

Niederschrift
über die Sitzung des Ausschusses II (Regionalentwicklung)
der Planungsgemeinschaft Westpfalz am 27.09.2023 in Kaiserslautern

Beginn der Sitzung: 09:05 Uhr

Ende der Sitzung: 11:05 Uhr

Teilnehmende:

LR'in Dr. Susanne Ganster

LR Otto Rubly

Bgm. Michael Cullmann

Bgm. Ralf Hechler

Bgm. Rudolf Jacob

Bgm. Harald Westrich

Dr. Wolfgang Frey

Dieter Siegfried

Bernd Bauerfeld

Obere / Oberste Landesplanungsbehörden:

Geschäftsstelle der Planungsgemeinschaft Westpfalz:

Dr. Hans-Günther Clev

Dr. Elke Ries

Weitere Teilnehmende:

Dipl.-Ing. Michael Müller, Bereichsleiter Stoffstrommanagement und Null-Emission, Institut für angewandtes Stoffstrommanagement (IfaS), Hochschule Trier, Standort Umwelt-Campus Birkenfeld

Anlagen (nur per E-Mail versandt):

Folienvortrag der Geschäftsstelle der Planungsgemeinschaft, Herr Dr. Clev zur Tagesordnung

Folienvortrag des Instituts für angewandtes Stoffstrommanagement (IfaS), Hochschule Trier, Standort Umwelt-Campus Birkenfeld, Michael Müller

TOP 1 Regularien

Der leitende Planer eröffnet die Sitzung mit dem Hinweis, dass der Ausschussvorsitzende OB Dr. Weichel aufgrund seines Ruhestandes aus dem Gremium ausgeschieden sei. Das Gremium überträgt Herrn **Dr. Clev** daraufhin die kommissarische Leitung der Ausschusssitzung. Er stellt danach die form- und fristgerechte Einladung (TOP 1.1) sowie die Beschlussfähigkeit des Gremiums (TOP 1.2) fest. Die Niederschrift der Sitzung vom 08.03.2023 wird in der vorliegenden Form beschlossen (TOP 1.3). Die Tagesordnung wird in der vorliegenden Form ebenfalls beschlossen (TOP 1.4).

TOP 2 Wasserstoff-Strategie für die Westpfalz: Ergebnisse des HyStarter-Projektes und Ausblick

Herr **Dr. Clev** berichtet über die Ergebnisse des HyStarter-Projektes: HyStarter Region Westpfalz, welches seitens des Vereins Zukunftsregion Westpfalz e. V. (ZRW) federführend mit Unterstützung der Pfalzwerke beworben und nach einer durchlaufenen ersten Projektphase von rund 1,5 Jahren im Sommer 2023 mit einer Abschlussveranstaltung für die erste Stufe abgeschlossen worden sei. Unterstützt und begleitet worden sei die Projektphase über den Auslober NOW GmbH durch die EE Energy Engineers und SPILETT, wodurch ein regelmäßiger Austausch mit anderen Regionen sowie eine intensive fachliche Begleitung und Beratung ermöglicht worden sei.

HyLand – Wasserstoffregionen in Deutschland sei ein vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) ausgerufenen Wettbewerb, um Akteure in allen Regionen Deutschlands zu motivieren, Konzepte mit Wasserstoffbezug zu initiieren, zu planen und umzusetzen. Für eine HyStarter Region seien drei Prozessstufen möglich: HyStarter, HyExperts und HyPerformer.

Ziel der HyStarter Region Westpfalz sei es, den Aufbau einer Wasserstoffregion zu initiieren, um die Wasserstoffwirtschaft sukzessive auf ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltige Weise umzusetzen. Dabei würden der Nutzen und Einsatz von Wasserstoff stets im Vergleich zu anderen nachhaltigen Alternativen hinsichtlich Effizienz geprüft werden. Neben der Projektarbeit bilde die HyStarter Region eine hervorragende Ausgangslage für die Vernetzung mit weiteren Akteuren sowie eine Austauschplattform für verschiedenste Fragestellungen, wie bspw. Fragen zu Genehmigungsprozeduren.

