

LANDTAG RHEINLAND-PFALZ

17. Wahlperiode

Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr

10. Sitzung am 27.10.2016
– Öffentliche Sitzung –

Protokoll

Beginn der Sitzung: 11:40 Uhr

Ende der Sitzung: 12:43 Uhr

Tagesordnung:

1. Start der Planungen der Mittelrheinbrücke
Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
Fraktion der CDU
– Vorlage 17/396 –

2. Reaktivierung von mehreren Bahnstrecken in Rheinland-Pfalz
Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
Fraktion der CDU
– Vorlage 17/397 –

3. Lang-Güterzüge
Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Vorlage 17/412 –

4. Gründungsberatung im Segment der Freien Berufe
Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
Fraktion der FDP
– Vorlage 17/424 –

Ergebnis:

Erledigt
(S. 5 – 10)

Abgesetzt
(S. 3)

Erledigt
(S. 11 – 12)

Erledigt
(S. 13 – 14)

Tagesordnung (Fortsetzung):

5. Prüfung der beruflichen Qualifikationen von Flüchtlingen in Rheinland-Pfalz
Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
Fraktion der SPD
– Vorlage 17/427 –
6. Radschnellverbindungen zur Verbesserung der Radmobilität
Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
Fraktion der SPD
– Vorlage 17/438 –
7. IHK-Standortanalyse nördliches Rheinland-Pfalz
Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
Fraktion der SPD
– Vorlage 17/439 –

Ergebnis:

Abgesetzt
(S. 3)

Erledigt
(S. 15 – 16)

Schriftlich erledigt
(S. 4)

10. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 27.10.2016
– Öffentliche Sitzung –

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

Punkte 2 und 5 der Tagesordnung:

2. Reaktivierung von mehreren Bahnstrecken in Rheinland-Pfalz

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT

Fraktion der CDU

– Vorlage 17/397 –

5. Prüfung der beruflichen Qualifikationen von Flüchtlingen in Rheinland-Pfalz

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT

Fraktion der SPD

– Vorlage 17/427 –

Der Ausschuss kommt überein, die Tagesordnungspunkte abzusetzen.

Punkt 7 der Tagesordnung:

IHK-Standortanalyse nördliches Rheinland-Pfalz

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT

Fraktion der CDU

– Vorlage 17/439 –

Der Antrag – Vorlage 17/439 – wird gemäß § 76 Abs. 2 Satz 3 Vorl. GOLT mit Einverständnis der Antragstellenden und der Landesregierung mit der Maßgabe für erledigt erklärt, dass die Landesregierung dem Ausschuss schriftlich berichtet.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Start der Planungen der Mittelrheinbrücke

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
Fraktion der CDU
– Vorlage 17/396 –

Frau Abg. Wieland merkt an, in den vergangenen Tagen und Wochen seien zusätzliche Aspekte zu diesem Projekt vorgebracht worden. In dem Bericht bitte sie unter anderem darauf einzugehen, bei welchem Ressort die Federführung für dieses Projekt liege und wie sich die Finanzierungssituation darstelle.

Frau Staatssekretärin Schmitt berichtet, im Koalitionsvertrag sei folgende Aussage enthalten: „Die Planung einer Mittelrheinbrücke als weiterbeverträgliches, kommunales Verkehrsprojekt wird wieder aufgenommen. Diese Planung ist eingebunden in die Entwicklung eines regionalen Mobilitätskonzeptes.“

Die Landesregierung arbeite derzeit intensiv an der Wiederaufnahme der Planungen. Hierzu hätten bereits erste Abstimmungsgespräche zwischen dem Innenministerium und dem Wirtschaftsministerium stattgefunden. Zuletzt hätten sich Herr Staatssekretär Becht und Herr Staatssekretär Kern am 12. Oktober 2016 getroffen, um das weitere Vorgehen abzustimmen.

Als nächster Schritt müssten nun die beiden betroffenen Landkreise Rhein-Hunsrück und Rhein-Lahn als Vorhabenträger Beschlüsse für die Beauftragung des Landesbetriebs Mobilität (LBM) zur weiteren Planung der Mittelrheinbrücke und Vorbereitung der Unterlagen für ein Raumordnungsverfahren fassen. Vom Rhein-Hunsrück-Kreis seien schon die notwendigen Beschlüsse gefasst worden. Hierzu solle in Kürze ein Schreiben an die beiden Landräte gehen.

Das Raumordnungsverfahren für die Mittelrheinbrücke solle von der Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord (SGD Nord) durchgeführt werden. Das Innenministerium habe die SGD Nord bereits dementsprechend angewiesen.

Vorgabe seitens der SGD Nord sei, dass keine Unterlagen, die älter als fünf Jahre seien, in das Raumordnungsverfahren eingebracht werden. Aufgrund dessen seien die teils vorhandenen Unterlagen zu aktualisieren bzw. neu zu erstellen. Gemeinsames Ziel der beiden Ministerien sei es, Mitte 2018 mit dem Raumordnungsverfahren zu beginnen.

Erst wenn das Raumordnungsverfahren positiv abgeschlossen worden sei und sich eine Querungsvariante als raumordnerisch und insbesondere weiterbeverträglich erwiesen habe, könne mit der Detailplanung mit anschließendem Baurechtsverfahren für die Brücke begonnen werden. Wann dann letztendlich ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss als eine wesentliche Voraussetzung für den Bau der Brücke vorliege, sei insbesondere vor dem Hintergrund der Weiterbeverträglichkeit der Brücke letztlich noch nicht abschätzbar, zumal auch Klagen nicht auszuschließen seien.

Die Aussagen in der Presse, die Mittelrheinbrücke würde in zehn Jahren stehen, seien wünschenswert. Realistischer erscheine ihr jedoch ein längerer Realisierungszeitraum, der von dem zuvor geschilderten Planungsablauf abhängig sei.

Neben dem Baurecht sei auch die Finanzierung eine wesentliche Voraussetzung für den Bau der Brücke. Bislang sei die Finanzierungsfrage noch nicht geklärt. Insofern seien die in der Presse genannten Förderzahlen nicht nachvollziehbar. Bei den aktuellen Pressemeldungen handle es sich anscheinend um unzutreffende Schlussfolgerungen, die zu einer Fehleinschätzung seitens der Presse geführt haben könnten.

