

LANDTAG RHEINLAND-PFALZ

17. Wahlperiode

Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr

4. Sitzung am 30.06.2016
– Öffentliche Sitzung –

Protokoll

Beginn der Sitzung: 14:01 Uhr

Ende der Sitzung: 14:54 Uhr

Tagesordnung:

1. Landesgesetz zur Regelung der im Zusammenhang mit der Veräußerung des Geschäftsanteils des Landes Rheinland-Pfalz an der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH stehenden Angelegenheiten und der Erstattung von Kosten aus nichtwirtschaftlicher Tätigkeit an Flughäfen in Rheinland-Pfalz
Gesetzentwurf der Landesregierung
– Drucksache 17/79 –
2. Unwetterereignisse
Antrag der Fraktion der SPD nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
– Vorlage 17/13 –
3. Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft
Antrag der Fraktion der CDU
– Vorlage 17/49 –
4. Personalsituation beim Landesbetrieb Mobilität
Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
– Vorlage 17/50 –

Ergebnis:

Nicht behandelt
(S. 3)

Erledigt
(S. 4 – 6)

Schriftlich erledigt
(S. 3)

Erledigt
(S. 7 – 8)

Tagesordnung (Fortsetzung):

Ergebnis:

- | | |
|--|--------------------------|
| 5. Rheinbrücke bei Bingen – Ablehnung der Machbarkeitsstudie durch den Kreistag Mainz-Bingen
Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
– Vorlage 17/51 – | Erledigt
(S. 9 – 10) |
| 6. Mittelstandstag 2016
Antrag der Fraktion der FDP nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
– Vorlage 17/55 – | Erledigt
(S. 11 – 12) |
| 7. Einigung zu Regionalisierungsmitteln – Auswirkungen auf Rheinland-Pfalz
Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
– Vorlage 17/57 – | Erledigt
(S. 13 – 15) |

4. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 30.06.2016
– Öffentliche Sitzung –

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

Der Tagesordnungspunkt 1

Landesgesetz zur Regelung der im Zusammenhang mit der Veräußerung des Geschäftsanteils des Landes Rheinland-Pfalz an der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH stehenden Angelegenheiten und der Erstattung von Kosten aus nichtwirtschaftlicher Tätigkeit an Flughäfen in Rheinland-Pfalz
Gesetzentwurf der Landesregierung
– Drucksache 17/79 –

wird nicht behandelt, da der federführende Innenausschuss den Gesetzentwurf der Landesregierung nicht abschließend beraten hat.

Der Ausschuss beschließt ferner, Tagesordnungspunkt 3

Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft
Antrag der Fraktion der CDU
– Vorlage 17/49 –

gemäß § 76 Abs. 2 Satz 3 Vorl. GOLT mit Einverständnis der Antragstellenden und der Landesregierung mit der Maßgabe für erledigt zu erklären, dass die Landesregierung dem Ausschuss schriftlich berichtet.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Unwetterereignisse

Antrag der Fraktion der SPD nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT

– Vorlage 17/13 –

Herr Abg. Dr. Denis Alt bringt in seiner Begründung vor, zunächst seien die Rettungskräfte und die Kräfte des Katastrophenschutzes in besonderer Weise gefordert gewesen, der Situation Herr zu werden. Nunmehr stelle sich die Frage, welche dauerhaften Schäden an der Infrastruktur des Landes entstanden seien und mit welchen Kosten möglicherweise zu rechnen sei.

Herr Staatsminister Dr. Volker Wissing berichtet, die Starkregen- und Unwetterereignisse hätten Rheinland-Pfalz hart getroffen. Die Unwetter hätten in Deutschland insgesamt erhebliche Schäden an der Infrastruktur angerichtet. Auch die Verkehrsinfrastruktur in Rheinland-Pfalz sei lokal sehr unterschiedlich betroffen. Bis auf den Unfall mit einem Nahverkehrszug auf der Rheinstrecke am Samstag, den 25. Juni 2016 seien Personenschäden nicht zu verzeichnen gewesen.

An den Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen seien weit überwiegend geringere Unweterschäden aufgetreten. So hätten beispielsweise Straßenzüge wegen Überschwemmung oder Windbruch kurzzeitig gesperrt werden müssen. Die dadurch hervorgerufenen Straßenverschmutzungen und Verunreinigungen hätten im Wesentlichen durch Personal der Autobahn- und Straßenmeistereien beseitigt werden können. Größere und länger andauernde Verkehrsbehinderungen seien mit Ausnahme eines Schadenfalls an der A 6 bei Ludwigshafen im Wesentlichen nicht aufgetreten.

Soweit Schäden an Banketten und Entwässerungseinrichtungen entstanden oder kleinere Böschungsrutsche eingetreten seien, würden diese seither sukzessiv abgearbeitet. Gleichwohl seien rund 30 größere Schäden mit Sanierungskosten von mehr als 50.000 Euro und einer teilweise längerfristigen oder auch andauernden halbseitigen Sperrung bzw. Vollsperrung gemeldet worden. Die Schadensstellen seien durch Sofortmaßnahmen gesichert worden. Auch hier seien erforderliche Maßnahmen zur Sanierung bereits eingeleitet worden.

Die Schadenshöhe betrage über alle drei Baulastträger – Bund, Land und Kreise – voraussichtlich mindestens 5 Millionen Euro. Im Bereich der Schieneninfrastruktur seien rund 60 Schadensereignisse bzw. Störungen gemeldet worden. Im Einzelnen habe es sich um Blitzeinschlag auf Oberleitungsanlagen, umgestürzte Bäume, zugespülte oder teilweise zerstörte Hangentwässerungsanlagen, Hangrutsche, einen Böschungsbruch, Gleisunter- bzw. -überspülungen gehandelt.

Aufgrund der vorgenannten Schäden hätten teilweise Gleissperrungen vorgenommen und Züge zurückgehalten werden müssen bzw. Zugfahrten auf Befehl oder Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit stattgefunden. Sofortmaßnahmen, um den Bahnbetrieb wieder uneingeschränkt durchzuführen, seien schnellstmöglich veranlasst und auch erledigt worden. Busknotenpunkte seien eingerichtet worden. An fünf Verkehrsstationen – Bingen, Bodenheim, Dienheim, Osthofen und Erpel – seien aufgrund der Niederschläge die Personentunnel überflutet gewesen. Angaben zu den hierdurch entstandenen Kosten oder Schadensbeseitigungen habe die DB AG bisher noch nicht zur Verfügung stellen können.

