

LANDTAG RHEINLAND-PFALZ

17. Wahlperiode

Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr

33. Sitzung am 05.06.2019
– Öffentliche Sitzung –

Protokoll

Beginn der Sitzung: 14:35 Uhr

Ende der Sitzung: 17:16 Uhr

Tagesordnung:

1. Berufliche Bildung gleichstellen – Gebühren für Meister-, Fachwirt-, Technikerausbildung streichen
Antrag
Fraktion der CDU
[– Drucksache 17/9201 –](#)
2. Berufliche Fortbildung als gleichwertige Alternative zum ersten akademischen Abschluss
Alternativantrag zu Drs 17/9201
der Fraktionen der SPD, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
[– Drucksache 17/9224 –](#)
3. Budgetbericht der Landesregierung zum 31. Dezember 2018
Bericht (Unterrichtung)
Landesregierung
[– Drucksache 17/9038 –](#)

Ergebnis:

Vertagt
(S. 5 – 10)

Vertagt
(S. 5 – 10)

Kenntnisnahme
(S. 11)

Tagesordnung (Fortsetzung):**Ergebnis:**

- | | |
|---|---------------------------------|
| 4. Verkehrsanbindung US-Hospital Weilerbach – Verkehrsinfrastruktur/L369 bedarfsgerecht ausbauen Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT Fraktion der CDU – Vorlage 17/4723 – | Schriftlich erledigt (S. 4) |
| 5. Bürgschaften und Garantien des Landes im Jahre 2018 Vorlage Ministerium der Finanzen – Vorlage 17/4783 – | Kenntnisnahme (S. 12) |
| 6. Bilanzverluste am Flughafen Frankfurt-Hahn und mögliche Auswirkungen auf die vertraglich zugesicherten Millionen aus dem Landeshaushalt Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT Fraktion der CDU – Vorlage 17/4836 – | Schriftlich erledigt (S. 4) |
| 7. Mobilitätskonsens 2021 Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT Fraktion der SPD – Vorlage 17/4846 – | Erledigt (S. 13 – 16) |
| 8. Situation von Rasselstein Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT Fraktion der SPD – Vorlage 17/4847 – | Schriftlich erledigt (S. 17) |
| 9. Verkehrsverbände fordern Reaktivierung von Schienenstrecken Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Vorlage 17/4875 – | Erledigt (S. 18 – 23) |
| 10. Einsatz von Akku-Hybridtriebwagen in der Pfalz Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Vorlage 17/4876 – | Schriftlich erledigt (S. 4) |
| 11. Trassenalternativen für die B 10 neu im Bereich Annweiler Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT Fraktion der AfD – Vorlage 17/4879 – | Schriftlich erledigt (S. 24) |
| 12. Sechsstreifiger Ausbau der A 61 Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT Fraktion der AfD – Vorlage 17/4880 – | Erledigt (S. 25 – 26) |
| 13. E-Roller in Rheinland-Pfalz Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT Fraktion der FDP – Vorlage 17/4883 – | Schriftlich erledigt (S. 4) |
| 14. Moped-Führerschein mit 15 Jahren Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT Fraktion der FDP – Vorlage 17/4884 – | Erledigt (S. 27 – 30) |

Tagesordnung (Fortsetzung):

Ergebnis:

- | | |
|---|--------------------------|
| 15. Gutachten zur Zukunft der rheinland-pfälzischen Binnenhäfen Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT Fraktion der CDU – Vorlage 17/4891 – | Erledigt (S. 31 – 33) |
| 16. Freiwillige Abgabe des Führerscheins älterer Mitbürgerinnen und Mitbürger und Förderung von Alternativen Beschluss des Schüler-Landtags vom 26. März 2019 (Behandlung entsprechend § 76 Abs. 2 der GOLT) Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT Landtag Rheinland-Pfalz – Vorlage 17/4711 – | Erledigt (S. 34 – 39) |

33. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 05.06.2019
– Öffentliche Sitzung –

Vors. Abg. Thomas Weiner eröffnet die Sitzung, begrüßt die Anwesenden und bedankt sich bei allen Fraktionen, die an der Gedenkfeier des Landtags für das kürzlich verstorbene Ausschussmitglied Reinhard Oelbermann teilgenommen haben.

Ein herzliches Willkommen im Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr gelte dem neuen Landtagsabgeordneten Michael Wagner.

Punkte 4, 6, 10 und 13 der Tagesordnung:

- 4. Verkehrsanbindung US-Hospital Weilerbach – Verkehrsinfrastruktur/L369 bedarfsgerecht ausbauen**
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der CDU
[– Vorlage 17/4723 –](#)

- 6. Bilanzverluste am Flughafen Frankfurt-Hahn und mögliche Auswirkungen auf die vertraglich zugesicherten Millionen aus dem Landeshaushalt**
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der CDU
[– Vorlage 17/4836 –](#)

- 10. Einsatz von Akku-Hybridtriebwagen in der Pfalz**
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
[– Vorlage 17/4876 –](#)

- 13. E-Roller in Rheinland-Pfalz**
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der FDP
[– Vorlage 17/4883 –](#)

Vors. Abg. Thomas Weiner äußert die generelle Bitte, bei Anträgen, die mit der Maßgabe der schriftlichen Berichterstattung für erledigt erklärt worden seien, im Bedarfsfall dem schriftlichen Bericht einen Lageplan beizufügen.

Die Anträge sind erledigt mit der Maßgabe schriftlicher Berichterstattung gemäß § 76 Abs. 2 Satz 3 GOLT.

Punkte 1 und 2 der Tagesordnung:

1. **Berufliche Bildung gleichstellen – Gebühren für Meister-, Fachwirt-, Techniker Ausbildung streichen**
Antrag
Fraktion der CDU
[– Drucksache 17/9201 –](#)
2. **Berufliche Fortbildung als gleichwertige Alternative zum ersten akademischen Abschluss**
Alternativantrag zu Drs 17/9201
der Fraktionen der SPD, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
[– Drucksache 17/9224 –](#)

Die Tagesordnungspunkte werden gemeinsam aufgerufen.

Abg. Gabriele Wieland führt aus, bereits im Plenum sei festzustellen gewesen, dass die Fraktionen bei diesem Thema ein sehr ähnliches Ziel verfolgten. In Zeiten des verstärkten Fachkräftemangels müsse die berufliche Bildung wieder mehr Gewicht erhalten und eine wirkliche Gleichstellung zwischen beruflicher und schulischer/universitärer Bildung erreicht werden. Ein für die Gleichstellung entscheidender Bereich sei die Finanzierung. Während keine Studiengebühren erhoben würden, gebe es weiterhin Gebühren für den Meisterkurs. Daher müsse das Ziel sein, dass auch die Gebühren für die Meisterkurse und das Meisterstück wegfielen oder erstattet würden.

Die CDU-Fraktion halte diesen Schritt gerade in Rheinland-Pfalz für so wichtig, dass das Land bei diesem Thema vorausgehen und einen Weg entwickeln sollte, um eine über die Meisterprämie hinausgehende Lösung zu finden. Eine Erhöhung des Pauschalsatzes der Meisterprämie würde zwar vielen Betroffenen helfen, sei aber nicht der richtige Weg, weil sie zu anderen Ungerechtigkeiten führe. Da sich die Meisterkurse in ihren Kostenstrukturen sehr stark unterschieden, plädiere die CDU-Fraktion für die Entwicklung eines Finanzierungssystems, das intelligenter sei als eine reine Erhöhung der Meisterprämie.

Abg. Dr. Anna Köbberling stimmt zu, die Fraktionen lägen in Bezug auf das Ziel nicht weit auseinander. Selbstverständlich unterstützten auch die SPD-Fraktion und die gesamte Ampelkoalition die – auch finanzielle – Gleichstellung von beruflicher und akademischer Bildung. Rheinland-Pfalz sei das Land der gebührenfreien Bildung, und dies müsse auch bis zur Meisterprüfung gelten.

Gegen den Antrag der CDU-Fraktion gebe es jedoch einige fachliche Bedenken, weshalb der vorgeschlagene Weg so nicht gangbar sei. Es sei nicht ratsam, die Prüfungsgebühren in Rheinland-Pfalz schon im Vorgriff auf eine bundesrechtliche Regelung zu erstatten, da dies dazu führen würde, dass die Meisterschülerinnen und -schüler den Aufstiegsbonus, den sie vom Land Rheinland-Pfalz erhielten, auf eine entsprechende Bundesförderung angerechnet bekämen. So würde sich an ihrer finanziellen Situation insgesamt nichts ändern. Der einzige, der von einem solchen Schritt profitieren würde, sei der Bund.

Alternativ sei es auch möglich, den Kammern, die die Prüfungen durchführten, die Prüfungsgebühren zu erstatten. Dies würde aber wiederum zu beihilferechtlichen Problemen führen.

Diese fachlichen Punkte seien der Grund dafür, dass der Antrag der CDU-Fraktion nicht mitgetragen werden könne und die regierungstragenden Fraktionen einen Alternativantrag gestellt hätten. Dieser verfolge den Weg, die Prüflinge über den rückwirkend als Erfolgsprämie ausgezahlten Meisterbonus I und II zu entlasten. Gleichzeitig werde sich das Land mit allem Nachdruck für eine Regelung auf Bundesebene einsetzen. Nur auf dieser Ebene könne eine rechtlich unbedenkliche Entlastung geschaffen werden. Sie plädiere daher für die Unterstützung des Alternativantrags der Fraktionen der SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. Matthias Joa bestätigt, auch die AfD-Fraktion halte den Antrag in der jetzigen Form aus fachlichen und inhaltlichen Gründen für nicht umsetzbar.

33. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 05.06.2019
– Öffentliche Sitzung –

Ursprünglich sei das Thema im August des Jahres 2018 Gegenstand eines Antrags der AfD-Fraktion gewesen. Am 7. März 2019 habe die AfD-Fraktion eine Große Anfrage mit dem Titel „Hürden für kostenfreie Meisterausbildung“ – Drucksache 17/8518 – gestellt.

In Bezug auf die soeben angesprochene Anrechnungs- bzw. Rückerstattungsthematik sei zu fragen, warum die Verantwortlichen auf Bundesebene – vor allem CDU und SPD – nicht rechtzeitig auf eine Lösung gedrängt hätten. Diese Probleme könnten nicht auf Landesebene gelöst werden.

Er halte die Anträge teilweise für ein Plagiat und für „Schaufensteranträge“, da die wirklichen Lösungsansätze nicht angegangen würden.

Abg. Steven Wink stellt fest, in Bezug auf das Ziel bestehe Einigkeit. Es müsse mehr vom Bund kommen und Partner, wie etwa die Kammern, müssten eingebunden werden. Auf Landesebene seien viele gute Wege entwickelt worden, die weiterverfolgt und -entwickelt würden.

Er stimme den bisherigen Aussagen seiner Kollegen zu, wolle aber einen Punkt ergänzen. Selbst wenn alles entsprechend der Vorstellungen umgesetzt werden könnte, könnten andere Bereiche wie etwa überbetriebliche Lehrlingsunterweisungen, also die Ausbildung derjenigen, die irgendwann einmal vom Meisterbonus profitieren sollten, davon nicht profitieren.

Abg. Jutta Blatzheim-Roegler legt dar, die Plenardebatte habe bereits verdeutlicht, dass das Ziel im Landtag nicht umstritten sei. Die Koalitionsfraktionen träten schon lange für eine Aufwertung der beruflichen Bildung – unter anderem im Hinblick auf finanzielle Unterstützungsmöglichkeiten – ein.

Wie die Kolleginnen und Kollegen bereits ausgeführt hätten, sei eine bundesgesetzliche Regelung überfällig. Auch wenn von ihrer Seite durchaus der Wunsch bestanden hätte, gemeinsam voranzugehen, da dies mehr Eindruck mache, sehe sie dafür an dieser Stelle keine Möglichkeit.

Staatssekretär Andy Becht berichtet, das Thema dieses Antrags sei bereits Gegenstand von Plenarsitzungen – insbesondere am 16. Mai 2019 – gewesen, und Staatssekretärin Daniela Schmitt habe dazu bereits ausführlich Stellung bezogen.

Sie habe die gemeinsame Motivation des Wirtschaftsministeriums und der Kammern zur Entwicklung und Einführung des Aufstiegsbonus zum Jahresende 2017 eingehend erläutert. Staatssekretärin Daniela Schmitt habe im Plenum ebenfalls darauf hingewiesen, dass die Weiterentwicklung des Aufstiegsbonus von Entwicklungen auf der Bundesebene beeinflusst werde. Der Bund habe angekündigt, das Aufstiegs-BAföG aufzustocken und die Prüfungsgebühren bezuschussen zu wollen.

Das Aufstiegs-BAföG, in dessen Rahmen sich das Land mit 22 % an den Zuschüssen und zinsgünstigen Darlehen beteilige, mache eine Fortbildung oftmals erst bezahlbar. Die Novellierung des Aufstiegsfortbildungsgesetzes sowie die damit verbundenen Leistungsverbesserungen habe der Bund bereits vor mehr als einem Jahr angekündigt. Der entsprechende Gesetzentwurf werde noch in diesem Sommer erwartet. Nach Auffassung des Ministeriums sollte hierbei auch eine Erhöhung des Finanzierungsanteils des Bundes, der momentan bei 78 % liege, geprüft werden.

Wie Staatssekretärin Daniela Schmitt den Abgeordneten mitgeteilt habe, habe das Land den Bund auffordern wollen, seinen Plänen Taten folgen zu lassen. Dies sei in der vergangenen Woche, am 28. Mai 2019, geschehen. Das in Rheinland-Pfalz für Wirtschaft zuständige Ministerium habe das Bundeswirtschaftsministerium im Rahmen der Amtschefkonferenz der Wirtschaftsministerkonferenz gebeten, die Länder bis zum 25./26. Juni 2019 schriftlich über den Sachstand zu zwei im Koalitionsvertrag gemachten Zusagen zu unterrichten. Dies seien einerseits die geplante öffentliche Finanzierung der Meisterprüfung und andererseits die Erstattung der angefallenen Gebühren (Meisterbonus).

Für die Länder seien diese Informationen in Bezug auf die Haushaltsplanung und die Abstimmung mit eigenen Förderprogrammen – wie dem Förderprogramm Aufstiegsbonus I und II in Rheinland-Pfalz – von großer Bedeutung.

Klargestellt werden könne, dass im Rahmen des aktuellen Doppelhaushalts keine Möglichkeiten bestünden, die Kosten für eine Meister- oder Fachwirtausbildung voll zu erstatten. Allerdings werde diese

33. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 05.06.2019
– Öffentliche Sitzung –

Anregung unter Berücksichtigung der noch ausstehenden Entscheidungen des Bundes und den Ergebnissen der Evaluierungen des Förderprogramms „Aufstiegsbonus I und II“ gerne mit in die Beratungen für die kommenden Haushaltsaufstellungen aufgenommen. Er würde es begrüßen, wenn die Abgeordneten dies zu gegebener Zeit bei den Haushaltsberatungen unterstützen würden.

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

Abg. Josef Dötsch erkundigt sich, was passiere, wenn einerseits mit einer solchen Regelung auf Bundesebene die Gefahr bestehe, dass der Bund durch Zahlungen der Prüfungsgebühren durch das Land entlastet werde, weil diese gegengerechnet würden, diese Regelung auf Bundesebene andererseits aber vielleicht nicht komme. Die Frage sei, ob dieser Fakt jetzt schon gegeben sei oder sich durch die nun angestoßene Regelung ergebe.

Wenn eine solche Regelung verspätet getroffen werde – worauf die Landtagsabgeordneten, unabhängig von ihrer Parteizugehörigkeit, keinen Einfluss hätten –, mache es möglicherweise trotzdem Sinn, eine Möglichkeit zu finden, die beiden vorliegenden Anträge so zu modifizieren, dass Absolventen, die in der Zwischenzeit ihre Prüfung ablegten, nicht die Prüfungsgebühren selbst tragen müssten.

Abg. Dr. Anna Köbberling erläutert, die Gespräche zu diesem Thema seien in vollem Gange, weshalb mit einer zeitnahen Lösung gerechnet werde.

Der Alternativantrag drücke im Grunde genau das aus, was der Abgeordnete Dötsch gerade vorgeschlagen habe. Er ziele darauf ab, im Rahmen der noch vorhandenen haushaltsrechtlichen Spielräume – die Aufstellung eines Nachtragshaushalts komme schließlich nicht infrage – die vorhandenen Ressourcen zu nutzen und die Meisterschülerinnen und -schüler rückwirkend zu entlasten. Dies sei das, was auch im Rahmen eines Kompromisses möglich sei. Da dies eigentlich auch im Interesse der CDU-Fraktion liegen müsste, würde sie sich über eine Unterstützung des Alternativantrags freuen.

