



## PROTOKOLL

### Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr

#### 44. Sitzung am Donnerstag, dem 18. Juni 2020

#### Mainz, in der Lobby der Steinhalle des Landesmuseums

Öffentliche Sitzung: 10.01 bis 12.38 Uhr  
12.22 bis 12.32 Uhr

#### Tagesordnung

#### Ergebnis

- 
- |  |                                 |
|--|---------------------------------|
| 1. Landesgesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2018/958 über eine Verhältnismäßigkeitsprüfung vor Erlass neuer Berufsreglementierungen im Bereich öffentlich-rechtlicher Körperschaften<br>Gesetzentwurf<br>Landesregierung<br>- <a href="#">Drucksache 17/11877</a> - <a href="#">[Link zum Vorgang]</a> | Annahme empfohlen<br>(S. 4 – 6) |
| 2. Budgetbericht der Landesregierung zum 31. Dezember 2019<br>Bericht (Unterrichtung)<br>Landesregierung<br>- <a href="#">Drucksache 17/11899</a> - <a href="#">[Link zum Vorgang]</a>   | Kenntnisnahme<br>(S. 7)         |
| 3. Strukturwandel in der Fahrzeugindustrie: E-Mobilität und Zulieferindustrie<br>Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT<br>Fraktion der CDU<br>- <a href="#">Vorlage 17/6490</a> - <a href="#">[Link zum Vorgang]</a>  | Erledigt<br>(S. 8 – 17)         |
| 4. Forderungen des ADFC Rheinland-Pfalz – Mehr Platz für Menschen<br>Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT<br>Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN<br>- <a href="#">Vorlage 17/6539</a> - <a href="#">[Link zum Vorgang]</a>  | Erledigt<br>(S. 18 – 22)        |

<b>Tagesordnung</b>	<b>Ergebnis</b>
5. Perspektiven alternativer Antriebsformen für die rheinland-pfälzische Wirtschaft Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT der Fraktionen der SPD, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - <a href="#">Vorlage 17/6556</a> - [ <a href="#">Link zum Vorgang</a> ]	Erledigt (S. 8 – 17)
6. Ein neues Nahverkehrsgesetz für Rheinland-Pfalz: Den Nahverkehr der Zukunft gestalten Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT der Fraktionen der SPD, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - <a href="#">Vorlage 17/6557</a> - [ <a href="#">Link zum Vorgang</a> ]	Erledigt (S. 23 – 39)
7. Moped-Führerschein mit 15 Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT Fraktion der FDP - <a href="#">Vorlage 17/6620</a> - [ <a href="#">Link zum Vorgang</a> ]	Abgesetzt (S. 40)
8. Gesetzentwurf der Landesregierung zum Nahverkehrsgesetz Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT Fraktion der AfD - <a href="#">Vorlage 17/6636</a> - [ <a href="#">Link zum Vorgang</a> ]	Erledigt (S. 23 – 39)
9. Aktueller Stand Rohstoffdialog Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT Fraktion der CDU - <a href="#">Vorlage 17/6639</a> - [ <a href="#">Link zum Vorgang</a> ]	Abgesetzt (S. 40)
10. Sachstand der Planungen zur Mittelrheinbrücke Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT Fraktion der AfD - <a href="#">Vorlage 17/6644</a> - [ <a href="#">Link zum Vorgang</a> ]	Abgesetzt (S. 40)
11. Bahnlärm im Mittelrheintal Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT der Fraktion der SPD, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - <a href="#">Vorlage 17/6646</a> - [ <a href="#">Link zum Vorgang</a> ]	Abgesetzt (S. 40)
12. Auswirkungen der Corona-Krise auf die rheinland-pfälzische Wirtschaft Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT Fraktion der AfD - <a href="#">Vorlage 17/6649</a> - [ <a href="#">Link zum Vorgang</a> ]	Abgesetzt (S. 40)

**Tagesordnung**

**Ergebnis**

- 
13. Berichterstattung über die Umsetzung der Landesstraßenbau-  
programme  
Vorlage  
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Wein-  
bau  
- [Vorlage 17/6667](#) -

Erledigt  
(S. 41 - 42)

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

**Punkt 1** der Tagesordnung:

Landesgesetz zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2018/958 über eine Verhältnismäßigkeitsprüfung vor Erlass neuer Berufsreglementierungen im Bereich öffentlich-rechtlicher Körperschaften

Gesetzentwurf

Landesregierung

- [Drucksache 17/11877](#) - [[Link zum Vorgang](#)]

**Staatsminister Dr. Volker Wissing** berichtet, die Freizügigkeit der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie die Niederlassungs- und Dienstleistungsfreiheit stellten Grundprinzipien des Binnenmarkts dar. Nationale Bestimmungen, die den Zugang zu reglementierten Berufen regelten, dürften keine ungerechtfertigten und unverhältnismäßigen Hindernisse für die Ausübung dieser Grundrechte schaffen. Obwohl diese bereits im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union sowie in der Richtlinie 2005/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Anerkennung von Berufsqualifikationen verankert seien, habe es die Kommission für geboten gehalten, den Mitgliedstaaten durch eine weitere Richtlinie einen gemeinsamen Rechtsrahmen für die Überprüfung der Zulässigkeit von Reglementierungen der Berufsfreiheit an die Hand zu geben.

Daher regle diese Richtlinie, dass alle neuen, nicht jedoch bereits bestehenden Vorschriften zu überprüfen seien, die den Zugang zu reglementierten Berufen und deren Ausübung beschränkten. Es handle sich um die sogenannte Verhältnismäßigkeitsrichtlinie.

Unter einer Berufsreglementierung sei gemäß der Berufsanerkennungsrichtlinie eine auf eine berufliche Tätigkeit bezogene Regelung, bei der die Aufnahme oder Ausübung der Tätigkeit direkt oder indirekt durch Rechts- und Verwaltungsvorschriften an den Besitz bestimmter Berufsqualifikationen gebunden sei, zu verstehen. Als Art der Ausübung gelte insbesondere auch die Führung einer Berufsbezeichnung, die durch Rechts- oder Verwaltungsvorschriften auf Personen beschränkt sei, die über eine bestimmte Qualifikation verfügten.

Die Verhältnismäßigkeitsrichtlinie gebe über die Überprüfung der beabsichtigten neuen Reglementierung Kriterien vor, nach denen eine umfassende Bewertung der Umstände und der Auswirkungen der neuen Berufsreglementierung zu erfolgen habe. Diese Prüfung müsse objektiv und unabhängig vorgenommen werden. Das Ergebnis sei zu dokumentieren.

Sei die Aufnahme einer Tätigkeit von der Einhaltung bestimmter Anforderungen in Bezug auf bestimmte Berufsqualitäten abhängig, müsse das durch Ziele des Allgemeininteresses gerechtfertigt sein, etwa die öffentliche Ordnung, die öffentliche Sicherheit oder die öffentliche Gesundheit.

Neben der vorgeschriebenen inhaltlichen Verhältnismäßigkeitsprüfung müssten nach der Richtlinie weitere formale Schritte beachtet werden. So sei erforderlich, dass Bürger, repräsentative

Verbände und andere Interessierte unabhängig von deren rechtlicher Betroffenheit vor der Einführung über die neuen Berufsbeschränkungen informiert würden und Gelegenheit erhielten, ihren Standpunkt darzulegen. Das solle durch Veröffentlichung der berufsbeschränkenden Vorschriften vor deren Erlass auf der Internetseite des gesetzgebenden Organs erfolgen. Soweit sachlich und angemessen, sollten öffentliche Konsultationen im Einklang mit ihren nationalen Verfahren durchgeführt werden. Ebenfalls zur Erhöhung der Transparenz müssten die Gründe sowie das Ergebnis der Verhältnismäßigkeitsprüfung in der Datenbank der reglementierenden Berufe veröffentlicht werden. Auch nach Erlass einer entsprechenden berufsbeschränkenden Vorschrift müssten deren Übereinstimmung mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit überwacht und Entwicklungen, die in der Folgezeit eingetreten seien, gebührend Rechnung getragen werden.

Alle Mitgliedstaaten seien verpflichtet, die zur Einhaltung dieser Richtlinie notwendigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften bis zum 30. Juli 2020 zu erlassen.

Die Umsetzung der Richtlinie müsse sowohl im Bundes- als auch im Landesrecht erfolgen und auch Körperschaften des öffentlichen Rechts erfassen, soweit sie durch Satzungsrecht in der Lage seien, berufsbeschränkende Vorschriften zu erlassen. Auf Bundesebene sei ein Entwurf zur Änderung der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien sowie der Entwurf eines Artikelgesetzes zur Umsetzung der Verhältnismäßigkeitsrichtlinie in Bezug auf die öffentlich-rechtlichen Körperschaften erstellt worden. Ein entsprechendes Umsetzungsverfahren sei ebenso in Rheinland-Pfalz gewählt worden.

In Rheinland-Pfalz würden im Heilberufsgesetz, im Architektengesetz und im Landesgesetz zum Schutz der Berufsbezeichnungen im Ingenieurwesen und über die Ingenieurkammer Rheinland-Pfalz die entsprechenden Berufskammern zum Erlass von Satzungen ermächtigt, die Beschränkungen hinsichtlich der Berufsbezeichnung, der Berufsausübung oder dem Zugang zu reglementierenden Berufen enthalten könnten. Daher sei es erforderlich, in diesen Gesetzen die Pflicht zur Verhältnismäßigkeitsprüfung vor Erlass neuer Berufsreglementierungen zu implementieren.

In Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Soziales, Arbeit, Gesundheit und Demografie sowie dem Ministerium der Finanzen sei dazu das vorliegende Artikelgesetz erarbeitet worden und seien die Regelungen so weit wie möglich aufeinander abgestimmt worden, um eine einheitliche Regelungsdichte zu erlangen. Einigkeit habe auch darüber bestanden, die Richtlinie eins zu eins umzusetzen und nicht über den notwendigen Regelungsgehalt hinauszugehen.

Neben den Gesetzesänderungen solle den Kammern ein detailliertes Prüfschema für die Verhältnismäßigkeitsprüfung zur Verfügung gestellt werden. Über dieses werde der Ministerrat demnächst im Rahmen der Änderung der Gemeinsamen Geschäftsordnung beschließen; denn auch dort solle das Prüfschema als Anhang eingeführt werden.

Die zuvor erwähnte Eintragung in die Datenbank der reglementierten Berufe und deren Pflege werde demnächst die Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion als zentrale Stelle für Rheinland-

Pfalz vornehmen. Hierfür sei eine personelle Verstärkung um eine halbe Vollzeitstelle im Einzelplan 08 angedacht.

Zum Schluss sei noch zu erwähnen, dass das Gesetz aus der Mitte des Landtags der Verhältnismäßigkeitskontrolle für Berufsbeschränkungen unterworfen werden müsse. Die Umsetzung dieser europarechtlichen Verpflichtung werde von der Landtagsverwaltung geprüft.

*Der Ausschuss empfiehlt die Annahme (einstimmig).*

**Punkt 2** der Landesregierung:

**Budgetbericht der Landesregierung zum 31. Dezember 2019**

Bericht (Unterrichtung)

Landesregierung

- [Drucksache 17/11899](#) - [[Link zum Vorgang](#)]

*Der Ausschuss nimmt Kenntnis.*

**Punkt 3 und 5** der Tagesordnung:

**3. Strukturwandel in der Fahrzeugindustrie: E-Mobilität und Zulieferindustrie**

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der CDU

- [Vorlage 17/6490](#) - [\[Link zum Vorgang\]](#)

**5. Perspektiven alternativer Antriebsformen für die rheinland-pfälzische Wirtschaft**

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

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

- [Vorlage 17/6556](#) - [\[Link zum Vorgang\]](#)

Der Ausschuss kommt überein, die Punkte 3 und 5 gemeinsam zu beraten.

**Abg. Dr. Anna Köbberling** stellt fest, die Automobilzuliefererindustrie sei eine Schlüsselindustrie in Rheinland-Pfalz, die sich aufgrund der Elektromobilität in einem Strukturwandel befinde und nun durch die Corona-Pandemie zusätzlich belastet werde. Deshalb würde sie sich freuen, wenn zum Stand des Strukturwandels in Rheinland-Pfalz berichtet werden und dargestellt werden könnte, welche zusätzlichen Herausforderungen damit für die Automobilzuliefererindustrie verbunden seien. Dabei bitte sich auch darauf einzugehen, inwieweit das Konjunkturpaket des Bundes, das für die Elektromobilität zusätzliche Anreize vorsehe, der Automobilzuliefererindustrie helfen könnte.

**Abg. Dr. Helmut Martin** spannt einen Bogen zur zurückliegenden Sitzung des Ausschusses, im Zuge derer im Rahmen der Besprechung einer Großen Anfrage als Schwerpunkt die E-Mobilität thematisiert worden sei. Die E-Mobilität stelle aufgrund der bisherigen Industriestruktur in Rheinland-Pfalz die größte Herausforderung dar, da ein Umstieg auf die E-Mobilität stärkere Auswirkungen auf Rheinland-Pfalz habe, als die weitere Nutzung von Verbrennermotoren, egal mit welchem Brennstoff sie betrieben würden. Deshalb stehe dieser Bereich im Fokus des Antrags der Fraktion der CDU. Daher bitte er zu erläutern, welche Auswirkungen die E-Mobilität vor dem Hintergrund der Koalitionsbeschlüsse auf Bundesebene auf die rheinland-pfälzische Industrie und Wirtschaft habe.

**Staatsminister Dr. Volker Wissing** hält es nicht für erforderlich, die wirtschaftliche Bedeutung der Fahrzeugindustrie – sowohl der Automobil- als auch der Nutzfahrzeugindustrie – zu erläutern.

Auch wenn die derzeitige Corona-Krise die wirtschafts- und industriepolitische Diskussion präge, müssten die mittel- und langfristigen Entwicklungen in der Fahrzeugindustrie fest im Blick behalten werden. Es zeichneten sich hierbei für die Branche drei strategische Entwicklungslinien ab, welche die Fahrzeugindustrie vor übergeordnete Herausforderungen stellten, aber gleichzeitig auch neue Chancen für die Unternehmen in Rheinland-Pfalz eröffneten. Dies seien zum einen neue und weiterentwickelte Antriebstechnologien – von der Verbrennungstechnologie über den



Einsatz synthetischer Kraftstoffe und Wasserstoff bis hin zu batterieelektrischen Antrieben –, zum anderen der Bereich des automatisierten und zunehmend autonomen Fahrens sowie das vernetzte Fahren und darüber hinaus die Entstehung neuer Geschäftsfelder und Geschäftsmodelle.

Um die Chancen in diesem Strukturwandel gezielt zu nutzen und die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen am Standort zu sichern und auszubauen, habe er bei der Prognos AG eine Studie zu den Perspektiven und Potenzialen der Wertschöpfung der rheinland-pfälzischen Fahrzeugindustrie in Auftrag gegeben. Im Vordergrund der Studie hätten rund 40 Experteninterviews mit führenden Vertreterinnen und Vertretern der Branche sowie FuE-Einrichtungen mit einem Schwerpunkt auf den Bereich der Fahrzeugindustrie gestanden.

Dabei sei es ihm wichtig gewesen zu erfahren, wo die relevanten Entscheider künftige Potenziale der Wertschöpfung in diesem wichtigen Industriesektor in Rheinland-Pfalz identifizierten. Die Ergebnisse der Studie lägen nun vor. Betrachte man die rheinland-pfälzische Fahrzeugindustrie im Vergleich mit den übrigen Bundesländern, so gebe es vier Merkmale, bei denen sich der Standort Rheinland-Pfalz von den anderen Standorten unterscheide.

1. Rheinland-Pfalz sei ein ausgeprägter Nutzfahrzeugstandort, der in Teilen anderen technischen und wirtschaftlichen Rahmen- bzw. Marktbedingungen unterliege, als das im Automobilsektor der Fall sei.
2. Der Standort Rheinland-Pfalz verfüge darüber hinaus über eine hohe Dichte im Bereich der mobilen Arbeitsmaschinen – etwa Traktoren und Baumaschinen –, welche wiederum ein entsprechendes Zulieferersegment in der Fahrzeugindustrie nachfragen würden.
3. Im Bundesvergleich sei die durchschnittliche Betriebsgröße der rheinland-pfälzischen Zuliefererbetriebe eher klein. Hinzu komme, dass die rheinland-pfälzischen KMU oftmals nur noch deshalb am Markt seien, da sie sich hinsichtlich ihres Produktportfolios in den vergangenen Jahrzehnten stark diversifiziert hätten, so zum Beispiel in Bereichen der allgemeinen Metall- und Elektroindustrie, des Maschinenbaus oder aber auch immer häufiger in den unterschiedlichen Bereichen der Medizintechnik.
4. Rheinland-Pfalz verfüge über ein vergleichsweise breites Feld von FuE-Einrichtungen sowie von Dienstleistungen rund um die Fahrzeugtechnik.