Die Wasserstoffregion Westpfalz setze sich im Kern aus den drei kreisfreien Städten Kaiserslautern, Pirmasens und Zweibrücken sowie den vier Landkreisen Donnersbergkreis, Kaiserslautern, Kusel und Südwestpfalz zusammen. Die räumliche Abgrenzung sei aber nicht bindend, sondern es seien bereits zum gegenwärtigen Projektstand bereits weitere Akteure aus angrenzenden Räumen, wie bspw. aus Bad Dürkheim oder Homburg, involviert. Ein erfolgreiches Netzwerk zeichne sich idealerweise durch einen Zusammenschluss vieler unterschiedlicher Akteure aus, welche kollaborativ zusammenarbeiten und so einen Mehrwert für die Region schaffen.

Eine wesentliche Grundlage für die Vision einer regionalen und vernetzten Wasserstoffwirtschaft bis zum Jahr 2030 stelle das regionale Technologiekonzept dar, welches eine Gegenüberstellung der Produktion einerseits sowie der potenziellen Nutzer andererseits aufzeige. Ziel sei es, die regionalen Bedarfe zu übersteigen und als Exporteur Nachbarregionen mit weniger Wasserstofferzeugungspotenzial zu versorgen, bspw. durch Biomasse aus der Landwirtschaft oder durch Straßenschnitt. Auf Nachfrage seitens **Herrn Siegfried** für die Hintergründe der Methanisierung von Biomasse führt **Herr Dr. Clev** vertiefend aus, dass über einen Verkohlungs- und Vergasungsprozess aus biologischen Reststoffen Methan, Kohle und Dünger sowie mittels Hydrolyse Wasserstoff generiert würde. So könne die steigende Menge an biologischen Abfällen sinnvoll verwertet werden. Als ein weiteres gutes Beispiel für Wasserstofferzeugungspotenzial benennt Herr Dr. Clev weiterführend das in der Region bestehende Pipelinesystem. So würden sich in der Ortsgemeinde Mittelbrunn zwei Pipelineverbindungen kreuzen, die Nord-Süd-Pipeline von Niederlande nach Italien, sowie die Ost-West-Pipeline von Russland nach Frankreich, welche aufgrund der politischen Weltlage als Wasserstoff-Pipeline umgestellt werden könnte.

Als Fazit der Gutachter zum Abschluss der Hy-Starter-Projektphase sei herausgestellt worden, dass innerhalb der HyStarter Region Westpfalz viele gute Akteure mit guten Projektideen involviert seien und ein essenzieller Mehrwert durch die zunehmende Vernetzung der Akteure ersichtlich würde. Es bestünden jedoch Schwierigkeiten bei Finanzierung und Förderung. Ein alternativer H₂-Produktionspfad über biogene Reststoffverwertung sei ein guter Weg, ebenfalls sei die Fortführung der Projekte, die Intensivierung der Etablierung eines Netzwerkes sowie die Teilnahme an den nachfolgenden Prozessstufen wichtig für die weiterführende Initiierung und Umsetzung einer regionalen Wasserstoffwirtschaft. Weiterhin sei seitens der Gutachter explizit das Fehlen einer H₂-Tankstelle in der Region angeführt worden.

Entsprechend sei für die Fortführung und Verstetigung des Projektes ein anstehendes Spitzentreffen der Projektpartner für November 2023 angesetzt, um über den Abschluss einer Kooperations- und Finanzvereinbarung zu beraten. Im weiteren Prozess sei anvisiert, die strategischen Ansätze aus dem HyStarter-Prozess zu vertiefen und sich für die nächste Prozessstufe als HyExpert-Region zu bewerben und einzelne Partner bei der Akquise von Investitionsmitteln aus dem KIKLIP-Programm des Landes RLP zu unterstützen. Erste Meilensteine sollen durch die Konkretisierung des Teilprojektes H₂-Tankstelle sowie durch eine vertiefende Eruiierung zur geplanten Umwandlung der MEGAL-Pipeline in eine Wasserstoff-Pipeline (European Backbone) erfolgen. Darüber hinaus sei angedacht, die Strategie um eine verstärkte Kooperation mit Nachbarn zu erweitern sowie auf höheren Ebenen eine Kooperation, einen Austausch sowie eine Interessensvertretung zu schaffen. Abschließend verweist Herr Dr. Clev auf die Broschüre „Ergebnisbericht 2023 HyStarter-Region Westpfalz“, welche neben der gedruckten Version

auch unter folgenden Link verfügbar sei: zukunftsregion-westpfalz.de/sites/default/files/ergebnisbericht_2023_hystarter_westpfalz.pdf