Abg. Josef Dötsch erwidert, aus der Formulierung des Alternativantrags ergebe sich dies aber nicht. Daher schlage er vor, den Inhalt noch einmal zu überarbeiten und rechtssicher zu formulieren.

Abg. Gabriele Wieland legt dar, sie habe die vorangegangenen Äußerungen so verstanden, dass der Unterschied zwischen den beiden Anträgen der sei, dass die CDU-Fraktion im Vorgriff auf eine Bundesregelung quasi in Vorleistung treten wolle, während die Vertreter der Ampelkoalition gesagt hätten, dieser Zwischenschritt sei schon allein aus beihilferechtlichen Gründen nicht möglich. Daher verstehe sie nicht, warum die Abgeordnete Dr. Köbberling nun gerade gesagt habe, dies sei genau ihre Absicht.

Abg. Dr. Anna Köbberling erläutert, gegen die Möglichkeit, den Kammern, die die Prüfungsgebühren erhöhen, Geld dafür zur Verfügung zu stellen, bestünden sehr große beihilferechtliche Bedenken.

Gegen die Möglichkeit, den Prüflingen im Vorgriff Geld zu erstatten, sprächen Bedenken, dass diese Mittel nicht bei den Prüflingen ankämen, weil sie mit denen, die sie vom Bund erhielten, gegengerechnet würden. So hätten sie am Ende vielleicht ein bisschen mehr Geld als aktuell, sie würden aber nicht die Summe erhalten, die das Land Rheinland-Pfalz geben würde. Einzig der Bund würde von einer solchen Lösung profitieren, da er entsprechend weniger zahlen müsste.

Gegen die eine Möglichkeit sprächen also beihilferechtliche Bedenken, und die andere Möglichkeit mache keinen Sinn, weil der beabsichtigte Effekt nicht erzielt werde.

Abg. Matthias Joa hat den Eindruck, in diesem Zusammenhang bestehe eine gewisse fachliche Unklarheit.

Die AfD-Fraktion habe in ihrem in der 81. Plenarsitzung im Mai 2019 diskutierten Antrag eine Erhöhung der Anerkennungsprämie von 1.000 Euro auf 4.000 Euro gefordert, bis eine andere Regelung greife. Das Land Niedersachsen setze dies bereits um, was zeige, dass hier wirklich etwas zum Positiven verändert werden könne.

33. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 05.06.2019
– Öffentliche Sitzung –

Für den Fall, dass diese Thematik in der heutigen Ausschusssitzung nicht abschließend geklärt werden könne, rege er die Durchführung einer Anhörung an.

Abg. Josef Dötsch verweist auf die Ausführungen des Staatssekretärs, wonach der Länderverbund bis zum 26. Juni 2019 eine schriftliche Antwort erbeten habe, die hoffentlich allen Beteiligten neue Erkenntnisse – auch zum groben zeitlichen Ablauf – bringen werde. Daher erscheine es sinnvoll, angesichts dieser Antwort danach erneut über die Anträge zu sprechen, sofern diese sich dann nicht bereits erledigt hätten.

Da die nächsten Plenarsitzungen bereits vor dem 26. Juni 2019 stattfänden, gelte es zu fragen, ob es Sinn mache, diese Anträge vorher im Plenum zu besprechen oder ob die Antwort abgewartet und die Entscheidung ruhen gelassen werden sollte, um nach Eintreffen der Antwort zusammen die dann intelligenteste Lösung zu finden.

Vors. Abg. Thomas Weiner weist darauf hin, es liege in den Händen der Ausschussmitglieder, die Anträge zu vertagen bis der Bericht vorliege, da in der vorläufigen Tagesordnung der kommenden Plenarsitzungen zu den beiden Tagesordnungspunkten der Vermerk „vorbehaltlich der abschließenden Ausschussberatung“ enthalten sei.

Anscheinend seien alle Fraktionen sich einig, bei dieser Thematik eine Verbesserung zu erreichen. Daher wäre es den Betroffenen nur schwer vermittelbar, wenn die Fraktionen unterschiedlich abstimmen und sich daraus letztendlich die Aussage ergäbe, dass im Moment nicht geholfen werden könne. Stattdessen rege er eine Vertagung dieses Tagesordnungspunkts an.

Abg. Dr. Anna Köbberling betont erneut, der Fokus liege auf dem gemeinsamen Ziel. Auch wenn der Antrag der Ampelkoalition – sehr gerne auch mit den Stimmen der Opposition – angenommen würde, sei dies nicht der letzte Schritt auf dem eingeschlagenen Weg.

Der Antrag der Ampelkoalition enthalte zwei Forderungen. Erstens werde gefordert, im Rahmen der jetzt vorhandenen haushalterischen Spielräume den Aufstiegsbonus I und II weiterzuentwickeln. Das Ministerium solle also prüfen, welche Mittel noch vorhanden seien und wie damit geholfen werden könne. Zweitens werde die Landesregierung aufgefordert, sich bei der Bundesregierung mit Nachdruck dafür einzusetzen, dass die angekündigte vollständige und teilweise Erstattung von Meisterprüfungsgebühren zeitnah realisiert werde.

Da diese Punkte eigentlich den Wünschen aller Fraktionen entsprächen, schlage sie vor, den Antrag der Ampelkoalition – auch als Zeichen an die Meisterschülerinnen und -schüler – gemeinsam zu beschließen.

Abg. Matthias Joa stimmt der Abgeordneten Dr. Anna Köbberling insofern zu, als dass es um das gemeinsame Ziel und das Beste für den Bürger gehe. Nur frage er sich – wenn doch alle Fraktionen an der Sache orientiert seien und sich nicht gegenseitig grundsätzlich die Stimmen verweigerten –, warum der Ursprungsantrag der AfD-Fraktion im Plenum abgelehnt worden sei, obwohl in ihm die angesprochenen Kritikpunkte bereits entschärft worden seien.

Abg. Josef Dötsch führt aus, auch wenn er dem zweiten von der Abgeordneten Dr. Anna Köbberling geäußerten Punkt generell zustimmen könne, bestehe vor dem Eintreffen der Antwort des Bundes nicht die Möglichkeit, zusätzlichen Druck aufzubauen. Dies sei erst möglich, wenn die Antwort vorliege.

In Bezug auf die erste von der Abgeordneten Dr. Anna Köbberling genannte Forderung vermisse er konkretere Angaben. Dem Anliegen, das Ministerium solle die Möglichkeiten ausschöpfen, sei zwar zuzustimmen, aber die Parlamentarier sollten den Mut und die Kraft haben, zum Beispiel eine konkrete Minimallösung zu formulieren. Diese sei jedoch wiederum von der noch ausstehenden Antwort des Bundes abhängig.

Sein Vorschlag sei, auf der Grundlage der Antwort des Bundes zu versuchen, einen gemeinsamen Antrag zu beschließen, der – in einem stärkeren Maß als ein Antrag zum jetzigen Zeitpunkt – den Druck

auf Berlin erhöhen würde. Wenn der Antrag bereits jetzt beschlossen würde, fiel die Antwort des Bundes eventuell vage aus, sodass eine geeignete Angriffsfläche fehle. Daher plädiere er auch aus taktischen Gründen für einen Schulterchluss der verschiedenen Fraktionen.

Abg. Gabriele Wieland stimmt den Aussagen des Abgeordneten Josef Dötsch zu und ergänzt, in einem Jahr begännen die nächsten Haushaltsberatungen. Da das Ansinnen der CDU-Fraktion nicht nur auf den aktuellen, sondern auch auf den nächsten Haushalt abziele und ein solches Vorhaben gründlich vorbereitet werden müsse, schlage auch sie vor, zunächst die Antwort abzuwarten und im Anschluss ein System zu entwickeln.

Abg. Dr. Anna Köbberling erläutert, die antragstellenden Fraktionen des Alternativantrags hätten sich soeben beraten und entschieden, dass sie den Weg einer Vertagung des Tagesordnungspunkts auf einen Zeitpunkt unmittelbar nach der Sommerpause mittragen könnten. Auch wenn sie persönlich immer noch der Meinung sei, es könnte mehr dadurch erreicht werden, dass zunächst das genutzt werde, was noch zur Verfügung stehe, und dann ein weiterführender gemeinsamer Weg gefunden werde, eine die Fraktionen das gemeinsame Ziel, die Meisterausbildung langfristig komplett freizustellen.

Vors. Abg. Thomas Weiner erkundigt sich bei Staatssekretär Andy Becht nach dem genauen angekündigten Zeitpunkt, wann mit dem Antwortschreiben zu rechnen sei.

Staatssekretär Andy Becht antwortet, es gebe keine Ankündigung seitens des Bundes, sondern lediglich ein Schreiben der Länder mit einer Bitte um Stellungnahme. Dieses sei mit dem Ziel formuliert worden, eine Antwort bis zur Wirtschaftsministerkonferenz am 25. und 26. Juni 2019 vorliegen zu haben. Da dieses Vorhaben im Koalitionsvertrag auf Bundesebene enthalten sei, rechne er auch damit, dass Bewegung in die Angelegenheit komme.

Vors. Abg. Thomas Weiner schlägt vor, den Tagesordnungspunkt auf die nächste Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 27. Juni 2019 zu vertagen. So hätten die Fraktionen schon einmal Zeit, Formulierungen für einen gemeinsamen Antrag zu finden, und Staatssekretär Becht könnte über das dann vorliegende Antwortschreiben berichten.

Abg. Matthias Joa merkt an, der Antrag der Fraktionen der Ampelkoalition sei an einer Stelle relativ vage, da er entweder von einer vollständigen oder einer teilweisen Erstattung spreche. Zu fragen sei, warum hier nicht die Forderung nach einer vollständigen Erstattung festgehalten werde, die sicherlich im Interesse der leistungswilligen Bürger, also der Meister, liege. Er sei der Meinung, dieser Punkt könne noch vor der Vertagung abgeklärt werden.

Vors. Abg. Thomas Weiner erwidert, die Gespräche über einzelne Formulierungen würden sicherlich geführt werden, zunächst gelte es nun aber, den Bericht abzuwarten.

Staatssekretär Andy Becht weist darauf hin, die Vorgabe, einen Bericht über das Antwortschreiben des Bundes nur einen Tag nach der Wirtschaftsministerkonferenz zu liefern, sei sehr ambitioniert, vor allem da im Ausschuss sicherlich ein genereller Bericht über die Wirtschaftsministerkonferenz gegeben werde. Daher bitte die Landesregierung darum, dieses Thema auf die übernächste Sitzung des Ausschusses zu verlegen.

Vors. Abg. Thomas Weiner schlägt vor, den Punkt auf die Tagesordnung der nächsten Ausschusssitzung zu setzen. Falls nötig, könne dieser problemlos erneut vertagt werden.

Nach Widerspruch der **Abgeordneten Gabriele Wieland** und **Dr. Anna Köbberling** verweist **Vorsitzender Abgeordneter Thomas Weiner** auf den Termin der übernächsten Sitzung des Ausschusses am 4. September 2019. Allerdings könne zunächst einmal versucht werden, den Termin im Juni einzuhalten.

Abg. Dr. Anna Köbberling wendet ein, den Punkt auf die Tagesordnung der Ausschusssitzung im Juni 2019 zu setzen, mache keinen Sinn, da die Fraktionen nach dem Bericht durch die Landesregierung noch Zeit für die Formulierung eines Antrags benötigten.

33. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 05.06.2019
– Öffentliche Sitzung –

Abg. Alexander Fuhr merkt an, nach diesem Zeitplan gäbe es nach den Sommerferien überhaupt noch keine Grundlage für Formulierungsvorschläge. Dabei sei es die Aufgabe des Parlaments, einen Beschluss zu fassen, mit dem die Landesregierung zu einem bestimmten Handeln aufgefordert werde.

Abg. Dr. Anna Köbberling betont erneut, der nun vorliegende Alternativantrag müsse nicht das letzte Wort sein. Das Thema könne nach der Sommerpause wieder aufgegriffen und ein zweiter, konkreterer Antrag gestellt werden.

Vors. Abg. Thomas Weiner stellt fest, die Tagesordnungspunkte würden direkt auf die Ausschusssitzung im September 2019 vertagt. Da ohnehin eine rückwirkende Erstattung angedacht sei, entstünde den Betroffenen daraus kein Nachteil.

Die Anträge werden vertagt.

Punkt 3 der Tagesordnung:

Budgetbericht der Landesregierung zum 31. Dezember 2018

Bericht (Unterrichtung)

Landesregierung

[– Drucksache 17/9038 –](#)

Abg. Gabriele Wieland merkt an, für den Bereich des Wirtschaftsministeriums weise der Bericht bei den Stellen einen Rückgang um 39 Vollzeitäquivalente aus, was sich mit den Zielen decke. Allein der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) habe dazu einen wesentlichen Beitrag geleistet. Es gelte zu betonen, dass beim Wirtschaftsministerium der stärkste Rückgang unter allen Ministerien zu verzeichnen sei und dieses damit ein deutliches Zeichen gesetzt habe.

Der Ausschuss nimmt Kenntnis.

Punkt 5 der Tagesordnung:

Bürgschaften und Garantien des Landes im Jahr 2018

Vorlage

Ministerium der Finanzen

[– Vorlage 17/4783 –](#)

Der Ausschuss nimmt Kenntnis.

Punkt 7 der Tagesordnung:

Mobilitätskonsens 2021

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der SPD

[– Vorlage 17/4846 –](#)

Abg. Benedikt Oster führt zur Begründung aus, die Auftaktveranstaltung des Ministeriums zum Mobilitätskonsens 2021 habe vor einigen Monaten in Mainz stattgefunden und sei gut besucht gewesen. Aktuell liefen die Regionalforen, zu denen auch die Abgeordneten eingeladen seien.

Er erbitte einen Bericht über die gemeinsame Schnittmenge der verschiedenen Regionalforen, also Auskunft zu der Frage, ob Mobilität in der Pfalz und im Norden des Landes ähnlich diskutiert werde. Außerdem bitte er darzulegen, wie viele Bürger bisher in den Prozess eingebunden worden seien und wie es nun mit dem Mobilitätskonsens weitergehe.

Staatssekretär Andy Becht berichtet, er habe die Abgeordneten bereits in der Ausschusssitzung am 12. Februar 2019 ausführlich über den Mobilitätskonsens 2021 informiert. Er habe seinerzeit über die Komponenten und den Ablauf des breit angelegten Beteiligungsprozesses berichtet, wie etwa die Regionalforen und die Onlinebefragung, aber auch über die Ziele und Erwartungen, die das Ministerium mit dem Beteiligungsprozess verknüpfe.

Vorab könne er bereits sagen, dass die Erwartungen schon jetzt erfüllt und sogar übertroffen worden seien. Die Onlinebefragung richte sich an alle Bürgerinnen und Bürger des Landes Rheinland-Pfalz. Die Rheinland-Pfälzer bekämen die Möglichkeit, sich in den politischen Prozess einzubringen und ihre Interessen wahrzunehmen, schließlich sei jeder selbst der beste Experte für seine eigene Mobilität.

Seit dem Start der Befragung am 1. Februar 2019 hätten sich bis Ende Mai insgesamt über 7.100 Personen an der Onlinebefragung beteiligt. Die Befragten hätten sich hierbei nicht nur mit der Beantwortung von 80 Fragen beschäftigt, sondern darüber hinaus hätten über 60 % der Teilnehmer die Möglichkeit genutzt, in den Freitextfeldern ihre Belange außerhalb der vorgegebenen Fragen zu äußern und ihre Ideen zur Mobilität der Zukunft darzustellen. Allein bei den Freitexten seien zusammengefasst bisher über 700 DIN-A4-Seiten an individuellen Vorschlägen zusammengekommen.

Die hohe Anzahl der Rückläufe bestätige, dass das Thema „Mobilität“ den rheinland-pfälzischen Bürgerinnen und Bürgern wichtig sei. Anfangs sei geplant gewesen, die Onlinebefragung bis zum Start der Regionalforen am 18. März 2019 durchzuführen. Aufgrund der großen Beteiligung sei die Befragung jedoch bis Ende August verlängert worden.

Das Ministerium verfüge bereits heute über einen wahren Schatz an Daten. Nach Abschluss der Onlinebefragung gelte es, die Fülle der Daten auszuwerten und für die Bevölkerung und die Wirtschaft sowie auch die Politik gewinnbringend zu nutzen.

Neben der Onlinebürgerbefragung stütze sich der Konsens auf insgesamt fünf Regionalforen, bei denen Verkehrsexperten zusammenkämen und diskutierten. Die Foren in Mainz, Koblenz und Trier hätten bereits mit insgesamt über 190 Teilnehmerinnen und Teilnehmern stattgefunden. Weitere Foren fänden in der kommenden Woche, am 11. Juni 2019 in Kaiserslautern und am 12. Juni 2019 in Frankenthal, statt.

