

LANDTAG RHEINLAND-PFALZ

17. Wahlperiode

Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr

17. Sitzung am 29.08.2017
– Öffentliche Sitzung –

Protokoll

Beginn der Sitzung: 14:04 Uhr

Ende der Sitzung: 16:13 Uhr

Tagesordnung:

1. Wahl einer/eines stellvertretenden Vorsitzenden
2. Budgetbericht der Landesregierung zum 31. Dezember 2016
Bericht (Unterrichtung)
Landesregierung
– Drucksache 17/3209 –
3. Rückgang der Auszubildendenzahlen
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der AfD
– Vorlage 17/1685 –
4. Risiken von abgelassenem Kerosin für Gesundheit und
Umwelt
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der SPD
– Vorlage 17/1720 –

Ergebnis:

- Wahl erfolgt
(S. 4)
- Kenntnisnahme
(S. 5)
- Erledigt
(S. 6 – 12)
- Anhörverfahren beschlos-
sen; vertagt
(S. 13)

Tagesordnung (Fortsetzung):**Ergebnis:**

- | | |
|---|--------------------------------|
| 5. Entwicklung der Förderaktivitäten der Investitions- und Strukturbank Rheinland-Pfalz
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der SPD
– Vorlage 17/1721 – | Erledigt
(S. 14 – 18) |
| 6. Ergebnis der Fahrleistungserhebung auf Autobahnen
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Vorlage 17/1742 – | Schriftlich erledigt
(S. 3) |
| 7. Barrierefreie Bahnhöfe der Deutschen Bahn in Rheinland-Pfalz
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Vorlage 17/1743 – | Erledigt
(S. 19 – 24) |
| 8. Zukunft des Semestertickets in Rheinland-Pfalz/Einführung eines Azubi-Tickets in Rheinland-Pfalz
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der CDU
– Vorlage 17/1804 – | Erledigt
(S. 25 – 27) |
| 9. EU-Dienstleistungskarte: Stand der Umsetzung eines Treffens der rheinland-pfälzischen Europaabgeordneten, der Mitglieder des rheinland-pfälzischen Wirtschafts- und Europaausschusses sowie der Vertreter des rheinland-pfälzischen Handwerks
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der CDU
– Vorlage 17/1805 – | Erledigt
S. 28 – 29) |
| 10. Personalentwicklung beim Landesbetrieb Mobilität
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der CDU
– Vorlage 17/1806 – | Schriftlich erledigt
(S. 3) |
| 11. Handwerk-Ferien camps für Jugendliche
Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der FDP
– Vorlage 17/1822 – | Abgesetzt
(S. 3) |
| 12. Verschiedenes | Kenntnisnahme
(S. 30) |

17. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 29.08.2017
– Öffentliche Sitzung –

Herr Vors. Abg. Weiner eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden, insbesondere Herrn Staatssekretär Becht und Frau Breitbach, Richterin am Amtsgericht, die den Ausschuss als Juristin des Wissenschaftlichen Dienstes begleiten werde.

Vor Eintritt in die Tagesordnung:

Der Ausschuss beschließt einvernehmlich, die Tagesordnungspunkte

6. Ergebnis der Fahrleistungserhebung auf Autobahnen

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Vorlage 17/1742 –

10. Personalentwicklung beim Landesbetrieb Mobilität

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der CDU
– Vorlage 17/1806 –

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.

Des Weiteren beschließt der Ausschuss einvernehmlich, den Tagesordnungspunkt

11. Handwerk-Feriencamps für Jugendliche

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der FDP
– Vorlage 17/1822 –

abzusetzen.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Wahl einer/eines stellvertretenden Vorsitzenden

Der Ausschuss wählt Herrn Abg. Joa einstimmig zum stellvertretenden Vorsitzenden des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr.

Punkt 2 der Tagesordnung:

Budgetbericht der Landesregierung zum 31. Dezember 2016

Bericht (Unterrichtung)

Landesregierung

– Drucksache 17/3209 –

Der Ausschuss nimmt von dem Budgetbericht der Landesregierung
– Drucksache 17/3209 – Kenntnis (Vorlage 17/1864).

Punkt 3 der Tagesordnung:

Rückgang der Auszubildendenzahlen

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der AfD
– Vorlage 17/1685 –

Herr Staatssekretär Becht trägt vor, die in der Begründung des Antrags genannten Zahlen aus dem Sprechvermerk, der dem Bildungsausschuss nach seiner Sitzung am 11. Mai 2017 zur Verfügung gestellt worden sei, zeigten, dass das duale Berufsbildungssystem sich in einem intensiven Wettbewerb mit anderen Bildungsbereichen befinde. Zu den Wettbewerbern zählten vor allem das akademische und das fachschulische Ausbildungssystem. Die duale Ausbildung sei für viele Unternehmen ein wichtiger Weg der Fachkräftesicherung. Von einem flächendeckenden Fachkräftemangel könne derzeit nicht ausgegangen werden. Engpässe beschränkten sich auf einzelne Berufsgruppen und einzelne Anforderungsniveaus.

Im Dezember 2015 hätten nach einer Untersuchung des Kompetenzzentrums Fachkräftesicherung in Deutschland 175 Berufe einen Fachkräftengpass aufgewiesen. Besonders betroffen gewesen seien naturwissenschaftlich-technische Berufe und Gesundheitsberufe. Engpässe hätten sich über alle Qualifikationsebenen von Personen mit abgeschlossener Berufsausbildung bis hin zu Akademikerinnen und Akademikern erstreckt. Dennoch zeige sich ein Schwerpunkt bei Qualifikationen, die im dualen System oder an Fachschulen erworben würden; denn 102 der 175 Engpassberufe entfielen auf Berufe, die eine abgeschlossene Berufsausbildung voraussetzten.

Darüber hinaus seien 43 Engpassberufe bei Berufen aufgetreten, die einen Fortbildungsabschluss wie Meister oder Techniker erforderten, und 30 bei Berufen für Akademikerinnen und Akademiker. Hierbei sei die Situation in den Bundesländern mit niedrigen Arbeitslosenquoten seit Jahren sehr ähnlich.

Der aktuellen Fachkräftengpassanalyse der Bundesagentur für Arbeit – Veröffentlichung: Juni 2017 – zufolge, ergäben sich für Rheinland-Pfalz Engpässe in zahlreichen Berufen des Gesundheitswesens und der Altenpflege. Diese Berufe würden an Fachschulen ausgebildet. Bei den Berufen, die im dualen System ausgebildet würden, seien es Berufe im Metallbau, in technischen Berufen, in Berufen der Sanitär-, Heizungs- und Klimatechnik und in IT-Berufen. Je nach Arbeitsmarktregion stelle sich diese Entwicklung in unterschiedlichem Maße dar.

Ebenfalls aus Daten der Bundesagentur für Arbeit sei erkennbar, dass in Rheinland-Pfalz im Juli 2017 einige der genannten Berufe zu den „Top-Ten-Berufen“ mit unbesetzten Ausbildungsstellen gehörten. Hierzu zählten Anlagemechaniker/Anlagenmechanikerinnen für Sanitär-, Heizungs- und Klimatechnik und Elektroniker/Elektronikerinnen für Energie- und Gebäudetechnik. Auf diese beiden Berufe entfielen rund 500 der 9.000 unbesetzten Ausbildungsstellen. Hierbei sei zu beachten, dass die Zahlen bis zum Beginn des Ausbildungsjahres am 1. August bzw. 1. September 2017 noch gesunken sein könnten.

Aussagen für die Zukunft seien aufgrund von Demografie, Digitalisierung und anderer Einflussgrößen schwer zu treffen. Die aktuellen Qualifikations- und Berufsfeldprojektionen des Bundesinstituts für Berufsbildung (BIBB) und des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) zeigten, wenn sich das derzeitige Bildungs- und Erwerbsverhalten fortsetze und die Arbeitszeiten nicht zunähmen, werde auch das mittelfristige Bevölkerungswachstum in Deutschland nicht ausreichen, um langfristig Engpässe im Anforderungsbereich der fachlich ausgerichteten Tätigkeiten zu vermeiden. Dies betreffe vor allem Personen mit einer abgeschlossenen Berufsausbildung. Im hoch qualifizierten Bereich nehme das Arbeitskräfteangebot hingegen stärker zu als die Nachfrage nach Fachkräften für komplexe Spezialisten- und hochkomplexe Tätigkeiten.

Die zukünftige Nachfrage nach Arbeitskräften werde maßgeblich durch die voranschreitende Digitalisierung beeinflusst. In diesem Kontext sei zu erwarten, dass der Weiterbildung neben der fachlichen Berufsausbildung eine zunehmend wichtigere Rolle zukomme.

Im Bereich der technischen Berufe, die meist einen Berufsabschluss voraussetzten, komme es bis zum Jahr 2030 voraussichtlich zu Fachkräftengpässen in allen Regionen Deutschlands, wenn sich die bis-

herigen Trends auf dem Ausbildungs- und Arbeitsmarkt in der Zukunft fortsetzen würden. In den kaufmännischen Berufen sowie den rechts- und wirtschaftswissenschaftlichen Berufen werde es in Hessen, Rheinland-Pfalz und im Saarland zu einem Überangebot an Fachkräften kommen. Hierbei müsse aber beachtet werden, dass bei diesen Berufen die Situation durch mehr regionale Mobilität und berufliche Flexibilität teilweise ausgeglichen werden könnte.

Die Strategien, mit denen dem Fachkräftemangel in Rheinland-Pfalz begegnet werden solle, würden am sogenannten Ovalen Tisch für Ausbildung und Fachkräftesicherung beraten und mit den Partnern des „Ovalen Tisches“ abgestimmt. Maßgeblich hierbei sei die gemeinsame „Landesstrategie zur Fachkräftesicherung in Rheinland-Pfalz“, deren erste Phase in wenigen Monaten ende.

Derzeit liefen die Gespräche, um die „Landesstrategie zur Fachkräftesicherung in Rheinland-Pfalz“ fortzuschreiben. Geplant sei, die Fortschreibung am „Ovalen Tisch“ am 16. November 2017 zu unterzeichnen. Eines der zentralen Handlungsfelder sei mit dem Programm „Nachwuchs sichern“ überschrieben. Die darin niedergelegten Ziele dienten unter anderem dazu, die Berufs- und Studienorientierung noch weiter zu verbessern sowie das duale System qualitativ wie quantitativ zu stärken und es für mehr Zielgruppen attraktiv zu machen.

Das weltweit gerühmte duale System lasse sich sichern, wenn es gelinge, die Ausbildungsbereitschaft aufseiten der jungen Menschen und aufseiten der Unternehmen zu verbessern und besser in Einklang zu bringen. Derzeit jedoch sei der Ausbildungsmarkt davon geprägt, dass vermutlich tausende Ausbildungsstellen nicht besetzt werden könnten und andererseits eine umstrittene Zahl von Jugendlichen ihren Ausbildungswunsch nicht realisieren könne. Die Gründe seien vielfältig. Dazu gehörten die gestiegene Studierneigung von jungen Menschen, teilweise gestiegene Anforderungen an die schulischen Qualifikationen in manchen Ausbildungsberufen sowie konjunkturelle und technologische Einflüsse. Diese Gründe ließen sich nur bedingt und nicht schlagartig von der Landespolitik beeinflussen. Dennoch sei es ein Ziel der „Landesstrategie zur Fachkräftesicherung in Rheinland-Pfalz“, diesen sogenannten Mismatch so weit wie möglich zu verringern.

Für den europäischen Kontext ergebe sich aus dieser Situation, dass die Landesregierung sich zum einen für die Beibehaltung der Meisterqualifikation einsetze; denn es sei bekannt, dass Meisterbetriebe eine höhere Ausbildungsleistung hätten. Zum anderen gelte es, im europäischen Kontext immer wieder darauf hinzuweisen, dass eine politisch normierte Studierendenquote kein Wert an sich sei; denn die Jugendarbeitslosigkeit sei in Ländern wie Deutschland und Österreich vergleichsweise niedrig, während sie in Ländern mit einem vor allem akademischen Ausbildungssystem vergleichsweise hoch sei. Zudem werde bei den Vergleichen der Studierendenquote nicht beachtet, dass in Deutschland mit der beruflichen Fortbildung ein gleichwertiger Weg der tertiären Bildung existiere. Fortbildungstitel wie Meister oder Fachwirt hätten in Vergleichssystemen wie dem europäischen und dem deutschen Qualifikationsrahmen den gleichen Stellenwert wie der akademische Bachelorabschluss.

Die duale Ausbildung habe vor allem für Kleinst- und Kleinunternehmen eine hohe Bedeutung für die Fachkräftesicherung. Ganz besonders gelte dies für das Handwerk. In dem Maße, wie es diesen Unternehmen nicht gelinge, ihre angebotenen Ausbildungsstellen zu besetzen, seien mittelfristige Auswirkungen auf die Unternehmensentwicklung nicht auszuschließen. Viele Unternehmerinnen und Unternehmer gingen diese Herausforderung aktiv an, änderten zum Beispiel ihre Rekrutierungsstrategien und arbeiteten an ihrer Attraktivität als Arbeitgeber. Begleitet würden sie staatlicherseits vor allem von der Bundesagentur für Arbeit mit angebotenen Unterstützungsleistungen, die aus unterschiedlichen Gründen bislang nur zum Teil genutzt würden.