Für kommunale Verkehrsinfrastrukturvorhaben bestünden grundsätzlich Fördermöglichkeiten nach dem Entflechtungsgesetz bzw. einer Nachfolgeregelung, aus Landesfinanzausgleichs- oder Landesmitteln oder aus Städtebaufördermitteln. Hierzu solle ein Arbeitskreis in Kürze mit Vertretern des Innenministerium und des Wirtschaftsministeriums eingerichtet werden, der sich dieser Finanzierungsthematik annehmen werde.

Insgesamt betrachtet befinde sich das Vorhaben einer Mittelrheinbrücke in kommunaler Baulast noch in einem frühen Planungsstand. Nach den bisherigen Vorarbeiten müsse nun noch ein Kreis den Beschluss fassen, nachdem von dem anderen Kreis dieser Beschluss bereits gefasst worden sei, den LBM mit der Vorbereitung der Unterlagen für die Raumordnung zu beauftragen. Danach blieben die Gutachten und Untersuchungen für ein Raumordnungsverfahren abzuwarten, um weitergehende konkrete Aussagen zu dem Vorhaben treffen zu können.

Herr Abg. Dr. Bollinger stellt fest, die AfD habe sich bereits vor der Landtagswahl für mehr Rheinbrücken und auch für den Bau der Mittelrheinbrücke ausgesprochen. Natürlich sei die Fraktion der AfD nicht begeistert, dass die Realisierung der Mittelrheinbrücke mehr als zehn Jahre dauern solle. Er bitte zu erläutern, worauf die Divergenz zwischen der Einschätzung der IHK, die von einer Bauzeit von fünf Jahren spreche, und dem heute dargelegten Zeitraum zurückzuführen sei.

Es sei erfreulich, dass sich der Rhein-Hunsrück-Kreis bereit erklärt habe, sich am Brückenbau zu beteiligen. Im Auftrag des Kreistags habe der Landrat angeboten, sich an den Kosten mit einem Betrag von 5 Millionen Euro zu beteiligen. Allerdings bestehe beim Rhein-Hunsrück-Kreis nicht die Bereitschaft, sich an den Kosten für den Erhalt der Mittelrheinbrücke zu beteiligen. Deshalb bitte er um Auskunft, wer nach Auffassung der Landesregierung für den Erhalt der Mittelrheinbrücke zuständig sein sollte und ob der vom Rhein-Hunsrück-Kreis angebotene Betrag als realistisch eingeschätzt werde.

Herr Abg. Dötsch bezieht sich auf die Aussage, in das Raumordnungsverfahren würden nur Unterlagen eingebracht, die nicht älter als fünf Jahre seien. Aufgrund des Koalitionsvertrags zur zurückliegenden Legislaturperiode sei in Bezug auf die Mittelrheinbrücke ein politisch gewollter Stillstand zu verzeichnen gewesen. Deshalb bitte er um Auskunft, welche Unterlagen aufgrund des Stillstands älter als fünf Jahre seien und daher neu zu erstellen bzw. zu aktualisieren seien. Ebenso bitte er darzustellen, welche Kosten damit verbunden seien.

In der 15. Legislaturperiode habe es erhebliche Anstrengungen gegeben, um bei der UNESCO eine Akzeptanz für eine Mittelrheinbrücke zu erreichen. Er bitte um Mitteilung, wie diesbezüglich der Stand sei und inwiefern sich durch den Stillstand in der zurückliegenden Legislaturperiode die Betrachtung durch die UNESCO verändert habe.

Herr Abg. Bracht teilt mit, der Kreistag des Rhein-Hunsrück-Kreises habe am Montag Beschlüsse gefasst, die auf einem sehr unbefriedigenden Gespräch beruhten, das der Landrat zusammen mit dem Landrat des Rhein-Lahn-Kreises im Wirtschaftsministerium geführt habe. Nach diesem Gespräch sei beim Landrat des Rhein-Hunsrück-Kreises der Eindruck entstanden, die im Koalitionsvertrag enthaltenen Aussagen zur Mittelrheinbrücke seien nur Blendwerk, mit denen man in den nächsten fünf Jahren über die Runden kommen wolle.

Zuvor sei von Frau Staatssekretärin Schmitt ausgeführt worden, Aussagen vonseiten der Landtagsfraktion der SPD, die Mittelrheinbrücke werde in zehn Jahren stehen, seien aus ihrer Sicht völlig unrealistisch. Ebenso seien die in diesem Zusammenhang genannten Förderbeträge für sie nicht nachvollziehbar. Er bitte, zu diesem Bereich konkretere Erläuterungen zu geben.

Nach Auffassung der Fraktion der CDU stelle die Errichtung einer Brücke über den Rhein, die eine Bundeswasserstraße und zwei Eisenbahnhauptstrecken überspanne und zwei Bundesstraßen miteinander verbinde, keine Aufgabe für eine Kommune dar und sollte deshalb eigentlich nicht in kommunaler, sondern in Landes- oder Bundesträgerschaft erfolgen. Dies könne auch damit begründet werden, dass diese Rheinbrücke keine Verbindung zwischen zwei Gemeinden sein werde, sondern insbesondere die rechte Rheinseite die Rheinbrücke für einen unmittelbaren Anschluss an die A 61 benötige, um sich weiterentwickeln zu können. Dies werde auch daran deutlich, dass in der Vergangenheit auf der rechten Rheinseite die Bevölkerung und die Zahl der Arbeitsplätze dramatisch zurückgegangen seien.

Sofern diese Brücke aber dennoch in kommunaler Trägerschaft errichtet werden solle und die Kommunen gefordert seien, zum Bau finanzielle Beiträge zu leisten, dann erwarteten die Kreise berechtigterweise, dass Klarheit über die Finanzen herrsche, bevor erste Kosten entstehen. Diese Erwartung werde in dem vom Kreistag des Rhein-Hunsrück-Kreises am Montag gefassten Beschluss zum Ausdruck ge-

bracht. Dieser Beschluss enthalte das Angebot, allein vonseiten des Rhein-Hunsrück-Kreises einen Betrag von bis zu 5 Millionen Euro bereitzustellen, um die Brücke realisieren zu können, egal in welcher Trägerschaft sie liegen werde. Dies sei aus der Sicht des Rhein-Hunsrück-Kreises ein sehr weitgehendes Angebot. Vor sieben bis acht Jahren seien die Baukosten auf 40 Millionen Euro geschätzt worden. Heute müsse wahrscheinlich mit erheblich höheren Kosten gerechnet werden. Wenn von einer Förderung von 90 % oder sogar von 96 % ausgegangen würde, wie sie von der Fraktion der SPD genannt worden sei, würde auf den Rhein-Hunsrück-Kreis unter Zugrundelegung der damals geschätzten Kosten ein Betrag von 0,8 Millionen Euro bzw. 2 Millionen Euro entfallen. Demgegenüber habe der Rhein-Hunsrück-Kreis nun beschlossen, einen Betrag von bis zu 5 Millionen Euro bereitzustellen.