In den Gruppendiskussionen – den sogenannten Denkfabriken – würden vier Themen behandelt: „Mobilität in der Stadt“, „Mobilität auf dem Land“, „Zukunftstechnologien der Mobilität und Digitalisierung“ sowie „Mobilität der Waren, Güter und Logistik“. Jeder Teilnehmer und jede Teilnehmerin beschäftige sich im Laufe des Tages mit allen vier Themen.

Um von Regierungsseite keine Beeinflussung vorzunehmen, sei bewusst die Entscheidung getroffen worden, auf die Diskussionsschwerpunkte innerhalb der Denkfabriken keinen Einfluss zu nehmen. In sämtlichen Denkfabriken hätten die geladenen Experten gleichermaßen die Möglichkeit gehabt, ihre Meinungen einzubringen und unterschiedliche Perspektiven darzulegen. Nach der Themensammlung seien die weiteren Diskussionsschwerpunkte durch die Teilnehmerinnen und Teilnehmer selbst festgelegt und im Rahmen der zur Verfügung stehenden Zeit vertieft worden.

33. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 05.06.2019
– Öffentliche Sitzung –

Die Regionalforen in Mainz, Koblenz und Trier seien erfolgreich abgeschlossen worden. Es habe sich gezeigt, dass das Konzept den gewünschten Beitrag der geladenen Mobilitätsexperten zum Mobilitätskonsens 2021 bringe. Die sowohl mit den einzelnen Teilnehmerinnen und Teilnehmern als auch mit den Moderatoren geführten Feedback-Gespräche hätten bestätigt, dass sich das Land mit diesem Vorgehen auf dem richtigen Weg befinde.

Es sei erfreulich, dass zum Teil auch bereits vonseiten der Fraktionen die Einladung angenommen worden sei und einige Ausschussmitglieder bereits an einem Forum teilgenommen hätten. Für diejenigen, die dazu bisher noch keine Gelegenheit gehabt hätten, spreche er sehr gerne erneut auch persönlich eine Einladung aus, an einem der in der kommenden Woche in Kaiserlautern und Frankenthal stattfindenden Foren teilzunehmen und sich noch kurzfristig anzumelden.

Von Interesse seien darüber hinaus auch die speziellen Anforderungen und Sichtweisen der Jugend, die auch Generation Z bzw. GenZ – die Generation Zukunft – genannt werde. Um diese kennenzulernen, werde am 26. August 2019 in Mainz ein GenZ-Jugendforum stattfinden. Dieses werde für Jugendliche im Alter von 16 bis 24 Jahren ausgelegt und solle die besonderen Anforderungen der Jugend an die Mobilität zum Gegenstand haben.

Die Auswertung der Onlinebefragung und sämtlicher Foren werde einige Zeit in Anspruch nehmen. Gerne biete er daher an, den Ausschuss nach dem Vorliegen der Ergebnisse erneut zu informieren.

Abg. Gabriele Wieland erkundigt sich nach der Zielrichtung des Prozesses. Ihr Eindruck aus verschiedenen Ausschusssitzungen und schriftlichen Aussagen sei, dass sich diese verändert habe. Als im Jahr 2017 im Rahmen einer Ausschusssitzung über den Mobilitätskonsens gesprochen worden sei, seien als erstes Ziel die Priorisierung des Landesstraßenneubaus sowie ergänzend Mobilitätsplattformen genannt worden, die auf der LBM-Plattform aufbauten.

Ganz ohne Wertung stelle sie fest, dass diese Ziele inzwischen weggefallen zu sein schienen und stattdessen das Thema „neue Mobilität“ eine größere Rolle spiele. Daher würde sie gerne wissen, ob die Priorisierung des Landesstraßenbaus weiterhin ein Ziel darstelle und wie ROLPH mit der LBM-Plattform in den Mobilitätskonsens eingebunden werde. Außerdem interessierten sie Pläne für ein konsensuales Vorgehen beim Thema „Mobilitätskonsens“.

Abg. Benedikt Oster erklärt, er sei immer davon ausgegangen, dass es beim Mobilitätskonsens keine Denkpausen geben und eine breite Diskussion über alle Branchen hinweg geführt werden solle. Da es vor einigen Jahren bereits einen ähnlichen Beteiligungsprozess gegeben habe, sei der Ist-Stand relativ zufriedenstellend.

Die hohe Zahl von bisher über 7.000 sich beteiligenden Bürgerinnen und Bürgern habe ihn positiv überrascht. Sie führe aber zu der Frage, wie diese großen Datenmengen nun zusammengeführt werden könnten, um einen möglichst großen Nutzen aus ihnen ziehen zu können.

Er wiederhole noch einmal seine Frage nach einer Schnittmenge aus den Ergebnissen. Er würde gerne wissen, ob bereits ein Trend zugunsten eines bestimmten Themas – etwa Antriebstechnik oder ÖPNV – erkennbar sei.

Vors. Abg. Thomas Weiner legt dar, sein Interesse richte sich auf die Teilnehmer an der Umfrage. Als er im vergangenen Jahr mithilfe seiner Mitarbeiter selbst eine Umfrage durchgeführt habe, hätten sie festgestellt, dass die Bereitschaft, an der Umfrage teilzunehmen, in den verschiedenen Altersgruppen sehr unterschiedlich ausgeprägt gewesen sei.

Er könne sich vorstellen, dass sich die Bereitschaft zur Teilnahme an der Befragung im Rahmen des Mobilitätskonsenses bei den Personen, die während einer Zugfahrt viel Zeit hätten, und denjenigen, die hinter dem Lenkrad säßen, stark unterscheide. Vor diesem Hintergrund bitte er um Auskunft, ob eine Analyse der etwa 7.000 Umfrageteilnehmer beispielsweise nach Altersgruppen oder der individuellen Verkehrssituation stattfinde.

Staatssekretär Andy Becht führt aus, auch um die Repräsentativität der Befragung zu gewährleisten, sei eine professionelle Agentur damit beauftragt worden, die Daten zusammenzutragen und auszuwerten. Gerade die durch die Onlinebefragung gesammelten Daten müssten auf eine bestimmte Art und Weise systematisiert und algorithmisiert werden. Da zum aktuellen Zeitpunkt – nach der Hälfte der Zeit – bereits Freitext im Umfang von 700 DIN-A4-Seiten eingegangen sei, müssten auch EDV-Methoden genutzt werden, um aus der Fülle der Daten einen Steinbruch zu erzeugen, der einen Erkenntnisgewinn aus den gesammelten Informationen ermögliche.

Es gelte, diesen Steinbruch aus verkehrspolitischen Ideen, Vorstellungen, Zielen und Bedürfnissen der Menschen in Rheinland-Pfalz zu generieren. Anschließend sei es die Aufgabe der verschiedenen Gremien aus Gesellschaft und Politik, aus diesem Steinbruch den Konsens, also das Gemeinsame, aber auch das Trennende herauszuarbeiten.

Bei dem Prozess gehe es weder um eine simple Abstimmung, noch darum, ein Metaverkehrsprogramm aufzulegen oder die parlamentarische Souveränität und getroffene haushalterische Entscheidungen zu untergraben. Es handle sich nicht um ein Tribunal über die derzeitige Verkehrspolitik, sondern das Ziel sei, festzustellen, wie weit ein Konsens in Rheinland-Pfalz reiche und wie weit eine Seite noch für ihre Belange werben müsse. Die Regionalforen seien auch Profirunden, an denen beispielsweise Sozialpartner und Behindertenverbände teilnahmen. Das eröffne die Möglichkeit, herauszufinden, ob einzelne Aspekte bisher übersehen worden seien; schließlich gehe es nicht nur um den Willen der Masse.

Der Konsens ergebe sich nicht aus durch Algorithmen bestimmte zahlengenaue Abstimmungsergebnisse, sondern die Konsensbildung sei ein Prozess, der durch die Befragungen angestoßen worden sei. Nachdem bei der ersten Veranstaltung in Mainz – zu einem Zeitpunkt, als gerade einmal 1.000 Fragebögen eingegangen gewesen seien – einige Zwischenergebnisse veröffentlicht worden seien, sei nun mit den professionellen Partnern vereinbart worden, keine Zwischenergebnisse und Zwischenauswertungen mehr vorzulegen. Dies geschehe einerseits aus Kapazitätsgründen, andererseits aber auch, um den freien und geschützten Raum für die Konsensbildung zu bewahren.

Er bitte auch zu berücksichtigen, dass in dem Zeitraum rund um die Wahlen absichtlich eine Pause eingelegt und keine Foren abgehalten worden seien. Der Prozess werde erst jetzt fortgesetzt. Der Antrag der SPD-Fraktion zum „Mobilitätskonsens 2021“, für den die Landesregierung dankbar sei, stelle daher auch eine gute Möglichkeit dar, das Thema noch einmal in den Fokus der Aufmerksamkeit zu rücken.

Das Ziel des gesamten Prozesses sei, dass sich die Gesellschaft auf den Weg mache, Mobilität zu denken und ihre Bedürfnisse vorzutragen. Dies sei bereits auf vortreffliche Weise geschehen. Das Ergebnis sei ein Steinbruch mit einer ausreichenden Menge an Faktenmaterial, das es ermöglichen werde zu ermitteln, was die Bürgerinnen und Bürger in Rheinland-Pfalz in Bezug auf ihre Vorstellungen über die künftige Mobilität eine und was sie trenne. Vielleicht werde sich daraus ein Konsens über ein Verfahren zur Überwindung des Trennenden entwickeln.

Abg. Jutta Blatzheim-Roegler stellt fest, das Ministerium setze den Koalitionsvertrag in Bezug auf den Mobilitätskonsens hervorragend um. Dieser enthalte nämlich die Vereinbarung, verschiedene gesellschaftliche Gruppen – Unternehmen, Verbände, Kommunen, die Wissenschaft und die Gewerkschaften – würden in einem vom Land breit angelegten Beteiligungsprozess über zukünftige Mobilitätsanforderungen in Rheinland-Pfalz diskutieren, beraten und Vorschläge dazu entwickeln. Unter dem Titel „Mobilitätskonsens 2021“ sollten im Rahmen dieses Beteiligungsprozesses Vorschläge für die Verkehrsinvestitionen der Zukunft entwickelt werden, die der Landesregierung als Entscheidungsgrundlage dienen würden.

Dem Bereich des Landesstraßenbaus sei ein eigenes Kapitel gewidmet, weshalb sie nicht nachvollziehen könne, warum diese beiden Aspekte vermischt würden. Das eine habe mit dem anderen nichts zu tun. Auch beim Landesstraßenbau habe das Ministerium aber seine Hausaufgaben erledigt und werde dies auch weiterhin tun.

Dem Ministerium sei für die Umsetzung des Beteiligungsprozesses zu danken. Zu Beginn sei sie skeptisch gewesen, wie der Prozess aufgelegt und gesteuert werden sollte. Nun sei sie aber nicht nur von

der großen Zahl an Teilnehmern positiv überrascht, sondern auch von der sehr gut gelungenen Onlineplattform, die eine moderne Form der Befragung ermögliche.

Sie habe an dem Forum in Trier teilgenommen und sei von der fachlichen Qualität der Veranstaltung sowie der Diskussion der eingeladenen Stakeholder beeindruckt gewesen. Von diesen habe niemand einseitige Interessen vertreten, sondern alle wären sich einig gewesen, dass es auf eine gute Mischung ankomme. Wenn dieser Prozess, in dem verschiedene Ebenen nicht gegeneinander ausgespielt, sondern gut miteinander vernetzt werden müssten, überall im Land fortgesetzt werde, schaffe dies eine gute Grundlage.

Staatssekretär Andy Becht merkt an, Abgeordnete Gabriele Wieland habe insoweit recht, als dass an verschiedenen Stellen erwähnt worden sei, der Landesstraßenbau als solcher sei ebenfalls ein Thema beim Mobilitätskonsens. Dies sei in vielen Antwortschreiben auf Anfragen der Kommunen oder Abgeordneten zu konkreten Projekten des Straßenausbaus, -neubaus oder zu Umgehungsprojekten mitgeteilt worden.

Es gehe aber nicht um ein Tribunal über die Frage, ob alles in der Reihenfolge, wie es der Haushaltsgesetzgeber beschlossen habe, richtig oder falsch sei, sondern dieser Sektor sollte ebenfalls zur Diskussion gestellt werden. Der Koalitionsvertrag enthalte beispielsweise den Grundsatz „Erhalt vor Neubau“. Genauso, wie dieser durch neue Verkehrsmodi hinterfragt oder verstärkt werden könnte, stehe im Rahmen des Mobilitätskonsenses alles in einer generellen Art und Weise zur Disposition. Dies bedeute aber nicht, dass die Substanz dessen, was die Administration und der Haushaltsgesetzgeber bereits beschlossen hätten, geschwächt werden solle.

Der Prozess des Mobilitätskonsenses sei ein Dreiklang. Seine Form entspreche einem Triptychon bzw. einem dreiteiligen Altarbild. Eine Seite stellten die Regionalforen, das physische Zusammentreffen der Generation Z, der regional verankerten Experten und der Stakeholder, dar. Die zweite Seite bilde die Onlinebefragung, durch die Meinungen im Eins-zu-eins-Kontakt ungefiltert und im geschützten medialen Raum gesammelt würden. Die dritte Seite stelle eine Übersicht all dessen dar, damit ein allumfassender Konsens über alle Modi und Sektoren hinweg gefunden werden könne.

In einem sogenannten Mobilitätsatlas werde im Internet alles zusammengetragen, was an Verkehrsangeboten vorhanden sei, inklusive Kartenmaterial und Linksammlungen etwa zum Radfahrerland Rheinland-Pfalz und ähnlichen Dingen. Am Ende solle ein umfassender Fundus, ein Steinbruch – bestehend aus individuellen, fachmännischen, archivarischen und datensammlungstechnischen Materialien – als Grundlage für eine weiterführende Diskussion entstehen.

Während das Ziel in der Phase des Werdens noch eine abstrakte Holografie gewesen sei, nehme es nun eine konkrete physische Form an.

Abg. Gabriele Wieland betont, sie halte den Weg für richtig und gut. Alle seien daran interessiert, dass irgendwann einmal das gesamte Spektrum vorliege.

Es sei nur schwierig, wenn im Wahlkreis Menschen mit Briefen aus dem Jahr 2017 auf einen zukämen, in denen stehe, der erste Schritt sei die Priorisierung des Landesstraßenbaus. Danach stehe fest, welche Straße wann an der Reihe sei. Auf dieser Grundlage werde es dann Onlinebefragungen geben. Dies sei in einem Protokoll aus dem Jahr 2017 nachzulesen.

Ähnlich sei es bei Versatzstücken von Antwortschreiben auf Anfragen zu einzelnen Projekten gewesen, in denen es ebenfalls geheißt habe, es gebe nun einen Mobilitätskonsens und dann stehe fest, welches Straßenprojekt wann an der Reihe sei. Dies führe dazu, dass die Menschen auf sie zukämen und fragten, ob nicht inzwischen neue Informationen vorlägen; schließlich habe es damals auch geheißt, im Jahr 2018 liege die Priorisierung vor. Dies sei der Hintergrund ihrer Frage gewesen.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 8 der Tagesordnung:

Situation von Rasselstein

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der SPD

[– Vorlage 17/4847 –](#)

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

Punkt 9 der Tagesordnung:

Verkehrsverbände fordern Reaktivierung von Schienenstrecken

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

[– Vorlage 17/4875 –](#)

Staatssekretär Andy Becht legt dar, sein Bericht beziehe sich auf ein Papier des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Allianz pro Schiene.

Das Land habe die sich aus der Bahnreform im Jahr 1994 ergebenden Chancen aus der Übernahme der Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) durch die Länder frühzeitig erkannt. Seither seien in Rheinland-Pfalz insbesondere in den 1990er-Jahren rund 137 km stillgelegte Bahnstrecken reaktiviert worden, was auch nach den jüngsten Veröffentlichungen des besagten Prospekts bundesweit – gemeinsam mit Baden-Württemberg – einen Spitzenwert darstelle.

In den aktuellen Koalitionsverträgen auf Bundes- und Landesebene fänden sich darüber hinaus weitere Ausführungen zur Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken.

Bereits in der 27. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 14. August 2018 sei die Thematik im Zusammenhang mit dem Projekt der Aartalbahn angesprochen worden. Er verweise insoweit auf die Ausführungen im schriftlichen Bericht der Landesregierung – Vorlage 17/3776 –.

Die im Mai 2019 veröffentlichte Broschüre des VDV greife insbesondere die politische Zielsetzung im Koalitionsvertrag des Bundes auf, bis zum Jahr 2030 doppelt so viele Bahnkundinnen und -kunden zu gewinnen wie bisher und gleichzeitig mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern. Die Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken könne dabei eines der Instrumente sein, um diese Zielsetzung zu erreichen.