Im anschließenden Diskurs führt **Bgm. Westrich** aus, dass die Energiewirtschaft stark im Wandel sei und insbesondere im Bereich der Mobilität die aktuell erkennbaren batterieelektrischen Entwicklungen nicht unberücksichtigt gelassen werden dürften. Das Thema Wasserstoffherzeugung scheine daher aus seiner Sicht vorrangig für die industrielle Bedarfsnachfrage von Bedeutung. Herr **Dr. Clev** ergänzt, dass gerade durch die derzeit enorme Dynamik technischer Entwicklungen im Energiesektor eine Wasserstoffstrategie zunächst breit aufgestellt bleiben und eine ggf. vorzunehmende Fokussierung erst in den nachfolgenden Prozessphasen vorgenommen werden sollte. **Bgm. Hechler** und **Bgm. Jacob** verweisen auf bereits aktuell in der Region laufende Projekte bzw. geeignete H₂-Tankstellenstandorte, verbunden mit der grundsätzlichen Anregung, wichtige Player und bereits laufende Projekte nicht außer Acht zu lassen.

TOP 3 Interkommunale / regionale Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Energieversorgung

Herr **Dr. Clev** begrüßt zu diesem TOP Herrn Müller vom Institut für angewandtes Stoffstrommanagement (IfaS) der Hochschule Trier am Standort Umwelt-Campus Birkenfeld.

Herr Müller leitet seinen Vortrag über interkommunale Kooperationen und deren Herausforderungen und Erfolgsfaktoren für einen Beitrag zur Energiewende mit einer Kurzvorstellung des Projektes „Interkommunale Kooperation als Schlüssel zur Energiewende“ ein. Im Rahmen des zweieinhalbjährigen Forschungsprojektes, dessen Abschluss im Jahr 2016 gewesen sei, habe das Institut für angewandtes Stoffstrommanagement (IfaS) der Hochschule Trier und die Deutsche Umwelthilfe (DUH) untersucht, wie Kommunen und kommunale Träger in zwischengemeindlicher Zusammenarbeit die Herausforderungen einer regionalen Energiewende optimal lösen könnten. Hierbei hätten zwei vordergründige Forschungsfragen im Fokus gestanden: Zum einen, welchen Beitrag interkommunale Kooperationen zur Energiewende leisten könnten und zum anderen, was die wesentlichen Erfolgsfaktoren interkommunaler Kooperationen seien. Nach einer wissenschaftlichen Grundlagenforschung sowie einer daran anschließenden Befragung sowie Interviews sei die Auswahl von sechs Kooperationsmodellen erfolgt, um anhand einer Akteurs-, Strategie- und Prozessanalyse abschließend die ökonomischen, ökologischen und sozialen Effekte zu ermitteln.

Zu den zentralen Effekten von Kooperationen für die Energiewende seien die regionale Wertschöpfung, der Ausbau erneuerbarer Energien sowie die substituierten CO₂-Emissionen herauszustellen. Neben den quantitativ messbaren Effekten gäbe es weiterhin auch qualitative Effekte der interkommunalen Zusammenarbeit, die für den Erfolg eines Kooperationsmodells von großer Bedeutung seien. Hierzu seien u. a. die Erweiterung des Handlungsspielraums und neuer Handlungsmöglichkeiten für die eigene Kommunalverwaltung, eine Verbesserung des Abstimmungs- und Austauschprozesses auf verschiedenen Ebenen und zwischen verschiedenen regionalen Akteuren, die Schaffung von Akzeptanz und Wahrnehmung sowie weiterer Synergieeffekte durch Aufgabenteilung zu benennen. Vieles deute darauf hin, dass ohne die interkommunale Zusammenarbeit der Ausbau der Erneuerbaren Energien in den Beispielregionen weniger erfolgreich verlaufen wäre. Weiterhin würde eine Bürgerbeteiligung neben der Schaffung einer größeren Akzeptanz für den Erneuerbare Energieausbau vor Ort weiterhin eine positive Identifikation mit der Region erreichen.

Kritisch anzumerken sei allerdings, dass interkommunale Kooperation als Beitrag zur Energiewende kein Selbstzweck sei. Kooperation sei dort sinnvoll, wo Aufgaben oder Probleme gemeinsam besser als allein gelöst werden könnten, insbesondere in ländlichen Räumen. Zudem sei gemäß der Studie der finanzielle Handlungsspielraum bei vielen Kommunen nicht nachweisbar gestiegen. Vor diesem Hintergrund sei beim Aufbau solcher Initiativen entscheidend zu klären, wo welche Zuständigkeiten liegen würden, welche Rolle die Kommunen innehätten und an welchen Stellen und mit welchen Strukturen die verschiedenen Akteure, wie bspw. Bürger oder Unternehmen, mitwirken würden.

