

# LANDTAG RHEINLAND-PFALZ

## 17. Wahlperiode

**Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr**

11. Sitzung am 24.11.2016  
– Öffentliche Sitzung –

## Protokoll

Beginn der Sitzung: 14:02 Uhr

Ende der Sitzung: 15:50 Uhr

### Tagesordnung:

1. Die Kreditwirtschaft in Rheinland-Pfalz stärken  
Antrag  
Fraktionen der SPD, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 17/1539 –

dazu: Regional tätige Kreditinstitute in Rheinland-Pfalz stärken – Aufnahme von Wohnimmobilienkrediten erleichtern

Alternativantrag zu Drucksache 17/1539

Fraktion der CDU

– Drucksache 17/1561 –

– als Material mit überwiesen –

2. Wirtschafts- und Standortfaktor Tourismus in Rheinland-Pfalz  
Antrag  
Fraktionen der SPD, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 17/1557 –

dazu: Tourismus als wichtigen Wirtschafts- und Standortfaktor in Rheinland weiter stärken

Alternativantrag zu Drucksache 17/1557

Fraktion der CDU

– Drucksache 17/1607 –

– als Material mit überwiesen –

### Ergebnis:

Vertagt  
(S. 5)

Abgesetzt  
(S. 4)

**Tagesordnung** (Fortsetzung):**Ergebnis:**

- |   |                                |
|---|--------------------------------|
| 3. Budgetbericht der Landesregierung zum 30. Juni 2016<br>Bericht (Unterrichtung)<br>Landesregierung<br>– Drucksache 17/1462 –                                    | Kenntnis genommen<br>(S. 6)    |
| 4. Bürgschaften und Garantien des Landes im Jahre 2015<br>Vorlage<br>Ministerium der Finanzen<br>– Vorlage 17/459 –   | Kenntnis genommen<br>(S. 7)    |
| 5. Reaktivierung von mehreren Bahnstrecken in Rheinland-Pfalz<br>Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT<br>Fraktion der CDU<br>– Vorlage 17/397 –                     | Erledigt<br>(S. 8 – 11)        |
| 6. Prüfung der beruflichen Qualifikationen von Flüchtlingen in<br>Rheinland-Pfalz<br>Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT<br>Fraktion der SPD<br>– Vorlage 17/427 – | Erledigt<br>(S. 12 – 15)       |
| 7. Sichere Schulwege in Rheinland-Pfalz<br>Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT<br>Fraktion der AfD<br>– Vorlage 17/455 –   | Erledigt<br>(S. 16 – 18)       |
| 8. Auswirkungen der Wohnimmobilienkreditrichtlinie in Rhein-<br>land-Pfalz<br>Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT<br>Fraktion der AfD<br>– Vorlage 17/456 –        | Erledigt<br>(S. 5)             |
| 9. Entwicklung der Immobilienpreise in Rheinland-Pfalz<br>Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT<br>Fraktion der AfD<br>– Vorlage 17/457 –                            | Erledigt<br>(S. 19 – 21)       |
| 10. Strecken für Lang-Lkw<br>Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT<br>Fraktion der FDP<br>– Vorlage 17/561 –   | Erledigt<br>(S. 22 – 24)       |
| 11. Tourismustag Rheinland-Pfalz 2016<br>Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT<br>Fraktion der FDP<br>– Vorlage 17/562 –   | Schriftlich erledigt<br>(S. 4) |
| 12. Neuester Stand beim Geothermiekraftwerk in Landau<br>Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT<br>Fraktion der CDU<br>– Vorlage 17/586 –                             | Erledigt<br>(S. 25 – 26)       |

**Tagesordnung** (Fortsetzung):

**Ergebnis:**

- |  |                                |
|--|--------------------------------|
| 13. Beratungsveranstaltungen zu alternativen Finanzierungsformen für Gründer<br>Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT<br>Fraktion der SPD<br>– Vorlage 17/585 – | Schriftlich erledigt<br>(S. 4) |
| 14. Verschiedenes  | S. 27                          |

**11. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 24.11.2016**  
– Öffentliche Sitzung –

**Herr Vors. Abg. Weiner** eröffnet die Sitzung, begrüßt die Anwesenden und teilt mit, zur Tagesordnung habe es einige Wünsche gegeben.

Der Ausschuss kommt einvernehmlich überein, die **Tagesordnungspunkte 11 und 13**

**11. Tourismustag Rheinland-Pfalz 2016**

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT  
Fraktion der FDP  
– Vorlage 17/562 –

**13. Beratungsveranstaltungen zu alternativen Finanzierungsformen für Gründer**

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT  
Fraktion der SPD  
– Vorlage 17/585 –

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

Des Weiteren kommt der Ausschuss überein, **Punkt 2** der Tagesordnung

**Wirtschafts- und Standortfaktor Tourismus in Rheinland-Pfalz**

Antrag  
Fraktionen der SPD, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 17/1557 –

**dazu: Tourismus als wichtigen Wirtschafts- und Standortfaktor in Rheinland weiter stärken**

Alternativantrag zu Drucksache 17/1557  
Fraktion der CDU  
– Drucksache 17/1607 –

– als Material mit überwiesen –

von der Tagesordnung abzusetzen.

**Punkte 1 und 8** der Tagesordnung:

**1. Die Kreditwirtschaft in Rheinland-Pfalz stärken**

Antrag  
Fraktionen der SPD, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 17/1539 –

**dazu: Regional tätige Kreditinstitute in Rheinland-Pfalz stärken – Aufnahme von Wohnimmobilienkrediten erleichtern**

Alternativantrag zu Drucksache 17/1539  
Fraktion der CDU  
– Drucksache 17/1561 –

– als Material mit überwiesen –

**8. Auswirkungen der Wohnimmobilienkreditrichtlinie in Rheinland-Pfalz**

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT  
Fraktion der AfD  
– Vorlage 17/456 –

Der Ausschuss beschließt einstimmig, ein Anhörverfahren zu dem Antrag – Drucksache 17/1539 – durchzuführen.

Der Ausschuss kommt überein, zu der Anhörung sieben Anzuhörende in Verhältnis 2 : 2 : 1 : 1 : 1 einzuladen. Das weitere Verfahren soll in der nächsten Sitzung am 19. Januar 2017 beschlossen werden. Die Anzuhörenden sollen dem Ausschussesekretariat schriftlich bis zur nächsten Sitzung benannt werden.

Der Ausschuss kommt überein, die Thematik „Auswirkungen der Wohnimmobilienkreditrichtlinie in Rheinland-Pfalz“ in die Anhörung einzubeziehen.

**Herr Abg. Dr. Alt** schlägt vor, falls über den Kreis der Anzuhörenden hinaus noch jemand eine schriftliche Stellungnahme einreichen möchte, sollte das ausdrücklich zugelassen werden.

Zu Tagesordnungspunkt 1: Der Antrag – Drucksache 17/1539 – wird vertagt.

Zu Tagesordnungspunkt 8: Der Antrag – Vorlage 17/456 – hat seine Erledigung gefunden.

**Punkt 3** der Tagesordnung:

**Budgetbericht der Landesregierung zum 30. Juni 2016**

Bericht (Unterrichtung)

Landesregierung

– Drucksache 17/1462 –

Der Ausschuss nimmt von der Unterrichtung – Drucksache 17/1462 –  
Kenntnis (siehe auch Vorlage 17/672).

**Punkt 4** der Tagesordnung:

**Bürgschaften und Garantien des Landes im Jahre 2015**

Vorlage

Ministerium der Finanzen

– Vorlage 17/459 –

**Frau Abg. Wieland** wirft die Frage auf, über was zu diesem Tagesordnungspunkt informiert werden dürfe und ab wann der Personen- und Datenschutz greife. Auffallend sei, dass es beim Haftungsanteil des Landes mehr als eine Verdoppelung gegenüber 2014 gegeben habe. Sie hätte gern eine Information darüber, ohne in eine vertrauliche Sitzung eintreten zu müssen. Auch bei den Bürgschaftsfällen gebe es eine sehr deutliche Steigerung, wonach ungefähr ein Viertel der übernommenen Bürgschaften in Ausfall gekommen sei. Auch hierzu bitte sie um eine entsprechende Einordnung.

**Herr Vors. Abg. Weiner** bittet darum, keine Firmennamen zu nennen, da man sich in öffentlicher Sitzung befinde, sondern gegebenenfalls zu abstrahieren.

**Herr Crohn (Referent im Ministerium der Finanzen)** erläutert, hinsichtlich der Erhöhung des Haftungsanteils habe es im Berichtszeitraum einen relativ großen Fall gegeben. Darüber hinaus habe es bei den Bürgschaften einen großen Ausfall gegeben, der zu einer eklatanten Erhöhung geführt habe. Es handele sich dabei um Einzelereignisse.

Der Ausschuss nimmt von der Vorlage 17/459 Kenntnis.

**Punkt 5** der Tagesordnung:

**Reaktivierung von mehreren Bahnstrecken in Rheinland-Pfalz**

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT  
Fraktion der CDU  
– Vorlage 17/397 –

**Frau Abg. Wieland** führt zur Begründung an, im Land gebe es vor allem ehrenamtliche Initiativen, die mit sehr großem Engagement touristische Bahnstrecken reaktivieren wollten. Sie habe den Eindruck, dass in mindestens sieben Fällen im Land eine Reaktivierung angestrebt werde. Die jeweiligen Initiativen erhofften sich immer eine bis zu 85 %ige Landesförderung. Vor Ort werde das Argument vorgebracht, wenn sich die Kommunen beteiligten, beteilige sich auch das Land. Dem stehe jedoch keine klare Zusage des Landes gegenüber. Deshalb habe sie die Bitte mitzuteilen, wie das Ministerium diese Fülle von Fällen sehe, ob es Prioritäten gebe, wie vorgegangen werden solle und wie eine mögliche Finanzierung aussehe. Ihres Wissens gebe es nur eine Haushaltsstelle, in der ungefähr 6 Millionen Euro zur Verfügung stünden.

**Herr Vors. Abg. Weiner** stellt heraus, wenn alle sieben angesprochenen Strecken gleichzeitig reaktiviert würden, würden die Haushaltsmittel nicht ausreichen. Deswegen habe er die Frage, ob es bereits eine Dringlichkeitsrangfolge oder Machbarkeitsrangfolge gebe.

**Frau Staatssekretärin Schmitt** spricht an, in der Koalitionsvereinbarung der Landesregierung sei festgelegt, dass sie sich für die zügige Reaktivierung folgender Schienenstrecken für den regulären Schienenpersonennahverkehr einsetze:

1. Verlängerung der S-Bahn von Homburg nach Zweibrücken unter maßgeblicher Beteiligung des Saarlandes.
2. Ausbau der Weststrecke bei Trier sowie
3. Ausbau der Aartalbahn bei Diez.

Auch an der Anbindung der Hunsrückregion über die Reaktivierung der Hunsrückbahn werde festgehalten, wozu das derzeit laufende Planfeststellungsverfahren zur Erlangung des Baurechts abgeschlossen werden solle.

