das Planungspersonal zu verstärken.

Seit dem Beginn dieser Regierungsperiode habe die rheinland-pfälzische Landesregierung das Planungspersonal beim Landesbetrieb Mobilität (LBM) massiv aufgestockt. Auch die Mittel für die Beauftragung von Planungsleistungen bei Ingenieurbüros, die sogenannten EI-Mittel, seien deutlich erhöht worden.

Schwierigkeiten bereite derzeit allerdings die Situation am Stellenmarkt für technisches Personal. Es werde zunehmend schwieriger, die verfügbaren Ingenieurstellen zu besetzen. Auch die Kapazitäten der Ingenieurbüros seien aktuell hoch ausgelastet.

Zudem werde derzeit in nicht unerheblichem Maße Ingenieurkapazität durch die vom Bund betriebene Neuorganisation der Straßenbauverwaltung absorbiert. Insoweit sei die Entscheidung des Bundes, mit dem Investitionshochlauf die Mittel für den Straßenbau massiv zu verstärken und zugleich einen grundlegenden Umbruch der Straßenbauverwaltung zu betreiben, nicht unproblematisch.

Kein Verständnis habe er dafür, wenn das Bundesverkehrsministerium auch noch die Umsetzung baureifer Planungen blockiere. So habe der LBM inzwischen für den durchgehenden sechsstreifen Ausbau der A 61 zwischen dem Autobahnkreuz Frankenthal und der Landesgrenze bei Speyer vollziehbares Baurecht geschaffen. Der Bund gebe aber die Baumaßnahmen nicht zur Umsetzung frei, weil dieser unbedingt eine Privatfinanzierung im Rahmen eines ÖPP-Projekts umsetzen wolle. Wegen des dafür

36. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 15.10.2019
– Öffentliche Sitzung –

erforderlichen Vorbereitungsaufwands sei ein Baubeginn derzeit noch nicht absehbar. Wenn ab dem 1. Januar 2021 die Autobahngesellschaft etabliert und das Land als Auftragsverwaltung nicht mehr zuständig sei, werde das Land keinen direkten Einfluss mehr auf die Umsetzung der Maßnahme haben.

Auch beim Ausbau der Schieneninfrastruktur und der Wasserstraßen sehe er vorrangig Handlungsbedarf beim Bund.

Sowohl beim Eisenbahn-Bundesamt als auch bei der Deutschen Bahn AG seien wegen personeller Engpässe mehrere Planungsverfahren für Schienenprojekte im Verzug.

Bei den Wasserstraßen komme der Ausbau der Moselschleusen wegen fehlendem Personal bei der Wasserstraßenverwaltung nicht voran. Als zeitliche Perspektive für den Abschluss der Projekte werde derzeit das Jahr 2040 genannt. Auf das Angebot des Landes, gemeinsam mit dem Saarland und Luxemburg zusätzliches Planungspersonal zu finanzieren und die Projekte damit zu beschleunigen, habe der Bund bisher nicht reagiert. Auch für die dringend notwendige Verbesserung der Abladetiefe für die Rheinschifffahrt werde das Jahr 2030 genannt.

Der angesprochene 11-Punkte-Plan spreche mehrere Ansätze an, die dazu beitragen könnten, wichtige Infrastrukturprojekte künftig schneller voranzubringen.

Damit Infrastrukturprojekte in Rheinland-Pfalz schneller abgewickelt werden können, habe die Landesregierung selbst ihre Hausaufgaben gemacht, insbesondere durch die Bereitstellung von Planungspersonal und Planungsmitteln.

Im Wesentlichen müssten aber die im 11-Punkte-Plan angesprochenen Maßnahmen, insbesondere die Verbesserung der rechtlichen Rahmenbedingungen, vom Bund angegangen werden. Das Land Rheinland-Pfalz sei dann gerne bereit, zielführende Ansätze zu unterstützen.

Vors. Abg. Thomas Weiner stellt fest, dieses Thema sei bereits im Zusammenhang mit der Schaffung von Lkw-Stellplätzen auf Parkplätzen an Autobahnen im Ausschuss diskutiert worden. Nachdem künftig der Bund für bestimmte Planungen zuständig sein werde, habe er den Eindruck, dass dadurch eine Art Lame-Duck-Situation eingetreten sei, weil der derzeitige Aufgabenträger nicht mehr tätig werde und der Bund als künftiger Aufgabenträger noch nicht tätig werden könne. Deshalb bitte er um Auskunft, wie diesem Dilemma begegnet werden könne. Möglicherweise könne das Problem dadurch gelöst werden, dass der Bund gebeten werde, früher die Planungen zu übernehmen. Denkbar sei aber auch, dass es zwischen dem Bund und den Ländern eine Absprache gebe, dass die Planungen von den Ländern weitergeführt werden und der Bund diese dann übernehmen werde.

