

# LANDTAG RHEINLAND-PFALZ

## 17. Wahlperiode

**Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr**

30. Sitzung am 12.02.2019  
– Öffentliche Sitzung –

## Protokoll

Beginn der Sitzung: 14:03 Uhr

Ende der Sitzung: 16:53 Uhr

### Tagesordnung:

1. Gigaliner in Rheinland-Pfalz  
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT  
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
[– Vorlage 17/4234 –](#)

### Ergebnis:

Erledigt  
(S. 3 – 8)

2. Gigaliner verbinden Ökonomie und Ökologie  
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT  
Fraktion der FDP  
[– Vorlage 17/4249 –](#)

Erledigt  
(S. 3 – 8)

3. Ausbau B 10  
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT  
Fraktion der FDP  
[– Vorlage 17/4250 –](#)

Erledigt  
(S. 9 – 12)

4. Transitland Deutschland - Neue technologische Entwicklung  
zur Kombination von Straße und Schiene  
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT  
Fraktion der CDU  
[– Vorlage 17/4273 –](#)

Erledigt  
(S. 13 – 16)

**Tagesordnung** (Fortsetzung):**Ergebnis:**

- |   |                          |
|---|--------------------------|
| 5. Veräußerung der Gesellschaftsanteile der Stadt Trier an der Trierer Hafengesellschaft mbH (THG) an das Land<br>Antrag nach § 76 Abs. 4 GOLT<br>Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau<br><a href="#">– Vorlage 17/4318 –</a>  | Erledigt<br>(S. 17 – 18) |
| 6. BaustellenInfo digital RP<br>Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT<br>Fraktion der SPD<br><a href="#">– Vorlage 17/4321 –</a>   | Erledigt<br>(S. 19 – 21) |
| 7. Pendler-Radrouten in Rheinland-Pfalz<br>Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT<br>Fraktion der SPD<br><a href="#">– Vorlage 17/4322 –</a>  | Erledigt<br>(S. 22 – 26) |
| 8. Arbeitsplatzabbau bei Opel<br>Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT<br>Fraktion der AfD<br><a href="#">– Vorlage 17/4330 –</a>  | Erledigt<br>(S. 27 – 28) |
| 9. Auswirkungen des drohenden Brexits auf die Wirtschaft in Rheinland-Pfalz<br>Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT<br>Fraktion der CDU<br><a href="#">– Vorlage 17/4334 –</a>  | Erledigt<br>(S. 29 – 31) |
| 10. Mobilitätskonsens 2021<br>Antrag nach § 76 Abs. 4 GOLT<br>Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau<br><a href="#">– Vorlage 17/4346 –</a>  | Erledigt<br>(S. 32 – 35) |
| 11. Unterrichtung des Landtags über Entwürfe von Rechtsverordnungen der Landesregierung hier: Entwurf einer Einundzwanzigsten Landesverordnung zur Änderung der Landesverordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts<br>Unterrichtung gem. Art. 89 b LV i. V. m. der hierzu geschlossenen Vereinbarung<br>Ministerium des Innern und für Sport<br><a href="#">– Vorlage 17/4344 –</a> | Kenntnisnahme<br>(S. 36) |

**Vors. Abg. Thomas Weiner** eröffnet die Sitzung, begrüßt die Anwesenden und stellt Claudia Schmitt als neue Mitarbeiterin für den Ausschuss vor.

**Punkte 1 und 2** der Tagesordnung:

**1. Gigaliner in Rheinland-Pfalz**

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT  
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
[– Vorlage 17/4234 –](#)

**2. Gigaliner verbinden Ökonomie und Ökologie**

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT  
Fraktion der FDP  
[– Vorlage 17/4249 –](#)

*Die Tagesordnungspunkte werden gemeinsam behandelt.*

**Abg. Jutta Blatzheim-Roegler** führt zur Begründung aus, zur Freigabe von gewissen Strecken für Gigaliner habe es verschiedene Abstimmungsrunden und Gespräche gegeben. Das Thema sei in der Vergangenheit in der Öffentlichkeit sehr kritisch diskutiert worden.

Vor rund einem Jahr sei eine Anzahl von Strecken freigegeben worden, und die Landesregierung werde um Berichterstattung zu den ersten Erfahrungen gebeten.

**Staatssekretär Andy Becht** berichtet, der frühere Begriff „Gigaliner“ sei von der weitaus passenderen Bezeichnung „Lang-Lkw“ abgelöst worden. Er persönlich halte auch den Begriff „Öko-Liner“ für durchaus zutreffend, wie es Minister Dr. Wissing bei der ersten Fahrt eines solchen Lkws in der Pfalz angemerkt habe. Durch diese Fahrzeuge würden nicht nur Fahrten und damit Kilometer vermieden, sondern es reduzierten sich dadurch auch in erheblichem Maße die Emissionen, wie es Minister Dr. Wissing bereits in den Sitzungen des Ausschusses am 22. September 2016 und am 24. November 2016 erläutert habe.

Seit gut einem Jahr führen die ersten Lkw dieses neuen und lange umstrittenen Nutzfahrzeugkonzepts auch in Rheinland-Pfalz. Der Entscheidung zugunsten des Einsatzes von Lang-Lkw in Rheinland-Pfalz sei ein umfangreicher Abstimmungsprozess vorausgegangen. Angesichts der Tatsache, dass vor dieser Entscheidung bereits 13 Bundesländer dem Einsatz zugestimmt hätten, hätte eine Beibehaltung der früheren Haltung des Landes Wettbewerbsnachteile für rheinland-pfälzische Spediteure und Unternehmensstandorte in Rheinland-Pfalz zur Folge gehabt.

Vor diesem Hintergrund sei es nicht mehr verantwortbar gewesen, dass sich Rheinland-Pfalz dem Einsatz von Lang-Lkw verweigert habe. Es habe daher vereinbart werden können, dass verschiedene Strecken als sogenanntes Positivnetz ausschließlich innerhalb des Landes für Lang-Lkw freigegeben worden seien.

Besonders wichtig für eine solche Freigabe sei jedoch die Maßgabe der Landesregierung, dass der Schienengüterverkehr dadurch keine Nachteile erfahre. Dies sei bereits dadurch gewährleistet, dass wegen fehlender Schienenanbindungen alternative Transporte auf der Schiene nicht möglich seien und die für den Transport mit Lang-Lkw vorgesehenen Güter bereits jetzt auf der Straße transportiert würden.

Zudem werde der technische Nachweis zur Befahrbarkeit der jeweils beantragten Strecke verlangt. Angelehnt an das Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte würden sie bezüglich ihrer Eignung bewertet.

Die für Lang-Lkw beantragten Transporte fänden bis auf einige kurze Zulaufstrecken zu Werksstandorten im Wesentlichen auf Autobahnen statt. Der Einsatz von Lang-Lkw sei vom Bund in einem fünfjährigen Feldversuch, bei dem die Chancen und Risiken dieser neuen Nutzfahrzeugkonzepte untersucht worden seien, bis Ende 2016 getestet worden.

Aufgrund der positiven Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung des Feldversuchs durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) sowie weiterer Streckenmeldungen der Länder – dabei erstmals Rheinland-Pfalz – habe der Bundesverkehrsminister am 28. Dezember 2017 die bisherige Regelung für Lang-Lkw in den streckenbezogenen Dauerbetrieb überführt. Dies sei durch die 8. Verordnung zur Änderung der Lang-Lkw-Ausnahmereverordnung umgesetzt worden.

Zusatzregeln gebe es insbesondere für zwei Lang-Lkw-Typen. Erstens dürfe der sogenannte verlängerte Sattelaufleger, also ein Sattelkraftfahrzeug bis zu einer Gesamtlänge von 17,80 m, zunächst für weitere sieben Jahre eingesetzt werden. Zweitens dürften Lang-Lkw des sogenannten Typ 2, also ein Sattelkraftfahrzeug mit Zentralachsenanhänger bis zu einer Gesamtlänge von 25,25 m, befristet für ein weiteres Jahr eingesetzt werden, um weitere Informationen zu erhalten. Eine diesbezügliche Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums stehe noch aus.

Rheinland-Pfalz habe im Rahmen der 8. Änderungsverordnung dem Bund sieben ausgewählte Strecken von fünf Firmen gemeldet. Derzeit verkehrten lediglich auf zwei Strecken Lang-Lkw. Ein Ansturm oder eine tiefgreifende Veränderung der Lkw-Flotten bei den Speditionen sei ausgeblieben.

Nach Auskunft der Firmen sei der Betrieb dieser Fahrzeuge durchweg positiv. Es seien weder Verkehrsbehinderungen noch Unfälle bekannt. Im Feldversuch des Bundes sei zudem festgestellt worden, dass im Durchschnitt zwei Lang-Lkw-Fahrten etwas mehr als drei Fahrten mit konventionellen Lkw ersetzen. Damit erhöhe sich nicht nur die Effizienz, sondern es ergäben sich Kraftstoffeinsparungen zwischen 15 % und 25 %. Diesen Effekt gelte es zu betonen, da sich aktuell in einer intensiven Diskussion über die Luftreinhaltung befunden werde.

Eine Einsparung von CO<sub>2</sub>-Emissionen könne kurzfristig in dieser Größenordnung von kaum einer anderen fahrzeugtechnischen Maßnahme am Lkw erreicht werden. Gerade vor diesem Hintergrund sei sich dafür entschieden worden, die bereits eingereichten Anträge von verschiedenen Firmen für weitere Strecken zu prüfen. Nach deren nachgewiesener Eignung seien sie bereits dem Bund für die 9. Änderungsverordnung gemeldet worden.

Diese Strecken verliefen jedoch weitaus überwiegend auch durch andere Länder. Insofern müssten die Antragsteller dort ebenso entsprechende Anträge stellen. Hierzu seien sie von der Landesregierung aufgefordert worden. Inwieweit die davon betroffenen Bundesländer angefragt worden seien und von dort aus eine Weiterleitung an das Bundesverkehrsministerium erfolgt sei, sei nicht bekannt.

Gerade das Saarland sei besonders auf eine Lösung angewiesen, da andere Bundesländer nur erreicht werden könnten, wenn die Lang-Lkw durch Rheinland-Pfalz führen. Daher sei sich entschlossen worden, alle Autobahnen für den Lang-Lkw freizugeben, allerdings nicht, bevor diese Strecken auf die technische Befahrbarkeit hin überprüft worden seien. Auch sie seien dem Bund bereits gemeldet worden. Derzeit warteten die Länder auf die Verabschiedung dieser 9. Änderungsverordnung.

Nach einem Jahr Praxiserfahrung mit Lang-Lkw in Rheinland-Pfalz seien als Fazit erstens die Erfahrungen durchweg positiv. Negative Begleiterscheinungen wie Behinderungen im Verkehrsablauf oder Unfälle seien nicht bekannt. Zweitens sei der von manchen Seiten befürchtete Ansturm auf dieses Nutzfahrzeugkonzept ausgeblieben. Von sieben genehmigten Strecken würden aktuell lediglich zwei befahren.

Drittens seien gerade in Zeiten, in denen um jede Möglichkeit der Reduzierung von Schadstoffen gegangen werde, diese Fahrzeuge eine ökologische Alternative, vor allem wenn geprüft worden sei, dass dadurch keine Verlagerung von der Schiene auf die Straße erfolge. Viertens seien vor diesem Hintergrund dem Bund weitere Strecken gemeldet worden, die für den Einsatz von Lang-Lkw geeignet seien.

Fünftens habe sich die Landesregierung dahingehend positioniert, dass alle Autobahnen dem Bund zur Freigabe gemeldet worden seien, um damit auch Fahrten aus anderen Ländern nach Rheinland-Pfalz zu ermöglichen, worauf insbesondere das Saarland angewiesen sei.

**Abg. Steven Wink** begrüßt, dass damals der Weg der Streckenfreigabe gegangen worden sei, um die Wettbewerbsnachteile gegenüber den anderen Ländern zu beheben, aber auch die Vorteile wie weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoß oder Spritersparungen nutzen zu können, auch wenn der Andrang nicht so groß wie

anfänglich erwartet sei. Es werde um Bestätigung gebeten, dass die öffentlich diskutierten Befürchtungen nicht in diesem Maße eingetreten seien. Der Begriff „Öko-Liner“ passe hervorragend, wenn Ökonomie und Ökologie miteinander vereint werden wollten.

Zu fragen sei nach der Zeitschiene im Hinblick auf den weiteren Weg bei der Streckenfreigabe.

**Abg. Benedikt Oster** möchte wissen, ob die in der Bevölkerung bestehenden Verteufelungen vom Gigaliner auf Kreisstraßen oder in der Ortsgemeinde, wonach dieser die Straße verstopfe und stecken bleibe, stimmten. Dies entspreche nicht seinem Eindruck.

**Abg. Gabriele Wieland** erkundigt sich, ob die Anträge von Unternehmen, die nicht in der Genehmigung enthalten gewesen seien, bei den beantragten weiteren Freigaben dabei seien oder Anträge weiterhin nicht passten.

Des Weiteren sei von Interesse, ob weiterhin eine Unterscheidung zwischen Gigalinern und verlängerten Sattelschleppern bestehe und Unternehmen für die verlängerten Sattelschlepper getrennt Anträge stellen müssten; denn damit habe es immer Probleme gegeben.

**Staatssekretär Andy Becht** erwidert, Sattelkraftfahrzeuge von einer Länge bis zu 17,80 m seien generell zugelassen worden und dürften weitere sieben Jahre fahren, wohingegen bei den längeren Versionen von bis zu 25,25 m ein sogenanntes Positivnetz bestimmt werde und Prüfungen vorgenommen werden müssten.

**Jürgen Menge (Referent im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau)** ergänzt, bei der Stadt Ludwigshafen sei das Thema „Hochstraße“ virulent, weshalb ein oder zwei Anträge zunächst zurückgestellt worden seien.

**Staatssekretär Andy Becht** fährt fort, es sei sich mit allen vorliegenden Anträgen befasst worden, und sie seien zum Gegenstand des Antrags zur 9. Änderungsverordnung gemacht worden. Hinsichtlich der zeitlichen Dimension lasse die 9. Änderungsverordnung – wie schon von der 8. Änderungsverordnung bekannt – bereits eine Zeitlang auf sich warten.

Der Landesregierung seien keine Zwischenfälle bekannt, die die anfänglichen Befürchtungen bestätigt hätten. Aus eigener Erfahrung sei bekannt, dass beim Vorbeifahren oder Überholen nicht unbedingt auffalle, dass es sich um einen Gigaliner handle. Subjektiv seien Gigaliner unauffällig und sehr wirkungsvoll.

Die Befürchtungen, dass Gigaliner stecken bleiben könnten, seien bekannt, weshalb im Vorfeld nicht nur ökologische Gesichtspunkte und Intermodalitäten bei den Schiene-Straße-Verdrängungen zum Prüfungsgegenstand gemacht würden, sondern es werde die komplette Prüfung für Schwertransporte (Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte, VEMAGS®) angelegt. Die Zufahrten aus den Gewerbegebieten zum Autobahnnetz würden genau nach Schwertransport-Gesichtspunkten geprüft. In der Regel sei es der kürzeste Weg zum Autobahnnetz, und es handle sich nicht um klassische Ortsdurchfahrten oder eine überverhältnismäßige Nutzung von Landstraßen.

**Abg. Jutta Blatzheim-Roegler** hält es für unangemessen, bei Gigalinern von Verteufelung zu sprechen, da immerhin vonseiten der Polizei und des ADAC durchaus Bedenken geäußert worden seien, ob Gigaliner „einfach so“ auf die Straße gelassen werden könnten.

Das Ministerium habe bisher Anträge recht lokal eingegrenzt aus dem Süden von Rheinland-Pfalz erhalten, weshalb zu fragen sei, wie es mit Anträgen aus anderen Regionen des Landes, zum Beispiel aus dem Westerwald oder Trier, aussehe.

Bezüglich der anstehenden Freigabe von allen Bundesautobahnen müsse damit gerechnet werden, dass Rheinland-Pfalz als Transitland vermehrt mit Gigalinern zu tun haben werde. Es werde bereits heute darüber geklagt, dass die Raststätten nicht ausreichten. Dies sei eine Angelegenheit des Bundes, und von Interesse sei, inwieweit sich die Landesregierung für mehr Rastplätze einsetzen und mit dem Bund darüber Gespräche führen werde.

Der Begriff „Öko-Liner“ werde noch für etwas euphemistisch gehalten, außer die Lang-Lkw würden auch per E-Mobilität betrieben werden, was sich bei kürzeren Strecken zwischen zwei Standorten einer Firma gut vorgestellt werden könne. Es stelle sich die Frage, ob die Landesregierung Informationen darüber habe, inwieweit E-Mobilität und alternative Antriebe wie Wasserstoff bei Lang-Lkw ein Thema seien.

