

LANDTAG RHEINLAND-PFALZ

16. Wahlperiode

Ausschuss für Europafragen und Eine Welt

36. Sitzung am 05.11.2015
– Öffentliche Sitzung –

Protokoll

Beginn der Sitzung: 14:02 Uhr

Ende der Sitzung: 15:30 Uhr

Tagesordnung:

Vor Eintritt in die Tagesordnung

1. Budgetbericht der Landesregierung zum 31. Dezember 2014
Unterrichtung durch die Landesregierung
– Drucksache 16/5252 –

dazu: Vorlage 16/5787

2. Ergebnisse der 113. Plenartagung des Ausschusses der Regionen vom 8. bis 9. Juli 2015 in Brüssel
Unterrichtung nach Art. 89 b LV i.V.m. der hierzu geschlossenen Vereinbarung
Behandlung gemäß § 65 GOLT
– Vorlage 16/5749 –

3. Reform des Wahlrechts des Europäischen Parlaments
Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach § 76 Abs. 2 GOLT
– Vorlage 16/5913 –

Ergebnis:

S. 3

Kenntnisnahme
(S. 4)

Kenntnisnahme
(S. 5)

Erledigt
(S. 6 – 7)

Tagesordnung (Fortsetzung):

- | | Ergebnis: |
|--|--|
| 4. Gelder aus „Horizon 2020“
Antrag der Fraktion der SPD nach § 76 Abs. 2 GOLT
– Vorlage 16/5944 – | Erledigt mit der Maßgabe
schriftlicher Berichterstat-
tung
(S. 3) |
| 5. Auswirkungen des VW Dieselskandals auf Rheinland-Pfalz
Antrag der Fraktion der SPD nach § 76 Abs. 2 GOLT
– Vorlage 16/5945 – | Erledigt
(S. 8 – 11) |
| 6. Maßnahmen gegen Bahnlärm
Antrag der Fraktion der SPD nach § 76 Abs. 2 GOLT
– Vorlage 16/5946 – | Erledigt
(S. 12 – 14) |
| 7. Europas Antworten auf die Flüchtlingsherausforderung und
deren Auswirkungen auf Rheinland-Pfalz
Antrag der Fraktionen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜ-
NEN nach § 76 Abs. 2 GOLT
– Vorlage 16/5947 – | Erledigt
(S. 15 – 20) |
| 8. Auswirkungen des Fluglärms auf Rheinland-Pfalz durch die
Änderung des Luftverkehrsgesetzes
Antrag der Fraktion der SPD nach § 76 Abs. 2 GOLT
– Vorlage 16/5952 – | Abgesetzt
(S. 3) |
| 9. Aktuelle Flüchtlingssituation
Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT
– Vorlage 16/5983 – | Erledigt
(S. 15 – 20) |
| 10. Verschiedenes | S. 21 |

Herr Vors. Abg. Weiner eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden, insbesondere den Ständigen Vertreter der Bevollmächtigten des Landes beim Bund und für Europa, für Medien und Digitales, Herrn Tidow, sowie Frau Dr. Beckmann, Referatsleiterin in der Vertretung des Landes Rheinland-Pfalz beim Bund und für Europa.

Vor Eintritt in die Tagesordnung:

Der Ausschuss beschließt, den **Tagesordnungspunkt**

- 4. Gelder aus „Horizon 2020“**
Antrag der Fraktion der SPD nach § 76 Abs. 2 GOLT
– Vorlage 16/5944 –

gemäß § 76 Abs. 2 Satz 3 der Geschäftsordnung des Landtags mit Einverständnis der Antragstellenden und der Landesregierung mit der Maßgabe für erledigt zu erklären, dass die Landesregierung dem Ausschuss schriftlich berichtet.

Der Ausschuss beschließt des Weiteren, **Tagesordnungspunkt**

- 8. Auswirkungen des Fluglärms auf Rheinland-Pfalz durch die Änderung des Luftverkehrsgesetzes**
Antrag der Fraktion der SPD nach § 76 Abs. 2 GOLT
– Vorlage 16/5952 –

von der Tagesordnung abzusetzen.

Der Ausschuss beschließt außerdem, die **Tagesordnungspunkte**

- 7. Europas Antworten auf die Flüchtlingsherausforderung und deren Auswirkungen auf Rheinland-Pfalz**
Antrag der Fraktionen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach § 76 Abs. 2 GOLT
– Vorlage 16/5947 –
- 9. Aktuelle Flüchtlingssituation**
Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT
– Vorlage 16/5983 –

gemeinsam aufzurufen und zu beraten.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Budgetbericht der Landesregierung zum 31. Dezember 2014

Unterrichtung durch die Landesregierung

– Drucksache 16/5252 –

dazu: Vorlage 16/5787

Der Ausschuss nimmt von der Unterrichtung – Drucksache 16/5252 –
Kenntnis (siehe Vorlage 16/6005).

Punkt 2 der Tagesordnung:

Ergebnisse der 113. Plenartagung des Ausschusses der Regionen vom 8. bis 9. Juli 2015 in Brüssel

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

Behandlung gemäß § 65 GOLT

– Vorlage 16/5749 –

Auf die Frage von **Herrn Vors. Abg. Weiner**, ob einer der Anwesenden an der Plenartagung teilgenommen habe und zu der schriftlichen Vorlage etwas anzumerken sei, erklärt **Herr Abg. Wiechmann**, das Programm der luxemburgischen Ratspräsidentschaft habe einen der Schwerpunkte dargestellt, der länger behandelt worden sei. Die verabschiedeten Resolutionen sowie die Namen der Kommissare, die als Gäste an der Tagung teilgenommen hätten, seien im schriftlichen Bericht aufgeführt.

Herr Tidow (Ständiger Vertreter der Bevollmächtigten des Landes beim Bund und für Europa, für Medien und Digitales) führt aus, aufgrund der Erkrankung von Frau Staatssekretärin Kraege solle nun Frau Staatssekretärin Raab Mitglied im Ausschuss der Regionen (AdR) werden. Nach einem diesbezüglichen Beschluss im Ministerrat und der Zustimmung des Landtags stehe nun noch die Zustimmung des EU-Ministerrates aus. Momentan vertrete Herr Abgeordneter Wiechmann als Einziger das Land Rheinland-Pfalz im AdR.

Es werde ein herzlicher Dank an Frau Charbonnier ausgesprochen, die zuständige Kollegin aus Brüssel, die den Ausschuss der Regionen sowie den Bericht vorbereite.

Herr Vors. Abg. Weiner bedankt sich für die Erläuterungen.

Der Ausschuss nimmt von der Unterrichtung – Vorlage 16/5749 – Kenntnis.

Punkt 3 der Tagesordnung:

Reform des Wahlrechts des Europäischen Parlaments
Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach § 76 Abs. 2 GOLT
– Vorlage 16/5913 –

Herr Abg. Wiechmann erläutert, eine Reform des europäischen Wahlrechtes beinhalte unterschiedliche Elemente. In Deutschland werde beispielsweise darüber diskutiert, wie eine Erhöhung der Wahlbeteiligung zu bewerkstelligen sei. Darüber hätten auch die Kollegen im Europäischen Parlament diskutiert und dazu einen Bericht vorgelegt.

Herr Vors. Abg. Weiner gibt bekannt, am 4. November 2015 sei der Vertreter der Britischen Botschaft in Mainz gewesen. Das Wahlrecht in Großbritannien unterscheide sich vom deutschen Wahlrecht. So werde dort zum Beispiel an einem Mittwoch gewählt. In der EU bestehe ein großer Harmonisierungsbedarf.

Herr Tidow (Ständiger Vertreter der Bevollmächtigten des Landes beim Bund und für Europa, für Medien und Digitales) legt dar, auf europarechtlicher Ebene gebe es nur einige allgemeine Vorgaben für die Wahl zum Europäischen Parlament. Vorgesehen sei das Verhältniswahlrecht. Die wesentlichen Wahlmodalitäten richteten sich nach dem Europawahlrecht der Mitgliedstaaten.

In den Nationalstaaten sei derzeit in 14 Mitgliedstaaten eine Sperrklausel vorgesehen. Diese betrage in Zypern 1,8 %, in Griechenland 3 %, in Österreich, Schweden und Italien 4 %, in Frankreich, Kroatien, Litauen, Tschechien, Polen, Rumänien, Ungarn, Slowenien und Lettland 5 %. In den anderen Ländern gebe es keine Sperrklausel. Kleine Länder mit wenigen Abgeordneten benötigten zudem keine Sperrklausel, da zuerst ein gewisser Stimmenanteil erreicht sein müsse, um überhaupt einen Abgeordneten ins Europaparlament entsenden zu können.