Bei der wirtschaftspolitischen Einordnung der derzeitigen Situation der rheinland-pfälzischen Zuliefererindustrie sei zu beachten, dass aktuell eine Vielzahl von Faktoren das Marktumfeld der Fahrzeugindustrie und damit auch des Antriebsstrangs bestimme. Die CO<sub>2</sub>-Regulierung der EU, die eine Minderung der Emissionen im Pkw-Bereich um 37,5 % bis 2030 und im Lkw-Bereich um 30 % im gleichen Zeitraum vorsehe, sei hier sicherlich vorab zu nennen.

Bei der Entwicklung und Produktion von CO<sub>2</sub>-armen Antrieben und Komponenten seien im vergangenen Jahr bereits entscheidende Fortschritte in der rheinland-pfälzischen Fahrzeugindustrie

zu verzeichnen gewesen. Zum einen sei die Ankündigung von Opel/PSA anzuführen, in Kaiserslautern eine Batteriezellfertigung zu errichten. Zudem sei Anfang des Jahres der Daimler-Standort in Wörth um wesentliche Kapazitäten zum Test von Lkw erweitert worden. Dies sei eine ganz wichtige Voraussetzung, um am Standort künftig neue Fahrzeuge mit alternativen Antrieben entwickeln, erproben und produzieren zu können.

Die von ihm in Auftrag gegebene Prognos-Studie habe aber noch weitere Handlungsfelder aufgezeigt. So sei von der Landesregierung – abgeleitet von der Studie – jüngst die „Wasserstoffstrategie für Nutzfahrzeuge“ aufgesetzt worden. Diese bestehe aus drei Säulen und adressiere insbesondere die industriepolitischen Herausforderungen im Bereich der Nutzfahrzeugindustrie, einem für den rheinland-pfälzischen Industriestandort sehr entscheidenden Sektor.

Die Strategie bestehe aus folgenden drei Säulen:

In der ersten Säule wolle die Landesregierung ein „Netzwerk Wasserstoff“ beim Commercial Vehicle Cluster (CVC) etablieren. Hier werde insbesondere dem Bedürfnis vieler KMU entlang der gesamten Wertschöpfungskette – also von der Erzeugung, dem Transport, der Speicherung, der Verteilung und der Anwendung des Wasserstoffs im Fahrzeug selbst – nach stärkerem Austausch und Vernetzung Rechnung getragen. Dieses Bedürfnis insbesondere der kleinen Unternehmen habe die Prognos-Studie noch einmal deutlich gemacht. Die in Rheinland-Pfalz etablierten internationalen Player würden dabei ebenfalls einbezogen, sodass sich die Landesregierung hiervon nachhaltige Effekte für alle beteiligten Unternehmen verspreche.

Im Zuge der zweiten Säule werde die technologische Kompetenz im Hinblick auf die Verwendung von Wasserstoff in Rheinland-Pfalz gezielt erhöht. Die Nutzung von Wasserstoff werde meist mit der Anwendung über eine Brennstoffzelle verbunden. Da die Brennstoffzelle aber über eine gewisse Trägheit verfüge, werde sie in den Regel in Fahrzeugen immer mit einer Batterie als Zwischenspeicher kombiniert. Das sei unter anderem ein Grund für die vergleichsweise sehr hohen Kosten dieses Antriebssystems.

Im Bereich von Lkw im normalen Güterverkehr werde die Brennstoffzelle sicherlich auch im Straßenbetrieb breit zum Einsatz kommen. Insbesondere aber bei Lkw im Baustellen- und Off-Road-Einsatz, beim UNIMOG oder aber auch bei vielen Baumaschinen würden hingegen in sehr kurzer Zeit sehr hohe Leistungen abgerufen, weshalb der Einsatz einer klassischen Brennstoffzelle hier weniger geeignet sei. Hinzu komme die Problematik, die Technologie in diesen komplexen Fahrzeugen und Arbeitsmaschinen platzsparend einzubauen. An dieser Stelle wolle die Landesregierung gezielt ansetzen.

Es gebe bereits seit Jahrzehnten die Methode, Wasserstoff unmittelbar in – leicht modifizierten – Verbrennungsmotoren zu verbrennen. Zum einen biete diese Technologie die Möglichkeit, Einsatzszenarien von Nutzfahrzeugen und Arbeitsmaschinen faktisch CO<sub>2</sub>-frei und zu wesentlich niedrigeren Kosten als beim Einsatz von Brennstoffzellen zu ermöglichen. Darüber hinaus sei es

hier möglich, in einem wichtigen Teilsegment der Fahrzeugindustrie auf die internationale Technologieführerschaft des Industriestandorts Rheinland-Pfalz bei der Verbrennungstechnologie zurückzugreifen.

Konkret werde die Landesregierung deshalb an der TU Kaiserslautern am Lehrstuhl „Antriebe in der Fahrzeugtechnik“ im Fachbereich Maschinenbau und Verfahrenstechnik die Errichtung eines entsprechenden Motorenprüfstands mit gut 400.000 Euro fördern. Auf diesem Prüfstand könnten dann modifizierte Verbrennungsmotoren und – das sei wichtig – auch die Vielzahl der hierzu erforderlichen Komponenten unmittelbar im Betrieb mit Wasserstoff getestet werden. Somit werde eine gute Infrastruktur zur Realisierung von Industrieprojekten in Rheinland-Pfalz geschaffen. Das werde einen entsprechenden Kompetenzaufbau in Wirtschaft und Wissenschaft nach sich ziehen und sei damit der Ausgangspunkt für künftige Wertschöpfung in Rheinland-Pfalz.

Die dritte Säule der „Wasserstoffstrategie für Nutzfahrzeuge“ bilde ab, dass sich in die Ausgestaltung des Review-Prozesses hinsichtlich der CO<sub>2</sub>-Regulation für Nutzfahrzeuge in die EU eingebracht werde. Wie bekannt, habe die EU im Jahr 2018 den CO<sub>2</sub>-Ausstoß für schwere Nutzfahrzeuge geregelt. Die dortige Flottenregulierung verlange von den Lkw-Herstellern eine Reduktion von 30 % des CO<sub>2</sub>-Flottenausstoßes bis zum Jahr 2030. Das bedeute für die kommende Dekade mehr als das Dreifache der Einsparung im Vergleich zu den vergangenen zehn Jahren, was mehr als ambitioniert sei.

Wie bereits erwähnt, seien batterieelektrische Antriebe – wirtschaftlich wie technisch – vorläufig eher für regionale Verkehre geeignet. In der aktuellen Verordnung erhielten batterieelektrische Antriebe – damit auch Brennstoffzellenantriebe mit ihrem batterieelektrischen Puffer – im Nutzfahrzeugbereich sogenannte Credit-Points. Dies führe zu einer Mehrfachanrechnung dieser Antriebssysteme und damit zu einem Bonus bei der Berechnung der Flottenziele.

Wasserstoff in der Direktverbrennung sowie synthetische Kraftstoffe erhielten diese Credit-Points derzeit leider nicht. Die Landesregierung wolle, dass diese Technologien bzw. diese Treibstoffe ebenfalls entsprechende Gutschriften erhalten können, damit am Markt für diese CO<sub>2</sub>-armen bzw. CO<sub>2</sub>-freien Technologien ebenfalls Anreize gesetzt würden.

Die Kommission habe in ihrer Regulatorik bereits jetzt festgeschrieben, dass sie deren Wirksamkeit sowie deren technologische und ökonomische Auswirkungen im Jahr 2022 in einem Review-Prozess überprüfen wolle. An diesem Review-Prozess werde sich die Landesregierung aktiv in Brüssel beteiligen. Dazu habe er die beiden Sozialpartner – die Arbeitgeber als auch die Gewerkschaften – eingeladen. Es bestehe die Absicht, diese technologieoffene Betrachtung vor Ort bei der Kommission einzubringen. Somit werde einerseits dazu beigetragen, dass Klimaschutz technologieoffen vorangebracht werde, was volkswirtschaftlich bedeute, dass die größte CO<sub>2</sub>-Einsparung im Nutzfahrzeugsegment zu den geringsten Kosten realisiert werde. Zum anderen werde der eingangs beschriebene Strukturwandel in der gesamten Fahrzeugindustrie etwas abgefedert, was auch beschäftigungspolitisch von hohem Wert sei.

Welche Auswirkungen das Bundesprogramm haben werde, müsse im Einzelnen genau betrachtet werden. Natürlich sei es aber erfreulich, wenn parallel zu den Programmen, die vom Land auf den Weg gebracht worden seien, auch eine Förderung der batterieelektrischen Antriebe und des Aufbaus von Ladeinfrastruktur erfolge. Rheinland-Pfalz habe ich in diesem Bereich sehr gute Fortschritte erzielt. So sei in den vergangenen Jahren eine überdurchschnittliche Entwicklung beim Ausbau der Ladeinfrastruktur zu verzeichnen, weil darauf ein Schwerpunkt gelegt werde. Die Fokussierung auf die Direktverbrennung von Wasserstoff solle in keiner Weise so verstanden werde, dass damit die Absicht verfolgt werde, batterieelektrische Antriebe und damit die E-Mobilität zu relativieren, aber es müsse schon gesehen werden, dass es nicht möglich sei, den unterschiedlichen Anforderungen von Fahrzeugen gerecht zu werden, wenn alles über einen Kamm geschoren werde.

Mit dem klassischen Verbrennungsmotor könne ein sehr breites Segment unterschiedlicher Anwendungen im Fahrzeugbereich bedient werden, aber mit den alternativen Antrieben – E-Mobilität, Wasserstoffbrennstoffzelle oder Wasserstoffdirektverbrennung – werde sich von den universal einsetzbaren Antriebssystemen ein Stück weit entfernt. Insbesondere im Nutzfahrzeugbereich gebe es sehr spezifische Anforderungen, die beispielsweise nicht mit dem Pkw vergleichbar seien. Bei einer Betrachtung einzelner Nutzfahrzeugbereiche, wie zum Beispiel dem Lkw-Bereich, könne festgestellt werden, dass die Bandbreite der Anwendungen sehr stark differiere, unterschiedliche Antriebe erforderlich seien und die E-Mobilität nicht diese breite Anwendungsmöglichkeiten biete, wie das beim klassischen Verbrennungsmotor der Fall sei. So seien die Anforderungen an den regionalen Lieferverkehr anders als an den Fernverkehr. Nach seinem Eindruck sei in den vergangenen Jahren diese notwendige Differenzierung, weil sie in der Vergangenheit aufgrund der breiten Einsatzmöglichkeiten des Verbrennungsmotors nicht erforderlich gewesen sei, nicht ausreichend in den Blick genommen worden. In Rheinland-Pfalz werde darauf aber ein sehr starker Fokus gelegt.

**Abg. Dr. Helmut Martin** dankt für den Bericht und teil zu dem zuletzt angesprochenen Punkt die Einschätzung von Staatsminister Dr. Volker Wissing, weshalb eine Technologieoffenheit unverändert erforderlich sei.

Richtigerweise sei darauf hingewiesen worden, dass bei der E-Mobilität die Ladeinfrastruktur ein wichtiges Thema sei. In der erwähnten Prognos-Studie werde im Hinblick auf die Verbesserung der Infrastruktur unter anderem auch darauf hingewiesen, dass dringend die Bereitstellung einer Wasserstoffinfrastruktur erforderlich sei. Nachdem dieser Punkt in der zurückliegenden Plenarsitzung thematisiert worden sei, bitte er um Auskunft, was die Landesregierung unternehme, um in diesem Bereich Fortschritte zu erreichen.

Zum Thema „E-Mobilität“ bitte er konkreter auf die Frage der Fraktion der CDU einzugehen, wie dadurch die Umstellung die rheinland-pfälzische Wirtschaft tangiert werde, da gerade der Zuliefererbereich bisher sehr stark auf den Verbrennungsmotor ausgerichtet gewesen sei, und welche Erwartungen die Landesregierung in dieser Hinsicht habe.

**Staatsminister Dr. Volker Wissing** bestätigt, dass grundsätzlich die für die neuen Antriebstechnologien erforderlichen Infrastrukturen zur Verfügung stehen müssten, um den neuen Antriebstechnologien überhaupt eine Marktchance bieten zu können. Bei der E-Mobilität sei nach seiner Beobachtung teilweise der Eindruck entstanden, dass die E-Mobilität noch nicht breiter zum Einsatz komme, weil noch keine ausreichende Ladeinfrastruktur vorhanden sei. Er habe empfohlen, mit dieser These vorsichtig umzugehen, weil der Zugang zu einem Stellplatz mit einer Steckdose in Rheinland-Pfalz weitgehend vorhanden sei. Der Grund, weshalb sich die E-Mobilität bisher nur zögerlich durchgesetzt habe, liege in der Reichweite der Fahrzeuge, die sich aber zunehmend verbessere, sodass die Bedeutung der E-Mobilität inzwischen rasant zunehme. Vor dem Hintergrund sei es wichtig, über ein breites Netz an Ladesäulen im öffentlichen Raum zu verfügen und damit auch für längere Strecken die Versorgung sicherzustellen. Die Landesregierung habe die Strategie verfolgt, die dafür erforderlichen Infrastrukturen schnell aufzubauen. Diese Strategie werde auch beim Wasserstoff in den Fokus genommen.

Es sei zu kurz gesprungen, zunächst flächendeckend Wasserstofftankstellen in der Hoffnung einzurichten, dass dann sehr schnell die Zahl der Wasserstofffahrzeuge zunehmen werde, sondern vielmehr müssten beide Entwicklungen parallel zueinander verlaufen. Die Technologie müsse attraktiv sein und breite Anwendung finden, wodurch ein Bedarf für die dafür erforderliche Infrastruktur entstehe. Anhand der E-Mobilität habe Rheinland-Pfalz gezeigt, dass es dazu sehr schnell in der Lage sei. Beim Zubau von Ladesäulen nehme Rheinland-Pfalz im Ländervergleich einen Platz an der Spitze ein.

Die Auswirkungen seien vom jeweiligen Unternehmen abhängig. Auf ein Unternehmen, das Turbolader für Dieselmotoren herstelle, seien die Auswirkungen natürlich enorm, während sie bei einem Unternehmen, das Magnetventile herstelle, geringer seien, weil diese auch künftig benötigt würden. Der Umfang der Betroffenheit sei also davon abhängig, wie speziell die gefertigten Zulieferteile auf die klassischen Verbrennungsmotoren ausgerichtet seien. Insofern gebe es in Rheinland-Pfalz Unternehmen, die von diesem Wandel extrem betroffen seien und bei denen sich die Frage aufwerfe, inwieweit das von ihnen verfolgte Geschäftsmodell bei neuen Antriebstechnologien überhaupt umgesetzt werden könne. Daneben gebe es aber auch sehr diversifiziert aufgestellte Unternehmen, die in der Vergangenheit schon darauf geachtet hatten, dass sie nicht zu sehr von einzelnen Technologien abhängig seien. Es könne also nicht die Aussage getroffen werden, dass die Zuliefererindustrie in gleichem Umfang von dem Wandel betroffen sei. Sicher seien aber alle Branchen von den aktuellen Einbrüchen in der Fahrzeugindustrie und von der gegenwärtigen Wirtschaftskrise betroffen. Dies sei aber weniger auf den Strukturwandel als auf die derzeitige Rezession zurückzuführen.

**Abg. Matthias Joa** stellt fest, der Strukturwandel aufgrund neuer Antriebsformen sei auf Antrag der Fraktion der AfD schon mehrfach im Ausschuss diskutiert worden, zuletzt in der Sitzung im Mai dieses Jahres. Heute vernehme er aber das erste Mal die Sorge um Arbeitsplätze. In den vergangenen Tagen konnte den Medien entnommen werden, dass insbesondere die SPD von den Gewerkschaften kritisiert werde, weil erkennbar sei, dass keine Technologieoffenheit bestehe.