Wenn in der Öffentlichkeit kritisiert werde, dieser Beschluss des Kreistags des Rhein-Hunsrück-Kreises sei ein Beitrag zur Verhinderung der Brücke, könne er dies nicht nachvollziehen, oder es treffe zu, dass die im Koalitionsvertrag enthaltenen Aussagen zur Mittelrheinbrücke nur Blendwerk seien und tatsächlich diese Brücke nicht gewollt sei.

Deshalb sollten die beiden Kreise zeitnah mit dem Land verhandeln, wie letztlich die Verteilung der Baukosten erfolgen und wer welche Lasten tragen solle. Diese Verhandlungen sollten geführt werden, bevor erste Kosten entstehen. Zuvor sei berichtet worden, das Raumordnungsverfahren, initiiert von den beiden Kreisen, sollte möglichst schnell auf den Weg gebracht werden. Deshalb bitte er um Auskunft, welche Kostenverteilung konkret vorgesehen sei.

Herr Abg. Oster führt aus, in den vergangenen Tagen sei oft der Eindruck erweckt worden, beim Projekt der Mittelrheinbrücke gebe es keine Fortschritte. Deshalb sei er Frau Staatssekretärin Schmitt dankbar, dass diese die in den vergangenen Wochen unternommenen Schritte in ihrem Bericht dargelegt habe. Daran werde deutlich, dass es Bewegung bei diesem Projekt gebe. Aus der Sicht der Fraktion der SPD sei dies ein sehr wichtiges Projekt, hinter dem sie stehe. Dennoch gehe aber Gründlichkeit vor Schnelligkeit. Es müsse Rechtssicherheit für die Errichtung dieser Brücke bestehen. Deshalb wären Schnellschüsse fatal und würden der Brücke mehr schaden als nutzen.

Wenn die Absicht bestehe, der Umsetzung des Projekts Steine in den Weg zu legen, werde so gehandelt, wie dies durch den Rhein-Hunsrück-Kreis mit seinem Beschluss geschehen sei. Die mit dem Beschluss verbundene Vorfestlegung könnte zu einem späteren Zeitpunkt noch Schwierigkeiten bereiten. Deshalb sei dieser Beschluss für das Projekt nicht dienlich. Zu den Förderbeträgen stünden unterschiedliche Summen im Raum. Nach seiner Kenntnis gebe es keine Vorfestlegungen zur Höhe der Förderbeträge. Dies sei auch durch Frau Staatssekretärin Schmitt in ihrem Bericht zum Ausdruck gebracht worden.

Im Bericht sei auch darauf hingewiesen worden, dass es sich um eine kommunale Brücke handeln werde. Daher sei es für ihn eine Selbstverständlichkeit, dass mit den beiden betroffenen Kreisen auch über die Folgekosten gesprochen werden müsse. Die Vorfestlegung des Rhein-Hunsrück-Kreises, sich mit einem Betrag von maximal 5 Millionen Euro an den Baukosten zu beteiligen, aber sich danach an den Folgekosten nicht zu beteiligen, könnte zu einem späteren Zeitpunkt zu Problemen führen.

Zunächst einmal sollten die nächsten notwendigen Schritte eingeleitet werden. Wie schon erwähnt, seien Schnellschüsse aber nicht hilfreich. Die Rechtssicherheit müsse im Vordergrund stehen, weil bei Klagen könnte es zu zeitlichen Problemen kommen. Bei Klagen würde nämlich ein Zeitraum von mehr als zehn Jahren vergehen, bis die Mittelrheinbrücke realisiert sei.

Frau Staatssekretärin Schmitt bestätigt, dass es in der Öffentlichkeit sehr unterschiedliche Aussagen zum Zeitpunkt der Realisierung der Mittelrheinbrücke gebe. Möglicherweise sei dies darauf zurückzuführen, dass sehr umfangreiche Planungsverfahren erforderlich seien und teilweise nicht bekannt sei, welcher Zeitraum für diese Planungsverfahren benötigt werde. Für das Raumordnungsverfahren und die Abstimmung mit der UNESCO sei nun einmal ein längerer Zeitraum erforderlich. Selbstverständlich bestehe die Absicht, die Verfahren so zügig wie möglich durchzuführen, aber zugleich müsse auch sehr genau gearbeitet werden. Insofern sei es denkbar, dass sehr unterschiedliche zeitliche Einschätzungen kommuniziert worden seien.

Für die Landesregierung sei wichtig, die Finanzierung des Projekts auf solide Füße zu stellen. Deshalb sei von den beiden Staatssekretären die Einrichtung eines Arbeitskreises vereinbart worden, zu dem in

10. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 27.10.2016
– Öffentliche Sitzung –

Kürze eingeladen werde. Das Ergebnis dieses Arbeitskreises sollte abgewartet werden, damit bekannt sei, wie die Finanzierung aussehen werde und welche Beiträge dazu von den Beteiligten geleistet werden könnten. Der Arbeitskreis werde auch die betroffenen beiden Kreise einbeziehen.

Älter als fünf Jahre seien zum einen die Unterlagen zum Bereich der Verkehrsuntersuchung und zum anderen die Umweltverträglichkeitsprüfung. Deshalb müsse eine Aktualisierung dieser Unterlagen erfolgen.

Im Hinblick auf die UNESCO müsse noch ein Masterplan erstellt werden. Die Zuständigkeit dafür liege beim Innenministerium. Dessen Aufgabe sei es, dieses Thema zügig aufzugreifen.

Bei der Kommunikation bestimmter Sachverhalte bestehe die Gefahr, dass diese von der Presse manchmal nicht ganz korrekt wiedergegeben würden. Wichtig sei, dass Einigkeit bestehe, die Mittelrheinbrücke so schnell wie möglich zu realisieren. Zunächst sei es aber erforderlich, die notwendigen Hausaufgaben zu erledigen.