In Deutschland sei bis vor einigen Jahren die Fünfprozentklausel vorgesehen gewesen, die vom Bundesverfassungsgericht 2011 gekippt worden sei, ebenso wie 2014 die Dreiprozentklausel. Infolgedessen hätten 0,5 % der Stimmen für ein Mandat im Europäischen Parlament ausgereicht. Dies habe dazu geführt, dass beispielsweise Die Partei mit ihrem Vorsitzenden, dem Satiriker Martin Sonneborn, den Einzug ins Europäische Parlament geschafft habe. Die 96 deutschen Abgeordneten gehörten 13 verschiedenen Gruppierungen an.

Der Verfassungsausschuss des Europäischen Parlaments habe die Auffassung vertreten, dass zu einem starken Parlament stabile Mehrheiten und große Fraktionen gehörten, um auf Augenhöhe mit Kommission und Rat agieren zu können. Dies werde durch die starke Zerklüftung aufgrund der Wahlrechtssituation und die zunehmend knappen Abstimmungen erschwert. Deshalb sei das Europäische Parlament initiativ geworden, wozu es in diesem Bereich seit dem Vertrag von Lissabon die Berechtigung habe.

Ziel des Verfassungsausschusses sei es gewesen, einen Vorschlag vorzulegen, um die Europawahlen 2019 transparenter, demokratischer und attraktiver zu machen. Der Ausschuss habe folgende Vorschläge vorgelegt: Bei Wahlen zum Europäischen Parlament solle künftig eine verbindliche Sperrklausel von 3 % bis 5 % gelten. Die Wahllisten sollten mit Blick auf die Chancengleichheit nach dem Reißverschlussverfahren abwechselnd mit weiblichen und männlichen Kandidaten besetzt werden. Das Logo der europäischen Parteien, denen ein Kandidat angehöre, solle ebenso groß wie das jeweilige Logo der nationalen Parteien auf den Wahlplakaten abgebildet werden. Es werde empfohlen, das Wahlalter auf 16 Jahre zu senken, was im Augenblick nur in Österreich der Fall sei. Unionsbürger, die sich vorübergehend in Drittländern aufhielten, sollten künftig an Europawahlen teilnehmen können. Eine elektronische Wahl solle eingeführt werden.

Diese Vorschläge würden als sehr ambitioniert betrachtet. Es gebe Vorschläge, zu denen auch in den nationalen Auseinandersetzungen immer wieder und heftig diskutiert werde.

Eine mögliche europäische Sperrklausel hätte Auswirkungen auf das deutsche Europarecht; denn die europäischen Vorgaben müssten vom nationalen Gesetzgeber umgesetzt werden. Eine bei Europawahlen in Deutschland geltende Sperrklausel wäre als europäisches Recht nicht an nationalem Ver-

fassungsrecht zu messen. Die vom Bundesverfassungsgericht verworfene deutsche Sperrklausel sei an nationalem Recht gemessen worden. Weil es keine europäischen Vorgaben gegeben habe, hätten die Richter seinerzeit entschieden, dass die Sperrklausel unzulässig sei. Dies würde sich durch eine für Deutschland verbindliche europäische Vorgabe ändern.

Aus Sicht der Landesregierung gingen die Vorschläge in die richtige Richtung. Es habe sich gezeigt, dass die Abschaffung der deutschen Sperrklausel zur Fragmentierung der deutschen Delegation im Europäischen Parlament beigetragen habe. Angesichts der enormen politischen Herausforderungen, vor denen die EU stehe, sei ein starkes Europäisches Parlament, das mit starker Stimme sprechen könne, unerlässlich. Das Europäische Parlament habe sich in den letzten Jahren zu einem zentralen Akteur mit einer kritischen Stimme im Institutionengefüge entwickelt.

Die übrigen Vorschläge zielten auf eine Stärkung der demokratischen Vertretung der europäischen Bürgerinnen und Bürger ab und wiesen daher im Grundsatz in die richtige Richtung.

Im Europäischen Parlament gebe es derzeit gut 36 % weibliche Abgeordnete. Anstrengungen, die auf ein ausgewogenes Geschlechterverhältnis abzielten, seien grundsätzlich zu unterstützen. Die Herabsetzung des aktiven Wahlalters auf 16 Jahre könne eine Chance sein, die jüngere Generation stärker für die europäischen Belange zu interessieren und dem immer wieder artikulierten Wunsch nach mehr Einflussnahme entgegenzukommen.

Im Einzelnen bleibe abzuwarten, wie die konkreten Vorschläge im weiteren Verfahren ausgestaltet würden. Im Augenblick sei davon auszugehen, dass es für die Vorschläge eine Mehrheit im Europäischen Parlament geben werde. Nachfolgend müssten sie im Rat von den Mitgliedstaaten beraten werden. Eine Ratsentscheidung erfordere in diesem Fall Einstimmigkeit, da es sich um ein Vorgehen im besonderen Gesetzgebungsverfahren handele. Insofern stelle dies kein einfaches Verfahren dar. Das Thema werde im Ausschuss sicherlich erneut behandelt werden.

Nach Art. 223 des EU-Vertrages träten auf EU-Ebene beschlossene Wahlrechtsänderungen nach Zustimmung der Mitgliedstaaten im Einklang mit ihren jeweiligen verfassungsrechtlichen Vorschriften in Kraft. Für Deutschland bedeute dies, das Integrationsverantwortungsgesetz müsse nur mit Zustimmung des Bundesrates erfolgen, wobei keine Zweidrittelmehrheit erforderlich sei. Das Land Rheinland-Pfalz sei im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu beteiligen.

Herr Vors. Abg. Weiner bittet um Auskunft, ob bei der Abstimmung der nationalen Parlamente über die Punkte einzeln abgestimmt werde, sodass wenigstens ein Teil der Reformvorschläge durchgesetzt werden könne, oder ob bei Ablehnung eines Teilaspektes durch ein Land das ganze Paket hinfällig werde.

Bei der elektronischen Wahl seien die Esten mit ihrem Wunsch nach deren Durchsetzung ganz vorne dabei. Andere sähen noch technische Unzulänglichkeiten oder hätten Probleme mit dem Reißverschlussprinzip oder dem Wahlalter.

Herr Tidow antwortet, dies hänge von der Diskussion des Rates ab. Wenn beispielsweise ein gemeinsamer Nenner im Hinblick auf die Sperrklausel gefunden werde, sei das Hervorgehen eines reduzierten Vorschlages aus dem Verfahren vorstellbar.

Die Zusammenfassung von **Herrn Vors. Abg. Weiner**, zuerst werde das Einstimmigkeitsprinzip sondiert, danach erst kämen die Vorschläge in die Parlamente, wird von **Herrn Tidow** bestätigt.

Der Antrag – Vorlage 16/5913 – hat seine Erledigung gefunden.

Punkt 5 der Tagesordnung:

Auswirkungen des VW Dieselskandals auf Rheinland-Pfalz
Antrag der Fraktion der SPD nach § 76 Abs. 2 GOLT
– Vorlage 16/5945 –

Herr Roh (Abteilungsleiter im Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten) berichtet, in Deutschland gelte die Luftqualitätsrichtlinie aus dem Jahr 2008, die seit 2010 bestimmte Grenzwerte unter anderem für Stickoxid vorschreibe. Dieser Grenzwert von 40 µg/m³ im Jahresmittel sei in den letzten Jahren an 60 % bis 70 % aller verkehrsnahen Messstellen überschritten worden. Dies gelte auch für die rheinland-pfälzischen Messstationen in Mainz, Ludwigshafen und Koblenz.

In Koblenz und Ludwigshafen habe der Jahresmittelwert 2014 bei 46 µg/m³ bzw. 47 µg/m³ gelegen. In der Parcusstraße in Mainz habe er 57 µg/m³ betragen. Diese Werte lägen im Mittelfeld aller deutschen Verkehrsmessstationen. Städte wie Berlin und insbesondere Stuttgart wiesen deutlich höhere Werte auf.

Trotz deutlicher Senkung der Emissionsgrenzwerte für Kraftfahrzeuge in den vergangenen Jahren habe in Mainz, genau wie an allen anderen Messstationen, kein signifikanter Rückgang der NO₂-Konzentrationen festgestellt werden können. Nach derzeitiger Sicht der Dinge sei dies weder für 2015 noch für die kommenden Jahre zu erwarten.

Erwartungsgemäß gefalle dies der Kommission nicht. Nach einem Pilotverfahren Mitte 2015 habe sie ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland eingeleitet.