Als Barrieren solcher interkommunalen Kooperationen als Beitrag zur Energiewende seien die regelmäßig wechselnden Rahmenbedingungen, bspw. EEG, WKA, und die hiermit verbundene fehlende Planungssicherheit, das Fehlen finanzieller Ressourcen zur längerfristigen Sicherstellung der Arbeiten, wie bspw. die Rolle eines Klimaschutzmanagements, aber auch administrative Grenzen zu benennen.

Im anschließenden Diskurs bejaht **Herr Müller** die Frage von **Herrn Dr. Clev**, ob die erfolgten Kooperationen in den Referenzregionen Dinge ermöglicht hätten, die sonst nicht denkbar gewesen wären. So würde bspw. die Energieversorgung seither anders wahrgenommen werden und es gäbe ein zunehmendes Selbstverständnis als Kooperationseinheit im Energiebereich mit einem intensiveren Austausch der unterschiedlichen Akteure. Ebenso bestätigt **Herr Müller** die Frage von **Herrn Dr. Clev**, dass durch den Aufbau von Kooperationen ein gewisses Comeback zurück zu den örtlichen bzw. regionalen Anbieter festgestellt werden könne. Im anschließenden Diskurs über die Übertragbarkeit auf die Region Westpfalz merkt **Herr Siegfried** an, dass ihm im Gegensatz zur Landkreisebene kein direktes Beispiel einer Kooperation für den Ausbau Erneuerbarer Energien bekannt sei, welches auf Ebene einer Region angesetzt worden sei. **Bgm. Jacob** führt hierzu ergänzend aus, dass die Strukturen in den Bundesländern sehr unterschiedlich seien und selbst die Landkreisebene in einzelnen Regionen hierarchisch zu hoch angesetzt sei. Die Ebene der Verbandsgemeinden schiene entsprechend geeigneter. **LR'in Dr. Ganster** bestätigt dies dahingehend, dass auf Kreisebene eine solche Kooperation auch mit Energieversorgern möglich sei, sofern eine Bereitschaft der Verbandsgemeinden bestünde die zugleich aber parallel, unabhängig von diesem Zusammenschluss, Projekte eigenständig umsetzen könnten. **Herr Dr. Clev** führt abschließend aus, dass für die Regionsebene somit verstärkt die Initiatorrolle zu übertragen sei, wohingegen die Umsetzung von Projekten teils räumlich zu sehen sei.

TOP 4 Sachstandsbericht über laufende Mobilitätskonzepte und -projekte in der Region Westpfalz

Herr **Dr. Clev** übergibt das Wort an Frau Dr. Ries, um über die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie Pendler-Radroute Kaiserslautern-Landstuhl, über die Erstellung des ersten Nahverkehrsplans Rheinland-Pfalz sowie über die Mitwirkung im Rahmen des Arbeitskreises „Reaktivierung von Schienenstrecken“ der ARL in der Region zu berichten und auf den Leitfaden „Radwege auf landwirtschaftlichen Wegen“ der Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz hinzuweisen.

Frau **Dr. Ries** führt zur Machbarkeitsstudie Pendler-Radroute Kaiserslautern-Landstuhl (PRR KL-Landstuhl) einleitend aus, dass die Stärkung des Radverkehrs ein zentrales Element der aktuellen Verkehrspolitik der Landesregierung sei. In einer Potenzialbetrachtung habe das Land Rheinland-Pfalz 2014 mögliche Räume für Pendler-Radrouten und Radschnellverbindungen definiert. Maßgeblich seien die Zahlen der potenziellen Nutzer, die bestehenden Pendlerverflechtungen im Berufs- wie Ausbildungsverkehr, die Topografie, vorhandene Radinfrastruktur sowie mögliche Nutzungsverflechtungen gewesen. Auf Basis dieser Potenzialbetrachtung arbeite das Land Rheinland-Pfalz gegenwärtig gemeinsam mit den Kommunen an den insgesamt sieben identifizierten Korridoren der Pendler-Radrouten.