**Vors. Abg. Thomas Weiner** möchte wissen, warum nur auf zwei Strecken diese Möglichkeiten genutzt würden, wie viele Firmen und Speditionen in Rheinland-Pfalz bis jetzt Lang-Lkw in ihrem Fuhrpark hätten und welche weiteren Strecken, die nicht Autobahnen seien, bzw. welche Strecken aus welchen Gründen ausgewählt worden seien.

**Jürgen Menge** erläutert, der Fokus habe zunächst eher auf dem Süden des Landes und der Pfalz gelegen, aber mittlerweile gebe es einige Anträge von Speditionen, die große Firmen belieferten, im Westerwald und in Richtung Trier. Die Größenordnung betrage aber etwa 70 % zu 30 %.

Im Hinblick auf Raststätten werde erwartet, dass durch Lang-Lkw insgesamt weniger Lkw unterwegs seien, sodass sich das Problem auf den Raststätten vielleicht etwas entspannen könne. Gleichzeitig würden etwas längere Parkboxen gebraucht, wofür in der Regel die vorhandenen Parkstreifen, auf denen heute die Großraum- und Schwertransporte untergebracht würden, vorgesehen seien.

**Gerhard Harmeling (Abteilungsleiter im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau)** fügt hinzu, Rheinland-Pfalz mit dem größten Lkw-Werk der Welt habe allein schon aus Standortgründen ein Interesse daran, dass Elektromobilität beim Schwerlastverkehr thematisiert werde. Die Gigaliner hätten kein größeres zulässiges Gesamtgewicht als normale Lkw, also 40 t im normalen Verkehr und 44 t im Kombinierten Verkehr im Vor- und Nachlauf.

Das Gewicht spiele eine Rolle, weil für einen Lkw entsprechende Energiemengen mitgenommen werden müssten. Im Moment müsse bei der technologischen Entwicklung damit gerechnet werden, dass 7 kg/kWh gebraucht würden. Das heiße, ein Pkw, der eine erwünschte Laufleistung von 200 km bis 400 km habe, trage schon 700 kg Zusatzgewicht für die Batterien mit sich herum, wohingegen der normale Tank sehr leicht sei.

Neueste Modelle eines Elektrobusses verfügten üblicherweise über 200 bis 300 kWh und ein Zusatzgewicht von 2 t bis 2,5 t. Im Schwerlastverkehr, bei dem das Gewicht doppelt so groß wie beim Bus sei, würden entsprechende Energiemengen und Gewichte gebraucht, die mittransportiert werden müssten.

Die Entwicklung finde von leichten hin zu schweren Fahrzeugen statt. Je mehr es technologisch möglich sei, die Gewichte der Akkumulatoren zu senken, desto größer werde auch die Chance, im größeren Umfang im Schwerlastbereich batteriebetriebene Fahrzeuge zu haben. Daimler und andere – Tesla habe seinen Prototyp vorgestellt – arbeiteten daran, aber es werde mit den Grenzen der Physik gekämpft. Die Batteriegewichte von 2 t bis 5 t seien sehr hoch, was entsprechend die Nutzlast und auch die ökologische Wirksamkeit der Fahrzeuge begrenze.

Es habe sich gezeigt, es scheine nicht ganz so schnell zu gehen. Im Zuliefererbereich gebe es mit dem E-Scooter schon eine sehr starke Entwicklung. Dieser sei in der Stadt vorteilhaft, weil das Stop-and-go-Verhalten sehr gut sei. Bei den typischen Schwerlast-Lkw spielten Kosten und Batteriegewicht eine große Rolle und die Wirtschaftlichkeit komme schnell an ihre Grenzen. Dabei bestehe kein Unterschied zwischen Gigalinern und normalen Schwerlast-Lkw, weil man es mit denselben Gewichten zu tun habe.

**Jürgen Menge** ergänzt, es bestehe keine griffige Antwort, warum es bisher nur auf zwei Strecken beschränkt sei. Darüber sei sich gewundert worden, weil sehr viele Anfragen gerade zu 8. Änderungsverordnung eingegangen seien. Eine mögliche Erklärung sei, dass es innerhalb von Rheinland-Pfalz bisher nur auf kurze Strecken beschränkt sei und die Speditionen sehr daran interessiert seien, lange Strecken zu fahren, weil sich dann auch die Investitionen eines solchen Lkw anders darstellten.

Die eine der beiden Strecken führe von Haßloch nach Kandel, und auf dieser würden leere Getränkedosen zu einer Firma, die Getränke abfülle, transportiert. Die zweite Strecke gehe aus dem Raum Ludwigshafen nach Kandel, und dort gehe es um Fahrzeugteile.

Bei der Freigabe aller Autobahnen durch den Bund mit der 9. Änderungsverordnung werde erwartet, dass sich ein anderes Bild ergeben werde, vor allem wenn rheinland-pfälzische Speditionen in andere Bundesländer fahren könnten.

Die Landesregierung sei vom Bund aufgefordert worden, bis zum 21. Februar 2019 die bereits vorbereitete 9. Änderungsverordnung noch einmal zu prüfen und eine Stellungnahme endgültig abzugeben. Es werde gehofft, dass es dann schnell gehe, aber bei der 8. Änderungsverordnung habe noch einmal gewartet werden müssen.

**Gerhard Harmeling** fügt hinzu, auf der A 5 existiere ein Versuch mit Oberleitungs-Lkw, und dies sei dort eine Option, wo keine Schienen vorhanden seien. Es sei eine vergleichsweise aufwändige Technologie, da Oberleitungen und zumindest noch eine kleinere Batterie in den Fahrzeugen gebraucht würden. Die Entwicklung müsse dahingehend beobachtet werden, ob es für Deutschland oder vielleicht im Ausland eine Option sei.

**Vors. Abg. Thomas Weiner** fragt nach Überlegungen wie in Finnland, wo ein System getestet werde, bei dem ein Streifen mit Photovoltaik auf dem Straßenbelag Strom liefere.

**Gerhard Harmeling** erwidert, das werde sicherlich auch in Deutschland im wissenschaftlichen Bereich untersucht, aber ein Großversuch in der Richtung sei nicht bekannt und am Ende sei es eine Frage der Wirtschaftlichkeit. Auf Radwegen gebe es den Versuch, über Piezoelektrizität und die wechselnde Belastung des Reifens Energie zu gewinnen. Eine Vielzahl technologischer Aspekte werde parallel untersucht.

**Abg. Matthias Joa** merkt an, laut den Ausführungen von Gerhard Harmeling habe das Land im Lkw-Bereich ein grundsätzliches Interesse an Elektromobilität. Neben der BASF sei das Lkw-Werk in Wörth der größte Arbeitgeber in der Südpfalz. Hinsichtlich der Wertschöpfungstiefe im E-Bereich würden die Arbeitsplätze, die am Ende gebraucht würden, und die Arbeitsschritte erheblich geringer sein. Zu fragen sei, ob Ökologie gegen Arbeitsplätze abgewogen worden sei und wie die Landesregierung zu dieser Abwägung gekommen sei.

**Staatssekretär Andy Becht** erklärt, die Unternehmen entschieden, welchen Weg sie gingen. Einer der größten Lkw-Hersteller der Welt habe sich auf den Weg gemacht, freiwillig in die E-Mobilität zu investieren. Dazu werde er nicht vom Land Rheinland-Pfalz und niemandem gezwungen. Wenn diese Technologie marktgängig werde, dann würden keine Barrieren gebaut, sondern Möglichkeiten geschaffen, damit sich die Unternehmen entwickeln könnten. Insbesondere am Standort Wörth seien gerade bei der Nutzfahrzeugschiene viele Ideen vorhanden, und die Lkw-Branche habe sich gerade in Rheinland-Pfalz in Richtung Elektromobilität auf den Weg gemacht.

**Abg. Matthias Joa** bemerkt, gerade im Pkw-Bereich werde gesehen, dass die Bereitschaft zur Elektromobilität dadurch entstanden sei, dass sehr niedrige Grenzwerte eingezogen worden seien, weshalb es nicht wirklich ganz freiwillig laufe. Auch aus dem Lkw-Bereich werde von enormen Schwierigkeiten berichtet. Deshalb stelle sich die Frage, ob das Argument der Arbeitsplätze vonseiten der Landesregierung ausreichend gewichtet werde.

**Staatssekretär Andy Becht** betont, kein Unternehmen werde davon abgehalten, Geschäfte zu machen wie es es wolle, und es werde niemand in die Elektromobilität weder gezwungen noch davon abgehalten.

**Abg. Jutta Blatzheim-Roegler** führt an, in Rheinland-Pfalz sei sich verständigt worden, darauf zu achten, dass die Gigaliner keine Konkurrenz zur Schiene darstellten, weil beim Gütertransport die Schiene immer noch der beste Weg sei. Von Interesse sei, wie dies sichergestellt werden wolle, wenn mit der Änderungsverordnung durch den Bund alle Autobahnen freigegeben seien und sich die Frage stelle, inwieweit dann noch vonseiten des Landes Widerspruch erhoben werden könne, weil parallel eine Güterzugstrecke verlaufe.

**30. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 12.02.2019**  
**– Öffentliche Sitzung –**

**Jürgen Menge** erwidert, bei jeder Prüfung im Hinblick auf Lang-Lkw sei das erste Ausschlusskriterium, wenn eine Firma einen Gleisanschluss besitze. Ein weiteres Ausschlusskriterium sei, wenn Güter heute schon zu einem in der Nähe gelegenen Bahnhof gebracht und dort auf der Schiene weitertransportiert würden. Dies werde sehr genau geprüft, und es werde sichergestellt, dass keine Verlagerung von der Schiene stattfinde.

*Die Anträge sind erledigt.*



**Punkt 3** der Tagesordnung:

**Ausbau B 10**

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der FDP

[– Vorlage 17/4250 –](#)

**Staatssekretär Andy Becht** berichtet, bereits in der Plenarsitzung vor zwei Wochen sei über die unstrittig positive Entwicklung bei den Investitionen in den Bundesfernstraßenbau debattiert worden. Die Schaffung der zusätzlichen Stellen beim LBM und die Erhöhung der Mittel für die externen Ingenieurleistungen zeigten ihre Wirkung: Seit 2016 sei der Bauumsatz korrespondierend zur Entwicklung der Kapazitäten stetig gestiegen.

Hinsichtlich des Stands der größeren Bauprojekte an den Bundesfernstraßen flössen von den im Jahr 2018 verbauten 444,4 Millionen Euro 112,3 Millionen Euro in Neubauprojekte, was rund 25 % der Mittel seien. Der größte Betrag mit rund 55,5 Millionen Euro sei in den Hochmoselübergang, das noch immer größte Straßeninfrastrukturprojekt in Rheinland-Pfalz, investiert worden. Mit dem Brückenschlag der Hochmoselbrücke am 24. August 2018 sei ein sehr wichtiger Meilenstein erreicht worden. Die Baufirmen müssten dieses Jahr noch engagiert arbeiten, damit die Verkehrsfreigabe wie vorgesehen im Herbst gefeiert werden könne.

Im letzten Jahr hätten der sechsstreifige Ausbau der A 6 bei Kaiserslautern sowie die Ortsumgehungen von Bad Neuenahr und Kirchheim fertiggestellt und dem Verkehr übergeben werden können. Alle drei Maßnahmen trügen zu wesentlichen Verbesserungen der innerörtlichen Verkehrssituation bei.

Die Bauarbeiten für den vierspurigen Ausbau der B 10 zwischen Walmersbach und Hinterweidenthal seien fast abgeschlossen. Bei Hinterweidenthal sei gleichwohl noch das Bahnbauwerk zu erneuern, das allerdings nicht Teil des vierspurigen Ausbaus sei. Der Abriss des vorhandenen Bauwerks sei für März/April 2019 vorgesehen. Der Neubau des Ersatzbauwerks solle ab Frühsommer 2019 erfolgen und werde voraussichtlich mit allen Nebenarbeiten wie Lärmschutzwand und Straßenbau bis Ende 2020 andauern.

An der Ortsumgehung Gödenroth im Zuge der B 327 seien die Bauarbeiten so weit fortgeschritten, dass die Verkehrsfreigabe für Ende des Jahres vorgesehen sei. Alle weiteren laufenden Neubauprojekte, also die Südumgehung Worms, die Ortsumgehungen Implfingen, Hochstetten-Dhaun, Imsweiler und Bad Bergzabern sowie die Tunnelbaumaßnahme in Diez würden im Jahr 2020 oder in den Folgejahren fertiggestellt werden.

Wie beim Land liege der Schwerpunkt der Bauinvestitionen des Bundes bei der Erhaltung der Infrastruktur. Rund zwei Drittel der Mittel – fast 300 Millionen Euro – seien im Jahr 2018 in den Erhalt der Bundesfernstraßen geflossen.

Die größten Erhaltungsmaßnahmen würden auf den Autobahnen umgesetzt. Hierzu zähle neben der bereits erwähnten A 6 der sechsstreifige Ausbau der A 61 zwischen der Anschlussstelle Rheinböllen und der Tank- und Rastanlage Hunsrück mit Erneuerung der Pfädchensgraben- und Tiefenbachtalbrücke. Bei dieser Maßnahme würden rund 68 % der Baukosten von 150 Millionen Euro aus dem Erhaltungstitel finanziert.

Weitere große Erhaltungslose seien gelaufen bzw. liefen noch, beispielsweise auf der A 62 zwischen Bann und Thaleischweiler, der A 61 zwischen den Anschlussstellen Boppard und Koblenz-Dieblich, der A 60 zwischen Bleialf und Bitburg und der A 650 zwischen Oggersheimer Kreuz und Ludwigshafen.

Zu den Erhaltungsmaßnahmen zählten selbstverständlich die laufenden Sanierungs- und Ertüchtigungsmaßnahmen an Brücken. Größere Projekte seien die Erneuerung des sogenannten Herzstücks an der Anschlussstelle Mainz-Mombach, die Erneuerung des Kreuzungsbauwerks am Autobahnkreuz Mainz-Süd, die Instandsetzung der Hochstraßen Sinzig im Zuge der B 9 sowie die Ertüchtigungen der Hochstraße Oberwerth und der Hangbrücke Laubach im Zuge der B 327 bei Koblenz.

**30. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 12.02.2019**  
**– Öffentliche Sitzung –**

Hinsichtlich des vierspurigen Ausbaus der B 10 zwischen Godramstein und Landau sei ergänzend ein Umbau der Kreuzung der B 10 / L 516 / L 512 / K 13 zu einem Kreisverkehrsplatz erforderlich. Nachdem mit diesem im November begonnen worden sei, sei der Spatenstich für den eigentlichen vierspurigen Ausbau für Ende März bzw. Anfang April vorgesehen. Begonnen werde mit dem Abriss und Neubau zweier Brücken über die B 10: zum einen im Zuge der L 512 (Herrenbergstraße) nach Nußdorf und zum anderen die Wirtschaftswegebücke im Zuge des Heidewegs.

**Abg. Steven Wink** bemerkt, das Großbauprojekt der B 10 betreffe besonders die Westpfalz, und die Mehrheit der Menschen in der Westpfalz halte dieses Projekt für vorteilhaft. Dennoch würden insbesondere in Richtung Südpfalz die Diskussionen größer, und der momentane Zustand habe Neuansiedlungen in der Westpfalz verhindert. Zu fragen sei nach den Planungen und der Zeitschiene im Hinblick auf den weiteren Ausbau der B 10.

Es werde um Auskunft gebeten, wie im Zuge des Ausbaus der Lärmschutz sichergestellt werden solle. Auch wenn es ein wichtiges Projekt sei, solle es nicht zulasten Einzelner gehen, sondern die Interessen eines jeden bestmöglich berücksichtigen.

**Abg. Jutta Blatzheim-Roegler** hält das Projekt in Gödenroth für eine gute Maßnahme und begrüßt, dass es überhaupt zustande gekommen sei.

Beim Hochmoselübergang bleibe eine nur zweispurige Verkehrsführung von rund 25 km zwischen dem Flughafen Hahn und der Hochmoselbrücke, wenn die Brücke fertig sei und die Anwendung in den Hunsrück zumindest bis Longkamp erfolge. Dies sei im Hinblick auf die Verkehrssicherheit unverantwortlich, und es sei fatal, dass der Bund an der Stelle das Projekt Hochmoselübergang vorangetrieben habe, aber die Region bei der Anbindung allein lasse. Die Bürgermeister der Region und sie seien dankenswerterweise zu einem Gespräch vonseiten der Landesregierung empfangen worden.

