



PROTOKOLL

Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr

3. Sitzung, per Videokonferenz, am 9. September 2021

Öffentlich, 10.00 bis 13.35 Uhr

Tagesordnung	Ergebnis
1. E-Scooter im öffentlichen Verkehrsraum Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktion der SPD – Vorlage 18/182 – [Link zum Vorgang]	Erledigt (S. 7 – 12)
2. Starke Zunahme von E-Bikes im öffentlichen Verkehrsraum Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktion der SPD – Vorlage 18/184 – [Link zum Vorgang]	Erledigt (S. 7 – 12)
3. Berichterstattung über die Umsetzung der Landesstraßenbau- programme Bauprogramm Landesstraßen 2019/2020 mit Stand 31.12.2020 Vorlage Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Wein- bau – Vorlage 18/237 – [Link zum Vorgang]	Erledigt (S. 13 – 17)
4. Fortschreibung der Regionalen Innovationsstrategie Rhein- land-Pfalz – als Regionale Innovationsstrategie gemäß den Vorschriften für die Europäischen Investitions- und Struk- turfonds (ESI) für das Operationelle Programm Rheinland-Pfalz (EFRE) in der Strukturfondsperiode 2021 bis 2027 Unterrichtung gem. Art. 89 b LV i. V. m. der hierzu geschlosse- nen Vereinbarung Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Wein- bau Behandlung gemäß § 65 Vorl. GOLT – Vorlage 18/329 – [Link zum Vorgang]	Kenntnisnahme (S. 22 – 23)

Tagesordnung	Ergebnis
<p>5. Ergänzende Verwaltungsvereinbarungen „Novemberhilfe“ über die Gewährung von Soforthilfen des Bundes als Billigkeitsleistungen für „Corona-Überbrückungshilfen für kleine und mittelständische Unternehmen“ Unterrichtung gem. Art. 89 b LV i. V. m. der hierzu geschlossenen Vereinbarung Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Behandlung gemäß § 65 Vorl. GOLT – Vorlage 18/330 – [Link zum Vorgang]</p>	Kenntnisnahme (S. 24)
<p>6. Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern über die Beteiligung des Bundes an den Soforthilfen der Länder zur Bewältigung der Folgen der Hochwasserkatastrophe im Juli 2021 Unterrichtung gem. Art. 89 b LV i. V. m. der hierzu geschlossenen Vereinbarung Ministerium der Finanzen Behandlung gemäß § 65 Vorl. GOLT – Vorlage 18/331 – [Link zum Vorgang]</p>	Kenntnisnahme (S. 25)
<p>7. Unterrichtung entsprechend Vereinbarung nach Art. 89 b LVerf hier: Beschlüsse aus der Videokonferenz der Bundeskanzlerin mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder am 10. August 2021; Bewältigung der Hochwasserkatastrophe und ihrer Folgen; Maßnahmen zur Bewältigung der Coronapandemie Unterrichtung gem. Art. 89 b LV i. V. m. der hierzu geschlossenen Vereinbarung Staatskanzlei Behandlung gemäß § 65 Vorl. GOLT – Vorlage 18/340 – [Link zum Vorgang]</p>	Kenntnisnahme (S. 26)
<p>8. Ausbildungsbeginn 2021 Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktion der FDP – Vorlage 18/347 – [Link zum Vorgang]</p>	Erledigt (S. 27 – 32)
<p>9. Perspektive für Schausteller und Marktbeschicker Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktion der FREIEN WÄHLER – Vorlage 18/359 – [Link zum Vorgang]</p>	Erledigt (S. 33 – 43)

Tagesordnung	Ergebnis
10. Sachstand Wasserstoffstrategie Rheinland-Pfalz Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktionen der SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP – Vorlage 18/374 – [Link zum Vorgang]	Erledigt (S. 44 – 53)
11. Aus- und Neubau fester Anlegestellen in Rheinland-Pfalz Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktion der SPD – Vorlage 18/376 – [Link zum Vorgang]	Erledigt (S. 18 – 21)
12. Die wirtschaftliche Entwicklung in Rheinland-Pfalz unter Corona-Bedingungen und Unterstützungsmaßnahmen für unsere Unternehmen Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktionen der SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP – Vorlage 18/389 – [Link zum Vorgang]	Erledigt (S. 33 – 43)
13. Folgen der Flutkatastrophe für die Wirtschaft Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktionen der SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP – Vorlage 18/390 – [Link zum Vorgang]	Erledigt (S. 54 – 60)
14. Gründerstipendien und Investitionsfonds für die Start-up-Szene in Rheinland-Pfalz Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktion der CDU – Vorlage 18/398 – [Link zum Vorgang]	Erledigt mit der Maßgabe schriftlicher Berichterstattung (S. 61)
15. Wiederaufbau an der Ahr Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktion der CDU – Vorlage 18/399 – [Link zum Vorgang]	Erledigt (S. 54 – 60)

Vors. Abg. Andreas Rahm eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden, insbesondere Abgeordnete Nieland als neues Ausschussmitglied für die Fraktion der AfD und Staatssekretärin Dick-Walther für die Landesregierung, die Staatsministerin Schmitt vertrete, welche aufgrund des 4. Treffens des Corona-Bündnisses Rheinland-Pfalz leider verhindert sei.

Vor Eintritt in die Beratungen:

Punkte 1 und 2 der Tagesordnung:

1. E-Scooter im öffentlichen Verkehrsraum

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT

Fraktion der SPD

– [Vorlage 18/182](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

2. Starke Zunahme von E-Bikes im öffentlichen Verkehrsraum

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT

Fraktion der SPD

– [Vorlage 18/184](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

Die Tagesordnungspunkte werden gemeinsam behandelt.