Zu schwerwiegenden Störungen sei es am Freitag, den 24. Juni 2016 gekommen. Aufgrund von lokalen Gleisunterspülungen sei sowohl die linksrheinische als auch die rechtsrheinische Strecke für mehrere Stunden gesperrt gewesen, was erhebliche Behinderungen im Nah- und Fernverkehr zwischen Köln und dem Rhein-Main-Gebiet zur Folge gehabt haben. Viele Fahrgäste hätten auf die Neubaustrecke ausweichen müssen, die dadurch hinsichtlich ihrer Kapazitäten erheblich belastet gewesen sei.

Am 25. Juni 2016 sei ein Regionalexpresszug aufgrund eines Hangrutsches, bei dem Gleise mit Geröll und Schlammmassen überschwemmt worden seien, bei Oberwesel entgleist. Dabei seien nach Pressemeldungen der Lokführer schwer und sechs Fahrgäste sowie drei Bahnmitarbeiter leicht verletzt worden. Der Zug sei am 26. Juni 2016 geborgen worden. Die zwischenzeitliche Sperrung der B 9 habe wieder aufgehoben werden können.

An den Bundeswasserstraßen seien keine Schäden aufgetreten, allerdings hätten die jährlich erfolgenden planmäßigen Reparaturarbeiten an der Moselschleuse Koblenz, die mit einer rund einwöchigen

4. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 30.06.2016
– Öffentliche Sitzung –

Sperrung der Moselschleusen verbunden seien, nicht abgeschlossen werden können. Die Schleuse Koblenz müsse deshalb demnächst noch einmal für die Schifffahrt gesperrt werden. Durch die teilweise sehr hohen Wasserstände des Rheins hätten Schiffe zeitweise langsamer und in der Mitte des Flusses fahren müssen.

Die Schifffahrt im Abschnitt zwischen Germersheim und Iffezheim habe teilweise – zum Teil mehrere Tage – eingestellt werden müssen. Vereinzelt sei auch der Fährbetrieb beeinträchtigt gewesen, was zum Teil auch weiterhin der Fall sei. Das betreffe beispielsweise die Fähren Oberbillig, Leimersheim und Neuburg.

Aufgrund der aktuellen hochwasserbedingten Schifffahrtssperre zwischen Germersheim und Iffezheim sei im Landeshafen Wörth derzeit keine Schiffsumlagung möglich. Eilige Containertransporte müssten deshalb auf die Schiene verlagert werden. Es bleibe abzuwarten, ob die Ausfälle beim Schiffsgüterumschlag im Laufe des Jahres kompensiert werden könnten.

Insgesamt sei Rheinland-Pfalz von den Unwettern deutlich getroffen worden. Zum Glück habe es nur eine geringe Zahl von Personenschäden gegeben.

Frau Abg. Gabriele Wieland bittet um Auskunft, ob Infrastrukturbaumaßnahmen durch die Unwetterereignisse deutlich verzögert worden seien und ob es Beeinträchtigungen beispielsweise durch Hangrutsche gegeben habe.

Herr Abg. Dr. Jan Bollinger möchte geklärt wissen, ob es schon eine Übersicht über die Gesamtsumme der Schäden gebe.

Herr Abg. Dr. Denis Alt bedankt sich für die umfassende Information über die entstandenen Schäden. 5 Millionen Euro Schäden an den klassifizierten Straßen stellten schon eine gewisse Größenordnung dar. Neben den Rettungskräften möchte er sich auch bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Landesbetriebs Mobilität (LBM) bedanken, da die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Straßenmeistereien in den letzten Wochen einen verstärkten Arbeitseinsatz zu verzeichnen gehabt hätten.

Herr Staatsminister Dr. Volker Wissing antwortet, Bauverzögerungen habe es durch die Unwetterereignisse bisher nicht gegeben. Dass es in der Region um den Hochmoselübergang Rutschungen gebe, sei nicht neu. Die Rutschung an der 25 Kilometer entfernten K 10 habe allerdings keinen fachlichen Bezug zur Hochmoselbrücke. Zur hydrogeologisch-wasserhaushaltlichen Situation im Westhang der Brückentrasse sei 2014 ein Gutachten durch das Büro für Hydrogeologie und Umwelt erstellt worden, das bereits in der Sitzung des Innenausschusses am 5. Juni 2014 vorgestellt und diskutiert worden sei.

In dem Gutachten sei unter anderem die Auswirkung einer extremen Niederschlagssituation untersucht worden. Im Ergebnis sei festgestellt worden, dass aufgrund der neu gewonnenen Erkenntnisse der hydrogeologischen Situation die Standsicherheit des Eifelhangs nicht neu bewertet werden müsse. Eine potenziell kritische Gleitfuge am Eifelhang liege in ca. 22 Metern Tiefe. Seitens des Büros sei damals ausgeführt worden, dass für die Standsicherheit in tieferen Schichten in der Regel nicht der Extremniederschlag an einem Tag verantwortlich sei, da hier der Oberflächenabfluss in der Folge von Hochwasser- und Schlammströmen dominiere.

Der ungünstigere Fall im Hinblick auf Sickerwasserbewegungen und die Grundwasserneubildung sei die Situation, dass es über Wochen und Monate quasi kontinuierlich regne. Unabhängig von diesen Erkenntnissen habe der LBM während und nach den Unwettern die diversen Messstellen genau beobachtet. Die Messergebnisse hätten nach Informationen des LBM keine signifikanten Veränderungen gezeigt, sodass insofern keine Befürchtungen bestünden.

Die von ihm genannten 5 Millionen Euro verteilen sich auf Bund, Land und Kreise etwa folgendermaßen: Bund 700.000 Euro, Land 3,0 Millionen Euro und Kreise 1,3 Millionen Euro. – Dabei seien die Schäden im Bereich der Bahn nicht erfasst.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LBM seien sehr aufmerksam und aktiv gewesen und hätten sehr schnell informiert. Auch Vertreter der Landesregierung seien vor Ort gewesen, insbesondere als

4. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 30.06.2016
– Öffentliche Sitzung –

es am 25. Juni 2016 zu Personenschäden gekommen sei. Sowohl die Ministerpräsidentin und der Innenminister als auch sein Staatssekretär, der vor Ort durch die Sperrung der Straße einen wichtigen Beitrag habe leisten können, um die Bergungsarbeiten so zügig wie möglich und vor allem unbehindert ermöglichen zu können, hätten sich ein Schadensbild gemacht. Dabei sei der Staatssekretär von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des LBM tatkräftig unterstützt worden.