Für die nicht bundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) ohne SPNV-Verkehre sei festgelegt worden, dass die Landesregierung die entsprechenden Projekte im Rahmen der bestehenden Förderrichtlinien überall dort unterstützen werde, wo die Kommunen bereit seien, sich finanziell entsprechend zu engagieren.

Für die Reaktivierung der Schienenstrecken für den regulären SPNV ergebe sich derzeit folgender Sachstand:

Über die Reaktivierung der Strecke Homburg – Zweibrücken hätten die Verhandlungen mit dem Saarland über die Kostenaufteilung für dieses Projekt noch nicht zum Abschluss gebracht werden können. Das Saarland werde erst Anfang 2017 eine generelle Aussage darüber treffen können, ob es aus finanzieller Sicht diesem Reaktivierungsprojekt überhaupt nähertreten könne.

Für die Weststrecke Trier zwischen Ehrang und Igel seien die Entwurfsplanungsarbeiten abgeschlossen. Die Unterlagen zur Planfeststellung seien eingereicht worden. Die vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens durchzuführende Beteiligung der Öffentlichkeit sei bei einem Termin am 14. September 2016 in Trier erfolgt. Parallel dazu sei eine Nutzen-Kosten-Untersuchung beauftragt worden, deren Ergebnis im ersten Quartal 2017 erwartet werde. Die Inbetriebnahme der Strecke sei für Dezember 2020 vorgesehen.

Für die Reaktivierung der Aartalbahn von Diez bis Hahnstätten sei die Entwurfsplanung für das Projekt weitgehend abgeschlossen. Für die Maßnahme liege eine positive Nutzen-Kosten-Untersuchung vor, die der Rechnungshof derzeit noch überprüfe. Zum Sachstand bei der Reaktivierung der Aartalbahn



**11. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 24.11.2016**  
**– Öffentliche Sitzung –**

habe die Landesregierung aufgrund des Antrags der CDU-Fraktion für die Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 22. September 2016 umfassend schriftlich berichtet.

Für die Reaktivierung der Hunsrückbahn von Langenlonsheim bis zum Flughafen Hahn laufe derzeit das Planfeststellungsverfahren. Der Erörterungstermin für den zweiten Abschnitt im Bereich Langenlonsheim/Simmern sei vom 8. bis 10. November 2016 in Simmern durchgeführt worden. Der Planfeststellungsbeschluss für den Planfeststellungsabschnitt 1 (Verbandsgemeinde Kirchberg) werde bis Jahresende erwartet. Das weitere Vorgehen werde davon abhängen, wann ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss für beide Abschnitte erlassen werden könne und – vor allen Dingen – mit welchen Auflagen dieser verbunden sein werde. Auf dieser Basis könnten dann die Finanzierungsverhandlungen für die Umsetzung erfolgen.

Bei den Projekten zur Reaktivierung der NE-Bahnen ohne SPNV-Verkehre ergebe sich derzeit folgender Sachstand:

Im Ministerialblatt vom 31. März 2016 sei die für diese Projekte einschlägige Förderrichtlinie bekanntgegeben worden, die am 1. April 2016 in Kraft getreten sei. In dieser Verwaltungsvorschrift seien unter anderem die Zuwendungsvoraussetzungen, die Art, die Höhe und der Umfang der Zuwendungen sowie das Verfahren und die Unterlagen zur Antragstellung geregelt.

Nach den Bestimmungen der Verwaltungsvorschrift fungierten bei der Umsetzung entsprechender Projekte grundsätzlich die kommunalen Gebietskörperschaften als Antragsteller und als Partner des Landes. Sie müssten sich zudem an der Finanzierung der Projekte beteiligen.

Für die Projekte Zellertalbahn, Wieslauterbahn, Holzbachtalbahn und Brohltalbahn seien nach den dem Ministerium vorliegenden Informationen auf kommunaler Ebene bereits Grundsatzbeschlüsse gefasst worden. Bei anderen Projekten gebe es dagegen noch keinen Konsens zur erforderlichen finanziellen kommunalen Beteiligung. Bislang liege allerdings dem Land noch zu keinem einzigen Projekt ein vollständiger Zuwendungsantrag vor.

Bei dem Projekt Holzbachtalbahn, bei dem es vorrangig um Schienengüterverkehre gehe, sei zudem im April 2016 eine Beihilfebeschwerde bei der EU-Kommission eingereicht worden. Ein Konkurrent des größten Güterkunden an dieser Strecke wende sich hier gegen die vorgesehene Förderung des Projekts durch den Bund und das Land Rheinland-Pfalz. Derzeit sei noch nicht absehbar, welche Konsequenzen sich hieraus eventuell für die Umsetzung dieses Projekts, aber auch für die vorwiegend touristisch geprägten übrigen Projekte ergeben könnten.

Was die Finanzierung der Vorhaben angehe, könne sie Folgendes mitteilen:

Im vorliegenden Antrag sei festgestellt, dass für die Reaktivierung von Bahnstrecken außerhalb des Rheinland-Pfalz-Takts – also Strecken ohne SPNV – im Haushaltsplan des Landes in Kapitel 03 21 Titel 891 51 ein Betrag von 5 Millionen Euro eingestellt sei. Dieser werde für die Reaktivierung der genannten Projekte jedoch keinesfalls ausreichen.

Hierzu sei zu sagen, dass eine solche Summe sicherlich nicht ausreichen würde. Abgesehen von der Brexbachtalbahn handele sich allerdings bei den im Antrag genannten Strecken um Reaktivierungen für den SPNV. Für solche Strecken seien im laufenden Haushalt in Titel 891 41 weitere Ausgabemittel von rund 6,13 Millionen Euro veranschlagt. Hinzu kämen Verpflichtungsermächtigungen für in Folgejahren zu leistende Ausgaben; denn Ausgaben für Infrastrukturprojekte verteilen sich in der Regel auf mehrere Jahre.

An der Frage der für die Reaktivierung seitens des Landes beizutragenden Fördermittel werde jedenfalls die Umsetzung der angesprochenen Reaktivierungsvorhaben nicht scheitern.

**Herr Abg. Dr. Bollinger** fragt, ob bezüglich der Reaktivierung der Hunsrückbahn eine Nutzen-Kosten-Analyse durchgeführt worden sei, welches Ergebnis diese gegebenenfalls gehabt habe und auf der Basis welcher Szenarien diese erstellt worden sei.

**Frau Abg. Wieland** macht darauf aufmerksam, dass es bei den Strecken ohne SPNV in drei Fällen schon eine Absprache bzw. Einigung zwischen den Kommunen gebe. Sie hätte gern gewusst, ob es da eine Priorität gebe, wenn alle drei einen entsprechenden Antrag vorlegten, oder wer entscheide, welche Bahn zur Realisierung komme.

**Herr Abg. Oster** hält es für eine Tatsache, dass nicht alle angesprochenen Vorhaben von heute auf morgen umgesetzt werden könnten. Grundsätzlich werde der Ausbau dieser Strecken befürwortet. Bereits in der vorletzten Ausschusssitzung sei schon darüber gesprochen worden, dass in den einzelnen Projekten überall noch Hausaufgaben zu erledigen seien. Deswegen könne nicht pauschal gesagt werden, wo es an der Ausführung hänge. Er gehe davon aus, wer seinen Antrag als erstes einreiche, werde auch als erster berücksichtigt. In Ergänzung zu den aufgeführten Strecken habe er noch die Frage, wie die Situation bei der Eifelquerbahn aussehe.

**Herr Vors. Abg. Weiner** stellt dar, er habe die Staatssekretärin so verstanden, dass 6,3 Millionen Euro im Haushalt vorhanden seien, aber keines der von ihr aufgelisteten Projekte sich in einem Stadium befinde, diese 6,3 Millionen Euro im nächsten Haushaltsjahr schon abrufen zu können. Er habe sie so verstanden, dass die Reaktivierung der Weststrecke bei Trier am weitesten gediehen sei. Bei den Verhandlungen mit dem Saarland wegen der Strecke Homburg – Zweibrücken gehe es nach seiner Kenntnis nur um die Finanzierung. Wenn die Mittel vorhanden seien, könne eventuell mitgeteilt werden, wie der Zeitplan aussehe und ob es möglich sei, bezüglich der Haushaltsmittel die Gunst der Stunde zu nutzen.

**Herr Dr. Kaufmann (Abteilungsleiter im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau)** macht geltend, die Hunsrückstrecke habe eine doppelte Bedeutung. Einerseits sei sie als Reaktivierungsvorhaben zur Bedienung des Flughafens Hahn gedacht. Andererseits sei sie auch dazu gedacht, wieder eine Anbindung der Hunsrückregion insgesamt und der dort vorhandenen Mittelzentren zu erreichen. Es gebe eine Kosten-Nutzen-Analyse, die mit einem positiven Ergebnis von 1,7 abgeschlossen habe, das auf einem Fahrgastaufkommen in Höhe von 2,5 Millionen Fluggästen basiere, das aus dem Flughafen Hahn resultiere. Diese Zahl werde sich möglicherweise noch weiterentwickeln. Insofern seien die in die Analyse eingeflossenen Angaben durchaus realistisch. Die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen für die Reaktivierung dieses Vorhabens seien also gegeben.

Die Finanzierung der weiteren Vorhaben hänge in der Tat davon ab, inwieweit die regionalen Gebietskörperschaften die Voraussetzungen dafür schafften. Die Landesregierung warte auf entscheidungsfähige Anträge. Was die Finanzierung an dieser Stelle betreffe, sei man durchaus in der Lage, mit den im Haushalt vorhandenen Mitteln die Vorhaben auf der Zeitschiene abzudecken, da sie sich über einen längeren Zeitraum hinzögen. Das liege unter anderem auch daran, dass man in der Vergangenheit bei diesen Projekten nicht so schnell wie erwartet vorangekommen sei, sodass noch Haushaltsreste zur Verfügung stünden.

Das Thema der Eifelquerbahn sei sozusagen noch auf der regionalen Ebene unterwegs. Es habe intensive Gespräche gegeben. Die kommunale Ebene habe dort versucht, eine entsprechende Einigung herbeizuführen, sich an dieser Strecke mit den nach der Verwaltungsvorschrift notwendigen Beträgen und Prozentsätzen zu beteiligen. Eine solche Einigung sei offensichtlich bislang noch nicht erfolgt.

Es habe auch die Überlegung gegeben, ob man eine zweite Voraussetzung, die nach der Verwaltungsvorschrift zu erfüllen sei, umsetze. Es handele sich dabei um die Frage, wie man die Wirtschaftlichkeit im Rahmen von gesamttouristischen Konzepten beispielsweise nachweise. Hier befinde sich nach wie vor der Ball sozusagen im Spielfeld der kommunalen Ebene.