Frau Abg. Wieland teilt mit, in den letzten Monaten habe man mehrere Gespräche geführt und Unternehmen besucht. Eine Erkenntnis sei gewesen, dass die Auszubildendenzahlen insbesondere im Handwerk in vielen Bereichen wieder anstiegen, was die Hoffnung auf eine Trendwende sein könnte.

Das Handwerk führe sehr viele imagefördernde Kampagnen durch. Es stelle sich die Frage, wie diese Aktionen vonseiten der Landesregierung unterstützt werden könnten.

Die Zahlen seien zunächst nicht besorgniserregend. Interessant zu wissen sei, ob Untersuchungen darüber vorlägen, welche Auswirkungen sich bei einzelnen Engpassbranchen zeigen könnten. Zu hören gewesen sei, dass es sich um Berufe handele, die ganze Wirtschaftsbereiche lahmlegen könnten.

Herr Staatssekretär Becht verweist, was die Imageförderung anbelange, auf einen weiteren Antrag auf der heutigen Tagesordnung, und führt aus, es würden Feriencamps veranstaltet, in denen Jugendliche gezielt mit den handwerklichen Berufen konfrontiert würden, um das haptische dieser Berufe kennenzulernen. Feriencamps in berufsbildenden Schulen würden vom Land finanziell unterstützt.

Das „Mismatch“ sei ein Problem, da vonseiten des Elternhauses oft die Haltung mitgegeben werde, „der Mensch fange erst mit dem Abitur an“. Es handele sich hierbei um ein gesellschaftliches Thema, diesem Eindruck zu begegnen und Werbung für das duale System zu machen. An den Aktionen des Handwerks selbst und der Handwerkskammern zur Imagepflege beteilige sich die Landesregierung.

Es sei heute schon schwierig, einen Heizungsbauer zu finden. Er glaube, Kindern den Rat zu geben, Heizungsbauer zu werden, werde auf goldenen Boden fallen. Dies gelte auch für viele andere Berufe.

Herr Ißleib (Referent im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau) teilt mit, es seien ihm keine wissenschaftlichen Untersuchungen bekannt, die für die Vergangenheit solche Entwicklungen für einzelne Branchen aufzeigen könnten. Es gebe anekdotische Rückmeldungen aus dem Handwerk, wonach in bestimmten Gewerken die Wartezeiten für die Kunden erheblich angestiegen seien. Eine umfassende Untersuchung, möglicherweise noch mit Verflechtungen volkswirtschaftlicher Art, sei ihm nicht bekannt. Es sei aber nicht auszuschließen, dass sich eine solche Untersuchung in Arbeit befinde und vielleicht in Zukunft vorliegen werde, da es sich um eine naheliegende Frage handle.

Am Stichtag 30. September werde das Ausbildungsjahr bilanziert. Von der Bundesagentur für Arbeit werde dieser Stichtag gerne genutzt, um Bilanz zu ziehen. Auch die Kammern legten zum 30. September eine Bilanz vor und veröffentlichten, wie viele Ausbildungsverhältnisse eingetragen worden seien.

Es gebe erste Hinweise, dass es in diese Richtung gehen könnte, das heiße, dass im gewerblich-technischen Bereich, vor allem im Handwerk, die Zahl der Ausbildungsverhältnisse angestiegen sein könnte. Die Eintragungen seien aber immer gewissen Schwankungen unterworfen. In manchen Jahren fielen Eintragungen vergleichsweise früh an. Die Tendenz sei, Ausbildungsverhältnisse früher zu begründen. Dadurch bedingt sei die Zahl der neu eingetragenen Ausbildungsverhältnisse später im Jahr geringer. Von daher sollte man bis zum Stichtag 30. September warten.

Herr Abg. Joa hält fest, Herr Staatssekretär Becht könne aktuell keine genauen Zahlen nennen, was die Veränderung anbelange, und spricht das Thema „EU-Arbeitnehmerfreizügigkeit und Fachkräftemangel“ an.

Innerhalb der EU sei vor allem in den südeuropäischen Ländern eine erhöhte Jugendarbeitslosigkeit festzustellen. Dies werfe die Frage auf, ob man dieses Potenzial ein Stück weit ungenutzt lasse.

Das Konkurrenzverhältnis Studium/duales System sei schon angesprochen worden. Es stelle sich die Frage, ob sich jetzt, nachdem man das Studium gegenüber dem dualen System jahrelang gefördert habe, die negativen Folgen zeigten, das heiße, dass die Berufsausbildung von vielen als nicht mehr attraktiv angesehen werde.

Herr Ißleib erläutert, es gebe umfassende Zahlen, die alle Quellen zum 30. September auswerteten. Von der Bundesagentur für Arbeit würden monatlich ab März Zahlen veröffentlicht. Als Neuestes lägen die Zahlen vom Juli 2017 vor. Danach sei die Zahl der Bewerber um Ausbildungsstellen leicht gesunken. Die Zahl der „unversorgten“ Bewerber sei noch deutlicher gesunken. Die Zahl der von den Unternehmen gemeldeten Ausbildungsstellen sei fast identisch, und der Bestand an unbesetzten Ausbildungsstellen sei um rund 10 % angestiegen. Diese Zahlen beruhten auf freiwilligen Meldungen, das heiße, weder ein junger Mensch noch ein Ausbildungsunternehmen sei verpflichtet, der Bundesagentur für Arbeit den eigenen Ausbildungswunsch bzw. eine freie Ausbildungsstelle zu melden. Insofern seien diese Zahlen immer mit einer leichten Unsicherheit behaftet. Es zeige sich, dass gegenüber der Entwicklung im vergangenen Jahr keine wesentlichen Ausschläge zu erkennen seien. Interessant werde sein, diese Zahlen mit den Zahlen der tatsächlich abgeschlossenen Ausbildungsverhältnisse zu vergleichen.

Mit der Ausbildung junger Menschen aus südeuropäischen Ländern habe man in den vergangenen Jahren einige Erfahrungen sammeln können, vor allem mit spanischen Auszubildenden, die nach

Rheinland-Pfalz gekommen seien und teilweise erst Deutsch hätten lernen müssen. Diese hätten Ausbildungen in der Gastronomie, Hotellerie und im Handwerk gemacht. Diejenigen, die durchgehalten hätten, hätten relativ gute Abschlussquoten erreicht und stünden den Unternehmen als Fachkräfte zur Verfügung, sofern sie in Deutschland blieben; denn ein deutscher Ausbildungsabschluss könne unter Umständen auf dem Arbeitsmarkt im Heimatland von Bedeutung sein. Ein Teil der spanischen Auszubildenden habe die Ausbildung nicht fortsetzen wollen und habe relativ frühzeitig die Heimreise angetreten.

Es sei seit Jahren ein Bemühen sowohl der Landesregierung als auch der Partner am „Ovalen Tisch“, im Rahmen der Berufs- und Studienorientierung darauf hinzuweisen, welche Vorteile die berufliche Bildung im Vergleich mit der akademischen Bildung habe. Dies geschehe mit dem Ziel, dass die Jugendlichen, die vor einer Berufs- oder Studienentscheidung stünden, eine auf Informationen basierende fundierte Entscheidung für ihren weiteren Lebensweg treffen könnten.

Herr Abg. Joa merkt an, die Landesregierung befürworte, den Studienanteil ein Stück weit abzuschmelzen, um den Anteil am dualen System zu erhöhen. Dies bedeute, es sei das politische Ziel der Landesregierung, die jungen Leute ein Stück weit vom Studium weg hin zum dualen System zu bekommen.

Herr Staatssekretär Becht stellt klar, politisches Ziel sei, die Gleichwertigkeit der Abschlüsse nicht nur zu propagieren, sondern auch in der Gesellschaft zu verorten und zu verankern.

Der Meister sei so viel wert wie ein Master. Das Ziel sei, dass unbefangenen von Wertvorstellungen oder elterlichen Implizierungen eine wertfreie Entscheidung getroffen werden könne, die nicht von irgendwelchen Wertfehlvorstellungen beeinflusst sei, dass das eine mehr wert sei als das andere.

Herr Vors. Abg. Weiner wirft ein, eher Imagekampagne statt Lenkung.

Herr Staatssekretär Becht erwidert, er sehe keinen Unterschied. Beides werde benötigt.

Herr Vors. Abg. Weiner nimmt Bezug auf seine Erfahrungen als Mitglied des Ausschusses für Europa und Eine Welt und bringt vor, bei einem Gespräch mit einem spanischen Vertreter habe er sich sehr gewundert, als dieser geäußert habe, in Spanien gelte die duale Ausbildung eher als ein System der Ausbeutung junger Leute, weil diese nicht den vollen Lohn erhielten. In den südeuropäischen Ländern würden die jungen Menschen gleich vom ersten Tag an beschäftigt. Dadurch bestehe in diesen Ländern eine große Eintrittsbarriere; denn jeder Betrieb stelle sich die Frage, warum er einen 18-Jährigen einstellen solle, der über wenig Lebens- und Berufserfahrung verfüge. Aufgrund dieser Hürde bestehe für junge Leute die Schwierigkeit, überhaupt eine Ausbildung in diesen Ländern zu erhalten. Hier wäre eine mit Sprachkursen zu unterlegende Imagekampagne notwendig. Die BASF und andere Firmen hätten dies schon aufgenommen. Eine kleine Firma sei damit überfordert. Es sei eine politische Aufgabe, in diesen Ländern gemeinsam mit anderen Bundesländern eine Imagekampagne durchzuführen und dies mit entsprechender sprachlicher Fortbildung anzubieten.

Es sei der Heizungsbauerberuf angesprochen worden. Die Nachwuchsrekrutierung in diesem Bereich sei schwierig. Sein Heizungsbauer habe einen afghanischen Auszubildenden, mit dem er zufrieden sei. Die Perspektive sei aber, dass der afghanische Auszubildende nach Beendigung seiner Ausbildung wieder in sein Heimatland zurück müsse. Es stelle sich die Frage, ob nicht auch eine Green Card für Handwerksberufe benötigt werde, damit die in Deutschland ausgebildeten jungen Menschen mit einer längeren Bleibeperspektive ausgestattet werden könnten, wie dies von der Wirtschaft gefordert werde, gerade auch mit Blick darauf – wie dies von Frau Abgeordneter Wieland schon gesagt worden sein –, dass einzelne Wirtschaftsbereiche lahmgelegt werden könnten.

Herr Staatssekretär Becht bemerkt zu den Ausführungen von Herrn Vorsitzenden Abgeordneten Weiner, es habe den Anschein, als würden sich die Hinweise verdichten, dass man ein vernünftiges Zuwanderungsrecht brauche, das nach dem Bedarf der Volkswirtschaft eine Dosierung der Zuwanderung in diesen Bereichen ermögliche.

Was das Image der dualen Ausbildung in Spanien anbelange, könne er aus eigener Erfahrung nicht viel berichten, aber das Wirtschaftsministerium habe einen Besuch in Argentinien durchgeführt. Argentinien sei von den südamerikanischen Ländern das Land, das am ehesten affin zu Europa sei, auch mit Blick

auf die Wirtschaftskultur. Er könne berichten, dass man sich dort geradezu nach dem dualen System „sehne“. Frau Ministerpräsidentin Dreyer habe auf dieser einwöchigen Reise keine Möglichkeit ausgelassen, für dieses duale System zu werben und sei nicht auf taube Ohren gestoßen, vielmehr beneide man Deutschland um dieses System. Wenn in Argentinien beispielsweise jemand Schreiner werden wolle, besuche derjenige einen sechswöchigen Kurs und werde dann auf die Reise geschickt. Derjenige habe keinerlei Bindung zu einem Sozialraum, einem Unternehmen, in dem man eine gewisse Sozialisierung erfahre. Im dualen System werde das alles mit eingebracht und schaffe das Umfeld für eine erfolgreiche Beziehung zwischen späterem Arbeitnehmer und Arbeitgeber.

Herr Ißleib informiert, weil das Interesse am dualen System, das im Wesentlichen in Deutschland, Österreich und der Schweiz existiere, so groß sei, habe das Bundesinstitut für Berufsbildung eine Abteilung eingerichtet, die interessierte Staaten berate; denn das duale System lasse sich in den anderen Ländern nicht 1 : 1 implementieren. Hierfür müsste mit einem entsprechenden zeitlichen Vorlauf sehr viel Infrastruktur aufgebaut werden.

Diese Abteilung im Bundesinstitut für Berufsbildung arbeite dahin gehend, wie man Grundelemente des dualen Systems wie die Verschränkung von theoretischem und praktischem Lernen in diesen Ländern implementieren könne. Gleichzeitig werde damit eine Imagekampagne betrieben. Darüber hinaus gebe es eine Imagekampagne der Bundesregierung „Make it in Germany“, die sich darum bemühe, junge Menschen für eine Ausbildung in Deutschland zu gewinnen. Auch hier würden die Vorzüge des dualen Systems sehr deutlich herausgestrichen.