Staatssekretär Andy Becht bewertet die Situation genau umgekehrt. Wie schon dargestellt, sei vom Land Baurecht geschaffen worden, aber der Bund gebe die Baumaßnahmen zur Umsetzung nicht frei.

Im Hinblick auf die Schaffung von Lkw-Stellplätzen auf Parkplätzen an Autobahnen sei auf Initiative von Rheinland-Pfalz in die Verkehrsministerkonferenz der Vorschlag eingebracht worden, das Förderprogramm zur Schaffung von Lkw-Stellplätzen im Bereich von Autohöfen auf sonstige geeignete Plätze auszuweiten, wie Industriestandorte und Gewerbeflächen. Es werde also versucht, Planungen zu beschleunigen und eine neue Förderkulisse zu schaffen.

Im Zuge der zurückliegenden Verkehrsministerkonferenz habe er dem Bundesverkehrsminister angeboten, für die dringend notwendige Verbesserung der Abladetiefe für die Rheinschifffahrt zusätzliches Planungspersonal zu finanzieren. Deshalb müsse gegenüber dem Bund darauf gedrungen werden, Engpässe bei den Planungskapazitäten für wichtige Infrastrukturprojekte zu beseitigen.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 9 der Tagesordnung:

Auswirkungen des Klimapaketes auf Wirtschaft und Verkehr in Rheinland-Pfalz

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der AfD

[– Vorlage 17/5464 –](#)

Abg. Matthias Joa bezieht sich auf die Aussagen von Ministerpräsidentin Malu Dreyer, die von der Bundesregierung vorgesehene CO₂-Bepreisung sei zu niedrig, und von Staatsminister Dr. Volker Wisching, die damit verbundene Erhöhung der Benzinpreise sei falsch, der im Bundesrat auch ein entsprechendes Abstimmungsverhalten angekündigt habe. Vor diesem Hintergrund bitte er die Landesregierung um Berichterstattung.

Staatssekretär Andy Becht berichtet, das Klimakabinett der Bundesregierung habe das Eckpunktepapier für die Klimapolitik bis zum Jahr 2030 vorgelegt. Nach dem Stand vergangener Woche solle ein ausführliches Programm in den kommenden Wochen folgen.

In der Zwischenzeit habe die Bundesregierung das 173 Seiten umfassende ausführliche Klimaschutzprogramm 2013 sowie den 60seitigen Referentenentwurf zum Klimaschutzgesetz vorgelegt. Hierauf könne aufgrund der kurzen Zeit und der noch andauernden Prüfung der Fachabteilungen leider noch nicht im Detail eingegangen werden. Im Rahmen der noch laufenden Prüfung konnten bislang für den Verkehrs- und Energiebereich des Wirtschaftsministeriums keine wesentlichen neuen Erkenntnisse gegenüber dem Eckpunktepapier gewonnen werden.

Die genauen Auswirkungen des Klimapakets auf den Wirtschaftsstandort ließen sich aufgrund der teilweise unkonkreten Ausführungen der Bundesregierung zum jetzigen Zeitpunkt nur schwer abschätzen.

Die Einführung einer CO₂-Bepreisung in den Bereichen Verkehr und Wärme werde sich sicherlich auch auf die wirtschaftliche Produktion in Rheinland-Pfalz auswirken, weil sich damit sowohl Logistikleistungen als auch bestimmte Produktionsprozesse – zunächst in sehr geringem Maße – verteuern dürften. Es müsse aber auch beobachtet werden, ob nicht gegebenenfalls Doppelbelastungen im Hinblick auf den bereits bestehenden Emissionshandel entstehen. Eventuelle Ausgleichsmechanismen müssten dann in jedem Fall gleichermaßen einfach handhabbar wie rechtssicher sein. Die konkreten Auswirkungen dieser Anpassungsprozesse auf Wertschöpfung und Beschäftigung ließen sich aber auch hier nicht genau abschätzen, zumal gleichzeitig Stromkosten gesenkt werden sollen, sodass von diesen Maßnahmen keine eindeutige Lenkungswirkung zu erwarten sei.