Zur B 10 bestehe die Überzeugung, dass der Ausbau gar nicht gebraucht worden wäre und das Verkehrsaufkommen hätte reduziert werden können, wenn der Transitverkehr dort herausgenommen und über die Autobahn fahren gelassen worden wäre.

**Abg. Alexander Fuhr** führt an, der vierstreifige Ausbau der B 10 sei für die Menschen in der Südpfalz, unter anderem für die Pendler, die von der Südpfalz in Richtung Rheinschiene führen, aus Gründen der Verkehrssicherheit wichtig. Außerdem habe der Ausbau eine hohe symbolische Bedeutung dahingehend, wie die Region wahrgenommen werde, wie sich die Infrastruktur weiterentwickle und welche wirtschaftlichen Chancen bestünden.

Deshalb werde genau geschaut, wie Baustellen verliefen und die Planungen vorangingen, was in den letzten Monaten verstärkt angesprochen worden sei. Im Hinblick auf Walmersbach sei der Spatenstich im Jahr 2010 gewesen. Ein vierstreifiger Ausbau unter Betrieb mit der entsprechenden Topografie sei nicht einfach; dies müsse aber kommuniziert werden.

Für Hinterweidenthal Richtung Hauenstein seien vom LBM verschiedene Trassen geprüft und dies an den Bund weitergegeben worden. Zu fragen sei nach dem Verlauf der Gespräche mit dem Bund und nach der Zeitperspektive, sodass eine Entscheidung getroffen werde und dieser Abschnitt in der Planung zum Abschluss geführt werden könne.

Im Zusammenhang mit dem Abschnitt Hinterweidenthal-Hauenstein sei die Felsnase ein Gefahrenpunkt. Es sei immer wieder in der Diskussion, diese Stelle vorzuziehen, um sie zu entschärfen, weshalb sich die Frage nach dem Sachstand stelle.

Hinsichtlich der Ortsgemeinde Wilgartswiesen werde immer die Frage des Lärmschutzes diskutiert, und auch hier sei nach dem Sachstand zu fragen. Seitens des LBM werde angestrebt, es vorzuziehen, weil dort sonst auf Lärmschutz gewartet werden müsste, bis der vierspurige Ausbau dort umgesetzt werde.

Da absehbar sei, dass die Bauphase auch in der Südpfalz einige Jahre dauern werde, sei von Interesse, ob die Möglichkeit bestehe zu prüfen, durch zusätzliche Angebote bei den Bahntakten oder beim ÖPNV dafür zu sorgen, dass die Strecke insgesamt entlastet werde; denn dort werde im Betrieb gebaut, wenn nicht Trassenführungen gewählt würden, die abseits der bisherigen Trasse lägen.

**Staatssekretär Andy Becht** erwidert, im Hinblick auf den Abschnitt Hinterweidenthal-Hauenstein fänden noch Abstimmungen mit dem Bund über eine Vorzugsvariante der drei Varianten statt. Es gehe um die beurteilungsrelevanten Kriterien Natur, Umwelt, Wirtschaftlichkeit und Verkehr. Es habe Korrespondenz mit dem Bundesverkehrsministerium im Mai 2018 gegeben, und ergänzende Unterlagen seien im September 2018 ausgetauscht worden. Aktuell liege eine weitere Anfrage des Bundesverkehrsministeriums vom 22. Januar 2019 vor, die dem LBM Anfang Februar zur Bearbeitung weitergeleitet worden. Es sei sich der Virulenz und der Wichtigkeit dieser Informationen in der Region bewusst.

Im Hinblick auf die Zeitschiene ergebe es sich im Wesentlichen aus der vorgegebenen Prioritätenreihung.

**Vors. Abg. Thomas Weiner** gibt zu bedenken, in der Bevölkerung bestehe der Eindruck, dass nur tröpfchenweise und nicht an Großprojekten gebaut worden sei und es für das Jahr 2019 auch nicht anders aussehe.

**Esther Jung (Referentin im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau)** bestätigt diesen Eindruck insofern, als sich beim Abschnitt Walmersbach-Hinterweidenthal fast in der Endabwicklung befunden werde, weshalb dort nicht mehr die großen Mittelabflüsse liefen.

Ein Projekt verlaufe hinsichtlich der Mittelabflüsse wie eine Kurve: Es fange langsam an, dann flössen viele Mittel ab und dann klinge es wieder ab. Bei dem Projekt Walmersbach-Hinterweidenthal werde sich sozusagen schon in der abklingenden Phase befunden und bei dem Projekt in Godramstein sei es in der ansteigenden Phase der Bauvorbereitung.

**Esther Jung** sagt auf Bitte von **Vors. Abg. Thomas Weiner** zu, Zahlen zu den tatsächlich verbauten Mitteln 2018 sowie geplanten Investitionen für 2019 zur Verfügung zu stellen.

**Ralf Keßler (Referent im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau)** ergänzt, bei der Felsnase laufe das Planfeststellungsverfahren. Neue naturschutzfachliche Erkenntnisse in dem Verfahren bedeuteten, dass die Unterlagen hätten nachgearbeitet und eine ergänzende Offenlage habe gemacht werden müssen.

**Gerhard Harmeling (Abteilungsleiter im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau)** fügt hinsichtlich des Lückenschlusses zwischen Longkamp und dem Flughafen Hahn hinzu, nicht alle Projekte könnten gleichzeitig mit derselben Intensität geplant und gebaut werden. Der Lückenschluss laufe bei der Realisierung des Hochmoselübergangs zeitlich hinterher, aber alle drei Unterabschnitte seien intensiv in Planung. Das Planfeststellungsverfahren für einen Abschnitt werde gerade vorbereitet und liege schon bei der Planfeststellungsbehörde. Für zwei weitere Abschnitte sei man intensiv dabei. Der LBM verfolge einen vierstreifigen Ausbau, und dauerhaft werde es keine zweispurige Verkehrsführung sein.

**Ralf Keßler** führt aus, Lärmschutz werde auf ein vorhandenes Bauwerk aufgebracht. Das Problem sei, es müsse statisch nachgerechnet werden. Daran werde gearbeitet, und es sei der Nachweis zu führen, dass die vorhandenen Bauwerke entweder vorab ertüchtigt werden müssten oder die zusätzlichen Lasten, die der Lärmschutz verursache, bereits aufgenommen werden könnten. Dies geschehe in Abstimmung mit dem Bund, weil es eine vorgezogene Maßnahme wäre, die in die andere Planung integriert sein müsse.

**Vors. Abg. Thomas Weiner** weist darauf hin, dass die Akzeptanz von Baustellen in den Anrainergemeinden größer wäre, wenn es die Möglichkeit gäbe, innerhalb der Baumaßnahme den Lärmschutz nach vorne zu ziehen, damit bereits der Baustellenverkehr eine gewisse Abschirmung erfahre. Es stelle sich die Frage nach mobilen Lärmschutzvorrichtungen, die während der Bauphase aufgestellt werden könnten.

**30. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 12.02.2019**  
**– Öffentliche Sitzung –**

**Esther Jung** erwidert, mobile Lärmschutzwände seien ihr nicht bekannt. Wo es bautechnisch möglich sei, seien Lärmschutzmaßnahmen vorgezogen worden. Ein Beispiel sei die A 6 bei Kaiserslautern, wo die Autobahn sozusagen fast durch die Stadt durchgehe. Beim sechsstreifigen Ausbau seien, soweit möglich, die Lärmschutzwände vor dem Straßenbau errichtet worden. Es sei im vergangenen Jahr für den Verkehr freigegeben worden. Es komme auf die Platzverhältnisse und die Baustelle an. Auch bei der B 10 werde es sicherlich geprüft werden.

*Der Antrag ist erledigt.*

Punkt 4 der Tagesordnung:

**Transitland Deutschland - Neue technologische Entwicklung zur Kombination von Straße und Schiene**

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der CDU

[– Vorlage 17/4273 –](#)

**Staatssekretär Andy Becht** führt aus, Rheinland-Pfalz profitiere als Rheinanlieger vor allem von der Verkehrsgunst der Region. Diese Verkehrsgunst entstehe aber nicht von allein, sondern brauche eine hochwertige Infrastruktur. Dies gelte für den Fluss, den Rhein, selbst. Kein anderes europäisches Binnengewässer habe diese Bedeutung. Der Container- und Güterverkehr sei entlang des Rheins besonders kostengünstig und leistungsfähig, und alle Standorte entlang der Wasserstraße profitierten davon. Mit 2,5 Millionen Containereinheiten bewege sich auf dem Rhein ein Aufkommen, für das ansonsten eine komplette Autobahnachse gebaut werden müsse und es ein Mehrfaches an CO<sub>2</sub> erzeugen würde.

Günstige Lage zu den Verkehrswegen und wirtschaftliche Entwicklung seien eng miteinander verbunden. Rheinland-Pfalz sei daher nicht in erster Linie Transitland, sondern nutze als Industrie- und Exportland maßgeblich selbst die vorhandene Infrastruktur – dies so erfolgreich, dass sich die Logistikbranche inzwischen zu einem bedeutenden Wirtschaftszweig entwickelt habe.

Mit Blick auf das prognostizierte Wachstum bei den Verkehrsleistungen, insbesondere im Waren- und Güterverkehr, sei man weiterhin auf innovative Konzepte im Bereich der Güterverkehrsorganisation angewiesen. Es gelte daher, günstige Rahmenbedingungen für einen leistungsfähigen und zugleich umweltschonenden und sicheren Güterverkehr zu entwickeln.

Funktionale Straßen- und Schieneninfrastruktur bildeten zusammen mit der Wasserstraße die Voraussetzungen für effektive Transporte. Deshalb sei es Ziel der Landesregierung, diese Infrastruktur leistungsfähig zu halten und die spezifischen Vorteile aller Verkehrswege optimal zu nutzen. Der Gütertransport im Fernverkehr solle dabei in möglichst großem Umfang von der Straße auf die Verkehrswege Schiene und Wasserstraße verlagert werden.

Den Häfen des Landes sei hierbei eine besonders wichtige Bedeutung beizumessen: Die Binnenhäfen fungierten sehr erfolgreich als regionale Güterverkehrszentren, die die jeweiligen Stärken der Verkehrsträger effizient miteinander verbänden. Diese Aufgabe müsse auch in Zukunft sichergestellt werden. Die Landesregierung ziele daher auf Lösungen im Hinblick auf die zunehmenden Zielkonflikte zwischen der Siedlungsplanung mit dem Stichwort „Wohnen am Wasser“ und verkehrswirtschaftlicher sowie industrieller Nutzung von Hafentflächen.

Binnenhäfen seien nicht nur Endpunkte im Güterverkehr, sondern vielmehr Drehscheiben für die Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Wasserstraße. Mit dieser Kombination und der Einbindung von Logistikpartnern sei das Leistungsangebot in den Häfen wesentlich umfassender und anspruchsvoller geworden als beim traditionellen Massengüterumschlag.

Der in der Vorlage angesprochene Kombinierte Verkehr spiele dabei eine maßgebende Rolle. Der Kombinierte Verkehr sei eine besondere Form des Güterverkehrs, bei der Ladeeinheiten wie Container, Wechselbrücken oder Lkw-Sattelaufleger über längere Distanzen auf der Schiene oder der Wasserstraße transportiert würden. Der Lkw werde dabei nur auf einer möglichst kurzen Strecke eingesetzt.

Das Land gestalte über mehrere Hafengesellschaften mit Landesbeteiligung die Hafenpolitik aktiv mit. Aktuell sei an den Standorten Wörth, Ludwigshafen und Trier eine deutliche Erhöhung der Umschlagskapazitäten vorgesehen. Der weitere bedarfsgerechte Ausbau der Wasserstraßen sowie die Weiterentwicklung der Hafenstandorte zu internationalen Verkehrsdrehscheiben und die Einbindung in logistische Konzepte entsprechend den Erfordernissen des modernen Gütertransports würden auch in Zukunft durch das Land im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten unterstützt.

Die Hafenstandorte in den rheinland-pfälzischen Regionen sähen sich heute dabei weniger als Konkurrenten denn als Kooperationspartner. Als Beispiel für technische Innovation sei hierbei das Rhein-Ports-

Information-System zu nennen, das für die Entwicklung und Einführung eines elektronischen Verkehrsmanagementsystems am Rhein stehe und an dem die Oberrheinhäfen von Basel bis Ludwigshafen/Mannheim beteiligt seien.

Um die Potenziale der Verkehrswege optimal nutzen zu können, seien redundante Strukturen, Ausbaumaßnahmen und Instandsetzungen erforderlich. Die Bedeutung funktionsfähiger Infrastruktur sei allen in der jüngsten Vergangenheit schmerzhaft bewusst geworden. Beispielhaft sei die mit enormem Güter- und Personenverkehr verbundene Bahnstrecke am Oberrhein zu nennen, die im Jahr 2017 durch die Tunnelhavarie unterbrochen worden sei.

Besonders gravierend seien die Auswirkungen, wenn Alternativen mit großen Umwegen verbunden seien. Aber auch relativ dichte Netzstrukturen mit kurzen Umleitungsmöglichkeiten führten bei starker Auslastung zu massiven Auswirkungen. Der Vermeidung infrastrukturseitiger Engpässe oder Ausfälle schreibe die Landesregierung daher hohe Bedeutung bei. Mit entsprechenden Investitionsmitteln und Ingenieurstellen sei im Landeshaushalt die Grundlage geschaffen worden, um den Sanierungsstau bei den Straßen und Brücken, der in den zurückliegenden Jahren aufgelaufen sei, zu beseitigen.

Bei Wasserstraße und Schiene sei in erster Linie der Bund gefragt, damit dort ausreichende Investitionen erfolgten. Die Maßnahmen seien teilweise projektiert. Der Bund müsse aber noch für die Umsetzung sorgen. Beispielhaft zu nennen sei die Abladeoptimierung für die Binnenschifffahrt am Mittelrhein zwischen Sankt Goar und Mainz/Wiesbaden, mit der die Folgen von Niedrigwasser und damit verbundene Kapazitätsverluste an der Wasserstraße gemildert werden könnten. Modellrechnungen hätten ergeben, dass mit der damit vorgesehenen Vertiefung der Fahrrinne um 20 cm ein Frachtschiff bei niedrigen Wasserständen zukünftig rund 200 Tonnen mehr Ladung transportieren könne.

Das Verkehrsministerium wirke weiterhin intensiv auf die Bundesregierung ein, damit dieses wichtige – mit höchstem Nutzen-Kosten-Faktor im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommene – Vorhaben möglichst rasch realisiert werde; denn mit diesem Projekt könnten gleich mehrere positive Wirkungen erzielt werden: Neben der Kapazitätserweiterung bzw. -sicherstellung im Güterverkehr könnten unnötige Verlagerungen vom Binnenschiff auf alte Bahnwaggons vermieden und damit zugleich der Lärmschutz im Mittelrheintal verbessert werden. Es sei nicht zu erwarten, dass zur Abwicklung der Engpässe bei Niedrigwasser das modernste rollende Material der Bahn auf seinen Einsatz warte.

Zum Erreichen der zuvor genannten wichtigsten verkehrspolitischen Ziele lieferten die Förderprogramme des Bundes für den eisenbahnseitigen Anschluss zum Kombinierten Ladungsverkehr und der Masterplan Schienengüterverkehr wichtige Unterstützung. Ferner werde mit dem Schienenlärmschutzgesetz ein Verbot von lauten Güterzügen ab Dezember 2020 eingeführt, welches dem Gesundheitsschutz der Bevölkerung diene.

Auch die in der Vorlage konkret angesprochenen Technologien helfen, um die Vorteile des Kombinierten Verkehrs optimal zu nutzen.

Der speziell konstruierte bimodale Anhänger des Systems RailRunner sei zum Einsatz auf der Straße wie auf der Schiene geeignet. Über ein Drehgestell und die Einziehung der Achsen könne der Kranvorgang eingespart werden. Durch die spezielle Bauart könnten 20 % mehr Trailer und bis zu 30 % mehr Nutzlast in einem Zug mit vergleichbarer Länge und Gesamtgewicht befördert werden.

Beim NiKRASA-System würden die Sattelaufleger der Lkw ohne Umbauten am Lkw oder der Bahn direkt auf einen Rahmen gefahren, der per Kran auf den Eisenbahnwaggon gehoben werde. Das System werde unter anderem in Padborg, Verona, Bettembourg und Triest eingesetzt. Ein vergleichbares System werde von der Firma CargoBeamer mit Sitz in Leipzig angeboten.