Punkte 4, 5, 6 und 7 der Tagesordnung:

4. Fortschreibung der Regionalen Innovationsstrategie Rheinland-Pfalz – als Regionale Innovationsstrategie gemäß den Vorschriften für die Europäischen Investitions- und Strukturfonds (ESI) für das Operationelle Programm Rheinland-Pfalz (EFRE) in der Strukturfondsperiode 2021 bis 2027

Unterrichtung gem. Art. 89 b LV i. V. m. der hierzu geschlossenen Vereinbarung

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

Behandlung gemäß § 65 Vorl. GOLT

– [Vorlage 18/329](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

- 5. Ergänzende Verwaltungsvereinbarungen „Novemberhilfe“ über die Gewährung von Soforthilfen des Bundes als Billigkeitsleistungen für „Corona-Überbrückungshilfen für kleine und mittelständische Unternehmen“**
Unterrichtung gem. Art. 89 b LV i. V. m. der hierzu geschlossenen Vereinbarung
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
Behandlung gemäß § 65 Vorl. GOLT
– [Vorlage 18/330](#) – [[Link zum Vorgang](#)]
- 6. Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern über die Beteiligung des Bundes an den Soforthilfen der Länder zur Bewältigung der Folgen der Hochwasserkatastrophe im Juli 2021**
Unterrichtung gem. Art. 89 b LV i. V. m. der hierzu geschlossenen Vereinbarung
Ministerium der Finanzen
Behandlung gemäß § 65 Vorl. GOLT
– [Vorlage 18/331](#) – [[Link zum Vorgang](#)]
- 7. Unterrichtung entsprechend Vereinbarung nach Art. 89 b LVerf**
hier: Beschlüsse aus der Videokonferenz der Bundeskanzlerin mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder am 10. August 2021; Bewältigung der Hochwasserkatastrophe und ihrer Folgen; Maßnahmen zur Bewältigung der Corona-Pandemie
Unterrichtung gem. Art. 89 b LV i. V. m. der hierzu geschlossenen Vereinbarung
Staatskanzlei
Behandlung gemäß § 65 Vorl. GOLT
– [Vorlage 18/340](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

Da die Unterrichtungen bereits über das Offene Parlamentarische Auskunftssystem des Landtags (OPAL) in schriftlicher Form verteilt wurden und den Abgeordneten vorliegen, werden die Tagesordnungspunkte ohne zusätzliche Berichterstattung durch die Landesregierung behandelt.

Punkte 9 und 12 der Tagesordnung:

9. Perspektive für Schausteller und Marktbeschicker

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT

Fraktion der FREIEN WÄHLER

– [Vorlage 18/359](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

12. Die wirtschaftliche Entwicklung in Rheinland-Pfalz unter Corona-Bedingungen und Unterstützungsmaßnahmen für unsere Unternehmen

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT

Fraktionen der SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP

– [Vorlage 18/389](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

Die Tagesordnungspunkte werden gemeinsam behandelt.

Punkt 11 der Tagesordnung:

Aus- und Neubau fester Anlegestellen in Rheinland-Pfalz

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT

Fraktion der SPD

– [Vorlage 18/376](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

Der Tagesordnungspunkt wird vorgezogen und im Anschluss an Punkt 3 behandelt.

Punkte 13 und 15 der Tagesordnung:

13. Folgen der Flutkatastrophe für die Wirtschaft

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT

Fraktionen der SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP

– [Vorlage 18/390](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

15. Wiederaufbau an der Ahr

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT

Fraktion der CDU

– [Vorlage 18/399](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

Die Tagesordnungspunkte werden gemeinsam behandelt.

Punkte 1 und 2 der Tagesordnung:

1. E-Scooter im öffentlichen Verkehrsraum

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT

Fraktion der SPD

– [Vorlage 18/182](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

2. Starke Zunahme von E-Bikes im öffentlichen Verkehrsraum

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT

Fraktion der SPD

– [Vorlage 18/184](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

Abg. Benedikt Oster führt zur Begründung der Anträge aus, da sowohl E-Scooter als auch E-Bikes im öffentlichen Verkehrsraum immer stärker ins Gewicht fielen und sie von den Verkehrsteilnehmern auch optisch immer mehr wahrgenommen würden, bitte die SPD-Fraktion um eine Einschätzung, wie sich die entsprechende Situation in Rheinland-Pfalz aktuell darstelle.

Abg. Iris Nieland spricht vorab die Zunahme der Unfälle an, von der berichtet worden sei. Sie fragt, ob die Zahl der Unfälle in gleichem Maß gestiegen sei, wie die Zahl der E-Bikes zugenommen habe, oder sogar noch deutlich darüber hinaus.

Staatssekretärin Petra Dick-Walther trägt vor, E-Scooter stellten aus Sicht der Landesregierung eine interessante Mobilitätsalternative für den Kurzstreckenverkehr dar. Aufgrund der raschen Entwicklung im Bereich von Akkus, Steuerlogik und Algorithmen sowie vor dem Hintergrund der Verbreitung von Smartphones könnten E-Scooter sowohl im persönlichen Besitz als auch als Leihfahrzeuge eine wichtige Rolle spielen. Sie könnten im SPNV im Bus und auch im Pkw leichter mitgeführt werden als Fahrräder und unterstützten so die Multimodalität. Dementsprechend würden diese Fahrzeuge auch gut angenommen, vor allem von der jungen Generation.

Wie bei allen Verkehrsmitteln ereigneten sich auch bei E-Scootern Unfälle. Im Jahr 2020 seien in Rheinland-Pfalz 60 Unfälle registriert worden, bei denen auch eine getötete und 14 schwer verletzte Personen zu beklagen gewesen seien. Zum Teil gingen diese Unfälle auf Fehlverhalten der Nutzer zurück, mehr als bei anderen Verkehrsmitteln sei Alkohol im Spiel. Dies spiegle das Nutzungsmuster wider, demzufolge viele junge Menschen im städtischen Raum mit E-Scootern in ihrer Freizeit unterwegs seien. Hier gelte es gegenzusteuern, gerade auch seitens der Fahrzeugvermieter, aber ohne das Potenzial dieser Verkehrsart aus dem Blick zu verlieren.

Ein Nebeneinander von E-Scootern und Radverkehr auf derselben Infrastruktur erscheine durchaus machbar und schaffe neue emissionsfreie und klimafreundliche Mobilitätsoptionen. Voraussetzung dafür sei allerdings häufig neben der gegenseitigen Rücksichtnahme die Ertüchtigung der Wege, die Beseitigung von Streckenschäden und die Entschärfung von gefährlichen Begegnungs- und Querungsstellen.