Kritisch zu sehen sei außerdem, dass die bereits im Klimaschutzplan 2050 definierten nationalen Sektorziele laut den Eckpunkten gesetzlich festgeschrieben werden sollen. Da so die Sektorziele einklagbar würden und Genehmigungen für bestehende Industrieanlagen infrage gestellt werden könnten, würde die politische Verantwortung auf die Gerichte verlagert werden. Gerade für Unternehmen der chemischen Industrie könne dies problematisch werden, da diese sehr kapitalintensive Anlagen betrieben, welche lange Abschreibungszeiten aufwiesen. Es werde auch darauf ankommen, dass bei einer von der Bundesregierung angestrebten Vereinheitlichung der Zertifikationspreise gegenüber der EU die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Industrie nicht gefährdet werde.

Problematisch sei auch, dass neben der Lenkung über Preise im industriellen Bereich auch eine zusätzliche Lenkung über die unterschiedlichsten Förderprogramme erreicht werden solle. Dieses Nebeneinander werde zu Steuerungsproblemen und möglicherweise auch gegenläufigen Anreizwirkungen führen, von denen auch rheinland-pfälzische Unternehmen betroffen sein könnten.

Gleiches gelte für den Gebäudesektor. Einerseits erfolge eine Bepreisung des CO₂-Ausstoßes, aber andererseits würden unterschiedliche Fördermaßnahmen gelten, sodass auch hier nicht feststehe, welcher Art die Anpassungsreaktionen sein werden.

Aus seiner Sicht komme es jetzt darauf an, die im Klimaschutzpaket genannten Ziele und Maßnahmen so schnell und konkret wie möglich auszugestalten. Unternehmen benötigten kurzfristig Klarheit über Belastungen, Entlastungen und Investitionsbedingungen. Auch die Versorgungssicherheit und die Bezahlbarkeit von Strom müssten mit den CO₂-Einsparungszielen gewährleistet sein.

**36. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 15.10.2019
– Öffentliche Sitzung –**

Fraglich sei, ob sich durch die vorgeschlagenen Maßnahmen CO₂-Einsparungsziele überhaupt erreichen ließen. Daher müsse von weiteren Nachsteuerungen und damit Änderungen der Rahmenbedingungen, nicht zuletzt durch den Bundesrat, ausgegangen werden. Sowohl im privaten als auch im industriellen Bereich fehle damit Investitionssicherheit.

Insbesondere aus den Reihen der Wirtschaft werde betont, dass das Bekenntnis zu einem kontinuierlichen Monitoring, wie es die Bundesregierung im Eckpunktepapier formuliere, zwar richtig sei, aber keinesfalls marktwirtschaftliche Prinzipien durch Instrumente planwirtschaftlicher Steuerung überlagert werden dürften.

Das Klimaschutzpaket schein bisher eher ein bürokratisches Regelwerk mit einer Vielzahl an kleinen Maßnahmen als ein strukturiertes Gesamtpaket zu sein, das die technologieoffene Innovationskraft der Wirtschaft in Deutschland, aber auch in Rheinland-Pfalz fördere.

Staatssekretär Andy Becht sagt auf Bitte des **Abg. Matthias Joa** zu, dem Ausschuss seinen Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen.

Der Antrag ist erledigt.

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

gez. Dr. Rack
Protokollführerin

Anlage

In der Anwesenheitsliste eingetragene Abgeordnete:

Fuhr, Alexander	SPD
Köbberling, Dr. Anna	SPD
Oster, Benedikt	SPD
Schäffner, Daniel	SPD
Sippel, Heiko	SPD
Martin, Helmut	CDU
Schneid, Marion	CDU
Weiner, Thomas	CDU
Wieland, Gabriele	CDU
Joa, Matthias	AfD
Wink, Steven	FDP
Hartenfels, Andreas	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Für die Landesregierung:

Becht, Andy	Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
-------------	---

Landtagsverwaltung:

Neef, Meike	Richterin
Röhrig, Helmut	Reg. Dir. im Sten. Dienst des Landtags (Protokollführer)
Rack, Dr. Katrin	Mitarbeiterin der Landtagsverwaltung (Protokollführerin)