Mit der Mittelrheinbrücke solle eine regionale Verkehrssituation geregelt werden. Daher liege die Trägerschaft auf der kommunalen Ebene. Bezüglich der Anbindung müsse geprüft werden, inwieweit überhaupt ein überregionaler Bedarf bestehe. Aus den bisher vorliegenden Untersuchungen ergebe sich dieser nicht.

Wie schon dargestellt, werde die Einladung zum Arbeitskreis in Kürze erfolgen, um sich mit allen Akteuren an einem Tisch zusammensetzen zu können. Vorschnelle Aktivitäten seien nicht hilfreich, sondern es müsse zielgerichtet Schritt für Schritt nach dem Prinzip „Gründlichkeit vor Schnelligkeit“ vorgegangen werden.

Frau Abg. Wieland wirft die Frage auf, was zu einer gründlichen Vorgehensweise gehöre. Für sie schließe dies ein, dass die Finanzierungsfrage in einer sehr frühen Phase geklärt werde, damit keine Planungskosten für ein Projekt anfallen, das nicht umgesetzt werde. Eine ungeklärte Finanzierung könne auch zu neuen zeitlichen Verzögerungen führen, sodass erneut Unterlagen zu aktualisieren seien. Deshalb bitte sie um Auskunft, welche Priorität die Klärung der Finanzierungsfrage eingeräumt werde.

Ferner bitte sie darauf einzugehen, welche Rolle die Planungen bezüglich der Bundesgartenschau bei der Zeitplanung, den Kosten und der Trägerschaft für das Projekt der Mittelrheinbrücke spielten. In diesem Zusammenhang bitte sie auch darauf einzugehen, ob es sich immer noch um ein rein regionales Projekt handle, wenn Rheinland-Pfalz eine Bundesgartenschau im Mittelrheintal unterstütze.

Herr Abg. Dötsch bezieht sich auf die Aussage, die Unterlagen zum Bereich der Verkehrsuntersuchung und die Umweltverträglichkeitsprüfung seien älter als fünf Jahre und müssten deshalb aktualisiert werden. Vor diesem Hintergrund bitte er um Auskunft, welches Datum diese Unterlagen tragen. Weiter bitte er um Auskunft, welcher Zeitraum erforderlich sei, um diese Unterlagen zu aktualisieren bzw. neu zu erstellen.

Ferner bitte er seine zuvor schon gestellte Frage nach den Kosten zu beantworten.

Es sei auch der von der UNESCO geforderte Masterplan angesprochen worden. Nach seiner Kenntnis sei vor ungefähr sechs Jahren ein Masterplan in Auftrag gegeben worden. Dieser Masterplan sei dann von der damaligen Wirtschaftsministerin Lemke in der zurückliegenden Legislaturperiode vorgestellt worden. Damals sei es nicht als notwendig angesehen worden, die Forderungen der UNESCO zu berücksichtigen. Deshalb frage er, weshalb im damals in Auftrag gegebenen Masterplan nicht die Vereinbarkeit einer möglichen Mittelrheinbrücke mit den Forderungen der UNESCO im Hinblick auf das Welterbe „Oberes Mittelrheintal“ berücksichtigt worden sei. Dabei bitte er auch darauf einzugehen, mit welchen zusätzlichen Kosten in diesem Zusammenhang zu rechnen sei. Ferner bitte er darzulegen, wer dafür verantwortlich sei, dass dieser Punkt nicht Gegenstand des Masterplans sei.

Herr Abg. Dr. Bollinger stellt fest, der Bau einer Mittelrheinbrücke sei zwar in den Koalitionsvertrag aufgenommen worden, aber in der Vergangenheit seien nicht alle Koalitionspartner für diese Brücke eingetreten. Deshalb frage er, ob das Projekt tatsächlich von allen Koalitionsparteien unterstützt werde

und sich das Wirtschaftsministerium bei der Realisierung des Projekts von der kompletten Ampelkoalition getragen fühle.

Herr Abg. Bracht hat es sehr verwundert, dass die Landesregierung keinen Bedarf für eine Anbindung der künftigen Mittelrheinbrücke an das überregionale Verkehrsnetz sehe. Insbesondere auf der linken Rheinseite bestehe eindeutig ein solcher Bedarf. Deshalb seien auch in den Jahren 2008 bis 2010 die Kosten für den Bau einer Mittelrheinbrücke einschließlich der Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz von 40 Millionen Euro auf 60 Millionen Euro angehoben worden. Im Wahlkampf sei daher auch immer nur von Kosten in Höhe von 60 Millionen Euro die Rede gewesen. Damals sei also erkannt worden, dass es einen Bedarf für diese Anbindung gebe. Deshalb sei es für ihn völlig unverständlich, dass ein solcher Bedarf heute nicht mehr gesehen werde. Die Fraktion der CDU wolle die Mittelrheinbrücke, aber zugleich müsse damit eine verbesserte Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz erfolgen, damit der Verkehr nicht über die vorhandenen engen Straßen geleitet werden müsse.

Durch den Beschluss des Kreistages des Rhein-Hunsrück-Kreises sei keine Vorfestlegung erfolgt, sondern dieser beinhalte einen Verhandlungsauftrag an den Landrat. Es sei ein selbstverständliches Vorgehen, vor Beginn der Planungen zu klären, wie sich die Finanzierung des Projekts verteile und wer später für den Unterhalt zuständig sei. In den Jahren 2006 bis 2011 seien vom Rhein-Lahn-Kreis und vom Rhein-Hunsrück-Kreis bereits jeweils 200.000 Euro vergeblich für die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens verausgabt worden, weil nach der Landtagswahl 2011 das Projekt von der damaligen rot-grünen Koalition nicht weiterverfolgt worden sei. Eine solche Situation solle nicht noch einmal eintreten. Deshalb müsse Klarheit bestehen, bevor weitere Mittel verausgabt werden.

Nur am Rande weise er darauf hin, dass es sich um ein Projekt handle, das er selbst bereits seit dem Jahr 1999 begleite. Dieses Projekt sei immer wieder verschoben worden, zuletzt nach der Landtagswahl 2011. Zu diesem Zeitpunkt habe die UNESCO bereits ihr Einverständnis gegeben, das Projekt zu planen, wobei diese aber gefordert habe, die Planungen mit ihr weiter abzustimmen. Die Fraktion der CDU wolle nun sicherstellen, dass es bei dem Projekt nicht noch einmal zu Verzögerungen komme, sondern dieses so schnell wie möglich realisiert werde.