Insgesamt sehe die Landesregierung der weiteren Entwicklung in diesem Bereich sehr positiv entgegen.

Elektrisch unterstützte Fahrräder, die auch als Pedelecs oder E-Bikes bezeichnet würden, erfreuten sich einer wachsenden Beliebtheit. Statistische Angaben zu diesen Fahrzeugen lägen ganz überwiegend nur auf Bundesebene vor. Es könne jedoch davon ausgegangen werden, dass die Entwicklung in Rheinland-Pfalz dem bundesweiten Trend nahekomme, vielleicht sogar entspreche.

Das E-Bike stelle besonders im steigungsreichen Gebiet von Rheinland-Pfalz eine interessante Mobilitätsalternative dar. In den letzten Jahren seien E-Bikes weiterentwickelt worden, sodass sie heute eine Reichweite und Gebrauchseigenschaften aufwiesen, die für sehr viele Menschen attraktiv seien. Bundesweit hätten im Jahre 2020 bereits knapp 40 % aller verkauften Fahrräder eine elektrische Unterstützung. Schätzungsweise seien in Rheinland-Pfalz im vergangenen Jahr etwa 100.000 derartige Räder verkauft worden.

In einer vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau beauftragten Studie der Universität Kaiserslautern sei herausgearbeitet worden, dass die meisten Räume in Rheinland-Pfalz, städtisch wie ländlich, ein hohes oder sehr hohes Nutzungspotenzial für E-Bikes aufwiesen.

Leider verunglückten auch die Nutzer von E-Bikes, ebenso wie die von anderen Rädern und E-Scootern. E-Bikes würden im Durchschnitt häufiger und über längere Strecken genutzt als andere Fahrräder. Sie würden auch häufiger außerorts und im hügeligen Terrain gefahren. Aus diesem Grund seien die Unfallzahlen nur schwer vergleichbar. Zahlen über den tatsächlichen Verkehrsanteil von E-Bikes lägen zuletzt aus dem Jahr 2017 vor. Hinzu komme, dass elektrisch unterstützte Räder erst seit 2020 in der polizeilichen Unfallstatistik durchgehend berücksichtigt würden.

Aus der bundesweiten Statistik gehe allerdings hervor, dass bei 12 % aller Unfälle mit E-Bikes nicht angepasste Geschwindigkeit als Ursache festgehalten worden sei, bei anderen Fahrrädern seien dies 9 % gewesen. Überdurchschnittlich sei die Gruppe der über 75-Jährigen an Unfällen, besonders an schweren Unfällen, beteiligt gewesen, bei E-Bikes ebenso wie bei anderen Fahrrädern.

Insgesamt unterschieden sich die Art der Unfälle bei elektrisch unterstützten Fahrrädern nicht grundsätzlich von anderen Rädern. Durch die Begrenzung der unterstützten Höchstgeschwindigkeit auf 25 km/h bei mehr als 95 % der E-Bikes ähnele der Fahrtcharakter bei diesen Fahrrädern weiterhin den rein muskelkraftgetriebenen Varianten.

Um das große Potenzial von E-Bikes auch im Sinne des Klimaschutzes auszuschöpfen, müsse die Verkehrssicherheit noch weiter verbessert werden. Dazu trügen der Bau von abgesetzten Routen, eindeutige Regelungen und Markierungen sowie generell geringere Geschwindigkeiten in

Bereichen mit einem hohen Anteil von Radverkehr bei. Zu verweisen sei hier auch auf den aktuellen Radverkehr-Entwicklungsplan Rheinland-Pfalz, der viele Maßnahmen in diesem Handlungsfeld beschreibe.

Abg. Dr. Helmut Martin interessiert im Kontext der zunehmenden Verbreitung von E-Scootern die Haltung des Ministeriums zur Frage, inwieweit eine Sondernutzung vorliege, wenn die zu vermietenden E-Scooter oft auf den öffentlichen Gehwegen abgestellt würden. Je mehr E-Scooter es gebe – darauf nehme der Berichtsantrag Bezug –, desto dringender könnte das Problem sein.

Mit Blick auf die Verletzungen gerade im Zusammenhang mit der Nutzung von Pedelecs, die die Staatssekretärin dargestellt habe und wie es im Berichtsantrag angesprochen werde, möchte er wissen, ob seitens des Ministeriums über eine Helmpflicht nachgedacht werde.

Abg. Jutta Blatzheim-Roegler führt aus, die Staatssekretärin habe erwähnt, dass zu einem recht hohen Anteil ältere Menschen in Unfälle mit E-Bikes verwickelt seien. Daher stelle sich die Frage, ob sich das Ministerium vorstellen könne, in Zusammenarbeit mit der Polizei oder anderen Kräften in der Zielgruppe der älteren Menschen dafür zu werben, dass sie vor der Nutzung zunächst einen Kurs besuchten. Sie hielte das für sehr sinnvoll. Aus eigener Erfahrung wisse sie, dass es nicht ohne sei, sich auf ein E-Bike zu setzen und loszufahren. Es wäre daher gut, dafür zu werben, sich diesem Verkehrsmittel vorsichtig zu nähern.

Staatssekretärin Petra Dick-Walther antwortet, der ADAC biete bereits entsprechende Kurse an, gerade für Senioren. Die Anregung der Abgeordneten Blatzheim-Roegler, noch mehr dafür zu werben, nehme sie aber gern mit.

Hinsichtlich der Unfälle stellt sie klar, es sei nicht so, dass ältere Verkehrsteilnehmer deutlich häufiger mit E-Bikes als mit herkömmlichen Rädern verunfallten. Grundsätzlich erlitten eher ältere Menschen Unfälle mit Fahrrädern, aber sowohl bei der Nutzung von herkömmlichen Rädern als auch von E-Bikes.

Zur Frage nach Eingriffsmöglichkeiten im Fall von im öffentlichen Raum stehenden E-Scootern führt sie aus, die Aktion habe bezweckt, dafür zu sensibilisieren. Dieses Ziel sei erreicht worden. Nun müsse mit den Kommunen abgesprochen werden, wie die Platzierung im öffentlichen Raum geregelt werde.