Technologieoffenheit werde zwar immer proklamiert, aber in dem Zusammenhang stelle er die Frage, welche Maßnahmen Rheinland-Pfalz ergreife, um eine Technologieoffenheit wirklich sicherzustellen; denn an den Fördermaßnahmen für E-Autos sei erkennbar, dass derzeit keine Technologieoffenheit bestehe. Gestern habe er ein Leasingangebot für 5,95 Euro pro Monat gesehen. Bei solchen Angeboten werde die Nachfrage natürlich zunehmen, aber durch die Zahlung von Prämien werde dazu beigetragen, dass der Strukturwandel noch schneller voranschreite. Vor dem Hintergrund frage er, mit welchen konkreten Aktionen die Landesregierung der enormen Bevorzugung der E-Technologie und deren beschäftigungsfeindlicher Wirkung begegne und sich für den Erhalt der Arbeitsplätze einsetze.

Ergänzend bitte er noch um Auskunft, ob in den vergangenen Monaten Erhebungen durchgeführt worden seien, inwieweit im Zuge der E-Technik neue Arbeitsplätze in Rheinland-Pfalz entstanden seien und in welchem Umfang aufgrund des Strukturwandels bisher Arbeitsplätze verloren gegangen seien oder der Verlust angekündigt worden sei. Der wichtigste Punkt für das Land müsse der Erhalt der Arbeitsplätze, der Wertschöpfungskette und der Steuereinnahmen sein.

**Staatsminister Dr. Volker Wissing** ist der Meinung, die technologieoffene Industriepolitik der Landesregierung in Bezug auf die Fahrzeugtechnologie sei offensichtlich. Wie bereits dargestellt, beschäftige sich die Landesregierung sehr zielgerichtet auf den Standort Rheinland-Pfalz mit den verschiedenen Antriebstechnologien. Die von seinem Vorredner angesprochenen Punkte beträfen mehr die Pkw-Produktion und weniger die Produktion von Nutzfahrzeugen. Von der Pkw-Produktion sei Rheinland-Pfalz weniger betroffen als andere Länder. Bei einer nationalen Betrachtung könne die Frage aufgeworfen werden, ob es im Bereich der Pkw eine zu starke Fokussierung auf die E-Mobilität gebe. Dies sei aber keine Frage, die ihn als Wirtschaftsminister des Landes Rheinland-Pfalz vorrangig umtreibe, sondern für ihn sei die Frage von Bedeutung, wie die rheinland-pfälzische Nutzfahrzeugindustrie mit alternativen Antrieben CO<sub>2</sub> einsparen oder sogar den Ausstoß von CO<sub>2</sub> ganz vermeiden und sich damit optimal aufstellen könne. Diese Zielsetzung werde mit maximaler Technologieoffenheit verfolgt. Ansonsten würde er nicht die Wasserstoffdirektverbrennung, die beim Pkw eine untergeordnete Rolle spiele, so stark in den Fokus nehmen.

Gleichzeitig habe sich die Landesregierung bei der Frage, welche Bedeutung die Transformation im Fahrzeugbereich für die Arbeitsmarktsituation in Rheinland-Pfalz habe, von Anfang auf das Ziel fokussiert, Arbeitsplätze zu sichern und zugleich die Chance zu nutzen, neue Arbeitsplätze entstehen zu lassen. So habe die Landesregierung einen wesentlichen Beitrag dazu geleistet, dass in Kaiserslautern eine Batteriezellfertigung bei PSA aufgebaut werde, wodurch zahlreiche zusätzliche Arbeitsplätze entstünden. Gemeinsam mit dem Bund fördere das Land die dortigen Investitionen des Unternehmens im Rahmen eines großen europäischen Industrieprojekts. Insofern habe die Landesregierung nachgewiesen, dass sie sowohl technologieoffen agiere als auch die Stabilisierung der Arbeitsmarktsituation im Fahrzeugbereich nicht nur früh und ausreichend in den Blick genommen habe, sondern in diesem Bereich auch erfolgreich gewesen sei.

**Staatsminister Dr. Volker Wissing** sagt auf Bitten der **Abg. Jutta Blatzheim-Roegler** zu, dem Ausschuss seinen Sprechvermerk und

eine Zusammenfassung der Prognos-Studie zur Verfügung zu stellen.

**Abg. Jutta Blatzheim-Roegler** stellt fest, mit dem Thema „E-Mobilität“ beschäftige sich der Ausschuss schon seit langer Zeit. Mit seinen Ausführungen zur Technologieoffenheit klammere sich Abgeordneter Matthias Joa an die Vergangenheit und ignoriere das Versagen der Automobilindustrie. Der weltweite Einbruch der Märkte für deutsche Fahrzeuge – vor allem in den USA – sei eindeutig darauf zurückzuführen, dass von der deutschen Automobilindustrie, namentlich von VW, getrickst worden sei. Insofern stelle sich nicht die Frage, ob Technologieoffenheit nach vorne gebracht werden solle, weil dies ein Stück weit durch den Markt bestimmt werde. Die Nachfrage nach besonders leistungsstarken Autos, wie sie insbesondere von der deutschen Autoindustrie über Jahrzehnte hinweg angeboten worden seien, gehe immer weiter zurück. Jedoch würden zunehmend Autos nachgefragt, für die nicht Benzin oder Diesel als Treibstoff benötigt werde.

Die Zahl der E-Ladesäulen in Rheinland-Pfalz sei im vergangenen Jahr um 83 % auf 659 gestiegen. Inzwischen liege die Zahl bei ungefähr 1.200. Damit könne Bayern zwar nicht eingeholt werden, aber natürlich sei eine ausreichende Infrastruktur mit E-Ladesäulen die Voraussetzung dafür, dass auch im ländlichen Raum auf E-Cars umgestiegen werde. Inzwischen gebe es auch tolle Modelle in Form von „Dorf-Autos“, mit denen sich im ländlichen Raum mit E-Cars bewegt werden könne, ohne über ein eigenes Fahrzeug verfügen zu müssen.

Ziel der Landesregierung sei es, die Mobilität von Menschen zu verbessern. Dies sei über den Pkw möglich, aber dieses Ziel könne auch auf andere Art und Weise erreicht werden. Ein Beispiel dafür sei der Nahverkehr, der heute ebenfalls als Thema auf der Tagesordnung stehe.

Um einem mit dem Strukturwandel verbundenen Arbeitsplatzverlust und der Problematik zu begegnen, im Zuge einer Ausbildung erworbene Qualifikationen nicht mehr einsetzen zu können, müsse über eine Weiterqualifizierung nachgedacht und diese unterstützt werden. Dies wäre eine nach vorne gerichtete Politik. In Baden-Württemberg werde dies schon über Lernwerkstätten 4.0 umgesetzt, weil beispielsweise mit der Wartung von E-Fahrzeugen große Herausforderungen verbunden seien, für die qualitativ hochwertig ausgebildete Menschen erforderlich seien.

An Staatsminister Dr. Volker Wissing richte sie die Frage, welche Potenziale aus seiner Sicht für Rheinland-Pfalz mit dem Programm der Bundesregierung verbunden seien, im Zuge dessen auch beabsichtigt sei, Mittel für den Ausbau der Infrastruktur im Bereich der E-Ladesäulen zur Verfügung zu stellen.

**Staatsminister Dr. Volker Wissing** führt aus, der Ausbau der Infrastruktur im Bereich der E-Ladesäulen liege im Interesse der Landesregierung. Die E-Mobilität weise die öffentlich breit diskutierten Vor- und Nachteile auf. Unbestritten sei der Einsatz der E-Mobilität aber emissionsfrei. Insofern handle es sich um eine wichtige Fahrzeugtechnologie, deren Bedeutung in den nächsten Jahren zunehmen werde. So wie am Standort Kaiserslautern in die Batteriezellproduktion einge-

stiegen werde, um die in der Vergangenheit bestehende Abhängigkeit des Standorts vom Verbrennungsmotor zu überwinden, sei die Landesregierung natürlich auch daran interessiert, dass die im Land hergestellte Technologie auch in Rheinland-Pfalz zum Einsatz komme. Im Land sehe er breite Einsatzmöglichkeiten für die E-Mobilität, sodass durch das Bundesprogramm für Rheinland-Pfalz zusätzliche Chancen eröffnet würden. Gerne wolle die Landesregierung den in den vergangenen Jahren engagierten und erfolgreichen Ausbau der E-Ladesäulen-Infrastruktur mit finanzieller Unterstützung des Bundes fortsetzen.

**Abg. Benedikt Oster** hält die Haltung der Fraktion der AfD für bemerkenswert. Auf der einen Seite fordere diese von der Landesregierung Technologieoffenheit, aber auf der anderen Seite nehme sie in ihren Anträgen und Redebeiträgen den Dieselantrieb einseitig in den Fokus. Heute und in der zurückliegenden Plenarsitzung sei deutlich geworden, dass nicht nur in Sonntagsreden von Technologieoffenheit gesprochen, sondern diese auch umgesetzt werde. Dafür gebe es auch konkrete Beispiele, wie zum Beispiel bei Daimler in Wörth und bei PSA/Opel in Kaiserslautern. Daran sei erkennbar, wie diese Technologieoffenheit in Rheinland-Pfalz gelebt werde. Anhand der angesprochenen Wasserstoffstrategie werde dies auch deutlich. Unbestritten verursache der Strukturwandel bei der Zuliefererindustrie Probleme, aber der Wasserstoff biete für die Branche neue Potenziale für eine Umstellung. Gerade für Unternehmen, die innerhalb des Verbrennersystems tätig seien, biete sich über den Wasserstoff die Möglichkeit, neue Synergieeffekte zu heben. Aus seiner Sicht sei das Land gut beraten, die Technologieoffenheit weiterzuleben.

**Abg. Matthias Joa** ist der Ansicht, letztlich gehe es um eine nüchterne Analyse. Einige der geschilderten Maßnahmen seien durchaus sinnvoll und auf Technologieoffenheit ausgerichtet. Im Ordnungsrahmen sei aber auf Bundesebene eine massive Benachteiligung des Verbrennungsmotors zu verzeichnen. Dies beginne mit Verbrauchsvorgaben, die in der Vergangenheit nicht erfüllt werden konnten und auch heute ohne einen massiven Umbau der Produktpalette nicht erfüllbar seien, sodass der Staat massiv in die Produktpalette eingreife. Hinzu komme die massive Förderung von Konkurrenztechnologien, insbesondere der E-Mobilität. Insofern gebe es zwei staatliche Ursachen, durch die massenhaft Arbeitsplätze gefährdet würden. Knapp 95 % aller Arbeitsplätze seien im althergebrachten Antriebsbereich angesiedelt. Es gebe durchaus Ansätze, über die diskutiert werden könne, aber statt ein Mikromanagement zu betreiben, wäre es zunächst einmal notwendig, eine Grundsatzdebatte über den Ordnungsrahmen zu führen.

Widersprechen müsse er der Aussage der Abgeordneten Jutta Blatzheim-Roegler, es würden zunehmend Autos nachgefragt, für die nicht Benzin oder Diesel als Treibstoff benötigt werde. Wenn die Nachfrage nach diesen Fahrzeugen zunähme, wäre nämlich keine Förderung erforderlich. Insofern seien ihre Aussagen zu diesem Bereich widersprüchlich.

Auch die Vorstellung, Maschinenbauer mit einem jahrelangen Studium und einem hohen Spezialisierungsgrad könnten in einem Kurs zum Batterieexperten weitergebildet werden, sei ziemlich naiv.



**Staatsminister Dr. Volker Wissing** hält zum einen nicht nur einige, sondern alle geschilderten Maßnahmen für sinnvoll. Zum anderen sei es seine Aufgabe als Wirtschaftsminister in Rheinland-Pfalz, die für Rheinland-Pfalz zu veranlassenden Maßnahmen auf den Weg zu bringen und nicht Grundsatzzdebatten zur Bundespolitik zu führen, obwohl er dazu jederzeit in der Lage und bereit sei. Dies allerdings nicht dann, wenn er als rheinland-pfälzischer Wirtschafts- und Verkehrsminister in den Ausschuss eingeladen werde, um über die Arbeit der Landesregierung zu berichten; denn es sei nicht Aufgabe der Landesregierung, allgemeine politische Debatten zu führen, sondern ihre Aufgabe sei es, dieses Land gut zu regieren.

Es treffe allerdings zu, dass die Regulierung die Fahrzeugindustrie ein Stück weit überfordert habe. In diesem Zusammenhang rufe er aber auch in Erinnerung, dass von führenden Verantwortlichen in der Automobilindustrie in der Öffentlichkeit selbst erklärt worden sei, es sei von ihrer Seite aus ein Fehler gewesen, der Politik so hohe CO<sub>2</sub>-Einsparungen zuzusagen. Er erwähne diesen Sachverhalt deshalb, weil von seinem Vorredner der Eindruck erweckt worden sei, die Politik habe einseitig der Fahrzeugindustrie Vorgaben auferlegt, wodurch sie ihr Nachteile zugefügt habe. Dies entspreche nämlich nicht ganz der Realität, weil die Regulierung im Einvernehmen mit der Fahrzeugindustrie erfolgt sei. Es gehöre nach seiner Auffassung zum Gesamtbild, wenn im Rückblick festgestellt werde, dass sich mehr vorgenommen worden sei als technisch umsetzbar sei, da nicht der Eindruck entstehen sollte, dass die Politik einseitig in die Wirtschaft eingegriffen habe, ohne vorher mit den Stakeholdern zu sprechen. Die CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele seien vielmehr gemeinsam entwickelt worden, die aber offensichtlich in technischer Hinsicht nicht erreichbar gewesen seien. Insofern befinde man sich derzeit in einer schwierigen Situation, zu der gemeinsam ein Weg gefunden werden müsse, um aus ihr wieder herauszukommen.

Er sehe durchaus, dass durch die Regulierung und die mit der Regulierung gesetzten Anreize zum Teil das für ihn wichtige Ziel der Technologieoffenheit nicht ausreichend berücksichtigt worden sei. Als Beispiel nenne er die fehlenden Credit-Points bei der Wasserstoffdirektverbrennung. Deshalb sei es wichtig, dass die Wasserstoffstrategie des Landes Rheinland-Pfalz auch die dritte Säule beinhalte, die Regulierung auf europäischer Ebene so zu begleiten, dass eine Korrektur in diesem Bereich erfolge und die Wasserstoffdirektverbrennung bei der Anrechnung auf den Flottenverbrauch genauso positiv bewertet werde wie beispielsweise die E-Mobilität. In diesem Sinne sei das von seinem Vorredner formulierte Anliegen von der Landesregierung nicht nur erkannt worden, sondern es befinde sich proaktiv in der Aufarbeitung.

*Der Antrag ist erledigt.*

**Punkt 4** der Tagesordnung:

**Forderungen des ADFC Rheinland-Pfalz – Mehr Platz für Menschen**

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

- [Vorlage 17/6539](#) - [[Link zum Vorgang](#)]

**Abg. Jutta Blatzheim-Roegler** stellt fest, die Corona-Pandemie habe auch zu einigen Veränderungen im Bereich der Mobilität geführt. Viele Menschen seien vom ÖPNV und Auto auf das Fahrrad umgestiegen. Diese Entwicklung sei zum Teil dadurch begünstigt worden, dass nicht so viele Menschen in den Städten unterwegs gewesen seien und mehr Platz für Fahrräder zur Verfügung gestanden habe. Dies sei für den ADFC Anlass für die Forderung gewesen, auch nach der Corona-Zeit mehr Platz für Rad- und Fußverkehr zur Verfügung zu stellen. Der ADFC wünsche sich diesbezüglich eine verstärkte Unterstützung der Kommunen bei der Umsetzung geeigneter Maßnahmen. Vor diesem Hintergrund werde die Landesregierung gebeten zu berichten, ob sie sich einem Teil der Forderungen des ADFC anschließen könne und welche dahin gehenden Maßnahmen sie ergreifen werde.