In Bezug auf Innovationen sei das Automated Guided Vehicle (AGV) auf dem Werksgelände der BASF zu nennen. Fahrerlose Transportsysteme in Verbindung mit größeren Behältern seien für den Chemiekonzern BASF das Kernelement seines neuen Logistikkonzepts am Standort Ludwigshafen. Durch die neu entwickelte Trennung von Tank und Waggon ließen sich die Prozesse auf dem Werksgelände automatisieren und erheblich beschleunigen. Zudem begünstige das System den Umschlag von Gütern auf die Schiene. Das Land unterstütze die BASF beratend und finanziell bei der Weiterentwicklung.

**30. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 12.02.2019  
– Öffentliche Sitzung –**

Insbesondere solle auch ein Umschlagpunkt LKW / AGV mit Verknüpfung zur Autobahn A 6 in einem weiteren Schritt geschaffen werden.

Selbstverständlich begrüße es die Landesregierung, wenn Transportunternehmen entsprechende innovative Systeme entwickelten, nutzten und damit zur gewünschten Verlagerung von Straßentransporten auf Schiene und Wasserstraße sowie deren Effizienzsteigerung beitrügen.

**Abg. Josef Dötsch** erkundigt sich, inwieweit beim System RailRunner eine Anwendung in Rheinland-Pfalz von Bitburg in Richtung Köln unter Nutzung eines Teils der Eifelstrecke geplant sei. In Amerika komme das System wohl bereits zum Einsatz, und es werde um Auskunft gebeten, warum dieses System in Deutschland noch keine Zulassung erhalten habe.

Insbesondere dieses System sei geeignet, mit seinen Scheibenbremsen erheblich zur Lärmreduzierung im Güterzugbereich beizutragen. Außerdem könnten auf kürzerer Strecke wesentlich mehr Güter verfrachtet werden, weil die Container dichter zusammenstünden und dadurch die Geräusche reduziert würden. Es entstünden Synergien, die sicherlich zu einer Verbesserung der Situation im Mittelrheintal führen würden, was aber nicht die gemeinsam erkannte Notwendigkeit einer Alternativstrecke erübrige.

Es werde – auch hinsichtlich der Interessen von Rheinland-Pfalz – um eine Einschätzung gebeten, welche Maßnahmen gemeinsam oder seitens der Landesregierung unternommen werden könnten, um eine solche Verbesserung für den Gütertransport in Rheinland-Pfalz zu erreichen.

**Vors. Abg. Thomas Weiner** fragt ergänzend nach den Zulassungsschritten für die anderen beiden Systeme.

**Staatssekretär Andy Becht** sagt auf Bitte von **Abg. Jutta Blatzheim-Roegler** zu, dem Ausschuss seinen Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen.

**Staatssekretär Andy Becht** erwidert, das System RailRunner laufe, aber in Rheinland-Pfalz lägen keine Anträge vor. Gemäß eigener Mitteilung des Unternehmens hätten es derzeit externe Umstände unter Druck gesetzt, sodass Schwierigkeiten vorhanden seien und von den Aktivitäten des Unternehmens derzeit nichts gewusst werde.

Für das NiKRASA-System liege auch nichts vor. Es existiere nur die Information, dass es die Verladung auf Eisenbahnwaggons, allerdings mit einer Verkrantung, optimiere.

Bei AGV handele es sich um autonom fahrende Systeme – nicht schienengeleitet, sondern echt autonom –, die im Werksverkehr Lasten von weit über 100 t und vor allem flüssige Lasten transportieren könnten. Die Landesregierung habe dort den Kontakt hergestellt und berate mit bei Förderungsprogrammen und der Frage, wie planerisch im Umfeld der Unternehmungen mitgeholfen werden könne. Dazu gehörten Bordmittel und Know-how, diese Werksverkehre zu gestalten. Die autonomen Fahrplätze müssten überplant werden, im Randbereich von Unternehmen seien Planleistungen zu machen und es werde im Forschungs- und Technologieberatungsbereich bei der Kontaktherstellung geholfen.

**Gerhard Harmeling (Abteilungsleiter im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau)** ergänzt, das AGV-Projekt bei der BASF sei ein Labor für die Zukunft des Gütertransports. Die BASF wolle den ganzen werksinternen Schienengüterverkehr durch autonom fahrende Fahrzeuge, die elektrisch betrieben würden, ersetzen.

Dies sei kein Affront gegen die Schiene. Die BASF habe im Gegenteil kürzlich erst ein automatisches Umschlaglager eingerichtet, in das Güterzüge hineinführen, bei dem das automatische Terminal den Umschlag auf das autonome Fahrzeug mache und dort die Verteilung im Werk stattfinde. Dadurch würden Handlingskosten eingespart, was das System Schiene attraktiver mache. Das Ziel der BASF sei es, dadurch den Schienengüterverkehr noch mehr zu nutzen.

In der zweiten Stufe solle aus dem Werksgelände heraus im Norden an einen Verknüpfungspunkt zur A 6 gefahren werden, um dort den Umschlag vom Lkw auf elektrisch fahrende Containertragfahrzeuge zu machen. Außerdem solle ein autonomes Sattelauflieferfahrzeug entwickelt werden, dass die Lasten

**30. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 12.02.2019**  
**– Öffentliche Sitzung –**

in das Werksgelände transportiere. Bei der Verlagerung auf Schiene und Binnenschiff gehe es oft darum, die Handlingskosten im Vor- und Nachlauf möglichst gering zu halten.

Bei der BASF seien die Konzeption und die Produkte patentiert und würden wahrscheinlich weltweit Geltung bekommen.

Im Hinblick auf die Beteiligung des Landes werde eine Trasse aus dem Werksgelände heraus bis zur Autobahn gebaut, wo es um Baurechtsbeschaffungen gehe und Landesförderung in Aussicht gestellt worden sei. Eine Vielzahl von Kontakten bestehe zur Kommission und zum Bundesverkehrsministerium, damit entsprechende Fördermittel flössen. Das Projekt sei auf einem guten Weg.

**Vors. Abg. Thomas Weiner** möchte im Hinblick auf einen Fortschritt beim Schienenverkehr und eine Entlastung beim Lärm wissen, wie die Landesregierung die neuen Möglichkeiten durch die genannten drei Systeme vorantreiben könne und bis wann damit gerechnet werde, dass solche Systeme in Rheinland-Pfalz an den Umschlagstationen eingesetzt werden könnten.

**Gerhard Harmeling** erwidert, es handele sich zunächst um eine Aufgabe derjenigen, die den Güterverkehr betrieben. Es sei nicht die Kernkompetenz der Landesregierung, selbst als Güterverkehrsbetreiber aufzutreten. Es hänge davon ab, wie es die Unternehmen einsetzten.

Im Hinblick auf eine Förderung sei noch niemand an das Ministerium herangetreten. Deshalb könne auch nicht gesagt werden, was in Rheinland-Pfalz zum Einsatz komme. Deutschland verfüge über ein hochmodernes und intelligentes Transportsystem. Es bestünden schon hohe Anteile bei der Schiene und bei der Binnenschifffahrt – weitaus mehr als in den meisten Ländern weltweit.

Bei der Lärmentlastung würden zwei Stoßlinien verfolgt. Im Mittelrheintal sei die Umstellung auf lärmarme Bremsen bis 2020 beabsichtigt. Der weitere Vorstoß zur Entlastung des Mittelrheintals vom Schienenlärm sei der Bau einer alternativen Eisenbahnstrecke. Er sei erstinstanzlich nicht viel weitergekommen. Es werde gehofft, dass in der nächsten Instanz doch noch ein Durchbruch erzielt werde.

*Der Antrag ist erledigt.*



Punkt 5 der Tagesordnung:

**Veräußerung der Gesellschaftsanteile der Stadt Trier an der Trierer Hafengesellschaft mbH (THG) an das Land**

Antrag nach § 76 Abs. 4 GOLT

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

[– Vorlage 17/4318 –](#)

**Staatssekretär Andy Becht** berichtet, Gesellschafter der Trierer Hafengesellschaft mbH (THG) seien bislang das Land Rheinland-Pfalz mit 62,89 %, die Stadt Trier mit 21,03 % und der Landkreis Trier-Saarburg mit 16,08 % gewesen. Gesellschaftszweck sei der Bau, die Einrichtung und die Bewirtschaftung des öffentlichen Hafens Trier.

Die Stadt Trier habe im Jahr 2018 im Rahmen der städtischen Haushaltskonsolidierung alle Beteiligungen der Stadt Trier und damit auch die Beteiligung der Stadt Trier an der THG auf den Prüfstand gestellt.

Nach § 4 des Gesellschaftsvertrags seien die Geschäftsanteile vorrangig den Mitgesellschaftern entsprechend ihrer Geschäftsanteile anzubieten, wenn ein Gesellschafter aus der Hafengesellschaft ausscheiden wolle. Die Stadt Trier habe ihre Beteiligung an der THG offiziell zur Disposition gestellt und dem Land Rheinland-Pfalz sowie dem Landkreis Trier-Saarburg Gespräche über die Veräußerung der Gesellschaftsanteile angeboten.

Zur Ermittlung des Werts der Gesellschaftsanteile der Stadt Trier sei durch das Institut Baker Tilly, Düsseldorf, der Unternehmenswert der THG mit 23,828 Millionen Euro ermittelt worden. Daraus sei ein Kaufpreis von 5.011.028,40 Euro – 21,03 % von 23,828 Millionen Euro – abgeleitet worden.

Der Stadtrat Trier habe am 4. Dezember 2018 einer Veräußerung der städtischen Anteile an der THG mit Wirkung zum 31. Dezember 2018 zugestimmt. Der Kreistag des Landkreises Trier-Saarburg habe am 17. Dezember 2018 beschlossen, keine Gesellschaftsanteile von der Stadt Trier zu übernehmen.

Gemäß Beschlussfassung der Gesellschafterversammlung der THG seien die Anteile zwischenzeitlich vom Land Rheinland-Pfalz erworben worden. Damit sei sichergestellt, dass der Hafen Trier als einziger deutscher Moselhafen weiterhin in öffentlicher Trägerschaft verbleibe und seinen verkehrspolitischen Auftrag uneingeschränkt erfüllen könne.

Die Finanzierung des Kaufs der städtischen Anteile an der THG im Wert von rund 5 Millionen Euro – 21,03 % von 23,8 Millionen Euro – sei durch den Landesbetrieb Landeseigene Anlagen (BLAW) erfolgt, der formal für das Land Rheinland-Pfalz die Landesanteile an der THG halte. Im Wirtschaftsplan 2019/2020 des BLAW als Anlage zum Doppelhaushalt 2019/2020 sei der Erwerb nicht abgebildet. Die Finanzierung eines Anteilsenerwerbs sei aufgrund der liquiden Mittel des BLAW jedoch gesichert.

**Abg. Gabriele Wieland** bemerkt, als ein Beweggrund sei die Haushaltssanierung der Stadt Trier angeführt worden. Es stelle sich die Frage, was betriebswirtschaftlich dahinterstecke und was das Land davon habe. Es sei nicht unbedingt Kernaufgabe des Landes, einen Hafen zu führen, und es gebe eine Konkurrenzsituation zu anderen Häfen. Zudem sei von Interesse, welche Erwartungen das Land hinsichtlich der Ertragssituation habe und wie sich das Land in die Strategie der Hafengesellschaft einbringen werde.

**Staatssekretär Andy Becht** sagt auf Bitte von **Abg. Jutta Blatzheim-Roegler** zu, dem Ausschuss seinen Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen.

**Abg. Dr. Denis Alt** erkundigt sich, oder der Wunsch, Anteile abzugeben, allein auf die Stadt Trier bezogen sei oder es aufseiten des Landkreises ähnliche Überlegungen und Gespräche gebe.

**Staatssekretär Andy Becht** erwidert, grundsätzlich sei es nicht Aufgabe des Staates, Unternehmen zu betreiben. Zu Unternehmen gehörten auch Häfen. Allerdings seien Häfen Infrastruktureinrichtungen, weshalb es schlau sein könne, an geografischen Schlüsselpunkten und Wirtschaftsdrehkreuzen einen

Hafen zu unterhalten. Der Hafen Trier sei der einzige deutsche Moselhafen und dies in einer Wirtschaftsregion im Grenzbereich.

Zur Untermauerung der Strategie seien sich landesweit alle 13 Häfen in Rheinland-Pfalz angesehen worden. Es gebe durchaus Nutzungskonflikte in Hafenbereichen. Um dort die nötige Dezenz walten zu lassen und einen Überblick zu bekommen, wie die Kollisionsflächen verliefen, sei ein Gutachten zur Frage, wie landesbedeutsam die einzelnen Häfen seien, in Auftrag gegeben worden. Damit könne auch bewertet werden, wie groß das öffentliche Interesse in diesem Punkt eingeschätzt werde. Das Gutachten liege im Endergebnis noch nicht vor. Aus wirtschaftspolitischer Sicht werde der Landeshafen in Trier als landesbedeutsam und als Schlüsselinfrastruktur eingestuft, weshalb ein großes öffentliches Interesse bestehe, diesen vonseiten des Landes weiterhin zu halten.

Nachdem die Stadt Trier die Anteile dem Land veräußert habe, ergebe sich gesellschaftsrechtlich aus dem Ankauf dieser Anteile im Hinblick auf die Gesellschafterstruktur keine höhere Majorität. Im Gremium des Aufsichtsrats und der Gesellschafterversammlung sei es jetzt einfacher aufgestellt, da es eine Position weniger sei, sodass die Interessen des Landes auf breiteren Füßen dargestellt werden könnten. Insoweit ergebe es Sinn, in diesem Kontext größere Anteile zu erwerben.

Vonseiten des Landkreises seien derartige Angebote nicht empfangen worden. Es könne sich aber vorgestellt werden, dass es in den Kreisgremien diskutiert worden sei. Die Stadt Trier habe alle Beteiligungen überprüft und sei zu dem Ergebnis gekommen, die Anteile dem Land anzubieten. Die Landesregierung habe liquide Mittel gehabt, und deshalb sei es recht gewesen, den Einfluss des Landes zu stärken.

Nach der Frage von **Vors. Abg. Thomas Weiner** nach der jetzigen Verteilung der Geschäftsanteile fährt **Staatssekretär Becht** fort, die Anteile des Landes beliefen sich auf 83,92 % und diejenigen des Landkreises Trier-Saarburg unverändert auf 16,08 %.

**Abg. Reinhard Oelbermann** fragt nach der Ertragssituation des Hafens und möchte wissen, ob es ein rentierliches Projekt gewesen sei, die Anteile der Stadt Trier zu übernehmen. Die Mehrheiten hätten sich nicht verändert. Wirtschaftlich sei es nur zu vertreten, wenn es rentierlich sei.

**Staatssekretär Andy Becht** erklärt, es handele sich um einen rentierlichen Hafen, der jedes Jahr Überschüsse erwirtschaftete.

**Gerhard Harmeling (Abteilungsleiter im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau)** fügt hinzu, das Land betreibe Landeshäfen, weil sie ein wichtiger Teil des verkehrspolitischen Instrumentariums seien. Wenn die Binnenschifffahrt als Verkehrsträger unterstützt werden wolle, dann müsse auch sichergestellt werden, dass es entsprechende Infrastruktur und Flächen gebe.

Das Land es sei nur der Landlord. Den Hafenbetrieb machten Unternehmen, die auf dem Wege von Erbpachten dort agierten, Containerterminals betrieben, den Umschlag machten bzw. mit hafenauffinen Produkten, gerade im Wirtschaftsbereich, arbeiteten.

**Vors. Abg. Thomas Weiner** möchte wissen, warum die Stadt Trier einen lukrativen Geschäftsanteil verkaufe. Es werde um Auskunft gebeten, ob für die Zukunft ein großer Investitionsbedarf bestehe, sodass die Stadt es rechtzeitig veräußere, weil sie selbst ihren Eigenanteil nicht darstellen könne, wenn irgendwas auf sie zukomme, oder ob es der Stadt Trier so schlecht gehe, dass sie das Tafelsilber veräußern müsse.

**Staatssekretär Andy Becht** erwidert, die zweite Komponente der Frage müsse an die Stadt Trier gerichtet werden, die in einem pluralistischen Gremium darüber befunden habe.

Der Hafen Trier habe keine Investitionsrückstaus und sei ein gesundes Unternehmen, das für das Land wirtschaftlich dienlich sei.

*Der Antrag ist erledigt.*

**Punkt 6** der Tagesordnung:

**BaustellenInfo digital RP**

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der SPD

[– Vorlage 17/4321 –](#)

**Staatssekretär Andy Becht** führt aus, die Digitalisierung der Baustelleninformation in Rheinland-Pfalz werde die Verkehrsinformation verbessern, die Baustellenkoordinierung unterstützen, Unfälle vermeiden helfen und damit auch die Staugefahr reduzieren. Darum sei es dem Ministerium wichtig gewesen, die Projektinitiative „BaustellenInfo digital“ ins Leben zu rufen. Sie habe das Ziel, effiziente Abläufe und eine leistungsfähige Dateninfrastruktur aufzubauen, um eine Grundlage für eine verbesserte Koordination von Arbeitsstellen im Straßenraum sowie die umfassende, präzise und zeitnahe Information aller Verkehrsteilnehmer über alle geeigneten Kanäle zu erreichen.