Die Helmpflicht sei auf Bundesebene derzeit noch kein Thema.

Staatssekretärin Petra Dick-Walther sagt auf Bitte der **Abg. Iris Nieland** zu, dem Ausschuss ihre Sprechvermerke zukommen zu lassen.

Abg. Dr. Helmut Martin macht deutlich, ihn interessiere die Haltung der Landesregierung zu einer möglichen Helmpflicht, nicht die Lage auf Bundesebene. So hätte das Land zum Beispiel Möglichkeiten, entsprechende Vorstöße zu unternehmen, sofern es das wollte.

Auch auf die Frage nach der Sondernutzung sei die Staatssekretärin aus seiner Sicht noch nicht hinreichend eingegangen.

Staatssekretärin Petra Dick-Walther antwortet, mit Blick auf die im öffentlichen Raum platzierten Leihgeräte wäre es an den Kommunen, Regelungen zu schaffen, wo E-Scooter künftig abgestellt werden dürften, etwa in speziell dafür vorgesehenen Bereichen.

Seitens des Landes habe bislang keine Notwendigkeit bestanden, sich für eine Helmpflicht einzusetzen. Es werde sich daran orientieren, wie der Bund die Lage einschätze.

Abg. Dr. Helmut Martin wiederholt, auch im Zusammenhang mit der Sondernutzung für E-Scooter habe er nach der Haltung der Landesregierung gefragt. Die Tatsache, dass es sich um eine kommunale Zuständigkeit handle, sei ihm bekannt. Es gehe ihm aber darum, wie die Landesregierung dazu stehe. So gebe es die Kommunalaufsichten, und es heiße immer, überschuldete Gemeinden sollten von Einnahmemöglichkeiten Gebrauch machen. Die Landesregierung könnte daher die Haltung vertreten, es sollten Sondernutzungsgebühren gefordert werden.

Staatssekretärin Petra Dick-Walther antwortet, das Land sei derzeit zunächst einmal bestrebt, das Fahrzeug des E-Scooters ins Bewusstsein zu rücken. Daher würde es aktuell davon Abstand nehmen, dass für die Abstellflächen im öffentlichen Raum Gebühren erhoben würden. Das wäre aus Sicht des Landes kontraproduktiv. Gegenwärtig gehe es darum, dafür zu werben, dass E-Scooter auch in ländlichen Bereichen angeboten würden, und die Kommunen und die Öffentlichkeit entsprechend zu sensibilisieren.

Abg. Michael Wagner berichtet, sowohl seine Frau als auch er selbst besäßen mittlerweile ein E-Bike. Es mache sehr viel Spaß, mit ihnen zu fahren, da sie es ermöglichten, viel längere Strecken zurückzulegen. Ihr Fahrradhändler verkaufe fast nur noch E-Bikes.

In diesem Zusammenhang kommt er auf die Radwegesanierung zu sprechen. Wenn jetzt noch mehr Menschen auf Fahrrädern unterwegs seien und das auch noch mit höherem Tempo, sei es dringend geboten, das Radwegenetz zu sanieren. Er fragt, was die Landesregierung diesbezüglich vorhabe.

Abg. Benedikt Oster bestätigt, mit E-Bikes könnten Strecken gefahren werden, wie es das einem sonst nicht möglich wäre. Auch er sei glücklicher Besitzer eines solchen E-Bikes.

Zu den E-Scootern möchte er wissen, ob seitens des Landes mit den Kommunen, etwa den fünf Oberzentren, Gespräche geführt würden, zum Beispiel hinsichtlich der Abstellplätze. In Mainz

sei nachgebessert worden, sodass sie nicht mehr im historischen Stadtkern geparkt werden dürften.

Am Anfang habe es nur einen Anbieter gegeben, jetzt gebe es schon einen weiteren. Er fragt, ob das Land mit den Unternehmen in Kontakt stehe oder ob sie auf eine Kommune oder das Land zukämen, wenn sie ihre E-Scooter in einer bestimmten Stadt anbieten wollten.

Zu den E-Bikes, der angesprochenen höheren Geschwindigkeit und den Radwegen merkt er an, dass Menschen mit ihnen gerade im ländlichen Raum oft mehr auf der eigentlichen Fahrbahn unterwegs seien. Er möchte wissen, ob bei Planungen von neuen Radwegen an breitere Wege gedacht werde. E-Bikes sorgten für eine ganz andere Situation, als sie noch im Zusammenhang mit herkömmlichen Fahrrädern bestanden habe.

Michael Puschel (Abteilungsleiter im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau) antwortet, in der Regel gehe ein Anbieter direkt auf die ihn interessierende Kommune zu, da auf dieser Ebene vereinbart werden müsse, inwiefern es sich realisieren lasse. In Mainz habe es anfangs größere Probleme gegeben. Es habe aber nachgeschärft werden können, und inzwischen habe sich das Abstellverhalten im öffentlichen Raum deutlich gebessert.

Gleichwohl bestünden zwischen Land und Anbietern allgemeine Kontakte, was im Fall eines neuen Verkehrsmittels, welches sich in den vergangenen Jahren auch in Rheinland-Pfalz verstärkt verbreitet habe, nicht anders zu erwarten sei. Gegenstand der Gespräche sei, was sich insgesamt verbessern ließe. Das Land sei froh darüber, dass es inzwischen in allen fünf Oberzentren einen E-Scooter-Verleih von insgesamt vier Anbietern gebe. Die Entwicklung sei gut, aber noch ausbaufähig.

Die Nutzung von E-Bikes habe keine Auswirkungen auf die Sanierung und den Neubau von Radwegen, weil der Platzbedarf für E-Bikes und herkömmliche Fahrräder trotz Unterschiede in der Fahrgeschwindigkeit der gleiche sei. Schon seit einiger Zeit würden beim Neubau von Radwegen größere Breiten als früher realisiert, was aber eine allgemeine Anforderung sei, die sich nicht nur auf das E-Bike zurückführen lasse.