Die Weststrecke Trier werde aus Mitteln finanziert, die im Rahmen der sogenannten Anlage 8.7 zur Verfügung stünden. Das seien Mittel, die aus dem Bundesbereich nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz stammten. Wenn gleichzeitig die Strecke Zweibrücken – Homburg käme, was vonseiten der Landesregierung bezweifelt werde, dann müsste man im Grunde noch darauf hinweisen, dass die Strecke Zweibrücken – Homburg im Grunde zum Großteil vom Bund finanziert werde. Es handele sich um eine Verlängerung der S-Bahnstrecke, die zu 60 % aus Bundesmitteln finanziert werden könne und solle. Das sei Voraussetzung der Reaktivierung an dieser Stelle. Derzeit bestehe aufseiten des Saar-

**11. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 24.11.2016**  
**– Öffentliche Sitzung –**

landes noch die Notwendigkeit, sich zu entscheiden, ob man vor dem Hintergrund der Gesamthaushaltungssituation im Saarland tatsächlich in die Reaktivierung einsteigen möchte. Das Land Rheinland-Pfalz möchte dies tun. Die saarländische Seite werde sich voraussichtlich im Jahr 2017 entscheiden.

**Frau Abg. Schellhammer** bittet darum, dem Ausschuss den Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen, da einige Ausschussmitglieder nicht an dieser Sitzung teilnehmen könnten.

**Herr Vors. Abg. Weiner** hätte gern geklärt, ob es einen konkreteren Zeitplan hinsichtlich der Strecke Zweibrücken – Homburg gebe.

**Herr Dr. Kaufmann** bringt zur Kenntnis, es seien mehrere Gespräche geführt worden, zuletzt von Herrn Staatssekretär Becht mit dem saarländischen Staatssekretär im Wirtschaftsministerium. Die Aussage des Saarlandes sei, dass es aufgrund von Rahmenbedingungen, die für das Saarland noch nicht vollständig absehbar seien – dort laufe ein etwas größeres Ausschreibungsverfahren, dessen Ergebnisse noch nicht feststünden –, entscheiden werde, in welcher Weise dieses Projekt vom Saarland weiter priorisiert werde und in welcher Weise sich das Saarland in welchem Umfang an diesem Projekt beteiligen werde. Es gebe noch keine abschließenden Festlegungen, insbesondere hinsichtlich der Frage, wie zukünftig Betriebskosten usw. aufgeteilt würden. Die Grundsatzfrage müsse letztendlich vom Saarland im Jahr 2017 entschieden werden. Das sei für das Frühjahr 2017 zugesagt.

Auf Bitte der Frau Abg. Schellhammer sagt Frau Staatssekretärin Schmitt zu, dem Ausschuss ihren Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen.

Der Antrag – Vorlage 17/397 – hat damit seine Erledigung gefunden.

**Punkt 6** der Tagesordnung:

**Prüfung der beruflichen Qualifikationen von Flüchtlingen in Rheinland-Pfalz**

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT  
Fraktion der SPD  
– Vorlage 17/427 –

**Herr Abg. Dr. Alt** führt an, seit 2015 hätten die steigenden Flüchtlingszahlen auch staatliche Stellen vor besondere Herausforderungen gestellt. Für die Integration seien zunächst die Sprache und später der Einstieg in die Berufstätigkeit wichtig. Nicht nur staatliche Stellen und öffentliche Einrichtungen seien hier bemüht, sondern auch die Selbstverwaltungsorgane der Wirtschaft bemühten sich, etwas für die Kompetenzfeststellung bei Flüchtlingen zu tun. Hierüber würde seine Fraktion gern Näheres erfahren.

**Herr Vors. Abg. Weiner** erwähnt, als Gäste an dieser Sitzung nähmen auch mehrere afghanische Flüchtlinge mit ihren betreuenden Gastfamilien teil.

**Frau Staatssekretärin Schmitt** trägt vor, eine fundierte Feststellung der Kompetenzen, Potenziale und beruflichen Interessen von Flüchtlingen sei für die Qualifizierung und berufliche Integration von hoher Bedeutung. Sie sei eine erste fachliche Standortbestimmung, um die Integration von Flüchtlingen in adäquate betriebliche Tätigkeiten und bedarfsgerechte Qualifizierungsmaßnahmen zu unterstützen.

Das Qualifikationsniveau von neu Zugewanderten weise starke Defizite auf. Die Ermittlung von Qualifikationen stelle ein wichtiges Handlungsfeld dar, um eine erfolgreiche gesellschaftliche und berufliche Eingliederung zu befördern. Nach den bisherigen Erkenntnissen verfügten rund 74 % der Geflüchteten über keine formale Berufsausbildung. 26 % könnten ein Abitur oder eine Hochschulreife nachweisen, und 9 % verfügten über eine akademische Ausbildung.

In Anbetracht dieser Fakten liege der Fokus derzeit auf der Erfassung und Feststellung von Kompetenzen von Flüchtlingen und weniger auf der Prüfung beruflicher Qualifikationen. In Rheinland-Pfalz werde seit einigen Monaten ein zweistufiges Verfahren durchgeführt, das zunächst die Kompetenzen der Flüchtlinge auf der Basis von Selbstauskünften erfasse. Im weiteren Verlauf der Berufsorientierung würden die Kompetenzen durch Experten festgestellt.

Von Juni 2015 bis August 2016 seien im Rahmen eines gemeinsamen Projekts der Landesregierung und der Bundesagentur für Arbeit (BA) in den Erstaufnahmeeinrichtungen Erwerbsbiografien von rund 2.700 Geflüchteten auf der Basis von Selbstauskünften schriftlich erfasst und an die BA weitergeleitet worden.

Seit Jahresbeginn 2016 seien zudem in allen Städten und Landkreisen des Landes sogenannte Beschäftigungspiloten damit beauftragt, Asylbewerberinnen und -bewerber zu Hause aufzusuchen, über den deutschen Arbeitsmarkt zu informieren und ihre Kompetenzen zu erfassen. Bisher seien durch das neue Unterstützungsinstrument – gefördert vom Arbeitsministerium, der BA und den Kommunen – rund 5.400 Kompetenzerfassungen von Asylbewerberinnen und -bewerbern durchgeführt und an die BA weitergeleitet worden.

Sobald die geflüchteten Menschen in den regionalen Arbeitsagenturen und Jobcentern gemeldet seien, werde in individuellen Gesprächen ein sogenanntes Profiling durchgeführt. Auf der Basis von Selbstauskünften würden vorhandene Kenntnisse und Fähigkeiten ermittelt. Unterstützt durch den Berufspsychologischen Service ergänzten und verfeinerten die Beratungs- und Vermittlungsfachkräfte das Bewerberprofil des Flüchtlings hinsichtlich seiner Fähigkeiten und Fertigkeiten.

Um feststellen zu können, in welcher Ausprägung berufliche Qualifikationen auch praktisch vorhanden seien, kooperierten die Arbeitsagenturen und Jobcenter vor Ort mit den Handwerkskammern und den Industrie- und Handelskammern.

Könnten Flüchtlinge im Ausland erworbene Berufsabschlüsse nachweisen, bestehe die Möglichkeit der Feststellung und Anerkennung im Ausland erworbener Berufsqualifikationen nach den Berufsqualifikationsfeststellungsgesetzen bzw. dem Berufsrecht. Dies erleichtere es Fachkräften aus dem Ausland, ihre berufliche Qualifikation auf dem deutschen Arbeitsmarkt einzusetzen. Zuständige Stellen wie das

**11. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 24.11.2016**  
**– Öffentliche Sitzung –**

Landesamt für Soziales, Jugend und Versorgung, die Handwerkskammern und die Industrie- und Handelskammern stellten die Gleichwertigkeit der ausländischen Berufsqualifikation mit einer deutschen Berufsausbildung fest.

Könne ein ausländischer Handwerker keine ausreichenden Unterlagen über seine im Ausland erworbenen Berufsabschlüsse vorlegen, aber eine Berufsausbildung glaubhaft machen, sei es möglich, eine Qualifikationsanalyse mit dem Ziel der Feststellung der für einen Vergleich mit der deutschen Berufsausbildung maßgeblichen beruflichen Fähigkeiten, Kenntnisse und Fertigkeiten durchzuführen.

Die Qualifikationsprüfungen würden in enger Kooperation mit den Kreishandwerkerschaften durchgeführt. Es handele sich um Fachgespräche oder auch beobachtete Arbeitsproben. Sie ermöglichten allen Beteiligten – der ausländischen Fachkraft, dem Unternehmen wie auch der Arbeitsagentur – eine fachliche Einschätzung der vorhandenen bzw. fehlenden Kompetenzen und zielten auf die Integration in den Arbeitsmarkt ab.

Ähnliche Möglichkeiten bestünden auch bei reglementierten Berufen, zum Beispiel in der Gesundheitsbranche. Hier gebe es bei nicht ausreichenden Nachweisen die Möglichkeit, den gleichwertigen Kenntnisstand über eine Kenntnisprüfung nachzuweisen.

Bei über 18-jährigen Flüchtlingen, die über keine formalen beruflichen Qualifikationen verfügten, führten die Handwerkskammern und die Industrie- und Handelskammern derzeit Maßnahmen zur Kompetenzfeststellung durch. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer würden durch die Arbeitsagenturen und Jobcenter zugewiesen. Hierzu möchte sie beispielhaft verschiedene Projekte aufführen:

1. Die Handwerkskammern führten in ihren Bildungszentren die sechsmonatige Berufsorientierungsmaßnahme „Perspektiven für junge Flüchtlinge im Handwerk“ durch. Das Programm basiere auf einer gemeinsamen Initiative des Bundesministeriums für Bildung und Forschung, der BA und des Zentralverbands des Deutschen Handwerks. Junge Flüchtlinge im Alter zwischen 18 und 25 Jahren mit einem gesicherten Aufenthaltsstatus und einem attestierten Sprachniveau von B1 bzw. A2 sollten erste Erfahrungen in Berufsfeldern des Handwerks machen. Begleitend fänden berufsbezogene Sprachkurse statt. Dabei würden ihre Kompetenzen unter praxisnahen Bedingungen festgestellt.

Die Handwerkskammern stellten für die gesamte Projektlaufzeit bis Frühjahr 2017 insgesamt 179 Plätze bereit. Ende August 2016 hätten 73 Flüchtlinge an den ersten Maßnahmen in den Bildungszentren der Handwerkskammern der Pfalz und Rheinhessen teilgenommen.

2. Die Handwerkskammern Koblenz und Trier führten Kompetenzanalysen im Rahmen des von der BA geförderten Projekts KompAS für über 18-jährige Flüchtlinge mit einer guten Bleibeperspektive in den gewerblich-technischen Berufen durch. In der ersten Woche würden die Kompetenzen analysiert. Danach erhielten die Teilnehmenden eine fachpraktische Orientierung für zwei bis vier Wochen in den Werkstätten der Handwerkskammern. Im Anschluss daran könnten sie in ein einwöchiges vertiefendes Berufspraktikum mit dem Ziel der Ausbildung oder Beschäftigung vermittelt werden. 526 Flüchtlinge hätten an dem Projekt teilgenommen bzw. nähmen an dem Projekt in der Handwerkskammer Koblenz noch teil. In Trier sei das Projekt am 1. November 2016 gestartet.
3. In Kooperation mit Partnern aus der Wirtschaft und Bildungsträgern führten die Industrie- und Handelskammern Koblenz und Pfalz drei- bis viertägige Kompetenzchecks in den gängigen Berufsfeldern wie Metall, Elektro, Gastronomie und Handel durch. Beim Anfertigen von Arbeitsproben solle eine belastbare Einschätzung der Berufserfahrung gewonnen werden. Ein Teilnehmerausweis solle die Vermittlung erleichtern.