Frau Abg. Jutta Blatzheim-Roegler spricht das Gutachten an, wonach die maximal zu erwartenden Werte von den Regenereignissen, die in Bullay stattgefunden hätten, das etwa 20 Kilometer Luftlinie entfernt liege, überstiegen worden seien. Sie bitte deswegen darum, im Nachgang die genauen Regenmengen, die an der Hochmoselbrücke gefallen seien, noch einmal zu nennen. Zwar könne ein Starkregenereignis 20 Kilometer weiter natürlich nicht 1 : 1 umgesetzt werden, sie bitte aber darum, das auch im Verhältnis zu den im Gutachten genannten Werten noch einmal abzugleichen.

Herr Staatsminister Dr. Volker Wissing nimmt Stellung, man müsse unterscheiden, ob es um Sickerwasser oder um Oberflächenwasser gehe. Die Menge an Oberflächenwasser habe nicht die Relevanz wie die im Sickerwasser. Falls Interesse daran bestehe, könne das Gutachten den Ausschussmitgliedern zur Verfügung gestellt werden.

Herr Abg. Dr. Jan Bollinger wirft die Frage auf, ob die Landesregierung einen Überblick über die Schäden habe, die für Landwirtschaft und Weinbau durch die Unwetterereignisse entstanden seien.

Herr Vors. Abg. Thomas Weiner gibt zu erkennen, diese Frage gehöre nicht unbedingt in diesen Ausschuss.

Herr Staatsminister Dr. Volker Wissing bringt vor, die Beantwortung dieser Frage sei im Ausschuss für Landwirtschaft und Weinbau beantragt. Er könne die Frage mit Ja beantworten. Die Schäden würden mit modernster Technik mithilfe von Drohnen kontinuierlich dokumentiert.

Herr Vors. Abg. Thomas Weiner regt an, Herrn Dr. Bollinger den entsprechenden Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen, wenn er nicht an dieser Ausschusssitzung teilnehme.

Einer Bitte von Frau Abg. Jutta Blatzheim-Roegler entsprechend sagt Herr Staatsminister Dr. Volker Wissing zu, dem Ausschuss die genauen Regenmengen an der Hochmoselbrücke schriftlich mitzuteilen.

Der Antrag – Vorlage 17/13 – hat seine Erledigung gefunden.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Personalsituation beim Landesbetrieb Mobilität
Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
– Vorlage 17/50 –

Frau Abg. Gabriele Wieland legt in der Begründung dar, das Thema Infrastruktur sei als Schwerpunkt schon oft diskutiert und auch im Koalitionsvertrag so festgehalten worden. Natürlich könne das nur umgesetzt werden, wenn auch der Personaleinsatz dafür gewährleistet sei. Beim Landesbetrieb Mobilität (LBM) bestehe Bedarf. Abgesehen von der Aufstockung müssten noch Stellen besetzt werden. Deswegen habe die CDU-Fraktion die entsprechenden Fragen in ihrem Antrag gestellt.

Herr Staatsminister Dr. Volker Wissing führt aus, der LBM benötige zur Erfüllung seiner Aufgaben ausreichende technische und personelle Kapazitäten sowohl für die Planung und den Bau als auch den Betrieb der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Um die für die Planung und die Bauausführung erforderlichen Personalkapazitäten zu ermitteln, bediene sich der LBM eines Personalbemessungsverfahrens, das gemeinsam mit einem externen Gutachter in Anlehnung an die Honorarordnung für Architekten entwickelt worden sei.

Im Rahmen dieses Verfahrens würden auf Grundlage des gegebenen Personalbestandes unter Berücksichtigung von Urlaubs-, Krankheits- und Fehlzeiten die verfügbaren Arbeitszeiten und damit die verfügbaren Planungs- und Baukapazitäten ermittelt. Bei der Bemessung des zukünftigen Bedarfs würden in der Regel auch externe Planungskapazitäten von Ingenieurbüros und gegebenenfalls auch Überstundenregelungen einbezogen. Die Ermittlung der notwendigen Kapazitäten bemesse sich nach den sogenannten Vollzeitäquivalenten.

Für die Bestimmung der zukünftig erforderlichen Kapazitäten bedürfe es daher gesicherter Erkenntnisse über das Volumen der künftig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel für die Bauaktivitäten bei Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, weil der LBM als Auftragsverwaltung für den Bereich der Bundesfernstraßen und auch der Landesstraßen sowie Kreisstraßen zuständig sei.

Derzeit seien nicht alle offenen Planstellen beim LBM besetzt. Der LBM sei jedoch bemüht, alle offenen Planstellen für den technischen Bereich zeitnah zu besetzen. So habe der LBM für 23 ausgeschiedene Ingenieure und Bautechniker in neun Fällen bereits Ersatz Einstellungen vornehmen können. Elf weitere Einstellungsverfahren liefen.

Aufgrund der Erhöhung des Bauvolumens seien dem LBM für den Haushalt 2016 insgesamt 20 zusätzliche Ingenieursstellen bewilligt worden. Auf diesen Stellen hätten zwischenzeitlich ebenfalls neun Einstellungen erfolgen können. In elf weiteren Fällen liefen die Einstellungsverfahren. Insgesamt sei jedoch darauf hinzuweisen, dass die Situation auf dem Stellenmarkt schwierig, ja angespannt sei und nicht genügend Bewerber zur Verfügung stünden.

Zur Umsetzung des Bemessungsbauvolumens in 2016 in Höhe von 563 Millionen Euro – 421 Millionen Euro für den Bund, 87 Millionen Euro für das Land, 47 Millionen Euro für die Kreise und 8 Millionen Euro für Dritte – seien im Haushaltsplan 20 zusätzliche Stellen vorgesehen. Rechnerisch würden allerdings noch weitere Stellen benötigt.

Verändere sich das Bauvolumen in den Folgejahren, seien entsprechende weitere Anpassungen erforderlich. In welcher Höhe Baumittel zur Verfügung stehen würden, sei derzeit noch nicht abschließend entschieden. So befinde sich der Bundesverkehrswegeplan, der eine Laufzeit bis 2030 habe, noch im Stadium des Entwurfs. Änderungen seien noch wahrscheinlich. Das Land bringe sich in diesen Prozess gegenwärtig aktiv ein. Erst wenn die Projektliste abschließend vorliege, könne ein eventueller Mehraufwand abgeschätzt werden. Im Übrigen hätten viele Projekte bereits einen bestimmten Planungsstand erreicht und stünden nicht am Anfang der Planung.

Der LBM sei nachhaltig bemüht, die fehlenden Ingenieure auf dem Arbeitsmarkt zu finden und einzustellen. Da diese Bemühungen nicht ausreichten, um das Bauvolumen abzuarbeiten, seien folgende Maßnahmen eingeleitet worden: Erhöhung der externen Ingenieurleistungen, Anordnung von Überstunden und Durchführung von schnell umsetzbaren Projekten ohne großen Planungsaufwand.

4. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 30.06.2016
– Öffentliche Sitzung –

Der LBM nutze seit Jahren neben der Tagespresse auch Online-Portale, um potenzielle Bewerber auch auf diesem Weg zu erreichen. Neben den ständigen Online-Veröffentlichungen seien in den aktuellen Verfahren 24 Inserate in den lokalen und überregionalen Tageszeitungen geschaltet worden.

Im Detail seien die Methoden anderer Länder zur Deckung des Personalbedarfs nicht bekannt, aber auch die Behörden der anderen Länder verfahren grundsätzlich in vergleichbarer Weise. Auch sie hätten derzeit Probleme, ihren Bedarf an Ingenieuren zu decken.

Der LBM stelle die Ingenieure tarifgerecht ein. Berufsanfänger mit Bachelor-Abschluss würden in der Entgeltgruppe E 10 eingestellt, Bewerber mit Berufserfahrung in der Entgeltgruppe E 11.

Derzeit seien mehr offene Stellen als qualifizierte Bewerber auf dem Stellenmarkt zu verzeichnen. Diese für den LBM unvorteilhafte Bewerberlage ermögliche nicht die zeitnahe Besetzung aller Stellen. Deswegen seien auch die Maßnahmen ergriffen worden, auf die er zuvor eingegangen sei, beispielsweise der Rückgriff auf externe Kapazitäten.

Frau Abg. Gabriele Wieland fragt, ob es sich um Zufall handele, dass es sich in beiden Fällen um neun bzw. elf Personen handele, oder ob es sich möglicherweise um die gleichen Personen handele.

Darüber hinaus interessiere sie, ob es schon Überlegungen gegeben habe, mit Universitäten zusammenzuarbeiten, um schon über die Universitäten durch Praktika, Stipendien etc. mögliche Mitarbeiter zu akquirieren.

Herr Abg. Josef Dötsch bittet um Mitteilung, ob die angeordneten Überstunden ausgezahlt würden oder durch Freizeitausgleich ausgeglichen werden sollten. Im letzten Fall hätte er gerne gewusst, ob sich aus der Vergangenheit eine relevante Anzahl von Überstunden angesammelt habe, welche Größenordnung das erreicht habe und wie das gegebenenfalls in der Personalplanung mit berücksichtigt werden müsse.

Frau Abg. Jutta Blatzheim-Roegler möchte wissen, ob der Landesregierung bekannt sei, dass laut Aussage des Bundesverkehrsministeriums eine Verzögerung beim Bau der Moselschleusen dadurch bedingt sei, dass der Bund nicht genügend Ingenieure finde, und ob der Landesregierung die Methodik bekannt sei, die der Bund anwende, um seinen Personalbedarf zu decken.

Herr Vors. Abg. Thomas Weiner schließt die Frage an, ob es die Möglichkeit gebe, angehende Ingenieure zum Beispiel durch Praktika oder duale Ausbildungsgänge, Stipendien etc. schon etwas an den Landesdienst heranzuführen.

Herr Staatsminister Dr. Volker Wissing bemerkt, dass mit den vorgetragenen Zahlen sei Zufall. Die Zahlen veränderten sich auch ständig. Die Landesregierung sei bemüht, Einstellungen vorzunehmen, wenn dies möglich sei.

Die Kooperation mit den Universitäten werde praktiziert.

Die Überstunden würden zum Teil ausbezahlt und zum Teil über die Sommermonate hinweg abgebaut.

Da es sich bei den Kapazitäten des Bundes um originäre Bundesverwaltung handele, lägen dem Land darüber keine Erkenntnisse vor.

Die vom Vorsitzenden angesprochene Kooperation finde statt. Es bestehe seitens des Landes natürlich ein Interesse daran, über Praktika möglichst früh an den LBM heranzuführen und auch auf die Attraktivität des LBM als Arbeitgeber hinzuweisen.

Einer Bitte von Herrn Vors. Abg. Thomas Weiner entsprechend sagt Herr Staatsminister Dr. Volker Wissing zu, dem Ausschuss seinen Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen.

Der Antrag – Vorlage 17/50 – hat seine Erledigung gefunden.

Punkt 5 der Tagesordnung:

Rheinbrücke bei Bingen – Ablehnung der Machbarkeitsstudie durch den Kreistag Mainz-Bingen

Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT

– Vorlage 17/51 –

Frau Abg. Dorothea Schäfer kommt auf die Ankündigung der neuen Koalition zu sprechen, Bewegung in den Brückenbau auch bei Bingen zu bringen. Diese Ankündigung sei auf ein großes Echo in der Region gestoßen. Die Reaktion sei überwiegend positiv, und zwar nicht nur im Bereich eines Landkreises, sondern auch in der gesamten Region. Auch im Regionalen Raumordnungsplan stehe dezidiert, dass eigentlich zwei Brücken zwischen Bingen und Nierstein für den überregionalen Bedarf von großer Wichtigkeit wären. Nachdem das Thema im Kreistag besprochen worden sei, habe die CDU-Fraktion einige Fragen dazu formuliert. Der CDU-Fraktion gehe es jetzt vor allem um die Frage, wie es weitergehe und ob es Gespräche mit den betroffenen Regionen gebe, wie dies auch im Koalitionsvertrag angekündigt gewesen sei.

Herr Staatsminister Dr. Volker Wissing macht darauf aufmerksam, im Koalitionsvertrag für 2016 bis 2021 heiße es, dass eine Machbarkeitsstudie für eine Brücke zwischen Bingen und Rüdeshcim in Auftrag gegeben werde, falls die betroffenen Landkreise dieses Vorhaben unterstützten und sich finanziell beteiligten.

Diese Aussage sei von allen Koalitionspartnern mitgetragen worden. Die ablehnende Haltung des Kreistags Mainz-Bingen gegenüber einer Rheinbrücke zwischen Bingen und Rüdeshcim sei der Landesregierung bei der Aufstellung des Koalitionsvertrages dabei sehr wohl bewusst gewesen. Allerdings habe es in der Vergangenheit durchaus unterschiedliche Positionen der Kreise und der regionalen Mandatsträgerinnen und Mandatsträger gegeben. Das Thema werde in der Region sehr heftig diskutiert. Wie oft bei Infrastrukturprojekten gebe es natürlich auch eine kontroverse Diskussion.

So hätten sich die Regierungen der beiden Länder Hessen und Rheinland-Pfalz ebenso wie die betroffenen Landkreise Rheingau-Taunus und Mainz-Bingen im Jahr 2002 darauf verständigt, eine privat finanzierte Rheinbrücke zwischen Bingen und Rüdeshcim als Kreisstraße zu realisieren. Hierzu seien bis 2006 eine Verkehrsuntersuchung, eine Studie zur Linienführung, ein städtebaulicher Fachbeitrag und eine Umweltverträglichkeitsstudie zur Vorbereitung eines Raumordnungsverfahrens erstellt worden. Auch das sei bekannt gewesen, als der Koalitionsvertrag vereinbart worden sei.