Ähnliches gelte für die Sanierung von Radwegen, was ein relativ neues Thema sei, das in den Fokus rücke. In den vergangenen Jahrzehnten sei es im Grunde immer nur um den Neubau von Radwegen gegangen, weil es bundesweit viel zu wenige Radwege gegeben habe. Wenn nun vor zehn, 15 Jahren ein Radweg gebaut worden sei, gehe es heute neben dem Bau neuer Radwege auch darum, die älteren bestehenden zu sanieren.

Dem müsse sich in den nächsten Jahren mehr gewidmet werden. Auch müsse hierfür mehr Geld als bisher ausgegeben werden, weil es nichts nutze, wenn es Radwege gebe, die einmal schön gewesen, jetzt aber reparaturbedürftig seien. Es gelte dafür zu sorgen, dass gerade die hochwertigen Radwege erhalten blieben.

Abg. Iris Nieland zufolge ist deutlich geworden, dass sowohl durch den Verleih der E-Scooter als auch durch die starke Zunahme privat gekaufter E-Bikes die Nutzung dieser Verkehrsmittel erheblich zugenommen habe.

Der Radverkehr-Entwicklungsplan sei eine langfristige Maßnahme, um die Sicherheit zu erhöhen und das Zusammenleben der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Es bestehe aber auch kurzfristig ein dringender Handlungsbedarf. Auch der AfD-Fraktion würde ein Vorstoß zu Helmpflicht sehr am Herzen liegen. Darüber sollte nachgedacht werden, gerade mit Blick auf die jungen Menschen, ebenso über andere Regeln. Sie erkundigt sich nach der diesbezüglichen Haltung der Landesregierung.

Abg. Benedikt Oster kommt auf eine wirtschaftliche Folge der Nutzung von E-Scooter zu sprechen. So hätten ihn vor einiger Zeit Vertreter des Taxigewerbes angeschrieben und darauf hingewiesen, dass E-Scooter für sie in den städtischen Zentren immer deutlicher zu spürende Auswirkungen hätten.

Die Staatssekretärin selbst habe gesagt, die letzte Wegstrecke werde in der Regel mit dem E-Scooter zurückgelegt. Die Vertreter des Taxigewerbes hätten davon gesprochen, dass sich dies durch abnehmende Fahrgastzahlen bemerkbar mache.

Er fragt, ob der Landesregierung Zahlen zur Nutzung von E-Scootern vorlägen, beispielsweise für die Stadt Mainz.

Staatssekretärin Petra Dick-Walther antwortet, der Landesregierung lägen keine entsprechenden Daten vor. Dem Verkehrsteilnehmer werde auch nicht vorgeschrieben, wie er den letzten Teil des Wegs zum Beispiel zur Arbeit oder nach Hause zurücklege. Diese Entscheidung liege ganz bei ihm selbst, als Verkehrs- wie als Marktteilnehmer. Mit dem E-Scooter habe ein neues Angebot geschaffen werden sollen, was nach dem, was der Abgeordnete Oster beschrieben habe, auch gelungen sein dürfte.

Zur Frage der Abgeordneten Nieland sei darauf hingewiesen, dass es das Ziel gewesen sei, diese neue Mobilitätsform ohne Einschränkungen zu etablieren. Das Land werde die Situation aber weiter beobachten und gegebenenfalls prüfen, inwiefern zu einer Helmpflicht übergegangen werden sollte. Aktuell bestehe aus Sicht des Landes nicht die Notwendigkeit, sich für eine Helmpflicht einzusetzen.

Die Anträge sind erledigt.

Punkt 3 der Tagesordnung:

**Berichterstattung über die Umsetzung der Landesstraßenbauprogramme
Bauprogramm Landesstraßen 2019/2020 mit Stand 31.12.2020**

Vorlage

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

– [Vorlage 18/237](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

Staatssekretärin Petra Dick-Walther trägt vor, mit Schreiben vom 12. Juli 2021 habe Staatsministerin Schmitt dem Vorsitzenden des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr die tabellarische Übersicht zum Stand der Umsetzung des Landesstraßenbauprogramms 2019/2020 übersandt. Die Staatsministerin habe angeboten, im zuständigen Fachausschuss zur Umsetzung des Bauprogramms weitergehend zu informieren.

Das im Haushaltsplan veröffentlichte Bauprogramm 2019/2020 habe im Bereich Erhaltung, Um- und Ausbau ursprünglich 425 einzeln veranschlagte Maßnahmen für Erhaltung, Um- und Ausbau sowie fünf Neubauprojekte verzeichnet.

Im Umsetzungszeitraum des Bauprogramms 2019/2020 hätten insgesamt 13 Projekte nachträglich eingeplant werden müssen. Zudem hätten sich Veränderungen an den Projektzuschnitten ergeben. Von den letztlich 444 umzusetzenden Bauvorhaben im Bereich Erhaltung, Um- und Ausbau seien zum 31. Dezember 2020 179 Projekte baulich abgeschlossen, fünf Projekte teilweise fertiggestellt, 64 Projekte im Bau und sieben Projekte in der Ausschreibung für einen Baubeginn im Jahr 2020 gewesen. Weitere 180 Projekte seien in Vorbereitung für einen Baubeginn ab dem Jahr 2021 und später gewesen. Neun Vorhaben seien aufgegeben worden.

Im vergangenen Jahr hätten im Landesstraßenbaubereich nicht wie in den Vorjahren alle Bauprodukte vollständig umgesetzt werden können. Die realisierten Bauausgaben hätten 95,1 Millionen Euro betragen. Damit sei der Planwert für die Projektleistungen von 97 Millionen Euro um 1,9 Millionen Euro, also um knapp 2 %, unterschritten worden.

Nach Darstellung des Landesbetriebs Mobilität (LBM) seien die Gründe für diese Unterschreitungen vielschichtig. So hätten zum Beispiel Maßnahmen wegen fehlendem Baurecht nicht begonnen werden können. Hier habe auch die Pandemie eine Rolle gespielt, da sich Abstimmungstermine verzögert hätten oder Gespräche mit Grundstücksbetroffenen zweitweise nur sehr eingeschränkt möglich gewesen seien.