Frau Abg. Blatzheim-Roegler bezeichnet es als selbstverständlich, dass die im Koalitionsvertrag enthaltene Vereinbarung zur Mittelrheinbrücke von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN unterstützt werde.

Frau Staatssekretärin Schmitt bestätigt, dass von allen Koalitionsfraktionen gemeinsam an der Realisierung des Projekts gearbeitet werde. Beim Wirtschaftsministerium bestehe auch nicht der Eindruck, dass bestimmte Projekte nicht gemeinsam von allen Koalitionsfraktionen getragen würden.

Es stelle eine Selbstverständlichkeit dar, sich bei einem so bedeutsamen Projekt zunächst mit den Finanzierungsfragen zu beschäftigen. Kurzfristig werde eine Einladung zu dem neu zu gründenden Arbeitskreis ergehen. Dann werde das Problem der Finanzierung mit allen Akteuren gemeinsam gelöst werden.

Bei den bisherigen Planungen sei eine mögliche Bundesgartenschau kein Thema gewesen. Es werde jedoch eine Abstimmung mit dem Innenministerium erfolgen, das dafür verantwortlich sei.

Gerne teile sie schriftlich mit, welche Unterlagen aufgrund ihres Alters für das Raumordnungsverfahren neu zu erstellen bzw. zu aktualisieren seien. Unter anderem gehe es um den Managementplan, der in den Masterplan integriert werden müsse.

Die Frage, weshalb bei dem damals in Auftrag gegebenen Masterplan nicht die Vereinbarkeit einer möglichen Mittelrheinbrücke mit den Forderungen der UNESCO im Hinblick auf das Welterbe „Oberes Mittelrheintal“ berücksichtigt worden sei, müsste an die damals zuständige Ministerin gerichtet werden.

Herr Abg. Dötsch bittet, zu diesem Punkt ebenfalls schriftlich zu berichten.

Frau Staatssekretärin Schmitt sagt zu, auf diesen Punkt in dem schriftlichen Bericht einzugehen.

10. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 27.10.2016
– Öffentliche Sitzung –

Im Hinblick auf die Ausführungen von Herrn Bracht sei klarzustellen, dass eine Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz geprüft werde. Zum jetzigen Zeitpunkt wäre es verfrüht, eine solche Anbindung auszuschließen.

Auf Bitte von Herrn Abg. Dötsch sagt Frau Staatsministerin Schmitt zu, dem Ausschuss schriftlich mitzuteilen, welche Unterlagen aufgrund ihres Alters (älter als fünf Jahre) für das Raumordnungsverfahren neu erstellt bzw. aktualisiert werden müssen und weshalb im damals in Auftrag gegebenen Masterplan nicht die Vereinbarkeit einer möglichen Mittelrheinbrücke mit den Forderungen der UNESCO im Hinblick auf das Welterbe „Oberes Mittelrheintal“ berücksichtigt worden sind.

Der Antrag – Vorlage 17/396 – hat seine Erledigung gefunden.

Punkt 3 der Tagesordnung:

Lang-Güterzüge

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Vorlage 17/412 –

Frau Staatssekretärin Schmitt führt aus, die Beseitigung von Engpässen im Schienennetz zur Steigerung der Kapazitäten für den Schienengüterverkehr entspreche langjährigen Forderungen nicht nur des Umweltbundesamts. Sie sei Ziel der Verkehrspolitik schlechthin, weil sonst die gewünschte und aus Umweltgründen notwendige Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene nicht hinreichend möglich sei. Zuletzt habe die Verkehrsministerkonferenz am 7. Oktober 2016 einen entsprechenden einstimmigen Beschluss gefasst und vom Bund verlangt, das Netz in Deutschland durchgängig mit 740 m langen Güterzügen befahrbar zu machen. Dies ziele auf den jetzt zur Entscheidung anstehenden Bundesverkehrswegeplan ab.

Nach einem intensiven Beteiligungsverfahren am Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 habe das Bundeskabinett die finale Fassung des BVWP am 3. August 2016 beschlossen. Für den Bereich der Schienenwege seien 103 Maßnahmen, unter anderem auch das Projekt „Überholgleise für 740-Meter-Züge“, als potenzieller Bedarf in den BVWP 2030 aufgenommen worden. Nach der Zustimmung der parlamentarischen Gremien werde das geänderte Bundesschienenwege-Ausbaugesetz Grundlage für die Realisierung aller im BVWP enthaltenen Projekte sein. Die volkswirtschaftliche Bewertung des DB-seitigen Vorschlags zu Überholgleisen für ein 740-Meter-Netz sei durch den Bund gestartet worden, liege jedoch aktuell noch nicht vor. Bei einer positiven Bewertung könne das Projekt noch in den vorliegenden Bedarf aufsteigen.

Mit der Realisierung des 740-Meter-Netzes würde die Zuglänge im netzweiten Durchschnitt um ca. fünf Waggons erhöht werden können. Auf den meisten Hauptabfuhrstrecken – auch in Rheinland-Pfalz – verkehrten allerdings heute bereits 740 m lange Güterzüge. Nach Angaben der DB AG liege ihr Anteil bei etwa 15 %.

Mit der Anmeldung der DB zum BVWP in 2013 seien 109 kapazitiv wirkende Maßnahmen aufgezeigt worden. Von diesen seien bereits 43 zwischenzeitlich anderweitig realisiert worden oder würden im Rahmen anderer laufender Maßnahmen umgesetzt. Von den genannten 109 Maßnahmen lägen acht in Rheinland-Pfalz.

Ein wichtiger Schwerpunkt des 740-Meter-Netzes sei der Rheinkorridor. Hier seien nach Angaben der DB AG in Rheinland-Pfalz die Bahnhöfe Urmitz, Bingen, Ingelheim, Bodenheim und Osthofen betroffen. Weiterhin habe die DB AG Maßnahmen abseits dieses Korridors auf weiteren Strecken in Rheinland-Pfalz in Hetzerath, Kaiserslautern und Kindsbach vorgesehen.

Bei allen Maßnahmen im Bereich Rheinland-Pfalz handle es sich um signaltechnische Maßnahmen, das heißt um Signalversetzungen oder zusätzlich erforderlich Signale. Diese acht Maßnahmen im Bereich Rheinland-Pfalz seien nach dem derzeitigen Stand nicht planrechtsrelevant, das heißt, es müssten keine Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden.