Die Industrie- und Handelskammer Pfalz stelle in den kommenden Jahren für Kompetenzchecks von 2.000 bis 2.500 Flüchtlingen insgesamt 1 Million Euro zur Verfügung. Eine erste Auswertung der fünf Kompetenzchecks der IHK Koblenz liege vor. Insgesamt hätten 209 Flüchtlinge an den Kompetenzchecks teilgenommen. Rund 150 Flüchtlinge hätten die Kompetenzchecks erfolgreich durchlaufen und würden in den nächsten Monaten in Praktika, Einstiegsqualifizierung oder auch Ausbildung vermittelt.

**11. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 24.11.2016**  
**– Öffentliche Sitzung –**

4. Das Bildungsministerium habe die Möglichkeit geschaffen, an verschiedenen Standorten ein Konzept zur Beschulung und Sprachförderung von nicht mehr schulpflichtigen erwachsenen Flüchtlingen bis zum Alter von 25 Jahren zu erproben. Das von der ADD koordinierte und begleitete Projekt basiere auf drei Säulen:

- Sprach- und Integrationskurs des Bundesamtes für Migration und Flüchtlinge (BAMF),
- berufsvorbereitender und berufsorientierender Unterricht an einer berufsbildenden Schule (ca. acht Wochenstunden),
- Praktika in Werkstätten und Betrieben.

Das Projekt sei an den Standorten Trier, Saarburg und Edenkoben im Juli bzw. September 2016 mit Sprach- und Integrationskursen mit jeweils 16 bzw. 18 Teilnehmenden gestartet. An den geplanten Standorten Koblenz und Lahnstein fänden derzeit noch Abstimmungsgespräche zwischen den Projektpartnern statt.

Alle gewonnen Erkenntnisse führten im laufenden Integrationsprozess zu einer deutlich besseren Einschätzung der Vermittelbarkeit von Flüchtlingen in den Ausbildungs- und Arbeitsmarkt und zeigten gegebenenfalls die weiteren begleitenden Qualifizierungserfordernisse auf. Die Verfahrenspraxis habe sie anhand der einzelnen Projekte dargestellt und verdeutlicht.

Aus aktuellem Anlass möchte sie aber auch noch einmal kurz auf das Thema KAUSA-Servicestellen in Rheinland-Pfalz eingehen. Es handele sich um flächendeckende Koordinierungsstellen und Netzwerke zur nachhaltigen Fachkräftesicherung von kleinen und mittleren Unternehmen. Das Bundesministerium für Bildung und Forschung fördere die KAUSA-Servicestellen im Rahmen des Bundesprogramms „Jobstarter“.

Im Sommer 2016 habe das Wirtschaftsministerium dazu ein transparentes Auswahlverfahren gestartet. In Abstimmung mit den fachlich betroffenen Ressorts sowie der Staatskanzlei seien drei fristgerecht eingegangene Interessenbekundungen geprüft und für die Interessenbekundung der Handwerkskammern in Rheinland-Pfalz im Verbund mit der Initiative „Region Trier“ votiert worden. Der formlose Antrag mit Projektskizze sei an das Bundesbildungsministerium befürwortend weitergeleitet worden, sodass das Land zum 1. Januar 2017 damit starten könne.

**Herr Vors. Abg. Weiner** geht davon aus, dass es im Sinne des Ausschusses sei, wenn die Staatssekretärin aufgrund der Fülle von Informationen den Sprechvermerk zur Verfügung stellen könne.

Darüber hinaus bitte er um Bestätigung seines Eindrucks, dass Ansprechpartner für die handwerklichen Berufe die Handwerkskammern und für die kaufmännischen Berufe die Industrie- und Handelskammern als erste Ansprechpartner zur Verfügung stünden.

**Herr Abg. Dr. Bollinger** erwähnt, grundsätzliches Ziel in Sachen Asyl müsse sein, schnelle Asylverfahren, Feststellung der Aufenthaltsberechtigung und Rückführung von Nichtberechtigten zu erreichen. Klar müsse auch sein, dass Asyl Hilfe auf Zeit sei. Vor diesem Hintergrund sei klar, dass Sprachkenntnisse der Schlüssel seien, um den Alltag in Deutschland selbstständig zu bewältigen, und es in diesem Rahmen sinnvoll sei, berufliche Qualifikationen zu erfassen. Zu der genannten Erfolgsquote habe er die Frage, ob das die Gesamtquote des Landes gewesen sei oder ob sich das nur auf eine bestimmte Maßnahme bezogen habe. Darüber hinaus hätte er gern gewusst, welche generellen Erfolgsquoten es bei derartigen Berufsförderungsmaßnahmen gebe und welche Kosten dafür anfielen.

**Frau Abg. Wieland** teilt mit, sie habe ein Speeddating zwischen anerkannten Asylsuchenden und Betrieben erlebt. Das habe ihr zum ersten Mal vor Augen geführt, wie wichtig es sei, dass die verschiedenen Ebenen zusammenarbeiteten. Industrie- und Handelskammer und Handwerkskammer hätten den Kompetenzcheck durchgeführt, und die Agentur für Arbeit habe die Vermittlung übernommen. Eindrucksvoll sei gewesen, wie viele Firmen anwesend gewesen seien, die mit großer Hoffnung darauf gewartet hätten, Mitarbeiter zu finden. Sie hätten zum Ausdruck gebracht, wie wichtig es ihnen sei, dass sie diese Vorauswahl durch den Kompetenzcheck bekämen. Das habe eindrucksvoll bestätigt, dass es über mehrere Ebenen eine Zusammenarbeit geben müsse.

**11. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 24.11.2016**  
**– Öffentliche Sitzung –**

Am Rande dieses Speeddatings unterhielten sich auch Arbeitgeber miteinander. Dabei sei die Aussage getroffen worden, neben dem Kompetenzcheck erachteten sie es als genauso wichtig, genug Möglichkeiten für Praktika zu eröffnen, die durch die Zusammenarbeit den eigentlichen Kompetenzcheck ermöglichen. In dem Kompetenzcheck werde oft auf Englisch nach „study“ gefragt, was bejaht werde, weil das für den Befragten heiße, dass er eine Schule besucht habe, während man in Deutschland darunter ein Studium verstehe. Daher müssten so viele Praktika wie möglich angeboten werden, die dann auch gut betreut würden.

**Herr Abg. Dr. Alt** hat den Eindruck, nicht alles oder vielleicht sogar das Wenigste dessen, was die Kammern hier leisteten, sei ihr gesetzlicher Auftrag. Sie trügen darüber hinaus mit ihrem Engagement dazu bei, dass den Flüchtlingen damit geholfen sei, wenn ihre Qualifikationen erst einmal festgestellt würden. Die deutsche Bevölkerung müsse natürlich auch ein Interesse daran haben, diese Kompetenzen zu kennen und möglichst sinnvoll einzusetzen, wenn die Menschen hier blieben. Insofern sei das eine gute Sache, dass die Kammern freiwillig viel mehr leisteten, als sie eigentlich müssten.

Er bitte um Mitteilung, ob es sich bei den genannten Zahlen, wie viel Prozent der Flüchtlinge keine formale Berufsausbildung, Abitur usw. hätten, um Zahlen für Rheinland-Pfalz oder bundesweite Zahlen handele.

**Frau Staatssekretärin Schmitt** antwortet, es handele sich um bundesweite Zahlen, nach denen Herr Abgeordneter Dr. Alt gefragt habe, die die BA zusammengestellt habe. Die Kammern spielten tatsächlich eine zentrale Schlüsselrolle. Die BA reagiere so flexibel wie noch nie auf die Situation und spiele mit sehr guten und passgenauen Lösungsansätzen hier eine sehr bedeutsame Rolle. Vor Kurzem seien beim Ovalen Tisch der Ministerpräsidentin aktuelle Programme der Bundesagentur für Arbeit vorgestellt worden, die auf die aktuelle Situation Bezug nähmen. Das sei ein tolles Miteinander, das sehr verzahnt erfolge.

Die Erfolgszahlen, die sie genannt habe, hätten sich auf das eine Projekt bezogen. Insgesamt sei es gegenwärtig noch zu früh für erste Ergebnisse, aber die Dinge würden auch im Interesse aller Beteiligten evaluiert, um zu sehen, wie man die Herangehensweise in den Projekten anpassen müsse. Letztendlich gehe es darum, dass auch die Wirtschaft und der Handwerksbereich dringend Leute suchten. Daher müsse man dahin kommen, die Dinge so passgenau zu schneiden, dass sie erfolgreich umgesetzt werden könnten.

Zur Frage des von Frau Abgeordneter Wieland angesprochenen Speeddatings und der Möglichkeit, über Praktika einzusteigen, könne sie entgegnen, sie glaube, was über all diesen Projekten liege, sei die Tatsache, dass man zusammen mit den Kammern versuche, möglichst niedrigschwellig heranzugehen, dass über die Praktika ein Kontakt zum Unternehmen oder Betrieb hergestellt werde und dann idealerweise über das Praktikum in die duale Ausbildung gegangen werde. Auf diesem Weg würden auch sehr erfolgreiche Beobachtungen angestellt.

Auf eine Nachfrage des **Herrn Abg. Dr. Bollinger** nach der Kostenseite für diese Maßnahmen erwidert **Frau Staatssekretärin Schmitt**, aktuell könne sie keine Kostenübersicht mündlich vortragen, aber die Landesregierung werde das Thema begleiten und natürlich auch die Kosten im Auge behalten. Von daher werde das zu einem späteren Zeitpunkt sicherlich noch einmal ein Thema sein.

Auf Bitte des Herrn Vors. Abg. Weiner sagt Frau Staatssekretärin Schmitt zu, dem Ausschuss ihren Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen.

Der Antrag – Vorlage 17/427 – hat seine Erledigung gefunden.

**Punkt 7** der Tagesordnung:

**Sichere Schulwege in Rheinland-Pfalz**

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT  
Fraktion der AfD  
– Vorlage 17/455 –

**Frau Staatssekretärin Schmitt** berichtet, im Jahr 2015 habe es in Rheinland-Pfalz einen leichten Anstieg der Unfälle mit Kindern gegeben. Insgesamt seien 1.262 Kinder unter 14 Jahren verunglückt. Der Anstieg habe 1,19 % betragen. Allerdings seien im Jahr 2014 sieben und im Jahr 2015 fünf getötete Kinder zu beklagen gewesen.

Dabei sei weiter zu beobachten, dass die Zahl der Unfälle von Kindern auf dem Schulweg vergleichsweise gering sei. Im Jahr 2015 hätten insgesamt 131 Kinder unter 14 Jahren einen Verkehrsunfall auf dem Schulweg erlitten.