Die DEHOGA Rheinland-Pfalz habe in den vergangenen Jahren Erfahrungen mit spanischen Auszubildenden gewonnen. Zusammen mit der spanischen Arbeitsverwaltung in einer spanischen Region seien Jugendliche, die für eine solche Ausbildung infrage gekommen seien, akquiriert und sehr ausführlich beraten worden. Diese Jugendlichen hätten schon in Spanien einen Sprachkurs absolviert und weitere Sprachförderung in Deutschland erhalten. Sie hätten in Bernkastel-Kues die Berufsschule besucht und auch dort noch einmal Sprachförderunterricht erhalten. Sie seien in ihrer Freizeit intensiv betreut worden. Dieses Projekt zeige, dass es sehr aufwendig sein könne, die Jugendlichen aus ihrer gewohnten Umgebung in eine andere Umgebung, ein anderes Ausbildungssystem und einen anderen Sprachraum zu bringen. Ähnliche Erfahrungen habe die Handwerkskammer Koblenz gemacht, die ein ähnliches Projekt durchgeführt habe. Dort habe man mit einer Handwerkerschule in Valencia kooperiert.

Herr Abg. Oster betont, dass Deutschland um sein duales System beneidet werde, insbesondere wegen des Praxisbezugs. Er höre immer wieder von Unternehmen, dass sie es begrüßten, dass sie selbst jemanden anlernen und später übernehmen könnten, weil man dann wisse, was diese Fachkraft leisten könne. Er habe die bisherige Diskussion so verstanden, als ob das duale System in Zweifel gezogen werde.

Herr Vors. Abg. Weiner erwidert, in anderen Ländern habe das duale System noch ein Imageproblem. Vielleicht sei man dort mittlerweile weiter, aber es sei in diesen Ländern noch nicht eingeführt.

Herr Abg. Oster verweist in Bezug auf die Ausführungen von Herrn Abgeordneten Joa auf das Motto „Master müssten so viel wert sein wie Meister“ und merkt an, daran werde sich nichts ändern.

In dem Vortrag von Herrn Staatssekretär Becht sei die Aussage wichtig gewesen, dass der Meister in der jetzigen Form erhalten bleiben müsse, was auf europäischer Ebene lange anders diskutiert worden sei.

Aufmerksam gemacht werde auf eine heutige dpa-Meldung, in der es heiße, mittelständische Unternehmen in Rheinland-Pfalz seien einer Studie zufolge Spitzenreiter bei der Ausbildung.

Gebeten werde, die Schwerpunkte des „Ovalen Tisches“ näher darzulegen.

Herr Ißleib gibt zur Antwort, der „Ovale Tisch“ habe sich darauf verständigt, die Struktur der Fachkräftestrategie weitgehend beizubehalten, das heiße, die Zahl der Ziele und die Inhalte der Ziele weitgehend beizubehalten. Einige inzwischen eingetretene Entwicklungen, zum Beispiel, dass junge Menschen mit Fluchthintergrund eine Ausbildung suchten, sowie einige Entwicklungen, die sich auf Bundesebene ergeben hätten, sollten stärker berücksichtigt werden.

17. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 29.08.2017
– Öffentliche Sitzung –

Im Wesentlichen wolle man sich auf neue Vorhaben zur Erreichung der bereits seit 2014 ins Auge gefassten Ziele verständigen. Die Fachkräftestrategie sei bis zum Jahr 2025 konzipiert. Von daher sei demnächst der zweite Vier-Jahres-Rhythmus erreicht. Die Ziele würden mit den jetzt passenden Vorhaben unterfüttert.

Frau Abg. Blatzheim-Roegler teilt mit, dass sie in Bernkastel-Kues lebe und von daher dieses Modellprojekt, spanische Auszubildende in der Hotelfachschule Bernkastel-Kues betreffend, miterlebt habe. Die Auszubildenden hätten im Sommer ihren Abschluss gemacht. Der Landrat habe bei der Feierstunde darauf hingewiesen, dass das Programm „MobiPro-EU“ auslaufe. Es interessiere, ob sich die Landesregierung dafür einsetzen werde, dass solche Projekte fortgeführt werden könnten.

In Bernkastel-Kues habe man mit diesem Projekt gute Erfahrungen gemacht. In den Jahren 2014 und 2016 hätten die Ausbildungen begonnen. Es sei natürlich nicht immer leicht für junge Leute, in einem fremden Land eine Ausbildung zu machen.

Die Hotelfachschule würde in dieser Richtung gerne weiterarbeiten.

Was die Nachwuchs- und Qualitätssicherung für ein erfolgreiches Handwerk in Rheinland-Pfalz anbelange, verweise sie auf den Entschließungsantrag der Fraktionen der SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/3319 – vom 29. Februar 2014 und möchte wissen, ob vonseiten der Landesregierung die dort geforderten Maßnahmen noch fortgeführt würden.

Herr Ißleib erläutert, bei dem Programm „MobiPro-EU“ habe es sich um ein Sonderprogramm des Bundesministeriums für Soziales und Arbeit gehandelt. Dieses Programm sei im Zuge der Finanzkrise 2008 sehr schnell konzipiert worden, weil in den südeuropäischen Ländern die Arbeitslosigkeit bei Jugendlichen in die Höhe geschneit sei. Das Projekt sei über zwei Etappen durchgeführt worden. Das Bundesministerium habe sich dann entschieden, dieses Projekt einzustellen. Es sei auch nicht mehr in die Allianz für Aus- und Weiterbildung eingespeist worden, ein Gremium, das sicherstelle, dass die wesentlichen Akteure in der beruflichen Bildung – Wirtschaft, Gewerkschaften, Bundesagentur für Arbeit, die beteiligten Bundesministerien, die Fachministerkonferenzen der Länder – sich aufeinander abstimmten. Dort spiele das Programm „MobiPro-EU“ derzeit keine Rolle. Es könnte sein, dass dies durch die berufliche Integration von Flüchtlingen überlagert werde.

Es gebe ein weiteres Programm des Bundesministeriums für Wirtschaft, das sich Willkommenslotse nenne, in eine ähnliche Richtung gehe, aber nicht so umfangreich sei, das heiße, beispielsweise würden Sprachkurse nicht gefördert, vor allem nicht im Heimatland. Es handele sich möglicherweise um eine Frage, die vielleicht nach der Bundestagswahl am 24. September 2017 neu entschieden werde.

Es existiere eine Rahmenvereinbarung der Partner des „Ovalen Tisches“ zur Berufs- und Studienorientierung in Rheinland-Pfalz. Darin sei als ein Kernelement der Tag der Berufs- und Studienorientierung festgelegt. An diesem Tag seien die Kammern feste Akteure. Die Kammern gingen mit hohem personellen Aufwand in nahezu alle weiterführenden Schulen und böten gemeinsam mit der Bundesagentur für Arbeit Informationen zur Berufs- und Studienorientierung an, auch in Gymnasien, sodass auch dort die Vorzüge der beruflichen Bildung den Schülerinnen und Schülern bekannt gemacht würden.

Herr Abg. Joa kommt auf das Thema „EU-Arbeitskräftewanderung“ zurück, was vonseiten der AfD befürwortet werde, sofern der Arbeitskräftebedarf nicht selbst gedeckt werden könne. Anpassungsprobleme seien angesprochen worden. Bei spanischen Auszubildenden handele es sich um Westeuropäer. Gleichzeitig werde davon gesprochen, dass man unter Umständen Flüchtlingen – aus seiner Sicht illegale Einwanderer – eine „Belohnung“ zukommen lasse, und zwar in Form eines Aufenthalts, wobei davon ausgegangen werden müsse, dass die „Kulturferne“ viel massiver ausfalle, als wenn jemand aus Spanien oder Italien nach Deutschland komme. Hierzu erbitte er eine Einschätzung.

Herr Ißleib erklärt, es mache einen Unterschied, ob ein junger Mensch aus Spanien eine Rückkehrperspektive in sein Heimatland habe oder ein junger Mensch sich hier ein neues Leben aufbauen müsse. Insofern seien beide Personengruppen wahrscheinlich nicht ganz vergleichbar. Es handele sich jeweils um eine individuelle Situation. Viele spanische Jugendliche lebten lange in ihren Familien. Wenn der erste Auszug gleich nach Deutschland stattfinde, man sich in ein neues Ausbildungssystem eingewöhnen und eine neue Sprache erlernen müsse, sei dies eine ganz besondere Herausforderung.

Herr Staatssekretär Becht bringt vor, Mensch sei Mensch, und ohne eine gewisse „Kulturferne“ würde man heute über arabische Zahlen und lateinische Buchstaben und all das, was Carl Zuckmayer in seiner General Harras-Rede in „Des Teufels General“ als „Völkermühle“ und „Melange“ bezeichnet habe, nicht verfügen. Manchmal sei es gar nicht schlecht, wenn ein paar Einflüsse von außen kämen. Da habe man keine so großen Probleme, und wenn es welche gebe, dann löse man diese.

Herr Vors. Abg. Weiner trägt vor, die rheinland-pfälzische Wirtschaft, das heiße, das Handwerk und die Industrie- und Handelskammern, plädierten dafür, dass jemand, der eine Ausbildung beginne, eine Bleibeperspektive von fünf Jahren erhalten solle, und zwar unabhängig davon, wie sich die Zustände in dem jeweiligen Heimatland änderten. Es sei Wunsch der Wirtschaft, dass die Ausbildung abgeschlossen werden könne, auch deshalb, damit die Ausbildungsbetriebe noch eine Perspektive hätten. Die Wirtschaft sehe dies sehr viel undogmatischer, weil Mangelberufe vorhanden seien.

Herr Abg. Joa äußert, es mache einen großen Unterschied, gerade wenn man berücksichtige, dass die meisten Asylanträge abgelehnt würden. Die Flüchtlinge kämen letztendlich illegal ins Land.

Herr Vors. Abg. Weiner wirft ein, heute diskutiere man nicht über die Illegalen.

Herr Abg. Joa fährt fort, von daher sei es eine starke Vereinfachung, wenn man über einen Großteil von Analphabeten spreche und diesen mit Spaniern bzw. Europäern vergleiche. Er halte es für ein falsches Signal. Innerhalb der EU sollte man die Freizügigkeit erst einmal fördern, damit die EU entsprechend funktionieren könne. Die Argumentation könne er nicht wirklich nachvollziehen.

Herr Staatssekretär Becht entgegnet, diese Position sei bekannt.

Herr Abg. Wink zeigt sich erstaunt darüber, wie man vom Thema der dualen Ausbildung auf illegale Einwanderung kommen könne.

Es sei zu begrüßen, dass an dem dualen System und auch an der Qualifikation Meister und Techniker festgehalten werde. Im Wahlkampf habe er das Motto „Meister gleich Master“ benutzt. Die Wertschätzung für beide Seiten sei wichtig. Er könne bestätigen, dass viele Unternehmen Ausbildungsstellen noch nicht besetzt hätten. Aber Kampagnen zeigten Wirkung. Dies erlebe er in der Südwestpfalz. Der Beruf des Schuhfertigers oder der Schuhfertigerin sei beispielsweise ein Beruf, der wieder auflebe. Dies zeige, dass die Beratungen, die von vielen Institutionen durchgeführt würden, Wirkung zeigten. Dies werde sich mit Unterstützung der Politik und der Landesregierung mittel- bis langfristig positiv fortsetzen.

Auf Bitte von Herrn Abg. Joa sagt Herr Staatssekretär Becht zu, dem Ausschuss seinen Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen.

Der Antrag – Vorlage 17/1685 – hat seine Erledigung gefunden.

Punkt 4 der Tagesordnung:

Risiken von abgelassenem Kerosin für Gesundheit und Umwelt

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der SPD

– Vorlage 17/1720 –

Der Ausschuss beschließt – vorbehaltlich der erforderlichen Zustimmung durch den Ältestenrat – einstimmig, in seiner 19. Sitzung am 14. November 2017 ein Anhörverfahren zu dem Antrag – Vorlage 17/1720 – durchzuführen.

Der Ausschuss kommt überein, die Anzahl der Anzuhörenden, den Zeitraum zur Benennung der Anzuhörenden sowie das weitere Verfahren in seiner 18. Sitzung am 18. Oktober 2017 zu beschließen.

Der Antrag – Vorlage 17/1720 – wird vertagt.

Punkt 5 der Tagesordnung:

Entwicklung der Förderaktivitäten der Investitions- und Strukturbank Rheinland-Pfalz

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion der SPD
– Vorlage 17/1721 –

Herr Abg. Sippel trägt vor, die ISB habe den Jahresbericht 2016 vorgelegt, der die Bedeutung der ISB für die Wirtschaftsförderungsaktivitäten und die Unternehmensentwicklung in Rheinland-Pfalz aufzeige. Interessant zu wissen sei, welche Schwerpunkte sich aus dem Förderbericht ergäben und ob neue Bedarfe für Förderangebote vorhanden seien. Des Weiteren interessiere, wie es um die Mittelstandsfinanzierung in Rheinland-Pfalz bestellt sei.