Darüber hinaus müssten aufgrund teils neuer arbeitsschutzrechtlicher Vorgaben mehr Straßenbaumaßnahmen unter Vollsperrung durchgeführt werden. Dadurch steige nicht nur der Arbeitsaufwand zur Abstimmung der Verkehrsführung mit Gemeinden, Polizei, Rettungsdiensten, ÖPNV, sondern es komme auch vermehrt zu Abhängigkeiten im Straßennetz. So komme es durchaus vor, dass Maßnahmen zeitlich geschoben werden müssten, da sie auf Umfahrestrecken anderer Baumaßnahmen lägen.

Des Weiteren spiele auch der Fachkräftemangel im Ingenieurbereich eine wichtige Rolle, der Stellennach- und Neubesetzungen beim LBM erschwere, aber auch Ingenieurbüros und Baufirmen vor große Herausforderungen stelle und sich auf den Bauumsatz auswirke.

Vor diesem Hintergrund bedanke sie sich für die Arbeit der Beschäftigten beim LBM, die unter den besonderen Arbeitsbedingungen in Pandemiezeiten eine sehr gute Leistung erbracht hätten.

Abg. Jutta Blatzheim-Roegler regt an, die in dem regelmäßigen Bericht über die Umsetzung der Landesstraßenbauprogramme genannten Maßnahmen zusätzlich nach Landkreisen zu sortieren, was dem Überblick dienlich wäre.

Die 13 nachträglich in das aktuelle Bauprogramm aufgenommenen Projekte betreffend erkundigt sie sich, auf welcher Grundlage dies geschehen sei und ob es sich dabei um Straßen oder Radwege handle.

Die neun aufgegebenen Projekte betreffend erkundigt sie sich nach den konkreten Gründen dafür, warum sie entbehrlich geworden seien.

Zur genannten Unterschreitung des Planwerts für die Projektleistungen im Jahr 2020 merkt sie an, dies werde mit an der Pandemie gelegen haben. Nichtsdestotrotz habe der LBM hervorragend gearbeitet, wofür sie ihm danke. In Bernkastel-Kues habe eine Straße sogar schneller als vorgesehen saniert werden können.

Der LBM solle mit speziell dafür vorgesehenem Personal an der Beseitigung der durch die Flutkatastrophe entstandenen Schäden im Ahrtal mitwirken. Sie fragt nach dem Planungsstand und weist darauf hin, dass diese Sonderaufgabe wahrscheinlich Auswirkungen auf das gesamte Bauprogramm haben werde.

Staatssekretärin Petra Dick-Walther dankt für das Lob, welches sie an ihre Mitarbeitenden weitergeben werde. Es habe sich um eine sehr anstrengende Zeit gehandelt, und das Ministerium wie der LBM vor Ort hätten hervorragend gearbeitet.

Michael Puschel (Abteilungsleiter im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau) antwortet auf die Frage nach den nachträglich ins Bauprogramm aufgenommenen Maßnahmen, dass es sich in der Regel um nötige Sofortmaßnahmen gehandelt habe, um beispielsweise möglichst kurzfristig einen durch ein Starkregenereignis entstandenen Schaden zu beheben. Es könne auch ein durch eine Rutschung entstandener Schaden sein, ein beschädigter Durchlass oder ein durch besonderen Verkehr hervorgerufenes Schadbild. Die entsprechenden Maßnahmen seien im Vorhinein nicht planbar gewesen, müssten aber aus Gründen der Verkehrssicherheit und Durchgängigkeit umgesetzt werden.

Bei den aufgegebenen neun Maßnahmen handle es sich um solche, die aus den unterschiedlichsten Gründen entbehrlich geworden seien. Beispiele seien für ein auf kommunaler Ebene nicht zustande gekommenes Anschlussprojekt vorgesehene Maßnahme oder solche für ein nicht zustande gekommenes Gewerbegebiet.

Die Maßnahmen in der Berichterstattung auch nach Landkreisen zu sortieren, sei kein Problem; im Rahmen des nächsten Berichts könne gern so verfahren werden.

Staatssekretärin Petra Dick-Walther sagt auf Bitte der **Abg. Jutta Blatzheim-Roegler** zu, die Gründe dafür nachzureichen, warum Maßnahmen des Landesstraßenbauprogramms nicht umgesetzt wurden.

Abg. Stephan Wefelscheid merkt an, aus dem kommunalen Bereich wisse er, wie schwierig es sei, geplante Projekte auch tatsächlich umzusetzen, was an der Marktsituation und steigenden Preisen liege. Er fragt, ob auf Ausschreibungen auch Angebote eingingen, wie das Land sie sich vorgestellt habe. Des Weiteren möchte er wissen, wie die Landesregierung die Kostenentwicklung einschätze, nicht zuletzt müssten in den Kalkulationen steigende Kosten berücksichtigt werden.

Abg. Petra Schneider führt aus, sie sei die Abgeordnete aus dem von der Flutkatastrophe betroffenen Wahlkreis 13, der Sinzig und Bad Bodendorf umfasse und in dem große Schäden an Brücken und Straßen entstanden seien. Angesichts des bereits gegebenen Personalmangels beim LBM frage sie sich, wie der Wiederaufbau der Verkehrsinfrastruktur geleistet werden könne. Sie bittet um Auskunft, wie viele Mitarbeiter eingestellt werden sollten und was das Ministerium zu unternehmen vorhabe, um diese Mitarbeiter auch zu gewinnen. Darüber hinaus möchte sie wissen, woran es liege, dass es so schwierig sei, entsprechendes Personal zu akquirieren.

Staatssekretärin Petra Dick-Walther antwortet auf die Frage des Abgeordneten Wefelscheid, die Situation sei in der Tat sehr angespannt, und durch die Flutsituation und den anstehenden Wiederaufbau habe sie sich nochmals verstärkt.

Erfreulicherweise hätten für die Sofortmaßnahmen an der Ahr bereits Kapazitäten realisiert werden können, aber die Situation am Markt sei deutlich schwieriger als im vergangenen Jahr, wenngleich etwas besser als vor zwei Jahren. Es würden Anstrengungen nötig sein, um die Maßnahmen alle umsetzen zu können.