Der Hauptverursacher für die NO₂-Überschreitungen sei der Straßenverkehr, insbesondere die Dieselfahrzeuge, da hier die realen NO_x-Emissionen um ein Vielfaches, im Schnitt um das Siebenfache, höher als die geforderten Grenzwerte der EU-Typprüfung lägen.

Der VW-Abgasskandal habe die Diskrepanz zwischen realen Emissionen und geforderten Grenzwerten wieder neu in den Blick gerückt. VW habe eine Steuerungssoftware eingebaut, die feststelle, wann sich ein Fahrzeug auf dem Prüfstand befinde. Wenn sich beispielsweise nur die Vorderachse bewege, werde in das Betriebsmanagement eingegriffen und das Abgasnachbehandlungssystem beeinflusst, sodass sich veränderte Werte ergäben, die mit den im Rahmen des Typprüfverfahrens vorgesehenen Werten konform gingen.

In Deutschland seien insbesondere die Euro-5-Dieselmotoren der Größen 2 Liter, 1,6 Liter und 1,2 Liter betroffen. Das Kraftfahrt-Bundesamt habe Mitte Oktober 2015 den Rückruf von 2,4 Millionen Fahrzeugen durch VW angeordnet, wobei die entsprechende Software aus allen Fahrzeugen zu entfernen sei und alle Maßnahmen zur Wiederherstellung eines vorschriftsmäßigen Zustands zu ergreifen seien.

Der Rückruf betreffe 5,4 % aller Pkw bzw. 17 % aller Diesel-Pkw in Deutschland. In Rheinland-Pfalz seien ca. 125.000 Fahrzeuge betroffen.

Zu den Auswirkungen der Abgasmanipulation auf Stickoxid-, Feinstaub- und CO₂-Belastungen könne zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage getroffen werden. Rheinland-Pfalz setze sich jedoch massiv für eine lückenlose Aufklärung und Folgeabschätzung des Skandals ein. Gewünscht werde, dass das Umweltbundesamt in die entsprechenden Untersuchungen mit einbezogen werde und die Manipulationen bewerte, insbesondere in Bezug auf die NO₂-Werte.

Bei dem Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland müsse nicht nur auf das Verfahren an sich, sondern auch auf die erhöhten Werte reagiert werden. Dazu gebe es mehrere Ansätze.

Der erste Ansatz sei aus fachlicher Sicht unabdingbar erforderlich. Es müsse einen realistischen Typprüfzyklus bei der Zulassung der Fahrzeuge geben, der mit einer Messung der Emissionen im realen Fahrbetrieb (RDE: Real Driving Emissions) zu verbinden sei. Der Rollenprüfstand, auf dem das

derzeitige Typprüfverfahren stattfinden, könne beeinflusst werden. Dies sei sowohl durch Eingriffe in das Motormanagement per Software als auch durch ein zu den gewünschten Ergebnissen führendes idealtypisches Verfahren mit erhöhtem Reifendruck etc. möglich.

Wie sich gezeigt habe, lägen die NO_x-Emissionen bei Diesel-Pkw ab der Euro-3-Norm deutlich über den von der EU-Kommission vorgegebenen Grenzwerten. Insofern sei es nicht verwunderlich, dass die Länder und Kommunen trotz umfangreicher Luftreinhaltepläne und -maßnahmen, wie beispielsweise der Einrichtung von Umweltzonen, deutschlandweit nach wie vor nicht hätten sicherstellen können, dass die festgelegten Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid an verkehrsreichen Straßen eingehalten würden.

Eine Reihe von Klagen durch Umweltverbände habe diese Problematik nochmals deutlich gemacht. Die für die Luftreinhalteplanung zuständigen Behörden würden auch im kommenden Gerichtsverfahren unterliegen, da kein Gericht die auf lokaler oder regionaler Ebene nur noch sehr begrenzt vorhandenen Minderungsmöglichkeiten als ausreichenden Grund anerkenne, die NO₂-Emissionswerte schnellstmöglich und dauerhaft einzuhalten zu können.

Die Rechtsprechung sei stringent: Die Luftreinhaltepläne müssten, wenn erforderlich, einschneidende Maßnahmen enthalten, um eine möglichst schnelle Verringerung der Belastung unter das Grenzwertniveau zu erreichen. In diesem Zusammenhang gelte der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz. Dort sei eine mögliche Einschränkung der von Maßnahmen Betroffenen gegenüber dem Gesundheitsschutz mit Sicherheit nachrangig zu betrachten. Bei Betrachtung des Gesundheitsschutzes werde nicht mehr relevant sein, wie viele Fahrzeuge betroffen seien.

Um die Luftqualitätsgrenzwerte für NO₂ einhalten zu können, sei es zwingend erforderlich, die Emissionen von Dieselfahrzeugen im realen Betrieb deutlich zu reduzieren und die Wirksamkeit der eingesetzten Schadstoffminderungssysteme über die gesamte Nutzungsdauer der Fahrzeuge sicherzustellen, sowohl in Bezug auf die Nutzungsdauer als auch auf die Betriebszustände.

Aus technischen Gründen sei es erforderlich, einen sogenannten Konformitätsfaktor, also die Abweichung der Messergebnisse im realen Betrieb von den Typprüfgrenzwerten, einzuführen, da beispielsweise eine Abgasnachbehandlung mit einem SCR-Katalysator mit der Einspritzung von Harnstoff verbunden und dies in kleinen Fahrzeugen noch nicht möglich sei. Großfahrzeuge stünden weniger im Fokus, da bei ihnen die technische Möglichkeit bestehe. So könne dort beispielsweise der Tank untergebracht und die Abgasbehandlungsanlage bei zu niedrigen Temperaturen aufgeheizt werden.

Vor diesem Hintergrund habe die Europäische Kommission in der vergangenen Woche die Konformitätsfaktoren festgelegt:

- Ab dem 1. September 2017 gelte ein Konformitätsfaktor von 2,1 für neue Fahrzeugtypen.
- Ab dem 1. September 2019 gelte ein Konformitätsfaktor von 2,1 für alle neu zugelassenen Fahrzeuge.
- Ab dem 1. September 2020 gelte ein Konformitätsfaktor von 1,5 für neue Fahrzeugtypen.
- Ab dem 1. September 2021 gelte ein Konformitätsfaktor von 1,5 für alle neu zu gelassenen Fahrzeuge.

Die Konformitätsfaktoren seien nicht so streng, wie es von fachlicher Seite wünschenswert gewesen wäre. Dennoch führten sie bei einer Erneuerung der Fahrzeugflotte zu einer deutlichen Verbesserung der Situation.

Der zweite Ansatz, mit dem auf die erhöhten Werte reagiert werden könne, sei eine Überprüfung der Abgasstandards durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Die Landesregierung fordere die Durchführung stichprobenhafter Messungen der Fahrzeuge im realen Betrieb durch das KBA sowie eine anschließende Übermittlung der festgestellten Ergebnisse an das Bundesumweltministerium. Überschreitungen könnten dann sanktioniert werden.

Die Kommission habe laut den Nachrichten vom 5. November 2015 beschlossen, künftig die Behörden in den einzelnen Mitgliedstaaten zu kontrollieren. Eine Richtlinie aus dem Jahr 2007 schreibe die Kontrollen vor, sei aber bisher noch nicht umgesetzt worden.

Der dritte Ansatz sei der stufenweise Abbau der Privilegierung von Dieselmotoren im Hinblick auf die Energiesteuer. Vor dem Hintergrund der günstigeren Spritpreise verwundere es nicht, dass Dieselpkw einen Anteil von 33 % am gesamten Bestand hätten. Bei den Neuzulassungen betrage der Anteil 50 %. Der Preisunterschied zwischen Otto- und Dieselmotoren von bis zu 20 Eurocent pro Liter in Verbindung mit einer bestimmten Fahrleistung machten den höheren Anschaffungspreis wett.

Die Weltgesundheitsorganisation habe schon 2012 offiziell vor der krebserregenden Eigenschaft von Dieselmotoren (Ruß) gewarnt. Die steuerliche Bevorzugung von Dieselmotoren sei daher zu hinterfragen. Wenn jedoch durch die Lenkungswirkung einer solchen Steuer die Anzahl der Dieselfahrzeuge massiv reduziert würde, werde bezweifelt, ob die CO₂-Klimaschutzziele eingehalten werden könnten. Dieselfahrzeuge gehörten nach wie vor zu den sparsamsten Fahrzeugen. Selbst Dieselmotoren mit vielen PS wiesen niedrige Verbräuche auf.