Die Landesregierung begrüße die Maßnahmen, weil sie die Attraktivität der Schiene verbesserten und so die Abwicklung des Güterverkehrs umweltfreundlicher ermöglichen. Die Steigerung des Verkehrs auf der Schiene sei in die Prognosen, die ihrerseits der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung zugrunde lägen, bereits eingepreist. Die Landesregierung gehe davon aus, dass die notwendigen Lärmsanierungen der Steigerung des Schienengüterverkehrs vorausgehen.

Herr Vors. Abg. Weiner stellt fest, die letzte Aussage sei wichtig für die Anrainer.

Frau Abg. Blatzheim-Roegler bezeichnet es grundsätzlich als eine gute Maßnahme, Überholgleise für 740-Meter-Güterzüge zu schaffen. Jedoch sei sie für den Hinweis im Bericht dankbar, dass es aus der Sicht der Landesregierung besonders wichtig sei, insbesondere im Mittelrheintal den von Zügen ausgehenden Lärmpegel zu reduzieren. Vermutlich werde es schwierig sein, im Mittelrheintal diese baulichen Veränderungen vorzunehmen. In der Bevölkerung gebe es auch die Befürchtung, künftig nicht nur von

10. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 27.10.2016
– Öffentliche Sitzung –

lauten, sondern auch noch von längeren Güterzügen belästigt zu werden. Gleichzeitig werde auch eine Zunahme des Güterzugverkehrs vermutet. Deshalb unterstütze die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN weiterhin alle Maßnahmen der Landesregierung, um die vom Zugverkehr ausgehende Lärmbelastung zu reduzieren. Die von Staatsminister Dr. Wissing in der vergangenen Woche diesbezüglich erhobenen Forderungen gegen den Bund habe sie mit Freude aufgenommen.

Herr Abg. Dötsch sieht es als problematisch an, wenn weitere Überholgleise für 740-Meter-Güterzüge im Mittelrheintal geschaffen werden. Nach seinem Eindruck habe bisher weitgehend Einigkeit bestanden, dass eine nachhaltige Reduzierung des vom Güterzugverkehr ausgehenden Lärms nur durch die Schaffung einer Alternativstrecke möglich sei, die leider nicht im BVWP enthalten sei. Deshalb stelle sich für ihn die Frage, inwieweit gegenüber dem Bund der Druck erhöht werden könne, indem den Maßnahmen nur zugestimmt werde, wenn die Alternativstrecke vom Bund in den BVWP aufgenommen werde.

Es sei zwar zu begrüßen, wenn möglichst viele Güter auf der Schiene befördert werden, aber die im Mittelrheintal vorgesehenen Maßnahmen im Hinblick auf 740-Meter-Güterzüge sehe er kritisch. 740-Meter-Güterzüge seien auf den Strecken, an denen ein ausreichender Lärmschutz für die Bevölkerung gegeben sei, zu begrüßen, aber im Mittelrheintal sei dieser Lärmschutz nicht vorhanden. Deshalb sei es fraglich, ob die vorgesehenen Maßnahmen bei der Bevölkerung im Mittelrheintal auf Akzeptanz stoßen werden.

Zugleich bitte er, dem Ausschuss den Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen.

Herr Vors. Abg. Weiner ist der Ansicht, bei längeren Zügen entfielen auf den einzelnen Waggon geringere Kosten, womit ein wirtschaftlicher Anreiz verbunden sei. Er frage, ob dieser Anreiz nicht dazu genutzt werden könne, um die Forderung umzusetzen, ein Einsatz dieser längeren Züge sei nur dann möglich, wenn diese aus Waggonen mit leisen Bremssohlen bestehen.

Herr Abg. Dr. Bollinger bittet um Auskunft, welche Kosten mit den acht im Land vorgesehenen Maßnahmen für das Land verbunden seien. Ferner bitte er darauf einzugehen, ob durch die längeren Züge eine stärkere Belastung der Schieneninfrastruktur verbunden sei. Beispielsweise nehme durch längere Züge die Belastung von Brücken zu.

Frau Staatssekretärin Schmitt legt dar, die zuvor erwähnten Forderungen gegenüber dem Bund seien von Herrn Staatsminister Dr. Wissing erhoben worden, um auch gegenüber den Betroffenen in der Region deutlich zu machen, welches langfristige Ziel von der Landesregierung angestrebt werde.

Die Alternativstrecke sei zum BVWP angemeldet. Mit dem Ausbau des 740-Meter-Netzes werde eine kurzfristige Lösung angestrebt, um die Lärmbelastung für die Bevölkerung zu reduzieren. Unabhängig davon werde natürlich auch die langfristige Planung in Form einer Alternativstrecke von der Landesregierung im Auge behalten.

Im Hinblick auf die angesprochenen Anreize sei es wichtig, in der Kommunikation deutlich darauf hinzuweisen, dass durch die Lang-Güterzüge die Lärmbelastung deutlich verringert werden solle. Inwieweit es in diesem Zusammenhang konkret möglich sei, Forderungen zu stellen, müsse noch geprüft werden.

Die Kosten für die Maßnahmen übernehme die DB AG. Deshalb seien ihr auch die Kosten für diese Maßnahmen nicht bekannt.

Den Sprechvermerk stelle sie gerne dem Ausschuss zur Verfügung.

Auf Bitte von Herrn Abg. Dötsch sagt Frau Staatssekretärin Schmitt zu,
dem Ausschuss ihren Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen.

Der Antrag – Vorlage 17/412 – hat seine Erledigung gefunden.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Gründungsberatung im Segment der Freien Berufe

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
Fraktion der FDP
– Vorlage 17/424 –

Frau Abg. Schmitt teilt mit, freiberufliche Gründungen hätten ihren Schwerpunkt traditionell in Ballungsräumen, aber auch im ländlichen Bereich spielten sie eine wichtige Rolle. In Rheinland-Pfalz sei mehr als ein Viertel der Selbstständigen den Freien Berufen zuzuordnen. Die Freien Berufe könnten auch hier als Kernbereich einer wissensbasierten Gesellschaft gelten. Die Nutzung digitaler Medien und des Internet biete gerade auch im ländlichen Bereich neue Möglichkeiten freiberuflicher Gründungen.