Die Projektinitiative befinde sich Anfang 2019 im landesweiten Rollout. Die Software für den LBM sei plangemäß im Jahr 2018 fertiggestellt worden, der Testbetrieb im November gestartet und die daraus resultierende Nachjustierung werde bis Ende Februar abgeschlossen.

Der LBM bereite aktuell die Einführung der Anwendung und die Schulung der landesweiten Anwender vor. Nach dem Sommer sollten alle regionalen Dienststellen und das Autobahnamt mit der Anwendung arbeiten.

Am Testbetrieb hätten auch kommunale Anwender des Rhein-Lahn-Kreises teilgenommen, der im Jahr 2018 als Pionier für die Projektinitiative habe gewonnen werden können. Von deren Rückmeldungen würden sich wertvolle Hinweise zu sinnvollen Ergänzungen der Anwendung versprochen. Ziel sei es, die Anwendung im Jahr 2019 auch auf die kommunalen Anforderungen maßzuschneidern, damit Städte, Kreise und Verbandsgemeinden ihren Beitrag leisten könnten.

Die Anwendung sei für die Kommunen und ihre Betriebe kostenfrei und könne mit der dort vorhandenen Hardware genutzt werden. Gleichzeitig sei die Landesregierung dabei, die genauen Anforderungen von Dienstleistern für die Weiterverarbeitung der Daten, vor allem im Navi, zu erheben und zu berücksichtigen. Hier werde in Zusammenarbeit mit international und national agierenden Anbietern durchaus Neuland betreten.

Der LBM und die Kommunen, die die Anwendung nutzten, könnten dank der Projektinitiative bald ihre Baustellen und Umleitungen digital planen, die Baustellenplanungen der anderen Behörden sehen und diese darauf aufbauend koordinieren und digitale Verkehrsbehördliche Anordnungen erstellen und archivieren.

Rheinland-pfälzische Baustelleninformationen von Autobahnen, Bundesstraßen, Landesstrassen und Kreisstraßen in der Straßenbaulast des LBM und für einen Teil der Kommunen stünden also Ende des Jahres 2019 den privaten Diensteanbietern am Mobilitäts Daten Marktplatz (MDM) des Bundes maschinell verarbeitbar und kostenfrei beziehbar zur Verfügung. Die Projektinitiative werde darüber hinaus von der EU gefördert.

In jeder regionalen Dienststelle des LBM sei eine halbe Personalstelle für „BaustellenInfo digital“ vorgesehen. Damit würden einige tausend Baustellen und Sperrungen jährlich erfasst und die Informationen zu Millionen von Fahrzeugen gebracht werden können. So könne Digitalisierung dem Verkehrsteilnehmer und allen nutzen.

**Abg. Benedikt Oster** erkundigt sich, ob mit den weltweit großen Playern wie Google ein Austausch bestehe.

Des Weiteren sei von Interesse, ob es eine App zum Abruf geben werde und zusätzlich eine Einspeisung in Navis stattdfinde.

**Stephanie Kleine (Referentin im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau)** erläutert, die Daten würden am nationalen Zugangspunkt bereitstehen, wo sie jeder – wie Google

oder Garmin – kostenfrei beziehen könne und seinen Nutzern etwa für Smartphones und Navigationsgeräte aufbereitet zur Verfügung stellen könne.

Der nationale Zugangspunkt sei festgelegt und von der Europäischen Kommission gesetzlich gefordert. Bestimmte Daten müssten dort liegen, besonders die sicherheitsrelevanten Daten in Bezug auf Autobahnen. Die Landesregierung lege alle Baustelleninformationen, die mit dieser Initiative gesammelt würden, in einem Paket Rheinland-Pfalz dort ab.

Es sei wichtig, dass die Daten maschinell verarbeitbar seien. Die Diensteanbieter gingen nicht auf die einzelnen Seiten der Kommunen oder des LBM, sondern brauchten ein Paket in einem allgemein gültigen Datenformat, um es direkt in ihren Prozess mit einzuarbeiten.

Die Landesregierung erstelle keine App, sondern stelle die Daten zur Verfügung. Die Wirtschaft mache ihre Geschäfte damit, und das Land habe den Vorteil, dass die Informationen über Baustellen diejenigen, die diese wissen wollten, erreichten.

**Abg. Benedikt Oster** bemerkt, bei Straßensperrungen und Umleitungen für Lkw durchführen Lkws trotzdem die Straßen, weil gerade in osteuropäischen Lkws Pkw-Navis benutzt würden, die keine Lkw-Sperrungen anzeigten. Der ADAC sei schon einmal daran gewesen, dieses Problem zu lösen, und zu fragen sei, ob es dadurch umgangen und gesteuert werden könne.

**Vors. Abg. Thomas Weiner** möchte wissen, ob auch rollierende Fahrbahnverengungen durch Grünschnittmaßnahmen am Mittelstreifen kurzfristig in das System eingespeist würden.

In Frankreich bestehe ein System mit Tafeln, die über der Fahrbahn Baustellen anzeigten. Mit dem gewählten System in Deutschland würden etliche Fahrzeuge, die nicht über die Technik verfügten, nicht erreicht. Zu fragen sei, ob beide Systeme miteinander kombiniert würden und es elektronische Anzeigetafeln wie bei Mainz geben werde.

**Abg. Gabriele Wieland** erkundigt sich, wie die interessanten Anbieter wüssten, dass diese Daten bereitstünden und ob es aktiv angeboten werde.

Es werde als Planungsinstrument, als das es immer auch vermarktet werde, nicht für besonders geeignet gehalten. Maßnahmen würden immer aus dem Gespräch heraus entwickelt. Deshalb könne nur davor gewarnt werden, wenn der LBM Daten in das System einspeise und Kommunen nachsehen sollten, wann etwas an einer Bundesstraße und einer Autobahn geplant sei und Kommunen folglich ihre eigenen Maßnahmen ohne Abstimmung danach ausrichteten. Ein Zeitplan sei gerade bei komplexeren Vorhaben nicht in Stein gemeißelt. Die Kommune habe das Nachsehen, wenn sich im Zweifel die Maßnahme von LBM und Autobahnamt noch einmal verschiebe.

**Stephanie Kleine** erläutert, es könne nicht verhindert werden, dass sich bestimmte Nutzer eines Services bedienen, der vielleicht teurer sei und spezielle Informationen umfasse. An dem nationalen Zugangspunkt legten alle Bundesländer ihre Daten in dem festgelegten Datenformat für die Serviceprovider ab. Wenn das Angebot immer größer und nutzbarer werde, werde es auch mit Zeitverzug diejenigen erreichen, die sich im Moment die etwas teurere Software der Navigationshersteller nicht leisten wollten. Diese hätten auch kein Interesse daran, irgendwo festzustecken.

Es sei beabsichtigt, Informationen über Kurzzeitbaustellen bereitzustellen, was ambitioniert sei. Dies sei in erster Linie eine Frage der Verkehrssicherheit. Eine Weiterleitung an den MDM müsse fast in Realtime erfolgen, damit vor einer Gefahr gewarnt und sie angezeigt werden könne. Wenn der Rollout an Fahrt aufgenommen habe, werde sich auch mit dieser Frage beschäftigt werden.

Eine Initiative sei ein C-ITS-Korridor, der von der Niederlande über Deutschland nach Österreich gehe und die südwestlichen Bundesländer umfasse. Die Bundesländer statteten in den nächsten Jahren Absperranhänger von Baustellen mit einem Service aus, über den Fahrzeuge über WLAN in kurzer Distanz eine Warnung empfangen könnten. Außerdem würden die Informationen über den MDM und die Dienste weitergegeben. Diese Aktivität laufe in Abstimmung mit den anderen Bundesländern und müsse sich an deren Zeitschiene orientieren.

**30. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 12.02.2019  
– Öffentliche Sitzung –**

Der MDM sei bekannt und der nationale Zugangspunkt. Diejenigen, die die Daten brauchten, sähen nach, was dort liege. Dies sei vom Bund genau definiert, und das Land müsse nichts tun, um das Angebot besonders kenntlich zu machen.

Das Kernstück der Systemarchitektur dieser Initiative sei die Verkehrsbehördliche Anordnung. Es passe nichts auf den Straßen, was nicht verkehrsbehördlich angeordnet sei. Die Software, die der LBM im Rollout habe und anwenden werde, werde den Prozess, die Verkehrsbehördliche Anordnung zu erzeugen, digitalisieren. Die Baustelle und die Umleitung würden mit eingeplant, und irgendwann im Prozessschritt werde es verkehrsbehördlich angeordnet.

Das gelte genauso für die Kommunen, die sich hoffentlich schnell dieser Initiative anschließen. Wenn die Information vorhanden sei und gesehen werde – zum Beispiel wenn selbst geplant oder nur eine Planung in das System eingegeben werden wolle, um die Verkehrsbehördliche Anordnung zu erzeugen –, dann werde gewusst, wen man kontaktieren müsse. Es bestehe die Überzeugung, dass es ein wirkungsvolles Werkzeug sei, um die Koordination im Vorfeld nicht zu ersetzen, aber zu unterstützen.

**Gerhard Harmeling (Abteilungsleiter im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau)** ergänzt, der MDM sei eine zentrale Datenbank des Bundes, in die alle fünf Stellen unterschiedliche Daten einspeisten und sich interessierte Kreise diese Daten abholten.

Die Kommunen wirkten mit und gäben Dateien ein, wenn sie Baustellen planten oder einrichteten.

*Der Antrag ist erledigt.*

**Punkt 7** der Tagesordnung:

**Pendler-Radrouten in Rheinland-Pfalz**

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der SPD

[– Vorlage 17/4322 –](#)

**Staatssekretär Andy Becht** berichtet, im Koalitionsvertrag für die laufende Legislaturperiode sei vereinbart worden, den Radverkehr weiterzuentwickeln. Im Kapitel „Radmobilität für Stadt und Land“ würden Kernaussagen und wesentliche Schwerpunkte des Koalitionsvertrags zur Zielsetzung im Bereich des Radverkehrs formuliert. Es sei vereinbart worden, dass im Rahmen einzelner gezielter Pilotprojekte Radschnellwege auf den Weg gebracht werden sollten. Damit sollten auf vorhandenen Wegen und Straßen unkomplizierte und schnell umsetzbare Lösungen möglich werden.

Die Bezeichnung Radschnellwege werde heute als Überbegriff für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten verwendet; letztere würden in Rheinland-Pfalz als Pendler-Radrouten bezeichnet. Es seien sieben potenzielle Korridore für Pendler-Radrouten in Rheinland-Pfalz in der Potenzialanalyse aus dem Jahr 2014 identifiziert worden.

Davon seien derzeit drei mit oberster Priorität in Bearbeitung: Bingen-Ingelheim-Mainz als Pilotprojekt, am Oberrhein zwischen Karlsruhe/Wörth und Worms und Konz-Trier-Schweich. Darüber hinaus gebe es noch die potenziellen Korridore „Neustadt/Weinstraße-Landau/Pfalz“, „Koblenz bis Neuwied und Boppard“, „Kaiserslautern-Landstuhl“ und „Remagen/Linz-Bonn“.

Das Ziel sei, dass in der laufenden Legislaturperiode alle sieben Korridore zumindest planerisch begonnen würden. Hierbei sei jedoch die Kooperation aller zu beteiligenden Kommunen erforderlich.

Das Land übernehme auf Initiative des Verkehrsministeriums grundsätzlich 80 % der Kosten der Machbarkeitsstudien als Interessenanteil. Voraussetzung sei, dass die beteiligten Kommunen eine gemeinsame Kooperationsvereinbarung mit dem Ministerium abschließen, damit zügig eine geeignete Route gefunden werde, die alle Beteiligten mittrügen.

Die Pendler-Radroute Bingen-Ingelheim-Mainz sei das Pilotprojekt, weshalb das Land die Planungskosten bis zur Ausführungsplanung zu 100 % übernehme. Derzeit würden in Zusammenarbeit mit allen beteiligten Kommunen Empfehlungen für die Ausstattung, Gestaltung und Finanzierung sowie die weiteren Schritte hin zur Realisierung der Pendler-Radroute Bingen-Ingelheim-Mainz erarbeitet. Es bestehe die Zuversicht, dass die bauliche Realisierung der Pendler-Radroute Bingen-Ingelheim-Mainz ab Sommer/Herbst 2019 abschnittsweise begonnen werden könne.

Der Verband Region Rhein-Neckar (VRRN) sei beauftragt worden, im Namen des Ministeriums die Federführung für die Erstellung der Machbarkeitsstudien im Korridor „Oberrhein zwischen Karlsruhe/Wörth und Worms“ zu übernehmen. Der Landesbetrieb Mobilität Speyer sei vor Ort mit eingebunden. Der gesamte Abschnitt sei in drei Unterabschnitte eingeteilt.

Für den ersten Unterabschnitt von Ludwigshafen nach Schifferstadt sei eine vorhandene Machbarkeitsstudie des VRRN für eine Pendler-Radroute nach den Vorgaben der Standards vom Landesbetrieb Mobilität aktualisiert worden. Die aktuelle Version sei am 29. Januar 2019 von ihm in einem feierlichen Rahmen in Mainz an die Spitzenvertreter der beteiligten Kommunen übergeben worden.

Jetzt werde die vorgeschlagene Führung der Pendler-Radroute auf Verwaltungsebene besprochen und gemeinsam das weitere Vorgehen festgelegt. Sobald die beteiligten Kommunen als Vorhabenträger dem Vorschlag der Routenführung aus der Machbarkeitsstudie zugestimmt hätten, könne mit der weiteren Planung bis zur Ausführungsplanung begonnen werden. Es werde davon ausgegangen, dass die Erstellung der Planungsunterlagen bis zum Herbst 2019 erfolge. Direkt im Anschluss könnte mit den Vorbereitungen für die bauliche Umsetzung begonnen werden.

Die Kooperationsvereinbarung zur Machbarkeitsstudie für den zweiten Unterabschnitt von Worms nach Ludwigshafen sei im Dezember 2018 abgeschlossen worden, und es sei direkt mit der Bearbeitung der Machbarkeitsstudie begonnen worden.

Für den dritten Unterabschnitt von Schifferstadt bis Karlsruhe/Wörth sei die Kooperationsvereinbarung im Dezember 2018 mit dem Ministerium abgeschlossen worden. Die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geforderte Bedarfs- und Potenzialanalyse für eine Radschnellverbindung mit Rheinquerung im Zusammenhang mit dem geplanten Bau einer 2. Rheinbrücke bei Wörth werde in der Machbarkeitsstudie zum dritten Unterabschnitt durchgeführt. Die Machbarkeitsstudie sei ebenfalls in Bearbeitung. Die Fertigstellung dieser beiden Machbarkeitsstudien bis Ende 2019 werde für realistisch gehalten und sei die Vorgabe an die beauftragten Ingenieurbüros.

Die Bearbeitung der weiteren Machbarkeitsstudie für die Pendler-Radrouten Konz-Trier-Schweich sei von den Kommunen Konz, Trier und Schweich an ein Ingenieurbüro vergeben worden. Die Kooperationsvereinbarung für die Machbarkeitsstudie sei im September 2018 mit den Spitzenvertretern der Kommunen und ihm abgeschlossen worden. Die Machbarkeitsstudie sei in Bearbeitung; derzeit werde die mögliche Führung der Pendler-Radrouten zwischen den beteiligten Kommunen abgestimmt. Ziel aller Beteiligten sei die Fertigstellung der Machbarkeitsstudie im Sommer 2019.

Für die Pendler-Radrouten Neustadt-Landau/Pfalz seien die ersten Gespräche aufgenommen worden. Im nächsten Schritt werde der VRRN die Kooperationsvereinbarung für die Machbarkeitsstudie auf der Verwaltungsebene mit den Prozessbeteiligten abstimmen.

Die verbleibenden drei potenziellen Pendler-Radrouten würden von den Erfahrungen der bisher angegangenen Pendler-Radrouten profitieren und Zug um Zug angegangen.