Auf die Frage der Abgeordneten Schneider antwortet sie, parallel zum Wiederaufbau an der Ahr bleibe das Landesstraßenbauprogramm als solches umzusetzen. Derzeit fänden Umstrukturierungen statt, um den Menschen an der Ahr gerecht werden zu können. Unter anderem werde an

der Ahr ein eigenes Büro aufgebaut. Gleichzeitig seien in anderen Landesteilen Aufgaben zu erfüllen. Alle Beteiligten stünden vor großen Herausforderungen. Natürlich werde jetzt auch versucht, Leistungen auszuschreiben und extern zu vergeben.

Der Fachkräftemangel habe etwas damit zu tun, dass sehr viele Unternehmen und Ingenieurbetriebe am Markt seien und ebenfalls Fachpersonal suchten. Diese könnten unter Umständen eine andere Bezahlung bieten als der öffentliche Sektor. Nichtsdestotrotz schreibe das Land immer wieder Stellen aus, werbe um neues Personal und versuche, es auch zu gewinnen.

Abg. Stephan Wefelscheid fragt nach, inwiefern angesichts der steigenden Preise beim Vollzug von Baumaßnahmen im Rahmen der ursprünglichen Kalkulation geblieben werden könne. Das Problem sei, wenn sich der Markt verknappe und weniger Angebote von Bauunternehmen eingingen – das kenne er aus dem kommunalen Bereich –, stiegen die Preise.

Michael Puschel antwortet, vor zwei Jahren sei die Marktlage extrem angespannt gewesen, sowohl bei den Baufirmen als auch den Ingenieurleistungen. Die damaligen Kalkulationen hätten entsprechende Sicherheitssummen beinhaltet. Da sich die Situation inzwischen etwas gebessert habe, gebe es Maßnahmen, deren Umsetzung günstiger geworden sei als ursprünglich kalkuliert. Die Berichterstattung über das Bauprogramm spiegle das wider.

Aufgrund der sowohl in Rheinland-Pfalz als auch in Nordrhein-Westfalen entstandenen massiven Flutschäden müsse davon ausgegangen werden, dass sich die Marktsituation wieder deutlich verschärfe.

Hinzu komme, dass bestimmte Baumaterialien sehr knapp seien, was zu steigenden Preisen führe. Derzeit sei es aber noch zu früh, um sagen zu können, ob es sich um einen bundesweiten, landesweiten oder regionalen Effekt handle. Insofern sei es vergleichsweise schwierig, einschätzen zu können, was sich mit den eingeplanten Mitteln tatsächlich werde umsetzen lassen.

Es werde immer wieder nachgesteuert, aber der Markt werde angespannt bleiben, was auch daran liege, dass seit mehreren Jahren vom Bund wie auch von den Ländern und Kommunen sehr viel mehr Investitionen im Verkehrssektor getätigt würden, teilweise auch sehr kurzfristig. Die Branche könne das mit ihren Kapazitäten langsam nicht mehr bewältigen.

Zunächst müssten aufseiten der Baufirmen und der Ingenieurbüros zusätzliche Kapazitäten aufgebaut werden. Auch diese Unternehmen stünden vor dem Problem des Fachkräftemangels. Sie seien zwar bereit, Aufträge anzunehmen, aber ohne entsprechendes Personal sei das schwierig. Die öffentliche Hand selbst bezahle in der Regel gerade Bauingenieure schlechter, als es die Privatwirtschaft tue. Hinzu komme noch, dass die Not leidenden Kommunen deutlich besser bezahlten als das Land. Diese herausfordernde Situation gelte es zu meistern.

Als Fazit lasse sich sagen, dass die Situation in der Baubranche in den nächsten ein, zwei Jahren sicherlich nicht besser werde.

Abg. Petra Schneider fragt nach, was das Ministerium unternehmen wolle, um Fachkräfte zu akquirieren. Ob über eine bessere Bezahlung oder andere Maßnahmen, es müsse doch Möglichkeiten geben, um Fachleute zu gewinnen, damit beim Wiederaufbau, für den eine große Anzahl an Mitarbeitern benötigt werde, Fortschritte gemacht werden könnten.

Michael Puschel antwortet, das Land habe bereits beschlossen, eine neue Wiederaufbaueinheit im Ahrtal anzusiedeln, um gerade die Schäden im Kreis Ahrweiler konzentriert beseitigen zu können. Es werde sich wahrscheinlich um 30, 35 Mitarbeitende handeln. Ein Kerngerüst werde vom LBM selbst gestellt, diese Mitarbeitenden kämen aus dessen regionalen Einheiten sowie der Zentrale. Das bedeute, dass bestimmte andere Projekte unter Umständen nicht ganz wie ursprünglich geplant umgesetzt werden könnten.

Das Ministerium arbeite derzeit mit Nachdruck daran, auf dem externen Markt Fachkräfte zu akquirieren. Bei aller Tragik sei die Situation im Ahrtal für Bauingenieure hochinteressant, nämlich wenn sie aus der Region kämen und am Wiederaufbau mitwirken wollten. Mit Sinzig sei ein Standort für das Büro gewählt worden, der auch für im Bereich Köln/Bonn lebende Fachkräfte gut zu erreichen sei.

Geprüft werde, inwiefern zum Beispiel über das Gewähren von Zulagen die Personalgewinnung befördert werden könne. Es würden auch intern Mitarbeitende angesprochen, Stichwort „Alterszeit“, sowie ehemaliges, nun sich im Ruhestand befindendes Personal, um es zumindest wieder für eine anteilige Mitarbeit zu gewinnen. Wie gesagt, es werde derzeit beim LBM sehr viel unternommen, um möglichst kurzfristig Personal zu akquirieren.

Er sei zuversichtlich, dass schon in den nächsten Wochen genügend Kräfte zur Verfügung stünden, um das Ahrtal möglichst schnell wieder aufbauen zu können.

Staatssekretärin Petra Dick-Walther sagt auf Bitte der **Abg. Jutta Blatzheim-Roegler** zu, dem Ausschuss ihren Sprechvermerk zukommen zu lassen.

Der Tagesordnungspunkt ist erledigt.