**Staatsminister Dr. Volker Wissing** berichtet, das Fahrrad habe in Rheinland-Pfalz einen hohen Stellenwert als Verkehrsmittel sowohl für den Bereich des Radtourismus als auch für die gesamte Mobilität. Das Fahrrad weise viele Vorteile auf. Beispielsweise erfordere es geringe Raumansprüche. Darüber hinaus seien mit seinem Betrieb keinerlei Emissionen verbunden. In verdichteten Räumen sei das Fahrrad ein sehr wichtiges Verkehrsmittel. Auf die innerstädtischen Verhältnisse wirke es sich besonders günstig aus, wenn die Strecken nicht mehr mit den Verkehrsmitteln des motorisierten Individualverkehrs zurückgelegt würden. Durch die zunehmende Verbreitung von elektrisch unterstützten Fahrrädern entfielen viele Hürden, die das Radfahren insbesondere in den Mittelgebirgsregionen traditionell erschwert hätten. Gerade diese Fahrradart sei in der aktuellen Pandemiesituation stark nachgefragt worden.

Im Zusammenwirken mit dem ÖPNV sei das Fahrrad überdies Teil einer Mobilitätskette, die den Teil des Raumes erschließen könne, der vom ÖPNV nicht bedient werde. Auf diese Weise könne der Einzugsbereich von ÖPNV-Haltestellen deutlich vergrößert werden.

Im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung liege hier eine sehr hohe Eigenverantwortung bei den rheinland-pfälzischen Städten und Gemeinden. Wichtig sei, dass die Kommunen ihre diesbezüglichen Bemühungen kontinuierlich fortsetzten, die vorhandenen Ressourcen bündelten und die innerörtlichen Rahmenbedingungen für den Radverkehr weiter verbesserten. Dies treffe auch auf die aktuelle Situation vor dem Hintergrund der Corona-Krise zu. Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz und das Wirtschaftsministerium stünden den Kommunen hier beratend zur Seite.

Im Übrigen habe sich das Land sehr intensiv für die Einführung der StVO-Novelle eingesetzt, die nunmehr mit Wirkung vom 28. April dieses Jahres in Kraft getreten sei. Damit werde nicht nur die

gesamte Mobilität sicherer, klimafreundlicher und gerechter, sondern mit den neuen Regeln werde zudem deutlich mehr Schutz gerade für Radfahrende geschaffen.

Insbesondere seien in diesem Zusammenhang beispielsweise die Einführung des Grünpfeils für Radfahrer, Schrittgeschwindigkeit für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 t, Mindestüberholabstand für Kfz, generelles Halteverbot auf Fahrradschutzstreifen, Einrichtung von Fahrradzonen, Klarstellung zum Nebeneinanderfahren von Radfahrenden, Vereinfachung für Lastenfahräder oder das Verkehrszeichen Radschnellwege zu nennen. Mit diesen neuen Regelungen sei eine deutliche Stärkung des Radverkehrs verbunden. Insofern habe Rheinland-Pfalz gemeinsam mit dem Bund und den Ländern nunmehr weitere Grundlagen geschaffen, um den Radverkehr sicherer zu machen und auch zu fördern.

Wie bereits beschrieben, habe der Radverkehr für die Landesregierung eine sehr hohe Bedeutung. Dies treffe gerade auch vor dem Hintergrund der aktuellen Situation zu. Insofern stelle das Radfahren nicht nur eine sinnvolle, sondern auch eine gesunde Alternative für Alltagsfahrten dar.

Seit dem 28. April 2020 seien die bereits erwähnten neuen Regelungen der Straßenverkehrsordnung gültig. Sie berücksichtigten im Zusammenhang mit den bereits vorhandenen Regelungen insbesondere den Radverkehr. Weitere Informationen und Angebote seien außerdem bei der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geförderten Fahrradakademie des Deutschen Instituts für Urbanistik, bei der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen und bei zahlreichen anderen Herausgebern erhältlich. Auf der Webseite des Nationalen Radverkehrsplans seien Hunderte von Praxisbeispielen zugänglich.

Insofern stünden die notwendigen Instrumente aus Sicht der Landesregierung bereits heute zur Verfügung, um auch provisorische Radverkehrsanlagen umzusetzen. Aktuell seien daher keine weiteren regulatorischen Rahmenbedingungen erforderlich.

Der ADFC habe angeregt, temporäre Rad- und Fußwege, Fahrradstraßen, Tempo-30-Zonen oder Bereiche mit reduziertem Autoverkehr zu kreieren. In der Pandemiephase sei dazu Folgendes zu sagen: In der Zeit der Pandemie könnten temporäre Regelungen für den Radverkehr – aktuell auch als „Pop-up-Radwege“ bezeichnet – eine Möglichkeit sein, um beispielsweise den Alltagsverkehr gerade auch durch dieses Verkehrsmittel weiter aufrechtzuerhalten. Zu allen Anregungen stünden jedoch insbesondere in der Straßenverkehrsordnung bereits die entsprechenden Instrumente zur Verfügung.

Im Übrigen sei dabei zu beachten, dass die Entscheidung, wo und welche Verkehrszeichen anzubringen und zu entfernen seien, direkt der jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörde obliege. Diese Befugnis sei den rheinland-pfälzischen Straßenverkehrsbehörden nach der „Landesverordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts“ übertragen worden. Zuständig für die Bewertung der angesprochenen Anregungen sei danach die örtlich verantwortliche Straßenverkehrsbehörde der jeweiligen Kommune. Die Klassifizierung einer Straße spiele dabei

keine Rolle. Die örtlichen Straßenverkehrsbehörden, beispielsweise eine Verbandsgemeindeverwaltung, seien auch für die Bundesstraßen straßenverkehrsrechtlich verantwortlich.

Aus den Medien liege im Übrigen umfangreiches Material zu den Erfahrungen mit temporären Einrichtungen – überwiegend aus den europäischen Metropolen – vor, das von den Kommunen in Rheinland-Pfalz genutzt werden könne.

Digitalisierung sei auch im Radverkehr ein wichtiger Ansatz. Das Land unterstütze die Kommunen aber auch an einer anderen Stelle. Durch eine Digitalisierung des Radroutennetzes könnten geeignete Routen schneller gefunden, Gefahrstellen umfahren und Tourismus-, Freizeit- und Alltagsverkehr besser miteinander verzahnt werden. Hier habe das Land die Plattformen „BaustellenInfo digital“ und „Radwanderland“ geschaffen, auf denen netzbezogene Daten einfach gepflegt und bundesweit bereitgestellt werden könnten.

Schließlich engagiere sich Rheinland-Pfalz besonders im Bereich des touristischen Radverkehrs, der auch in Zeiten der Pandemie attraktiv sei. Das Wirtschaftsministerium koordiniere länderseitig die Initiative „Radnetz Deutschland“, mit der Bund und Länder helfen würden, das Netz der Fern- und Fluss-Radwege als Rückgrat des Radverkehrs zu erfassen, zu ertüchtigen und zu vermarkten. Auch hier spielten einheitliche digitale Informationsdienste eine Schlüsselrolle.

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

**Abg. Jutta Blatzheim-Roegler** dankt für den Bericht. Der rheinland-pfälzische Haushaltsgesetzgeber habe bekanntlich in den vergangenen Jahren mehr Mittel zur Verfügung gestellt, um Pendleradrouuten voranzubringen, aber auch andere Infrastrukturmaßnahmen im Bereich des Radverkehrs umsetzen zu können. So werde beispielsweise die Errichtung von Radparkhäusern gefördert. In finanzieller Hinsicht gebe es also keine Zweifel an den Bemühungen der Landesregierung, zumal es auch immer wieder Unterstützung von der Bundesebene gebe.

Dankenswerterweise sei vom Wirtschaftsministerium ein hochkarätig besetzter Runder Tisch „Radverkehr“ einberufen worden, der insgesamt in vier Runden mit Praktikern unter Einbeziehung der Kommunen auf einem sehr hohen Niveau das Thema „Radverkehr“ diskutiert habe. Aufgrund der Corona-Pandemie konnte der zuletzt vorgesehene Workshop nicht durchgeführt werden, so dass ein Abschluss durch den Runden Tisch nicht erfolgen konnte. In den verschiedenen Runden sei immer wieder die Problematik angesprochen worden, dass es vielen Kommunen nicht gelinge, sich alleine durch den bestehenden Förderdschungel zu arbeiten. Deshalb sei eine deutlich intensivere Beratung durch das Wirtschaftsministerium oder die Einrichtung einer landesweiten Arbeitsgemeinschaft „Fahrradfreundliche Kommunen“, die durch das Wirtschaftsministerium zu begleiten sei, angeregt worden. Sie bitte um Auskunft, welche Haltung die Landesregierung zu diesen Anregungen einnehme.

**Staatsminister Dr. Volker Wissing** steht den Anregungen positiv gegenüber. Im Radverkehr liege eine große Chance nicht nur für die urbanen Ballungszentren. Durch den Elektroantrieb nehme für ein Flächenland wie Rheinland-Pfalz die Attraktivität und Bedeutung des Radverkehrs zu. Aufgrund der kleinteiligen Strukturierung des Landes werde es auch in der Zukunft schwierig sein, einen attraktiven ÖPNV anzubieten. Deshalb könne das E-Bike eine sinnvolle Ergänzung sein. Daher werde die Bedeutung des Radverkehrs aus der Sicht der Landesregierung zunehmen. Aus den von ihm geführten Gesprächen sei ihm aber bekannt, dass die meisten Probleme im Bereich des Radverkehrs auf kommunale Probleme zurückzuführen seien, wobei er bitte, diese Aussage nicht als Vorwurf gegenüber den Kommunen zu werten, weil sich die neue Bedeutung, die das Fahrrad gewinne, vor allem auf kommunaler Ebene niederschlage. Dies erfordere natürlich ein Neudenken bei innerstädtischen Planungen. Dabei handle es sich möglicherweise auch um eine Generationenfrage, weil über einen sehr langen Zeitraum eher auf den Verkehrsfluss und Verkehrsdurchfluss in den Städten geachtet worden sei. Heute werde anders gedacht, weil das Fahrrad inzwischen ein ergänzendes Fortbewegungsmittel sei, wenn nicht die Absicht bestehe, das Auto für den innerstädtischen Verkehr zu nutzen.

Es führe zu einer sehr großen Treffsicherheit, wenn mit den Betroffenen zu diesem Thema umfangreiche und sehr offene Gespräche geführt würden. Dies sei die Vorgehensweise, die von der Landesregierung gewählt werde. Anhand des in Rheinland-Pfalz gewählten Wegs des Mobilitätskonsenses, im Zuge dessen sehr stark in einen Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern eingetreten worden sei, könne erkannt werden, dass diese Vorgehensweise erfolversprechend sei.

**Abg. Benedikt Oster** verweist auf den Tourismusbereich und die an Rhein und Mosel gut ausgebauten Radwege, in die in erheblichem Umfang Steuermittel investiert worden seien. In anderen Staaten gebe es ein hervorragendes System für Leihfahrräder, während es hier zwar möglich sei, bei verschiedenen Hotels Fahrräder zu leihen, aber nur sehr selten werde auch der Verleih von E-Bikes angeboten. Nach seiner Ansicht liege in diesem Bereich ein Potenzial, das noch sehr viel mehr ausgeschöpft werden könne. Ebenso sei auch die Ausschilderung von Radwegen zu verbessern. Vor dem Hintergrund sei es erforderlich, gesonderte Gespräche mit den Hoteliers zu führen.

**Staatsminister Dr. Volker Wissing** führt aus, die Bedeutung des Radfahrtourismus für Rheinland-Pfalz sei von der Landesregierung erkannt worden. Wie schon dargestellt, würden in Zusammenarbeit mit anderen Ländern digitale Angebote aufbereitet. Er habe die Vorstellung, in den nächsten Jahren den Radverkehr stärker in das ÖPNV-Angebot einzubinden, wodurch das Tourismusland Rheinland-Pfalz zusätzlich an Attraktivität gewinne. Diese Chance werde hoffentlich von den Stakeholdern im Tourismusbereich erkannt und genutzt. Aus Gesprächen, die er zu diesem Bereich geführt habe, könne er berichten, dass diese Chance überwiegend erkannt worden sei. Deshalb sei es wichtig, dieses Thema in den Blick zu nehmen und gleichzeitig dafür zu sorgen, dass geprüft werde, ob die vorhandenen Radwege verkehrssicher seien, und im Bedarfsfall die Verkehrssicherheit hergestellt werde. Rheinland-Pfalz verfüge über ein gutes Radwegenetz. Beim Ausbau von Straßen werde dort, wo dies möglich sei, darauf geachtet, die Sicherheit von Radwegen zu erhöhen.

Zu den Radschnellwegen, die eine große Rolle spielten, habe er oft wahrgenommen, dass ein Vergleich mit anderen Bundesländern stattfindet. Dabei müsse aber berücksichtigt werden, dass den lokalen Gegebenheiten eine große Bedeutung zukomme, wenn es um die Frage gehe, ob ein Radschnellweg geschaffen werden könne. Deshalb sei ein Vergleich mit anderen Bundesländern immer sehr schwierig. Ziel der Landesregierung sei es aber, überall dort, wo dies möglich sei, Radwege oder Radschnellwege zu schaffen. In dieser Hinsicht seien inzwischen einige Maßnahmen auf den Weg gebracht worden.

**Staatsminister Dr. Volker Wissing** bestätigt auf Nachfrage des **Vorsitzenden Abgeordneten Thomas Weiner**, dass die kommunale Straßenverkehrsbehörde auch auf mehrspurigen Landes- und Bundesstraßen einzelne Fahrspuren im Zuge von „Pop-up-Radwegen“ zeitweise oder dauerhaft als Fahrradspur ausweisen könne.

**Abg. Josef Dötsch** bezieht sich auf die Aussage, es müssten die Voraussetzungen gegeben sein, um attraktive Radwege schaffen zu können. Dazu gehöre aus seiner Sicht aber auch die Bereitschaft, die dafür erforderlichen Flächen zur Verfügung zu stellen. Diese fehlende Bereitschaft habe in der Vergangenheit zu Kompromissen, zum Teil auch zu schlechten Kompromissen geführt, sodass Radwege nicht in dem Umfang genutzt würden, wie dies wünschenswert sei. Als Beispiel nenne er Vallendar. Dort seien Radwege am Rande einer Landesstraße gebaut worden, die diese Bezeichnung nicht verdienten, weil sie lediglich 1 m breit und nur über eine Markierung von der Fahrbahn abgetrennt seien, sodass die Funktion eines Radweges nicht gegeben sei. Insofern müsse die Bereitschaft bestehen, die für einen Radweg erforderliche Fläche zur Verfügung zu stellen, damit eine attraktive Gestaltung der Radwege erfolgen könne. Wenn einerseits die Umwelt durch geeignete Verkehrsmittel geschont werden solle, müsse andererseits die Bereitschaft bestehen, dafür die Infrastruktur auszubauen, damit überhaupt eine Nutzung von umweltschonenden Fahrzeugen möglich sei.

**Staatsminister Dr. Volker Wissing** bestätigt die Sichtweise seines Vorredners, aber manchmal sei es nicht einfach, eine Lösung zu finden. Beispielsweise sei in Kaiserslautern das Ziel verfolgt worden, im Rahmen eines Straßenausbaus einen attraktiven Radweg zu schaffen. Ein Hindernis sei jedoch ein Zaun der US-Streitkräfte gewesen. Verhandlungen mit Dritten, beispielsweise einen Zaun zu versetzen, gestalteten sich oft sehr kompliziert. Ein historisch gewachsenes Straßennetz ohne Radwege könne nicht innerhalb kürzester Zeit in ein Straßennetz mit Radwegen umgestaltet werden. Die damit verbundenen Herausforderungen seien von seinem Vorredner zutreffend beschrieben worden. Ziel der Landesregierung sei es, über die Bereitstellung der dafür notwendigen Flächen Radwege so auszugestalten, dass eine sichere Nutzung möglich sei. Es liege nicht im Interesse der Landesregierung, auf Radwegen Sicherheitsrisiken zu schaffen, weil dadurch die Attraktivität des Radverkehrs nicht erhöht würde und sie ihren Aufgaben nicht gerecht würde.

*Der Antrag ist erledigt.*

**Punkte 6 und 8** der Tagesordnung:

**6. Ein neues Nahverkehrsgesetz für Rheinland-Pfalz: Den Nahverkehr der Zukunft gestalten**

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT  
der Fraktionen der SPD, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
- [Vorlage 17/6557](#) - [\[Link zum Vorgang\]](#)

**8. Gesetzentwurf der Landesregierung zum Nahverkehrsgesetz**

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT  
Fraktion der AfD  
- [Vorlage 17/6636](#) - [\[Link zum Vorgang\]](#)

Der Ausschuss kommt überein, die Punkte 6 und 8 der Tagesordnung gemeinsam zu beraten.