Im Hinblick auf die Finanzierung der planerischen und baulichen Umsetzung von Pendler-Radrouten in Rheinland-Pfalz übernehme grundsätzlich die Kommunen als Vorhabenträger die Kosten für die anfallenden Planungsleistungen. Einzige Ausnahme sei die Pendler-Radrouten Bingen-Ingelheim-Mainz als Pilotprojekt, bei dem das Land die Kosten bis zur Ausführungsplanung übernehme. Der Vorhabenträger übernehme die Vorbereitungen zur baulichen Umsetzung, die Vergabe der Bauleistungen und die Bauüberwachung. Der Landesbetrieb Mobilität stehe beratend zur Seite.

Das Land gewähre den Landkreisen, Städten und Gemeinden Zuwendungen für investive Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Darunter fielen neben dem Ausbau von verkehrswichtigen kommunalen Straßen auch die Sanierung von Brücken im Zuge dieser Straßen und der Bau von Radwegen.

Durch den von Minister Dr. Wissing ab 1. Januar 2019 für die Dauer von drei Jahren eingeführten Zuschlag von 10 % zum Grundfördersatz könne die Förderung der Baumaßnahmen auf bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Kosten steigen. Noch stärker profitieren würden die in Gang gesetzten Projekte für Pendler-Radrouten, die einen „Turbo“-Zuschlag um weitere 10 % – den „Wissing-Turbo“ – erhielten, sodass diese Projekte mit bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Kosten förderfähig sein könnten. Damit würden auch die vom Vorhabenträger erbrachten Planungsleistungen gewürdigt, die nicht zuwendungsfähig seien. Die Kommunen müssten als Vorhabenträger entsprechende Förderanträge stellen.

Es bestehe die Überzeugung, dass vor diesem Hintergrund die genannten Pendler-Radrouten nun Zug um Zug zur Baureife geführt würden und den Bürgerinnen und Bürgern eine gute Mobilitätsalternative zum bisherigen Angebot im Alltagsverkehr angeboten werden könne.

**Abg. Benedikt Oster** bedankt sich für die Vorarbeit, die geleistet werden müsse, wozu Machbarkeitsstudien gebraucht würden. Es werde sich gerade hinsichtlich der Kommunen schwierig vorgestellt, für ein solches Projekt Baurecht zu erlangen. Deshalb sei mit Blick auf die Beteiligung der Kommunen zu fragen, wie die Gespräche verliefen und zu welchem Stadium sie eingebunden seien.

**Abg. Reinhard Oelbermann** zeigt sich erfreut über den „Wissing-Turbo“, der allerdings noch eingeschaltet werden müsse, indem sich ein Beispiel an Baden-Württemberg genommen werde. Dort existierten drei Pilotprojekte, bei denen das Land und nicht die Kommunen der Träger sei und es das Land wie eine Landesstraße behandle. Der VRRN und Verbandsdirektor Herr Schlusche seien auch besucht worden.

Dadurch seien keine Verzögerungen wie in Ingelheim vorhanden, die es auch in der Pfalz und am Rhein geben werde. Wenn Kommunen mit einem Ziel gemeinsam an einen Tisch gebracht würden, sei man

bei der Rheinbrücke bei Wörth als Querung eher beim Einsatz von Nilpferden als bis es gebaut sei. Wenn es vom Land aus durch den LBM geregelt werden würde, könnte es mit den Kommunen in eine andere Richtung über die landwirtschaftlichen Wege, die Breiten der Fahrbahnen oder die Nutzung vorhandener Wege unterwegs sein.

**Abg. Josef Dötsch** möchte wissen, ob eine rechts- oder eine linksrheinische Pendler-Radrouten Koblenz-Neuwied in Erwägung gezogen werde. Bei der rechtsrheinischen Variante, wovon auszugehen sei, da Neuwied auf der rechten Rheinseite liege, werde über den Planungsstand viele Jahre nicht hinausgekommen werden, wenn es bei den Kommunen belassen werde. Aus dem Radwegekonzept sei bekannt, wie viele Jahre eine Übereinkunft gedauert habe. Es handele sich eher um eine theoretische Größe, zumal wenn nur die ersten drei Jahre höhere Zuschüsse flössen.

Es stelle sich analog die Frage, wie es mit der linksrheinischen Variante, wo ein entsprechender Bedarf vorhanden sei, aussehe. Es werde wahrscheinlich gewollt und gemusst, auf bestehende Radwege zurückzugreifen. In diesem Bereich existierten Querverkehre, die nicht so einfach zu lösen seien.

Insofern werde für eine Planung durch das Land plädiert, weil dadurch mehr Möglichkeiten bestünden, es voranzutreiben.

**Staatssekretär Andy Becht** erwidert, Organisation sei alles und wer bei was in rechtlicher Hinsicht dahinterstehe, könne differenziert bewertet und gutgeheißen werden. Die Landesregierung habe den Weg gewählt, bei dieser maßgeblichen und aktuellen Route mit der Einbeziehung des VRRN eine Overhead-Struktur mit einzubinden. Sie ermögliche es, eine gewisse Geschlossenheit in diesem Gefüge zu erreichen, was durch die Rahmenvereinbarungen zum Ausdruck gebracht worden sei und wodurch es relativ schnell zur Verfeinerung der Machbarkeitsstudie, wie sie seit 2014 vorgelegen habe, gekommen sei.

Die Machbarkeitsstudie sei im Januar den kommunalen Partnern überreicht worden. Für Februar und Anfang März seien weitere zeitliche Schritte vereinbart worden. Bis zum Ende der Legislaturperiode solle mit Planungen für alle sieben Projekte begonnen worden sein, und ein Baubeginn sei ins Visier genommen worden.

Radverkehr habe für die Landesregierung eine große Bedeutung. Hinsichtlich des Radwegebaus werde ein Radverkehrsentwicklungsplan in Auftrag gegeben. Auch nach der Studie der Technischen Universität Kaiserslautern sei zur Kenntnis zu nehmen, dass der Radverkehr zunehmend Pendlercharakter habe. Verkehrsdistanzen von bis zu 20 km würden gewählt, wo früher weitaus geringere Wege zum nächsten Zigarettenautomaten oder zur nächsten Bäckerei gewählt worden seien. Es existiere eine Nahverkehrsqualität, die durch logische Vernetzungen und kluge Streckenwahl sogar in ÖPNV-Netze integriert werden könne.

Mit der seit dem 18. Mai 2016 existierenden Ampelregierung sei an den Haushaltsdotierungen zu merken, das Ministerium sehe Radwege nicht nur als touristische Ziele, sondern knüpfe an die große Tradition des Hauses mit Vernetzungsfunktionen im Rahmen großräumiger Radwegenetze an, die seit den 1990er-Jahren parallel zur Einführung des Rheinland-Pfalz-Taktes aufgebaut worden seien.

Wenn andere Bundesländer genannt würden, bestehe hoffentlich noch die Gelegenheit, darüber zu sprechen, warum sich die Landesregierung in ihrem Weg, es als Pendler-Radrouten in Gang zu setzen und weiter zu forcieren, bestärkt fühle. Es werde um die rechtliche Organisationsform in Baden-Württemberg gewusst, und jeder denke derzeit, dass diese besser wäre. Am Ende müsse es gebaut werden, und Baurecht sei am Schluss Baurecht. Bei einer Landesstraße würden vielleicht die gleichen Schwierigkeiten bestehen wie wenn es ein Projekt vonseiten des Kreises oder der Kommune sei.

Hinsichtlich der landesstraßenrechtlichen Organisationsform werde auch nach dem Koalitionsvertrag von schnellen Umsetzbarkeiten ausgegangen. Die derzeit bestehenden Bundesrichtlinien passten nicht zu 100 % auf die Form, wie es organisiert werden wolle. Deshalb sei eine passgenaue Lösung für Rheinland-Pfalz gesucht und mit voller Überzeugung gefunden worden.

**Ralf Keßler (Referent im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau)** ergänzt, bei der Route Koblenz-Neuwied sei ein potenzieller Raum im Jahr 2014 ermittelt worden, welcher



im Rahmen der Machbarkeitsstudie zu Beginn noch einmal mit betrachtet werde. Es wolle weitestgehend im Bestand geblieben und zum Beispiel eine Bahnlinie und ÖPNV angeboten werden.

**Abg. Jutta Blatzheim-Roegler** merkt an, gerade bei der Pendlerroute Bingen-Ingelheim-Mainz erhalte sie immer wieder kritische Rückmeldungen zur Routenplanung, wonach Lücken existierten. Ihre Antwort sei, das Land versuche schon, vor allem mit vorhandenen Wegen zurechtzukommen. Es sei im Interesse aller, dass das Projekt positiv vor Ort aufgenommen werde. Die Landesregierung werde gebeten, Planungen zur Verfügung zu stellen bzw. Links zu nennen, damit sich selbst einen Eindruck verschafft werden könne.

Die CDU-Fraktion fordere bei diesem Thema, das Land solle es, am besten über die Kommunen hinweg, machen. Andersherum hieße es, das Land oktroyiere etwas, wisse es besser und die Kommunen würden nicht gefragt. Es müsse sich schon für eine Richtung entschieden werden: Entweder solle das Land mehr Macht und das Vertrauen in seine Kompetenz haben oder im Sinne einer breiten Akzeptanz werde es mit den Kommunen zusammen gemacht. Die Förderung sei hoch und betrage zum Teil 100 % und 90 %, worüber sich bei ihr noch niemand beklagt habe.

**Vors. Abg. Thomas Weiner** bemerkt, in Baden-Württemberg, das von Abgeordnetem Oelbermann angesprochen worden sei, bestehe eine grün-schwarze Koalition, weshalb es kein entzweiender Vorschlag sein sollte, sondern im Interesse aller, die Radwege schneller zu bekommen. Beim Pilotprojekt müsse das Land manchmal nicht nur eine Förderung von 100 % zur Verfügung stellen, sondern vielleicht auch andere Wege gehen.

Laut den Ausführungen von Staatssekretär Andy Becht sei die Strecke bei Neuwied noch nicht aus dem Stadium der Machbarkeitsstudie heraus, und vielleicht seien mehrere Trassen in der Diskussion. Es werde darum gebeten, die Trassenführung bzw. deren Varianten für die sieben Projekte nach der aktuellen Planung zu erhalten.

Zu fragen sei, welche Fahrzeuge auf diesen Radschnellwegen werden fahren dürfen; denn die Technik schreite fort und es gebe mittlerweile Räder mit mehr als zwei Rädern, Elektrobikes und E-Scooter, die um ihre Zulassung ringen würden.

Als die Machbarkeitsstudie im Jahr 2014 erstellt worden sei, sei die E-Technik noch nicht so weit fortgeschritten gewesen, weshalb zu vermuten sei, dass die sieben Strecken fast alle in relativ flachen Bereichen und in Tälern verliefen, in denen viel Radverkehr sei. Mittlerweile würden aber auch in Mittelgebirgslagen zunehmend Möglichkeiten durch den Einsatz von E-Bikes gefunden. Es werde um Auskunft gebeten, ob es nicht möglich wäre, auch andere Strecken wie Pirmasens-Landau, wo Pendlerverkehrsströme von der B 10 während der Bauphase genommen werden wollten, mit einzubeziehen.

**Staatssekretär Andy Becht** erklärt, Radschnellverbindungen teilten sich in Radschnellwege nach der Bundesförderrichtlinie und Radvorrangrouten auf. Die Pendler-Radrouten, die in Rheinland-Pfalz favorisiert werde, sei eine Radvorrangroute. Die Machbarkeitsstudie, die kurz vor der Ausführungsplanung stehe, betreffe die Strecke Schifferstadt-Ludwigshafen-Mannheim: Auf diesen Wegen würden Vorrangregelungen eingerichtet, wodurch auch Gefahrenmomente durch eine gewisse Breite ausgeräumt würden. Außerdem werde optisch eine Sicherheit geschaffen, dass diese Verkehre vorrangberechtigt seien.

Es müsse entschieden werden, welche weiteren Verkehre dort zugelassen würden. Hauptsächlich werde es um das Pedelec gehen, das ein Fahrrad sei, das elektrisch verstärkt angetrieben werde und nach geltender Rechtslage auf diesen Wegen werde fahren können.

Bei der E-Mobilität im Sinne eines E-Bikes oder eines E-Mopeds handele es sich um Fahrzeuge, die aufgrund der Bauart nicht dem Fahrrad zugerechnet würden, sondern eher unter motorisierten Fahrzeugen zu subsumieren seien. Es müsse gesehen werden, was in den weiteren Entwicklungen bei den Kleinstfahrzeugen herauskomme. Pendler-Radrouten seien zunächst einmal Fahrradrouten.

**Gerhard Harmeling (Abteilungsleiter im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau)** fügt hinzu, die betreffenden Elektro-Bikes hätten einen Marktanteil von maximal 0,5 %. Sie

**30. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 12.02.2019**  
**– Öffentliche Sitzung –**

wollten deshalb und auch wegen der unterschiedlichen Geschwindigkeitsprofile nicht zwingend auf Radwegen zugelassen werden.

Ein Pedelec sei ein normales Fahrrad. Die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung existiere im Entwurf und werde demnächst beschlossen. Was danach auf Radwegen könne, könne auf den Pendler-Radrouten verkehren, zum Beispiel Elektroroller.

**Ralf Keßler** ergänzt, Lücken seien ihm in der Planung keine bekannt. Auf der Internetseite [www.radwanderland.de](http://www.radwanderland.de) bestehe die Möglichkeit, sich über die Pendler-Radrouten in Rheinland-Pfalz zu informieren und die Potenzialstudie aus dem Jahr 2014 einzusehen.

In der Pressemitteilung zur Pendler-Radroute Ludwigshafen-Schifferstadt sei ein Link enthalten, über den sich die Planungen, auch zur Bevorrechtigung des Radfahrers in der Regel im Rahmen von StVO-Anordnungen, angeschaut werden könnten.

Als im Jahr 2014 die Potenzialanalyse erstellt worden sei, seien bestimmte Aspekte beleuchtet worden, zum Beispiel wo Arbeitsplätze und Schulen, der Pendlerverkehr und parallel dazu der ÖPNV seien. Die Gleisanbindung werde im Mittelgebirge eher weniger gefunden.

Es würden zunächst die sieben Strecken abgearbeitet. Die gesammelten Erfahrungen flössen jetzt ein. Im letzten Jahr sei auch in die einzelnen Maßnahmen Zug hereingekommen. Die Kommunen kämen aktiv auf das Ministerium zu und fragten, wann sie dran seien.

*Der Antrag ist erledigt.*

**Punkt 8** der Tagesordnung:

**Arbeitsplatzabbau bei Opel**

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der AfD

[– Vorlage 17/4330 –](#)

**Staatssekretär Andy Becht** merkt grundsätzlich an, dass für sämtliche Mitarbeiter der Opel Automobile GmbH bis Sommer 2023 eine Beschäftigungsgarantie gelte. Dies hätten die Sozialpartner entsprechend vereinbart und fixiert.

Im vergangenen Jahr habe das Unternehmen mit 3.700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an deutschen Standorten über verschiedene Abfindungs- und Vorruhestandsprogramme ein vorzeitiges Ausscheiden aus dem Unternehmen auf freiwilliger Basis vereinbart. Das Programm sei vorzeitig eingestellt worden, da eine stetig zunehmende Zahl von Beschäftigten von dem Angebot habe Gebrauch machen wollen.

In verschiedenen Medien sei Ende des vergangenen Monats darüber berichtet worden, dass PSA bzw. die Opel Automobile GmbH plane, spürbare Änderungen am Produktionsvolumen im Stammwerk in Rüsselsheim für das Jahr 2019 vorzunehmen. Presseberichten zufolge sollten 68.000 Autos statt vormals 123.000 Autos im Jahr 2019 gebaut werden.

Die Opel Automobile GmbH habe auf die Presseberichterstattung reagiert und darüber informiert, dass Opel die Produktion kontinuierlich an die Volumenplanung anpasse. Dies sei integraler Bestandteil des Unternehmensplans „PACE!“ (Tempo).

Das Unternehmen habe in seiner öffentlichen Stellungnahme darauf hingewiesen, dass es zum jetzigen Zeitpunkt generell keine Details zu seinen internen Planungen veröffentlichen werde. Konkrete Zahlen würden vom Unternehmen deshalb weder genannt noch bestätigt.

Weiterhin sei vonseiten der Opel Automobile GmbH betont worden, dass es zwischenzeitlich gelungen sei, in der ersten Jahreshälfte 2018 einen operativen Gewinn von mehr als 500 Millionen Euro zu erzielen – das beste Ergebnis seit Jahrzehnten. Laut dem Unternehmen sei dies ein klarer Beleg dafür, dass der Unternehmensplan „PACE!“ funktioniere.