Der vierte Ansatz sei eine deutliche Erhöhung der Förderung der Elektromobilität durch den Bund. Als Ziel für das Jahr 2020 sollten 1 Million Elektrofahrzeuge im Fahrzeugbestand erreicht werden. Zum 1. Januar 2015 habe die Anzahl erst bei rund 19.000 gelegen, in Rheinland-Pfalz bei 622. Weitere Anstrengungen in Bezug auf Infrastruktur und Förderung müssten geleistet werden.

Der fünfte Ansatz sei die Fortschreibung der Kennzeichnungsverordnung (35. Verordnung zur Umsetzung des Bundesimmissionsschutzgesetzes). Durch die regelmäßige Erneuerung der Fahrzeugflotte habe sich der Anteil der Fahrzeuge mit einer grünen Plakette von 81,3 % im Jahr 2009 auf 92,2 % im Jahr 2015 erhöht. Es werde nicht davon ausgegangen, dass sich der VW-Skandal an dieser Stelle auswirke, da die Euro-4-Norm NO_x nicht berücksichtigt.

Ungeachtet dessen gebe die Diskrepanz zwischen Prüfstands- und Realmesswerten beim Ausstoß Anlass, über eine Ausweitung des Geltungsbereichs der 35. BImSchV (Plakettenverordnung) auf NO_x-Emissionen nachzudenken.

Dies habe allerdings im Zusammenhang mit den Umweltzonen eine Verschärfung der Einfahrtvoraussetzungen zur Folge. Es sei eine geeignete Möglichkeit, die NO₂-Belastung insbesondere in verkehrsreichen Innenstädten zu senken, könne allerdings 30 % bis 35 % der Fahrzeuge von der Einfahrt in eine Stadt mit Umweltzone ausschließen.

Besonders betroffen wären die Halter im Euro-5-Segment, die sich vor kurzem ein neues Fahrzeug gekauft hätten. Für diese bedeute es eine Wertminderung und de facto ein Fahrverbot in Städten mit entsprechender Umweltzone.

Für den ÖPNV zöge es Nachrüstungen oder das Erteilen von Ausnahmegenehmigungen nach sich. An dieser Stelle bestehe noch viel Diskussionsbedarf.

Bei einer Anpassung der 35. BImSchV müsse der Gedanke der Sozialverträglichkeit berücksichtigt werden.

Herr Vors. Abg. Weiner weist darauf hin, die eigentliche Frage der antragstellenden Fraktion, von der sich nun relativ weit entfernt werde, betreffe die Sicht der Verbraucher und sei beantwortet worden. Die technischen Einzelheiten einer Verschärfung gehörten womöglich eher in den Umweltausschuss.

Herr Abg. Klöckner bedankt sich für den Bericht und bittet um den Sprechvermerk. Der VW-Skandal werde demnach nicht dazu führen, dass den Autos mit grüner Plakette diese aberkannt werde.

Herr Roh gibt zur Auskunft, nach derzeitiger Lage sei dies korrekt.

Herr Abg. Klöckner führt aus, bei vielen, die ihn angesprochen hätten, bestehe eine gewisse Verunsicherung, ob sie ihr Fahrzeug in Umweltzonen noch verwenden dürften.

Herr Vors. Abg. Weiner stellt die Frage, ob die neuen Messungen im Fahrbetrieb die Fahrzeuge aller Automarken betreffen. Wenn alle über den Grenzwerten lägen, was wahrscheinlich der Fall sein werde, stelle sich die Frage, ob die Grenzwerte nicht neu justiert werden müssten, da sich ansonsten ein

36. Sitzung des Ausschusses für Europafragen und Eine Welt am 05.11.2015
– Öffentliche Sitzung –

faktisches Fahrverbot für Dieselfahrzeuge ergebe. Dies würde die deutsche Wirtschaft massiv betreffen.

Herr Abg. Wiechmann erläutert, für Rheinland-Pfalz sei Opel in Bezug auf den Automobilmarkt und die Arbeitsplätze relevanter als VW. Ein derartiges Thema könne die rheinland-pfälzische Wirtschaftskraft und den Arbeitsmarkt massiv beeinträchtigen. Zu fragen sei, inwieweit dies Folgen für VW und andere Automobilhersteller habe und was getan werde, um weiteren Schaden von der Industrie abzuwenden.

Herr Roh antwortet, VW habe das Ganze ins Rollen gebracht. Das Problem liege jedoch im Typprüfverfahren und der damit verbundenen Diskrepanz zwischen realem Ausstoß und den geforderten Werten begründet. Im Durchschnitt überstiegen die real gemessenen Werte die EU-Grenzwerte um das bis zu Siebenfache. Dies liege am Verfahren. Für größere Pkw sei es kein Problem, die Werte im realen Betrieb einzuhalten. Dort sei eine entsprechende Technik eingebaut.

Die verschiedenen Daten, ab denen die neuen Konformitätsfaktoren gälten, gäben den Herstellern die Möglichkeit, ihre Technologie anzupassen. Der Einbau eines SCR-Katalysators sei in größeren Fahrzeugen etwa ab Passat-Klasse unproblematisch. Mit entsprechendem Motormanagement würden dann die Grenzwerte eingehalten. Betroffen seien alle Hersteller.

Herr Vors. Abg. Weiner bedankt sich für den Bericht.

Ab sofort werde Frau Richterin Susanne Müller als zuständige Juristin die Betreuung des Ausschusses übernehmen. Eine herzliche Begrüßung werde ausgesprochen.

Herr Dr. Markus Hardt werde den Ausschuss weiterhin unterstützen, wenn Not am Mann sei. Ihm werde herzlich für die Betreuung des Ausschusses in der Interimszeit gedankt.

Auf Bitten von Herrn Abg. Klöckner sagt Herr Roh zu, dem Ausschuss seinen Sprechvermerk zukommen zu lassen.

Der Antrag – Vorlage 16/5945 – hat seine Erledigung gefunden.

Punkt 6 der Tagesordnung:

Maßnahmen gegen Bahnlärm

Antrag der Fraktion der SPD nach § 76 Abs. 2 GOLT

– Vorlage 16/5946 –

Herr Dr. Speck (Referatsleiter im Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur) trägt vor, Ausgangspunkt sei die Absicht der Bundesregierung, dass ab Ende 2020 keine lauten Güterwagen mehr auf dem deutschen Bahnnetz unterwegs sein sollten. Zweifel daran seien nach einem Brief von EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc an Bundesverkehrsminister Dobrindt aufgetaucht, die für die Verschiebung eines solchen Termins eintrete und nationale Alleingänge nicht befürworte.

Die Landesregierung habe das im Antrag genannte Schreiben der EU-Kommissarin Violeta Bulc vom 12. Juni 2015 zur Verminderung des Bahnlärms zur Kenntnis erhalten. Aus dem Schreiben gehe die grundsätzliche Unterstützung der Kommission für die Politik des Bundes gegen Bahnlärm hervor. Allerdings werde der Bund gebeten, auf seine angestrebte nationale Lösung ab 2020 zugunsten einer gesamteuropäischen Lösung nach 2021 zu verzichten.

Die Landesregierung sei dieser Verzögerungsabsicht durch ein gemeinsames Schreiben von Umweltministerin Höfken und Verkehrsminister Lewentz entgegengetreten. Sie habe auf die extreme Situation im Mittelrheintal und auf die dort immer noch vorhandenen Lärmspitzen bis über 100 dB und Mittelungspegel bis über 80 dB hingewiesen.

Sie habe auch darauf hingewiesen, dass die mit der Absicht der Bundesregierung verbundene Entlastung vor dem Hintergrund dieser hohen Lärmpegel bereits viel zu spät komme. Eine weitere Verzögerung durch eine gesamteuropäische Lösung wäre der Bevölkerung daher weder vermittelbar noch könne sie von der rheinland-pfälzischen Landesregierung akzeptiert werden.

Nach Wahrnehmung der Landesregierung werde die für 2020 vorgesehene Beschränkung seitens des Eisenbahnsektors in Deutschland inzwischen allgemein akzeptiert. Die Umrüstung finde jetzt verstärkt statt und könne wohl bis zum Jahr 2020 abgeschlossen werden. Bei einer Verzögerung würden die Halter, die ihre Fahrzeuge umgerüstet oder neue Fahrzeuge beschafft hätten, wegen der damit verbundenen höheren Kosten benachteiligt werden.