**Abg. Benedikt Oster** legt dar, für die Regierungsfractionen sei es wichtig, den vom Ministerrat beschlossenen Entwurf eines neuen Nahverkehrsgesetz (NVG), das weitreichende Regelungen enthalte und eine enorme Tragweite für Rheinland-Pfalz habe, so früh wie möglich und transparent zu begleiten. Deshalb sei der Antrag eingereicht worden, um in der heutigen Sitzung des Ausschusses Informationen von der Landesregierung zu erhalten.

**Abg. Dr. Jan Bollinger** stellt fest, der Entwurf eines neuen Nahverkehrsgesetzes sei vom Ministerrat beschlossen worden, zu dem inzwischen eine öffentliche Diskussion begonnen habe, im Zuge derer auch viele kritische Stimmen insbesondere aus dem Bereich der Kommunen sowie der betroffenen Verkehrsverbände und Zweckverbände zu vernehmen gewesen seien. Im Antrag der Fraktion der AfD seien als Beispiele Stellungnahmen des Landkreistags und des Verkehrsverbands Rhein-Neckar (VRN) erwähnt.

Die Landesregierung werde um Auskunft gebeten, ob sie darüber hinaus noch kritische Stellungnahmen erhalten habe, wie sie die ihr bekannten kritischen Stellungnahmen bewerte und wie sie beabsichtige, weiter vorzugehen.

Bei der Bewertung der Stellungnahmen bitte er auf einzelne Kritikpunkte in den Stellungnahmen des Landkreistags und des VRN einzugehen, die aus der Sicht der Fraktion der AfD durchaus nachvollziehbar seien. Dies sei zum einen die Frage der Finanzierung. Es werde kritisiert, dass eine verbesserte Finanzierung womöglich angestrebt, aber im Gesetzentwurf nicht abgesichert werde.

Der VRN sehe sich von dem aktuellen Gesetzentwurf bedroht und halte den Gesetzentwurf mit dem VRN-Grundvertrag zwischen Rheinland-Pfalz, Hessen und Baden-Württemberg nicht vereinbar. Außerdem sei es nach Einschätzung des VRN den Städten Ludwigshafen und Kaiserslautern nach dem aktuellen Text des Gesetzentwurfs künftig unmöglich, den städtischen Nahverkehr direkt an ihre kommunalen Unternehmen zu vergeben.

Weiter werde kritisiert, dass die kommunale Ebene zwar formal Träger des ÖPNV bleibe, das Land aber seine Position im Gesetzentwurf sehr stark ausgestaltet habe. In einem Zeitungsartikel sei sogar von einer Machtübernahme die Rede gewesen. Es werde kritisiert, dass die Stellung des Landes durch die Zusammenlegung der Nahverkehrszweckverbände zu zwei Verbänden für Schiene und Straßenverkehr mit jeweils 40 % Stimmanteil des Landes zu Ungunsten der kommunalen Ebene beträchtlich gestärkt werde und das geplante Kompetenzzentrum „Integraler Taktfahrplan“ im Verkehrsministerium zu Fahrplankonzepten seine Zustimmung geben müsse, sodass dadurch die kommunale Ebene am Land vorbei diesbezüglich keine Entscheidungen treffen könne.

Darüber hinaus habe der Landkreistag die Frage gestellt, ob angesichts der Folgen aus der Corona-Pandemie, aus der rückläufige Erlöse aus dem Verkauf von Fahrkarten resultierten, jetzt der richtige Zeitpunkt für solch weitreichende Umstrukturierungen sei, wie sie das NVG vorsehe.

Es wäre dankbar, wenn im Bericht auf die von ihm aufgeworfenen Fragen eingegangen würde. Schon jetzt bitte er, dem Ausschuss den Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen.

**Staatsminister Dr. Volker Wissing** führt aus, das derzeit geltende Nahverkehrsgesetz sei über 20 Jahre alt. Seit seinem Inkrafttreten hätten sich die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und die Anforderungen an einen kundenfreundlichen ÖPNV massiv verändert. Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr solle nunmehr an die heutigen Mobilitätsbedürfnisse und Kundenanforderungen angepasst werden, was dringend erforderlich sei. Dabei sei es das Ziel, künftig ÖPNV-Angebote aus einem Guss anbieten zu können.

An dieser Stelle gehe er gleich auf die Frage ein, ob es wegen der aktuell rückläufigen Erlöse aus dem Verkauf von Fahrkarten sinnvoll sei, die Strukturen unangetastet zu lassen. Dies sei nicht der Fall, weil die derzeit zu verzeichnenden Einnahmelücken bei den Anbietern auf andere Art und Weise geschlossen werden müssten. Eine Schließung der Einnahmelücken sei nicht durch einen Verzicht auf notwendige Strukturanpassungen im ÖPNV möglich. Bei einem Verzicht auf notwendige Strukturanpassungen bliebe das Problem in doppelter Hinsicht ungelöst. Zum einen würden die Einnahmen nicht durch den Verzicht auf ein Nahverkehrsgesetz kompensiert, und zum anderen würde der notwendige Anpassungsbedarf nicht vorgenommen. Deshalb sei dieser Vorschlag für ihn weder nachvollziehbar noch könne er diesen übernehmen.

Nachfolgend gehe er kurz auf die wichtigsten Aspekte des Gesetzentwurfs ein.

Bisher seien lediglich der Schienenpersonennahverkehr sowie der Schülerverkehr Pflichtaufgaben der Landkreise und kreisfreien Städte. Dies habe historische Gründe, weil die Auffassung vertreten worden sei, der Schienenpersonennahverkehr sowie der Schülerverkehr müssten im ÖPNV unbedingt angeboten werden, während es sich bei den anderen Bereichen um freiwillige Leistungen handle, die angeboten werden könnten, aber nicht müssten. Diese Regelung würde heutzutage bei den Bürgerinnen und Bürgern auf wenig Verständnis stoßen, aber aktuell sei dies noch die Rechtslage in Rheinland-Pfalz. Von allen Bürgerinnen und Bürgern werde heute erwartet, dass



neben dem Schienenpersonennahverkehr und dem Schülerverkehr ein ergänzendes ÖPNV-Angebot zur Verfügung stehe. Allein aufgrund der demografischen Entwicklung und der Siedlungsstruktur in Rheinland-Pfalz sei ein darüber hinausgehendes ÖPNV-Angebot erforderlich, das nicht nur angeboten werden könne, sondern angeboten werden müsse.

Vor diesem Hintergrund sei von den Landkreisen und kreisfreien Städten als heutige und künftige Aufgabenträger an das Land der Wunsch herangetragen worden, den ÖPNV in seiner Gesamtheit zu einer Pflichtaufgabe zu erklären. Das sei ein wesentlicher Punkt, der mit dem Gesetzentwurf umgesetzt werde. Damit werde einem Wunsch der Landkreise und kreisfreien Städte, aber auch einer von der Landesregierung erkannten Notwendigkeit entsprochen.

Gerade auch vor dem Hintergrund der gemeinsam verfolgten umweltpolitischen Ziele sei die Hochstufung des ÖPNV als Pflichtaufgabe der Aufgabenträger zwingend erforderlich.

Die Etablierung des ÖPNV als Pflichtaufgabe solle in zwei Stufen erfolgen. Zunächst solle der ÖPNV als Pflichtaufgabe im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit normiert werden. In einer zweiten Stufe sei dann von den kommunalen Gebietskörperschaften und dem Land in einem gemeinsamen Prozess die Pflichtaufgabe zu konkretisieren und es seien dann in einem Landesnahverkehrsgeplamt verbindliche Standards festzulegen, die zur Erfüllung der Pflichtaufgabe einzuhalten seien. Auch die Finanzierung der gemeinsam festgelegten Standards sei zwingend im Landesnahverkehrsplan zu regeln.

Nachdem er ausgeführt habe, dass der ÖPNV in seiner Gesamtheit zu einer Pflichtaufgabe gemacht werden sollte, könne jeder diese Vorgehensweise sehr schnell nachvollziehen. Gleichzeitig werde vermutlich die Frage gestellt, weshalb dies noch nicht geschehen sei und sich andere Bundesländer noch nicht für diese Vorgehensweise entschieden hätten und Rheinland-Pfalz Vorreiter sei. Dies hänge damit zusammen, dass die Heraufstufung zur Pflichtaufgabe keine triviale Entscheidung sei, weil sich vor dem Hintergrund des Konnexitätsprinzips ein Problem ergebe, das ein Stück weit auch ein Problem des Haushaltsgesetzgebers sei, weil damit die Frage verbunden sei, inwieweit der Haushaltsgesetzgeber die Souveränität über den Landeshaushalt behalte.

Der Haushaltsgesetzgeber müsse nämlich dann, wenn der komplette ÖPNV zu einer Pflichtaufgabe erklärt werde, die Mittel zur Verfügung stellen, die erforderlich seien, um die ÖPNV-Aufgaben zu finanzieren, die von den Kommunen festgelegt worden seien. Der Haushaltsgesetzgeber müsse deshalb für sich ein Mitspracherecht reklamieren können, da die für den ÖPNV zur Verfügung zu stellenden Mitteln möglicherweise in anderen Bereichen fehlten. Vor diesem Hintergrund sei die schwierige Frage zu klären gewesen, wie dennoch der komplette ÖPNV zur Pflichtaufgabe erklärt werden könne, ohne den Haushaltsgesetzgeber in seinen parlamentarischen Rechten zu beschneiden.

Deshalb sei ein zweistufiges Verfahren gewählt und entschieden worden, der ÖPNV werde zu einer Pflichtaufgabe im Rahmen eines Landesnahverkehrsplans erklärt. Damit müsse nur das, was im Landesnahverkehrsplan enthalten sei, über das Konnexitätsprinzip vom Land finanziert werden.

Ein anderes Vorgehen wäre aus seiner Sicht eine Illusion, weil nicht die Situation eintreten könne, dass die eine Ebene bestelle und die andere Ebene dies zwangsläufig bezahlen müsse.

Vor diesem Hintergrund sei es notwendig, die Finanzierungsfrage jetzt zurückzustellen, weil zunächst einmal ein Landesnahverkehrsplan erarbeitet werden müsse. Zuerst einmal müssten sich die Aufgabenträger und das Land auf die Standards verständigen. Erst dann könne die Frage geklärt werden, wie die Mittel dafür zur Verfügung gestellt werden. In vielen Gesprächen mit den kommunalen Aufgabenträgern, dem Landkreistag und dem Städtetag habe er diese Frage immer wieder erörtert. Er habe Verständnis dafür, dass es für die kommunale Familie eine sehr wesentliche Frage sei, wieviel Geld zur Verfügung stehe, weil durch die Höhe der Finanzausstattung die Verbesserung des ÖPNV-Angebots maßgeblich bestimmt werde. Solange aber keine gesetzliche Grundlage für einen Landesnahverkehrsplan vorliege, könne nicht zusammen mit den Kommunen mit einer Ausarbeitung des Landesnahverkehrsplans begonnen werden, weil sich genau an dieser Stelle die Finanzierungsfrage stelle.

Deshalb werde logischerweise zunächst einmal mit dem neuen Nahverkehrsgesetz die Rechtsgrundlage für die Erarbeitung eines Landesnahverkehrsplans geschaffen. Sobald der Gesetzentwurf vom Landtag beschlossen worden sei, könne mit der Umsetzung dieses Gesetzentwurfs begonnen und gemeinsam mit den Kommunen der Landesnahverkehrsplan erarbeitet werden. Parallel dazu müsse dann die Ausfinanzierung der im Landesnahverkehrsplan festgelegten Inhalte sichergestellt werden. Eine Veränderung dieser Reihenfolge sei aus denkbaren Gründen ausgeschlossen. Vor diesem Hintergrund hätten alle kommunalen Verantwortungsträger in den Gesprächsrunden Verständnis für dieses Vorgehen gezeigt und es akzeptiert. Es verwundere ihn, wenn manchmal in der Öffentlichkeit das Verständnis, das in den Gesprächen im Wirtschaftsministerium geäußert worden sei, dort nicht komplett wiederzufinden sei. Gründe für dieses Verhalten könne er nicht nennen, da sie ihm nicht bekannt seien. Allerdings sei ihm auch kein Vorschlag unterbreitet worden, wie anders vorgegangen werden könne. Eine andere Vorgehensweise sei aus seiner Sicht aber auch nicht denkbar, da ein Landesnahverkehrsplan erst erarbeitet werden könne, wenn es dafür eine gesetzliche Grundlage gebe. Ziel des diskutierten Gesetzgebungsverfahrens sei es, diese gesetzliche Grundlage zu schaffen.

Die Schaffung von ÖPNV-Angeboten aus einem Guss erfordere auch Veränderungen bei den heutigen Organisationsstrukturen. Der ÖPNV sei an sich bereits ein äußerst komplexes Geschäft, das durch die aktuell zersplitterte Organisationsstruktur zusätzlich erschwert werde.

Im derzeitigen System werde eine doppelte Organisationsstruktur vorgehalten, die auf die Trennung von Bus und Bahn ausgerichtet sei. Das derzeit gültige rheinland-pfälzische Nahverkehrsgesetz gehe davon aus, dass es keinen Bedarf für eine integrierte Planung oder auch Verzahnung von Bus- und Bahnverkehr gebe. Vielfach sei er als Verkehrsminister in der Vergangenheit aufgefordert worden – oft von Menschen, die der älteren Generation angehörten –, viele Parkplätze im Bereich von Bahnhöfen zu schaffen, damit dort ein problemloser Umstieg vom Auto auf die Bahn möglich sei. Dies entspreche aber nicht den Vorstellungen, die junge Menschen von einem ÖPNV-

Angebot hätten, weil diese daran interessiert seien, ihr Ziel zu erreichen, ohne für eine Teilstrecke das Auto nutzen zu müssen.

An der Stelle sei erkennbar, dass eine Organisationsstruktur, die eine Trennung von Bus- und Bahnverkehr vorsehe, für ein modernes ÖPNV-Angebot, wie es in Rheinland-Pfalz erarbeitet werden sollte, nicht passe. Deshalb könne er das Argument, die Strukturen hätten sich bewährt und könnten beibehalten werden, nicht nachvollziehen, außer es werde die Auffassung vertreten, Bus- und Bahnverkehre sollten nicht aufeinander abgestimmt werden, sondern nebeneinander fahren. Dies führe aber am Bahnhof unter Umständen zu längeren Umsteigezeiten von ein oder zwei Stunden. Wer eine solche Situation als zeitgemäß betrachte oder als bewährte Organisationsstruktur empfinde, möge diese Auffassung vertreten, aber sie werde von ihm nicht geteilt.

Daher werde von der Landesregierung die Auffassung vertreten, dass die doppelte Organisationsstruktur nicht beibehalten werden sollte, weil sie auch im Rahmen des Mobilitätskonsenses wahrgenommen habe, dass von den Fahrgästen eine aufeinander abgestimmte Beförderungskette vom ersten bis zum letzten Meter gewünscht werde. Solche aufeinander abgestimmte Gesamtbedienungskonzepte könnten mit der heutigen Organisationsstruktur nur unter extrem hohem projektbezogenen Abstimmungsaufwand ermöglicht werden. Deshalb liege es nahe, die Organisationsstruktur zu ändern.

Das politische und fachliche Ziel, die Fahrgastzahlen zu steigern und den Marktanteil des ÖPNV zu erhöhen, könne nur erreicht werden, wenn durch staatliches Handeln Regelungen geschaffen würden, die eine dauerhafte Kooperation aller bisher am Verkehr beteiligten Akteure sicherstelle. Es habe ihn sehr gefreut, dass sowohl von den Landräten als auch von den Oberbürgermeistern, mit denen er Gespräche geführt habe, diese Auffassung vollständig geteilt worden sei.

Daher sei die Schaffung zweier Zweckverbände Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord und Süd vorgesehen, die im jeweiligen Gebietszuschnitt für den ÖPNV auf Schiene und Straße zuständig seien. Die Zweckverbände zeichneten sich durch starke Regionen in Form von Regionalausschüssen aus. Pflichtige Mitglieder beider Zweckverbände sollten die kommunalen Aufgabenträger, also die Landkreise und kreisfreien Städte gemäß Gebietszuschnitt, sowie das Land Rheinland-Pfalz sein.