Herr Staatssekretär Becht berichtet, die Investitions- und Strukturbank Rheinland-Pfalz (ISB) sei mit der Beratung und Abwicklung einer Vielzahl von Förderprogrammen des Landes beauftragt. Einen Schwerpunkt bildeten dabei die Wohnraumförderung, beauftragt durch das Finanzministerium, und die unternehmensbezogenen Programme, die sogenannte einzelbetriebliche Förderung, beauftragt durch das Wirtschaftsministerium.

Nach wie vor sei es das Ziel, durch die ISB eine „Förderung aus einer Hand“ anzubieten. So habe beispielsweise ein investitionsberechtigtes Unternehmen mit der ISB einen zentralen Ansprechpartner, mit dem eine Vielzahl von Fragestellungen geklärt werden könne. Angefangen mit verschiedenen Zuschussprogrammen im Bereich der Wirtschafts- und Technologieförderung, Wagnisfinanzierungs- und Beteiligungsprogramme über Darlehensprogramme bis hin zu Bürgschaftsprogrammen des Landes. So könne mithilfe der ISB eine Finanzierung beraten und zusammengestellt werden, die es den Unternehmen ermögliche, die geplanten Vorhaben bestmöglich umzusetzen.

Im Folgenden möchte er seine Ausführungen auf die wesentlichen Zuschussprogramme der Wirtschaftsförderung, auf die Programme zur Umsetzung der Innovationsstrategie, Unternehmensgründungen und Unternehmensnachfolgen sowie die Wohnraumförderung konzentrieren.

Zu den wesentlichen Zuschussprogrammen zählten die investitionsorientierten Programme zur Schaffung und Sicherung von Dauerarbeitsplätzen in Rheinland-Pfalz. Hierzu gehöre das Ende 2014 in neuer Förderkulisse gestartete Programm der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW), das zu gleichen Teilen mit Bundes- und Landesmitteln gespeist werde.

Im Rahmen dieses Programms würden unter anderem Investitionen zur Errichtung einer neuen Betriebsstätte und Erweiterung einer bestehenden Betriebsstätte gefördert. Das sogenannte C-Fördergebiet, die höchste Förderintensität, umfasse Teile des Landkreises Südwestpfalz, Donnersbergkreises, des Landkreises Kaiserslautern, die kreisfreien Städte Pirmasens, Zweibrücken und bestimmte Stadtteile von Kaiserslautern. Dort könnten auch Großunternehmen gefördert werden.

Im sogenannten D-Fördergebiet, den Landkreisen Birkenfeld, Bad Kreuznach und Cochem-Zell, könnten nur kleine und mittlere Unternehmen, sogenannte KMUs, gefördert werden.

Im Rahmen dieses Programms hätten in 2016 Zuschüsse in Höhe von rund 15,5 Millionen Euro bewilligt werden können. Damit hätten in 44 Förderfällen 216 neue Dauerarbeitsplätze geschaffen sowie rund 800 Dauerarbeitsplätze gesichert werden können. Bis Juni 2017 seien in acht Förderfällen knapp 2 Millionen Euro bewilligt worden. Hiermit könnten 53 Dauerarbeitsplätze geschaffen sowie 210 Dauerarbeitsplätze gesichert werden.

Ein weiteres ähnliches Zuschussprogramm zur Förderung von arbeitsplatzschaffenden und -sichernden Investitionen sei das Landesförderprogramm. Das Fördergebiet erstreckte sich über wesentliche Teile von Eifel, Hunsrück, Südwestpfalz und den Landkreis Altenkirchen.

Aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) stünden in der laufenden Förderperiode 36,6 Millionen Euro für dieses Programm zur Verfügung. Seit dem Start des neuen Programms im Jahr 2016 hätten bis Ende 2016 rund 7,9 Millionen Euro in 24 Förderfällen bewilligt werden können. Damit hätten 228 Dauerarbeitsplätze geschaffen und 917 Dauerarbeitsplätze gesichert werden können.

17. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 29.08.2017
– Öffentliche Sitzung –

Bis Juni 2017 seien in 11 Förderfällen rund 3,3 Millionen Euro bewilligt worden. Mit dieser Förderung könnten 54 neue Dauerarbeitsplätze geschaffen und 149 Dauerarbeitsplätze gesichert werden.

Sowohl das GRW-Programm als auch das Landesförderprogramm hätten die Erwartungen erfüllt. Die Antragslage zeige ein weiterhin großes Interesse der Wirtschaft. Derzeit lägen in diesen beiden Programmen über 50 Anträge mit einem beantragten Fördervolumen in Höhe von rund 20 Millionen Euro vor. Damit könnte ein Investitionsvolumen in Höhe von über 252 Millionen Euro gefördert werden. In enger Abstimmung mit der ISB werde auch weiterhin geprüft werden, ob und wie Förderbedingungen und -abwicklung weiter vereinfacht und gestrafft werden könnten.

Ganz neu sei ein ebenfalls aus EFRE-Mitteln gespeistes Zuschussprogramm zur CO₂-Minderung. Im Rahmen dieses Programms zur Steigerung der Energie- und Ressourceneffizienz in gewerblichen Unternehmen würden Investitionen gefördert, die die Energieeffizienz um mindestens 20 % oder die Ressourceneffizienz um mindestens 10 % steigerten und insgesamt eine jährliche CO₂-Einsparung von 40 Tonnen erreichten. Mit der im Jahr 2016 begonnenen Förderung hätten bis Ende 2016 fünf Projekte mit 520.000 Euro unterstützt werden können. Bis Ende Juni 2017 hätten bereits 13 Förderfälle mit einem Gesamtbetrag von 1,73 Millionen Euro bewilligt werden können. Derzeit lägen zehn Anträge mit einem beantragten Fördervolumen in Höhe von 1,5 Millionen Euro sowie einem Investitionsvolumen in Höhe von 8,4 Millionen Euro vor. Für ein ganz neu gestartetes Programm sei das bereits ein sehr gutes Ergebnis, das man im nächsten Jahr noch weiter auszubauen hoffe.

Einen wichtigen Beitrag leiste die ISB darüber hinaus bei der Umsetzung der Innovationsstrategie des Landes Rheinland-Pfalz. Im Rahmen der Implementierung dieser Strategie werde ein besonderer Fokus auf die Unterstützung von technologieorientierten Unternehmen gelegt. Die Umsetzung aktueller Erkenntnisse aus Wissenschaft und Technik in marktgängige Produkte, Verfahren und Dienstleistungen bilde einen zentralen Faktor für den langfristigen Unternehmenserfolg.

Für das Land Rheinland-Pfalz ergäben sich daraus mittelbar positive Effekte für die Schaffung und Erhaltung von Wohlstand und Arbeitsplätzen. Die einzelbetrieblichen Innovationsförderprogramme des Landes Rheinland-Pfalz unterstützten dabei zielgerichtet sowohl etablierte als auch neue innovative, technologieorientierte Unternehmen von der Gründung über die Start-up- und Wachstumsphase bis hin zur Festigung.

Im Wesentlichen würden von der ISB im Auftrag des Landes folgende Förderangebote umgesetzt:

1. das einzelbetriebliche Innovations- und Technologieförderungsprogramm Rheinland-Pfalz (InnoTop),
2. das Mittelstandsberatungsprogramm sowie das Technologieberatungsprogramm sowie
3. die beiden Innovationsfonds Rheinland-Pfalz I und Rheinland-Pfalz II.

Im Rahmen der EFRE-Förderperiode 2014 bis 2020 seien die Konditionen dieser Förderangebote teilweise angepasst worden, sodass im Jahr 2016 erste Bewilligungen hätten erteilt werden können. Nach Einschätzung der Landesregierung würden diese Förderangebote grundsätzlich planmäßig in Anspruch genommen. Besonders positiv entwickle sich hierbei der Innovationsfonds Rheinland-Pfalz II.

Die vertraglichen Grundlagen für die Umsetzung dieses Beteiligungsfonds seien im Dezember 2016 zwischen Land und ISB vereinbart worden, sodass der Fonds im Januar 2017 seine Geschäftstätigkeit habe aufnehmen können. Seitdem habe der Fonds, der mit einem Gesamtvolumen von 30 Millionen Euro aufgelegt worden sei, bis zum 30. Juni 2017 bereits Beteiligungsverträge in Höhe von 4,8 Millionen Euro abgeschlossen.

Auch im Bereich der Innovationsförderung sei es Ziel der Landesregierung, den Unternehmen im Land – insbesondere unter Beachtung des Europäischen Beihilferechts – passgenaue Finanzierungsmöglichkeiten anzubieten, damit aussichtsreiche Projekte erfolgreich umgesetzt werden könnten. Insoweit würden die bestehenden Förderangebote in Abstimmung mit der ISB regelmäßig geprüft.

17. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 29.08.2017
– Öffentliche Sitzung –

Die ISB unterstütze ebenfalls die Finanzierung von Unternehmensgründungen und Unternehmensnachfolgen. Sie sei dabei insbesondere in das Landesprogramm zur Förderung der Beratung von Existenzgründern im Vorfeld einer Gründung eingebunden. Ihren wesentlichen Beitrag leiste sie hierbei mit einer Reihe von Programmen, die die Gründungsfinanzierung mithilfe von Zuschüssen, Krediten, Beteiligungen und Bürgschaften ermöglichten. Eine Nachfolge sei üblicherweise ebenfalls mit einer Existenzgründung verbunden, sodass die gängigen Existenzgründungshilfen auch in diesem Bereich griffen.

Aktuell werde nunmehr im Rahmen der Gründungsallianz geprüft, ob die Konditionen der bestehenden Programme für Gründungsinteressierte transparent und gut verständlich seien. Weiterhin bedürfe es einer Prüfung, ob Anpassungen bei den Konditionen nötig seien oder gegebenenfalls bestehende Förderlücken geschlossen werden müssten.

Im Jahr 2016 seien im Bereich der Wohnraumförderung 1.301 Verträge geschlossen worden. Im Jahr 2015 seien es 1.252 gewesen. Da bei Mietwohnungsbauvorhaben von einem Vertrag regelmäßig mehrere Wohnungen erfasst würden, seien im Jahr 2016 von der ISB insgesamt 1.855 Wohneinheiten gefördert worden. Im Jahr 2015 seien es 1.650 Wohneinheiten gewesen.

Die Förderaktivitäten der ISB hätten sich im Bereich der Wohnraumförderung positiv entwickelt: Das Fördervolumen habe sich laut Geschäftsbericht der ISB im Jahr 2016 auf 129,9 Millionen Euro belaufen. Im Jahr 2015 seien es lediglich 87,8 Millionen Euro gewesen.

Der Anstieg der geförderten Wohneinheiten sei insbesondere in den für Wohneigentumsmaßnahmen angebotenen Zinsbindungsfristen von 20 Jahren bzw. bis zur Endfälligkeit zu verzeichnen. Im Mietwohnungsbau sei der Anstieg auf die Erhöhung der Förderbeträge und die Einführung von Tilgungszuschüssen zurückzuführen.

Mittels der ISB-Darlehen seien im Rahmen der Förderung des Neubaus, des Erwerbs sowie der Modernisierung von Wohneigentum im Jahr 2016 1.091 Wohneinheiten mit einem Gesamtvolumen von 78 Millionen Euro gefördert worden.

Auf die Förderung des Mietwohnungsbaus einschließlich der Modernisierung von Mietwohnungen entfielen im Berichtsjahr 2016 674 Wohneinheiten, die durch die Gewährung von ISB-Darlehen mit einem Gesamtvolumen in Höhe von 45 Millionen Euro – korrigiert auf 46,8 Millionen Euro aufgrund der Umstellungsfälle – und Tilgungszuschüssen für Mietwohnungsneubaumaßnahmen in Höhe von 5,4 Millionen Euro unterstützt worden seien. Für den Erwerb von Belegungsrechten seien Zuschüsse für 50 Wohneinheiten in Höhe von 0,4 Millionen Euro zugesagt worden. In dem Programm Wohnen in Orts- und Stadtkernen seien 40 Wohneinheiten im Jahr 2016 mit 0,7 Millionen Euro mittels Zuschüssen gefördert worden seien.

Das Ministerium der Finanzen überprüfe die Förderprogramme regelmäßig im Hinblick auf bedarfsgerechte Anpassungen. In die Evaluierung 2016 sei die Arbeitsgruppe Wohnraumförderung des Bündnisses für bezahlbares Wohnen und Bauen Rheinland-Pfalz miteinbezogen worden. Auf der Grundlage der Förderergebnisse des Jahres 2016 und den positiven Erfahrungen mit dem Instrument der Tilgungszuschüsse seien die Förderkonditionen zum Jahresbeginn 2017 nochmals verbessert worden.

Als wesentliche Änderung sei neben einer Verbesserung der Förderkonditionen der Anwendungsbereich des Förderinstruments der Tilgungszuschüsse ausgedehnt und erhöht worden. Bei der allgemeinen Mietwohnungsbauförderung sei ein neues alternatives Förderangebot mit noch höheren Tilgungszuschüssen mit einer Bindungsdauer von 25 Jahren für Wohnungen für Haushalte mit geringem Einkommen geschaffen worden. Erstmals würden bei weiteren Programmen wie etwa der Modernisierung von Mietwohnungen Tilgungszuschüsse gewährt.