Die Umweltverträglichkeitsstudie sei zu dem Ergebnis gekommen, dass es in dem Vogelschutzgebiet Rheinaue Bingen/Ingelheim durch den Bau einer Rheinbrücke zu erheblichen Beeinträchtigungen kommen würde und nur aus den sogenannten zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses ohne zumutbare andere Alternative eine Realisierung möglich wäre.

Vor diesem Hintergrund stehe die bisher favorisierte Linie im Bereich der alten Eisenbahnbrücke in der Tat vor erheblichen naturschutzfachlichen Hürden. Sicher wäre dazu eine Ausnahmegenehmigung der EU-Kommission mit eingehender Begründung erforderlich. Solche Ausnahmen habe es allerdings bereits an anderer Stelle gegeben, sodass man sagen könne, das damalige Umweltverträglichkeitsgutachten sei nicht zu einem abschließenden Ergebnis gekommen.

Ziel der Landesregierung werde es nun sein, in Zusammenarbeit mit den betroffenen Kreisen auszuloten, ob die bislang angedachten Lösungen unter bestimmten Bedingungen oder gegebenenfalls verkehrlich sinnvolle Alternativen für eine Rheinquerung an anderer Stelle möglich wären. Es gehe darum, die kontroverse Diskussion auszuloten und zu schauen, ob es bei den Kritikern eine generelle Ablehnung einer Rheinquerung sei oder ob es um den konkreten Ort gehe und ein Konsens noch denkbar sei.

Hierzu sei die Landesregierung gesprächsbereit. Sollten beide betroffenen Landkreise diese Vorgehensweise unterstützen, wäre die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Prüfung alternativer Standorte anzustreben. Die Landesregierung sehe das Projekt einer Rheinbrücke zwischen Bingen und Rüdeshcim trotz der vorhersehbaren Reaktionen auf kommunaler Ebene keineswegs als nicht realisierbar

4. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 30.06.2016
– Öffentliche Sitzung –

an. Angesichts der knappen Haushaltsmittel werde die Landesregierung allerdings vorrangig die Infrastrukturprojekte vorantreiben, die vor Ort erwünscht seien. Man stehe noch am Anfang der Legislaturperiode. Die Hand der Landesregierung bleibe ausgestreckt. Er sei in der Sache gesprächsbereit.

Frau Abg. Dorothea Schäfer verweist darauf, dass der Landrat in öffentlicher Sitzung davon gesprochen habe, ihm gehe es um die Machbarkeitsstudie. Er habe dem Land letztendlich das Angebot gemacht, die früheren Studien mit einzubeziehen. Sie bewerte es als positiv, dass man Gesprächsbereitschaft zeige, zumal durch den Regionalen Raumordnungsplan die überregionale Bedeutung deutlich ausgesprochen werde.

Herr Staatsminister Dr. Volker Wissing stellt klar, der Landesregierung gehe es zunächst einmal um die Frage, ob die Menschen vor Ort eine Querung wünschten. Wenn dies bejaht werde, müsse man sich die Frage stellen, an welcher Stelle sie richtig angesetzt sei. Danach müsse man sich mit einer Machbarkeitsstudie auseinandersetzen und einen Weg suchen, wie man das Projekt realisieren könne. Er sei von dieser kommunalpolitischen Entscheidung nicht überrascht gewesen. Allerdings sei dieses Vorhaben auch aufgrund der naturschutzrechtlichen Voraussetzungen so komplex, dass das einer vertieften Auseinandersetzung bedürfe. Aus diesem Grunde sei es der Landesregierung so wichtig gewesen, dabei zu einem Konsens zu kommen. Diese Anstrengungen zu unternehmen und immer wieder auf ein Nein auf kommunaler Ebene zu stoßen, sei angesichts der insgesamt großen infrastrukturpolitischen Herausforderungen der Landesregierung schwer vermittelbar.

Herr Vors. Abg. Thomas Weiner gibt seinen Eindruck wider, dass der Minister erwarte, dass jetzt die Kommunen auf das Land mit einem konkreten Vorschlag zukämen, wo die Brücke gebaut werden sollte. Er werfe die Frage auf, ob es nicht Sinn einer Machbarkeitsstudie sei, erst einmal zu sondieren, an welchen Stellen so etwas möglich sei und welche Rheinseite dieses Problem lösen solle.

Herr Staatsminister Dr. Volker Wissing macht geltend, das ergebe sich unmittelbar aus dem Koalitionsvertrag selbst. Dort stehe, dass eine Machbarkeitsstudie unter der Bedingung vereinbart sei, dass die Landkreise das Vorhaben unterstützten und sich finanziell beteiligten. Diese Frage der Unterstützung und finanziellen Beteiligung sei jetzt zu klären. Hierfür sei er selbstverständlich gesprächsbereit. Die Hand der Landesregierung bleibe in Richtung der Kreise ausgestreckt.

Auf den Hinweis des **Herrn Vors. Abg. Thomas Weiner**, dass dies die geltende Sprachregelung sei, erwidert **Herr Staatsminister Dr. Volker Wissing**, das sei nicht nur die Sprachregelung, sondern auch die Vereinbarung zwischen den Koalitionspartnern; denn es sei teilweise in der Öffentlichkeit der Eindruck entstanden, man habe sich auf den Bau der Brücke verständigt. Das müsse er korrigieren, da dies unter die Bedingung gestellt sei, dass dies vor Ort unterstützt werde und man sich finanziell beteilige. Die Unterstützung vor Ort müsse durch eine kommunalpolitische Entscheidung herbeigeführt werden. Dies könne und wolle er nicht landespolitisch vorgeben.

Einer Bitte von Frau Abg. Dorothea Schäfer entsprechend sagt Herr Staatsminister Dr. Volker Wissing zu, dem Ausschuss seinen Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen.

Der Antrag – Vorlage 17/51 – hat seine Erledigung gefunden.

Punkt 6 der Tagesordnung:

Mittelstandstag 2016

Antrag der Fraktion der FDP nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT

– Vorlage 17/55 –

Herr Abg. Steven Wink erwähnt, der Mittelstandstag am 9. Juni 2016 sei teilweise von den gemeinsamen Ausschusssitzungen überdeckt worden. Bei dem Mittelstandstag handele es sich um eine wichtige Veranstaltung, um zukünftige Probleme in der Wirtschaft, wie Wettbewerbsfähigkeit, Fachkräftesicherung und neuerdings auch die Digitalisierung, zu behandeln. Er bitte um Berichterstattung über die Ergebnisse des diesjährigen Mittelstandstages.