Dem Land solle die Zuständigkeit für die Infrastruktur und für die langfristige Angebotsplanung obliegen. Hierzu solle bei dem für Verkehr zuständigen Ministerium ein Kompetenzzentrum „Integraler Taktfahrplan“ eingerichtet werden, das gemeinsam mit den Zweckverbänden dieses Thema bearbeite. Heute befänden sich an den Bahnhöfen teilweise drei verschiedene Fahrkartenautomaten. Der nicht geübte ÖPNV-Nutzer habe derzeit erhebliche Schwierigkeiten, in einem überschaubaren Zeitraum den richtigen Tarif zu ermitteln und die richtige Fahrkarte zu erwerben.

Wiederholt sei schon in Landtagsdebatten die Frage aufgeworfen worden, wann endlich eine App existiere, über die ein integrierter Tarif für das gesamte Land angeboten werde. Es stelle sich die

Frage, ob dieses Ziel mit fünf Verbänden und zwei Verbänden erreicht werden könne, wenn darüber keine Einheit stehe, die für eine Verzahnung der einzelnen Tarife Sorge, zumal es nicht nur erforderlich sei, innerhalb des Landes ÖPNV-Angebote miteinander zu vernetzen, sondern auch die Verbände, die sich über die Landesgrenze hinaus erstreckten, wie zum Beispiel in den Ballungszentren Rhein-Main und Rhein-Neckar, einzubeziehen seien, um ein integriertes Angebot schaffen zu können. Diese Anforderungen hätten nicht bestanden, als vor rund 20 Jahren das derzeit noch geltende Nahverkehrsgesetz verabschiedet worden sei. Jenseits der politischen Debatte, die für ihn nachvollziehbar sei und die er akzeptiere, werde nach seiner Einschätzung niemand ernsthaft bezweifeln, dass die Überarbeitung der bestehenden Organisationsstrukturen aufgrund der veränderten Möglichkeiten, die auch technischer Natur seien, um Tarife besser, komfortabler, verständlicher und einfacher zu gestalten, erforderlich sei.

Ihn habe es sehr gefreut, als dies von den Vertretern des Landkreistags und des Städtetags, die während der Genese des Gesetzes in die Gespräche einbezogen gewesen seien, geteilt worden sei.

Bei der Reform müsse allerdings die Maxime gelten, dass nur das zwingend Notwendige übergeordnet angesiedelt werden solle. Rheinland-Pfalz sei ein heterogenes Bundesland und lebe von lebendigen kommunalen Strukturen. Deshalb sei es extrem wichtig, dass die kommunale Verantwortung sehr stark weiterlebe. Die Landesregierung habe von Anfang an zum Ausdruck gebracht, dass sie keine Zentralisierungen beabsichtige, wenn die Entscheidungen vor Ort erfolgen könnten. Die Landesregierung wolle nicht im geringsten Umfang auf die Expertise, das Know-how und den Erfahrungsschatz der kommunalen Ebene verzichten, der besser als jeder anderen Ebene des Staats bekannt sei, welches Angebot vor Ort genau erforderlich sei.

Daher werde es in den Regionen themenbezogene Kompetenzzentren geben, die als Serviceeinheiten für das gesamte Land fungierten. In dem Zusammenhang würden die Regionen weitreichende Entscheidungsbefugnisse erhalten.

Wie schon erwähnt, nicht allein die heutigen Organisationsstrukturen, sondern auch das derzeitige Finanzierungsmodell seien sehr unübersichtlich. Heute flössen verschiedene Gelder aus verschiedenen Quellen an verschiedene Empfänger. Auch dies sei ein großes Problem. Er empfehle, einmal den Versuch zu unternehmen, die derzeitige Funktionsweise der ÖPNV-Finanzierung in Rheinland-Pfalz nachzuvollziehen. Die einzelnen Finanzströme spielten auch eine entscheidende Rolle bei der Beantwortung der Frage, wie die weitere Entwicklung aussehen solle. Er verspreche, es werde wenig Freude aufkommen, wenn versucht werde, dieses Dickicht zu verstehen.

Auch vor dem Hintergrund habe er keinerlei Verständnis für die Argumentation, die Strukturen hätten sich bewährt. Sie seien verkrustet, intransparent und aufgrund ihrer Komplexität nicht mehr akzeptabel. Deshalb solle es künftig ein transparentes Finanzierungssystem zwischen Land und kommunalen Gebietskörperschaften geben, das die Zahlungsströme zusammenführe und grundlegend neu strukturiere. Damit werde den Kommunen auch geholfen, ihre Finanzbedarfe einfach, unkompliziert, transparent und damit auch mit der notwendigen öffentlichen Unterstützung zu artikulieren. Dies erwähne er in dieser Deutlichkeit, um von vornherein jeden Eindruck

zurückzuweisen, ihm gehe es in irgendeiner Form darum, finanzielle Wünsche der Kommunen zurückzuweisen. Gegenüber den Kommunen habe er immer die Aussage getroffen, sie hätten ihn gegenüber der Finanzministerin an ihrer Seite, wenn es darum gehe, für eine kräftige Finanzierung des ÖPNV zu sorgen. Diese Aussage treffe er aber mehr scherzhaft, weil er nicht den Eindruck erwecken wolle, als ob die Finanzministerin nicht auch ein großes Interesse an der Finanzierung des ÖPNV habe, aber in ihrer Rolle als Finanzministerin sei sie immer auch Hüterin der öffentlichen Finanzen. Nach seinem Eindruck werde es diesbezüglich aber keine Probleme geben, sondern es handle sich eher um eine Scheindebatte.

Die Einhaltung des Landesnahverkehrsplans werde am Ende die Voraussetzung für die Gewährung von Landesgeldern sein. Die künftige Finanzmittelausstattung des Landes für den Bereich des ÖPNV sei von den Verhandlungen zum Landesnahverkehrsplan abhängig. Diese Verhandlungen würden aber mit Sicherheit mit dem Ziel geführt, so viele Verbesserungen wie möglich am ÖPNV-Angebot vorzunehmen; denn Ziel müsse es sein, den Umstieg vom Individualverkehr auf den ÖPNV so attraktiv wie möglich zu gestalten.

Der ÖPNV habe noch nie einen so hohen Stellenwert wie heute gehabt. Deshalb verdiene er ein modernes Gesetz für die Mobilität von morgen. Aufgrund der sehr guten Zusammenarbeit sehe er da das Land gemeinsam mit der kommunalen Seite auf einem guten Weg.

Parallel zum Gesetzgebungsverfahren verhandle die Landesregierung derzeit über einen Letter of Intent mit den kommunalen Spitzenverbänden, der ein gemeinsames Verständnis für die Inhalte des Gesetzentwurfs dokumentiere, die Phase vom Inkrafttreten des Gesetzes bis zum Inkrafttreten des Landesnahverkehrsplans näher beschreibe, die Interessen der Kommunen klar abbilde und zudem eine Lösung für den ÖPNV-Rettungsschirm aufzeigen solle. Dieser ÖPNV-Rettungsschirm sei sehr wichtig, um das Problem der Einnahmeausfälle in der Phase der Corona-Pandemie zu lösen. Dieses Problem könne aber nicht durch einen Verzicht auf Strukturverbesserungen am Nahverkehrsgesetz, sondern durch finanzielle Zuweisungen an die Betroffenen gelöst werden.

Schon frühzeitig habe das Land zahlreiche Gespräche mit den Stakeholdern in Rheinland-Pfalz geführt, um zu einem möglichst großen Konsens zu gelangen. Auch wenn sich die Landesregierung weiterhin, vor allem mit den kommunalen Spitzenverbänden, im Gespräch befinde, sei es wichtig gewesen, nunmehr in die Anhörung zu gehen, um das Gesetz noch in dieser Legislaturperiode verabschieden zu können. Er versichere, dass die Landesregierung in der Anhörung guten Argumenten offen gegenüberstehe und überzeugende Vorschläge gerne übernehmen werde.

Im Vorfeld sei auch die Grundsatzfrage, ob es eine Alternative zum Landesnahverkehrsplan gebe und anders vorgegangen werden könne, mit den kommunalen Spitzenverbänden besprochen worden. Dazu seien von der Landesregierung verschiedene Alternativen aufgezeigt worden. In Gesprächen sei sich dann für die Variante ausgesprochen worden, die im Gesetzentwurf vorgesehen sei, weil alle Argumente für diese Variante sprächen. Es sei schließlich nicht sinnvoll, einer zweit- oder drittklassigen Lösung den Vorzug einzuräumen, wenn eine sehr gute Lösung gefunden worden sei, so wie sie im Gesetzentwurf enthalten sei.

Nach der am 5. Mai 2020 erfolgten Beschlussfassung des Gesetzentwurfs durch den Ministerrat sei am 6. Mai 2020 das Anhörverfahren eingeleitet worden. In die Anhörung seien insgesamt rund 40 Stellen aus den Bereichen kommunale Spitzenverbände, Aufgabenträgerorganisationen, Verbände des Verkehrsgewerbes, Regionale Planungsgemeinschaften, Industrie- und Handelskammern, Fachgewerkschaften, Fahrgast- und Umweltverbände, Landesbeirat zur Teilhabe behinderter Menschen, Landessenorenvertretung und Landeselternbeirat einbezogen worden. Der weit überwiegende Teil der beteiligten Stellen habe die Möglichkeit genutzt und eine Stellung abgegeben.

Sämtliche Stellungnahmen würden derzeit eingehend fachlich geprüft und bewertet. Verschiedene Aussagen beruhten auch auf Missverständnissen. Die vom VRN vorgebrachten Kritikpunkte seien geklärt, da sich einvernehmlich auf eine Lösung verständigt worden sei. Es werde zu einer Klarstellung kommen, dass die vom VRN geäußerten Befürchtungen ausgeschlossen würden. Aus der Sicht der Landesregierung habe es jedoch von Anfang an keinen Grund für diese Befürchtungen gegeben.

Selbstverständlich könne nicht ausgeschlossen werden, dass der Gesetzentwurf im Hinblick auf die in der Anhörung eingegangenen Stellungnahmen an der einen oder anderen Stelle zu überarbeiten oder etwas zu verändern sein werde. Der weitere Zeitplan sehe dann die rechtsförmige Prüfung durch das Justizministerium und im Anschluss hieran die zweite Beschlussfassung durch den Ministerrat vor. Im Anschluss daran beginne mit der Zuleitung des Gesetzentwurfs an den Landtag das parlamentarische Verfahren.

Die Einwände, der Gesetzentwurf sollte wegen der Corona-Pandemie oder anderer Sachverhalte, zurückgestellt werden, würden aus seiner Sicht nicht greifen. Der Gesetzentwurf sei über lange Zeit vorbereitet und im Einvernehmen mit der kommunalen Familie so auf den Weg gebracht worden, dass er in seinen wesentlichen Zügen optimal sei. Weitere Detailarbeit könne im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens erfolgen.

Bei allem Eindruck, den die Corona-Pandemie auf alle ausübe, werde diese nicht auf Dauer die Herausforderungen verdrängen können, vor denen die Gesellschaft stehe. Eine dieser Herausforderungen sei, einen Beitrag zu mehr Klimafreundlichkeit zu leisten und die zusätzlichen Anforderungen an Mobilität bewältigen zu können, denen durch immer mehr Straßenbau alleine nicht begegnet werden könne. Die mit dem Straßenbau verbundenen Probleme, wie beispielsweise Flächenbedarf, Planungszeiten, Kapazitäten in der Bauwirtschaft, seien allen bekannt. Vor diesem Hintergrund gebe es nach seiner Ansicht keinen Grund, Zeitverzug in Kauf zu nehmen, um die Verbesserung des ÖPNV, die von der Gesellschaft dringend gewünscht werde, hinauszuschieben. Vielmehr sollte eher zügig an diesem Gesetzgebungsverfahren gearbeitet werden, damit der erste Landesnahverkehrsplan in Rheinland-Pfalz bald umgesetzt werden könne.

**Abg. Steven Wink** dankt für den ausführlichen Bericht. Auch aus seiner Sicht müsse beim ÖPNV im Ganzen gedacht werden, wobei ebenfalls der digitale Aspekt berücksichtigt werden müsse, der auch für den Tourismus eine wichtige Rolle spiele.

Die Einschaltung der Kommunen und der betroffenen Player in die Erarbeitung des Landesnahverkehrsplans sei zu begrüßen, weil zu Beginn des Verfahrens über Mindeststandards diskutiert worden sei. Die Mindeststandards könnten anhand von verschiedenen Parametern definiert werden. So werde der Mindeststandard in Pirmasens sicherlich anders definiert als in Mainz. Deshalb sei es wichtig, die Kommunen einzubeziehen.

Er habe immer wieder feststellen müssen, dass auf kommunaler Ebene von verschiedenen Parteien sehr stark das Konnexitätsprinzip diskutiert werde. Dem stünden positive Stellungnahmen vom Städtetag Rheinland-Pfalz gegenüber. Deshalb bitte er um Auskunft, ob nach den geäußerten Kritiken noch einmal Gespräche mit der kommunalen Ebene geführt worden seien und zu welchem Ergebnis diese gegebenenfalls geführt haben.

**Staatsminister Dr. Volker Wissing** teilt mit, die Landesregierung stehe permanent im Gespräch mit der kommunalen Ebene, weil sie bereit sei, im Gesetzgebungsverfahren Anregungen und Verbesserungsvorschläge aufzugreifen, Klarstellungen vorzunehmen und vielleicht auch Missverständnisse auszuräumen. Der Kommunale Rat habe eine positive Position zu dem Gesetzentwurf eingenommen. Außer dem Vorschlag, den Gesetzentwurf überhaupt nicht auf den Weg zu bringen, sei ihm gegenüber kein Vorschlag unterbreitet worden, Veränderungen grundlegender Art am Gesetzentwurf vorzunehmen. Insofern gehe er davon aus, dass der Gesetzentwurf bei der kommunalen Ebene auf eine große Akzeptanz stoßen werde.

Durch Strukturveränderungen würden immer Befürchtungen und Sorgen geweckt. Gerade bei der Verschiebung von Kompetenzen entstehe sehr schnell die Sorge, dass eine Zentralisierung beabsichtigt sei und Verantwortung nach oben abgegeben werden solle. Da dies aber nicht beabsichtigt sei, bestehe kein Grund für solche Sorgen. Vermutlich werde es notwendig sein, an der einen oder anderen Stelle Klarstellungen vorzunehmen. Da es nicht möglich sei, alle Befürchtungen über das Gesetz auszuräumen, sei sich für den Weg entschieden worden, das Gesetzgebungsverfahren über einen Letter of Intent zu begleiten, sodass außerhalb des Normierungsverfahrens Zusagen gegeben werden könnten, um vorhandene Befürchtungen auszuräumen zu können. Das Gesetzgebungsverfahren werde also mit viel Aufwand und Sorgfalt betrieben. Anhand seines langen Berichts sei erkennbar gewesen, dass ihm dieses Gesetzgebungsverfahren sehr am Herzen liege. Nach seiner Überzeugung würden mit dem Gesetz grundlegende Voraussetzungen geschaffen, um Rheinland-Pfalz nicht nur als Arbeits- und Wohnstandort, sondern auch im Bereich des Tourismus attraktiver zu gestalten.

**Abg. Dr. Jan Bollinger** führt aus, es habe nie ein Dissens darüber bestanden, dass es Überarbeitungsbedarf gebe. Auch die Absicht, den ÖPNV zur Pflichtaufgabe zu erklären, sei von den kommunalen Spitzenverbänden und der Fraktion der AfD begrüßt worden. Vom Landkreistag sei nicht gefordert worden, das Gesetzgebungsvorhaben komplett auszusetzen, sondern es aufgrund der

aktuellen Situation zu verschieben. Dabei müsse berücksichtigt werden, dass der Anlass, den ÖPNV zur Pflichtaufgabe zu machen, die nicht auskömmliche Finanzierung der kommunalen Ebene gewesen sei. Bisher sei bereits von der kommunalen Ebene der ÖPNV außerhalb des Schülerverkehr und des Schienenverkehrs gewährleistet worden, ohne dass dies eine Pflichtaufgabe gewesen sei.