Deshalb habe die Landesregierung die EU-Kommissarin gebeten, in ihrer Politik den in der Europäischen Charta der Grundrechte bereits in Art. 3 verankerten Anspruch auf Unversehrtheit mindestens gleichrangig mit verkehrlichen Aspekten zu berücksichtigen und die Pläne Deutschlands zur Einführung von Durchfahrverboten ab 2020 aktiv zu unterstützen. Parallel dazu sollten die eigenen Planungen der EU entsprechend beschleunigt und vorgezogen werden.

Nach Information der Landesregierung halte die Bundesregierung an ihrer Absicht fest, den Einsatz lauter Güterwagen ab 2020 so zu begrenzen, dass auf den Rheintalstrecken und anderen stark befahrenen Güterkorridoren praktisch keine lauten Güterwagen mehr zugelassen seien. Die Landesregierung unterstütze dieses Ziel. Die Forderung, Maßnahmen zu ergreifen, sollten im kommenden Jahr nicht die Hälfte der Waggons umgerüstet sein, hätten Staatsminister Lewentz und Staatsministerin Höfken im gemeinsamen Gespräch mit den Verkehrs- und Umweltressorts der Länder Baden-Württemberg, Hessen und Nordrhein-Westfalen gegenüber Bundesverkehrsminister Dobrindt am 12. Juni 2015 aufrechterhalten.

Zum aktuellen Stand der Überlegungen auf Kommissionsebene verfüge die Landesregierung derzeit über keine Information. Es werde darauf hingewiesen, dass die Landesregierung im November 2015 Gespräche mit Vertretern der EU-Kommission plane.

Herr Vors. Abg. Weiner bedankt sich für den Bericht.

Herr Abg. Klöckner merkt an, das Thema beschäftige den Ausschuss schon seit langer Zeit. Zur Zeit seiner Mitgliedschaft im Ausschuss der Regionen (AdR) sei mithilfe der fachkundigen Kompetenz von Herrn Dr. Speck ein Antrag von Frau Ministerin Conrad und ihm selbst eingebracht worden, der leider nicht den gewünschten Erfolg gezeitigt habe.

Am Mittelrhein kämpften viele Bürgerinitiativen seit Jahren gegen Bahnlärm und trafen sich beispielsweise monatlich am Bahnhof Neuwied zu einer Demonstration mit etwa 100 bis 150 Personen. Im Gespräch mit den Betroffenen vor Ort werde deutlich, wie hoch die inzwischen auch wissenschaftlich nachgewiesene gesundheitliche Belastung sei.

Es stelle sich die Frage, ob es sich nicht um einen starken Eingriff in das Subsidiaritätsprinzip handle, wenn sich eine nationale Regierung aufgrund einer Gesundheitsgefährdung der Bürger im nationalen Interesse zum Handeln gezwungen sehe, Brüssel jedoch dem angestrebten Handlungszeitraum widerspreche.

Herr Vors. Abg. Weiner äußert, es werde übereinstimmend begrüßt, dass die Landesregierungen und die Bundesregierung diesem Ansinnen entgegengetreten seien. Das Problem sei auf europäischer Ebene ebenso wie in Deutschland bekannt. Weitere fünf Jahre als Übergangszeit seien vorhanden. Es gebe keinen Anlass, die angestrebte Frist aufzuweichen.

Herr Abg. Klöckner erinnert sich, die Begründung beim AdR habe damals gelautet, sogenannte Flusterbremsen sollten serienreif hergestellt werden, und solange diese nicht vorlägen, solle kein nationales Handeln angestrebt werden.

Unverständlich sei die Haltung, trotz der Möglichkeit zur Umrüstung darauf warten zu sollen, dass andere nachzögen.

Herr Dr. Speck erklärt, bei einer intensiven Forschung vor einigen Jahren sollten Verbundstoff-Bremssohlen gefunden werden, bei denen der Austausch der alten Grauguss-Bremssohlen kostengünstiger als die Umrüstung des gesamten Bremsgestänges sei. Die Umrüstung des gesamten Bremsgestänges wäre bei Verwendung der sogenannten K-Sohlen wie beispielsweise in der Schweiz notwendig geworden.

Die Forschung habe zu Ergebnissen geführt, aber die Hoffnung auf eine unbeschränkte Zulassung habe sich nicht erfüllt. Die entsprechenden Bremsklötze müssten wesentlich häufiger kontrolliert werden. Aufgrund andersartiger Radabnutzung müssten die Räder häufiger geprüft werden, was in Werkstätten durchgeführt werden müsse und bei den Betreibern der Güterwagen zu höheren Kosten führe. Da aber alle neuen Güterwagen, sofern sie nicht mit Scheibenbremsen ausgerüstet würden, mit K-Sohlen ausgestattet würden, handle es sich bei der sogenannten LL-Sohle als Ergebnis der Forschung bereits um ein Auslaufmodell, das mit Verschwinden der alten Güterwagen ebenfalls vom Markt verschwinden werde.

Dennoch erfolge die Umrüstung in Deutschland nun mit den LL-Sohlen. Es bestehe die Hoffnung, dass immer mehr Güterwagen mit Scheibenbremsen ausgestattet würden, die eine Laufruhe ähnlich der von Reisezugwagen ermöglichen. Die Technik sei vorhanden. Daher werde dafür eingetreten, dass in den lärmabhängigen Trassenpreissystemen wie in der Schweiz ein zusätzlicher Anreiz geschaffen werde, den Stand der Technik zu nutzen und nicht bei den Verbundstoffbremssohlen stehenzubleiben.

Das Verbleiben bei der alten Technik ohne einen neuen Anreiz führe zur Zementierung eines nur halbwegs befriedigenden Zustandes. Deswegen werde dafür geworben, dass der Stand der Technik von denen, die Neuwagen beschafften oder Wagen umrüsteten, auch wirtschaftlich eingesetzt werden könne. BASF als Halter eines großen Fahrzeugparks mit hauptsächlich Kesselwagen beschäftige sich mit der Entwicklung von Wagen mit Scheibenbremsen. Entwicklungsergebnisse stellten dar, dass es ohne Weiteres anwendbar sei. Jedoch fehle noch der Anreiz.

Die europäischen Grenzwerte für Bahnlärm ließen sich mit den Verbundstoffbremssohlen erfüllen. Ohne Anreize setzten die Wagenhalter und Eisenbahnunternehmen nicht mehr als das gesetzlich Geforderte um, weswegen ein nationales Trassenpreissystem als Anreiz benötigt werde. Derzeit werde in dieser Hinsicht auf den Bund und die Kommission eingewirkt.

Herr Vors. Abg. Weiner weist darauf hin, das Thema sei im Wirtschafts- und Verkehrsausschuss wiederholt behandelt worden.

36. Sitzung des Ausschusses für Europafragen und Eine Welt am 05.11.2015
– Öffentliche Sitzung –

Ein Güterzug werde im Gegensatz zu Personenzügen nicht immer harmonisch zusammengestellt. Oft erfolge eine Kombination verschiedenster Wagentypen mit unterschiedlichen Bremsen. Zu fragen sei, ob für eine Vergünstigung des nationalen Trassenpreises der gesamte Zug die Voraussetzungen erfüllen müsse oder es für den einzelnen Wagen bemessen werde. Der Lärm entstehe bereits, wenn ein einzelner Wagen in einem längeren Güterzug noch mit den alten Bremsen ausgestattet sei.

Herr Dr. Speck informiert, in einem Güterzug mit zur Hälfte leisen und zur Hälfte lauten Wagen seien die leisen kaum zu hören. Die lauten Wagen dominierten das Geräuschbild sehr. Daher gelte ein Güterzug gemäß dem Bund erst dann als leise, wenn er zu 90 % aus leisen Güterwagen zusammengestellt sei. Dann erst werde ein Zug als deutlich leiser als normale Güterzüge wahrgenommen.

Das Trassenpreissystem folge einem zweistufigen Aufbau. Auch leise Güterwagen innerhalb eines lauten Güterzugs bekämen den achsbezogenen Bonus. Dieser werde bis zum Erreichen der vom Bund definierten Umrüstkosten ausgezahlt, worüber ein Konto geführt werde. Keinen Bonus gebe es für neue leise Güterwagen, was als nachteilig angesehen werde. Die neuen leisen Güterwagen seien noch leiser als umgerüstete leise Güterwagen.

Ein zu 90 % aus leisen Wagen bestehender Güterzug erhalte zudem mittels einer zweiprozentigen Reduktion des zu zahlenden Trassenpreises einen zugbezogenen Vorteil.

Herr Abg. Klöckner bittet um den Sprechvermerk.

Auf Bitten von Herrn Abg. Klöckner sagt Herr Dr. Speck zu, dem Ausschuss seinen Sprechvermerk zukommen zu lassen.