Aus Sicht der Landesregierung gebe es in diesem Zusammenhang allerdings einige Rahmenbedingungen, die bei der Umsetzung solcher Projekte zu beachten seien bzw. die Umsetzung mit beeinflussten.

Wie auch in der Broschüre ausgeführt werde, sei die Reaktivierung einer Bahnstrecke nicht in jedem Fall vorzugswürdig gegenüber der Erschließung durch Busverkehre. Laut der Broschüre könnten Gründe für einen gegebenenfalls aufgewerteten Busverkehr statt einer Streckenreaktivierung beispielsweise der siedlungserne oder mit Umwegen verbundene Verlauf einer Eisenbahnstrecke, die bessere Flächenerschließung durch den Bus oder die Einbindung in ein regional bedeutendes integriertes Busnetz mit einheitlichen Qualitätskriterien sein. Dies könne insbesondere auf Strecken in ländlichen Regionen ohne eine direkte Verbindung zu den Oberzentren zutreffen.

Das Land habe daher gemeinsam mit den regionalen Aufgabenträgern für große Teile von Rheinland-Pfalz ÖPNV-Buskonzepte entwickelt, die einen Quantensprung für das Busangebot in den Regionen darstellten. Die Inbetriebnahme der ersten auf der Grundlage dieser Konzeption ausgeschriebenen Teilnetze in der Eifel sei Ende des Jahres 2018 erfolgt.

In wenigen Jahren werde in Rheinland-Pfalz damit ein landesweites, integriertes und aufeinander abgestimmtes Bus- und Bahnnetz bestehen, über das die Daseinsvorsorge im Bereich der Mobilität der Bevölkerung flächendeckend dargestellt werden könne.

Des Weiteren hätten sich die gesetzlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen für die Baurechtsbeschaffung und den Betrieb von Bahnstrecken in den zurückliegenden Jahren grundlegend geändert. Als Beispiel sei der Wegfall des sogenannten Schienenbonus, der geringere Lärmschutzvorsorgemaßnahmen bei Schienenprojekten vorgesehen habe, genannt.

Zudem habe sich die Akzeptanz des Bahnverkehrs in der Bevölkerung vor dem Hintergrund der Themenbereiche „Lärm“ und „Schall“ signifikant geändert. Dies führe dazu, dass sich Verfahren für die Beschaffung von Baurecht für Bahninfrastrukturprojekte tendenziell verlängert hätten. Damit gingen auch gesteigerte Kosten für derartige Bahnprojekte einher, die zusätzlich mit konjunkturell bedingten Effekten bei den Baupreisen zusammenträfen.

33. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 05.06.2019
– Öffentliche Sitzung –

Neben der notwendigen Darstellung der Finanzierung der erhöhten Kosten – wofür zusätzliche Mittel notwendig seien – habe dies auch Einfluss auf den notwendigen Nachweis der Wirtschaftlichkeit der Projekte. Dies sei bereits bei dem Projekt der Reaktivierung der Aartalbahn gezeigt worden. Das zentrale Stichwort sei in diesem Zusammenhang die Nutzen-Kosten-Untersuchung.

Im Folgenden werde er auf die einzelnen in der Broschüre des VDV genannten Schienenstrecken eingehen und über den Stand der Projekte bzw. die Perspektiven berichten. Da die Verfahren – insbesondere Planfeststellungsverfahren – für all diese Projekte noch nicht abgeschlossen seien, seien auch die endgültigen Kosten für die Umsetzung dieser Projekte noch nicht bekannt. Die Umsetzung aller Projekte stehe grundsätzlich noch unter dem Vorbehalt der notwendigen Haushaltsmittel sowie des Nachweises der Wirtschaftlichkeit.

Zur Vermeidung von Missverständnissen gelte es der Aufstellung voranzustellen, dass nur die Projekte Erwähnung fänden, die auch in der Broschüre genannt würden. Es gebe in Rheinland-Pfalz aber noch weitere mögliche Reaktivierungsprojekte. Wenn ein Ausschussmitglied also ein bestimmtes Projekt vermissen sollte, liege dies daran, dass sich der Bericht gezielt auf die im Berichtsantrag angesprochene Broschüre beziehe.

Die Reaktivierung des SPNV auf der Trierer Weststrecke befinde sich aktuell im Planfeststellungsverfahren. Das Anhörungsverfahren laufe aktuell beim Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) als zuständige Landesbehörde. Nach Abschluss dieses Verfahrens müsse ein Bericht an das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Planfeststellungsbehörde versandt werden. Das Verfahren dauere an. Derzeit sei es leider nicht möglich, belastbare Aussagen zu einem möglichen Termin für die Inbetriebnahme zu machen.

Die Reaktivierung der Strecke Homburg – Zweibrücken sei ein gemeinsames Projekt mit dem Saarland, bei dem derzeit die Entwurfsplanung laufe. Nach Auskunft der Deutsche Bahn AG (DB AG) solle diese im ersten Quartal des Jahres 2020 finalisiert sein. Daran schließe sich das Planfeststellungsverfahren an, dessen Abschluss ungefähr zum ersten Quartal des Jahres 2023 denkbar sei. Nach einem für Ende des Jahres 2023 vorgesehenen Baubeginn könnte die Inbetriebnahme demnach etwa im ersten Quartal des Jahres 2025 erfolgen.

Das Projekt der Reaktivierung der Hunsrückbahn mit der Strecke Langenlonsheim – Simmern – Flughafen Hahn befinde sich bereits seit längerer Zeit im Planfeststellungsverfahren, das allerdings in zwei Abschnitte aufgeteilt sei. Für den ersten Abschnitt in der Verbandsgemeinde Kirchberg sei das Anhörungsverfahren vor längerer Zeit abgeschlossen worden. Ein Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts werde frühestens im Sommer 2019 erwartet. Der längere zweite Abschnitt befinde sich auf dem Gebiet der Verbandsgemeinden Langenlonsheim, Stromberg, Rheinböllen und Simmern. Hier sei im November 2016 ein Erörterungstermin durchgeführt worden. Da das Anhörungsverfahren noch nicht beendet sei, werde ein Planfeststellungsbeschluss frühestens Ende des Jahres 2019 erwartet.

Die Inbetriebnahme der Hunsrückbahn sei abhängig vom weiteren Verlauf der Planfeststellungsverfahren, den nachfolgenden Verhandlungen zum Realisierungs- und Finanzierungsvertrag mit der DB Netz AG und der finanziellen Gesamtsituation in den Bereichen ÖPNV und SPNV zu diesem Zeitpunkt. Die reine Bauzeit für die Reaktivierung betrage gut drei Jahre.

Das Projekt zur Reaktivierung des SPNV auf der Strecke der Aartalbahn habe nach den Prüfungsergebnissen des Landesrechnungshofs – wie im Ausschuss intensiv besprochen worden sei – nicht mehr weiterverfolgt werden können. Im Anschluss sei Kontakt mit dem Land Hessen aufgenommen worden, um eine durchgehende Reaktivierung der Aartalbahn zu prüfen. Bezugnehmend auf die in der Zwischenzeit laufenden Planungen zur Errichtung einer CityBahn von Mainz nach Wiesbaden und Bad Schwalbach, bei dem auch ein Teil der Trasse der Aartalbahn genutzt werden solle, werde in Kürze eine gemeinsame Machbarkeitsstudie für eine durchgängige SPNV-Reaktivierung von Diez, über Hahnstätten bis Bad Schwalbach, wo ein Umstieg in die CityBahn erfolgen könne, in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse dieser Machbarkeitsstudie sollten Ende des Jahres 2019 vorliegen. Auf dieser Grundlage müssten dann die Entscheidungen über den weiteren Verlauf des Projekts fallen.

Die Planungen zur Reaktivierung des SPNV auf der Strecke der Eifelquerbahn seien Ende des Jahres 2012 eingestellt worden. Die Finanzierung der notwendigen Infrastrukturinvestitionen sei wegen fehlender Wirtschaftlichkeit nicht möglich gewesen. Die Kommunen hätten auch kein Interesse an einer Beteiligung an einem überwiegend touristisch orientierten Projekt nach der Verwaltungsvorschrift „Förderung der Investitionen für die Reaktivierung oder Ertüchtigung von nicht bundeseigenen öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen in Rheinland-Pfalz außerhalb des Rheinland-Pfalz-Taktes“ (VV NE-Bahnen) gehabt.

Daraufhin seien in den kommunalen Gremien die Beschlüsse gefasst worden, die Trasse der Eifelquerbahn solle von der DB erworben und für die Neuanlage eines Radwegs genutzt werden. Allerdings laufe derzeit noch das eisenbahnrechtliche Stilllegungsverfahren für die seit Ende des Jahres 2013 vom letzten Betreiber gesperrte Bahnstrecke. Im Verfahren hätten sich zwei Bewerber gemeldet, die Interesse an der Übernahme signalisiert hätten. Sofern das Verfahren nicht mit der Stilllegung der Strecke beendet werde und die Strecke auf einen neuen Bahnbetreiber übergehen sollte, liefen die Beschlüsse der Kommunen zur Anlage eines Radwegs ins Leere. Die Landesregierung verfolge die Entwicklungen um die Eifelquerbahn und sei grundsätzlich bereit, sich weiter aktiv und in enger Abstimmung mit den kommunalen Gebietskörperschaften im Rahmen der rechtlichen Rahmenbedingungen in ein Zukunftskonzept für die Eifelquerbahn einzubringen.

Nachdem für die Reaktivierung des SPNV auf der Strecke der Zellertalbahn kein volkswirtschaftlicher Nutzen habe nachgewiesen werden können, verfolgten die Kommunen seit dem Jahr 2012 eine Ertüchtigung der Bahnstrecke für die Fortsetzung der touristischen Verkehre sowie die Reaktivierung des Schienengüterverkehrs. Der Donnersbergkreis wolle künftig als Eisenbahninfrastrukturunternehmen fungieren. Vor dem Hintergrund der Erfahrungen mit der Prüfung der SPNV-Reaktivierung der Aartalbahn durch den Landesrechnungshof habe der Kreis das Land gebeten, dem Rechnungshof vorab die Unterlagen vor einer abschließenden Prüfung und Bescheidung zur Kenntnisnahme zuzuleiten. Der Rechnungshof habe sich entschieden, vorab in die vertiefte Prüfung des Vorhabens einzusteigen. Der Abschluss dieses Verfahrens sei noch offen, und der Prozess dauere an, weshalb derzeit noch keine belastbare Aussage dazu getroffen werden könne, wann eine Bewilligung einer Landeszuwendung oder ein Beginn der Sanierungsarbeiten erfolgen könne.

Für eine Reaktivierung der Brexbachtalbahn gebe es aktuell kein belastbares Konzept, das von den kommunalen Gebietskörperschaften mitgetragen werden würde. Derzeit verfolge die Eifelbahn Verkehrsgesellschaft die Reaktivierung der stillgelegten Bahnstrecke und habe entsprechende eisenbahnrechtliche Genehmigungsanträge beim Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (MWVLW) gestellt. Im März 2019 sei der Eifelbahn Verkehrsgesellschaft eine erste Genehmigung für den Betrieb eines Teilabschnitts der Brexbachtalbahn von Siershahn bis Grenzau erteilt worden. Der weitere Fortgang des Genehmigungsverfahrens für die restliche Strecke von Grenzau nach Engers und den Anschluss an den Bahnhof Engers an der rechten Rheinseite und damit die Umsetzung der durchgehenden Reaktivierung der Brexbachtalbahn sei noch offen.

Der Ende des Jahres 1999 stillgelegte Streckenabschnitt der Ahrtalbahn von Ahrbrück bis Adenau sei zurückgebaut und im Jahr 2004 entwidmet worden. Zumindest Teile der alten Trasse seien für den Bau der Ortsumgehung B257 im Bereich Hönningen benötigt worden. Eine Reaktivierung würde einen kompletten Neubau in dem engen Tal bedingen. Auch wegen der zumindest in Teilen notwendigen Trassierung der Strecke durch Ortslagen erscheine die Unterstützung des Projekts durch die kommunalen Gebietskörperschaften fraglich.

Auf der im Jahr 1991 stillgelegten Bahntrasse der Nahstrecke von Neubrücke nach Birkenfeld sei Ende der 1990er-Jahre ein Radweg angelegt worden. Vor diesem Hintergrund hätten sich die kommunalen Gebietskörperschaften selbst in der Presseberichterstattung sehr verwundert über die Reaktivierungsempfehlung für diese Strecke geäußert. Daher seien für dieses Projekt seitens der Landesregierung keine weiteren Aussagen möglich.

Die Broschüre des VDV liefere durchaus nützliche Anregungen, gleichzeitig zeige sie aber auf, dass die Reaktivierung von Bahnstrecken nicht in jedem Fall zielführend sein dürfte und damit auch ein in das SPNV-Angebot integriertes ergänzendes Busangebot in einigen Regionen der zielführendere Weg sein könne. Aus diesem Grund habe Rheinland-Pfalz vor einigen Jahren die Erarbeitung regionaler ÖPNV-

Konzepte angestoßen. Die Umsetzung dieser Konzepte im Rahmen von Neuausschreibungen erfolge sukzessive in den nächsten Jahren.

Parallel dazu verfolge die Landesregierung weiterhin aktiv Projekte zur Reaktivierung von Bahnstrecken, wobei die rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu beachten seien. Über die in der Broschüre genannten Projekte des Landes hinaus habe die Verbandsversammlung des Zweckverbands Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd Mitte Mai 2019 beispielsweise beschlossen, dass die Geschäftsstelle des Zweckverbands und das Land eine Machbarkeitsuntersuchung für die stillgelegten Bahnstrecken Landau – Germersheim und Landau – Herxheim beauftragen sollten.

Darüber hinaus wolle er ergänzend zu den Bahnstrecken, die in der Broschüre genannt seien, beispielsweise die Wieslauterbahn erwähnen, die sich in Reaktivierungsprozessen befinde. Reaktivierung sei für diese Landesregierung also kein Fremdwort.

Staatssekretär Andy Becht sagt auf Bitte des **Vors. Abg. Thomas Weiner** zu, dem Ausschuss seinen Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen.

Abg. Jutta Blatzheim-Roegler legt dar, in der Antwort auf eine Kleine Anfrage zur Reaktivierung der Aartalbahn – Drucksache 17/8324 – sei ausgeführt worden, eine Reihe von Bundesländern vertrete die Auffassung, statt der sogenannten Standardisierten Bewertung, die bisher die einzige anerkannte Methode zur Ermittlung des volkswirtschaftlichen Nutzens sei und in Form der Nutzen-Kosten-Untersuchung immer wie ein Damoklesschwert über Projekten hänge – zumal, wenn der Landesrechnungshof auch noch eigene Berechnungen anführe –, sei insbesondere für regional orientierte Projekte mit einem Kostenvolumen von nicht mehr als 50 Millionen Euro ein modifiziertes Verfahren erforderlich. Sie bitte um Auskunft, wie weit die Gespräche mit dem Bund zu diesem Thema fortgeschritten seien.

Abg. Benedikt Oster erläutert, wie die Wahl in der vergangenen Woche erneut gezeigt habe, sei die Mobilitäts- bzw. Verkehrswende aktuell ein wichtiges Thema, weshalb auch bei der Frage von Reaktivierungen neue Überlegungen anzustellen seien. Was noch vor fünf oder acht Jahren gegolten habe, sei unter anderem vor dem Hintergrund des Klimawandels mittlerweile unter anderen Aspekten zu betrachten.

Auch ihm sei es wichtig, noch einmal den Punkt der Nutzen-Kosten-Untersuchung anzusprechen, an der Reaktivierungsprojekte oft scheiterten, weil sich daraus ergebe, dass eine Reaktivierung wirtschaftlich nicht darstellbar sei. Das Nachbarland Hessen und weitere Bundesländer diskutierten nun eine Überprüfung dieser Untersuchung und die Festlegung neuer Standards. Dieses Anliegen halte er für zeitgemäß und richte deshalb einen entsprechenden Appell an die Landesregierung. Dies sei ein notwendiger Schritt, um bei den Reaktivierungen nachhaltig und langfristig voranzukommen.

Staatssekretär Andy Becht führt aus, da der SPNV in Rheinland-Pfalz das Rückgrat des ÖPNV darstelle, würden die Reaktivierungsprojekte mit großem Nachdruck und Engagement verfolgt. Dies führe nicht nur bei den Reaktivierungsprojekten, sondern beispielsweise auch bei der parallelen Güterverkehrsstrecke im Mittelrheintal dazu, dass das für Verkehr zuständige Ministerium auf der Verkehrsministerkonferenz selbst Appelle angebracht habe, die Standardisierte Bewertung stärker im Sinne der regionalen Argumente und der sogenannten weichen, nicht monetären Faktoren – Schutzgut Mensch, Lärm, Gesundheit – auszulegen.