Daher sei es schade, dass die Finanzierung nicht im Gesetz geregelt werde. Der Verweis auf das Konnexitätsprinzip vermöge in der Hinsicht nicht wirklich zu beruhigen, da dieses Prinzip bereits seit dem Jahr 2004 in der Landesverfassung verankert sei, was aber dennoch nicht zu einer auskömmlichen Finanzierung der kommunalen Ebene geführt habe. Sein Heimatkreis Neuwied habe das sogenannte Neuwieder Urteil erstritten, in dem gerichtlich festgestellt worden sei, dass die kommunale Ebene nicht auskömmlich finanziert werde. Trotzdem sei dieses Urteil bisher noch nicht umgesetzt worden.

Richtigerweise sei zuvor im Bericht festgestellt worden, das Land wolle nichts bezahlen, was es nicht bestellt habe. Die kommunale Ebene sei aber gewohnt, Dinge bezahlen zu müssen, die von ihr nicht bestellt worden seien. Daher habe er Verständnis dafür, wenn es Skepsis im Hinblick auf das zuvor geschilderte zweistufige Vorgehen gebe, zuerst die Aufgaben und dann erst die Finanzierung zu erarbeiten.

Es sei sinnvoll, Straßenverkehr und Schienenverkehr gemeinsam zu denken. Allerdings habe er noch keine Antwort auf seine zuvor gestellte Frage erhalten, dass der Stimmanteil des Landes von jeweils 40 % in den beiden geplanten Verbänden für Schienenverkehr und Straßenverkehr auf Kritik stoße, weil dadurch die letzte Entscheidung durch das Land getroffen werde, auch wenn die kommunale Ebene formal Träger des ÖPNV bleibe.

**Staatsminister Dr. Volker Wissing** räumt das Missverständnis aus, dass zunächst der Landesnahverkehrsplan erarbeitet und danach die Finanzierung sichergestellt werde, weil dies parallel geschehen müsse.

**Abg. Dr. Jan Bollinger** wendet ein, im Bericht sei dies anders dargestellt worden.

**Staatsminister Dr. Volker Wissing** entgegnet, er habe ausgeführt, zunächst müssten die Voraussetzungen für einen Landesnahverkehrsplan geschaffen werden, bevor der Landesnahverkehrsplan erarbeitet werden könne. Deshalb könne die Finanzierungsfrage nicht im Gesetzgebungsverfahren geklärt werden. Die Erarbeitung des Landesnahverkehrsplans müsse aber parallel mit der Sicherstellung der Finanzierung erfolgen, da alle im Landesnahverkehrsplan enthaltenen Maßnahmen finanzierbar sein müssten.

Die Landesregierung werde gemeinsam mit den Kommunen die Maßnahmen definieren und erarbeiten, von denen man überzeugt sei, dass sie dringend notwendig seien. Parallel dazu werde mit den vorhandenen Mitteln die Finanzierung dieser Maßnahmen sichergestellt, sodass dann, wenn



der Landesnahverkehrsplan fertiggestellt sei, beides parallel erarbeitet worden sei. Es sei aufgrund der Konnexitätsprinzip und weil der Inhalt des Landesnahverkehrsplans zur Pflichtaufgabe der Kommunen erklärt werde ausgeschlossen, dass im Landesnahverkehrsplan etwas stehe, das am Ende nicht finanzierbar sei.

Für ihn sei auch nicht erkennbar, dass es einen Streit gebe, da den Kommunen nicht ausreichend Geld zur Finanzierung des ÖPNV zur Verfügung stehe, weil das Land heute schon 85 % der von den Kommunen für den ÖPNV verausgabten Mittel finanziere. Insofern bestehe an dieser Stelle kein Finanzstreit. Bis zur Erarbeitung des ersten Landesnahverkehrsplans werde das Land den Kommunen 10 Millionen Euro zusätzlich zur Verfügung stellen, um ÖPNV-Angebote verbessern zu können.

Es gebe also keinen Dissens zwischen den Kommunen und dem Land in Bezug auf den Ausbau des ÖPNV. Es bestehe auch nicht die Situation, dass die Kommunen das ÖPNV-Angebot ausweiten möchten und das Land auf die Bremse trete, sondern auch das Land sei daran interessiert, das ÖPNV-Angebot auszuweiten. Es bestünden organisatorische Hürden, aufgrund derer die Vertaktung schwierig sei. Daneben gebe es beispielsweise aufgrund der getrennten Planung von Bus- und Schienenverkehr Attraktivitätsprobleme. Deshalb bestehe die Absicht, an diesem Punkt gemeinsam anzusetzen. Daher entspreche das Bild, dass sich die Kommunen vor allem mit der Finanzausstattung beschäftigten und das Land dazu eine Gegenposition einnehme, nicht der Realität. Gemeinsam werde das Ziel verfolgt, den ÖPNV voranzubringen.

Das Gesetz sei auch nicht so angelegt, dass das Land die Kommunen in irgendeiner Weise am Ausbau des ÖPNV hindern könne, weil das Land genauso ein Interesse am Ausbau des ÖPNV habe. Es gehe nur darum, dass das Land auf die Bereiche, in denen die Kommunen nicht in der Lage seien, ihre Aufgabe wahrzunehmen, einen stärkeren Einfluss nehmen könne, damit die nur zentral steuerbaren Aufgaben nicht unerledigt blieben. Dies gelte zum Beispiel für die Schaffung eines integrierten Angebots für ganz Rheinland-Pfalz. Ein Landkreis könne immer nur bis zur Grenze seiner eigenen Gebietskörperschaft planen und organisieren. Es wäre schade, wenn die darüber hinausgehenden überörtlichen Planungsorganisationsaufgaben unerledigt blieben. Die hätten, wie er zuvor beschrieben habe, nun einmal deutlich zugenommen und bedürften nun einer strukturellen Veränderung.

**Abg. Benedikt Oster** bezeichnet es als richtig und wichtig, dass damals im Koalitionsvertrag festgelegt worden sei, ein neues Nahverkehrsgesetz zu schaffen. Ziel müsse es letztlich sein, dass mehr Menschen Bus und Bahn nutzen und beide Systeme miteinander vernetzt werden.

Die bisherige Situation sei, dass ein Landkreis oder eine Kommune dann, wenn sie mehr Verkehr bestellen wollten, oft an der ADD gescheitert seien, weil von der ADD argumentiert worden sei, es handle sich um eine freiwillige Leistung, die aus Haushaltsgründen nicht zulässig sei. Eine solche Situation werde es nach Inkrafttreten des neuen Nahverkehrsgesetzes nicht mehr geben. Dies sei ein Meilenstein, weil künftig die ADD anerkennen müsse, dass der ÖPNV eine Pflichtaufgabe der Kommunen sei.

Es sei auch wichtig, ein Gesetz, das inzwischen 20 Jahre alt sei, zeitgemäß zu überarbeiten. Es würde das falsche Signal ausgesandt, wenn dieses Gesetzesvorhaben nun wegen Corona zurückgestellt würde. Gerade in der heutigen Zeit, in der die Bereitschaft spürbar sei, sich dem ÖPNV zu öffnen, sollte dieses Gesetzesvorhaben umgesetzt werden. Auch bei den Landkreisen werde die Auffassung vertreten, dieser Gesetzentwurf ziele in die richtige Richtung. Es werde also auch auf der kommunalen Ebene vor Ort erkannt, dass dieses Gesetz sehr wichtig sei.

Bei einem so umfangreichen Gesetzesvorhaben sei es ein normaler Vorgang, wenn es nicht zu allen Punkten Einigkeit gebe und zu einigen Punkten eine Nachjustierung gewünscht werde. Im Übrigen sei der Gesetzentwurf noch nicht in das parlamentarische Verfahren eingebracht worden, sodass auch der Landtag die Möglichkeit habe, an der einen oder anderen Stelle Veränderungen vorzunehmen.

Teilweise werde der Vorwurf erhoben, aufgrund des neuen Gesetzentwurfs könne das Land über die Kommunen bestimmen. Bisher habe es nur einen Beschluss gegeben, zu dem keine Einigkeit zu verzeichnen gewesen sei, während alle anderen Beschlüsse in den Zweckverbänden immer einstimmig gefasst worden seien. Deshalb könne nicht von einer Uneinigkeit zwischen Land und Kommunen gesprochen werden.

Auch mit den zwei Zweckverbänden, die in ihrer Form bestehen blieben, sei eine Stärkung der kommunalen Träger vor Ort verbunden. Die Landräte im Süden des Landes könnten weiter über ihre Verkehrspolitik vor Ort mitentscheiden, während das für die Landräte im Norden des Landes genauso der Fall sei. Diese Entscheidungen würden dann miteinander vernetzt, was positiv zu bewerten sei.

Die „Allianz pro Schiene“ stehe sicherlich der SPD nicht besonders nahe, aber diese habe zum aktuellen Gesetzgebungsverfahren geäußert, Rheinland-Pfalz schreibe in diesen Tagen ein bisschen deutsche Nahverkehrsgeschichte. Als erstes Bundesland solle der dortige Nahverkehr zur kommunalen Pflichtaufgabe werden. Das sei der richtige Weg hin zu einem besseren Nahverkehr.

Daran werde deutlich, bundesweit werde auf Rheinland-Pfalz geschaut. Das Saarland habe es mehr schlecht als recht einmal versucht, den ÖPNV zur kommunalen Pflichtaufgabe zu erklären, während Rheinland-Pfalz das erste Bundesland sein werde, das dieses Vorhaben umsetze.

**Abg. Dr. Helmut Martin** verweist auf den Verkehrsclub Deutschland, von dem der Gesetzentwurf als unzureichend bezeichnet werde. Auf weitere Verweise verzichte er, weil er auf die Ausführungen von Staatsminister Dr. Volker Wissing eingehen wolle.

Diesem habe er entnommen, dass die Festlegung der Standards und der Qualität im Landesnahverkehrsplan erfolgen werde. Dem Gesetzentwurf habe er aber nicht entnehmen können, wann dieser Landesnahverkehrsplan vorliegen werde. Selbst wenn dieser Gesetzentwurf noch in dieser

Legislaturperiode verabschiedet werden sollte – laut dem Koalitionsvertrag sei dies für den Anfang der Legislaturperiode vorgesehen gewesen –, ändere sich für die Bürgerinnen und Bürger in den Jahren 2021 und 2022 nichts. Nach seiner Ansicht werde es auch im Jahr 2023 noch keine Änderungen geben.

Im heutigen Bericht habe Staatsminister Dr. Volker Wissing sehr eindrucksvoll die Rolle des Haushaltsgesetzgebers dargestellt und die Aussage getroffen, da der Haushaltsgesetzgeber über das Geld zu entscheiden habe, könne der Landesnahverkehrsplan jetzt noch gar nicht zementiert werden, weil das Geld im Hinblick auf das Konnexitätsprinzip der entscheidende Punkt sei. Der Gesetzentwurf enthalte jedoch die Festlegung, der Landesnahverkehrsplan werde als Rechtsverordnung erlassen. Auf den Erlass einer Rechtsverordnung habe der Landtag keinen Einfluss.

Es sei zuvor von Staatsminister Dr. Volker Wissing ausgeführt worden, wer vor Erlass der Rechtsverordnung alles anzuhören sei. Für ihn stelle sich die Frage, wie die Landesregierung sicherstellen wolle, dass ein per Rechtsverordnung festgelegter Landesnahverkehrsplan, mit dem Standards festgesetzt worden seien, umgesetzt werden könne, obwohl die Haushalte, mit denen die dafür erforderlichen Mittel bereitzustellen seien, vom Haushaltsgesetzgeber noch gar nicht beschlossen worden seien. Für ihn sei nicht erkennbar, wie die Landesregierung dieses Delta schließen wolle. Wenn er dann noch vernehme, dass zur Umgehung dieses Problems ein Letter of Intent, der in gesetzestechnischer Hinsicht gar nicht existiere, geschlossen werden solle, gehe die Landesregierung am Haushaltsgesetzgeber vorbei Verpflichtungen ein, die rechtlich allerdings nicht bindend seien, weil sonst wäre dieser Letter of Intent nicht erforderlich. Diesbezüglich bitte er um Aufklärung.

**Staatsminister Dr. Volker Wissing** ist dankbar für die aufgeworfenen Fragen, weil diese ihm die Möglichkeit eröffneten, einige Missverständnisse auszuräumen.

Zunächst wolle er noch einmal kurz auf das Thema „Pflichtaufgabe“ eingehen, weil er zuvor auf einen aufgeworfenen Punkt noch nicht eingegangen sei. Vom Abgeordneten Jan Bollinger sei die Aussage getroffen worden, bei den Kommunen bestehe der Wunsch, den ÖPNV zur Pflichtaufgabe zu machen, weil sie bisher zu wenig Geld für den ÖPNV erhalten hätten. Diese Aussage treffe nicht zu. Von den Kommunen werde dieser Wunsch geäußert, weil diese bisher Probleme bei der Vergabe hatten, wodurch der ÖPNV-Ausbau verzögert worden sei. Wenn der ÖPNV eine freiwillige Aufgabe sei, könnten die Kommunen erst nach Genehmigung ihrer Haushalte Leistungen aus schreiben und vergeben. Das habe zu erheblichen Verzögerungen geführt. Bei einer Heraufstufung des ÖPNV zu einer Pflichtaufgabe sei es den Kommunen ungeachtet der Genehmigung ihrer Haushalte durch die ADD möglich, Leistungen auszus schreiben und zu vergeben. An dieser Stelle liege die strukturelle Verbesserung und nicht bei der Frage, ob das Land in ausreichendem Umfang Geld zur Verfügung stelle.

Vom Verkehrsclub Deutschland werde das neue Nahverkehrsgesetz kritisiert, weil es den Radverkehr nicht beinhalte. Der Radverkehr sei aber ein Individualverkehr und nicht dem ÖPNV zuzurechnen. Da dem Verkehrsclub Deutschland der Radverkehr aber sehr wichtig sei, habe er mit

seiner Kritik zum Ausdruck bringen wollen, dass der ÖPNV nicht ohne das Fahrrad gedacht werden könne. Diese Meinung teile er, weil der Radverkehr Teil des gesamten Mobilitätsangebots sei. Dennoch sei es undenkbar, den Radverkehr in ein Nahverkehrsgesetz aufzunehmen, weil dieser Bereich nicht zum Regelungsstatbestand dieses Gesetzes gehöre. Insofern habe er diese Kritik zur Kenntnis genommen, aber sie sei für ihn kein Anlass, Veränderungen am Gesetzentwurf vorzunehmen. Allenfalls könne sie Anlass sein, Maßnahmen im Hinblick auf den Radverkehr zu ergreifen, worüber heute schon intensiv gesprochen worden sei.

Der Landesnahverkehrsplan werde in zwei bis zweieinhalb Jahren vorliegen. Die Frage, welche Verbesserungen das neue Nahverkehrsgesetz bis dahin für die Bürgerinnen und Bürger bringe, könne klar beantwortet werden. All die Maßnahmen, die von den Zweckverbänden und Verkehrsverbände gemeinsam mit den Kommunen jetzt schon auf den Weg gebracht worden seien, würden bis zum Inkrafttreten des Landesnahverkehrsplans weitergeführt. Die Finanzierung sei sichergestellt, wobei bis zum Inkrafttreten des Landesnahverkehrsplans sogar 10 Millionen Euro vom Land für zusätzliche Angebote zur Verfügung gestellt würden. Mehr Maßnahmen, als von den Kommunen bis zum Inkrafttreten des Landesnahverkehrsplans bereits angeschoben und vom Land durch die zusätzlich zur Verfügung gestellten Mittel abgesichert worden seien, könnten bis dahin nicht umgesetzt werden, sodass bis dahin keine Maßnahmen unterblieben, die menschenmöglich wären.

Die Landesregierung werde natürlich keine Rechtsverordnung erlassen, in der sie sich verpflichte, Haushaltsmittel einzusetzen, ohne dass diese über ein Haushaltsgesetz abgesichert seien. Daher werde die Landesregierung vor dem Erlass eines Landesnahverkehrsplans für eine ausreichende Abdeckung im Landeshaushalt Sorge tragen. Deshalb werde die Landesregierung dem Landtag vorschlagen, den dafür erforderlichen Haushaltstitel mit einer bestimmten Summe zu hinterlegen. Erst wenn diese Summe durch den Haushaltsgesetzgeber genehmigt worden sei, werde die Landesregierung die Rechtsverordnung erlassen.

Der Landesnahverkehrsplan werde alle fünf Jahre neu erlassen werden, sodass damit die Haushaltshoheit des Landtags immer gewährleistet sei. Insofern könne er die hierzu geäußerten Bedenken vollständig ausräumen.