Der Antrag – Vorlage 16/5946 – hat seine Erledigung gefunden.

Punkte 7 und 9 der Tagesordnung:

7. Europas Antworten auf die Flüchtlingsherausforderung und deren Auswirkungen auf Rheinland-Pfalz

Antrag der Fraktionen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach § 76 Abs. 2 GOLT

– Vorlage 16/5947 –

9. Aktuelle Flüchtlingssituation

Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT

– Vorlage 16/5983 –

Herr Tidow (Ständiger Vertreter der Bevollmächtigten des Landes beim Bund und für Europa, für Medien und Digitales) spricht zur Entwicklung auf europäischer Ebene. Die Einschätzung für Rheinland-Pfalz insbesondere im Hinblick auf den Zustrom auch aus europäischen Mitgliedstaaten werde von der Kollegin vom Ministerium für Integration, Familie, Kinder, Jugend und Frauen gegeben.

Anknüpfend an den Budgetbericht von Punkt 1 der Tagesordnung sei zu sagen, seit 2014 gebe es in Brüssel mit Frau Ludwig eine engagierte Spiegelreferentin des Integrationsministeriums. Dies sei wichtig und werde begrüßt.

Nach der Sommerpause sei die Flüchtlingspolitik auf Ebene der Europäischen Union das wichtigste Thema mit einer hohen Dynamik. Den Auftakt habe am 9. September 2015 die Rede von Herrn Juncker zur Lage der Union gebildet. Die Kommission habe am gleichen Tag ein Maßnahmenpaket im Rahmen der Migrationsagenda auf die Tagesordnung gesetzt und damit die entscheidenden Themen besetzt, die auf europäischer Ebene unterschiedliche Räte seither beschäftigt hätten.

Das Maßnahmenpaket beinhalte als wesentliche Punkte die Umsiedlung von 120.000 schutzbedürftigen Flüchtlingen aus Italien und Griechenland, einen auf Dauer angelegten Umsiedlungsmechanismus sowie die Einstufung mehrerer Staaten in der EU als sichere Herkunftsstaaten.

Das Paket sei Gegenstand mehrerer Sondertagungen des Rates für Justiz und Inneres gewesen. Am 14. September 2015 habe ein Beschluss zur Umsiedlung von 40.000 Flüchtlingen aus Italien und Griechenland eine Mehrheit gefunden.

Zunächst sei keine Einigung über den Kommissionsvorschlag zur Umsiedlung von weiteren 120.000 Flüchtlingen erzielt worden. Am 22. September 2015 habe über diesen Vorschlag im Rahmen einer außerordentlichen Ratstagung des Rates für Justiz und Inneres ein Einvernehmen hergestellt werden können. Diese Entscheidung sei mit einer qualifizierten Mehrheit gegen die Stimmen von Ungarn, Rumänien, der Slowakei und der Tschechischen Republik bei Enthaltung von Finnland erfolgt. Üblicherweise würden im Rat Entscheidungen einstimmig und im Konsens beschlossen. Die Mehrheitsentscheidung verdeutliche die schwierige Situation in der Europäischen Union mit vielen unvereinbaren Positionen der Mitgliedstaaten in der Flüchtlingspolitik.

Die Debatte habe sich am 23. September 2015 mit dem Sondergipfel der europäischen Staats- und Regierungschefs stärker auf die Frage der Außengrenzen und darauf, wie bestimmte Push-Faktoren eingeschränkt werden könnten, verlagert. Diese Fragestellung sei am 8. und 9. Oktober 2015 beim Rat für Justiz und Inneres behandelt worden. Neben der gemeinsamen Rückführungspolitik sei dort über ein gemeinsames Management der Außengrenzen und die innere Sicherheit beraten worden. Die Schlussfolgerungen des Rates für Justiz und Inneres seien am 15. Oktober 2015 im Europäischen Rat im Wesentlichen bestätigt worden.

Parallel dazu habe die Europäische Kommission mit der Türkei einen gemeinsamen Aktionsplan zur Verstärkung der Zusammenarbeit bei der Flüchtlingshilfe und dem Migrationsmanagement verhandelt, der von den Staats- und Regierungschefs grundsätzlich begrüßt worden sei.

Der nächste und wahrscheinlich politisch entscheidende Schritt sei in einem Sondertreffen am 25. Oktober 2015 erfolgt, an dem nur die Staats- und Regierungschefs der besonders betroffenen Staaten Bulgarien, Deutschland, Griechenland, Kroatien, Mazedonien, Österreich, Rumänien, Serbien, Slowenien und Ungarn sowie die EU-Kommission, der Europäische Rat, UNHCR, EASO und

36. Sitzung des Ausschusses für Europafragen und Eine Welt am 05.11.2015
– Öffentliche Sitzung –

Frontex teilgenommen hätten. Ungewöhnlicherweise sei diese Initiative von Kommissionspräsident Juncker und nicht von Ratspräsident Tusk ausgegangen.

Auf dem Sondertreffen sei nach einer intensiven achtstündigen Sitzung ein 17-Punkte-Plan entstanden. Mit dieser Vereinbarung habe nach einer langen angespannten Diskussion ein zuvor nicht erwarteter Erfolg erzielt werden können. Der 17-Punkte-Plan müsse als ein wesentlicher Schritt für eine bessere Zusammenarbeit gewertet werden.

Ziele des Plans seien ein geordnetes Management der Situation entlang der Westbalkan-Route, die Minderung des Drucks auf die überlasteten Kapazitäten und eine Verlangsamung der Flüchtlingsbewegungen. Im Zentrum stehe eine verbesserte Absprache der betroffenen Staaten untereinander und mit den zuständigen EU-Agenturen. Dazu sollten nationale Kontaktpunkte und ein täglicher Informationsaustausch eingerichtet werden. Der Schutz und die Versorgung von Flüchtlingen entlang der Route sollten verbessert werden. Insgesamt sollten 100.000 zusätzliche Aufnahmeplätze geschaffen werden.

Ferner sei eine wöchentliche Kontrolle der Umsetzung des Plans durch die Kommission in Zusammenarbeit mit den nationalen Kontaktpunkten beschlossen worden. Am 27. Oktober 2015 sei ein erster Zwischenbericht über die Einrichtung der Kontaktstellen erfolgt. Seither fänden gemeinsame Videokonferenzen und Besprechungen statt.

Die Kommission habe damit in der Migrations- und Flüchtlingspolitik die Agenda bestimmt und entgegen vieler Widerstände Mitgliedstaaten erfolgreich zum Handeln bewegt. Unter den Mitgliedsstaaten bestehe jedoch weiterhin große Uneinigkeit.

Bei Betrachtung der erwähnten Vorschläge und Maßnahmen könne keine unmittelbare Auswirkung auf Rheinland-Pfalz festgestellt werden. Ob die Zahl der ankommenden Flüchtlinge in der EU insgesamt und damit auch in Rheinland-Pfalz zurückgehen werde, bleibe abzuwarten.

Frau Pauly (Referentin im Ministerium für Integration, Familie, Kinder, Jugend und Frauen) trägt vor, der starke Zustrom von Flüchtlingen in die Europäische Union stelle Bund, Länder und Gemeinden vor immer größere Herausforderungen.

Bei einem Europa der offenen Grenzen handele es sich jedoch nicht um eine national zu lösende Aufgabe. Das Asyl- und Flüchtlingsrecht sei auf europäischer Ebene durch Verordnungen und Richtlinien zwar weitgehend rechtlich vereinheitlicht worden, es mangle aber derzeit noch an einer einheitlichen Praxis und der erforderlichen Solidarität unter den Mitgliedstaaten, die humanitäre Lösungen und eine gerechte Lastenverteilung ermöglichen.

Seit Beginn des Jahres 2015 seien bis zum 1. November 2015 insgesamt 36.418 Asylsuchende in dem bundesweiten Verteilungssystem EASY Rheinland-Pfalz zugewiesen worden. Während es sich seit September 2015 überwiegend um Bürgerkriegsflüchtlinge, insbesondere aus Syrien, handele, seien bis weit ins erste Halbjahr 2015 hinein sehr hohe Zugangszahlen aus den Westbalkanstaaten zu verzeichnen gewesen, die inzwischen alle zu sicheren Herkunftsstaaten erklärt worden seien. Die Zugänge aus den Westbalkanstaaten hätten sich aktuell in absoluten Zahlen signifikant rückläufig entwickelt.