Interessant sei hierbei vor allem die Aufschlüsselung nach den jeweiligen Fortbewegungsmitteln. Hier falle auf, dass im Jahr 2015 bundesweit 38 % der verunglückten Kinder im Pkw zu Schaden gekommen seien. 32,1 % seien als Fahrradfahrer unterwegs gewesen und 25 % als Fußgänger. Am meisten seien also Kinder unter 14 Jahren als Mitfahrer in einem Pkw zu Schaden gekommen.

Dies bedeute aus ihrer Sicht erstens, dass die Eltern in besonderer Weise gefordert seien. Zweitens sei anzumerken, dass Verkehrssicherheitsexperten deshalb schon lange forderten, Kinder selbstständig zum Beispiel schon als Grundschüler zu Fuß den Schulweg bestreiten zu lassen. Dies fördere durch die Bewegung nicht nur die Gesundheit der Kinder, sondern auch frühzeitig ihre Verkehrskompetenz.

Die Anzahl der Unfälle von Kindern in Schulbussen sei im Vergleich zu den Zahlen der Unfälle mit Pkw relativ gering. Nach einer Statistik der Unfallkasse Nord hätten diese Unfälle im Jahr 2013 bei knapp über 8 % gelegen. Diese Zahlen seien zwar nur für Norddeutschland erhoben worden, dürften aber deutschlandweit durchaus vergleichbar sein.

Dies vorausgeschickt könne sie zu den Maßnahmen der Landesregierung zur Vermeidung von Unfällen auf dem Schulweg Folgendes ausführen:

Hier seien zunächst die Aktionen zu nennen, die vom rheinland-pfälzischen „Forum Verkehrssicherheit“ geplant und durchgeführt würden. Unter der Federführung des Wirtschaftsministeriums seien unter dem Dach des „Forums Verkehrssicherheit Rheinland-Pfalz“ nicht nur drei Ministerien – Verkehrs-, Innen- und Bildungsressort –, sondern auch die Polizei versammelt. Es beteiligten sich auch diverse andere öffentliche und private Akteure, wie zum Beispiel die Landesverkehrswacht, die Unfallkasse, der TÜV, der ADAC, die Fahrlehrerverbände und etliche andere.

Ziel dieses Bündnisses sei dabei insbesondere, die Aktionen zu koordinieren und gemeinsam anzugehen, um die Verkehrssicherheit in Rheinland-Pfalz deutlich weiter voranzubringen. Hierzu seien innerhalb des Forums einzelne Arbeitsgruppen gebildet worden, die sich der Schwerpunktthemen in der Verkehrssicherheitsarbeit annähmen. So gebe es auch eine Arbeitsgruppe „Kinder und jugendliche Verkehrsteilnehmer“, die als „Forum Verkehrssicherheit Forum Rheinland-Pfalz“ unter anderem folgende Aktionen ins Leben gerufen hätten:

Zunächst möchte sie die Kampagne „Sicher zur Schule“ nennen, die sicher noch unter dem alten Namen „Gib acht Schulanfang“ bekannt sein dürfte. Hier erhielten Kindertagesstätten und Kindergärten Unterstützung bei der Vorbereitung der Kinder auf den künftigen Schulweg. Es gebe ein sogenanntes Schulwegheft mit entsprechenden Aufgaben für die Kinder und einen Elternratgeber.

Als weiteres Beispiel, das sehr viel Anklang finde, sei die Aktion „Gelbe Füße“ zu nennen. Hier würden mit gelber Farbe Fußabdrücke auf den Gehweg aufgesprüht, um den Kindern den besten und vor allen Dingen sichersten Schulweg aufzuzeigen. Die Aktion sei als Angebot an Schulen und Kommunen ausgestaltet, die die entsprechenden Unterlagen und Hilfsmittel, bis hin zur gelben Sprühfarbe für die Fußgängerwege, abrufen könnten. Veranstalter der Aktion sei auch hier das Forum Verkehrssicherheit in Zusammenarbeit mit der Unfallkasse.



**11. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 24.11.2016**  
**– Öffentliche Sitzung –**

Ein weiterer ganz wesentlicher Baustein auf dem Weg zur Verkehrskompetenz von Kindern sei die Fahrradausbildung in der Schule. Hier werde sehr häufig schon ab der 1. Klasse mit Vorübungen zum Fahrradfahren begonnen. Schwerpunkt sei dann die Fahrradausbildung mit der abschließenden Prüfung im 4. Schuljahr. Dies geschehe mit Unterstützung der jeweiligen Verkehrsfachberater an den Schulen und der Polizei vor Ort.

Des Weiteren gebe es noch 42 Fachberater für die Verkehrssicherheitsarbeit an rheinland-pfälzischen Schulen, und nicht zu vergessen seien auch die Lotsendienste, die den Schulweg entsprechend sicherer machen wollten. Außerdem arbeiten die Straßenverkehrsbehörden, oft gemeinsam mit Polizei, Schulen und Eltern, daran, dass die Schulwegpläne erstellt würden und hier der sicherste Schulweg gemeinsam aufgezeigt werde.

Die Maßnahmen der Landesregierung und vieler engagierter Mitbürger und Initiativen seien vielfältig, um die Schülerinnen und Schüler zu schützen, einen möglichst gefahrlosen Schulweg zu ermöglichen, aber insbesondere auch die Kompetenz weiter zu bilden. Gleichwohl werde sich die Landesregierung weiter mit Nachdruck auf diesem Feld der Verkehrssicherheitsarbeit engagieren, um letztendlich weitere Kinderunfälle zu vermeiden. Es bestehe Einigkeit darüber, dass jeder Kinderunfall einer zu viel sei.

**Herr Vors. Abg. Weiner** stimmt der Aussage zu, dass jeder Kinderunfall einer zu viel sei. Er bitte um Mitteilung, ob es eine Auswertung der Unfälle in Rheinland-Pfalz gebe und ob im Vergleich zu den Bundeszahlen signifikante Unterschiede bestünden.

**Herr Abg. Oster** hätte gern gewusst, ob man die Unfälle in Korridore einteilen könne. Wenn beispielsweise die meisten Unfälle vor der Schule passierten, könne man überlegen, eventuell einen Fußgängerüberweg einzurichten.

**Frau Abg. Wieland** macht darauf aufmerksam, es gebe viele Initiativen, die Überwege vor allem über viel befahrene Straßen forderten. Ein Überweg an Bundes- oder Landesstraßen sei fast unmöglich, wenn es sich um eine kleine Grundschule handele. Selbst wenn alle Kinder an einem Punkt die Straße überqueren müssten, reiche die Anzahl nicht aus, um die Mindestanzahl für einen Überweg oder eine Ampel zu erreichen. Sie bitte um Mitteilung, ob es entsprechende Initiativen gebe, dass dort Entsprechendes möglich wäre.

**Herr Abg. Dr. Bollinger** schließt die Frage an, ob es regionale Besonderheiten gebe, beispielsweise Baustellen oder Ähnliches, wo man Konzentrationen von Unfällen feststellen könne. Außerdem bitte er darum, dem Ausschuss den Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen, weil interessante Zahlen genannt worden seien.

**Frau Staatssekretärin Schmitt** stellt dar, es gebe keine Auffälligkeiten, dass es in Rheinland-Pfalz andere Schwerpunkte als bundesweit gebe. Durch die Unfallaufnahme werde genau analysiert, wo der Unfall passiert sei, wo der Wohnort und wo der Schulort sei. Ein gebündelte Auswertung dazu gebe es nicht, man könne aber in Zukunft sicherlich beobachten, inwieweit es da Schwerpunkte gebe.

**Herr Dr. Kaufmann (Abteilungsleiter im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau)** ergänzt, die Landesregierung stelle häufig Wünsche nach Anlage eines Fußgängerüberwegs fest. Es sei in der Tat so, dass in vielen Fällen diese Richtlinie Werte vorgebe, die vor Ort nicht erreicht werden könnten. Das führe in der Regel in der Tat zu Nachfragen. Hinsichtlich dieser Zahlen gebe es durchaus intensive Untersuchungen mit Blick auf die Frage, was geschehe, wenn an einem solchen Fußgängerüberweg, der bestimmte Zahlen nicht erreiche, eine gewisse Aufmerksamkeit der Autofahrer erwartet werde, die dann aber nicht tatsächlich eintrete. Unterhalb bestimmter Zahlen sei es in der Tat so, dass man nicht automatisch davon ausgehen könne, dass sich die Sicherheit verbessere, wenn man einen solchen Fußgängerüberweg anlege.

Deswegen sei im Vergleich dazu eine ganz andere Maßnahme insbesondere an den besonders gefährdeten Stellen ins Auge gefasst worden. Im letzten Herbst habe sich die Verkehrsministerkonferenz dazu entschlossen, dass Regel-Ausnahme-Verhältnis insbesondere vor Schulen, Sozialeinrichtungen usw., was die Frage von Tempo 30 bzw. Tempo 50 betreffe, umzukehren. Künftig werde es also vor Kindertagesstätten, Kindergärten, Altenheimen und insbesondere Schulen eine Situation gebe, wo man automatisch Tempo 30 habe. Damit sei ein erheblicher Sicherheitsgewinn gerade vor diesen Einrichtungen

**11. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 24.11.2016**  
**– Öffentliche Sitzung –**

erreicht worden. Die entsprechende Änderung der Straßenverkehrsordnung befinde sich zurzeit im Beratungsverfahren. Es werde davon ausgegangen, dass sie bald in Kraft treten werde und damit gerade an solchen Stellen eine entsprechende Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden könne.

Auf Bitte von Herrn Abg. Dr. Bollinger sagt Frau Staatssekretärin Schmitt zu, dem Ausschuss ihren Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen.

Der Antrag – Vorlage 17/455 – hat seine Erledigung gefunden.

**Punkt 9** der Tagesordnung:

**Entwicklung der Immobilienpreise in Rheinland-Pfalz**

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT  
Fraktion der AfD  
– Vorlage 17/457 –

**Frau Staatssekretärin Schmitt** legt dar, für den Immobilienbereich existiere kein einheitlicher, durch die amtliche Statistik festgestellter Preisindex. Immobilienpreise würden amtlicherseits lediglich als Schätzwerte im Zusammenhang mit der fünfjährlich stattfindenden Einkommens- und Verbrauchsstichprobe erhoben. Allerdings hielten verschiedene Institute und Verbände jeweils eigene Immobilienindizes vor. Die aus Sicht der Landesregierung aussagekräftigsten Zahlen seien in der jährlich erscheinenden Wohnungsmarktbeobachtung Rheinland-Pfalz zusammengestellt, die öffentlich über die ISB sowie das Bauforum Rheinland-Pfalz zugänglich seien.

Nach der Wohnungsmarktbeobachtung 2016 hätten im ersten Quartal 2016 die Kaufpreise für Eigentumswohnungen in Rheinland-Pfalz durchschnittlich 1.825 Euro je Quadratmeter betragen. Dies sei gegenüber 2014 ein Anstieg um 17,8 %.