Schließlich sei bei der Modernisierungsförderung von selbst genutztem Wohnraum eine Zinsverbilligung durch das Land um einen Prozentpunkt eingeführt worden. Zusätzlich erhielten Haushalte mit geringem Einkommen Tilgungszuschüsse.

Die Veränderungen im Jahr 2017 ließen aktuell Steigerungen bei den Fallzahlen zur Modernisierungsförderung erkennen. Auch entwickle sich die Mietwohnungsbauförderung trotz bestehender Anlaufphase positiv.

Trotz der Länge seines Vortrags handele es sich nur um einen kleinen Einblick in die umfangreichen Förderaktivitäten der ISB. Die ISB sei sehr erfolgreich in der Beratung und Umsetzung der Förderprogramme, und zwar sowohl in den vom Ministerium beauftragten als auch im Eigengeschäft. Was er als besonders wichtig erachte, sei, dass die ISB eine sehr hohe Kompetenz in der Abwicklung der mit EFRE-Mitteln gespeisten Programme habe und damit für einen reibungslosen Ablauf Sorge. Dies sei eine gute Basis für eine weitere, erfolgreiche Zusammenarbeit mit der ISB.

Frau Abg. Wieland nimmt Bezug auf die Vorstellung des Jahresberichts, bei der darauf hingewiesen worden sei, dass im Bereich Wirtschaftsförderung ein Rückgang von 12 % zu verzeichnen gewesen sei. Um Erläuterung werde gebeten.

Herr Abg. Sippel bedankt sich für den sehr anschaulichen und beachtlichen Bericht. Die ISB sei eine starke Bank. Wenn man sich an die Finanzkrise 2008/2009 erinnere, habe die ISB maßgeblich dafür gesorgt, dass in Rheinland-Pfalz tausende von Arbeitsplätzen hätten erhalten werden können. Deutlich gemacht worden sei, dass nach wie vor die Schaffung und der Erhalt von Arbeitsplätzen ein wichtiger Aspekt der Förderung der ISB sei.

Bezüglich der Mittelstandsfinanzierung sei gesagt worden, dass die Förderung aus einer Hand angestrebt werde. Gleichwohl würden für die meisten Förderprogramme noch die Hausbanken benötigt. In der Vergangenheit hätten Unternehmen ein Darlehen der ISB bekommen können, aber die Hausbanken hätten trotz Haftungsfreistellung von oftmals 80 % Probleme gesehen und seien nicht gewillt gewesen, ein Darlehen auszureichen. Hierzu erbitte er eine Einschätzung.

Frau Dr. Leonhardt (Referentin im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau) merkt zu der Frage, den Rückgang der Wirtschaftsförderung betreffend, an, es sei zu differenzieren. Der Rückgang der Darlehensprogramme sei dem sehr niedrigen Zinsniveau, der relativ guten Kapitalausstattung der Unternehmen und der hohen Liquidität bei den Hausbanken geschuldet.

Was die Zuschussbereiche anbelange, sei zu berücksichtigen, dass man 2016 in eine neue Förderperiode gestartet sei, das heiße, es seien neue GRW-Förderprogramme und Landesförderprogramme sowie das neue EFRE-Förderprogramm zur CO₂-Mindierung entwickelt worden. Es nehme eine gewisse Zeit in Anspruch, bis die Programme sich am Markt etabliert hätten und die Unternehmen in ihren Investitionsentscheidungen soweit seien, Zuschüsse beantragen zu können, und zwar für arbeitsplatzschaffende oder CO₂-mindernde Investitionen. In beiden Programmbereichen sei es mit den Förderzahlen und den ausgereichten Zuschüssen sehr gut angelaufen. Das CO₂-Mindierungsprogramm habe sehr schnell Fuß gefasst. Maßgeblich sei, dass diese auf den EffCheck-Beratungen basierten und für das neue Investitionszuschussprogramm schon lange vorher Werbung gemacht worden sei. Man rechne mit zwei Jahren, bis ein neues Programm bekannt sei und die Unternehmen die Investitionen dahingehend planten und Anträge stellten.

Die Zuschüsse würden von den Unternehmen direkt beantragt. Im Darlehensbereich werde nach wie vor nach dem Hausbankprinzip gearbeitet. Das System habe sich bewährt, weil den Hausbanken vor Ort die Unternehmen bekannt seien. Meist arbeiteten sie mit diesen schon lange zusammen. Es sei ungleich schwerer, am grünen Tisch, weit weg von den Unternehmen und den Regionen, Entscheidungen zu treffen.

In der Vergangenheit habe es immer wieder einmal Probleme mit Finanzierungen gegeben. Allerdings habe dann auch die Wirtschaftlichkeit des Projekts nicht gestimmt. Versucht werde, mit Bürgschaften der Bürgschaftsbank Rheinland-Pfalz oder der ISB, die ab 1,25 Millionen Euro eintrete, oder mit Landesbürgschaften weiterzuhelfen, um entsprechende bankmäßige Sicherheiten zu schaffen und den Hausbanken zu helfen, das Projekt umzusetzen. Manchmal scheitere dies aber auch an der Situation des Unternehmens.

Wenn ein Unternehmen beispielsweise schon ein sogenanntes Unternehmen in Schwierigkeiten sei, dann dürfe man es gar nicht mehr begleiten. Das System habe sich von der Prüfroutine her sehr bewährt. Im Hausbankverfahren wolle man weiter vorangehen. Auch bei den von der ISB im Mittelstandsbereich ausgelegten Darlehen zeige sich deutlich, wenn man die Jahresvolumen von vorhergehenden Jahren mit 300 bis 400 Millionen mit den heutigen 150 bis 160 Millionen Euro im Jahr vergleiche, dass die Liquidität sehr gut sei, die Banken über genügend Mittel verfügten und die Unternehmen durch die

17. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 29.08.2017
– Öffentliche Sitzung –

gute Konjunktur gut aufgestellt seien. Wenn es Problemfälle gebe, werde versucht, mit Beteiligungsgesellschaften oder Bürgschaften die Finanzierung darzustellen, was aber nicht immer möglich sei. Man müsse sehen, dass dies auch ein Schutz für diejenigen sei, die sich verschuldeten und das Darlehen in absehbarer Zeit nicht zurückführen könnten.

Herr Vors. Abg. Weiner teilt mit, er sei lange Zeit in der Grundstücks- und Wohnungswirtschaft tätig gewesen und habe von daher mit Banken zu tun gehabt. Ein Mitarbeiter einer Bank habe es einmal so ausgedrückt, das Verfahren dauere länger, mache die doppelte Arbeit und am Ende mache die Bank das „halbe Geschäft“. In den Fällen, in denen die Hausbank die Finanzierung darstellen könne, schaue die Bank, dass sie im eigenen Hause bleibe. Dies sei ein Grund dafür, weshalb mancher, der auf seine Hausbank angewiesen sei, im Zweifelsfalle gar nicht bis zur ISB-Beantragung komme. Mancher Antragsteller würde die Möglichkeit begrüßen, wenn man den Antrag direkt stellen könnte.

Frau Dr. Leonhardt informiert, im Bereich der gewerblichen Wirtschaft gebe es eine Bearbeitungsgarantie von fünf Tagen. Die Zusammenarbeit bei den Hausbanken laufe in der Form, dass die gleichen Antragsformulare genutzt werden könnten wie bei den KfW-Anträgen. Es handele sich um ein sehr zeitsparendes System, und es komme zu einer sehr schnellen Zusage vonseiten der ISB.

Herr Vors. Abg. Weiner merkt an, das Zinsniveau sei nicht mehr der reglementierende Faktor, wenn es um die Realisierung eines Projekts gehe.

Frau Dr. Leonhardt erklärt, deswegen biete die ISB im Mittelstandsbereich Darlehen mit 50 % Nachrang an, das heiße, es müsse parallel kein großes Bürgschaftsantragsverfahren gestartet werden. Im Zuge von Basel III sei es für die Hausbanken eine Unterstützung, um nicht alles mit Eigenkapital unterlegen zu müssen. Es handele sich um ein sehr schnelles System, sonst würde es sich bei der ISB in dieser Niedrigzinsphase trotz der hohen Liquidität und der guten Situation der Unternehmen nicht so gut entwickeln.

Der Antrag – Vorlage 17/1721 – hat seine Erledigung gefunden.

Punkt 7 der Tagesordnung:

Barrierefreie Bahnhöfe der Deutschen Bahn in Rheinland-Pfalz

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Vorlage 17/1743 –

Frau Abg. Blatzheim-Roegler bringt vor, schon in der letzten Legislaturperiode habe man bezüglich dieser Thematik immer wieder nachgefragt. Gebeten werde, dem Ausschuss zu berichten, was in den letzten zwei bis drei Jahren geschehen sei.

Herr Staatssekretär Becht berichtet, bis Anfang der 90er-Jahre sei der Schienenpersonennahverkehr noch eine reine Angelegenheit der Deutschen Bundesbahn gewesen. In dieser Zeit seien die Bahnhöfe stark vernachlässigt worden. Die Modernisierung von Bahnstationen und die Herstellung von barrierefreien Zugängen zu den Zügen sei damals bei der Bundesbahn kein sehr wichtiges Thema gewesen. Die Folge sei ein gewaltiger Investitionsstau gewesen.

Seit der Bahnreform im Jahr 1994 seien die Länder für den Nahverkehr zuständig. In Rheinland-Pfalz sei mit dem Rheinland-Pfalz-Takt ein sehr erfolgreiches Nahverkehrskonzept auf den Weg gebracht worden. Neben gut vertakteten Fahrplänen seien die Bereitstellung kundenfreundlicher Züge und der möglichst behindertengerechte Ausbau von Bahnhöfen wichtige Bausteine des Rheinland-Pfalz-Takts. Insgesamt habe sich seit dieser Zeit der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Rheinland-Pfalz sehr positiv entwickelt.

Einer der wichtigsten Bereiche für die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse und Lebensbedingungen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen seien der barrierefreie Zugang und die Benutzung von Bus und Bahn. Die Barrierefreiheit im SPNV sei im Zusammenwirken von Bahnsteig und Fahrzeug zu beurteilen.

Was den Fahrzeugeinsatz angehe, sei man in Rheinland-Pfalz auf einem guten Weg. Das Land Rheinland-Pfalz und die beiden Zweckverbände als SPNV-Aufgabenträger seien bemüht, im Rahmen der SPNV-Ausschreibungen durch neue Fahrzeuge oder einen geänderten Fahrzeugeinsatz Verbesserungen beim Zusammenspiel von Bahnsteighöhe und Einstiegshöhe in die Fahrzeuge zu erreichen. Hier habe es in den letzten Jahren deutliche Fortschritte gegeben. So würden seit Inbetriebnahme des Elektonetzes Südwest zum Dezember 2014 neue FLIRT-Triebwagen der DB Regio AG mit einer 76 Zentimeter hohen Wagenkastenhöhe eingesetzt, sodass in Rheinland-Pfalz insbesondere auf den Strecken Mannheim – Homburg (Saar), Koblenz – Trier und Mannheim – Mainz weitgehende Barrierefreiheit an den Haltestationen hergestellt sei.

Analoges gelte für den Fahrplanwechsel im Dezember 2015 für das Los 1 des Dieselnetzes Südwest. Die DB Regio AG setze dort neue LINT-Triebwagen ein mit einer Einstiegshöhe von 55 Zentimetern. Auf der Strecke Bingen – Alzey – Neustadt und den abzweigenden Strecken sei seitdem die Barrierefreiheit fast vollständig umgesetzt.

Aufgrund der bundesweit unterschiedlichen Bahnsteighöhen und der verschiedenen Einstiegshöhen in das Fahrzeug ließen sich aber nicht bei allen Linien und Bahnhöfen optimale Lösungen finden.

Weiterhin werde das Land auch in Zukunft zusammen mit der DB Station&Service AG, den beiden Zweckverbänden und den jeweiligen Kommunen die Bahnhöfe im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten ausbauen. Ein Schwerpunkt bei den Bahnhofsmaßnahmen sei dabei die Herstellung der Barrierefreiheit.

In Rheinland-Pfalz gebe es derzeit insgesamt 418 aktive Verkehrsstationen der DB Station&Service AG. Hiervon seien an 301 Verkehrsstationen die Bahnsteige vollständig stufenfrei erreichbar. An 72 Verkehrsstationen seien die Bahnsteige teilweise stufenfrei erreichbar, das heiße, dass mindestens ein Bahnsteig ohne Stufen erreicht werden könne, und 45 Verkehrsstationen seien noch nicht stufenfrei erreichbar.

17. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 29.08.2017
– Öffentliche Sitzung –

192 der Verkehrsstationen seien vollständig und 27 Verkehrsstationen seien teilweise mit einem taktilen Leitsystem für Sehbehinderte ausgestattet. An 199 Verkehrsstationen gebe es noch kein taktilen Leitsystem.

Ende des Jahre 2017 würden 46 % der Bahnhöfe in Rheinland-Pfalz vollständig barrierefrei sein. Bei ca. 72 % der Bahnhöfe seien bereits heute alle Bahnsteige stufenfrei erreichbar.