Die Westbalkanstaaten befänden sich in einem Annäherungsprozess an die Europäische Union. Während mit Serbien und Montenegro Beitrittsverhandlungen geführt würden, seien Albanien und Mazedonien zwar ebenfalls Beitrittskandidaten, jedoch würden keine laufenden Verhandlungen geführt. Bosnien und Herzegowina sowie die Republik Kosovo würden als potenzielle Beitrittskandidaten eingestuft. Mit Ausnahme der Republik Kosovo bestehe für die Staatsangehörigen der übrigen fünf Westbalkanstaaten keine Visumpflicht für Kurzaufenthalte in der Europäischen Union.

Asylbegehrende aus den Westbalkanstaaten verfügten im Asylverfahren über sehr niedrige Anerkennungschancen. Die Anerkennungsquote liege gegenwärtig unter 0,5 %, weshalb nach Abschluss des Asylverfahrens die meisten Menschen aus diesen Ländern die Bundesrepublik wieder verlassen müssten.

36. Sitzung des Ausschusses für Europafragen und Eine Welt am 05.11.2015
– Öffentliche Sitzung –

Die rheinland-pfälzischen Ausländerbehörden seien vom Integrationsministerium gebeten worden, die Rückführung von abgelehnten Asylbewerbern aus den Westbalkanstaaten prioritär vorzunehmen.

Als Gradmesser für die Entwicklung der ausreisepflichtigen Personen könne auf die Zahl der erteilten Duldungen zurückgegriffen werden. In Rheinland-Pfalz seien zum Stichtag 30. September 2015 nach Auskunft des Ausländerzentralregisters insgesamt 6.581 Personen im Besitz einer Duldung gewesen.

Bei Betrachtung der Duldungsgründe bestünden zwei große Personengruppen, von denen rechtlich keine Ausreise verlangt werden könne bzw. bei denen die Voraussetzungen für eine Abschiebung nicht vorlägen.

Da das Bundesamt für Migration und Flüchtlinge nicht in der Lage gewesen sei, Asylanträge während des Aufenthalts in den Erstaufnahmeeinrichtungen entgegenzunehmen und eine Aufenthaltsgestattung auszustellen, hätten diese Personen auf die Kommunen verteilt werden müssen. Es seien Fälle bekannt, in denen ein Anhörungstermin beim Bundesamt erst Monate nach der Einreise und der Verteilung vergeben worden sei. Als Ersatzpapier sei diesen Personen eine Duldung erteilt worden. Es handele sich hierbei um mindestens 1.750 Personen, mit steigender Tendenz.

Ferner seien ca. 1.900 Asylfolgeverfahren anhängig. Bis entschieden werde, ob ein weiteres Asylverfahren durchzuführen sei, werde ebenfalls eine Duldung erteilt. So sehe es das Asylverfahrensgesetz vor. Die bereinigte Duldungszahl liege deshalb landesweit bei etwa 3.500 Personen. Auch bei diesen könnten im Einzelfall individuelle Vollstreckungshindernisse vorliegen, die zu einer vorübergehenden Aussetzung der Abschiebung führten, beispielsweise eine Schwangerschaft oder Reiseunfähigkeit.

Bei den Westbalkanstaaten betrage die Zahl der erteilten Duldungen 2.859. Die bereinigte Duldungszahl liege dort bei rund 2.000 Personen. Auch bei diesen müsse ein gewisser Anteil als Duldung gewertet werden, der eine Rückführung aktuell nicht zulasse.

Im Jahr 2015 seien aus Rheinland-Pfalz vom 1. Januar 2015 bis zum 30. September 2015 von den Ausländerbehörden insgesamt 3.609 Personen zurückgeführt worden. Dies habe 362 Abschiebungen, 2.431 geförderte freiwillige Ausreisen und 816 Ausreisen ohne Förderung betroffen. Die finanzielle Förderung der geförderten freiwilligen Ausreisen sei über REAG/GARP-Mittel oder Mittel aus der Landesinitiative Rückkehr erfolgt.

Für die Westbalkanstaaten habe die Rückführungsquote 3.306 Personen betragen. Dabei habe es sich um 274 Abschiebungen, 2.296 geförderte freiwillige Ausreisen und 736 Ausreisen ohne Förderung gehandelt. Bei den Westbalkanstaaten würden regelmäßig nur die reinen Reisekosten erstattet.

Im bislang stärksten Rückführungsmonat September 2015 seien 763 Rückführungen erfolgt. Die Zahlen für den Monat Oktober 2015 lägen in Kürze vor.

Nach der Entscheidungsstatistik des Bundesamtes für Migration und Flüchtlinge seien vom 1. Januar 2015 bis zum 30. September 2015 in Rheinland-Pfalz insgesamt 3.634 Asylerstanträge abgelehnt worden. Ferner seien 946 Verfahrenserledigungen zu verzeichnen gewesen; es sei also entweder kein Asylfolgeverfahren durchgeführt worden oder habe formelle Verfahrenserledigungen wie beispielsweise die Rücknahme des Asylantrags durch den Betroffenen gegeben.

Einschließlich der Asylfolgeanträge habe es 3.746 Ablehnungen gegeben. Die Zahl der sonstigen Verfahrenserledigungen habe 1.597 Verfahren betragen.

Die Zahl der untergetauchten Personen werde statistisch nicht erfasst. Untertauchen im engeren Sinne bedeute, dass sich der Ausländer einer bevorstehenden Abschiebung entziehe, sich aber gleichwohl noch illegal im Bundesgebiet aufhalte. In der Praxis komme es wesentlich häufiger vor, dass ausreisepflichtige Ausländer von Amts wegen nach unbekannt abgemeldet würden, da sie ihre Wohnung verlassen hätten, ohne sich vorher abzumelden. Es könne definitiv nicht gesagt werden, ob die Personen der Ausreisepflicht tatsächlich nachgekommen seien. Erfahrungsgemäß würden sich darunter aber viele freiwillige Ausreisen verbergen, die einer exakten statistischen Erfassung nicht zugänglich seien.

Was die Rückführung vonseiten des Landes oder der kommunalen Ausländerbehörden anbelange, so existiere in Rheinland-Pfalz kein relevanter Bearbeitungsrückstau. Von Bedeutung sei vielmehr die Tatsache, dass es bezüglich der Westbalkanstaaten noch zahlreiche Altfälle im Asylverfahren gebe, die durch das Bundesamt noch nicht bearbeitet worden seien. Bislang seien über 5.800 Asylverfahren und 1.400 Asylfolgeverfahren von Antragstellern aus den Westbalkanstaaten vom Bundesamt noch nicht entschieden worden.

Herr Vors. Abg. Weiner bedankt sich für den Bericht und bittet um den Sprechvermerk.

Frau Abg. Wieland merkt zu den genannten Zahlen an, laut der Berichte mehrerer Journalisten der letzten Tage gebe es mehrere Stationen, bis die Flüchtlinge in einer Erstaufnahmeeinrichtung ankämen. Über diese Stationen hinweg nehme die Zahl der Flüchtlinge deutlich ab. Viele tauchten unter oder kämen in eine andere Erstaufnahmeeinrichtung. Auch die Kommunen bestätigten große Differenzen bei den Zahlen.

Zu fragen sei, ob es noch einen Überblick über die Zahlen der Flüchtlinge in Rheinland-Pfalz gebe.

Herr Abg. Wiechmann macht darauf aufmerksam, der Berichtsantrag und die Zahlen hätten mit dem Thema des Ausschusses relativ wenig zu tun. Der Antrag der Fraktionen der SPD und des BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN habe sich auf die europapolitischen Herausforderungen bezogen.

Die Sitzung des Ausschusses für Integration, Familie, Kinder und Jugend am Vormittag des 5. November 2015 habe sich intensiv mit der Flüchtlingssituation befasst. Insbesondere die CDU-Fraktion habe den Wunsch nach einem zusätzlichen Ausschuss im Landtag geäußert. Die Behandlung des Themas im Europaausschuss solle die europapolitische Perspektive im Blick behalten.

Herr Abg. Klöckner ergänzt, in der Sitzung des Integrationsausschusses am 5. November 2015 sei zweieinhalb Stunden intensiv über dieses Thema gesprochen worden. Dabei handele es sich um den richtigen Ausschuss für die Flüchtlingspolitik aus rheinland-pfälzischer Sicht.

Die Fraktionen der SPD und des BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hätten mit ihrem Antrag darauf abgezielt, die europäischen Aspekte im Europaausschuss zu besprechen. Der Antrag der Fraktion der CDU sei nicht für den Europaausschuss passend gewesen.

Herr Abg. Seekatz gibt zur Kenntnis, dies könne unterschiedlich gesehen werden. Da der von der CDU-Fraktion geforderte Ausschuss abgelehnt worden sei, müsse das Thema sicherlich in verschiedenen Ausschüssen weiter diskutiert werden. Das Thema gehöre in den Europaausschuss, genauso wie die Diskussion über VW.