Herr Staatsminister Dr. Volker Wissing führt an, der Mittelstandstag am 9. Juni 2016 habe eine Tradition des Wirtschaftsministeriums fortgesetzt, die er gern aufgenommen habe. Er biete den mittelständischen Unternehmen des Landes einmal im Jahr eine zentrale Veranstaltung zu den Schwerpunktthemen der mittelständischen Wirtschaft. Sie würden in Workshops und in Plenarversammlungen mit den Experten des jeweiligen Fachgebiets und vor allem auch mit Unternehmen behandelt, die zu dem Thema eigene Erfahrungen einbringen könnten.

Die Veranstaltung sei mit dem Kongressveranstalter Convent aus Frankfurt organisiert worden, der Mitveranstalter akquiriere, um die Breite des Beratungsangebots sicherzustellen. Von 14 Workshops habe das Wirtschaftsministerium 2016 selbst drei und die ISB einen weiteren besetzt. Die Schwerpunkte des Wirtschaftsministeriums seien im Jahr 2016 die Fachkräftesicherung, die Unterstützung der mittelständischen Wirtschaft bei der Internationalisierung und das Thema IT-Sicherheit im mittelständischen Unternehmenssegment gewesen.

Angesichts der Knappheit an Fachkräften sei die Profilierung des Mittelstands als attraktiver Arbeitgeber von unschätzbare Bedeutung. Die Projektleiterin „Beruf und Familie“ des Unternehmens Globus Handelshof und der geschäftsführende Gesellschafter der Kamb Elektrotechnik GmbH hätten dazu Erfolgsfaktoren attraktiver Arbeitgeber vorgestellt. Der Hauptgeschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft der Handwerkskammern habe sich zur Fachkräftesicherung im Handwerk geäußert. Über das landesweite Fachkräfteprojekt „Strategie für die Zukunft“, „Lebensphasenorientierte Personalpolitik 4.0“ vom Institut für Beschäftigung und Employability der Hochschule Ludwigshafen und das kammerübergreifende Landesprojekt „Handwerk attraktiv Rheinland-Pfalz“ sei informiert worden.

Wie es der Wirtschaft gelingen könne, mit innovativen Produkten und Dienstleistungen auf internationalen Märkten erfolgreich zu sein, habe die Außenwirtschaftsförderung des Ministeriums gemeinsam mit dem Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Rheinhessen, dem Geschäftsführer der PREMOSYS GmbH, dem Institut Fraunhofer ICT-IMM und der ISB behandelt.

Um die Bedrohung mittelständischer Unternehmen durch Cyber-Angriffe, die Gefahr von gezielten und kombinierten Angriffen auf Unternehmen über einen längeren Zeitraum und um die Notwendigkeit, die Mitarbeiter zu Sorgfalt und Aufmerksamkeit gegenüber Bedrohungen aus dem Netz zu sensibilisieren, sei es im Workshop „IT-Sicherheitslage 2016“ gegangen. Er sei von einem Spezialisten der Cyber-Sicherheit und dem Wirtschaftsschutz des Verfassungsschutzes durchgeführt worden.

Ziel des Mittelstandstages sei es, den Austausch der Unternehmen untereinander und mit den Experten zu ermöglichen. Dabei solle für neue Themen sensibilisiert werden und über Unterstützungsangebote des Mittelstands informiert werden. Insofern sei auch die ISB regelmäßig als Förderinstitut der Landesregierung dort vertreten und bringe sich engagiert ein.

Mit gut 650 Besucherinnen und Besuchern habe der Mittelstandstag – wie auch in den letzten Jahren – 2016 ein sehr breites Echo gefunden. Die Befragungen zur Besucherzufriedenheit zum diesjährigen Termin liefen noch. Die ersten Eindrücke dazu seien aber mehr als positiv.

In seiner Themenbreite habe der Mittelstandstag auch im Jahr 2016 den mittelständischen Unternehmen wichtige Informationen und Anregungen bieten können. Er wolle diese Tradition künftig fortsetzen. Dabei komme es ihm darauf an, deutlich zu machen, dass die Themen des Mittelstandstages nicht nur

4. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 30.06.2016
– Öffentliche Sitzung –

im Blitzlicht einer Tagung behandelt würden, sondern kontinuierlich intensiv durch das Wirtschaftsministerium bearbeitet würde. So seien die Beispielsthemen des Jahres 2016 eingebunden in langfristig angelegte politische Strategien, die zudem durch Projekte begleitet würden. Die Landesregierung wolle die Themen aufgreifen und einen Mehrwert schaffen und kontinuierlich an den Themen arbeiten sowie kontinuierlich durch andere Formate vertiefte Beratungs- und Unterstützungsangebote machen und auch Vernetzungsinitiativen geben.

Die Unterstützung der Internationalisierung werde in der Wirtschaftspolitik auch weiterhin eine wichtige Rolle spielen. Die Fachkräftesicherung sei ebenfalls eine Aufgabe, die in verschiedenen Arbeitsgruppen intensiv bearbeitet werde. Das Thema IT-Sicherheit sei ein Aspekt der Digitalisierung der Wirtschaft und von ganz großer Bedeutung. Hier gehe es letztlich darum, die Wettbewerbsfähigkeit der Betriebe zu sichern und sie zu schützen. Um das Beratungsangebot und die Unterstützung der Unternehmen dabei zu verbessern, sei im Wirtschaftsministerium gerade eine Studie in Auftrag gegeben worden, die über eine Befragung von Unternehmen ermitteln werde, wie die Unternehmen selbst am besten bei der Verbesserung der IT-Sicherheit begleitet werden könnten. Das sei typische Mittelstandspolitik. Große Global Player hätten diese Probleme schnell selbst gelöst oder könnten sie zumindest selbst lösen. Für die mittelständische Wirtschaft sei hier eine Unterstützung und auch ein gegenseitiges Netzwerken von unschätzbare Bedeutung.

Nach dem Mittelstandstag sei vor dem Mittelstandstag. Die Planungen für die Veranstaltung im Jahr 2017 liefen bereits. In den nächsten Monaten werde sich klären, mit welchen Schwerpunktthemen die Landesregierung dann die mittelständischen Betriebe anspreche. Man werde sich dabei immer daran orientieren, was die Betriebe, die er über das Jahr besuche, der Landesregierung selbst mitgäben. Ganz wichtig sei es, nicht von oben herab zu sagen, welche Themen die Landesregierung für richtig halte, sondern es gehe um ganz konkrete Hilfsangebote.