Weiterhin habe die Opel Automobile GmbH darauf hingewiesen, dass sie die Auslastung ihrer Werke weiter verbessern wolle; dies gelte auch für das Hauptwerk in Rüsselsheim. Das Unternehmen habe weiterhin ausgeführt, dass es sich mit Nachdruck dafür einsetze, die Fertigung profitabler Modelle auf Plattformen der Group PSA an die deutschen Standorte zu holen. Weitere Details würden die Group PSA bzw. Opel noch in diesem Jahr bekannt geben.

Darüber hinaus lägen der Landesregierung keine weiteren konkreten Informationen des Unternehmens hinsichtlich der aktuell in den Medien berichteten Themen zum geplanten Produktionsvolumen am Standort Rüsselsheim vor. Deshalb ließen sich auch keine belastbaren Ableitungen hinsichtlich eventueller Auswirkungen auf das Werk in Kaiserslautern treffen.

**Abg. Matthias Joa** möchte wissen, wie viele Arbeitnehmer aus Rheinland-Pfalz momentan betroffen seien und wie viele Rheinland-Pfälzer insgesamt bei Opel arbeiteten.

Des Weiteren sei von Interesse, ob das Land Rheinland-Pfalz Gespräche, auch hinsichtlich des Standorts Kaiserslautern, mit Opel geführt habe, um es proaktiv zu gestalten.

**Ralph Schleimer (Referent im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau)** erwidert, es gebe keine gefestigten Zahlen zu der Frage, wie viele Personen aus Rheinland-Pfalz in Rüsselsheim arbeiteten. Laut plausiblen Schätzungen seien 3.000 bis 4.000 der insgesamt 14.000 Mitarbeiter Rheinland-Pfälzer. Wenn Opel als Konzern gesehen werde, kämen die 2.200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Kaiserslautern hinzu, wobei es Effekte aus dem Saarland und Baden-Württemberg geben werde.

Auf fachlicher Seite werde mit dem Unternehmen regelmäßig im allgemeinen Austausch gestanden. Hinsichtlich vieler Fragen seien etwa konkrete Umstrukturierungshilfen beim Land nicht angefragt worden. Das Unternehmen orientiere sich daran, wettbewerbsfähige Produkte herzustellen, die am Markt erfolgreich absetzbar seien, was für das Unternehmen im Vordergrund stehe.

**Abg. Matthias Joa** führt an, es bestehe noch eine Zeitlang eine Sicherung, aber es könne sein, dass trotzdem freiwillige Programme aufgelegt würden oder sich an bestimmten Zusicherungen je nach wirtschaftlichem Verlauf – die Konjunktur gehe momentan etwas in die Abwärtsrichtung – etwas ändere.

Zu fragen sei, ob es qualifikationsmäßig irgendwelche Pläne der Landesregierung gebe, wie den Menschen geholfen werden könne, falls sich die Lage verschlechtere und es in dem Bereich zu einem Abbau käme.

**Ralph Schleimer** erläutert, es existierten keine konkreten Pläne, weil es auch keine konkreten Vorstellungen des Unternehmens gebe, die gegenüber der Landesregierung hinsichtlich einer möglichen Umstrukturierung geäußert worden seien. Deshalb ließen sich daraus keine Instrumente ableiten und die Frage nach Hilfen stelle sich zurzeit nicht.

Der freiwillige Abbau von 3.700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im vergangenen Jahr habe zu keinen Auswirkungen auf dem Arbeitsmarkt geführt. Es bestehe die Situation, dass selbst bei unsicherer Konjunkturlage der Arbeitsmarkt noch auf mittlere Frist stabil bleiben werde. Gerade Facharbeiter im Metall- und Elektrobereich oder gar Ingenieure seien im Rhein-Main-Gebiet in hohem Maße gesucht, weil sie zu den Sektoren gehörten, in denen ein akuter Fachkräftemangel zu verzeichnen sei.

In Hinblick auf das Werk in Kaiserslautern sei Opel sehr restriktiv in der Medienberichterstattung und konzentriere sich darauf, die Werke wettbewerbsfähig zu machen. Im Zuge der Diskussion um den Standort Rüsselsheim sei nicht noch einmal etwas in Kaiserslautern hochgekommen. Der Standort Kaiserslautern zeichne sich dadurch aus, dass eine hohe Flexibilität in der Produktion durch das Komponentenwerk, das Motorenwerk und das Presswerk existiere und es der Standort dadurch geschafft habe, zumindest mittelfristig seinen Platz im PSA-Konzern zu finden. Die Konzernleitung werde im Laufe des Jahres 2019 die Strategie weiter bekannt geben, und dann werde sich zeigen, welchen Platz Kaiserslautern über die mittlere Frist dort finden werde.

**Vors. Abg. Thomas Weiner** weist für die Zukunft darauf hin, dass im Ausschuss hinsichtlich Privatunternehmen sehr zurückhaltend hypothetische Fragen gestellt werden sollten, da die Landesregierung auch schlecht etwas dazu sagen könne.

Nach dem Einwand von **Abg. Matthias Joa**, dies gelte nicht, wenn die Landesregierung Informationen habe, fährt **Vors. Abg. Thomas Weiner** fort, wenn keine Informationen vorlägen, sollte man froh sein, dass es keine negativen Schlagzeilen gebe.

*Der Antrag ist erledigt.*

**Punkt 9** der Tagesordnung:

**Auswirkungen des drohenden Brexits auf die Wirtschaft in Rheinland-Pfalz**

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der CDU

[– Vorlage 17/4334 –](#)

**Staatssekretär Andy Becht** berichtet, die Auswirkungen des Brexits auf die Wirtschaft in Rheinland-Pfalz wie auch auf die Wirtschaft in der Bundesrepublik könnten nur sehr grob abgeschätzt werden. Zwei Gründe seien dafür entscheidend. Erstens sei der Brexit ein historisch einmaliges Ereignis, für das es keine Erfahrungswerte gebe. Zweitens sei nach wie vor völlig unklar, wie sich der Brexit vollziehen werde. Zwar sei im November 2018 zwischen der britischen Regierung und der EU ein Übereinkommen getroffen worden, wonach in einer Übergangsfrist bis Ende 2020 Großbritannien weiter Zugang zum Binnenmarkt erhalten sollte und Mitglied in der Zollunion bliebe. In der Übergangszeit sollte dann die langfristige Partnerschaft zwischen Großbritannien und der EU geklärt werden.

Dieses Übereinkommen sei vom britischen Parlament abgelehnt worden. Im Moment sei aufgrund der verfahrenen Situation in der britischen Politik in keiner Weise klar, wie es weitergehe. Es stehe aber fast, falls es bis Ende März 2019 nicht zu einer wie auch immer gearteten Übereinkunft oder Verschiebung des Austrittstermins komme, scheide Großbritannien aus der EU aus und wäre nach den Regularien der Welthandelsorganisation zwingend als Drittstaat ohne Handelsabkommen zu behandeln.

Wie es also konkret weitergehen werde, sei im Moment nach wie vor offen. Trotz aller Unwägbarkeiten könne festgehalten werden, der Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU werde vor allem in Großbritannien selbst massive wirtschaftliche Auswirkungen haben. Für den Rest der EU würden sich mit Ausnahme Irlands, soweit dies absehbar sei, die negativen Auswirkungen in Grenzen halten.

Für die rheinland-pfälzische Wirtschaft werde im Wirtschaftsministerium nicht mit einer deutlich abweichenden Entwicklung im Vergleich zur Bundesrepublik insgesamt gerechnet. Die Handelsstruktur zwischen Rheinland-Pfalz und Großbritannien entspreche in etwa der von Gesamtdeutschland. 2017 seien rund 6,5 % der rheinland-pfälzischen Exporte nach Großbritannien gegangen; der Bundeswert habe bei 6,7 % gelegen. Bei den Importen betrage der Anteil Großbritanniens an den Gesamtimporten nach Rheinland-Pfalz 3,5 %; der Bundeswert liege bei 3,6 %.

Die Branchenbetrachtung zeige ebenfalls keine übermäßige Betroffenheit von Rheinland-Pfalz. Ausschlaggebend für die Branchenbetrachtung sei der Grad der außenwirtschaftlichen Verknüpfung mit Großbritannien, also insbesondere wie groß der Anteil der Exporte einer Branche nach Großbritannien an den Gesamtexporten dieser Branche sei. Für die größten rheinland-pfälzischen Branchen gebe es nur geringfügige Abweichungen zwischen Rheinland-Pfalz und dem Bund.

Bei den chemischen Erzeugnissen exportierten rheinland-pfälzische Unternehmen 4,1 % ihrer Gesamtexporte ins Vereinigte Königreich; beim Bund liege der Anteil bei 5,3 %. Bei den pharmazeutischen Erzeugnissen lägen die entsprechenden Werte für Rheinland-Pfalz bei 3,6 % und beim Bund bei 6,6 %. Bei Gummi und Kunststoffen sei Rheinland-Pfalz mit einem Exportanteil von 8,9 % leicht stärker betroffen als der Bund, bei dem 6,4 % der Gesamtexporte ins Vereinigte Königreich gingen. Bei den Maschinen sei Rheinland-Pfalz mit einem Exportanteil von 7,4 % leicht stärker betroffen als der Bund mit 5,1 %. Bei den Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeugteilen seien die Werte für Rheinland-Pfalz mit 11,5 % und Deutschland insgesamt mit 10,6 % in etwa gleich.

Auch bei den bisher zu beobachtenden Anpassungen des Handels lasse sich keine allgemeine Sonderentwicklung für Rheinland-Pfalz ableiten. Gegenwärtig sei somit davon auszugehen, dass Rheinland-Pfalz nicht stärker oder schwächer vom Brexit betroffen sein werde als die Bundesrepublik Deutschland insgesamt. Selbst bei einem deutlichen Rückgang des Handels dürften sich angesichts des Ausmaßes des Handels mit dem Vereinigten Königreich bezogen auf den Gesamtexport und den Gesamtimport die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen in Grenzen halten.

Davon unabhängig bestehe für einzelne Unternehmen dennoch die Gefahr, dass der Brexit für sie deutliche wirtschaftliche Auswirkungen haben werde. Insbesondere im Fall eines Harten Brexits ohne Übergangsphase drohten neben zollrechtlichen Konsequenzen vielfältige Erschwernisse, unter anderem bei

der Zulassung von Produkten, durch Kontrollen von Ursprungsregeln, bei der Ein- und Ausfuhr von lebenden Tieren und Erzeugnissen tierischen Ursprungs oder der Entsendung von Mitarbeitern. Dabei könne es zu erheblichem bürokratischen Mehraufwand und Unterbrechungen der teilweise hochkomplexen Lieferketten kommen.

Um die Unternehmen auf die Auswirkungen des Brexits und den erforderlichen Anpassungsbedarf vorzubereiten, hätten Wirtschaftsinstitute, Kammern und Fachverbände ein umfangreiches branchenspezifisches Informationsangebot erstellt. Für betroffene rheinland-pfälzische Unternehmen stehe zudem das Beratungs- und Unterstützungsangebot des Landes, der ISB, der Kammern und der Verbände zur Verfügung.

Die Aufgabe der Landesregierung werde darin gesehen, dieses Informationsangebot in die Wirtschaft hineinzutragen. Dies werde gemeinsam in enger Abstimmung mit den rheinland-pfälzischen Industrie- und Handelskammern, mit denen unter anderem zu diesem Zweck auf Staatssekretärs- bzw. Hauptgeschäftsführerebene eine gemeinsame Arbeitsgruppe eingerichtet worden sei, getan.

Klar sei für ihn als ordnungspolitisch denkender Mensch dabei immer, es gebe eine eindeutige und sinnvolle Arbeitsteilung zwischen Politik und Wirtschaft. Die notwendigen betrieblichen Vorbereitungen für den Brexit müssten in den Unternehmen selbst geschehen. Dies genau geschehe auch. Aufgabe der Politik sei es, den Brexit in den gesetzlichen und administrativen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen, soweit dies bei der bestehenden Unsicherheit möglich sei. Es handele sich dabei beispielsweise um Fragen des Steuerrechts, des Arbeitsrechts oder auch des Außenwirtschaftsrechts. Dies seien Politikfelder, die auf Bundesebene oder auf EU-Ebene angegangen werden müssten und dort auch angegangen würden.

**Abg. Dr. Denis Alt** bedankt sich für den Bericht, in dem vieles im Konjunktiv habe dargestellt werden müssen, weil die Situation noch sehr unsicher sei. Die Unsicherheit beziehe sich nicht nur auf wirtschaftliche Aspekte. Vielleicht sei der wirtschaftliche Bereich noch nicht einmal der dominierende und wichtigste, aber einer der wichtigsten Bereiche.

Die Diskussion habe sich seit dem Brexit-Votum im Jahr 2016 sehr weiterentwickelt. Bei der ersten Befassung mit diesem Thema in diesem Ausschuss gemeinsam mit dem Ausschuss für Europafragen und Eine Welt habe eine Fraktion geäußert, es müsse als souveräne Entscheidung des britischen Volkes akzeptiert werden, da es die vorhandenen Missstände in der EU adäquat abbilde. Dies werde heute nicht mehr so gehört.

Auch aus Großbritannien seien die Zitate andere geworden. In der aktuellen Ausgabe des Wirtschaftsmagazins Pfalz werde der damalige Brexit-Minister David Davis aus dem Jahr 2018 zitiert: Der Brexit werde uns keinerlei Nachteile, nur außerordentliche Vorteile bringen. – Dies sage heute auch niemand mehr. Heute sei jedem klar, die Auswirkungen könnten nur negativ sein. Nur die Frage des Ausmaßes sei noch offen.

Die Landesregierung tue gut daran, die Entwicklung aufmerksam zu beobachten und sich in eine gewisse Bereitschaft zu versetzen für das, was Ende März oder vielleicht Ende Mai mit einer moderaten Verschiebung bis um den Zeitraum der Europawahl herum passieren werde, und zusammen mit den Selbstverwaltungsorganen der Wirtschaft zu handeln, wie es erforderlich sein werde. In welchem Umfang und mit welchen Instrumenten das sein werde, könne zum heutigen Zeitpunkt nicht abgesehen werden.

**Abg. Gabriele Wieland** führt an, die genannten Daten und Zahlen basierten vor allem auf den Exportquoten, während für sie die indirekten Effekte relevanter seien. In der Presseberichterstattung des vergangenen Wochenendes seien als Ergebnisse einer Studie, welche Arbeitsplätze in größerer Anzahl betroffen seien, insbesondere Autozulieferer und als rheinland-pfälzische Schwerpunktbereiche Ludwigshafen und Worms mit jeweils mehreren hundert gefährdeten Arbeitsplätzen genannt worden. Dies seien schon Warnsignale.

Bei der chemischen Industrie existierten viele indirekte Wege. Außerdem seien sämtliche Gemüsebauern Exporteure. Im Moment bestehe keine konkrete Handlungsoption, aber allen müsse bewusst sein,

**30. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 12.02.2019**  
**– Öffentliche Sitzung –**

dass dort sehr sensibel gemusst sein werde und die Auswirkungen dort gravierender als befürchtet sein könnten.

Im eigenen Landkreis stünden Unternehmen, die direkt oder indirekt Geschäfte in Großbritannien machten, vor Hürden, die so nicht denkbar seien. Wenn zum Beispiel Zölle kämen und Verträge geschlossen seien, müsse die Lücke, die dann entstehe, der Anbieter übernehmen. Ein Fertighausunternehmen, das für den britischen Markt viel produziere, bleibe auf Kosten, die überhaupt nicht absehbar seien, sitzen, Lieferfristen seien nicht mehr einhaltbar oder Mitarbeiter könnten dort nicht zum gewohnten Zeitpunkt angetroffen werden.

Gerade Rheinland-Pfalz mit einer sehr hohen Exportquote müsse Auswirkungen deutlich höheren Ausmaßes erwarten als es bewusst sei, wenn es zum Schlimmsten komme.

**Vors. Abg. Thomas Weiner** hält fest, es bestehe Einigkeit, dass der Brexit für alle nur Nachteile bringen könne. Wenn es in einem Land nur Butter gebe und in einem anderen Land das Brot und die Lieferanten müssten an der Grenze drei Tage auf die Abfertigung warten, habe keiner einen Vorteil.

Es könne nur flexibel reagiert werden. Wenn Hilfen gefordert seien, werde davon ausgegangen, dass die Landesregierung betroffene Unternehmen berate und auf Regelungen vorbereitet sei.

*Der Antrag ist erledigt.*

**Punkt 10** der Tagesordnung:

**Mobilitätskonsens 2021**

Antrag nach § 76 Abs. 4 GOLT

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

[– Vorlage 17/4346 –](#)

**Staatssekretär Andy Becht** berichtet, die Mobilität befinde sich in einem Wandel. Neue Technologien, geänderte Prioritäten der Menschen, Klimaschutz und Digitalisierung veränderten das Verkehrssystem. Bereits existierende Konzepte und Studien konzentrierten sich in der Regel auf den urbanen Raum und seien in ihrer ursprünglichen Form für Rheinland-Pfalz mit seinem großen Anteil an ländlichen Räumen kaum nutzbar. Hier gelte es eigene Lösungen zu finden. Der Mobilitätskonsens 2021 greife dies in Rheinland-Pfalz auf.