Die Anzahl der freiberuflichen Gründungen sei bundesweit in den vergangenen Jahren im Gegensatz zu den gewerblichen Gründungen angestiegen. Förderlich wirke sich dabei die zunehmende Tertiärisierung der Wirtschaft, also der Prozess der Umwandlung einer Industriegesellschaft hin zur Dienstleistungsgesellschaft, aus.

Das Statistische Landesamt habe im September festgestellt, dass der Umsatzzuwachs im Bereich „Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen“, zu dem Architektur- und Ingenieurbüros sowie die Rechts-, Steuer- und Unternehmensberatungen zählte, mit plus 12 % besonders kräftig ausgefallen sei. Der Bedarf an freiberuflichen beratenden Dienstleistungen sei hoch. Ihre Rolle für die Entwicklung der Wirtschaft sei daher groß und gerade im Hinblick auf die Veränderungen in der Wirtschaft von zentraler Bedeutung.

Der Begriff der Freien Berufe fasse ein breites Spektrum an Tätigkeiten zusammen. Zu den Freien Berufen zählten die Heilberufe, die rechts-, wirtschafts- und steuerberatenden Berufe, eine Reihe technisch-naturwissenschaftlicher Berufe wie auch die informationsvermittelnden Berufe. Daher seien auch die Herausforderungen an diese Bereiche sehr unterschiedlich.

Allen gemeinsam sei jedoch die Notwendigkeit hoher beruflicher Qualifikation. Sie sei Voraussetzung für den Erfolg freiberuflicher Vertrauensdienstleistungen.

Aufgrund der zunehmenden Digitalisierung in der Gesellschaft sei auch bei der großen Mehrheit der Freiberufler der Anteil der Online-Kontakte mit Kunden sehr deutlich gewachsen. Der Berufsalltag bei den Freien Berufen sei durch die Nutzung digitaler Medien und Internet deutlich geprägt, insbesondere bei 82,3 % der Befragten mit rechts-, steuer- und wirtschaftsberatenden Berufen, bei 77,7 % der technisch-naturwissenschaftlichen und bei 77,6 % der kulturellen Berufe.

Neue Freie Berufe entstünden im Zuge der Digitalisierung als digitale Dienstleistungen.

Gründungsberatung richte sich in Rheinland-Pfalz traditionell auch an Freiberufler. Bei den „verkammerten“ Berufen, wie zum Beispiel den Architekten oder Steuerberatern, böten die Kammern selbst Hilfe an. Ansprechpartner sei zudem der Landesverband der Freien Berufe.

Zudem hätten freiberufliche Gründungen aller Branchen die Möglichkeit, im Rahmen des Beratungsprogramms des Landes für Existenzgründungen die Förderung der Beratung in Anspruch zu nehmen.

Seit 2012 fördere die Landesregierung darüber hinaus Beratungen für Freiberufler durch das bundesweit tätige Institut für Freie Berufe in Nürnberg. Die bundesweite Erfahrung des Instituts ermögliche eine zielgerichtete Beratung auch in selteneren Berufen des breiten Spektrums an Freiberuflern.

Das Institut biete telefonische und schriftliche Beantwortung von Anfragen an und führe Beratungstage in Rheinland-Pfalz durch. 2015 seien es landesweit mehr als 900 Beratungsgespräche und 17 Termine in Mainz, Ludwigshafen, Trier und Koblenz gewesen.

Beraten ließen sich zu 46 % Männer und zu 54 % Frauen. Gründungsinteressierte in Freien Kulturberufen stellten mit rund 16 % die größte Zahl der Interessenten, gefolgt von den Freien Heilberufen und den unterrichtenden, den freien technischen und naturwissenschaftlichen Berufen mit je 14 %. Mit rund

**10. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 27.10.2016
– Öffentliche Sitzung –**

13 % folgten die übrigen beratenden Berufe. Freie heilpädagogische Berufe machten rund 12 % der Nachfragen aus.

Beratungsthemen umfassten alle Aspekte der Gründung, angefangen von der Abgrenzung freier Berufe von gewerblichen Tätigkeiten über Arbeitsmärkte allgemein, Zugangsvoraussetzungen, steuerliche Besonderheiten der Freiberufler bis hin zum Schutz des geistigen Eigentums.

Über die Förderung der Beratung hinaus biete das Land über die ISB finanzielle Förderungen auch für Mitglieder der Freien Berufe an. Sie hätten Zugang zum Gründerkredit der ISB ebenso wie zu Bürgschaften. Als weitere Finanzierungsangebote stünden Freiberuflern zum Beispiel der Unternehmerkredit, der Innovationskredit oder auch der Effizienzkredit zur Verfügung.

Als Unternehmen des Mittelstands seien sie in alle Informations- und Beratungsangebote des Landes eingebunden, wie zum Beispiel in die Informationsreihe der ISB zur Unternehmensnachfolge oder in den Mittelstandstag mit seinen zahlreichen übergreifenden Themen, wie zum Beispiel IT-Sicherheit, die je nach ihrem Tätigkeitsfeld auch für die Angehörigen der Freien Berufe von Relevanz seien.

Der Antrag – Vorlage 17/424 – hat seine Erledigung gefunden.

Punkt 6 der Tagesordnung:

Radschnellverbindungen zur Verbesserung der Radmobilität

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
Fraktion der SPD
– Vorlage 17/438 –

Frau Staatssekretärin Schmitt merkt an, in der öffentlichen Diskussion künftiger Radverkehrsstrategien nähmen Radschnellverbindungen inzwischen eine zentrale Rolle ein. Erfahrungen mit Radschnellwegen insbesondere in Dänemark und den Niederlanden zeigten, dass diese Verbindungen mit Längen zwischen 15 und 25 km pro Radstrecke von den Radfahrern sehr gut angenommen würden. Sie erweiterten damit die Entfernungen, bei denen das Fahrrad eine gute Alternative zum Auto sein könne, noch einmal deutlich.

Der Koalitionsvertrag habe dies aufgegriffen und gefordert, im Rahmen eines Pilotprojekts Radschnellverbindungen auf den Weg zu bringen. Die Landesregierung setze diese Vorgabe in einem Pilotprojekt für die Verbindung Bingen – Ingelheim – Mainz um. Diese Verbindung zähle zu den sieben Korridoren in Rheinland-Pfalz, die im Rahmen einer Potenzialanalyse im Jahr 2014 ermittelt worden seien, und die für eine Radschnellverbindung grundsätzlich infrage kämen.