Der Antrag – Vorlage 17/55 – hat seine Erledigung gefunden.

Punkt 7 der Tagesordnung:

Einigung zu Regionalisierungsmitteln – Auswirkungen auf Rheinland-Pfalz
Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
– Vorlage 17/57 –

Frau Abg. Jutta Blatzheim-Roegler erinnert daran, dass das Thema der Regionalisierungsmittel in Rheinland-Pfalz den zuständigen Ausschuss bereits in der letzten Legislaturperiode beschäftigt habe.

Dass nunmehr auch unter den Ländern eine Einigung zu den Regionalisierungsmitteln erfolgt sei, sei neu. Die GRÜNEN hätten gern gewusst, welche Auswirkungen diese Einigung zwischen den Ländern auf Rheinland-Pfalz habe.

Herr Staatsminister Dr. Volker Wissing stellt fest, die Regionalisierungsmittel seien die wichtigste Finanzierungsquelle der Länder für den Schienenpersonennahverkehr und für die Angebote des ÖPNV. Die Höhe dieser Mittel sei entscheidend dafür, ob den Kunden ein attraktives Angebot zur Verfügung gestellt werden könne. Von daher habe sich aus der bisher ungeklärten Frage, in welcher Höhe 2016 und danach die Mittel zur Verfügung stünden, ein erhebliches Risiko ergeben.

Nach langen Diskussionen hätten sich am 24. September 2015 die Bundeskanzlerin und die Regierungschefinnen und -chefs der Länder darauf verständigt, die Regionalisierungsmittel 2016 auf 8 Milliarden Euro zu erhöhen und in den Folgejahren mit einer jährlichen Rate von 1,8 % zu dynamisieren. Die Verteilung der Mittel sollte dabei nach dem sogenannten Kieler Schlüssel erfolgen.

In der Folge sei die Verteilung der Mittel allerdings insbesondere von den neuen Bundesländern infrage gestellt worden. Die Verteilung nach dem Kieler Schlüssel sei nämlich davon ausgegangen, dass ein dynamisierter Betrag von 8,5 Milliarden Euro je Jahr zur Verfügung stehe. Bei einem Grundbetrag von nur 8 Milliarden Euro hätten die neuen Bundesländer weniger Mittel erhalten als bei Weiterführung der bisherigen Regelung.

Weil bis zum Jahresende 2015 keine Einigung der Länder über die Verteilung der Mittel auf die Länder zustande gekommen sei, habe der Bund im Dritten Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vom 15. Dezember 2015 zunächst nur den Betrag für 2016 von 8 Milliarden Euro und die Dynamisierung ab 2017 mit 1,8 % jährlich bestimmt. Die Verteilung habe durch Rechtsverordnung des Bundes mit Zustimmung des Bundesrates vorgenommen werden sollen.

Darüber hätten sich die Länder bisher allerdings nicht verständigen können. Anfang Januar 2016 habe der Bund den Ländern deshalb mitgeteilt, dass er bis zur Klärung der Mittelverteilung auf die Länder die Regenerierungsmittel nur auf der Grundlage des Gesamtbetrags des Jahres 2015 von 7,4 Milliarden Euro und nach dem Verteilungsschlüssel für 2015 vornehmen werde. Danach hätte sich für Rheinland-Pfalz für 2016 ein Betrag von 382,5 Millionen Euro ergeben. Ausgehend von der Einigung vom 24. September 2015 seien aber in den Haushaltsplan des Landes für 2016 Regionalisierungsmittel in Höhe von 419,1 Millionen Euro eingestellt worden. Dass dies zu Problemen im Haushaltsvollzug geführt hätte, sei offensichtlich.

Vor dem Hintergrund dieser sehr unsicheren Situation bei den Regionalisierungsmitteln sei zu begrüßen, dass jetzt eine Einigung erzielt werden können. Diese sehe vor, dass der Bund künftig 8,2 Milliarden Euro Regionalisierungsmittel an die Länder ausreiche, also 200 Millionen Euro mehr als bisher vorgesehen. Dieser Betrag werde jährlich ebenfalls mit 1,8 % dynamisiert.

Von diesem Gesamtbetrag würden dann rund 200 Millionen Euro jährlich unmittelbar an die neuen Bundesländer verteilt. Der Rest von 8 Milliarden Euro werde nach dem unter den Ländern vereinbarten sogenannten Kieler Schlüssel verteilt. Zudem erhalte das Saarland aus dem Aufstockungsbetrag von 200 Millionen Euro 1 Million Euro jährlich.

Im Ergebnis werde damit für Rheinland-Pfalz die Mittelausstattung gesichert, wie sie am 24. September 2015 mit der Bundeskanzlerin vereinbart worden sei. Das liege auch der aktuellen Haushaltsplanung des Landeshaushalts zugrunde. Ohne die jetzt getroffene Vereinbarung wäre es absehbar zu erheblichen Problemen bei der Finanzierung der Angebote des Rheinland-Pfalz-Takts und bei der Umsetzung

4. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 30.06.2016
– Öffentliche Sitzung –

der hierfür erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen gekommen. Mit der erreichten Einigung sei diese Basis geschaffen worden, um den Rheinland-Pfalz-Takt 2015 in seiner Stärke zu erhalten.

Die jetzt getroffenen Absprachen über die Höhe und Verteilung der Mittel müssten möglichst schnell in Gesetzesform gegossen werden. Erst danach bestehe tatsächlich abschließend Sicherheit, was die künftige Mittelausstattung angehe. Es sei zu hoffen, dass das zeitnah erfolgen werde.

Trotz der auch für Rheinland-Pfalz erfreulicherweise mit der neuen Regelung verbundenen Zuwächse werde aber die Finanzierungslage für den Rheinland-Pfalz-Takt und den ÖPNV/SPNV insgesamt angespannt bleiben. Ursächlich dafür sei insbesondere, dass in den zurückliegenden Jahren die Infrastrukturkosten, also die Trassen- und Stationspreise als entscheidende Kostenpositionen im SPNV, überaus stark gestiegen seien. Sie machten inzwischen über 50 % der Kosten des Schienenpersonennahverkehrs aus. Deshalb werde es jetzt darauf ankommen, die vom Bund im Rahmen der Revisionsverhandlungen zugesagten Trassen- und Stationspreisbremse im Rahmen der anstehenden Beratungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes durchzusetzen, damit zukünftig die Trassen- und Stationspreise in den Ländern nicht stärker stiegen als der Zuwachs der Regionalisierungsmittel. Davon werde entscheidend abhängen, in welchem Umfang die Angebote des Rheinland-Pfalz-Takts künftig betrieben und – so wünsche er es sich – weiterentwickelt werden könnten.