So habe in der Verkehrswissenschaft ein Diskussionsprozess über eine Überarbeitung der Standardisierten Bewertung begonnen. Hessen sei daran beteiligt, und auch Rheinland-Pfalz sei sehr interessiert und engagiert, diesen auf Fachebene mit zu gestalten.

Es gelte aber auch, die einzelnen Projekte im Rahmen der SPNV-Reaktivierung unter Berücksichtigung der Verkehrslage in Rheinland-Pfalz sehr differenziert zu betrachten. Ein wesentlicher Kritikpunkt des Landesrechnungshofs in Bezug auf die Reaktivierung der Aartalbahn sei gewesen, dass Busse eine gute Alternative dargestellt hätten. Daher müsse auf der einen Seite geschaut werden, ob die Bewertung in diesem Fall zutrefte und ein Bus wirklich immer als Substitut für den SPNV infrage komme. Auf der anderen Seite könne man auch nicht die Augen verschließen, wenn ein funktionierendes ÖPNV-Konzept aufgelegt worden sei, das zum großen Teil parallele Verkehre beinhalte. In diesem Fall gelte

es zu überlegen, ob nicht dem Busverkehr der Vorzug gegeben werden müsse und die Mittel an anderer Stelle im SPNV eingesetzt werden sollten.

Wie bereits gesagt worden sei, müsse sehr viel mit Augenmaß gearbeitet werden. Das Verfahren einer Standardisierten Bewertung, das bereits einige Jahre alt sei und eigentlich für sehr großvolumige Vorhaben gelte, lasse sich nicht einfach auf die rheinland-pfälzischen Projekte herunterbrechen.

Mit der Erlaubnis des Vorsitzenden werde Herr Harmeling kurz über die aktuellen Verhandlungen und technischen Begebenheiten der Überarbeitung dieser Standardisierten Bewertung und der Nutzen-Kosten-Untersuchung berichten und einen kurzen Abgleich über den aktuellen wissenschaftlichen Stand liefern.

Gerhard Harmeling (Abteilungsleiter im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau) betont, es gelte zwischen der Landes- und der Bundesebene zu unterscheiden. Auf der Bundesebene seien Projekte davon abhängig, dass nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) der Bund Mittel gewähre. Das betreffe bislang Projekte mit einem Investitionsvolumen von mehr als 50 Millionen Euro. Der Bund habe sich selbst auferlegt – dies sei in keinem Gesetz niedergeschrieben – diese Projekte zu fördern, wenn sie nach der sogenannten Standardisierten Bewertung, die ebenfalls vom Bund erarbeitet worden sei, einen Nutzen-Kosten-Indikator hätten, der größer als 1 sei.

Auch wenn dieses Verfahren GVFG-Projekte betreffe, wende der Bund es nicht grundsätzlich an. Im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans gebe es durchaus Projekte – beispielsweise an der Mosel, mit einem Nutzen-Kosten-Indikator von 0,3 –, bei denen, obwohl der Nutzen-Kosten-Indikator den Wert 1 nicht überschreite, übergeordnete politische Erwägungen trotzdem zu der Entscheidung für eine Umsetzung führten.

Das Ministerium habe sich intern mit der rechtlichen Frage auseinandergesetzt, ob die Landesregierung Projekte fördern dürfe, deren Nutzen-Kosten-Indikator kleiner als 1 sei. Demnach liege weder auf der Bundes- noch auch auf der Landesebene eine Bindung durch das Haushaltsrecht vor. Stattdessen gebe es bisher eine Art Selbstbeschränkung.

Die Frage sei, ob das Ermessen weiter zu fassen sei und auch Projekte unterstützt werden sollten, deren Kosten-Nutzen-Indikator kleiner als 1 sei. Ein Beispiel sei die Aartalbahn und die Frage, ob ein solches Projekt, auch wenn sich der Nutzen-Kosten-Indikator nach Einbeziehung aller Punkte im Grenzbereich bewege, trotzdem gefördert werden sollte. Die Ermittlungen bezüglich der Aartalbahn würden aber neu gestartet, weil die Fortführung bis Wiesbaden mit der CityBahn geprüft werde.

Die erste interessante Frage sei also, ob man sich weiterhin diese Selbstbindung – dass der Nutzen-Kosten-Indikator bei 1 liegen müsse, damit ein Projekt umgesetzt werde – auferlege oder das Ermessen weiter auslege. Die zweite Frage sei, ob man das formale Verfahren der Nutzen-Kosten-Untersuchung ändere bzw. – wie Hessen dies plane – ein eigenes Verfahren anlege.

Da das Berechnungsverfahren nichts anderes als eine lineare Gleichung mit verschiedenen Faktoren sei, gebe es die Möglichkeit, nach politischem Ermessen Einzelbewertungen etwa in den Bereichen Luftschadstoffe oder Lärmschutz zu ändern. Die Festlegung der Wertigkeit der einzelnen Faktoren ermögliche auch einen relativ weiten Maßstab. Dies sei ein zweiter möglicher Weg, um eine Änderung herbeizuführen.

Das für Verkehr zuständige Ministerium habe noch keine Entscheidung darüber getroffen, welchen der beiden Wege es gehen werde. Allerdings sei es einfacher, kleine Änderungen in Bezug auf den Ermessensspielraum vorzunehmen, da sich einiges nach den scheinbar objektiven Kriterien der Nutzen-Kosten-Untersuchung nur schlecht greifen lasse.

Auf Bundesebene werde es noch in dieser Legislaturperiode eine neue Fassung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes geben. Änderungen beträfen zum Beispiel die Frage, ob nur Projekte oberhalb von 50 Millionen Euro oder beispielsweise bei den Straßenbahnen nur Strecken gefördert werden sollten, die auf eigener Fahrbahn verliefen, also nicht straßenbündig seien. Da es momentan eine Reihe von Dingen gebe, die nicht gut geregelt seien, werde das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz neu

**33. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 05.06.2019
– Öffentliche Sitzung –**

aufgelegt, und in diesem Rahmen werde sich auch dem Thema der Nutzen-Kosten-Untersuchung gewidmet werden.

Dies sei für Rheinland-Pfalz sehr wichtig. Der Nutzen-Kosten-Indikator des Projekts zur Elektrifizierung der Strecke in das BASF-Werk habe beispielsweise relativ genau bei 1 gelegen. Dies sei ein Problem, weil der Bund bislang die Strategie verfolge, durch einen Förderbescheid eine Finanzierungszusage zu erteilen, dieser allerdings davon wieder Abstand nehme, wenn sich der Nutzen-Kosten-Indikator im Lauf des Vorhabens verschlechtere, und im Rahmen der Planung bereits sehr viele Vorleistungen erbracht worden seien.

Auch bei dem Projekt, das die Strecke Zweibrücken – Homburg betreffe, fielen die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Untersuchung sehr knapp aus. Es wäre ein Problem, wenn bereits Millionenbeträge in die Planung gesteckt worden seien, aber der Nutzen-Kosten-Indikator durch die Baukostensteigerungen und andere Faktoren auf einen Wert von 0,99 fielen und der Bund seine Förderzusage deshalb zurückzöge. Um bei den Projekten vernünftig vorgehen zu können, müsse daher der Rahmen flexibler werden.

Ziel sei es, in Rheinland-Pfalz gute Infrastrukturprojekte umzusetzen, die nicht allein an solch engen Kriterien wie einer Nutzen-Kosten-Untersuchung gemessen werden sollten.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 11 der Tagesordnung:

Trassenalternativen für die B 10 neu im Bereich Annweiler

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der AfD

[– Vorlage 17/4879 –](#)

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

Punkt 12 der Tagesordnung:

Sechsstreifiger Ausbau der A 61

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der AfD

[– Vorlage 17/4880 –](#)

Abg. Matthias Joa führt aus, der sechsstreifige Ausbau der A 61 sei mit der höchsten Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf“ mit der Begründung „Engpassbeseitigung“ im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Von Staatsminister Dr. Volker Wissing sei immer wieder betont worden, dass beim Landesbetrieb Mobilität (LBM) die Planungskapazitäten stark ausgebaut worden seien. Die Landesregierung bitte er um einen Bericht zum aktuellen Stand des Projekts, in dem dargestellt werde, welche Maßnahmen die Landesregierung bisher im Zusammenhang mit diesem Projekt ergriffen habe und wie sich die Situation im Hinblick auf die Vor-, Entwurfs- und Genehmigungsplanung darstelle.

Staatssekretär Andy Becht berichtet, der sechsstreifige Ausbau der A 61 zwischen der Landesgrenze Rheinland-Pfalz/Nordrhein-Westfalen und der Anschlussstelle Mendig sei im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung eingestuft.

Da in Rheinland-Pfalz laufende und fest disponierte sowie vordringliche Bedarfsplanvorhaben mit einem Volumen von über 3 Milliarden Euro anstünden, sei aufgrund der beim LBM gegebenen Kapazitäten eine Festlegung von Prioritäten für den Beginn von neuen Planungen vorzunehmen gewesen. Darüber hinaus enthalte der Bedarfsplan keine Vorgaben hinsichtlich der Prioritäten für den Beginn von neuen Planungen. Eine gleichzeitige Bearbeitung aller dieser Maßnahmen sei nicht möglich.

Ende Juni 2017 habe das Land Rheinland-Pfalz vor diesem Hintergrund eine Priorisierung der Bedarfsplanvorhaben veröffentlicht. Im Zuge der Priorisierung der Bedarfsplanvorhaben sei der Ausbau der A 61 zwischen der Landesgrenze und dem Autobahndreieck Sinzig in zwei Abschnitte unterteilt worden.

Der Streckenabschnitt von der Landesgrenze Rheinland-Pfalz/Nordrhein-Westfalen bis zum Autobahndreieck Bad Neuenahr (A 573) sei in die sogenannte Priorität II mit einem Planungsbeginn im Jahr 2018 eingestuft worden. Für den weiteren Abschnitt vom Autobahndreieck Bad Neuenahr bis zum Autobahndreieck Sinzig sei die Priorität III mit einem Planungsbeginn in den Jahren 2019/2020 vorgesehen. Der Streckenabschnitt der A 61 vom Autobahndreieck Sinzig bis zur Anschlussstelle Mendig sei ebenfalls in die Priorität III mit einem Planungsbeginn in den Jahren 2019/2020 eingestuft worden.

Für den ersten Streckenabschnitt zwischen der Landesgrenze und dem Autobahndreieck Bad Neuenahr sei mit den Vorbereitungen für die Erstellung einer Ausbauplanung begonnen worden. Zunächst würden die erforderlichen Vermessungsarbeiten durchgeführt, um die Grundlagedaten für die Planungen zu beschaffen. Die Behauptung, der LBM habe bisher nicht mit den Planungen für den Ausbau der A 61 zwischen der Landesgrenze Rheinland-Pfalz/Nordrhein-Westfalen und der Anschlussstelle Mendig begonnen, entspreche somit nicht den Gegebenheiten.

Aufgrund des frühen Planungsstands könnten noch keine Aussage zur Dauer der Planungen, des Baurechtsverfahrens und zur baulichen Umsetzung getroffen werden. Somit könne auch noch kein konkreter Zeitplan erstellt werden.

In diesem Zusammenhang sei es wichtig darauf hinzuweisen, dass im Gesamtblick auf die im Bedarfsplan enthaltenen Maßnahmen die vom Straßenbaulastträger Bund bereitgestellten Mittel im Rahmen der Auftragsverwaltung regelmäßig gänzlich verausgabt würden und insofern kein Rückstand oder Verzug bestehe.

Abg. Matthias Joa fragt, ob schon unabhängig vom Zeitpunkt der Realisierung des Projekts Überlegungen angestellt worden seien, welche Umleitungsmaßnahmen und Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehrsbehinderungen zu ergreifen seien.

33. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 05.06.2019
– Öffentliche Sitzung –

Staatssekretär Andy Becht teilt mit, derzeit befinde man sich im Stadium der Variantenuntersuchung. Vom Ergebnis dieser Untersuchungen hänge ab, welche Umleitungsmaßnahmen zu ergreifen seien. Dies sei übliches Handwerk, das in Rheinland-Pfalz sehr gut praktiziert werde.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 14 der Tagesordnung:

Moped-Führerschein mit 15 Jahren

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der FDP

[– Vorlage 17/4884 –](#)

Staatssekretär Andy Becht führt aus, die Verkehrssicherheitsarbeit im Einklang mit der erforderlichen Mobilität im Flächenland Rheinland-Pfalz sei nach wie vor eine vordringliche Aufgabe für die Landesregierung. Gerade die Fahrlehrerschaft und das Führerscheinwesen leisteten hierzu einen wesentlichen Beitrag. Sicherlich sei dieser Beitrag auch ein Grund dafür, dass es in Rheinland-Pfalz im Jahr 2018 wieder weniger Tote als im Vorjahr gegeben habe. Dieser Trend sei auch bei den jungen Fahrerinnen und Fahrern zu beobachten, die mit 21 Getöteten fünf weniger als im Vorjahr zu beklagen hatten.

Dies führe für ihn zu der Feststellung, dass dies möglicherweise auch ein Ergebnis des begleiteten Fahrens ab 17 sei. In den vergangenen Jahren sei immer öfter gefordert worden, diesen Beitrag zur Verkehrssicherheit, den man tatsächlich als ein Erfolgsmodell bezeichnen könne, weiter auszubauen; denn immer noch werde fast ein Fünftel aller Verkehrsunfälle von den jungen Führerscheinneulingen zwischen 18 und 24 Jahren verursacht.

Dies führe ihn direkt zum heutigen Thema, zum Führerschein „AM 15“, also zum „Moped-Führerschein mit 15“. Die Bundesländer Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern hätten im Rahmen eines Modellprojekts das Mindestalter für die Klasse „AM“ von 16 auf 15 Jahre bereits abgesenkt. Mit der Neuregelung sei in diesen Bundesländern den 15-Jährigen das Führen von Kleinkrafträdern, Mopeds und vierrädrigen Leichtfahrzeugen bis 45 km/h gestattet. Wer vor Vollendung des 16. Lebensjahrs außerhalb dieser Bundesländer ein Fahrzeug der Klasse „AM“ führe, begehe jedoch eine Straftat wegen des Fahrens ohne Fahrerlaubnis.

Durch den nunmehr bis April 2020 verlängerten Modellversuch seien unter wissenschaftlicher Begleitung Studien zur Verkehrssicherheit und zum Mobilitätsverhalten erstellt worden. Diese Studien hätten bislang keine eindeutigen Ergebnisse erbracht, sodass eine Verlängerung des Modellprojekts angezeigt gewesen sei. Von den Ergebnissen werde es abhängen, ob das Mindestalter für die Klasse „AM“ bundesweit auf 15 Jahre abgesenkt oder die bisherige Regelung beibehalten werde.

Insofern sei er auch der Meinung, dass eine eventuelle Einführung wohl überlegt und die Argumente sorgfältig abgewogen werden müssten. Hierbei scheinen ihm die Ergebnisse der bisherigen Evaluation durch die Bundesanstalt für Straßenwesen aber noch nicht so eindeutig zu sein.

Es sei zu bedenken, dass die Vorteile für die Mobilität junger Leute – gerade in Flächenländern wie Rheinland-Pfalz – durchaus schwer wiegen. Die Alternative zu Fahrzeugen der Klasse „AM“ sei für junge Leute auf dem Land häufig das Mofa. Hierbei komme zu der Gefahr für die Verkehrssicherheit, die bei Zweirädern immer gegeben sei, noch hinzu, dass eine fundierte Ausbildung durch einen Fahrlehrer oder eine Fahrlehrerin gerade nicht stattfinde. Anders stelle sich dies beim Erwerb einer „echten“ Fahrerlaubnis der Klasse „AM“ dar, der durch die Fahrlehrerschaft kompetent vorbereitet werde.

In diesem Zusammenhang vertraue er aber auch auf die Urteilskraft der Eltern, die letztlich entscheiden würden, ob der Jugendliche einen Führerschein der Klasse „AM“ erwerben und dann auch ein Fahrzeug dieser Klasse anschaffen und fahren dürfe; denn die Eltern hätten für Jugendliche eine umfängliche Verantwortung im Sinne einer Personen- und Vermögensfürsorge, die sich nicht zuletzt auch auf die finanziellen Verfügungen beziehe. Den Eltern sollte man zutrauen zu entscheiden, ob der junge Fahrer bzw. die junge Fahrerinnen verantwortungsbewusst und genug gefestigt sei, um ein Fahrzeug der Klasse „AM“ zu fahren.