In einem ersten Schritt erfolge für die einzelnen Korridore die Erstellung einer Machbarkeitsstudie, die den Projektträgern als Grundlage dienen solle, indem hier richtungsweisend die grundsätzliche Durchführbarkeit beschrieben werden solle. Die Bezeichnung Radschnellwege würde heute als Überbegriff für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten verwendet, letztere würden in Rheinland-Pfalz als Pendler-Radrouten bezeichnet. Diese sollen urbane (Arbeitsmarkt-)Zentren untereinander bzw. mit ihrem Umland verbinden. In Rheinland-Pfalz sei für Pendler-Radrouten überdies festgelegt worden, dass diese überwiegend auf vorhandenen Straßen und Wegen und mit geringeren Investitionen hergestellt werden sollen. Pendler-Radrouten sollten vor allem direkt, möglichst umwegfrei und störungsarm geführt werden und dabei Bereiche mit hohem Nutzerpotenzial verbinden.

Als einer dieser Korridore sei der Korridor Kaiserslautern – Kindsbach – Landstuhl für eine mögliche PRR identifiziert worden. Als Start- und Endpunkt sei der Hauptbahnhof Kaiserslautern und der Bahnhof Landstuhl festgelegt worden. Die Stadt Kaiserslautern, die Verbandsgemeinde

Landstuhl, das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, vertreten durch den Landesbetrieb Mobilität Kaiserslautern, die Planungsgemeinschaft Westpfalz sowie die Zukunftsregion Westpfalz hätten daher 2021 eine Kooperationsvereinbarung abgeschlossen und eine Machbarkeitsstudie für eine Pendler-Radroute in Auftrag gegeben. Für die Erstellung der Machbarkeitsstudie zur gezielten Untersuchung des PRR-Standards sei im Sommer 2021 das Fachbüro R+T Verkehrsplanung mit Sitz in Darmstadt beauftragt worden. Das Startergespräch mit den beteiligten Projektpartnern und dem Fachbüro habe am 03. September 2021 in Kaiserslautern stattgefunden. Die Zukunftsregion Westpfalz sei Mitfinanzierer der beauftragten Studie, die Geschäftsstelle der Planungsgemeinschaft unterstütze die Kommunen seither mit der ihr übertragenen Koordinierungsfunktion bei der Erstellung der Studie.

Mit der Machbarkeitsstudie solle unter Betrachtung umsetzungsfähiger Varianten eine geeignete Vorzugstrasse ermittelt werden, die wichtige Anknüpfungspunkte (u. a. Bahnhöfe, Universitäts-/Fachhochschulstandorte, Gewerbegebiete) mit beleuchte. Ziel sei, eine für den Pendlerverkehr durchgängige und direkt geführte Radverkehrsverbindung zu entwickeln und dabei wichtige Radverkehrsziele und Arbeitsplatzschwerpunkte zu erschließen. Dabei spiele die Integration in das bestehende Radwegenetz eine zentrale Vorbedingung, um eine zeitnahe und kostengünstige Umsetzung zu ermöglichen. Teilweise würde der vorhandene (begrenzte) Verkehrsraum neu aufgeteilt, um den Radverkehr besser berücksichtigen zu können.

Die nun kurz vor ihrem Abschluss stehende Machbarkeitsstudie solle den Projektträgern als Grundlage zur weiteren Arbeit dienen. Die Machbarkeitsstudie stecke demnach den Rahmen und Umfang des besagten Gebietes ab. Es würde die grundsätzliche Durchführbarkeit beschrieben, wie und wo eine möglichst störungsarme Radverkehrsverbindung im gewünschten Standard für eine Pendler-Radroute geschaffen werden könne. Die Machbarkeitsstudie würde somit eine etwaige Pendler-Radroute-Vorzugstrasse vorschlagen.

Die Studie enthalte auch vier verworfene Trassenvarianten und die Gründe für die Entscheidung der Vorzugstrasse. Die erarbeiteten Maßnahmenvorschläge seien im Zuge der Machbarkeitsstudie auf ihre grundsätzliche Realisierbarkeit zu prüfen. Die tatsächliche Umsetzung müsse im Anschluss an die Machbarkeitsstudie in einer Detailplanung vertiefend untersucht sowie final abgestimmt werden und könne im weiteren Verlauf bei Bedarf, jedoch unter Einhaltung der Pendler-Radrouten-Standards noch angepasst werden.

Nach erfolgter Variantenbewertung sei eine 15,8 km lange Vorzugstrasse mit insgesamt 62 Maßnahmen an der Strecke und 96 Knotenpunktmaßnahmen ermittelt worden.