Für das Projekt Bingen – Ingelheim – Mainz hätten starke Pendlerverflechtungen, die vergleichsweise große Bevölkerungszahl, die Bahnstrecke als Schlechtwetteralternative und letztlich auch die flache Topografie gesprochen. Aufgrund des Fehlens größerer Ballungsräume mit entsprechend hohen Nachfragepotenzialen seien nicht die für Radschnellwege üblichen Planungskriterien wie etwa beim Ruhrgebiets-Radschnellweg zwischen Essen und Mülheim zugrunde gelegt worden, sondern es sei eine verschlankte Vorgehensweise gewählt worden. Das Pilotprojekt sei daher auch kein reines Neubauvorhaben, sondern ziele darauf ab, überwiegend auf bereits vorhandenen Wegen Maßnahmen zu entwickeln, mit deren Hilfe die Durchgängigkeit, die Fahrsicherheit und der Fahrkomfort verbessert werden solle. Ziel sei eine schnellere und kostengünstigere Realisierung. Zur Unterscheidung von Radschnellwegen sei daher der Begriff „Pendleradroute“ gewählt worden.

Für das Projekt sei eine Machbarkeitsstudie erstellt worden. Im Rahmen dieser seien in enger Abstimmung mit den betroffenen Kommunen, aber auch unter Hinzuziehung von Interessenverbänden, eine Trassenführung festgelegt und Maßnahmenvorschläge zur Optimierung entwickelt worden. Mit der Realisierung einer ersten Stufe solle in 2017 begonnen werden. Diese solle sich am Machbaren orientieren und in jeder Gemeinde – neben einer durchgehenden Beschilderung und Markierung – mindestens eine substantielle Verbesserungsmaßnahme enthalten, um so eine spürbare Veränderung des Ist-Zustands zu erreichen. Das Land werde im Interesse eines einheitlichen Erscheinungsbilds die Planung der Maßnahmen übernehmen. Der Ausbau einer Radschnellverbindung sei grundsätzlich förderfähig. Das besondere Landesinteresse werde zudem durch einen um 10 % erhöhten Fördersatz verdeutlicht.

Herr Abg. Oster bittet mit Nachdruck das Projekt zu realisieren. In ländlichen Regionen seien Radschnellverbindungen wenig sinnvoll, aber in Ballungsräumen seien damit erhebliche Vorteile verbunden. Mit Mitgliedern der Fraktion der SPD habe er selbst die Strecke von Bingen nach Mainz einmal auf dem Rad zurückgelegt. Dabei habe ihn erstaunt, wie schnell es auf dem Rad möglich sei, von Bingen nach Mainz zu gelangen. Allein im Hinblick auf die Zahl der Pendler, die bei den Ministerien und den Landtagsfraktionen tätig seien, sei die Realisierung des Pilotprojekts sinnvoll.

Herr Vors. Abg. Weiner geht davon aus, dass auch andere Verbindungen beispielsweise von Ludwigs-
hafen nach Frankenthal und von Kaiserslautern nach Landstuhl untersucht worden seien.

Frau Abg. Blatzheim-Roegler verweist auf eine Studie des LBM, in der mehrere Strecken identifiziert worden seien, die für eine Radschnellverbindung geeignet seien. Dazu gehöre aus ihrer Region auch die Verbindung von Schweich über Trier nach Konz. Weitere geeignete Verbindungen seien die von Remagen/Linz nach Bonn, von Neuwied über Koblenz nach Boppard, von Worms nach Karlsruhe, von Landau nach Neustadt und von Kaiserslautern nach Landstuhl. Sie frage, inwieweit das Wirtschaftsministerium auch diese möglichen Projekte im Blick habe. Im Hinblick auf die Verbindung von Schweich über Trier nach Konz sei ihr bekannt, dass von den betroffenen Bürgermeistern überlegt werde, einen Antrag auf Realisierung dieser Radschnellverbindung zu stellen.

10. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 27.10.2016
– Öffentliche Sitzung –

Frau Staatssekretärin Schmitt antwortet, aufgrund der erwähnten Studie des LBM befänden sich die möglichen Potenziale im Blick des Wirtschaftsministeriums. Als Pilotprojekt solle die Verbindung von Bingen über Ingelheim nach Mainz realisiert werden. Im Hinblick auf die Verbindungen Schweich über Trier nach Konz und von Kaiserslautern nach Landstuhl seien die betroffenen Kommunen aber schon aktiv geworden.

Herr Abg. Dr. Bollinger begrüßt den Grundgedanken, der mit diesen Radschnellverbindungen verfolgt werde. Aus der Sicht der Fraktion der AfD dürfe die Schaffung von Radschnellverbindungen aber nicht zulasten von anderen Verkehrsträgern gehen. Dabei müsse natürlich auch die Haushaltssituation berücksichtigt werden.

Zur Klarstellung bitte er noch um Auskunft, ob die erwähnte Machbarkeitsstudie zur Radschnellverbindung Bingen – Ingelheim – Mainz bereits vorliege. Wenn diese bereits vorliege, wäre er dankbar, wenn diese dem Ausschuss zur Verfügung gestellt werden könnte.

Nach Kenntnis der Fraktion der AfD beabsichtige die Bundesregierung, im Bundeshaushalt 2017 für die Länder Mittel für den Ausbau von Radwegesystemen einzustellen. Er frage, ob dieser Sachverhalt in die Planungen des Landes einbezogen werde.

Herr Vors. Abg. Weiner weist darauf hin, diese Radschnellverbindungen dienten nicht zur Freizeitgestaltung, sondern zur Entlastung der Straßen.

Frau Staatssekretärin Schmitt teilt mit, die Studie des LBM sei 2015 in Auftrag gegeben worden und liege nun seit einiger Zeit vor. Eine Förderung des Pilotprojekts durch den Bund sei in die Planungen einbezogen worden.

Der Antrag – Vorlage 17/438 – hat seine Erledigung gefunden.

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

gez. Röhrig
Protokollführer

Anlage

In der Anwesenheitsliste eingetragene Abgeordnete:

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

Für die Landesregierung:

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

Landtagsverwaltung:

Thiel, Christiane	Reg. Rätin
Röhrig, Helmut	Reg. Dir. im Sten. Dienst des Landtags (Protokollführer)