Vor diesem Hintergrund könne er feststellen, dass eine entsprechende Anpassung des Mindestalters für die Klasse „AM“ vielfältige Folgen nicht nur – im positiven Sinne – für die Mobilität gerade von jungen Leuten im ländlichen Raum haben könne. Gerade auch die verschiedenen Aspekte der Verkehrssicherheit seien zu beachten, die zu einer sorgfältigen Abwägung der zu erwartenden Konsequenzen führen müssten. Diese Erwägungen führten letzten Endes auch dazu, dass das laufende Modellprojekt bis April 2020 verlängert worden sei.

33. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 05.06.2019
– Öffentliche Sitzung –

Gleichwohl erhielten aber die Bundesländer mit der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes ab Juli 2019 bereits die Möglichkeit, den „Mopedführerschein mit 15“ einzuführen. Ob diese Gelegenheit von den Ländern genutzt werde, sei unklar, da sich derzeit kein einheitliches Bild in Deutschland abzeichne.

Ihm sei es besonders wichtig, dass dies zumindest mit den Nachbarländern abgestimmt werde, bevor Rheinland-Pfalz in eine Umsetzung komme. Dabei seien insbesondere die Aspekte der Verkehrssicherheit zu berücksichtigen, da junge Leute bekanntermaßen im Straßenverkehr besonders gefährdet seien.

Auf Fachebene sei daher bereits eine erste Abstimmung mit umliegenden Ländern erfolgt. Gemeinsam stünden sie mit Rheinland-Pfalz der dauerhaften Absenkung des Mindestalters für die Fahrerlaubnis von derzeit 16 auf 15 Jahre sehr offen gegenüber. Gleichwohl solle vor einer endgültigen Entscheidung das Ergebnis des erweiterten Modellprojekts, das in etwa einem Jahr abgeschlossen sein solle, abgewartet werden.

Er könne jedoch versichern, dass vor einer eventuellen Einführung von „AM 15“ eine eingehende und verantwortungsvolle Prüfung erfolgen werde. Der berechtigte Wunsch nach mehr Mobilität gerade in ländlichen Räumen müsse im Einklang mit dem steten Bestreben der Landesregierung nach mehr Verkehrssicherheit stehen. Dies werde die Landesregierung gewährleisten.

Abg. Steven Wink bedankt sich für den Bericht. Unbestritten sei es wichtig, die Sicherheitsaspekte zu berücksichtigen, unabhängig davon, mit welchem Fahrzeug junge Menschen unterwegs seien. Deshalb müsse abgewartet werden, zu welchen Ergebnissen das Modellprojekt führe. Das Ergebnis werde hoffentlich so positiv sein wie beim begleiteten Fahren ab 17 Jahren.

Hinter der Einführung von „AM 15“ stehe die Idee, die Mobilität von jungen Menschen zu erhöhen. Der Wunsch nach einer höheren Mobilität könne auch immer wieder Kinder- und Jugendberichten entnommen werden. Die Eltern seien möglicherweise nicht immer bereit und in der Lage, die höhere Mobilität sicherzustellen. Ein Bus- oder Zugangebot stehe möglicherweise zu den gewünschten Zeiten nicht zur Verfügung. Die Einführung von „AM 15“ stelle eine Möglichkeit dar, die Mobilität von jungen Menschen zu erhöhen.

Dankbar sei er, dass im Bericht das Mofa angesprochen worden sei. Teilweise seien diese frisiert und erreichten Geschwindigkeiten von 50 km/h. Das Mofa könne aber ohne eine Ausbildung durch eine Fahrschule genutzt werden, auch wenn es illegal sei, ein frisiertes Mofa zu nutzen. Dem stehe bei der Einführung von „AM 15“ die Möglichkeit gegenüber, nach einer Ausbildung durch eine Fahrschule legal mit 45 km/h zu fahren. Die zweite Möglichkeit sei aus seiner Sicht die bessere Variante.

Er unterstütze auch das Vorgehen, sich mit den Nachbarländern in der Frage der Einführung von „AM 15“ abzustimmen, weil gerade für die grenznahen Bereiche eine einheitliche Regelung wichtig sei. Zu begrüßen sei, dass die Landesregierung diesem Thema offen gegenüberstehe. Er hoffe, dass dieses Thema weiter Diskussionsgegenstand bleiben werde.

Abg. Gabriele Wieland bezeichnet es als einen wichtigen Punkt, die Sicherheitsaspekte zu berücksichtigen. Allerdings sollte im Zuge der Untersuchungen auch geprüft werden, was die Ursache für eine unsichere Situation sei. Ein Mofafahrer sei genauso Gefährdungen wie ein Mopedfahrer ausgesetzt. Sie führe als Beispiel den abbiegenden Lkw an, der genauso wie einen Mofa- oder Mopedfahrer einen Fahrradfahrer übersehen könne, wobei bei Mofa- und Mopedfahrern vermutlich die Gefahr geringer sei, weil von deren Fahrzeuge lautere Geräusche ausgingen. Deshalb bitte sie, die Frage der Fahrsicherheit differenzierter zu betrachten, weil sich dann die damit verbundene Gefahr relativiere. Auch ein junger Mensch könne mit einem Fahrrad mit 50 km/h unterwegs sein. Insofern habe sie Zweifel, ob es unter dem Sicherheitsaspekt große Unterschiede gebe, sodass die Einführung von „AM 15“ durchaus sinnvoll sein könne.

Vors. Abg. Thomas Weiner ist der Meinung, in Zeiten von E-Bikes würden die Grenzen immer mehr verschwimmen. Junge Menschen, denen nicht erlaubt werde, Moped zu fahren, würden möglicherweise das E-Bike nutzen, mit dem ähnliche Geschwindigkeiten wie mit einem Moped erreicht werden könnten. Deshalb sollte im Rahmen der Untersuchungen im Hinblick auf Sicherheit und Unfallhäufigkeit ein Vergleich mit jungen Menschen angestellt werden, von denen das E-Bike genutzt werde, um feststellen zu können, von welchem dieser beiden Verkehrsmittel bei einer Nutzung das höhere Risiko ausgehe.

Staatssekretär Andy Becht tritt dem Eindruck entgegen, die Landesregierung gehe in dieser Frage zaghaft vor, weil sie die von den Ausschussmitgliedern angeführten Vorteile für die Einführung von „AM 15“ nicht erkannt habe. Vielfach sei es Rheinland-Pfalz gewesen, das nach der Verlängerung des Modellprojekts durch die Verkehrsministerkonferenz auf Nachbarländer zugegangen sei, um ein einheitliches Vorgehen abzustimmen, da es nicht sinnvoll sei, den „AM 15“ nur in einzelnen Bundesländern einzuführen.

Das begleitete Fahren ab 17 Jahren habe nach seinem Eindruck zu einem erheblichen Sicherheitsschub geführt. Wie schon erwähnt, seien beim Führen von Kraftfahrzeugen die 18- bis 24-Jährigen der Hochrisikogruppe zuzurechnen. Deshalb bestehe durchaus die Bereitschaft, die Mobilität von jungen Menschen durch die Einführung von „AM 15“ zu erhöhen, weil sich die Landesregierung davon ebenfalls eine Erhöhung der Sicherheit verspreche.

Die Nutzung von weiteren Fahrzeugen, wie sie vom Vorsitzenden angesprochen worden seien, sei ein Grund, weshalb die Landesregierung zur Einführung von „AM 15“ eine positive Erwartungshaltung einnehme. Die Landesregierung habe im Bundesrat die Bestrebungen auf Einführung von E-Tretrollern unterstützt. Diese könnten sogar von 14-Jährigen genutzt werden. Insofern hoffe er, dass sowohl der Modellversuch als auch die Nutzung von E-Tretrollern durch 14-Jährige unter Sicherheitsaspekten zu positiven Ergebnissen führen werden.

Die Landesregierung werde die weitere Entwicklung positiv begleiten, aber es sollten die nächsten Monate noch abgewartet werden, bis zu den beiden Bereichen eine zuverlässige Datengrundlage vorliege. Immerhin seien in dieser Altersgruppe in jedem Jahr 170 Verkehrstote zu beklagen. Jeder Verkehrstote weniger rechtfertige es, noch einige Monate zu warten, bis zuverlässige Daten vorliegen.

Abg. Jutta Blatzheim-Roegler vertritt die Auffassung, anhand der heutigen Diskussion sei deutlich geworden, dass die Verkehrssicherheit zum Bereich des lebenslangen Lernens gehören sollte und immer tiefer in das gesellschaftliche Bewusstsein vordringen müsse, dass immer auf den schwächeren Verkehrsteilnehmer zu achten sei. Wenn diese Aspekte Berücksichtigung fänden, hatte sie keine Probleme mit der Einführung von „AM 15“. Aus ihrer Sicht sei es auch sinnvoller, junge Menschen nach einer Ausbildung durch eine Fahrschule ein Moped nutzen zu lassen, als wenn sie ein Mofa ohne Ausbildung durch eine Fahrschule nutzen.

Nicht in vollem Umfang könne sie der Hinweis auf fehlende ÖPNV-Verbindungen überzeugen, da insbesondere im Norden des Landes über die ÖPNV-Konzepte dafür gesorgt werde, dass das ÖPNV-Angebot signifikant verbessert werde. So würden beispielsweise in Wittlich On-Demand-Rufbusse dazu beitragen, dass Jugendlichen ein relativ niedrigschwelliger Zugang zum ÖPNV eröffnet werde. Dieses Angebot werde in Wittlich von den Jugendlichen sehr gut angenommen und unter anderem dafür genutzt, um zwischen den zwei Gymnasien zu pendeln. Es sei wichtig, Alternativen dieser Art weiter auszubauen.

Heute seien die Jugendlichen wesentlich reifer als dies bei früheren Generationen der Fall gewesen sei, weshalb diesen nicht nur begleitetes Fahren mit 17 Jahren, sondern auch das Führen eines Mopeds ab 15 Jahren zugetraut werden könne. Dies sei aber auch ein Grund, weshalb Jugendlichen ab 16 Jahren das Wahlrecht eingeräumt werden sollte.

Vors. Abg. Thomas Weiner ruft in Erinnerung, dass der Ausschuss zum begleiteten Fahren ab 17 Jahren eine Anhörung durchgeführt habe. Danach sei diese Möglichkeit in Rheinland-Pfalz eingeführt worden. Damit sei das begleitete Fahren ab 17 Jahren auf eine Initiative des Ausschusses zurückzuführen.

Abg. Jens Ahnemüller begrüßt und unterstützt die Einführung von „AM 15“. Als gebürtiger Thüringer habe er bereits mit 15 Jahren Moped fahren dürfen. Die Jugendlichen seien motiviert worden, Verantwortung zu übernehmen und von sich aus zu lernen. Allerdings sei es sehr wichtig, durch die Eltern beurteilen zu lassen, ob der junge Mensch die Fahrerlaubnis „AM 15“ erwerben solle. Zu seiner Zeit habe der Antrag von den Eltern unterschrieben werden müssen. Heute halte er ein solches Vorgehen nicht mehr für sinnvoll, weil dann möglicherweise Druck auf die Eltern ausgeübt werde, einen solchen Antrag zu unterschreiben, aber es sollte auf jeden Fall eine Beurteilung durch die Eltern erfolgen.

33. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 05.06.2019
– Öffentliche Sitzung –

Damals habe er die Erfahrung gemacht, dass 15-jährige Mopedfahrer als gleichwertige Verkehrsmittglieder behandelt worden seien. Er habe auch nicht in Erinnerung, dass jemand mit 15 Jahren mit dem Moped tödlich verunglückt sei.

Abg. Matthias Joa kann sich grundsätzlich die Einführung von „AM 15“ vorstellen. Die Einführung des begleiteten Fahrens ab 17 Jahren habe sich bereits bewährt. Allerdings müsse realistisch gesehen werden, dass die Fortbewegung auf zwei Rädern die gefährlichste Art der Fortbewegung sei. Hinzu komme, dass Jugendliche und junge Erwachsene sehr viel risikofreudiger seien.

Es könne auch nicht argumentiert werden, dass es ohnehin frisierte Mofas gebe, die illegal genutzt würden. Wenn diese Argumentation greife, könne auch der Besitz und Gebrauch von Cannabis straffrei gestellt werden, da es keine Probleme bereite, sich Cannabis zu beschaffen. Ebenso gelte dies für Waffen. Insofern sei es nicht hilfreich, zwischen legaler und illegaler Nutzung zu unterscheiden.

Bei der Einführung von „AM 15“ sollten nicht nur die Vorteile, sondern auch die damit verbundenen Nachteile und Risiken gesehen werden. Dies gelte genauso für das Thema der Absenkung des Wahlalters.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 15 der Tagesordnung:

Gutachten zur Zukunft der rheinland-pfälzischen Binnenhäfen

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der CDU

[– Vorlage 17/4891 –](#)

Staatssekretär Andy Becht berichtet, mehr als 220 Millionen Gütertonnen würden in Deutschland jedes Jahr mit dem Binnenschiff transportiert. Das seien fast 10 % aller Güter. Die Bedeutung der Binnenschifffahrt und der Binnenhäfen für Wirtschaft und Verbraucher konnte im vergangenen Jahr aufgrund der extremen Niedrigwassersituation hautnah erlebt werden. Um die Straßen zu entlasten, werde daher eine Erhöhung des Marktanteils der Binnenschifffahrt angestrebt. Dafür würden aber nicht nur eine moderne Binnenschiffsflotte und leistungsfähige Wasserstraßen benötigt, sondern auch starke Binnenhäfen.

Die Binnenhäfen seien wichtige Industriestandorte und zentrale Logistikportale für die verladende exportorientierte Wirtschaft. Die öffentlichen Binnenhäfen seien damit wichtige Voraussetzung für die positive regionalwirtschaftliche Entwicklung und damit unverzichtbar für den Wirtschaftsstandort Rheinland-Pfalz. Die Binnenhäfen seien aus Sicht der Landesregierung daher ganz besonders schützenswert, sie seien aber auch besonders schutzbedürftig.

In Rheinland-Pfalz bestünden zunehmend Konflikte zwischen kommunalen Siedlungsplanungen und der gewerblichen Nutzung von Hafenumflächen. Viele Hafenumflächen seien in den vergangenen Jahren bereits zu Büro-, Wohn- und Freizeitimobilien umgewidmet worden. Für weitere wassernahe Flächen stehe eine Umwidmung zumindest in der Diskussion oder bereits in der konkreten Überplanung. So beispielsweise auch für die Flächen des Hafens Oberlahnstein.

Neben der direkten Umwandlung von Hafenumflächen zu Wohnzwecken gefährde auch das Heranrücken der Wohnbebauung an bestehende Hafenumareale die Existenz und die Fortentwicklung der Binnenhäfen. Daher werbe er dafür, dass Kommunen mit dem neuen Instrument des „Urbanen Gebietes“ äußerst sorgsam umgehen und die berechtigten Interessen der rheinland-pfälzischen Häfen und Industrie im Blick behalten.

Im Ergebnis könnten aufgrund der kommunalen Interessen die meist verkehrsgünstig gelegenen Hafenumflächen entweder unwiederbringlich verlorengehen oder die Nutzungsmöglichkeiten stark eingeschränkt werden. Die Häfen benötigten daher einen rechtlichen Schutzschirm vor Siedlungsplanungen. Im Koalitionsvertrag sei daher bereits bestimmt, dass die Bestandsflächen und -anlagen der Binnenhäfen sowohl bei den landeseigenen als auch kommunalen Hafenumanlagen zu sichern und zu sanieren seien. Der Erhalt der Häfen sei deshalb ein zentrales Thema der rheinland-pfälzischen Hafenumpolitik.

Aufgrund der aufgezeigten Probleme habe das Wirtschaftsministerium Ende 2017 ein Gutachten über die rheinland-pfälzischen Häfen in Auftrag gegeben. Das Gutachten solle Basis sein für eine bessere Flächensicherung und als Diskussionsgrundlage für die Zukunft der rheinland-pfälzischen Häfen und ihrer Entwicklung dienen. Die Endfassung des Gutachtens sei vom Gutachter dem Wirtschaftsministerium im Mai 2019 vorgelegt worden. Das Gutachten sei allerdings noch nicht final abgenommen. Es stelle eine Entscheidungsgrundlage und Instrument bei weiter stattfindenden Abstimmungen innerhalb der Landesregierung zwischen dem Innenministerium, dem Wirtschaftsministerium und weiteren beteiligten Stellen dar. Deshalb könne in dem heutigen Bericht nur ein Zwischenstand dargestellt werden. Mit dem Gutachten liege nun eine Datengrundlage vor. Die weiteren von ihm nun vorgetragenen Punkte seien Inhalt des Gutachtens und stellten keine Stellungnahme der Landesregierung dar.