Um die positive Entwicklung weiter voranzutreiben, hätten das Land, die DB Station&Service AG und die beiden Zweckverbände im März 2011 eine Rahmenvereinbarung über die Verbesserung der Funktionalität und Qualität der Personenbahnhöfe abgeschlossen. Kern der Rahmenvereinbarung sei eine Liste mit rund 50 Bahnhofsvorhaben mit einem Gesamtvolumen von über 100 Millionen Euro. Mit diesen Maßnahmen solle grundsätzlich auch die Barrierefreiheit verbessert werden.

In den Jahren 2015 bis 2017 seien beispielsweise an folgenden Verkehrsstationen Baumaßnahmen für einen barrierefreien Ausbau abgeschlossen worden: Bacharach, Bitburg-Erdorf, Föhren, Gau-Algesheim, Jünkerath, Kandel und Wörth. Derzeit würden beispielsweise die Verkehrsstationen Gensingen-Horrweiler und Neuwied modernisiert.

Die vorgenannte Projektliste sei dynamisch und werde, wenn erforderlich, beispielsweise wenn betriebliche Zwangspunkte einträten, nach Abstimmung mit allen Vertragspartnern fortlaufend angepasst. Zum heutigen Stand sei die Herstellung der Barrierefreiheit zum Beispiel an den Verkehrsstationen Anweiler am Trifels, Gerolstein, Heidesheim, Pirmasens Nord und Sinzig vorgesehen.

Ein weiteres wichtiges Infrastrukturvorhaben, das an dieser Stelle besonders erwähnt werden solle, sei der Ausbau der S-Bahn Rhein-Neckar. Die S-Bahn Rhein-Neckar werde über das sogenannte GVFG-Bundesprogramm realisiert werden. Dies bedeute, dass sich der Bund mit bis zu 60 % an den zuwendungsfähigen Kosten beteilige. Für die Entwicklung eines modernen SPNV – insbesondere im Hinblick auf die Barrierefreiheit – sei die S-Bahn Rhein-Neckar zumindest im südlichen Rheinland-Pfalz ein Schlüsselprojekt.

Der Ausbau der Strecke Mainz – Mannheim auf S-Bahn-Standard sei im Jahr 2015 weitgehend abgeschlossen worden. Mit dem Einsatz der neuen FLIRT-Triebwagen der DB-Regio AG mit einer 76 Zentimeter hohen Wagenkastenhöhe seit Dezember 2014 sei die weitgehende Barrierefreiheit an den Haltestationen hergestellt.

Darüber hinaus beteilige sich das Land am Zukunftsinvestitionsprogramm 2016 bis 2018 (ZIP) des Bundes. Mit dem ZIP stelle die Bundesregierung ausschließlich in dem Zeitraum der Jahre 2016 bis 2018 zusätzliche Mittel für Investitionen zur Verfügung. Hier gebe es verschiedene Teilprogramme.

Mit dem Teilprogramm „Herstellung der Barrierefreiheit kleiner Schienenverkehrsstationen“ beabsichtige die Bundesregierung, die Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene auch dort weiter zu steigern, wo die Förderung bislang nicht oder nur vereinzelt wirksam geworden sei, das heiße bei den kleinen Verkehrsstationen, die weniger als 1.000 Ein-, Aus- oder Umsteiger pro Tag aufwiesen.

In Rheinland-Pfalz sollten an 13 Verkehrsstationen Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit umgesetzt werden. Hierbei handele es sich um die Stationen Brachbach, Eisenbach-Matzenbach, Hirschhorn (Pfalz), Kamp-Bornhofen, Mayen-Ost, Niedermohr, Obernhof (Lahn), Pfalzel, Schweich, Steinwenden, Thaleischweiler-Fröschen, Untersulzbach und Welgesheim-Zotzenheim. Bei diesen Vorhaben werde der Bund die Hälfte der Gesamtkosten tragen. Das Land werde etwa 30 % der gesamten Kosten tragen. Die übrigen Kosten übernehme die kommunale Seite.

Eine Ausnahme bezüglich der kommunalen Mitfinanzierung stelle die Verkehrsstation in Obernhof (Lahn) dar. Am Bahnhof Obernhof sei nach dem Bau des elektronischen Stellwerks der neue Außenbahnsteig nur über eine steile Treppe – und damit nicht mehr barrierefrei – erreichbar. Da sich die Situation ohne Zutun der Gemeinde deutlich verschlechtere, werde das Land hier ausnahmsweise den sonst üblichen kommunalen Finanzierungsanteil übernehmen.

Die Modernisierung von Bahnhöfen stelle für alle Beteiligten eine große organisatorische und finanzielle Herausforderung dar. Nach Angaben der DB Station&Service AG seien seit 2012 rund 160 Millionen

17. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 29.08.2017
– Öffentliche Sitzung –

Euro in die Bahnhofinfrastruktur in Rheinland-Pfalz von allen Fördermittelgebern, das heiße Bund, Land, Kommunen und DB, investiert worden.

Seit dem 1. Januar 2016 seien Gesamtinvestitionen, das heiße für Planung und Bau, in Höhe von 31,7 Millionen Euro abgebildet worden. Der Landesanteil hieran belaufe sich auf ca. 10 Millionen Euro. Ein Großteil dieser Mittel beinhalte auch die Verbesserung der Infrastruktur im Sinne der Verbesserung der Barrierefreiheit.

Das Land fördere seit Jahren mit erheblichen Mitteln die Modernisierung der Bahnhöfe. In den Jahren 1996 bis 2016 habe das Land Zuwendungen von rund 290 Millionen Euro für Baumaßnahmen an Bahnhöfen und Bahnhaltedpunkten ohne die S-Bahn Rhein-Neckar an die DB Station&Service AG oder kommunale Projekträger bewilligt.

Da ein Großteil der Bahnhofsvorhaben mit grundlegenden Modernisierungsmaßnahmen an den Verkehrsstationen und/oder den Umfeldern der Bahnhöfe einhergehe, sei eine Bezifferung der Investitionsmittel, die nur für die Herstellung der Barrierefreiheit eingesetzt würden, nicht möglich. Einzige Ausnahme bildeten die Maßnahmen des ZIP-Programms, da diese nur der Herstellung der Barrierefreiheit dienten. Hier seien bislang nur Planungskosten angefallen, die – bis auf Obernhof (Lahn) – von den Kommunen getragen würden.

Insgesamt habe sich in den letzten Jahren schon viel getan bei den rheinland-pfälzischen Bahnhöfen auch in Bezug auf die Herstellung der Barrierefreiheit. Eine Aussage zu einer zeitlichen Perspektive für den barrierefreien Umbau aller Bahnhöfe in Rheinland-Pfalz könne jedoch vonseiten der DB nicht getroffen werden.

Der barrierefreie Ausbau von Bahnhöfen in Rheinland-Pfalz hänge nicht zuletzt insbesondere auch von den künftig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmitteln ab.

Frau Abg. Demuth bedankt sich für die ausführlichen Informationen und teilt mit, dass sie aus dem Norden des Landes komme. Deshalb interessierten sie insbesondere die Planungen bezüglich des Ausbaus der S-Bahn Rhein-Sieg, das heiße, ob vonseiten der Landesregierung ein Ausbau ins nördliche Rheinland-Pfalz geplant sei.

Berichtet worden sei, dass bei 72 % der Bahnhöfe bereits heute alle Bahnsteige stufenfrei erreichbar seien. Dies erscheine ihr sehr viel, wenn sie die Situation im Norden von Rheinland-Pfalz betrachte, wo dies fast nirgendwo der Fall sei. Im Norden des Landes seien etliche Bahnhöfe zurückgestellt worden, auch der in ihrer Heimatstadt Linz, der eigentlich 2019 hätte ausgebaut werden sollen. Dieser Ausbau sei zurückgestellt worden, obwohl es sich bei der Stadt Linz um ein Mittelzentrum handele. Es gebe sechs weiterführende Schulen, ein Krankenhaus, Altenheime usw., weshalb eine barrierefreie Anbindung dringend notwendig wäre. Dennoch sei der Ausbau auf unbestimmte Zeit, und zwar hinter 2021 zurückgestellt worden.

Mitgeteilt worden sei, dass es sich um eine dynamische Projektliste handele. Deshalb interessiere, ob eine Liste existiere, aus der ersichtlich werde, welche Kommunen, denen eigentlich in den nächsten Jahren ein Ausbau in Aussicht gestellt worden sei, aus welchen Gründen bis wann zurückgestellt worden seien.

Frau Abg. Blatzheim-Roegler bedankt sich für den umfassenden Bericht und meint, es sei erfreulich, dass es offensichtlich ein Programm für Bahnhöfe mit unter 1.000 Reisenden gebe; denn in den letzten Jahren sei immer auf die Interoperabilittsregel (TSI PRM) verwiesen worden.

Sie nenne den Bahnhof Kobern-Gondorf, bei dem es immer geheißen habe, dass 1.000 Reisende nicht erreicht werden könnten. Dort sei es unmöglich, vom neu renovierten Bahnhof auf die Gleise zu kommen.

Sie möchte wissen, nach welchen Kriterien die kleinen Bahnhöfe ausgesucht worden seien und wie sich die Perspektive für die nicht berücksichtigten Bahnhöfe darstelle.

Was den SPNV anbelange, sei ein Nord-Süd-Gefälle festzustellen. Der Süden des Landes sei sehr viel besser ausgebaut. Im Norden von Rheinland-Pfalz und in der Eifel bestehe Nachholbedarf.

Interessant zu wissen sei, inwieweit sich die Landesregierung darum bemühe, Mittel des Bundes für Rheinland-Pfalz zu akquirieren.

Herr Staatssekretär Becht gibt zu bedenken, dass das Thema „S-Bahn Rhein-Sieg“ heute nicht Gegenstand der Tagesordnung sei, und teilt mit, 300 von 418 Bahnhöfen seien stufenfrei.

Herr Vors. Abg. Weiner merkt an, die Frage sei, wie man einen barrierefreien Bahnhof definiere, das heiße, ob man barrierefrei ins Gebäude komme oder zu jedem Bahnsteig.

Herr Staatssekretär Becht informiert, die Nachfolgelösung für das Entflechtungsgesetz werde gerade zwischen den beteiligten Ressorts besprochen. Beabsichtigt sei, mindestens den Förderstandard zu halten, über den man bislang verfügt habe, damit man mit der bisherigen Geschwindigkeit weiter vorangehen könne. Es lgen aber noch keine Ergebnisse vor. Man befinde sich in sehr angeregten Gesprächen, weil es sich um ein sehr wichtiges Thema handele.

Herr Schäfer (Referent im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau) erklärt, es handele sich um ein Programm des Bundes, mit dem Regeln vorgegeben worden seien. Eine wichtige Regel sei gewesen, dass der Bund bis Ende 2018 kein Geld mehr zur Verfügung stelle. Die Maßgabe für das Ministerium sei gewesen, dass die Maßnahmen bis dahin abgewickelt werden sollten. Man habe über Lahnstein und Oberlahnstein nachgedacht. Diese Vorhaben seien aber gescheitert. Die Erfahrung habe gezeigt, dass es nicht mehr geklappt hätte. Es hätte sicherlich noch mehr interessante Projekte gegeben.

In Zusammenarbeit mit den Zweckverbänden Süd und Nord, dem Landesbehindertenbeauftragten und der DB als Eigentümerin und Vorhabenträgerin sei das Paket geschnürt worden. Ursprünglich seien zwölf Projekte gemeldet worden, und zwar sechs im Süden und sechs im Norden. Für den Süden sei noch das Projekt Welgesheim-Zotzenheim nachgemeldet worden.

ber ein Nachfolgeprogramm müsse der Bund entscheiden. Erst einmal sei man bestrebt, dass die Maßnahmen in dem knappen Zeitraum abgewickelt werden könnten, weil die Kostenrisiken beim Land lgen, wenn der Zeitrahmen nicht eingehalten werde. Wenn eine Maßnahme ins Stocken komme, müsse das Land dies auffangen.

Der Bahnhof Linz sei teilweise dem ZIP geschuldet. Dies sei als „Geschenk des Bundes“ dazwischengekommen. Manchmal bekomme man „Geschenke“ unterbreitet, auf die man nicht vorbereitet sei. Diese müsse man annehmen, was aber dann Folgen habe. Man habe etwas anderes in der entsprechenden Größenordnung schieben müssen. Dies hänge nicht mit der Bedeutung des Bahnhofs zusammen, und die Maßnahme werde auch nicht auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschoben, sondern man wolle der Deutschen Bahn signalisieren, dass 2020 angepeilt werden solle. Es handele sich um eine moderate Verschiebung. Dies hänge auch damit zusammen, dass auf der anderen Rheinseite der Rhein-Ruhr-Express (RRX) 2019 eingeführt werde. Züge, die an diesen Bahnhöfen hielten, müssten zwingend eine Wagenkastenhöhe von 76 cm haben. Ansonsten könnten diese Züge nicht halten. Von daher habe dies betrieblich die erste Priorität.