In einem vom Land breit angelegten Beteiligungsprozess solle über die zukünftigen Mobilitätsfragen und deren Lösung in Rheinland-Pfalz diskutiert und beraten werden. Im Ergebnis würden Vorschläge für das Verkehrssystem und die Verkehrspolitik der Zukunft entwickelt. Der Beteiligungsprozess, der in diesem Jahr abgeschlossen werden solle, werde von einem interministeriellen Ausschuss begleitet.

Der Beteiligungsprozess 2019 werde neben den Schwerpunkten Mobilität auf dem Land und Mobilität in der Stadt auch die Schwerpunkte Zukunftstechnologien der Mobilität und Digitalisierung und Mobilität der Waren, Güter und Logistik berücksichtigen.

Die Bürger würden befragt; denn sie seien die besten Experten für ihre Mobilität. In den Regionen werde nachgefragt; denn dort lebten die regionalen Mobilitätsexperten und könnten wertvolle Impulse für die regional auch unterschiedlichen Mobilitätsanforderungen geben. Mit der Jugend werde geredet; denn sie habe eigene Anforderungen an die Mobilität von heute und an die Mobilität der Zukunft.

Es werde zugehört, und die Ergebnisse des Beteiligungsprozesses würden bei den Vorschlägen für das Verkehrssystem und die Verkehrspolitik der Zukunft berücksichtigt. Nicht in Frage gestellt würden die bereits fest disponierten Investitionsprogramme wie der Bundesverkehrswegeplan und die Prioritätsreihung der Landesstraßenprojekte. Das Ziel sei es, gemeinsam heute und in der Zukunft gut unterwegs zu sein.

Es werde gehofft, dass sich viele Bürger, aber auch die eingeladenen Experten am Prozess beteiligten: aus dem kommunalen Kreis, von den Behörden und aus den LEADER-Regionen, den Parteien, der IHK, HWK und der Wirtschaft sowie Interessensvertreter des Verkehrs und der Verkehrsverbände, des Naturschutzes und der Planungsgemeinschaften, der Gewerkschaften, des Tourismus, der Energieversorger und der Hochschulen.

In dem breit angelegten Beteiligungsprozess würden vier Instrumente genutzt. Erstens sei am 1. Februar 2019 eine Onlinebefragung unter [befragung.mobilitaetskonsens-rlp.de](http://befragung.mobilitaetskonsens-rlp.de) gestartet worden, an der sich alle beteiligen könnten. Von deren Auswertung würden sich wertvolle Hinweise für die Mobilitätsanforderungen der Bürger und Bürgerinnen versprochen. Der Fragebogen könne selbstverständlich auch postalisch im Ministerium angefordert werden.

Zweitens sei es das Ziel von Regionalforen, bisher identifizierte Mobilitätsanforderungen breit zu diskutieren, weitere Mobilitätsanforderungen kennenzulernen, Innovationen und Neuerungen mit anzustoßen, Anforderungen der Teilnehmer zu reflektieren und Input für eine weitere konzeptionelle Ausrichtung zu generieren.

Folgende Regionalforen seien geplant: am 18. März 2019 in Mainz im Erbacher Hof, am 8. April 2019 in Koblenz in der Rhein-Mosel-Halle, am 9. April 2019 in Trier im European Congress Center, am 11. Juni 2019 in Kaiserslautern im Business + Innovation Center und am 12. Juni 2019 in Frankenthal im CongressForum.

Das Jugendforum für Jugendliche bis 25 solle zu Ende des Sommers stattfinden. Für wichtig erachtet werde, die speziellen Anforderungen und Sichtweisen der Jugend kennenzulernen. Hierfür wolle ein aktivierendes Format angeboten werden, das viel Raum für Kreativität und digitales Know-how lasse.



Drittens solle der Mobilitätsatlas die zentrale Plattform für den Bereich Verkehr in Rheinland-Pfalz sein. Er stelle die Informationen in den Vordergrund, die in der staatlichen oder öffentlichen Sphäre lägen. Der Mobilitätsatlas werde das vorhandene Mobilitätsportal ablösen und stärker regional und multimodal erweitern. Der Bezug zum Heimatort und zur Heimatregion werde ausgebaut. Das Angebot werde für die Nutzung auf mobilen Geräten ausgelegt. Der Mobilitätsatlas nutze Web-GIS-Funktionen, um multimodale Informationen zu geben. Im Mittelpunkt stünden bereits vorhandene Kartendienste, die leicht angereichert werden könnten.

Die wichtigsten Inhalte des Mobilitätsatlas seien Informationen über den Zustand der Verkehrsangebote: bei der Straße Baustellen, Sperrungen, Straßenwetter, Kamerabilder und Parkplatzauslastung, im Öffentlichen Verkehr Haltestellen, Park & Ride, Abfahrtstafeln und Meldungen, im Radverkehr Wege, Routen und ein Link zum Portal Radwanderland und Ladestationen, Fähren und Häfen. Weiterhin seien es Statistiken zu Verkehrsmengen für Straßen, Einsteiger für Bahnhöfe, Unfälle, Lärm für Gebiete und Pendler sowie Projektinformationen: Karten, Dossiers, Sachstände für wichtige Straßen- und andere Projekte.

Viertens würden im Hinblick auf das Zieldokument alle Fachbeiträge, Anregungen, Impulse und die gesammelten Anforderungen aus dem Beteiligungsprozess analysiert, bewertet und Vorschläge für das Verkehrssystem und die Verkehrspolitik der Zukunft entwickelt. Diese würden in dem Bericht „Perspektiven für die Mobilität der Zukunft“ dargestellt.

Mit der Onlinebefragung und den Foren werde der Beteiligungsprozess, den das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau im Jahr 2018 vorbereitet habe, im Jahr 2019 für die Öffentlichkeit sichtbar.

Durch die Impulse und Anregungen, die das Ministerium bis zum Sommer erreichten, könne weiter an einer gemeinsamen Vision für die Mobilität der Zukunft gefeilt werden: einer Mobilität, die den Anforderungen der modernen Gesellschaft in Rheinland-Pfalz gerecht werde.

**Abg. Jutta Blatzheim-Roegler** betont die Leistung, die das Ministerium mit den verschiedenen Aspekten dieses Verfahrens auf die Beine gestellt habe, und bemerkt im Hinblick auf die erhaltene Einladung zur Teilnahme am Beteiligungsprozess im Rahmen des Mobilitätskonsens 2021, dies werde schwierig zu erfüllen sein, weil an den Tagen der Regionalforen einmal eine Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr und einmal eine Plenarsitzung stattfinde. Wenn die Veranstaltungen in erster Linie dazu dienten, regional die Kompetenzen zu bündeln und die Menschen vor Ort hinsichtlich Verbesserungsvorschlägen anzusprechen, dann werde es auch für in Ordnung gefunden.

Hinsichtlich der Befragung werde um Auskunft gebeten, ob diese von einer Agentur oder vom Ministerium erstellt worden sei. Als Grüne hätte sie sich ein bisschen mehr den Fokus auf ÖPNV, Radverkehr und Multimodalität gewünscht, aber die Möglichkeiten, eigene Kommentare zu verfassen, seien vorhanden. Die Ergebnisse würden mit Spannung erwartet.

Beim Mobilitätskonsens seien solche Projekte wie der Bundesverkehrswegeplan oder die Landesstraßenprojekte außen vor. In diesem Zuge wäre es erfreulich gewesen, wenn auch die Radwegeprojekte erwähnt würden, weil sie auch als gesetzt angesehen würden.

**Abg. Gabriele Wieland** führt an, der Mobilitätskonsens sei als Konsensprozess lange, auch als Schwerpunkt im Koalitionsvertrag, angekündigt worden. Die CDU-Fraktion habe es so verstanden, dass dabei die wichtigen Aspekte wie die Priorität von Landesstraßenprojekten mit debattiert werden sollten. Jetzt blieben für sie Perspektiven übrig, die zum Schluss herauskämen. Ein Konsensprozess sei aber mehr Mitsprache und Austausch. Wenn eine Befragung gemacht und darüber ein Bericht erstellt werde, sei es noch kein Konsens.

Wenn die Priorisierung der Landesstraßenprojekte nicht beim Mobilitätskonsens thematisiert werde, sei zu fragen, ob diese getrennt davon veröffentlicht werde, da noch keine Prioritätenliste bekannt sei.

Laut einer Presseveröffentlichung der letzten Tage solle der Mobilitätskonsens mit ins Nahverkehrsgesetz einfließen. Es stelle sich die Frage, ob sich der Zeitplan für das Gesetz deutlich verschiebe.

**Abg. Jens Ahnemüller** begrüßt die Onlinebefragung und möchte wissen, wie lange sie durchgeführt werden solle.

**Staatssekretär Andy Becht** erwidert, der Mobilitätskonsens 2021 sei, wie im Koalitionsvertrag vorgesehen, genau im Zeitplan. Es sei zur Kenntnis genommen worden, dass Abgeordnete Wieland dies als zu langsam empfunden habe, was nicht nachvollzogen werden könne.

Der Mobilitätskonsens solle kein Plebiszit über die Verkehrspolitik des Landes sein, sondern es gehe um den Entwurf einer gemeinsamen Zukunftsvision darüber, wie Mobilität im Allgemeinen aussehen solle. Deswegen sei gerade nicht beabsichtigt, Regionaldebatten über Einzelprojekte aufzumachen.

Bei den Radwegen sei man wie beim Nahverkehrsplan in einem Prozess. Es sei wichtig, es zeitlich zu synchronisieren: einerseits an dem Nahverkehrsgesetz zu arbeiten und sich andererseits strukturierte Gedanken zum Radverkehrsentwicklungsplan zu machen. Es seien dadurch Sperrwirkungen vorhanden, und mit dem Mobilitätskonsens wolle es auf einer Metaebene zusätzlich aufgefüllt werden.

Durch den Fragebogen wolle gewusst werden, wie die Menschen im Land komfortable Mobilität wahrnehmen wollten und ob sie den Drang hätten, den ÖPNV auch auf dem Land in entseelten Regionen zu nutzen. Dann könne sich auf Testimonials berufen werden, und es wollten Ideen und Schätze gehoben werden. Die Regionalforen seien eher Stakeholder Foren mit modernen Diskussionsformen und Moderationsprozessen wie sie im Kiez und bei Quartiersplanungen durchgeführt würden.

**Gerhard Harmeling (Abteilungsleiter im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau)** ergänzt, im Verkehrsbereich seien drei Paradigmenwechsel zu verzeichnen: bei der Antriebstechnologie – unter anderem Elektromobilität und Brennstoffzelle –, bei den Fahrweisen – Fahrassistenzsysteme bis hin zum autonomen Fahren – und beim Sharing im Verkehr wie Uber. Carsharing werde auf Landesebene intensiv vorangebracht.

Durch die aktuelle Debatte um Luftschadstoffe sei eine gesellschaftliche Öffnung für die Themen „ÖPNV“ und „Nicht motorisierter Verkehr“ zu verzeichnen. Der ÖPNV sei früher eher als Verkehrsmittel für Arbeitslose, Arme und Auszubildende angesehen worden, und er sei nun en vogue geworden. Dies freue die Landesregierung, weil es auch in Rheinland-Pfalz stark zusammengebracht werde.

Es sei eine gute Zeit, einen solchen Mobilitätskonsens zu machen und sich diesen ganzen Themen zu widmen. Die Projekte, die der Bundesgesetzgeber beschlossen habe, könnten nicht noch auf regionaler Ebene erörtert werden. Eine Reihe von Aspekten werde als gesetzt betrachtet, und es werde sich mehr dafür interessiert, was bei den Akteuren an innovativen Entwicklungen gewollt und angedacht sei.

**Stephanie Kleine (Referentin im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau)** fügt hinzu, den Fragebogen hätten die Referenten in der Fachabteilung des Ministeriums entwickelt, und sie würden beim Layout und der Einrichtung im Internet durch ein Büro, das über eine öffentliche Ausschreibung gewonnen worden sei, unterstützt. Man sei über jede Hilfe, die erhalten werde, dankbar; denn es sei schon sehr aufwendig, weshalb zu danken sei, dass dies gesehen werde.

Die Radwegeprojekte seien im Bericht in der Liste einfach nur nicht aufgeführt worden. Diese seien wie Straßenprojekte gesetzt. Es wäre schade, wenn die fünf Regionalforen mit denselben Diskussionen überlagert würden. Bei den Regionalforen werde vielmehr versucht, die Menschen zum Diskutieren zu bringen und auf Mobilität mit ihrer Perspektive zu schauen, um herauszufinden, wo die Gemeinsamkeit bestehe, um eine Richtung verfolgen zu können. In den Regionalforen solle sich niemand ausgeschlossen fühlen. Alle Parteien hätten die Einladung erhalten. Die Regionalforen seien für die Experten vor Ort gedacht, es könnten auch Personen geschickt werden und es könne weiter überlegt werden, wenn Bedarf vonseiten der Abgeordneten bestehe.

Wenn in den Teams, die im Ministerium die Projekte vorantrieben, gemerkt werde, dort sei ein Ergebnis, das für den anderen interessant sei, werde sich darüber ausgetauscht, sodass keine Probleme zu erwarten seien oder aufhielten.

Die Dauer der Onlinebefragung sei lang. Es werde für vielversprechender gehalten, wenn nicht gesagt werde, es sei ein halbes Jahr Zeit, sondern es sei jetzt die erste Taktung. Es werde für wichtig gehalten,

**30. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 12.02.2019**  
**– Öffentliche Sitzung –**

dass vor den Regionalforen schon einmal ein Gefühl erhalten werde, was den mobilitätsinteressierten Bürger bewege. Dies werde ausgewertet, und es könne ein Preis gewonnen werden, um die Menschen zu motivieren. Die Onlinebefragung laufe weiter bis zum letzten Jugendforum, was für nach den Sommerferien geplant sei, damit jeder Bürger, der sich durch Presseartikel und Veranstaltungen vor Ort motiviert fühle mitzumachen, noch die Gelegenheit erhalte, sich dort einzubringen.

**Abg. Jutta Blatzheim-Roegler** möchte wissen, ob der Flyer für die Veranstaltungen online zur Verfügung stehe, um es weiter bewerben zu können.

**Stephanie Kleine** erwidert, nach der Save-the-Date-Einladung folge in Kürze die Einladung, wozu durch ein Online-Anmeldungstool Unterstützung erhalten werde, damit gewusst werde, wie viele kämen. Es seien 360 Briefe verschickt worden.

**Stephanie Kleine** sagt auf Bitte von **Abg. Jutta Blatzheim-Roegler** zu, dem Ausschuss den Flyer als PDF-Datei zur Verfügung zu stellen.

*Der Antrag ist erledigt.*

**Punkt 11** der Tagesordnung:

**Unterrichtung des Landtags über Entwürfe von Rechtsverordnungen der Landesregierung hier: Entwurf einer Einundzwanzigsten Landesverordnung zur Änderung der Landesverordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts**

Unterrichtung gem. Art. 89 b LV i. V. m. der hierzu geschlossenen Vereinbarung Ministerium des Innern und für Sport

[– Vorlage 17/4344 –](#)

*Der Ausschuss nimmt Kenntnis.*

**Vors. Abg. Thomas Weiner** bedankt sich bei den Anwesenden für die Mitarbeit, weist auf den Termin der nächste Sitzung am Dienstag, den 26. März 2019, hin, bittet um Beachtung der Frist zur Einreichung von Anträgen am 17. März 2019 und schließt die Sitzung.

**gez. Dr. Rack**  
**Protokollführerin**

**Anlage**

## In der Anwesenheitsliste eingetragene Abgeordnete:

Alt, Dr. Denis	SPD
Fuhr, Alexander	SPD
Klinkel, Nina	SPD
Oster, Benedikt	SPD
Schäffner, Daniel	SPD
Dötsch, Josef	CDU
Oelbermann, Reinhard	CDU
Wieland, Gabriele	CDU
Joa, Matthias	AfD
Wink, Steven	FDP
Blatzheim-Roegler, Jutta	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Ahnemüller, Jens	fraktionslos

## Für die Landesregierung:

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

## Landtagsverwaltung:

Schmitt, Claudia	Mitarbeiterin der Landtagsverwaltung
Rack, Dr. Katrin	Mitarbeiterin der Landtagsverwaltung (Protokollführerin)