Die derzeitige Endfassung der Machbarkeitsstudie würde aktuell finalisiert. Die dann fertige Machbarkeitsstudie solle im November 2023 durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau offiziell übergeben werden. Der genaue Termin und Veranstaltungsort stünde allerdings noch nicht fest und würde derzeit organisiert und koordiniert.

Zum Verfahrensstand der seitens der Landesregierung aktuell laufenden Erstellung des ersten Nahverkehrsplans Rheinland-Pfalz führt Frau Dr. Ries wie folgt aus:

Wie bereits in der letzten Ausschusssitzung im März 2023 berichtet, würde derzeit – unter Beteiligung der Kommunen, Zweckverbände und Verkehrsverbände aber auch Fahrgastverbände, Behindertenverbände, Gewerkschaften, Industrie- und Handwerkskammern, Unternehmensverbände sowie Planungsgemeinschaften – der erste rheinland-pfälzische Landesnahverkehrsplan erarbeitet. Rechtliche Grundlage stelle das am 28. Januar 2021 verabschiedete und am 03. Februar 2021 in Kraft getretene neue Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz – NVG) dar. Hiernach solle gemäß § 11 Abs. 1 NVG das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium in Zusammenarbeit mit den Zweckverbänden einen Landesnahverkehrsplan für den öffentlichen Personennahverkehr aufstellen. Der Nahverkehrsplan solle für alle Bereiche des ÖPNV einheitliche Rahmenbedingungen für das ganze Land festlegen – vom Bus- und Zugangebot über Fahrzeugstandards, Infrastruktur, Barrierefreiheit bis hin zu Sozialstandards für die Beschäftigten.

Nach einer bereits im Vorfeld erfolgten Bürgerbefragung im Juni und Juli letzten Jahres habe nun im ersten Halbjahr 2023 der Beteiligungsprozess stattgefunden. Nach einer Auftaktveranstaltung im Februar 2023, zu der seitens der PGW in der letzten Sitzung bereits ein Zwischenstand berichtet worden sei, seien dann Ende März und Mitte Juli Workshops zu den einzelnen Meilensteinen des Beteiligungsverfahrens erfolgt. Ungünstig aus Sicht der Geschäftsstelle der

PGW sei gewesen, dass es hierfür aus organisatorischer Hinsicht jeweils zwei Veranstaltungen gegeben habe: je ein Workshop mit Vertreter/innen relevanter Interessensverbände und je ein Workshop mit Vertreter/innen der ÖPNV-Zweckverbände, Verkehrsverbände und kommunalen Aufgabenträgern. Entsprechend seien die Planungsgemeinschaften nicht in der Diskussionsrunde mit den kommunalen Aufgabenträgern / Landkreisen vertreten gewesen. Weiterhin hätten Mitte Mai zwei Beteiligungstermine mit den im Land tätigen Verkehrsverbänden sowie Verkehrsunternehmen und Arbeitnehmervertretungen stattgefunden.

Die im Rahmen der letzten Ausschusssitzung aus dem Gremium heraus benannten Aspekte seien seitens der Geschäftsstelle in den Workshops eingebracht worden:

- Mindeststandards / Finanzierungsproblematik für Kommunen (im ländlich geprägten strukturschwachen Raum)
- Reaktivierung von stillgelegten Schienenstrecken / Trassensicherung (auch für den Schienengüterverkehr)
- Unterstützung bei der konzeptionellen Erarbeitung eines ganzheitlichen Mobilitätsangebotes für den ländlichen Raum

Eine Entwurfsfassung des ersten rheinland-pfälzischen Nahverkehrsplans liege der Geschäftsstelle der PGW aktuell noch nicht vor. Ende des Jahres solle seitens der Landesregierung ein Referentenentwurf vorliegen. Ob im Rahmen eines sich noch anschließenden Beteiligungsverfahrens Stellungnahmen abgegeben werden könnten, hätte auf Rückfrage seitens der Vertreter des Ministeriums bzw. des beauftragten Büros nicht bestätigt werden können. Inwieweit die Planungsgemeinschaften im weiteren Prozessverlauf eingebunden werden würden, hätte ebenfalls nicht benannt werden können. Angeregt worden sei, dass im Rahmen weiterer Veranstaltungen die Planungsgemeinschaften der Runde mit den kommunalen Aufgabenträgern zugeordnet werden sollten.