Herr Vors. Abg. Weiner räumt ein, eine Abgrenzung erweise sich als schwierig. Dabei stelle sich die Frage, warum die Flüchtlinge herkämen und Dublin nicht mehr funktioniere. In Rheinland-Pfalz seien nun die Symptome der Problematik zu behandeln. Es bestünden Zusammenhänge.

Bei den weiteren Wortmeldungen solle darauf geachtet werden, den Europa-Aspekt in den Vordergrund zu stellen.

Frau Pauly antwortet, einige der Flüchtlinge, die mit den Bussen aus den europäischen Nachbarländern über das Zentrum Stuttgart nach Rheinland-Pfalz kämen, seien zuvor an keiner Stelle registriert worden. Sie würden in Rheinland-Pfalz erstmals in der Erstaufnahmeeinrichtung, den Außenstellen oder Notunterkünften registriert. Wer nach dem Aussteigen aus dem Bus in eine andere Richtung weiterreise, entgehe so einer Registrierung bei den rheinland-pfälzischen Stellen und werde daher nicht vermisst. Genaue Angaben über die Zahlen seien deshalb nicht möglich.

Frau Abg. Wieland macht darauf aufmerksam, bei so vielen Stationen gebe es bei jeder Station Verluste. Wenn bis zur Registrierung nur eine Station vorhanden sei, Sorge dies für einen Überblick.

Herr Vors. Abg. Weiner informiert, bei der Sitzung des Ausschusses für Integration, Familie, Kinder und Jugend am 5. November 2015 sei eine Sondersitzung für den 24. November 2015, 14:00 Uhr,

beschlossen worden, bei der diese Fragen detailliert behandelt werden sollten. Alle Kollegen mit entsprechenden Detailfragen seien herzlich zur Teilnahme eingeladen.

Herr Abg. Wiechmann stellt die Frage, wie weit das Verfahren in Bezug auf die europaweiten Ausweisungen und die Definition sicherer Herkunftsstaaten gediehen sei und ob die deutsche Regelung sicherer Herkunftsstaaten angesichts einer Liste auf europäischer Ebene obsolet werde.

Herr Tidow teilt mit, die EU-Liste sicherer Herkunftsstaaten werde gegenwärtig im LIBE-Ausschuss des Parlaments beraten. Die Abstimmung im Plenum sei noch nicht terminiert. Auch im Rat sei derzeit noch keine Beschlussfassung absehbar. Gegebenenfalls werde dies auf der Tagesordnung der Sondersitzung des Rates für Justiz und Inneres am 9. November 2015 stehen. Offen bleibe, wann das Verfahren zum Abschluss komme. Derzeit sei politisch noch umstritten, ob die Türkei auf der Liste verbleiben solle.

Zur rechtlichen Bindewirkung für die Bundesrepublik Deutschland könne derzeit keine Aussage getroffen werden. Auf europäischer Ebene habe es eine solche Liste schon einmal gegeben. Das Bundesverfassungsgericht habe sich damit beschäftigt.

Frau Dr. Beckmann (Referatsleiterin in der Vertretung des Landes Rheinland-Pfalz beim Bund und für Europa) ergänzt, es handele sich um einen Vorschlag für eine Verordnung. Im Falle einer Einigung und dem Erlass einer Verordnung stelle es unmittelbar anwendbares Recht dar. In den Mitgliedstaaten gelte die Verordnung dann wie nationales Recht, die Liste wäre also verbindlich. Nach eigenem Kenntnisstand entsprächen die behandelten Vorschläge im Wesentlichen der derzeit geltenden Lage in Deutschland. Bei den entsprechenden Entscheidungen nationaler Behörden wie beispielsweise dem BAMF müsse die europäische Norm angewandt werden.

Auf die Nachfrage von **Herrn Abg. Wiechmann**, ob bei Abweichungen zu der deutschen Regelung die europäische Norm gelten würde, bestätigt **Frau Dr. Beckmann**, das deutsche Recht müsse europakonform ausgelegt werden, das europäische Recht gehe daher wohl vor.

Herr Vors. Abg. Weiner teilt mit, ein EU-Kommissar habe am 4. November 2015 in den Medien Ursachen für den Massensexodus genannt und berichtet, wie viele Milliarden Euro an finanziellen Mitteln in den Flüchtlingslagern fehlten.

Die EU müsse gefragt werden, was sie zur Unterstützung der Flüchtlingslager im Libanon, in Jordanien usw. tue. Gegebenenfalls solle Geld aus europäischen Töpfen dafür verwendet werden, soweit dies im Rahmen des siebenjährigen Budget-Ansatzes möglich sei, oder ein Sonderprogramm eingerichtet werden.

Vermisst würden eine Reaktion und mehr Flexibilität der EU-Bürokratie, um möglicherweise mit einer Haushaltskürzung an anderer Stelle umzuschichten. Alle Haushalte von der Agrarsubvention bis zur Kultur liefen weiter, als sei nichts vorgefallen. Über die Behandlung der Symptome hinaus sollten die Menschen in der Region nicht alleine gelassen sowie entsprechend gefördert werden.

Es stelle sich die Frage, ob die Kommission oder entsprechende Initiativen massive Mittel in Bewegung setzten, um die Flüchtlingsströme einzudämmen.

Herr Tidow erläutert, es sei nicht bekannt, ob bereits konkret Mittel bereitgestellt worden seien. Der Vorschlag in Höhe von 1 Milliarde Euro befinde sich in der Diskussion. Ebenfalls im Gespräch sei die Bereitstellung von 1,8 Milliarden Euro, um die Lage in der Sahel-Zone, der Tschad-Region, am Horn von Afrika und in Nordafrika zu stabilisieren.

Es gehe um Stabilisierung und die Ausstattung von Flüchtlingslagern. Auch im Aktionsplan mit der Türkei stelle dies ein wichtiges Thema dar. Parteiübergreifend bestehe Einvernehmen, dass zur Ursachenbekämpfung mehr Mittel in die Hand genommen werden müssten.

Herr Vors. Abg. Weiner fragt, ob es nach den rechtlichen Rahmenbedingungen des Europäischen Parlamentes möglich sei, eine solche Notmaßnahme in einer europäischen Notsituation zu ergreifen,

36. Sitzung des Ausschusses für Europafragen und Eine Welt am 05.11.2015
– Öffentliche Sitzung –

oder ob die europäischen Haushalte sieben Jahre lang so gefahren werden müssten, wie es damals ausgehandelt worden sei.

Herr Tidow gibt zu verstehen, der Haushalt könne sich nicht verschulden. Möglichkeiten bestünden nur über Mittelkürzungen bzw. Umschichtungen im Rahmen der bestehenden Programme. Näheres könne schriftlich nachgereicht werden.

Auf Bitten von Herrn Vors. Abg. Weiner sagt Frau Pauly zu, dem Ausschuss ihren Sprechvermerk zukommen zu lassen.

Die Anträge – Vorlagen 16/5947 und 5983 – haben ihre Erledigung gefunden.

Punkt 10 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Herr Tidow (Ständiger Vertreter der Bevollmächtigten des Landes beim Bund und für Europa, für Medien und Digitales) bedankt sich unter Zustimmung der Ausschussmitglieder bei Herrn Dr. Hardt vom Wissenschaftlichen Dienst für die Zusammenarbeit.

Mit einem Dank an die Anwesenden für ihre Mitarbeit schließt **Herr Vors. Abg. Weiner** die Sitzung.

gez. Patzwaldt
Protokollführerin

Anlage

In der Anwesenheitsliste eingetragene Abgeordnete:

Geis, Manfred	SPD
Klößner, Dieter	SPD
Oster, Benedikt	SPD
Scharfenberger, Heike	SPD
Simon, Anke	SPD
Biebricher, Andreas	CDU
Klein, Marcus	CDU
Seekatz, Ralf	CDU
Weiner, Thomas	CDU
Wieland, Gabriele	CDU
Ratter, Ruth	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Wiechmann, Nils	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Für die Landesregierung:

Tidow, Stefan	Ständiger Vertreter der Bevollmächtigten beim Bund und für Europa, für Medien und Digitales
---------------	---

Landtagsverwaltung:

Müller, Susanne	Richterin
Dr. Hardt, Markus	Richter am Landgericht
Cramer, Thorsten	Regierungsoberinspektor
Patzwaldt, Damaris	Mitarbeiterin im Sten. Dienst des Landtags (Protokollführerin)