Frau Abg. Blatzheim-Roegler wirft die Frage auf, ob die 1 Million Euro, die das Saarland aus den für die neuen Bundesländer vorgesehenen Mitteln erhalte, die Realisierung der S-Bahn-Verlängerung Homburg/Zweibrücken befördere und ob sich die Landesregierung deswegen weiterhin in Gesprächen mit dem Saarland befinde.

Außerdem habe der Minister erwähnt, dass es möglicherweise zu einer Preisbremse bei den Trassen- und Stationspreisen käme. Das wäre auch für Rheinland-Pfalz sehr wünschenswert. Gleichzeitig wolle die DB AG nach ihren Informationen sozusagen als Kompensation die Trassenpreise des eigenwirtschaftlichen Fernverkehrs erhöhen. Das müsste ihres Erachtens auch frühzeitig beobachtet werden, weil immer noch der Wunsch nach der Wiederanbindung von Trier bestehe. Sie sehe die Gefahr, dass Rheinland-Pfalz auf der einen Seite zwar etwas Gutes widerfahre, auf der anderen Seite auch wieder ein Nachteil entstehe. Deswegen frage sie, ob die Landesregierung diesbezüglich weiterhin in Gesprächen mit dem Bund stehe.

Herr Abg. Dr. Denis Alt erklärt, seine Frage beziehe sich auf eine Befürchtung, die es seit den letzten Monaten bzw. Jahren gegeben habe, dass der Bund die Einigung bei den Regionalisierungsmitteln an eine Gesamteinigung über die Bund-Länder-Finanzierungen knüpfen würde. Er frage deshalb, ob man davon ausgehen könne, ob die jetzt gefundene Einigung unabhängig von einer Einigung über die Bund-Länder-Finanzbeziehungen bestehe oder ob da noch ein Damoklesschwert schwebe, zumal es noch keine gesetzgeberische Umsetzung gebe.

Er finde es ganz wichtig, dass diese Trassen- und Stationspreise etwas eingebremst würden. Seines Erachtens müsse man auch in Zukunft verstärkt darauf achten, inwiefern diese Preise in einem ordentlichen Verhältnis zu den Leistungen stünden, die vor Ort erbracht würden. Wenn man sich anschau, mit viel öffentlichen Mitteln teilweise Bahnhöfe saniert würden, und man andererseits sehe, in welchem Zustand sie sich bereits kurze Zeit danach befänden, müsse man darauf wohl ein verstärktes Augenmerk legen.

Herr Staatsminister Dr. Volker Wissing informiert, die 1 Million Euro, die an das Saarland gehe, hänge mit deren Rückläuferquote zusammen. Was die von Blatzheim-Roegler angesprochene Trasse angehe, teile er ihre Hoffnung. Darüber hinaus bemühe er sich sogar, dass sie realisiert werden könne.

Am Rande der Wirtschaftsministerkonferenz habe er die saarländische Kollegin schon einmal angesprochen, ob er sie dafür gewinnen könne, und man habe vereinbart, sich bei Gelegenheit einmal zu einem intensiveren Gedankenaustausch zu treffen. Er kenne das Projekt sehr gut. Man könne sicher sein, er werde seinen Beitrag dazu leisten, damit das Projekt realisiert werden könne. Es hänge natürlich nicht unwesentlich vom Saarland ab. Das Problem in diesem Zusammenhang bestehe natürlich darin, dass das Interesse an der Strecke von beiden Bundesländern nicht gleichgewichtig betrachtet werde. Es habe den Anschein, als habe Rheinland-Pfalz ein größeres Interesse daran. Das solle seine Bemühungen jedoch nicht mindern.

4. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 30.06.2016
– Öffentliche Sitzung –

Zu den Preisen sei es wohl so, dass von Bundesseite eine Verschiebung beabsichtigt sei. Wenn man im regionalen Bereich eine Einbremsung wolle, dann sei beabsichtigt, das auf die Fernstrecken umzulegen.

Am Ende hat man sich immer erst geeinigt, wenn insgesamt eine Einigung vorliege. Nach Informationen der Landesregierung seien die Regionalisierungsmittel konsentiert und müssten nur noch legislativ umgesetzt werden. Die Frage des Bund-Länder-Finanzausgleichs sei davon getrennt zu sehen. Es sei eher so, dass im Zusammenhang mit dem Bund-Länder-Finanzausgleich die Frage der Bundesfernstraßenverwaltung diskutiert werde. Über diesen Punkt werde dem Ausschuss schriftlich berichtet werden.

Herr Dr. Lothar Kaufmann (Abteilungsleiter im Ministerium für Wirtschaft und Verkehr) ergänzt, die Bundesregierung habe sich bezüglich des Eisenbahnregulierungsgesetzes dazu entschieden, das sogenannte Vollkostenprinzip bei der Trassen- und Stationspreisbildung zu verfolgen. Das habe natürlich zur Folge, wenn die Trassen- und Stationspreise für den Nahverkehr gedeckelt würden, dass sozusagen ein Dritter finanzieren müsse. Das könne im Grunde entweder der Fernverkehr oder der Güterverkehr sein. Beides sei nicht gewollt. Deswegen hätten die Länder in ihrer Stellungnahme, die sie im Bundesratsverfahren abgegeben hätten, darauf gedrungen, dass am Ende der Bund den Ausgleich beispielsweise über erhöhte Mittelzuweisungen für die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung leiste.

Einer Bitte der Frau Abg. Jutta Blatzheim-Roegler entsprechend sagt Herr Staatsminister Dr. Volker Wissing zu, dem Ausschuss seinen Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen.

Der Antrag – Vorlage 17/57 – hat seine Erledigung gefunden.

Mit einem Dank an die Anwesenden für die Mitarbeit schließt **Herr Vors. Abg. Thomas Weiner** die Sitzung.

gez.: Schorr

Protokollführer

Anlage

4. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 30.06.2016
– Öffentliche Sitzung –

In der Anwesenheitsliste eingetragene Abgeordnete:

Alt, Dr. Denis	SPD
Fuhr, Alexander	SPD
Rahm, Andreas	SPD
Schäffner, Daniel	SPD
Sippel, Heiko	SPD
Dötsch, Josef	CDU
Schäfer, Dorothea	CDU
Weiner, Thomas	CDU
Wieland, Gabriele	CDU
Bollinger, Dr. Jan	AfD
Wink, Steven	FDP
Blatzheim-Roegler, Jutta	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Für die Landesregierung:

Wissing, Dr. Volker	Minister für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
---------------------	--

Landtagsverwaltung:

Thiel, Christiane	Regierungsrätin
Schorr, Horst	Regierungsdirektor im Sten. Dienst des Landtags (Protokollführer)