Punkt 11 der Tagesordnung:

Aus- und Neubau fester Anlegestellen in Rheinland-Pfalz

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT

Fraktion der SPD

– [Vorlage 18/376](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

Abg. Dr. Anna Köbberling führt zur Begründung aus, es sei stets erfreulich, wenn die rheinland-pfälzischen Wasserstraßen auch zum Gütertransport genutzt würden, was nicht zuletzt ökologisch sei. In dem Antrag gehe es vor allem um das Rheintal, das, auch unter Gesichtspunkten des Welterbes, Teil der rheinland-pfälzischen Kultur sei.

Das Rheintal sei vom Schiffs- und Schiffsgüterverkehr geprägt, wofür die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden müssten. Dazu gehörten zusätzliche feste Anlegestellen zum Beispiel bei Hoch- und Niedrigwassersituationen, die es den Schiffen ermöglichten, festzumachen. Diese Reeden vertrügen sich aber nicht unbedingt immer mit dem bisherigen Ortsbild.

Konkret solle hier das Bauvorhaben einer neuen Reede in Bad Salzig angesprochen werde. Bad Salzig liege kurz vor der Loreley und sei traditionell eine Anlegestelle für Schiffe bei Niedrig- und Hochwasser, was sich auch nicht ändern solle. Der Bund plane aber den Neubau einer sehr groß dimensionierten Reede, die sich über die gesamte Wasserfront des Orts hinziehen und das Ortsbild erheblich verändern werde. Sie werde hochwassergerecht, also sehr deutlich über dem üblichen Wasserniveau angesiedelt sein. Weil sie das Ortsbild verändern werde, gebe es eine sich gegen den Bau der Reede wehende Bürgerinitiative, mit der sie Kontakt gehabt habe.

Die Frage laute, wie das Land Rheinland-Pfalz in Bauvorhabenplanungen wie diese eingebunden sei, wie es sich positioniere, welche Mitspracherechte das Land habe und wie sich das Anliegen, den Schiffsgüterverkehr weiter wirtschaftlich, zweckmäßig, hochwassergerecht und klimaverträglich zu machen, mit ästhetischen Gesichtspunkten, auch mit Blick auf das Rheintal als Welterbe, vertrage.

Staatssekretärin Petra Dick-Walther trägt vor, für eine positive Entwicklung der Binnenschifffahrt seien nicht nur leistungsfähige Schleusen und tiefe Fahrrinnen erforderlich, sondern auch eine ausreichende Anzahl moderner Liegestellen. Bis zu 300 Schiffe täglich passierten den Mittelrheinabschnitt. Oberstes Ziel sei dabei die sichere Beförderung der Güter durch die Binnenschifffahrt.

Die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sei nur gewährleistet, wenn auch die Belange des ruhenden Verkehrs berücksichtigt und eine entsprechende Infrastruktur geschaffen und vorgehalten werde.

Rund zwei Drittel der auf dem Rhein verkehrenden Güterschiffe müssten ihre Fahrt unterbrechen, um gesetzliche Arbeits- und Ruhezeiten einzuhalten. Nur rund ein Drittel der Schiffe fahre

im 24-Stunden-Betrieb. Die Binnenschifffahrt benötige für solche Fahrtunterbrechungen und auch für Personalwechsel, Besorgungen, Arzt- und Behördengänge und vieles mehr Liegestellen.

Liegestellen seien zudem bei Schifffahrtssperren unerlässlich. Gerade die Vollsperrung im Januar 2011 in Höhe von St. Goar aufgrund der Havarie eines Tankschiffs habe ihre Bedeutung gezeigt. Auch in Hochwassersituationen träten Sperrungen der Wasserstraße ein, sodass den wartenden Schiffen ein längeres Liegen ermöglicht werden müsse.

Schiffen sei zwar grundsätzlich das Stillliegen außerhalb der Fahrrinne überall dort erlaubt, wo es nicht durch besondere Regelungen verboten sei. Der Bedarf an Liegestellen sei damit aber nicht gedeckt, denn die Eignung von Liegestellen bemesse sich an technischen, nautischen und betrieblichen Kriterien.

Den geringsten Standard biete ein Liegen „auf Strom“. Je nach Örtlichkeit und Wasserstand lägen Schiffe entweder vor Anker oder würden an Land festgemacht. Landgangverbindung bestehe dann nur mithilfe eines Beiboats.

Idealerweise lägen Schiffe an festen Liegestellen an, die über einen Landgangsteg mit dem Ufer verbunden seien. Feste Liegestellen schalteten zudem das Risiko des Verdriftens stillliegender Schiffe infolge durchgehender Anker aus.

Den höchsten Standard böten Liegestellen, an denen Schiffe auch Pkw absetzen oder an Bord nehmen könnten. Sie seien für die modernen Betriebsformen in der Binnenschifffahrt besonders wichtig. Feste Liegestellen außerhalb der Fahrrinne mit Landgängen dienten damit der Steigerung der Sicherheit sowohl des durchgehenden als auch des ruhenden Schiffsverkehrs auf den Flüssen. Sie förderten die Wirtschaftlichkeit der Binnenschifffahrt und verbesserten die Arbeits- und Lebensbedingungen für die in der Schifffahrt Beschäftigten. Leider stünden nicht mehr überall genug sichere Liege- und Übernachtungsmöglichkeiten für die Binnenschiffe zur Verfügung.

Viele früher genutzte Liegemöglichkeiten würden heute nicht mehr genutzt, da sie den Anforderungen der modernen Binnenschiffe hinsichtlich Abmessungen, Wassertiefen und Festmachereinrichtungen nicht mehr genügten. Weitere Liegestellen, die von der Schifffahrt seit Jahrzehnten intensiv genutzt worden seien, seien aufgrund von städtebaulichen Planungen ganz entfallen.

Die festen Anlegestellen in den Binnenhäfen, die vorrangig für den Güterumschlag benötigt würden, reichten bei Weitem nicht aus. Zusätzliche Anlegestellen an den Flüssen seien deshalb auch Gegenstand des Masterplans Binnenschifffahrt des Bundesverkehrsministeriums.

Für die Errichtung und Bewirtschaftung von festen Schiffsliegestellen an den Bundeswasserstraßen sei die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) zuständig. Um die Situation für die Binnenschifffahrt zu verbessern, plane die WSV in den nächsten Jahren am Ober-