Wie zu erwarten, entwickle sich der Markt in Rheinland-Pfalz regional sehr unterschiedlich. Der Kaufpreis für Eigentumswohnungen liege in kreisfreien Städten bei durchschnittlich 2.104 Euro je Quadratmeter, wobei mit 3.128 Euro je Quadratmeter Mainz den höchsten und mit 663 Euro je Quadratmeter Primasens den niedrigsten Wert erziele. In den Landkreisen betrage der Durchschnittswert 1.717 Euro je Quadratmeter. Das seien 19 % mehr als 2014. Der Höchstwert liege hier bei 2.551 Euro je Quadratmeter im Landkreis Bernkastel-Wittlich, der niedrigste Wert im Landkreis Südwestpfalz mit 871 Euro je Quadratmeter.

Bei den Ein- und Zweifamilienhäusern liege der durchschnittliche Kaufpreis im ersten Quartal 2016 laut Wohnungsmarktbeobachtung in Rheinland-Pfalz bei durchschnittlich 1.614 Euro je Quadratmeter. Das sei ein Anstieg von 10,5 % gegenüber 2014. In den kreisfreien Städten liege der Kaufpreis bei 2.076 Euro je Quadratmeter, ein Plus von 6 %. Hier reiche die Spanne von 2.950 Euro je Quadratmeter in Mainz bis zu 1.000 Euro je Quadratmeter in Pirmasens. In den Landkreisen betrage der durchschnittliche Kaufpreis für Ein- und Zweifamilienhäuser 1.434 Euro je Quadratmeter, ein Anstieg gegenüber 2014 um 12,7 %. Die höchsten Kaufpreise würden mit durchschnittlich 2.203 Euro je Quadratmeter im Landkreis Mainz-Bingen erzielt, die niedrigsten mit durchschnittlich 713 Euro je Quadratmeter im Landkreis Birkenfeld.

Zusammenfassend könne zur Immobilienpreisentwicklung festgehalten werden, dass die Kaufpreise für Eigentumswohnungen sowie Ein- und Zweifamilienhäuser im Landesdurchschnitt weiter stiegen. Allerdings verliefen die Entwicklungen regional sehr unterschiedlich und korrespondierten mit der Bevölkerungsentwicklung. In den Ballungsräumen und deren Einzugsbereichen sei der Immobilienmarkt deutlich angespannter, während in strukturschwächeren Regionen sinkende Bevölkerungszahlen mit schwächerer Bautätigkeit, größeren Leerständen und moderateren Preissteigerungen einhergingen.

Daher werfe sich die Frage auf, was das für Rheinland-Pfalz bedeute, ob man in Rheinland-Pfalz und in Deutschland insgesamt eine Immobilienblase erlebe und ob das eigene Haus künftig noch finanzierbar sein werde. Das eigene Haus werde auch weiter finanzierbar sein, und man erlebe keine Immobilienblase.

Finanzmarkttechnisch sei eine Blase dann gegeben, wenn die Preise für bestimmte Vermögensanlagen zunächst exorbitant anstiegen, ohne dass dies durch die tatsächliche Entwicklung von Angebot und Nachfrage gerechtfertigt sei, um dann plötzlich zurückzugehen, wenn sozusagen die Blase platze. Gerade der Immobilienmarkt sei grundsätzlich anfällig für eine solche Blasenbildung, wie die Erfahrungen in Japan in den 90er-Jahren sowie die internationale Finanzmarktkrise zeigten, die ihren Ursprung auf dem US-amerikanischen Immobilienmarkt gehabt habe.

Wirtschaftswissenschaftliches Allgemeingut sei, dass Blasenbildungen durch die Kombination aus einem niedrigen Zinsniveau und dem Fehlen alternativer Anlagemöglichkeiten begünstigt würden. Beide Faktoren spielten eine Rolle für die Entwicklung der Preise am Immobilienmarkt. Das Zinsniveau für

**11. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 24.11.2016**  
**– Öffentliche Sitzung –**

Immobilienkredite sei nach wie vor sehr niedrig. Alternative Anlagemöglichkeiten seien durch das niedrige Zinsniveau sehr eingeschränkt. Allerdings sprächen verschiedene Aspekte dagegen, dass es auf dem deutschen oder dem rheinland-pfälzischen Immobilienmarkt zu einer Blasenbildung komme:

Erstens habe der Immobilienmarkt in Deutschland in der Vergangenheit keine Neigung zu übertriebenen Preissprüngen gezeigt. Wesentlich stabilisierendes Element hierfür sei das Instrument des langfristigen Festzinskredits, der etwa in angelsächsischen Ländern eine weit geringere Rolle spiele.

Zweitens sei der Immobilienmarkt in Deutschland schon längere Zeit durch einen Nachfrageüberhang gekennzeichnet, der für sich allein schon einen Preisanstieg erkläre.

Drittens könne der aktuelle Preisanstieg am Immobilienmarkt sehr gut mit der guten wirtschaftlichen Entwicklung erklärt werden, insbesondere der Stabilität am Arbeitsmarkt, da ein stabiles Arbeitsverhältnis Grundvoraussetzung für die Neigung zum Immobilienerwerb darstelle.

Viertens habe gerade Rheinland-Pfalz einen überdurchschnittlich hohen Anteil von Haushalten, die bereits über Haus- und Grundbesitz verfügten. Der Anteil liege hier bei über 60 %. Der Bundeswert liege knapp unter 50 %. Der hohe Anteil von Eigenheimbesitzern und -besitzerinnen wirke hier stabilisierend.

**Herr Vors. Abg. Weiner** verweist darauf, dass die Notare, die die Käufe und Verkäufe beurkundeten, ein entsprechendes Gefühl dafür besäßen, wenn sich ein Markt überhitze. Ein Einfamilienhaus sei sicherlich kein Anlageobjekt. Hier werde eher die Tatsache eine Rolle spielen, ob in den Ballungsräumen genug Wohnungsbaugrundstücke ausgewiesen und erschlossen würden oder ob eine Verknappung und damit ein Preisanstieg hingenommen werde. Die Leute zögen nämlich dorthin, wo sie Arbeit hätten. Dass in Pirmasens die Preise so günstig seien, liege daran, dass da, wo die Arbeitslosigkeit am höchsten sei, die Leute wegzögen und dort der Wohnungsmarkt entsprechend entspannt sei.

Wo es durchaus eine Blase gebe, sei der Bereich für die Anlageobjekte: Mehrfamilienhäuser, Wohn- und Geschäftshäuser. – Laut Aussage eines Notars gebe es da in manchen Bereichen quasi nichts mehr am Markt. Niedrige Zinsen und fehlende alternative Anlagen führten zu einer starken Nachfrage nach solchen Anlagemöglichkeiten. Das sei vor fünf bis zehn Jahren ganz anders geworden. Das führe eben zu Wellenbewegungen. Das Angebot lasse sich nicht kurzfristig erweitern. Deshalb müsse man mit dieser Entwicklung zurechtkommen. Da könne es durchaus eine Blase geben. Bei den Banken und Sparkassen gebe es jedoch entsprechende Vorsorgemaßnahmen. Im Gegensatz zu dem, was in den USA passiert sei, wo man zum Teil 130 % finanziert habe, seien die rheinland-pfälzischen Sparkassen, Volksbanken und Geschäftsbanken so restriktiv, dass sie Eigenmittel einforderten und die Finanzierung gegenwärtig in dieser Niedrigzinsphase meistens auf zehn Jahre oder länger auslegten und auf einen entsprechenden Tilgungsanteil Wert legten, sodass am Ende nicht die Zinsfalle drohe, wodurch die Leute bei steigenden Zinsen plötzlich eine nicht mehr zu bedienende Zinslast vor sich hätten. Von daher sehe er auf diesem Markt keine Gefahr für eine platzende Blase, die zu großen Verwerfungen führe. Darüber könne man jedoch unterschiedlicher Meinung sein.

**Herr Abg. Dr. Bollinger** räumt ein, dass vielleicht landesweit keine Blase zu beobachten sei, aber gerade vor dem Hintergrund der Anlage in Eigentumswohnungen die Preise bei Eigentumswohnungen in den Ballungsgebieten stärker gestiegen seien als bei Ein- oder Zweifamilienhäusern, weil sie als Investment interessanter seien. Ihn interessiere, wie es zum Beispiel in Mainz mit der Preissteigerung aussehe.

**Frau Staatssekretärin Schmitt** betont, wenn man das gesamtwirtschaftlich betrachte, müsse man feststellen, dass eine gute wirtschaftliche Stabilität bestehe und somit die Immobilie als Anlageform stark nachgefragt werde. Hinzu komme natürlich das Thema der mangelnden Alternativen. Sie sehe aber auch, dass es gerade in Deutschland ein sehr stabilisierendes und sehr sicherheitsorientiertes Bankensystem gebe, wo man bewusst durch die Vereinbarung von langen Zinsbindungen und entsprechenden Tilgungssätzen den Blick in die Perspektive und die Zukunft richte, um entsprechend vorsichtig zu agieren und Blasenrisiko erst gar nicht entstehen zu lassen.

In der Tat gebe es in den Ballungsräumen – auch in Mainz – den höchsten Anstieg. Die Steigerung betrage hier 27,5 %. Sie möchte aber noch einmal betonen, eine Blasesituation liege dann vor, wenn kein entsprechender Wert dagegen stehe. In Mainz gebe es jedoch eine sehr große Nachfrage aus dem

**11. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 24.11.2016**  
**– Öffentliche Sitzung –**

Rhein-Main-Gebiet insgesamt, aber auch aus den umliegenden Gebieten. Es sei der Trend festzustellen, dass die Menschen eher in urbanen Gebieten wohnen möchten. Von daher sei der entsprechende Wert vorhanden.

**Herr Vors. Abg. Weiner** führt an, die WirtschaftsWoche habe vor Kurzem einen Index für die größeren Städte in Deutschland veröffentlicht. Auch das werde von Anlegern herangezogen. Dabei habe Mainz ausgezeichnete Zahlen als Standort vorzuweisen. Deswegen konzentriere sich vielleicht auch eine bundesweite Anlagestrategie von Fonds usw., was zu zusätzlichen Preissprüngen führen könne.

In einem Ballungsraum wie Mainz könne sich ein Mittelständler, der etwas in Immobilien investieren möchte, kein ganzes Haus leisten, also konzentriere sich hier die Nachfrage auf Eigentumswohnungen, während in der Südwestpfalz oder im Bereich Birkenfeld die Leute für den Preis einer Eigentumswohnung in Mainz ein ganzes Mehrfamilienhaus kauften. Hier liege ein Marktbruch vor.

**Herr Abg. Dr. Bollinger** merkt an, die Blasen entstünden dadurch, dass jetzt eine größere Nachfrage vorhanden sei und sich zu einem anderen Zeitpunkt, wenn sich vielleicht die Zinssituation ändern würde, das Investment Immobilie nicht mehr so attraktiv wäre, sich die Nachfrage ändere und den einmal gezahlten Preisen für die Häuser nicht mehr die entsprechende Nachfrage entgegen stehe, sodass beim Wiederverkauf ein Verlust entstehen würde.