Was Kobern-Gondorf betreffe, sei von der DB signalisiert worden, dass die Maßnahme bis Ende 2018 nicht realisierbar gewesen wäre.

Die Barrierefreiheit sei sehr umfangreich. Die 72 % seien von der Deutschen Bahn genannt worden. Dies betreffe die stufenfreie Erreichbarkeit eines Bahnsteigs. Es handele sich immer um ein Zusammenwirken von Bahnsteig und Fahrzeug. Hier gebe es manchmal einen Systembruch. Es sei ein Bahnsteighhenkonzept des Bundes vorhanden, das andere Vorstellungen habe. Deshalb sei die Definition der vollumfänglichen Barrierefreiheit oft nicht ganz einfach darzustellen. Hier gehe es um die stufenfreie Erreichbarkeit von außerhalb an den Bahnsteig.

Herr Puschel (Referent im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau) führt zur S-Bahn Rhein-Sieg aus, im Prinzip handele es sich um die S-Bahn Köln, die nach dem derzeitigen

Planungsstand nicht nach Rheinland-Pfalz komme. Das Vorhaben in Nordrhein-Westfalen betreffe auf der rechten Rheinstrecke, auf der es weiter Richtung Linz gehe, den Ausbau der S 13, der aber nur bis Bonn-Oberkassel geplant sei, das heiße, Rheinland-Pfalz sei von diesem Projekt erst einmal nicht betroffen.

Zu Linz sei noch anzumerken, man habe in dem Zeitraum, auch mit Blick auf die ZIP-Projekte, zu viele Projekte, als dass diese alle hätten umgesetzt werden können. Dies liege nicht nur an der Landesregierung, sondern an den Planungskapazitäten der Büros und auch am Eisenbahnbundesamt, das die Planfeststellung durchführen müsse. Ohne Planfeststellung oder Plangenehmigung könne man nicht bauen. Dies sei ein weiteres Thema gewesen, warum man vereinzelt Projekte habe zurückstellen müssen. Die RRX-Projekte habe man nicht zurückstellen können, weil dies dann bedeutet hätte, dass man in Bad Breisig, Remagen und Sinzig überhaupt nicht mehr hlten können. In Linz sei die Situation so, dass man weiterhin halten könne, aber dies nicht barrierefrei. In diesem Fall habe man sich für das „kleinere bel“ entschieden. Das sei für Linz nicht schön, aber man werde versuchen, so schnell wie möglich wieder ein Bauzeitfenster für Linz zu bekommen. 2020 sei angepeilt, und Linz habe eine sehr hohe Priorität. Gehofft werde, das Projekt in diesem Zeitraum umsetzen zu können.

Frau Abg. Demuth erinnert an ihre Frage nach den Projekten, die ebenfalls hätten zurückgestellt werden müssen.

Herr Schäfer antwortet, Zwangspunkte könnten sein, dass zum Beispiel kein Planfeststellungsverfahren oder kein Beschluss in dem ursprünglich angepeilten Zeitrahmen zu erwarten sei. Bei dem Projekt Kamp-Bornhofen habe die DB gesagt, dass man laut Eisenbahnbundesamt – das sei die zuständige Behörde für den Planfeststellungsbeschluss, für den Erlass und die Durchführung des Verfahrens – kein Baurecht bekomme. Deshalb habe diese Maßnahme aus betrieblichen Gründen zurückgestellt werden müssen.

Es habe Maßnahmen mit Diskussionen im kommunalen Bereich gegeben, zum Beispiel Boppard, Bad Salzig.

Frau Abg. Demuth hält fest, es gebe viele Bahnstationen, die schon seit Jahren darauf warteten. Im Rat seien bereits seit Jahren alle Beschlüsse dazu gefasst, und es werde nur noch darauf gewartet, dass der Projektbeginn starte. Wenn man dann gesagt bekomme, dass sich die Maßnahme jetzt schon wieder verschiebe, obwohl man schon seit Jahren warte, habe sie wissen wollen, ob hiervon noch weitere Kommunen betroffen seien.

Herr Schäfer erwidert, die kommunalen Beschlüsse hätten vorgelegen. Die Maßnahme sei auch eingetaktet gewesen. Aber die Bahn habe gesagt, im Planfeststellungsverfahren einen Beschluss bis 2018 zu erreichen, sei fraglich. Diese Dinge lgen außerhalb der Einflussphäre der Landesregierung. Aus den Gründen könne ein Vorhaben geschoben werden, wobei es sich um kein Schieben im Sinne von „Niemand wolle es“ handle. Vielmehr handle es sich um äußere Zwänge. Gerade an der Rheinstrecke gebe es Sperrpausen. Hier könne nicht wie bei einer Autobahn einfach umgeleitet werden. Für einen bestimmten Zeitkorridor würden Sperrpausen genehmigt. Wenn die Deutsche Bahn bis zu einem bestimmten Zeitpunkt nicht anmelde, müsse man wieder ein bis zwei Jahre warten.

Auf die Nachfrage von **Herrn Abg. Oster**, die Definition von Barrierefreiheit betreffend, gibt **Herr Schäfer** zur Antwort, die Bahn habe gemeldet, dass 72 % der Bahnsteige bzw. Bahnhöfe stufenfrei erreichbar seien.

Herr Vors. Abg. Weiner fragt, wie viele dieser Bahnhöfe auch über die entsprechend hohe Bahnsteigkante verfügten.

Herr Puschel teilt mit, diese Zahl habe man in der Kürze der Zeit nicht ermittelt, aber es könne davon ausgegangen werden, dass nach der Betriebsaufnahme der letzten Ausschreibungen – SWEX, auch Eifel-Westerwald-Sieg-Netz – ein sehr hoher Anteil komplett barrierefrei sei, das heiße, dass eine entsprechende Bahnsteighöhe zur Fahrzeugbodenhhe bestehe und man ohne weitere Hilfe barrierefrei

17. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 29.08.2017
– Öffentliche Sitzung –

einsteigen könne. Die Zahl könne noch nachgeliefert werden. Er würde sagen, dass hiervon ungefähr 80 % bis 90 % komplett barrierefrei seien.

Auf Bitte von Herrn Vors. Abg. Weiner sagt Herr Staatssekretär Becht zu, dem Ausschuss seinen Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen sowie dem Ausschuss mitzuteilen, an wie vielen Bahnhöfen in Rheinland-Pfalz nicht nur die Bahnsteige, sondern auch die Züge stufenlos bzw. barrierefrei zu erreichen sind.

Der Antrag – Vorlage 17/1743 – hat seine Erledigung gefunden.

Punkt 8 der Tagesordnung:

**Zukunft des Semestertickets in Rheinland-Pfalz/Einführung eines Azubi-Tickets
in Rheinland-Pfalz**

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der CDU

– Vorlage 17/1804 –

Herr Staatssekretär Becht berichtet, Semestertickets gebe es derzeit an allen rheinland-pfälzischen Hochschulen. Sie gewährten jeweils eine uneingeschränkte Anzahl an Fahrten mit allen Verkehrsmitteln eines kompletten Verkehrsverbunds. Im Falle vieler Hochschulen reiche der Gültigkeitsbereich sogar noch darüber hinaus.

Aufgrund der im Vergleich zu anderen Bundesländern geringeren Größe der Verkehrsverbünde und der Struktur des Landes bestehe für einen geringen Prozentsatz der Studierenden jedoch die Notwendigkeit, ein Ticket zu besitzen, welches in der Gültigkeit noch weiterreiche und zum Beispiel das Gebiet zweier kompletter Verkehrsverbünde umfasse. Dabei orientierten sich die Fahrbedürfnisse der Studierenden nicht an den Landesgrenzen. Deshalb müssten weitergehende Lösungen, wie sie die Landesregierung beabsichtige, auch Fahrten in benachbarte Räume der umliegenden Bundesländer ermöglichen, um erfolgreich zu sein. Das Verkehrsressort stehe hierzu bereits seit längerer Zeit in Verhandlungen mit Vertretern der Studierenden und den zuständigen Verkehrsverbänden.

Derzeit unterschieden sich die Rahmenbedingungen, nach denen Studierende und Auszubildende Tickets für den öffentlichen Nahverkehr erwerben könnten, nicht sonderlich. Auszubildende wie Studierende seien den Schülern der allgemeinbildenden Schulen gleichgesetzt und hätten Anspruch auf die gegenüber dem Regeltarif deutlich vergünstigten Schülerzeitfahrkarten. Diese Fahrkarten würden nach § 45 a des Personenbeförderungsgesetzes durch öffentliche Kassen subventioniert. Die seit einigen Jahren auch in Rheinland-Pfalz vorhandenen Semestertickets seien ebenfalls durch § 45 a Personenbeförderungsgesetz abgedeckt, wobei der Subventionssatz identisch sei.

Die Preisunterschiede zwischen den Schülerzeitfahrkarten und einem Semesterticket kämen daher nicht über eine unterschiedliche Subventionierung, sondern auf anderem Weg zustande. Semestertickets würden im sogenannten Solidarmodell angeboten. Das bedeute, Verkehrsverbünde verkauften die Tickets nicht an die einzelnen Studierenden als Endkunden, sondern ein Vertrag mit dem jeweiligen AStA oder dem Studierendenwerk werde abgeschlossen, sodass ein erheblicher Vertriebsaufwand entfalle, der im Einzelverkauf gegeben wäre.

Darüber hinaus seien alle Studierenden verpflichtet, je nach Verbund entweder das Ticket komplett zu erwerben oder mindestens einen Sockelbetrag hierfür zu bezahlen. Somit bezahlten diejenigen Studierenden, die die Tickets nicht nutzten, einen Beitrag dafür, dass die Nutzer des ÖPNV diesen zu nochmals reduzierten Kosten nutzen könnten. Ohne diesen Solidarbeitrag könnten entsprechende Angebote nicht zu den bekannten sehr niedrigen Preisen angeboten werden, da die Verkehrsverbünde gesetzlich verpflichtet seien, kostendeckende Fahrpreise für ihre Leistungen zu verlangen. Würden die Verbände nicht kostendeckende Tarife aufstellen, müssten die Mindererlöse durch einen Ausgleich von dritter Seite gedeckt werden. Dies sei zum Beispiel beim Jobticket der Fall, bei dem sich die Arbeitgeber zugunsten ihrer Arbeitnehmer finanziell engagierten.

Ein Azubi-Ticket nach Vorbild des Semestertickets hätte für die Verkehrswirtschaft einige durchaus interessante Aspekte. Zum einen würden alle Azubis im Land zu Pflichtkunden. Es dürfte gegenüber heute einen erheblich höheren Prozentsatz an jungen Erwachsenen geben, die aufgrund der Tatsache, dass der ÖPNV ohnehin bereits bezahlt sei, die Angebote ausprobieren, sich möglicherweise noch nach der Ausbildung von den Vorteilen des ÖPNV überzeugen ließen und auch im späteren Berufsleben zu Dauerkunden würden. Außerdem würden die heute in der Zielgruppe erlösten Einnahmen für die Verkehrsbetriebe gesichert und tendenziell noch ausgeweitet. Darüber hinaus entfalle für diese Zielgruppe der Vertriebsaufwand bzw. würde deutlich reduziert. Daneben wären die Planbarkeit der Einnahmen und die Fahrgastströme höher.

Allerdings müsste auch für diese Zielgruppe der Grundsatz gelten, dass die Einnahmen für die Verkehrsbetriebe durch das neue Angebot nicht reduziert würden, sondern mindestens auf einem stabilen

leicht wachsenden Niveau liegen müssten. Dies wäre nur möglich, wenn die Bedingungen die gleichen wie für die Studierenden wären: ein zentraler Vertrieb durch eine zentrale Institution – vorstellbar zum Beispiel die IHK – und vor allem eine Solidarfinanzierung durch die Mitglieder der Zielgruppe.

Dem stehe aber bei den Auszubildenden eine deutlich geringere Zentralität der Ausbildungsbetriebe gegenüber. Während sich die rund 122.000 Studierenden in Rheinland-Pfalz auf 14 Hochschulstandorte konzentrierten, würden die rund 67.000 Auszubildenden in über 21.000 Ausbildungsbetrieben und 62 Berufsschulen ausgebildet. Die über 20.000 Auszubildenden des Handwerks besuchten zusätzlich zeitweise Kurse in überbetrieblichen Bildungsstätten. Von allen Auszubildenden erhielten über 2.000 zusätzlich ausbildungsbegleitende Hilfen durch die Bundesagentur für Arbeit, die von Trägern an unterschiedlichen Standorten erbracht würden. Insgesamt hätten manche Auszubildende vier Lernorte.

Durch die neuen ÖPNV-Konzepte Rheinland-Pfalz Nord und RNN werde zwar in wenigen Jahren auch in ländlichen Regionen ein deutlich besserer öffentlicher Verkehr als heute angeboten werden. Dieser sei jedoch in der Peripherie immer noch deutlich eingeschränkter als im Bereich der Hochschulen im Land.