Der Gutachter komme zu dem Ergebnis, dass

1. Nutzungskonflikte zwischen Hafenumnutzung und kommunaler Siedlungsplanung zunehmen,
2. landesbedeutsame Häfen landesplanerisch besser abgesichert werden sollten und
3. als landesbedeutsam die Häfen Andernach, Bendorf, Koblenz, Lahnstein, Mainz, Worms, Ludwigshafen, Germersheim, Speyer, Wörth und Trier eingestuft werden sollten.

Der Gutachter empfehle folgende wesentlichen Handlungsempfehlungen:

1. die Festlegung der landesplanerisch zu sichernden Hafenflächen,
2. die Optimierung der Flächennutzungen in den Häfen und gezielte hafenauffine Neuansiedlungen,
3. die leistungsfähige Weiterentwicklung der Hafeninfrastrukturen und Verkehrsanbindungen (Straße, Schiene, Wasserstraße),
4. die finanzielle Förderung der Häfen durch das Land Rheinland-Pfalz,
5. die Nutzung von Vorteilen möglicher Hafenkooperationen,
6. die Vermeidung/Befriedung von Nutzungskonflikten durch bilaterale Vereinbarungen zwischen Kommune und Hafen und die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen.

Die zentrale Gutachterempfehlung einer besseren landesplanerischen Absicherung der landesbedeutenden Häfen werde in Form der Anpassung des Landesentwicklungsplans ermöglicht werden können. Mit der Aufnahme von Hafenflächen in den Landesentwicklungsplan könnte eine verbindliche Flächensicherung zugunsten der als landesbedeutend eingestuften Häfen erfolgen. Das wäre dann von den Kommunen im Rahmen der kommunalen Siedlungsplanung zu berücksichtigen.

Ungeachtet der Ergebnisse des Gutachtens stehe der Erhalt der Hafenanlagen schon länger im Fokus der Verkehrs- und Hafenpolitik der Landesregierung. Im aktuellen Landeshaushalt seien beispielsweise für die Jahre 2019/2020 insgesamt 5,3 Millionen Euro zur Förderung von Hafeninvestitionen veranschlagt. Es sei vorgesehen, dass die Mittel im Wesentlichen für die Sanierung und den Ausbau von Kaimauern eingesetzt werden. Hierzu lägen derzeit Förderanträge bzw. Förderanfragen aus Andernach, Bendorf und Koblenz vor. Bei allen drei Projekten seien die Planungsverfahren aber noch nicht abgeschlossen. Sobald die Vorhaben die nötige Baureife hätten, werde über die Förderanträge zeitnah entschieden.

Abg. Gabriele Wieland dankt für den Bericht. In der Presse sei ein Zusammenhang zur BUGA im Mittelrheintal dargestellt worden. Sie bitte um Auskunft, ob es Gespräche gebe, dass die Planungen zur BUGA ungehindert stattfinden können. Eine Anpassung des Landesentwicklungsplans erfordere schließlich einen längeren Prozess, während im Hinblick auf die BUGA schnelle Antworten zu geben seien.

Nach der Fraktion der CDU vorliegenden Informationen seien die Sanierung und der Ausbau von Kaimauern ein zentraler Punkt, um einen höheren Umschlag zu ermöglichen. Vor dem Hintergrund bitte sie um Mitteilung, ob die im aktuellen Doppelhaushalt veranschlagten Mittel von 5,3 Millionen Euro ausreichend seien, um das aus den drei erwähnten Förderanträgen resultierende Fördervolumen abdecken zu können.

Abg. Jutta Blatzheim-Roegler fragt, inwieweit verpflichtend durch das Land eine Landstromversorgung für Schiffe und dessen Nutzung vorgeschrieben werden könne.

Staatssekretär Andy Becht führt aus, die Landesregierung habe ein großes Interesse daran, dass die BUGA stattfinden könne. Die Hafenpolitik der Landesregierung werde dem nicht entgegenstehen. Diesbezüglich fänden sehr gute Gespräche statt. Das erwähnte Gutachten, das schon mit Spannung erwartet worden sei, werde in die weiteren Gespräche einfließen.

Wie schon dargestellt, seien aufgrund des erwähnten Gutachtens mit weiteren Stellen Abstimmungen vorzunehmen. Dies erfordere Abgleiche mit den lokal Betroffenen.

Die Attraktivität der rheinland-pfälzischen Häfen werde natürlich auch durch den Einsatz der Landesregierung beim Bund beispielsweise für den Ausbau von Schleusen an der Mosel erhöht. Zur Steigerung der Attraktivität gehörten in dem Zusammenhang natürlich auch Abladevertiefungen.

Im Zuge ihrer Hafenpolitik sei es der Landesregierung auch gelungen, vom Hafen Trier eine Eisenbahnverbindung zu den Häfen in Duisburg und Antwerpen zu etablieren. Dies sei ein Beispiel für Maßnahmen, durch die gemeinsam mit den Partnern vor Ort die Leistungsfähigkeit der rheinland-pfälzischen Häfen erhöht werde. Daran werde deutlich, dass die Landesregierung mit allen ihren Kräften die Bestrebungen unterstütze, Transporte von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraßen zu verlagern. Dabei stoße die Landesregierung an Grenzen, die sie versuche zu durchbrechen.

Georg Münch (Referent im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau) merkt zu Landstromanlagen an, das Bundesverkehrsministerium habe vor ungefähr drei Wochen den Masterplan „Binnenschifffahrt“ veröffentlicht, der ein Kapitel zum Thema „Landstrom“ beinhalte. Nach seiner Kenntnis sei in diesem Kapitel ein Prüfauftrag enthalten, dass der Bund prüfen werde, inwieweit er den Häfen für diesen Zweck Fördermittel zur Verfügung stellen könne. Fördermittel seien aus der Sicht der Landesregierung im Hinblick auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis wichtig. Für die Schaffung von Landstromanlagen in Häfen seien sehr hohe Investitionen erforderlich. Diese müssten natürlich in einer vernünftigen Relation zum Nutzen stehen. Wenn ein Frachtschiff einige Stunden im Hafen liege und die Stromversorgung über einen Hilfsmotor sicherstelle, gingen davon nicht in erheblichem Umfang Emissionen aus, sodass in diesem Bereich keine größeren Einsparungen zu erreichen seien. Insofern stelle sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis bei Frachtschiffen schwierig dar.

Anders sei die Situation bei den Fahrgastschiffen. Insbesondere bei den Flusskreuzfahrtschiffen sei ein sehr großer Strombedarf zu decken. Deshalb seien an vielen Anlegestellen bereits Landstromanlagen installiert worden. In den Binnenhäfen existierten bisher Landstromanlagen in Nordrhein-Westfalen. Die Landesregierung habe die Hoffnung, dass der Bund eine Förderung vorsehe, durch die es den Binnenhäfen ermöglicht werde, mit vertretbarem Kostenaufwand Landstromanlagen zu installieren.

Für die Sanierung und den Ausbau von Kaimauern lägen die bereits erwähnten drei Förderanträge vor. Der im Doppelhaushalt veranschlagte Ansatz zur Förderung von Hafeninvestitionen decke natürlich nur einen Bruchteil des tatsächlichen Bedarfs ab. Nach seiner Kenntnis beliefen sich allein im Kommunalhafen Koblenz die Sanierungsaufwendungen in den nächsten Jahren auf eine Größenordnung von 15 bis 20 Millionen Euro. Natürlich könne über eine Förderung nur ein Teil der Investitionen im Zuge einer Anschubfinanzierung abgedeckt werden. Eine Förderung in vollem Umfang, wie dies in anderen Förderbereichen möglich sei, könne nicht erfolgen.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 16 der Tagesordnung:

Freiwillige Abgabe des Führerscheins älterer Mitbürgerinnen und Mitbürger und Förderung von Alternativen

Beschluss des Schüler-Landtags vom 26. März 2019
(Behandlung entsprechend § 76 Abs. 2 der GOLT)
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Landtag Rheinland-Pfalz
[– Vorlage 17/4711 –](#)

Noah Koresch (Vorsitzender der Fraktion „Mobilität im Alter“ [MiA]) trägt folgende Forderungen des Schüler-Landtags vor:

- a) Einführung von regionalen Mobilitätszentralen für alle Regionen des Landes, die App-gesteuert und telefonisch erreichbar seien und bei denen man aktuelle Informationen über Fahrtmöglichkeiten erhalte. Zusätzlich könnten Privatpersonen über eine Mitfahrzentrale freie Sitzplätze in ihrem Pkw anbieten. Personen, die eine Mitfahrgelegenheit suchten, könnten dort ebenfalls fündig werden.
- b) Kostenlose Tickets für den ÖPNV für ältere Mitmenschen.
- c) Die Ausweitung des Anrufsammeltaxis-Verkehrs. Anrufsammeltaxis verkehrten nach einem festen Fahrplan und von festgelegten Haltestellen. Eine Vorbestellung der Fahrt sei mindestens 30 Minuten vorher erforderlich.
- d) Förderung des Systems der Mitfahrerbanken. Durch Mitfahrerbanken entstünden spontane Fahrgemeinschaften unter den Mitbürgern einer Region.

Diese Forderungen seien erhoben worden, um die Verkehrssicherheit für alle Altersgruppen zu erhöhen. Außerdem seien diese Forderungen im Hinblick auf eine Wertschätzung der älteren Generation erhoben worden. Durch die Erfüllung der Forderungen könnten auch ohne Führerschein deren Mobilität und Lebensqualität erhalten werden.

Das erste Hauptargument sei die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Altersgruppen. Die aktuelle Verkehrsunfallstatik zeige, dass die Anzahl der durch junge Menschen verursachten Unfälle rückläufig sei. Die durch ältere Menschen verursachte Zahl an Unfällen sei dagegen angestiegen.

Die Verbesserung der Lebensqualität für ältere Menschen sei als zweites Hauptargument anzuführen, sodass sie auch ohne Führerschein nicht in ihrer Mobilität eingeschränkt seien.

Der soziale Aspekt sei das dritte Hauptargument. Durch die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel, von Anrufsammeltaxis und von Mitfahrerbanken könnten soziale Kontakte geknüpft werden.

Darüber hinaus könne er auch verschiedene Nebenargumente anführen.

Das erste Nebenargument sei die Senkung des Verkehrsaufkommens in den Städten, wodurch der Parkplatzmangel verringert und der Verkehrsfluss verbessert würden. Ebenfalls werde die Feinstaubbelastung aufgrund einer reduzierten Anzahl von Fahrzeugen verringert.

Der Umweltaspekt könne als zweites Nebenargument angeführt werden. Durch die kleinere Anzahl von Fahrzeugen werde der CO₂-Ausstoß verringert.

Zum Antrag, auf dem diese Forderungen beruhten, seien jeweils ein Änderungsantrag der Fraktion „De Pälzer fer mehr Mobilität“ und der Fraktion „Wir bilden Zukunft“ eingebracht worden.

Der Schüler-Landtag habe daraufhin am 26. März 2019 den aus der Vorlage ersichtlichen Beschluss mit den darin enthaltenen Forderungen gefasst.

Abg. Gabriele Wieland merkt an, der Beschluss des Schüler-Landtags enthalte viele Ansätze, die schon oft im Landtag oder auch in den Kommunen diskutiert worden seien. Für sie sei die Grundaussage überzeugend, es müsse mehr Anreize geben, um weniger den Individualverkehr und stärker den ÖPNV zu nutzen. Dies gelte auch für die Förderung des Systems der Mitfahrerbänke, die leicht aufzustellen seien.

Zutreffend sei der Hinweis auf den Anteil der auf deutschen Straßen verunglückten Menschen im Alter von über 64 Jahren, aber die Altersgruppe, in denen sich in Relation zum Anteil an der Bevölkerung die meisten Unfälle ereigneten, sei die Gruppe der jungen Menschen. Nicht so ganz nachvollziehbar sei für wie, wie argumentiert werden solle, wenn ein 70-jähriger Mensch in der Stadt aufgrund des guten ÖPNV-Angebots bereit sei, seinen Führerschein abzugeben und mit einem vergünstigten Ticket den ÖPNV nutzen könne, während die alleinerziehende Mütter, die bereit sei, ihren Führerschein abzugeben, kein vergünstigtes Ticket erhalte, um den ÖPNV nutzen zu können.

Abg. Benedikt Oster dankt für den guten Beschluss und die gute Begründung dazu. Damit verbinde er ein Kompliment an das System „Schüler-Landtag“. Anhand dieses Instruments werde deutlich, wie stark die Bereitschaft bei jungen Menschen sei, sich zu engagieren.

Mobilität sei ein hohes Gut. Zuvor sei darüber diskutiert worden, ob 15-Jährigen mehr Mobilität eingeräumt werden solle. Allerdings solle die Mobilität auch bis ins hohe Alter erhalten bleiben.

Aus seiner Sicht bestehe eine Problematik bei dem Gefälle zwischen Stadt und Land. In Mainz sei es ohne Probleme möglich, ab einem gewissen Alter seinen Führerschein abzugeben und auf den ÖPNV umzusteigen. Aus eigener Erfahrung wisse er aber, dass sich dies in ländlichen Regionen sehr viel schwieriger gestalte, weshalb dort auch viele ältere Menschen auf das Auto angewiesen seien. Deshalb sei es wichtig, den ÖPNV gerade in den ländlichen Regionen so zu verbessern, dass auch dort ein Umstieg auf den ÖPNV möglich sei.

Die Forderung nach kostenlosen oder vergünstigten Tickets sehe er kritisch. Von verschiedenen Seiten würden Forderungen nach vergünstigten oder kostenlosen Tickets erhoben. Deshalb sei es der falsche Ansatz, sich darauf zu konzentrieren, einzelnen Gruppen Vergünstigungen einzuräumen. Vielmehr müsse es insgesamt gelingen, den ÖPNV preislich attraktiver zu gestalten. Wenn ein Flugticket nach Mallorca weniger als die Hälfte eines Zugtickets von Mainz nach Berlin koste, sei die Preispolitik nicht stimmig. Deshalb sollte das Ziel sein, für alle Personengruppen die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel günstiger zu gestalten.

Noah Koresch stellt zum Vergleich des 70-Jährigen mit der alleinerziehenden Mutter fest, mit zunehmenden Alter steige die Zahl der von dieser Altersgruppe verursachten Unfälle. Ab einem Alter von 65 bis 70 Jahren verschärfe sich dieser Anstieg, sodass von diesen Menschen eine größere Gefahr ausgehe. Aus seinem Wohnort seien viele Beispiele bekannt, bei denen es wegen Unaufmerksamkeit oder nachlassendem Seh- oder Hörvermögen zu Unfällen gekommen sei.

Staatssekretär Andy Becht nimmt Bezug auf seine Ausführungen im Zuge der Plenardebatte des Schüler-Landtags.

Zuvor sei unter einem anderen Tagesordnungspunkt über die Einführung des Moped-Führerscheins ab 15 Jahren diskutiert worden. Im Zuge dieser Diskussion sei deutlich geworden, dass ein gutes Mobilitätsangebot aus einem Mobilitätsmix von individuellen und öffentlichen Verkehrsmöglichkeiten bestehe. Mit dem Moped-Führerschein ab 15 Jahren werde versucht, durch eine höhere Mobilität Freiheitsräume für Jugendliche zu erweitern. Gleiche Freiheitsräume müssten aber auch älteren Menschen zugebilligt werden, indem für diese ebenfalls die Möglichkeit bestehe, individuelle Mobilität in Anspruch zu nehmen. Das Seh- und Hörvermögen könne auch bei anderen Altersgruppen beeinträchtigt sein. Deshalb seien auch im Hinblick auf den Gleichbehandlungsgrundsatz die gesetzlichen Vorgaben richtig, dass nicht das Alter, sondern die Fähigkeiten des Einzelnen entscheidend seien. Wenn einzelne Fähigkeiten beeinträchtigt seien, müsse die betroffene Person unabhängig von ihrem Alter Assistenzsysteme nutzen. Erst an letzter Stelle dürften Maßnahmen ergriffen werden, um eine Teilnahme am Individualverkehr zu unterbinden. Deshalb sei ein Gesamtblick angebracht, aufgrund dessen es nicht zielführend sei, starre Altersgrenzen vorzugeben.

Abg. Jutta Blatzheim-Roegler dankt ebenfalls für das gezeigte Engagement. Aus ihrer Sicht sei es interessant, dass bei jedem Schüler-Landtag das Thema „Mobilität“ eine Rolle spiele. Daran werde deutlich, wie wichtig dieses Thema für alle sei.

Der Aufbau des Beschlusses sei gut, aber auch aus ihrer Sicht seien einige Fragezeichen zu setzen. Es werde darauf hingewiesen, dass nach aktuellen Statistiken der Anteil der Unfälle mit Personenschäden ab einem Alter von 65 Jahren ansteige. Da es zu diesem Thema verschiedene Statistiken gebe, bitte sie um Auskunft, auf welche Statistiken sich im Beschluss bezogen werde.