Der Antrag – Vorlage 17/457 – hat seine Erledigung gefunden.

**Punkt 10** der Tagesordnung:

**Strecken für Lang-Lkw**

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT  
Fraktion der FDP  
– Vorlage 17/561 –

**Frau Staatssekretärin Schmitt** führt aus, Herr Staatsminister Dr. Wissing habe sich zu diesem Thema bereits in der Sitzung am 22. September 2016 geäußert. Der aktuell noch laufende Feldversuch mit Lang-Lkw, der unter dem früheren Verkehrsminister Ramsauer gestartet worden sei, sei vor dem Hintergrund früherer Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz anfangs umstritten gewesen. Nur sieben Bundesländer hätten sich beim Start des Feldversuchs zur Teilnahme bereiterklärt. Es habe sich dabei um Bayern, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Sachsen, Schleswig-Holstein und Thüringen gehandelt. In diesen Ländern dürfe der verlängerte Sattelaufleger mit 17,8 Meter gemäß § 2 Abs. 2 der Ausnahmereverordnung das gesamte Straßennetz befahren. Die bis zu 25,25 Meter langen anderen am Feldversuch teilnehmenden Fahrzeugkombinationen müssten grundsätzlich ein festgelegtes, sogenanntes Positivnetz benutzen.

In der Zwischenzeit hätten sich allerdings immer mehr Bundesländer in der einen oder anderen Form an dem Versuch beteiligt und Lang-Lkw auf bestimmten Strecken teilweise mit Auflagen zugelassen.

Rheinland-Pfalz sei neben Berlin und dem Saarland das letzte Bundesland gewesen, das Lang-Lkw grundsätzlich noch nicht zugelassen habe. Bundesweit nähmen derzeit 59 Unternehmen mit 156 Fahrzeugen am Feldversuch teil.

Infolge neuer Streckenmeldungen der Länder habe das Bundesverkehrsministerium die 6. Verordnung zur Änderung der Lang-Lkw-Ausnahmereverordnung erweitert. Weitere Überlegungen zum Einsatz des Lang-Lkw würden im Lichte der Ergebnisse der wissenschaftlichen Untersuchung getroffen. Etwaige Rechtssetzungen müssten dabei unter Berücksichtigung der entsprechenden EU-Richtlinie erfolgen und sich im Rahmen der straßenverkehrsrechtlichen Ermächtigungsgrundlagen bewegen.

Sie möchte angesichts der Tatsache, dass bereits 13 Bundesländer zwischenzeitlich eine andere Position eingenommen hätten, nochmals darauf hinweisen, dass eine Beibehaltung der bisherigen Haltung des Landes Wettbewerbsnachteile für rheinland-pfälzische Spediteure und Unternehmensstandorte in Rheinland-Pfalz zur Folge haben könnte.

Vor diesem Hintergrund sei es nicht mehr verantwortbar, dass sich Rheinland-Pfalz dem Einsatz von Lang-Lkw grundsätzlich verweigere. Mit den Koalitionspartnern habe man sich dahin gehend vereinbaren können, dass nunmehr verschiedene Strecken innerhalb von Rheinland-Pfalz für Lang-Lkw freigegeben würden.

Der Landesregierung hätten zunächst zwei Anträge auf Zulassung von Lang-Lkw für insgesamt 17 Strecken in Rheinland-Pfalz vorgelegen. Die dabei vorgeschlagenen Routen – beispielsweise die A 6 und die A 61 – und Transporte seien nach einer Prüfung durch die zuständigen Behörden technisch für Lang-Lkw-Transporte geeignet.

Zugelassen werden sollten nunmehr fünf ausgewählte Strecken nahezu ausschließlich innerhalb von Rheinland-Pfalz. Transitverkehre durch Rheinland-Pfalz sollten für Lang-Lkw zunächst nicht zugelassen werden.

Durch den Einsatz der Lang-Lkw könnten nach Angaben der Antragsteller aufgrund der geringeren Zahl von Lkw-Transporten etwa 12.000 Lkw-Fahrten mit insgesamt rund 180.000 weniger gefahrenen Kilometern pro Jahr vermieden werden. Dies führe zu einer Summe von etwa 150 Tonnen CO<sub>2</sub>, die pro Jahr durch den Einsatz von Lang-Lkw eingespart werden könnten.

Es sei zudem sichergestellt, dass der Schienengüterverkehr dadurch keine Nachteile erfahre, da bereits wegen fehlender Schienenanbindungen alternative Transporte auf der Schiene nicht möglich seien und

die für den Transport mit Lang-Lkw vorgesehenen Güter bereits jetzt auf der Straße transportiert würden. Die für Lang-Lkw beantragten Transporte fänden bis auf einige kurze Zulaufstrecken zu Werkstandorten im Wesentlichen auf Autobahnen statt.

Mit den dabei gesammelten Erfahrungen solle anschließend über die Aufnahme weiterer Strecken nach der beabsichtigten Einführung von Lang-Lkw im Regelbetrieb entschieden werden. Derzeit lägen zwei weitere Anträge vor.

Vor diesem Hintergrund und mit diesen Informationen habe die Landesregierung das Bundesverkehrsministerium um Mitteilung gebeten, ob – solange die Regelzulassung von Lang-Lkw durch Verordnung noch nicht erfolgt sei – noch eine Änderung der Anlage zur Ausnahmeverordnung erfolgen könne oder auf welchem Weg den Antragstellern die Möglichkeit eröffnet werden könne, kurzfristig den Verkehr mit Lang-Lkw auf den zugelassenen Strecken durchzuführen. In der letzten Woche sei durch Bundesverkehrsminister Dobrindt verkündet worden, dass Rheinland-Pfalz als 14. Mitglied aufgenommen worden sei.

**Herr Abg. Oster** hält fest, zwei Punkte seien in diesem Zusammenhang wichtig. In den Medien sei schon ausführlich diskutiert worden, als bekannt geworden sei, dass sich auch Rheinland-Pfalz an dem Versuch mit Lang-Lkw beteiligen möchte. In vielen Berichterstattungen habe das Negative überwogen, weil die Achslast höher werde, die riesigen Lkw die Straßen verstopften und sich die Räder der Lkw vergrößern. Nach der Aussage des Ministers habe nunmehr auch Frau Staatssekretärin Schmitt dargestellt, dass eigentlich das Gegenteil der Fall sei. Der Schadstoffausstoß werde geringer, und auch die Achslast werde nicht größer, sondern es bleibe bei 40 Tonnen, und die Räder der Lkw vergrößerten sich z.B. auch nicht. Man müsse nun einen Weg finden, wie man das in die Bevölkerung transportiere, damit sie das richtig verstehe. All die vorgebrachten Bedenken träten eigentlich nicht ein.

Die Verkehrsexperten des LBM hätten auch gesagt, die tatsächliche Belastung auf die Straße verringere sich, weil eine Achse hinzukomme. Wenn Rheinland-Pfalz diesen Schritt jetzt nicht gehen würde, käme es im Vergleich zu anderen Bundesländern zu einer Wettbewerbsverzerrung. Viele Betriebe in Rheinland-Pfalz seien darauf angewiesen. Er habe bereits in der letzten Sitzung geschildert, dass ein Unternehmen aus seinem Wahlkreis Plastikbecher transportiere, die wenig wögen, aber ein großes Volumen in Anspruch nähmen. Für dieses Unternehmen wäre ein Lang-Lkw ein riesiger Vorteil. In der Vereinbarung stehe auch, dass da, wo Schienenstrecken vorhanden seien, der Lang-Lkw keine Alternative darstelle und der Transport auch weiterhin auf der Schiene stattfinden werde.

**Frau Abg. Wieland** spricht an, der Presse sei zu entnehmen gewesen, dass nur ein Teil der Strecken freigegeben worden sei, die ursprünglich einmal überlegt worden seien. Dabei sei auch immer von Strecken rund um das Lkw-Werk in Wörth gesprochen worden. Warum das nur dort stattfinden solle werfe die Frage auf, ob das nicht eine Art von Wettbewerbsbenachteiligung darstelle. Sie frage sich auch, warum keine Transitstrecken genehmigt werden sollten. Wenn Rheinland-Pfalz nicht zulasse, dass beispielsweise die A 3 mit einbezogen werden solle, dann könne der Vorteil von Lang-Lkw auf einer so viel befahrenen Strecke nicht greifen.

**Herr Vors. Abg. Weiner** legt Wert auf die Feststellung, dass er als Wahlkreisabgeordneter eines Wahlkreises spreche, der aufgrund seiner schlechten Verkehrsanbindung – beispielsweise die Diskussion um die B 10 – Nachteile befürchte, wenn es zu einem sogenannten Positivnetz komme. Deswegen habe er die Frage an die Landesregierung, wie sie sicherstelle, dass Speditionen und Logistikzentren auch mit Lang-Lkw anzufahren seien, weil sie ansonsten einen Wettbewerbsnachteil gegenüber anderen hätten. Unter Umständen werde ein Wettbewerbsdruck auf Speditionen im ländlichen Raum einsetzen, an diese Strecken zu wechseln, auf denen mit Lang-Lkw gefahren werden könne. Deswegen müsse z. B. eine Lösung gefunden werden, die das Streckennetz so ausweitere, dass keine Wettbewerbsnachteile für diese Gewerbegebiete der Verbandsgemeinden im ländlichen Raum entstünden. Gegebenenfalls müsse man sich etwas anderes einfallen lassen. Er hätte gern gewusst, wie die Landesregierung diesen Bedenken begegnen wolle.

**Herr Menge (Referent im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau)** bestätigt, dass der Schadstoffausstoß insgesamt sehr stark zurückgehe. Außerdem würden die Belastungen der Straße durch die Achslast etwas geringer, weil ein Lang-Lkw mehr Achsen als ein kleineres Fahrzeug habe.

**11. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 24.11.2016**  
**– Öffentliche Sitzung –**

Bei der Prüfung, warum in Rheinland-Pfalz nur fünf Strecken zugelassen werden sollten, sei die Beschränkung dergestalt erfolgt, dass – bis auf eine Strecke, die über die Landesgrenze nach Hockenheim führe – zunächst einmal nur Strecken in Rheinland-Pfalz freigegeben werden sollten, um dabei Erfahrungen zu sammeln, wie man später mit den übrigen Anträgen umgehen könne. Der Antrag sei entsprechend in Berlin vorgelegt worden, und man warte darauf, dass in den nächsten Tagen eine Zusage erfolge. Er vermute, dass es spätestens bei der ersten Änderungsverordnung in den Regelbetrieb übergehen werde.

Es sei nicht so, dass die Landesregierung Strecken heraussuche und definiere, die sich für die Lang-Lkw eignen, sondern die Firmen kämen auf die Landesregierung zu und beantragten entsprechende Strecken. Das Ministerium prüfe dann, ob diese Strecken tatsächlich geeignet seien, um diese Lang-Lkw aufzunehmen. Wenn in Primasens ein Betrieb auf die Idee käme, mit Lang-Lkw fahren zu wollen, müsste er eine Anfrage an das Ministerium richten, und dann werde geprüft, ob diese Strecken dafür geeignet seien.