**Abg. Jutta Blatzheim-Roegler** hält es für erforderlich klarzustellen, in welcher Phase sich das Verfahren derzeit befinde. Der Gesetzentwurf sei dem Landtag zwar zur Kenntnis gegeben worden, aber er befinde sich noch nicht im parlamentarischen Verfahren, da von der Landesregierung zunächst noch ein Anhörverfahren durchzuführen sei. Vermutlich würden noch Änderungen am Gesetzentwurf vorgenommen, bevor er vom Ministerrat beschlossen und dann in das parlamentarische Verfahren eingebracht werde.

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf werde nicht nur eine wichtige Vereinbarung aus dem Koalitionsvertrag umgesetzt, sondern es beinhalte auch eine große Chance für eine Verkehrswende im Land. Wenn Koalitionsstrukturen neu aufgestellt und Kooperationen verbindlich geregelt würden und die Finanzierung des ÖPNV transparenter werde, sei dies das, was von einem modernen ÖPNV

verlangt werde. Dazu gehöre auch ein digitales Landstarifticket, um eine durchgängige Mobilitätskette zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln zu erreichen. Wichtig sei in diesem Zusammenhang, dass dieses Ticket auch für Fähren, Leihfahrräder usw. gültig sein solle.

Mit der Festlegung des ÖPNV als kommunale Pflichtaufgabe würde Rheinland-Pfalz innerhalb Deutschlands eine Vorreiterrolle einnehmen. Damit würden die Kommunen im Hinblick auf den ÖPNV finanziell gut aufgestellt.

An dieser Stelle weise sie auf die ÖPNV-Konzepte im Norden des Landes hin, in dem es wenig Schienenverkehr, aber viel Busverkehr gebe. Dort sei schon jetzt zum Teil das umgesetzt worden, was künftig im ganzen Land Pflicht werden solle. Im Jahr 2012 sei dort damit begonnen worden, ÖPNV-Konzepte zu erarbeiten. Dies sei eine Mammutaufgabe gewesen, weil eine komplette Neuplanung erforderlich gewesen sei. Ziel bei der Neuplanung des Busverkehrs sei eine tägliche Bedienung gewesen, bei der Strecken in Hauptlinien und untergeordnete Linien unterteilt worden. An Werktagen stehe im ländlichen Raum inzwischen ein zuverlässiges Angebot zwischen 6.00 Uhr und 23.00 Uhr zur Verfügung. Darüber hinaus würden Kurzreisezeiten durch direkte Linienführungen angeboten. Im Rahmen des Möglichen sei auch ein Anschluss an den Rheinland-Pfalz-Takt sichergestellt worden. Ebenfalls würden bessere Umsteigeverbindungen zwischen Buslinien angeboten. Ferner seien die Fahrzeuge sehr viel moderner ausgestattet. Insgesamt könnten diese Veränderungen als Erfolgsgeschichte bezeichnet werden. Auf der Internetseite des Wirtschaftsministerium werde eine Broschüre zur Verfügung gestellt, in der das Konzept gut erklärt werde.

Dieses neue Konzept sei Gegenstand der Beratungen in allen dafür zuständigen Gremien der Kreise und in der Verbandsversammlung gewesen. Zu Beginn der ersten Beratungen zu diesem neuen Konzept habe sie noch vernehmen müssen, wofür die Eifel einen Busverkehr benötige, da doch jeder über ein Auto verfüge. Diese Einstellung habe sich im Laufe der Beratungen grundlegend geändert.

Im Zuge der Erarbeitung des Landesnahverkehrsplans sollte noch überlegt werden, wie der gerade im ländlichen Raum aufkommende On-Demand-Verkehr integriert werden könne, der eine sehr gute Ergänzung zum ÖPNV sein könne und derzeit aufgrund des aktuell gültigen Personenbeförderungsgesetz nur im Zuge von Pilotmodellen angeboten werden könne.

Ihr gegenüber sei wiederholt die Sorge geäußert worden, ein Kompetenzzentrum „Integraler Takfahrplan“ könnte einen zu großen Einfluss auf die Linienführung und den Fahrplan nehmen und somit die Selbstverwaltung der Kommunen antasten. Zu diesem Punkt bitte sie Staatsminister Dr. Volker Wissing um eine ergänzende Stellungnahme.

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

**Abg. Michael Wagner** verweist auf die Probleme im Hinblick auf die Neuerrichtung eines S-Bahn-Haltepunkts Speyer-Süd. Dieses Projekt werde von der Landesregierung sehr stark unterstützt. Dies gelte auch für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und die CDU vor Ort. Die Parteien, von denen aktuell Verantwortung in Speyer getragen werde, unterstützten dieses Projekt allerdings nicht. Deshalb frage er, wie die Landesregierung mit solchen Situationen umgehen wolle.

**Abg. Dr. Jan Bollinger** hat sich gewundert, dass ein Zusammenhang zwischen der Absicht, den ÖPNV zur kommunalen Pflichtaufgabe zu erklären, und Finanzierungsfragen von Staatsminister Dr. Volker Wissing komplett in Abrede gestellt und die Aussage getroffen worden sei, es gehe auf der kommunalen Ebene nur um Vergabefragen. Im Zuge des heutigen Berichts habe dieser ausgeführt, um ein ÖPNV-Angebot über den Schülerverkehr und Schienenverkehr hinaus zu gewährleisten, müsste dies zur kommunalen Pflichtaufgabe erklärt werden. Vom Abgeordneten Benedikt Oster sei aus kommunaler Ebene heute zu Recht ausgeführt worden, dass die ADD aus der Sicht der Kommunen nicht die Möglichkeit erhalten sollte, über die Genehmigung der kommunalen Haushalte Einfluss auf die kommunalen Nahverkehrspläne zu nehmen. Die Kommunen hätten derzeit keine Schwierigkeiten, ihre ÖPNV-Pläne umzusetzen, wenn sie sich nicht in einer finanziellen Lage befänden, aufgrund derer die ADD die Haltung einnehmen könne, wegen der ÖPNV-Pläne sei der kommunale Haushalt nicht mehr genehmigungsfähig. Insofern spiele die finanzielle Komponente durchaus eine Rolle.

Vom Landkreistag sei sehr deutlich formuliert worden, dass es Interessenkonflikte zwischen der kommunalen Ebene und dem Land gebe, die auf die finanzielle Komponente zurückzuführen seien. Zuvor sei von Staatsminister Dr. Volker Wissing auf das Konnexitätsprinzip verwiesen worden. Die kommunale Ebene verfüge nun einmal über hinreichende Erfahrungen, wie die Landesregierung das Konnexitätsprinzip interpretiere. Deshalb werde gefordert, die Finanzierungszusagen in den Gesetzentwurf aufzunehmen.

Bisher habe er noch keine Antwort auf seine Frage erhalten, ob nicht durch die hohen Stimmanteile des Landes in den Verkehrsverbänden und über das Kompetenzzentrum „Integraler Taktfahrplan“ die kommunale Ebene sehr stark zugunsten des Landes an Einfluss verliere.

Staatsminister Dr. Volker Wissing antwortet auf die Frage, ob die kommunale Ebene an Einfluss verliere, dies sei nicht der Fall.

Natürlich spiele die allgemeine kommunale Haushaltslage im Zusammenhang, den ÖPNV zur kommunalen Pflichtaufgabe zu erklären, eine Rolle. Er habe nur zum Ausdruck bringen wolle, von den Kommunen werde nicht deshalb die Forderung erhoben, den ÖPNV zur kommunalen Pflichtaufgabe zu erklären, weil zu wenig Geld für den ÖPNV zur Verfügung stehe, sondern von den Kommunen werde diese Forderung erhoben, um die derzeit bestehenden Probleme bei der Ausschreibung und Vergabe beseitigen zu können. Bei dieser Forderung spiele die Höhe der vom Land für den ÖPNV zur Verfügung gestellten Mittel keine Rolle. Dieser Forderung wolle die Landesregierung entsprechen, damit aufgrund der aktuell bestehenden Probleme der Ausbau des ÖPNV nicht be-

hindert werde. Vor dem Hintergrund des Konnexitätsprinzips sei der nächste Schritt die Erarbeitung eines Landesnahverkehrsplans, im Zuge derer sich dann natürlich die Frage nach der Finanzausstattung stelle.

Über den Landesnahverkehrsplan würden gemeinsam Standards festgelegt. Es werde dann sichergestellt, dass die für die Umsetzung dieser Standards notwendigen finanziellen Mittel vorhanden seien. Wenn beispielsweise die Stadt Speyer im Hinblick auf den S-Bahn-Haltepunkt Speyer-Süd die Entscheidung treffe, keinen Planfeststellungsbeschluss zu erlassen, um die Neuerrichtung dieses Haltepunkts zu verhindern, dann würden in diesem Fall die festgelegten Standards nicht umgesetzt. Diese Entscheidung sei von der Stadt Speyer im Zuge ihrer kommunalen Selbstverwaltung zu treffen. An diesem Beispiel werde deutlich, dass der Einfluss der kommunalen Ebene nach wie vor sehr stark sei. Über den Landesverkehrsplan wolle das Land nur seinen Beitrag leisten, um für ganz Rheinland-Pfalz einheitliche Standards festzulegen.

**Michael Puschel (stellv. Abteilungsleiter im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau)** führt ergänzend zum Kompetenzcenter „Integraler Taktfahrplan“ aus, im Hinblick auf die Finanzierung habe dieses nur zu prüfen, ob die Vorgaben des Landesnahverkehrsplans eingehalten worden seien. Wenn diese Vorgaben eingehalten worden seien, erfolge auf dieser Basis eine Unterzeichnung der Kooperations- und Finanzverträge. Wenn sich innerhalb der Vorgaben des Landesnahverkehrsplans bewegt werde, habe die Kompetenzcenter „Integraler Taktfahrplan“ keinerlei Handhabe, eine Finanzierung abzulehnen.

**Staatsminister Dr. Volker Wissing** stellt fest, es handle sich um ein Controlling, über das die Einhaltung der vorgegebenen Standards sichergestellt werde.

Der Letter of Intent habe natürlich keinen rechtsverbindlichen Charakter, sei aber für die Kommunen im Hinblick auf die Auslegung des Gesetzes, sobald es in Kraft getreten sei, und wie der Landesnahverkehrsplan erarbeitet werde, von Bedeutung. Das Vertrauen zwischen den Kommunen und dem Land sei so groß, dass jeder davon ausgehe, dass die im Letter of Intent enthaltenen Vereinbarungen eingehalten werden. Dieser Letter of Intent sei für die Kommunen die Voraussetzung, das Gesetzgebungsverfahren zu unterstützen. Dies solle dazu beitragen, dass das neue Nahverkehrsgesetz eine breite Unterstützung erhalte und auf große Akzeptanz stoße.

*Der Antrag ist erledigt.*

(Unterbrechung der Sitzung von 12.22 Uhr bis 12.32 Uhr)

**Punkte 7, 9, 10, 11 und 12 der Tagesordnung:**

**7. Moped-Führerschein mit 15**

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der FDP

- [Vorlage 17/6620](#) - [[Link zum Vorgang](#)]

**9. Aktueller Stand Rohstoffdialog**

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der CDU

- [Vorlage 17/6639](#) - [[Link zum Vorgang](#)]

**10. Sachstand der Planungen zur Mittelrheinbrücke**

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der AfD

- [Vorlage 17/6644](#) - [[Link zum Vorgang](#)]

**11. Bahnlärm im Mittelrheintal**

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

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

- [Vorlage 17/6646](#) - [[Link zum Vorgang](#)]

**12. Auswirkungen der Corona-Krise auf die rheinland-pfälzische Wirtschaft**

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der AfD

- [Vorlage 17/6649](#) - [[Link zum Vorgang](#)]

*Die Anträge sind abgesetzt.*



**Punkt 13** der Tagesordnung:

**Berichterstattung über die Umsetzung der Landesstraßenbauprogramme**

Vorlage

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

- [Vorlage 17/6667](#) -

**Staatsminister Dr. Volker Wissing** berichtet, mit Schreiben vom 8. Juni dieses Jahres habe er dem Landtag eine tabellarische Übersicht zum Stand der Umsetzung des Landesstraßenbauprogramms 2019/2020 übersandt. In diesem Schreiben habe er angeboten, im zuständigen Fachausschuss über die Umsetzung des Programms weitergehend zu informieren.

Das veröffentlichte Landesstraßenbauprogramm 2019/2020 habe im Bereich Erhaltung, Um- und Ausbau ursprünglich 425 einzeln veranschlagte Maßnahmen für Erhaltung, Um- und Ausbau sowie fünf Neubauprojekte verzeichnet. Im Jahr 2019 mussten drei Projekte nachträglich eingeplant werden, um durch Unwetter entstandene Fahrbahnschäden beseitigen zu können. Von den letztlich 433 umzusetzenden Bauvorhaben im Bereich Erhaltung, Um- und Ausbau seien zum 31. Dezember vergangenen Jahres 107 Projekt baulich abgeschlossen, neun Projekte teilweise fertiggestellt, 70 Projekte im Bau und 23 Projekte in der Ausschreibung für einen Baubeginn in diesem Jahr gewesen. Weitere 221 Projekte hätten sich in Vorbereitung für einen Baubeginn ab den Jahren 2020 ff. befunden. Drei Vorhaben seien aufgegeben worden.

Im vergangenen Jahr sei es möglich gewesen, in den Bereich des Landesstraßenbaus kräftig Mittel zu investieren. Natürlich seien nach wie vor große Herausforderungen und Hürden im Zusammenhang mit der Realisierung von Bauausgaben zu überwinden. In verschiedenen Sitzungen des Ausschusses sei dieser Punkt schon thematisiert worden. Im vergangenen Jahr sei es möglich gewesen, in diesem Bereich 86,7 Millionen Euro zu verausgaben. Die finanziellen Möglichkeiten seien unterschritten worden, weil wegen neuer arbeitsschutzrechtlicher Vorgaben mehr Straßenbaumaßnahmen unter Vollsperrung durchgeführt werden mussten. Dadurch steige nicht nur der Arbeitsaufwand zur Abstimmung der Verkehrsführung mit den Kommunen, der Polizei, den Rettungsdiensten und dem ÖPNV, sondern deshalb erhöhten sich auch die Abhängigkeiten im Straßennetz. Daher könne durchaus die Situation eintreten, Maßnahmen zeitlich schieben zu müssen, da Umfahrstrecken durch andere Baumaßnahmen tangiert seien.

Ein anderes bekanntes Problem seien Personalengpässe bei den Baufirmen. Diese führten dazu, dass mit der Erstellung der Bauleistung nicht begonnen werde oder sich die Umsetzung verzögere. Darüber hinaus gebe es nach wie vor beim LBB Stellen, die aufgrund des Fachkräftemangels nicht besetzt werden konnten. Unter dem Fachkräftemangel leide nicht nur der LBB, sondern auch Ingenieurbüros und Baufirmen, was sich auf den tatsächlichen Bauumsatz auswirke. Diese Situation

werde sich hoffentlich in den nächsten Jahren verbessern. Insgesamt sei das Land aber im Hinblick auf die beim LBB geschaffenen Stellen und die im Landeshaushalt veranschlagten Baumittel solide aufgestellt, sodass kein Nachbesserungsbedarf bestehe.

*Der Tagesordnungspunkt ist erledigt.*

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

**gez. Röhrig**  
**Protokollführer**

**Anlage**

## Anlage

### In der Anwesenheitsliste eingetragene Abgeordnete

Fuhr, Alexander	SPD
Illing, Heiner	SPD
Köbberling, Dr. Anna	SPD
Oster, Benedikt	SPD
Schäffner, Daniel	SPD

Dötsch, Josef	CDU
Martin, Dr. Helmut	CDU
Wagner, Michael	CDU
Weiner, Thomas	CDU

Joa, Matthias	AfD
---------------	-----

Wink, Steven	FDP
--------------	-----

Blatzheim-Roegler, Jutta	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
--------------------------	-----------------------

Ahnemüller, Jens	fraktionslos
------------------	--------------

### Für die Landesregierung

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

### Landtagsverwaltung

Schmitt, Claudia	Mitarbeiterin der Landtagsverwaltung
Röhrig, Helmut	Regierungsdirektor im Stenografischen Dienst des Landtags (Protokollführer)