Bei einem Vergleich zwischen Stadt und Land könne festgestellt werden, dass ältere Menschen auf dem Land sehr viel mehr Unfälle verursachen als in der Stadt. Dies sei sicherlich darauf zurückzuführen, dass für ältere Menschen in der Stadt durch ein besseres ÖPNV-Angebot ein größerer Anreiz gegeben sei, den ÖPNV zu nutzen. Vor diesem Hintergrund seien die entsprechenden Zahlen sicherlich zu hinterfragen.

Wie schon unter einem anderen Tagesordnungspunkt dargestellt, bemühe sich die Landesregierung, den ÖPNV in allen Landesteilen auszubauen. Sie selbst lebe an der Mosel. Früher habe es dort zwischen verschiedenen Orten nur am Morgen und am Nachmittag jeweils drei Busverbindungen gegeben. Ab 1. September werde nun ein Studentakt eingeführt, der bis abends 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr angeboten werde. Es werde sicherlich noch einige Zeit vergehen, bis sich dieses erweiterte Angebot herumgesprochen habe, aber dieses zusätzliche Mobilitätsangebot sei sicherlich der Schlüssel dafür, dass Menschen auf die Nutzung des Individualverkehrs verzichten und auf den ÖPNV umsteigen. Deshalb müsse an erster Stelle die Schaffung von Alternativen stehen.

Aus ihrer Sicht stelle es eine Diskriminierung dar, wenn von Menschen ab einem gewissen Alter gefordert werde, ihren Führerschein abzugeben. In allen Altersgruppen gebe es reifere und weniger reifere Menschen. Dies könne immer wieder gerade bei Fahrten auf Autobahnen beobachtet werden.

Richtig sei aus ihrer Sicht die Forderung, stufenweise vergünstigte Ticket abhängig von der Rentenhöhe vorzusehen, weil jemand, der eine gute Rente erhalte, müsse nicht nur wegen seines Alters ein vergünstigtes Ticket erhalten.

Ansonsten sei für sie der Beschluss des Schüler-Landtags wieder ein Beispiel dafür, dass die Themen „Verkehr“ und „Mobilität“ jedes Jahr unter anderen Aspekten diskutiert werden können. Deshalb danke sie noch einmal für die aufgewendete Mühe und Arbeit, um zu diesem Beschluss zu kommen.

Abg. Steven Wink dankt für den Beschluss und die in diesem Zusammenhang geleistete Arbeit. Immer wieder werde deutlich, dass das Thema „Mobilität“ bei Schülern und Jugendlichen einen hohen Stellenwert habe.

Bereits vor einigen Jahren habe es Überlegungen innerhalb der EU gegeben, ab 75 Jahren einen verpflichtenden Test vorzusehen, um feststellen zu können, ob eine Person noch zum Führen eines Fahrzeugs in der Lage sei. Auf Bundesebene sei über diese Frage auch schon diskutiert worden. Aus den von Staatssekretär Andy Becht ausgeführten verfassungsrechtlichen Gründen sei aber von einer Einführung verpflichtender Tests abgesehen worden. Damals hätten sich unter anderem der ADAC und die Automobilhersteller massiv gegen die Einführung solcher verpflichtenden Tests ausgesprochen. Aus verfassungsrechtlichen Gründen und wegen der damit verbundenen Diskriminierung könne er die Forderung nach Einführung von verbindlichen Tests zur Überprüfung der Verkehrstauglichkeit von Führerscheininhabern über 70 Jahren auch nicht unterstützen. Gerade im ländlichen Raum sei die individuelle Mobilität aufgrund des geringen ÖPNV-Angebots sehr wichtig.

Jedoch unterstütze er die Forderung, das ÖPNV-Angebot so auszugestalten, dass er die Wahl ermögliche, auf die Nutzung des Individualverkehrs zu verzichten. In diesem Zusammenhang sei natürlich in Bezug auf den ÖPNV die Planung und Information aus einer Hand wichtig, wie sie in Form der Einführung von regionalen Mobilitätszentralen gefordert werde.

Die kostenlose Nutzung des ÖPNV durch bestimmte Personengruppen müsse er mit einem Fragezeichen versehen. Die kostenlose Nutzung des ÖPNV dieser Personengruppe würde über Steuerzahlungen von Personengruppen finanziert, die davon nicht profitieren könnten. Dies stelle sich aus seiner Sicht schwierig dar. Der Kerngedanke des Beschlusses sei aber zu unterstützen.

Noah Koresch führt aus, wichtig sei der Ausbau des ÖPNV vor allem in den ländlichen Regionen. In den Städten bestehe ein gutes ÖPNV-Angebot, aber beispielsweise in seinem Wohnort gebe es nur ein sehr geringes ÖPNV-Angebot. Seine Oma, die noch Auto fahre, habe einmal das Anrufsammeltaxi genutzt und sei sehr begeistert davon gewesen, weil es reibungslos funktioniert habe. Wichtig sei, dass für Menschen, die sich nicht mehr im Besitz eines Führerscheins befinden, die Möglichkeit bestehe, von A nach B zu gelangen, ohne dabei auf ihre Kinder angewiesen zu sein.

Vors. Abg. Thomas Weiner greift den Hinweis von Staatssekretär Andy Becht auf, bei der Frage der Verkehrstauglichkeit solle nicht auf das Alter, sondern auf die individuellen Fähigkeiten abgestellt werden. Ihm seien Personen bekannt, die im Alter von 30 oder 40 Jahren sechsmal durch die Führerscheinprüfung gefallen seien. Dies seien Personen, von denen man sich nicht unbedingt wünsche, dass sie mit einem Fahrzeug am Straßenverkehr teilnehmen. Dem stehe sein Großvater gegenüber, der bis zum Alter von 91 Jahren unfallfrei Auto gefahren sei und dann den Führerschein abgegeben habe, als er gemerkt habe, dass er nicht mehr über die dafür notwendigen Fähigkeiten verfüge. Insofern könne die Verkehrstauglichkeit nicht am Alter festgemacht werden.

Er frage, ob die Fraktion „MiA“ für einen Kompromiss offen sei, wonach keine feste Altersgrenze festgelegt werde, sondern im Abstand von fünf Jahren jeweils ein Seh- und Hörtest durchgeführt werde. Die Personen, die diesen Test nicht bestehen, müssten über Seh- oder Hörhilfen eine Nachjustierung vornehmen. Erst wenn danach der Test wieder nicht bestanden werde, sei über den Entzug der Fahrerlaubnis zu entscheiden.

Aus anderen Staaten sei ihm bekannt, dass dort solche Tests bereits praktiziert werden. An die Landesregierung richte er die Frage, ob es innerhalb der Verkehrsministerkonferenz Überlegungen geben, für Führerscheininhaber regelmäßige Tests einzuführen, um deren Verkehrstauglichkeit feststellen zu können. Jemand, der einen Hörsturz oder einen Schlaganfall erleide, sei möglicherweise mit 50 Jahren nicht mehr verkehrstauglich.

Abg. Matthias Joa stellt fest, die Fraktion „MiA“ habe sich sehr intensiv mit der Thematik beschäftigt. Verschiedene Forderungen, wie die Einführung von regionalen Mobilitätszentralen, die Ausweitung des Anrufsammeltaxi-Verkehrs und die Förderung des Systems der Mitfahrerbanken, seien sinnvoll. Aus der heutigen Diskussion sei aber wohl schon erkennbar geworden, dass der Teufel im Detail stecke und eine absolute Gerechtigkeit nicht erreicht werden könne. Selbst wenn allen Personengruppen eine kostenlose Nutzung des ÖPNV ermöglicht werde, müsse irgendjemand die Kosten tragen müsse. Letztlich seien das dann die Steuerzahler.

Wenn im ländlichen Raum ältere Menschen aber einem gewissen Alter ihr Auto nicht mehr nutzen könnten, seien diese noch nicht einmal in der Lage, ihre Einkäufe zu tätigen, wenn sich nicht gerade entsprechende Einkaufsmöglichkeiten im Ort befinden. Während dies in der Stadt sehr leicht falle, gestalte sich das im ländlichen Bereich oft sehr schwer.

Die Risikobereitschaft sei bei jungen Menschen sehr viel größer als bei älteren Menschen. Deshalb würden ältere Menschen auch sehr viel defensiver als junge Menschen fahren. Daher sollte versucht werden, mehr zu differenzieren, wobei die Einführung von regelmäßigen Test bei seiner Fraktion nicht auf Begeisterung stoße. Selbst die Einführung von freiwilligen Tests werde auf längere Sicht dazu führen, dass es zum Entzug von Führerscheinen kommen werde, wenn der Test nicht bestanden werde.

Anhand dieses relativ überschaubaren Themas sei deutlich geworden, wie viele Facetten und Zwischentöne es bei einem solchen Thema geben könne.

Noah Koresch begrüßt die Einführung von Tests im Abstand von fünf Jahren für alle Altersgruppen, weil dann jeder überprüft werde. Diese Zielsetzung werde durch die Forderung deutlich, die Einführung von verbindlichen Tests zur Überprüfung der Verkehrstauglichkeit von Führerscheininhabern über 70 Jahren zu prüfen, weil ab diesem Alter das Risiko besonders steige.

Richtig sei, dass der Verlust des Autos in ländlichen Regionen ein massiver Einschnitt bedeute. Ein Nachbar im Alter von 80 Jahren sei von seinem Sohn dazu gedrängt worden, den Führerschein abzugeben, weil er nicht mehr sicher gefahren sei. Dieser Nachbar sei nun darauf angewiesen, dass sein Sohn für ihn die Einkäufe usw. tätige. Sofern der Nachbar den ÖPNV oder das Anrufsammeltaxis nutzen könnte, wäre er in der Lage, seine Besorgungen in gewissem Umfang selbst zu erledigen. Ohne Auto sei der Nachbar dazu nicht in der Lage.

Staatssekretär Andy Becht verweist auf Unfallstatistiken, aus denen sich ergebe, dass bei älteren Verkehrsteilnehmern die Gefahr nicht immer vom Auto ausgehe. Beim ungeübten Nutzer von Pedelecs gebe es aufgrund der Geschwindigkeiten in der zur Diskussion stehenden Altersgruppe ebenfalls Auffälligkeiten. Es sei also zu kurz gegriffen, allein die Verkehrstauglichkeit von Führerscheininhabern zu betrachten. Auch wenn man ein erlaubtes Fahrzeug nutze, aber nicht in der Lage sei, damit ordnungsgemäß umzugehen, könne man sich haftbar und möglicherweise sogar strafbar machen. Wer die im Straßenverkehr erforderliche Sorgfalt nicht beachte und nicht geeignet sei, am Verkehr teilzunehmen, hafte ohnehin. Insofern seien Überprüfungen im Rahmen des Führerscheinwesens kein Allheilmittel.

Derzeit gebe es auf bundespolitischer Ebene keine Bemühungen, Tests einzuführen. Verschiedene Staaten nähmen dazu eine andere Sichtweise ein. In Deutschland werde auf Eigenverantwortung, aber auch auf technischen Fortschritt gesetzt. Die Verkehrserlebniswelt von vor 20 oder 30 Jahren könne nicht mit der heutigen Situation verglichen werden. So gebe es eine Vielzahl von Assistenzsystemen, durch die das Autofahren erleichtert werde. Deshalb sei es heute für ältere Menschen leichter, sicher am Verkehr teilzunehmen. Es sei wichtig, auf den Fortschritt und die Innovationskraft der Menschen zu setzen, weil es um das Gut Freiheit gehe, wozu auch die Freizügigkeit gehöre, die vor allem im ländlichen Raum sehr wichtig sei. Deshalb beteilige sich die Landesregierung auf Bundesebene nicht an Diskussionen der angesprochenen Art.

Abg. Jutta Blatzheim-Roegler weist darauf hin, dass es einem Menschen, der einen Schlaganfall erlitten habe, ohnehin in einem Zeitraum von mindestens drei Monaten seit dem Ereignis gesetzlich untersagt sei, Auto zu fahren. Es gebe allerdings keine gesetzlichen Vorgaben, dass danach verbindlich ein Test oder Fahrstunden zu absolvieren sei. In dieser Hinsicht wäre es durchaus angebracht, gesetzgeberisch tätig zu werden.

Der Kern des Problems liege darin, dass gerade im ländlichen Raum nach einer Abgabe des Führerscheins eine soziale Teilhabe kaum noch möglich sei, weil Mobilität soziale Teilhabe ermögliche. Im ländlichen Raum seien die Hürden schwieriger zu überwinden als im städtischen Raum, weil im städtischen Raum verschiedene Wege auch zu Fuß zurückgelegt werden könnten. Deshalb setze sich der Landtag insgesamt dafür ein, dass im ländlichen Raum die Mobilität auch jenseits des Autos mehr gefördert werde.

Die regionalen Mobilitätszentren seien Teil der aktuellen Förderkulisse. Die Forderung auf Förderung des Systems der Mitfahrerbanken werde von ihr sehr begrüßt, weil dies ein niederschwelliges Angebot sei. Es sei jedoch nicht immer ganz einfach, dieses System umzusetzen, wenn kein geeignetes Grundstück der öffentlichen Hand zur Verfügung stehe. Nach ihrer Kenntnis werde dieses Angebot aber gut angenommen.

Im Sinne der Sicherheit wäre es sicherlich vernünftig, unabhängig vom Alter in Abständen von fünf Jahren Tests durchzuführen. In diesem Zusammenhang könnten auch Erste-Hilfe-Kurse durchgeführt werden, um die Kenntnisse aufzufrischen. Allerdings gestalte es sich generell schwierig, verpflichtende Maßnahmen einzuführen, weil sofort der Vorwurf erhoben werde, man solle zu etwas gezwungen werden. Möglicherweise gelinge es aber gemeinsam, eine Überzeugungsarbeit dahin gehend zu leisten, dass Tests dieser Art für die Gemeinschaft von Vorteil seien und sie Teil eines normalen Prozesses werden sollten.

Vors. Abg. Thomas Weiner stellt fest, im Ausschuss gebe es eine gewisse Bereitschaft, über Maßnahmen für alle Altersgruppen nachzudenken, von denen eine prophylaktische Wirkung ausgehe.

Noah Koresch bedankt sich für die positiven Äußerungen und die Diskussionsbeiträge, durch die auf Punkte hingewiesen worden sei, die bisher von seiner Fraktion nicht bedacht worden seien. Als Beispiel

33. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 05.06.2019
– Öffentliche Sitzung –

nenne er den Gleichbehandlungsgrundsatz. Aufgrund von Fällen in seinem Wohnort habe er jedoch den Eindruck, dass in diesem Bereich Handlungsbedarf bestehe.

Vors. Abg. Thomas Weiner dankt Noah Koresch stellvertretend für die Klassen, die sich am Schüler-Landtag beteiligt haben, für das gezeigte Engagement. Der Beschluss sei von ihm in der heutigen Sitzung hervorragend vertreten worden.

Auch wenn heute nicht die Zusage gegeben werden könne, dass die im Beschluss enthaltenen Forderungen erfüllt werden können, werde aber der technische Fortschritt in einigen Jahren, abhängig davon, wann die Politik dafür die richtigen Weichen stellen werde, autonomes Fahren ermöglichen. Dies werde dann unabhängig vom Alter dazu führen, dass in ein Auto gestiegen werden könne und nur das Fahrziel angegeben werden müsse, sodass das im Beschluss aufgegriffene Problem als ein Übergangsproblem zu betrachten sei, für das aber ebenfalls Lösungen gesucht werden müssten, da nicht sofort alle Menschen, sobald diese Technik zur Verfügung stehen werde, auf autonomes Fahren umsteigen werden.

Der Antrag ist erledigt.

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

gez. Dr. Voßen
Protokollführerin

Anlage

In der Anwesenheitsliste eingetragene Abgeordnete:

| | |
|--------------------------|-----------------------|
| Fuhr, Alexander | SPD |
| Köbberling, Dr. Anna | SPD |
| Oster, Benedikt | SPD |
| Schäffner, Daniel | SPD |
| Wansch, Thomas | SPD |
| | |
| Dötsch, Josef | CDU |
| Wagner, Michael | CDU |
| Weiner, Thomas | CDU |
| Wieland, Gabriele | CDU |
| | |
| Joa, Matthias | AfD |
| | |
| Wink, Steven | FDP |
| | |
| Blatzheim-Roegler, Jutta | BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN |
| | |
| Ahnemüller, Jens | fraktionslos |

Für die Landesregierung:

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

Landtagsverwaltung:

| | |
|------------------|--|
| Schmitt, Claudia | Mitarbeiterin der Landtagsverwaltung |
| Röhrig, Helmut | Reg. Dir. im Sten. Dienst des Landtags (Protokollführer) |
| Voßen, Dr. Julia | Mitarbeiterin der Landtagsverwaltung (Protokollführerin) |