Ganz aktuell sei ein weiterer Antrag gekommen, sodass es jetzt drei Firmen seien, die mit Lang-Lkw fahren wollten. Das Ministerium werde das sehr kurzfristig prüfen und dem Bund gegenüber berichten, ob das im Regelbetrieb erfolge oder in die Änderungsverordnung einfließe.

Der Antrag – Vorlage 17/561 – hat seine Erledigung gefunden.



**Punkt 12** der Tagesordnung:

**Neuester Stand beim Geothermiekraftwerk in Landau**

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT  
Fraktion der CDU  
– Vorlage 17/586 –

**Frau Abg. Schneider** führt in der Begründung aus, das Thema Geothermiekraftwerk Landau sei des Öfteren Bestandteil der Beratungen im Ausschuss bzw. im Plenum gewesen. Vor Kurzem sei in der RHEINPFALZ zu lesen gewesen, dass der Betreiber in Aussicht gestellt bekommen habe, wieder die Betriebsgenehmigung zu erlangen. Die Landesregierung werde gebeten, hierzu Bericht zu erstatten.

**Frau Staatssekretärin Schmitt** erinnert daran, wie bereits in den Sitzungen des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 12. Juni 2014 und am 27. Januar 2016 berichtet, sei es zur Jahreswende 2013/2014 zu Oberflächenhebungen im Bereich des Geothermiekraftwerks in Landau gekommen, die wohl auf den Betrieb des Kraftwerks zurückzuführen seien. Danach habe die Landesregierung die erforderlichen Maßnahmen für eine unverzügliche Untersuchung und Aufklärung der Ursachen und Auswirkungen eingeleitet.

Es habe sich herausgestellt, dass durch eine Leckage in einer Bohrung Thermalwasser in den Untergrund gelangt sei, was ursächlich für die Hebung gewesen sei. Eine Gefährdung der Trinkwassergewinnungsanlagen in Landau sei nach wie vor nicht zu befürchten. Aufgrund der strafrechtlichen Relevanz des durch das Thermalwasser verursachten Umweltschadens ermittle die Staatsanwaltschaft aktuell noch.

Durch die nun ausgesprochene Verlängerung der bergrechtlichen Zulassung werde die Grundlage für weitere Sanierungsmaßnahmen geschaffen. Nach den geltenden Vorschriften des Bundesberggesetzes habe der Kraftwerksbetreiber einen Anspruch auf Zulassung, wenn die entsprechenden Voraussetzungen vorlägen. Da die bergrechtliche Entscheidung eine sogenannte gebundene Entscheidung sei, bestehe hier kein Ermessensspielraum.

Trotz der Verlängerung der bergrechtlichen Zulassung bestehe aus bergtechnischer und bergrechtlicher Sicht noch eine Reihe von Fragen, die zum Teil noch durch Gutachter beantwortet werden müssten. Ein Wiederanfahren des Kraftwerks komme erst infrage, wenn alle erforderlichen Nachweise für einen sicheren Betrieb vorlägen. Es liege allein in der Hand des Kraftwerksbetreibers, ob und wann diese Nachweise erbracht würden.

Der Industriestandort Rheinland-Pfalz sei vor allem davon abhängig, dass auf die gesetzlichen Rahmenbedingungen Verlass sei. Das gelte für alle Industrieprojekte. Für das Kraftwerk in Landau heiße das konkret, die Politik der Landesregierung sei es, dafür Sorge zu tragen, dass die bundesrechtlichen Rahmenbedingungen 1 : 1 umgesetzt würden. Die Stadt Landau habe die politische Entscheidung getroffen, dem Verkauf der überwiegenden Mehrheit der Anteile an dem Kraftwerk Landau an einen privaten Investor zuzustimmen. Sie könne gleichwohl weiterhin als Anteilseigner des Kraftwerksbetreibers die unternehmerischen Entscheidungen des Betreibers zum Weiterbetrieb beeinflussen. Die Landesregierung werde die Entscheidung des Betreibers respektieren, ob und wann er die erforderlichen Nachweise der zuständigen Behörde vorlege.

**Frau Abg. Schneider** weist darauf hin, dass es zum einen eine Leckage an dem Dichtungskopf relativ weit oben gegeben habe und zum anderen eine Leckage, die in einer Tiefe von rund 500 Metern geschätzt worden sei. Sie habe die Frage, ob beide zwischenzeitlich geortet seien. Ihres Wissens sei die Leckage an der Bohrdichtung verschlossen. Um Auskunft gebeten werde, welche Fragen seitens des Betreibers aus bergtechnischer Sicht noch zu beantworten seien, bzw. welche Voraussetzungen für die Verlängerung der Genehmigung noch nicht geschaffen worden seien.

**Herr Tschauer (Referent im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau)** erläutert, in der Tat habe es zwei Leckagen gegeben. Bei der Leckage am Kopf habe es sich um eine technische Dichtung gehandelt, die defekt gewesen sei. Dadurch sei das Thermalwasser in den Ringraum der Bohrung gelangt. Durch den dabei entstandenen Druck müsse im tieferen Bereich wohl eine

**11. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 24.11.2016**  
**– Öffentliche Sitzung –**

geologische Dichtung aus Ton versagt haben, sodass es zu Umläufigkeiten gekommen sei. Das Wasser sei wohl sozusagen an der Bohrung außen aufgestiegen und ins Grundwasser gelangt.

Dieses Leck sei sehr schwer zu orten. Man habe das durch eine Befahrung der Bohrung versucht. Da es sich um den äußeren Ringraum handele, in den man nicht hineinsehen könne, weil man nur durch das innerste Rohr hinunterfahren könne, könne man nicht genau feststellen, wo eine Leckage im äußersten Rohr stattgefunden habe.

Daran mache sich auch fest, wie eine Sanierung der Bohrung stattfinden könne, nämlich durch den Einzug eines weiteren Rohres im innersten Rohr. Damit hätte man sozusagen wieder zwei Dichtungselemente, nämlich das äußere Rohr, das befahren worden sei und intakt sei, und das neue innerste Rohr, das entsprechend dünner sei.

Die Fragen, die sich in diesem Zusammenhang stellten, seien sehr vielschichtiger Natur und gingen in Details hinein. Zuerst einmal sei die Frage zu stellen, warum die Manometer, die den Ringraum überwacht hätten, nicht beachtet worden seien, an denen man hätte erkennen können, dass der Druck im äußeren Ringraum höher als normal gewesen sei.

Hier stellten sich noch Fragen nach dem entsprechenden Betriebsregime, das danach folge. Außerdem seien noch einige technische Fragen zu klären, was das Thema Wiederanfahren und dergleichen betreffe. Das Kraftwerk sei ein paar Jahre außer Betrieb gewesen, und das Wiederanfahren berge einige Gefahren. Das seien die wesentlichen Punkte, die aus bergtechnischer und bergrechtlicher Sicht im Raum stünden.

**Frau Abg. Schneider** wiederholt die Frage, ob die Leckage verschlossen sei und damit das ursprünglich geforderte Ziel, solange das Leck nicht verschlossen sei, werde es definitiv keine Genehmigung geben, als Voraussetzung erfüllt sei.

**Herr Tschauder** erklärt, er gehe nicht davon aus, dass dieses Loch verschlossen werden könne, weil es nicht ohne Weiteres gefunden werden könne. Deswegen erfolge die Sanierung dadurch, indem man dieses äußerste Sicherungssystem aufgabe und ein neues inneres Sicherungssystem einziehe. Dadurch habe man wieder zwei Sicherungssysteme, um etwaige Übergänge von Thermalwasser in den Untergrund zu verhindern.

Auf die Frage des **Herrn Vors. Abg. Weiner**, ob das schon erfolgt sei und das innere Sicherungssystem genehmigt sei, antwortet **Herr Tschauder**, das sei noch nicht genehmigt. Das gehöre noch mit zu den offenen Fragestellungen, die er genannt habe. Das sei beantragt, aber noch nicht abschließend genehmigt.

Ohne einen zugelassenen Hauptbetriebsplan könne man weitere Sanierungsmaßnahmen, die in einem gestuften Betriebsplanverfahren dazu hinführten, nicht durchführen. Deswegen sei das Hauptbetriebsplanverfahren zu verlängern gewesen. Das bedeute aber nicht, dass alle Fragen für eine Wiederinbetriebnahme beantwortet seien. Derzeit könne von einer Wiederinbetriebnahme auf absehbare Zeit nicht ausgegangen werden.

Auf Bitte des Herrn Abg. Dr. Bollinger sagt Frau Staatssekretärin Schmitt zu, dem Ausschuss ihren Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen.

Der Antrag – Vorlage 17/586 – hat seine Erledigung gefunden.

**11. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 24.11.2016**  
**– Öffentliche Sitzung –**

**Punkt 14** der Tagesordnung:

**Verschiedenes**

**Herr Vors. Abg. Weiner** informiert, mit Schreiben vom 23. November 2016 habe die Direktorin beim Landtag die Ausschüsse über das Verfahren bezüglich der Informationsfahrten von Ausschüssen in der 17. Wahlperiode unterrichtet. Das Gesamtbudget für die Legislaturperiode umfasse 480.000 Euro. Das jährliche Budget betrage demnach 96.000 Euro. Für jeden Ausschuss ergebe sich hieraus ein Budget von 30.000 Euro in der gesamten Wahlperiode.

Ein mögliches Ziel für eine Informationsfahrt könnte Israel sein, um sich dort über technische Entwicklungen im Bereich der Internettechnologie und der Datensicherheit zu informieren. Die Ausschussmitglieder würden gebeten, bis zur nächsten Sitzung gegebenenfalls weitere Vorschläge für eine Informationsfahrt des Ausschusses vorzulegen.

Herr Vors. Abg. Weiner regt an, sich in der nächsten Sitzung über eine auswärtige Sitzung bei der Firma BASF in Ludwigshafen zu verständigen.

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

**gez.: Schorr**

**Protokollführer**

**Anlage**

## In der Anwesenheitsliste eingetragene Abgeordnete:

Alt, Dr. Denis	SPD
Fuhr, Alexander	SPD
Oster, Benedikt	SPD
Schäffner, Daniel	SPD
Sippel, Heiko	SPD
Schneider, Christine	CDU
Weiner, Thomas	CDU
Wieland, Gabriele	CDU
Bollinger, Dr. Jan	AfD
Roth, Thomas	FDP
Schellhammer, Pia	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

## Für die Landesregierung:

Schmitt, Daniela	Staatssekretärin im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
------------------	---

## Landtagsverwaltung:

Thiel, Christiane	Regierungsrätin
Schorr, Horst	Regierungsdirektor im Sten. Dienst des Landtags (Protokollführer)
Weichselbaum, Philipp	Mitarbeiter der Landtagsverwaltung (Protokollführer)