Im November letzten Jahres, so Frau Dr. Ries zum Arbeitskreis „Reaktivierung von Schienenstrecken“ der ARL weiter, sei ein Call for Membership der ARL, Akademie für Raumentwicklung in der Leibnizgemeinschaft, für die Mitwirkung im Arbeitskreis „Reaktivierung von Schienenstrecken“ unter Leitung von Herrn Prof. Dr. Axel Prieb (Präsident der ARL) und Herrn Prof. Dr.-Ing. Volker Stölting (TH Köln) ausgerufen worden. Vor dem Hintergrund der aktuell laufenden Reaktivierung der Zellertalbahn habe sich die Geschäftsstelle der PGW auf Anraten von Herrn Guth bei dem Call for Membership für eine Mitwirkung beworben. Der Arbeitskreis sei interdisziplinär zusammengesetzt und bestünde aus zwölf Mitgliedern. Die Geschäftsstelle der PGW wirke in Vertretung von Frau Dr. Elke Ries als Referentin für Infrastruktur und Statistik mit.

Das offizielle Auftakttreffen des Arbeitskreises habe Anfang Februar 2023 in Präsenz in der Geschäftsstelle der ARL in Hannover stattgefunden. Im Arbeitskreis solle die Reaktivierung von Schienenstrecken über deren Bedeutung für die Verkehrswende hinaus in ihren Bedingungen, Bedeutungen und Wirkungen für eine integrierte Raumentwicklung betrachtet werden. Dabei sollen u. a. Leitfragen wie der Beitrag von Streckenreaktivierungen zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse, ihr Beitrag zur Verkehrswende im Personen- und Güterverkehr sowie zur Neuausrichtung der Mobilität in den betroffenen Regionen und mögliche Impulse für die Orts- bzw. Stadtentwicklung im Umfeld reaktiver Stationen behandelt werden. Weiterhin sollen mitunter Hindernisse in der praktischen Umsetzung von Reaktivierungsvorhaben aufgezeigt und der Frage nach geeigneten Zwischennutzungslösungen auf Trassen nachgegangen werden. Im Rahmen von drei Untergruppen sollen die Themenschwerpunkte vertiefend bearbeitet werden.

Derzeit läuft, vorgeschaltet, die Erarbeitung eines Positionspapiers, welches voraussichtlich Ende des Jahres veröffentlicht werden solle. Im Anschluss würde die Arbeit in den Untergruppen vertiefend fortgeführt.

Abschließend wurde unter TOP 4 seitens Frau Dr. Ries auf den Leitfaden „Radwege auf landwirtschaftlichen Wegen“ der Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz hingewiesen. Eine Arbeitsgruppe der Landwirtschaftskammer habe versucht, die zunehmenden Konflikte hinsichtlich der Anforderungen der Landwirtschaft und Fragen der Verkehrssicherheit von Radwegen auf Wirtschaftswegen zu beschreiben und hierzu im Juli 2023 einen Leitfaden veröffentlicht. Diese sei seitens der Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz der Geschäftsstelle der PGW als

Schnittstelle für die unterschiedlichen Nutzungsansprüche in der Region übermittelt worden. Der Leitfaden sei abrufbar unter: https://www.lwk-rlp.de/fileadmin/lwk-rlp.de/Weinbau/Presse/Leitfaden_Radwege_auf_landwirtschaftlichen_Wegen.pdf

TOP 6 Verschiedenes

Wortmeldungen zum TOP 6 „Verschiedenes“ gibt es nicht. Der **Leitende Planer** gibt daraufhin eine Terminvorschau:

- Sitzung des Regionalvorstand: Sitzung am 11.10.2023
- Sitzung der Regionalvertretung: Sitzung am 06.12.2023 (Nachwahlen)
- Sitzung Ausschuss II: Sitzung am 06.03.2024
- Sitzung des Regionalvorstands: Sitzung am 24.04.2024
- ~~Sitzung der Regionalvertretung: Sitzung am 05.06.2024~~ (**Nachtrag:** zwischenzeitlich gestrichen!)

Im Anschluss schließt er die Sitzung mit dem Dank an die Gremienmitglieder.

gez. Dr. Hans-Günther Clev

gez. Dr. Elke Ries

Dr. Hans-Günther Clev
Leitender Planer
(kommissarische Leitung)

Dr. Elke Ries
Protokollführung
PGW-Geschäftsstelle