Bereits bei den Studierenden im Land sei das Semesterticket keineswegs unumstritten. Beispielsweise beschwerten sich die Nichtnutzer darüber, die Solidarkosten würden aufgebürdet. Die Akzeptanz für ein Pflichtticket dürfte bei Auszubildenden aufgrund der zuvor genannten Gegebenheiten eher noch geringer ausfallen. Hinzu komme, dass zunächst rechtlich geklärt werden müsste, inwiefern eine Institution wie die IHK für Auszubildende ein ähnliches Vertretungsrecht wie der AStA oder das Studierendenwerk für Hochschul学生 habe.

Es bestünden keine Bedenken dagegen, auch für andere Fahrgastgruppen solidarisch finanzierte Tarife zu entwickeln. Es werde jedoch bezweifelt, ob dieser Weg tatsächlich der für Auszubildende beste Weg zu preisgünstiger Mobilität sei. Alternativ wäre ein erhöhtes Engagement der Betriebe und ihrer Organisation denkbar. Diese könnten etwa die Interessen kleinerer Betriebe bündeln, sodass gemeinsam die Schwellenwerte überschritten würden, die zum Erwerb eines Jobtickets nötig seien. Sollte seitens der Betriebe ein Interesse an einem Engagement bestehen, wären unterstützende Maßnahmen durch das Verkehrsressort möglich.

Im Rahmen der bis zum Jahr 2018 laufenden bundesweiten Allianz für Aus- und Weiterbildung hätten sich die Bundesregierung, die Bundesländer, Vertreter der Wirtschaft, der Gewerkschaften und der Bundesagentur für Arbeit verpflichtet, ergänzend zu laufenden Aktivitäten der Bundesagentur für Arbeit auch im Gespräch mit regionalen Akteuren Möglichkeiten zu suchen, um die Mobilität von Jugendlichen sowohl regional als auch beruflich zu erhöhen. Als exemplarische Möglichkeiten seien eine verstärkt überregionale Zusammenarbeit aller Akteure, die Einführung von Auszubildendentickets für den öffentlichen Nahverkehr sowie die Unterstützung der Auszubildenden bei Heimfahrten und auswärtiger Unterbringung thematisiert worden. Die Prüfung der Möglichkeiten, die Mobilität von Auszubildenden zu erhöhen, sei noch nicht abgeschlossen.

Frau Abg. Blatzheim-Roegler bittet um den Sprechvermerk, den **Herr Staatssekretär Becht** zusagt.

Frau Abg. Wieland bemerkt, in Hessen gebe es ein Schülerticket, das damit beworben werde, das ganze Land für einen Euro pro Tag bereisen zu können. Es stelle sich die Frage, ob Vergleichbares als Möglichkeit für Rheinland-Pfalz schon berechnet worden sei.

Herr Vors. Abg. Weiner führt an, ein paar Dutzend Hochschulen stünden zigtausende Betriebe als Ausbildungsstellen gegenüber, die sich nicht in gemeinsamen Treffen verständigen könnten. Die Situation sei aber vergleichbar, da eine Ausbildungsvergütung in der Regel nicht höher als ein BAföG-Satz sei. Wünschenswert sei, zu einer Lösung wie in Hessen – möglicherweise auch in einer Variante – zu gelangen.

Herr Puschel (Referent im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau) erwidert, für Rheinland-Pfalz gebe es dazu noch keine detaillierten Berechnungen, aber es werde von Kosten in Höhe von mindestens 15 Millionen Euro ausgegangen. In Hessen zahle das Land mit der Einführung des Schülertickets zusätzlich 20 Millionen Euro. In Nordrhein-Westfalen gebe es kein Schülerticket, aber ein landesweites Studierendenticket.

17. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 29.08.2017
– Öffentliche Sitzung –

Die Wahl eines landesweit gültigen Tickets sei außerdem zu hinterfragen. Auszubildende bewegten sich normalerweise in einer Region, auch wenn sie verschiedene Ausbildungsbetriebe und die Berufsschule erreichen müssten.

Herr Vors. Abg. Weiner bittet um Bestätigung der Aussage, dass sich bei einer Verbesserung der Mobilität die Zahl der Ausbildungsverträge tendenziell erhöhen würde.

Herr Puschel hält dies für zutreffend, verweist aber zugleich auf das Problem, dass im ländlichen Raum oftmals abgesehen vom Schülerverkehr kaum ÖPNV existiere. Ein günstiges Ticketangebot nütze wenig, wenn auf kein Angebot zurückgegriffen werden könne.

Mit den ÖPNV-Konzepten, die sich in der Umsetzung befänden, entstehe wieder ein Angebot, mit dem im gleichen Zuge ein günstiger Tarif geschaffen werden könne. Im Norden von Rheinland-Pfalz sei damit begonnen worden. Es handele sich aufgrund der Konzessionslage um einen zehnjährigen Zyklus, sodass innerhalb dieser Zeit das gesamte Konzept umgesetzt sein werde. Im Gebiet des RNN handele es sich um einen ähnlichen Zeitraum. Wie sich die Entwicklung im Bereich des VRN darstellen werde, bleibe abzuwarten.

Auf Bitte von Frau Abg. Blatzheim-Roegler sagt Herr Staatssekretär Becht zu, dem Ausschuss seinen Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen.

Der Antrag – Vorlage 17/1804 – hat seine Erledigung gefunden.

Punkt 9 der Tagesordnung:

EU-Dienstleistungskarte: Stand der Umsetzung eines Treffens der rheinland-pfälzischen Europaabgeordneten, der Mitglieder des rheinland-pfälzischen Wirtschafts- und Europaausschusses sowie der Vertreter des rheinland-pfälzischen Handwerks

Antrag nach § 76 Abs. 2 GOLT

Fraktion der CDU

– Vorlage 17/1805 –

Frau Abg. Wieland führt zur Begründung aus, nachdem die inhaltliche Diskussion bereits geführt und ein Antrag im Landtag einvernehmlich verabschiedet worden sei, werde um Auskunft nach dem Stand der Aufträge gebeten.

Herr Staatssekretär Becht legt dar, die geplante Einführung der Dienstleistungskarte sei Bestandteil eines vierteiligen Dienstleistungspakets der EU, mit dem diese den Binnenmarkt in Bezug auf Dienstleistungen stärken wolle. Das gesamte Dienstleistungspaket sei im Parlament ausführlich diskutiert worden.

Die Bundesregierung habe sich im Mai der kritischen Stellungnahme der Länder zum Dienstleistungspaket angeschlossen und es in der vorgeschlagenen Form abgelehnt. Bei den Richtlinienvorschlägen zur Prüfung der Verhältnismäßigkeit von Reglementierungen und zur Notifizierung von Regelungen habe erreicht werden können, dass Kommission und Präsidentschaft der EU auf die deutschen Vorbehalte eingegangen seien. Dagegen stünden die Gespräche über die Vorschläge zur Einführung einer Dienstleistungskarte erst am Anfang und seien noch wenig konkret.

Die Kommission sei im Rat auch zur Erklärung und Erläuterung mehrerer grundlegender Komponenten des Vorschlags aufgefordert worden. Im Rat und im EU-Parlament sei zudem Kritik an den Vorschlägen zur Einführung der Dienstleistungskarte formuliert worden. Bereits geplante Workshops der EU-Kommission und der Mitgliedstaaten zur Dienstleistungskarte seien zunächst abgesagt worden. Aktuell habe die Ratspräsidentschaft eine erste Aussprache dazu für die erste Ratsarbeitsgruppe nach der Sommerpause im September terminiert, bei der sich die Ratsdelegationen voraussichtlich zunächst über die unterschiedlichen Positionen der Mitgliedsstaaten bzw. der Kommission zur Dienstleistungskarte austauschen würden. Einzelheiten lägen dazu bisher noch nicht vor.

Sobald sich ein Fortgang der Gespräche in der Ratsarbeitsgruppe und konkrete inhaltliche Entwicklungen abzeichneten, werde das Wirtschaftsministerium gemeinsam mit der Landesvertretung in Brüssel die Einladungen zu dem im Antrag genannten gemeinsamen Gespräch der Europaabgeordneten des Landes Rheinland-Pfalz mit dem Wirtschafts- und dem Europaausschuss des rheinland-pfälzischen Landtags vorbereiten. Dabei sei vorgesehen, neben Vertretern der Handwerkskammern auch Vertreter der Industrie- und Handelskammern, für Dienstleistungswirtschaft und der Freien Berufen einzubeziehen. Nach derzeitiger Kenntnis des Verhandlungsstands sei zu erwarten, dass dies im Spätherbst bzw. Winter 2017 oder gar zu Beginn des Jahres 2018 stattfinden könne.

Herr Abg. Joa bittet hinsichtlich der Qualifikationsstandards um Auskunft, inwieweit in Deutschland Qualifikationen noch überprüft werden dürften oder ob sich dabei auf die Angaben des Entsendungslandes verlassen werde.

Frau Kern (Referentin im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau) erwidert, die Dienstleistungskarte betreffe nicht Veränderungen von Qualifikationen. Sie solle vielmehr ein elektronisches Dokument sein, das alle im Heimatland erworbenen Erlaubnisse, Genehmigungen und Qualifikationen einer Person, die hier arbeiten wolle, bündele. Das Ziel sei es, die Dienstleistungskarte – einmal überprüft – immer wieder vorlegen zu können und auf diese Weise die Tätigkeitsaufnahme zu erleichtern.

Das Aufnahmeland habe eine Frist, um zu prüfen, ob die erforderlichen Qualifikationen vorhanden seien. Einer der Kritikpunkte sei die zu kurz bemessene Prüfungszeit von vier Wochen, weshalb an den Fristen gearbeitet werde.

17. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 29.08.2017
– Öffentliche Sitzung –

Die Dienstleistungskarte sei im Europäischen Parlament und im Europäischen Rat umstritten, sodass Positionen dort erst geklärt werden müssten, womit nicht schnell zu rechnen sei.

Herr Abg. Joa äußert beispielsweise beim Meisterbrief Bedenken hinsichtlich der Zusammenarbeit mit den Behörden anderer Staaten, etwa Rumänien und Bulgarien. Es bestehe das Risiko, dass Mindestanforderungen bei Qualifikationen unterlaufen würden.

Frau Kern erläutert, alle Staaten müssten über das Internal Market Information System zusammenarbeiten. Zudem seien die erforderlichen Qualifikationen in der EU-Anerkennungsrichtlinie festgelegt. Sie beinhalte eine Vorlage, in der die vom Antragssteller zu erfüllenden Anforderungen, um hier eine bestimmte Tätigkeit ausüben zu können, beschrieben würden.

Das Aufnahmeland könne Überprüfungen durchführen und Dokumente anfordern. Dies könne unterschiedlich lange dauern, aber es gebe einen gemeinsamen Binnenmarkt, in dem Länder vertrauensvoll und offen zusammenarbeiten sollten.

Auf die Zwischenfrage von **Herrn Abg. Joa**, welche Frist angedacht werde, erwidert **Frau Kern**, bestimmte Fristen seien noch nicht diskutiert worden, aber eine allgemein übliche Frist sei beispielsweise ein Vierteljahr. In allen Richtlinien sei die Möglichkeit der Fristverlängerung enthalten, wenn die Anforderungen nicht erfüllt würden. Die Frist beginne erst zu laufen, wenn die Vollständigkeit der eingereichten Unterlagen anerkannt worden sei, um eine sachgerechte Prüfung zu ermöglichen.

Der Antrag – Vorlage 17/1805 – hat seine Erledigung gefunden.

**17. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 29.08.2017
– Öffentliche Sitzung –**

Punkt 12 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Der Ausschuss nimmt von den Empfehlungen des Interregionalen Parlamentarier-Rats in dessen Plenarsitzung vom 2. Juni 2017 „PKW-Maut darf Grenzregionen nicht benachteiligen.“ sowie dem Beschluss des Oberrheinrats in dessen Plenarsitzung vom 2. Juni 2017 „Projekte und Erfahrungen aus der Praxis der grenzüberschreitenden Arbeit und Ausbildung am Oberrhein.“ – Drucksache 17/3712 – Kenntnis.

Herr Vors. Abg. Weiner weist darauf hin, dass für die nächste Sitzung am 18. Oktober 2017 der Fristablauf für Anträge gemäß § 76 Abs. 2 GOLT am 8. Oktober 2017 sei und damit in den Herbstferien liege.

Mit einem Dank an die Anwesenden für ihre Mitarbeit schließt der Vorsitzende die Sitzung.

gez. Scherneck
Protokollführerin

Anlage

In der Anwesenheitsliste eingetragene Abgeordnete:

Klomann, Johannes	SPD
Fuhr, Alexander	SPD
Oster, Benedikt	SPD
Schäffner, Daniel	SPD
Sippel, Heiko	SPD
Baldauf, Christian	CDU
Demuth, Ellen	CDU
Weiner, Thomas	CDU
Wieland, Gabriele	CDU
Joa, Matthias	AfD
Wink, Steven	FDP
Blatzheim-Roegler, Jutta	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Für die Landesregierung:

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

Landtagsverwaltung:

Breitbach, Inga	Richterin am Amtsgericht
Scherneck, Beate	Regierungsdirektorin im Steno. Dienst des Landtags (Protokollführerin)
Rack, Dr. Katrin	Mitarbeiterin der Landtagsverwaltung (Protokollführerin)