

Sitzungsperiode 2020-2021
Sitzung des Ausschusses I vom 7. Juni 2021

FRAGESTUNDE*

• **Frage Nr. 699 von Herrn FRECHES (PFF) an Ministerpräsident PAASCH zu Ladestationen und Attraktivität der Tourismusregion**

In einem Artikel von La Meuse, der am 26. Mai veröffentlicht wurde, erfahren wir, dass die Gemeinde Grâce-Hollogne 150.000 € für die Einrichtung von Ladestationen für Fahrräder und Autos zur Verfügung haben wird: Das ist natürlich eine gute Nachricht für die Bürger.

Es ist niemandem entgangen, dass der Sektor der Elektrofahrzeuge wächst. In Belgien arbeitet unsere Föderalregierung an der Reform des Firmenwagensystems: Im Jahr 2026 müssen Firmenwagen elektrisch sein, um steuerlich absetzbar zu sein.

Darüber hinaus kündigte der wallonische Mobilitätsminister Philippe Henry kürzlich an, dass Wallonien bis 2024-2025 7.000 zusätzliche Ladestationen auf seinem Territorium aufstellen wird. Derzeit sind es nur 1000.

Die Einrichtung von Ladestationen ist ein wesentliches Element, um die Entwicklung von Elektro- und Hybridautos zu gewährleisten, aber auch ein großer Vorteil für die Attraktivität einer Region. Mit den neuen Elektrofahrzeugen, die eine größere Reichweite als bisher haben, scheuen sich Elektroautofahrer nicht mehr, sich in entlegene Gebiete zu wagen, wenn sie eine lange Reise oder einen Kurztrip planen.

Für Tourismusunternehmen und Gemeinden ist dies eine großartige Gelegenheit, elektrische Ladestationen zu installieren, um diese vielversprechende neue Kundschaft anzuziehen.

Meine Fragen an Sie, werter Herr Minister, sind folgende:

- *Wie viele Ladestationen gibt es derzeit in der DG?*
- *Wie viele der für Wallonien angekündigten 7000 Ladestationen sind für die DG geplant?*
- *Ladestationen werden meist an Parkplätzen, Geschäften, Hotels etc. installiert. Gibt es Pläne, Ladestationen z.B. an Bahnhöfen, Krankenhäusern und öffentlichen Gebäuden zu installieren?*

Antwort des Ministerpräsidenten:

Wie Sie wissen, hat die DG bereits vor zwei Jahren gemeinsam mit den deutschsprachigen Gemeinden einen umfangreichen integrierten Energie- und Klimaplan auf den Weg gebracht.

* Die nachfolgend veröffentlichten Fragen entsprechen der von den Fragestellern hinterlegten Originalfassung.

Aus einem in diesem Zusammenhang erstellten CO₂-Basisemissionsinventar geht hervor, dass das Thema Mobilität mit bis zu 1/3 der erzeugten Energieverbräuche und Emissionen einen sehr wichtigen Handlungsschwerpunkt darstellt.

Ferner gehört die niederschwellige Verfügbarkeit von E-Ladesäulen an Hotels oder touristischen Sammelpunkten bereits heute zu den kritischen Faktoren, die zur Entscheidung für oder gegen eine Reise in eine Region beitragen können.

In den kommenden Jahren wird das Thema rasant an Bedeutung gewinnen:

Destinationen, die nicht über ausreichende Ladeinfrastrukturen verfügen, drohen im überregionalen Wettbewerb starke Nachteile zu erleiden. Für die Tourismusdestination Ostbelgien ist das Risiko und Chance zugleich.

Deshalb wurde dem Mobilitätsthema in unserem Energie- und Klimaplan ein eigenes Arbeitspaket mit sechs Maßnahmen gewidmet. Wir wollen u.a. im Rahmen unserer Möglichkeiten den Übergang von konventionellen Benzin- und Dieselfahrzeugen zu batterieelektrischen Fahrzeugen, Hybridfahrzeugen, gasbetriebenen Fahrzeugen oder Fahrzeugen mit Wasserstoffantrieb voranzutreiben.

Aktuell arbeiten wir zB zusammen mit den Gemeinden Eupen, Kelmis, Lontzen und Raeren am Aufbau eines e-bikesharing-Systems für den Norden der Deutschsprachigen Gemeinschaft.

Dabei werden unter anderem Standorte für ein gemeindeübergreifendes e-bikesharing-Netz definiert.

Hieran anknüpfend soll im Herbst dieses Jahres eine Prozessbegleitung mit Schwerpunkt Elektroladeinfrastruktur ausgeschrieben werden.

Wir wollen ein Kataster über aktuell betriebsame Ladesäulen erstellen lassen, relevante Standorte für neue Ladesäulen ermitteln und Vorschläge für den effizienten Betrieb eines flächendeckenden, öffentlichen E-Ladenetzes auf den Weg bringen.

Selbstverständlich werden wir in diesem Zusammenhang frühzeitig den Kontakt zur Wallonischen Region suchen, um Fördergelder für die DG zu aktivieren. Bereits morgen werde ich ein Treffen mit Mobilitätsminister Henry führen, bei dem dieses Thema angesprochen wird. Da sich die Chiffrierbarkeit der betriebsamen und idealerweise zu errichtenden Ladestationen in der DG aus den anberaumten Arbeiten und Gesprächen ergeben soll, bitte ich um Nachsicht, dass ich hierzu zum aktuellen Zeitpunkt noch keine detaillierte Angaben machen kann.

• **Frage Nr. 700 von Herrn FRECHES (PFF) an Ministerpräsident PAASCH zu Natur-Projekten zur Kompensation der Hochspannungsleitung von Elia**

Hochspannungsnetzbetreiber Elia finanziert einen Fonds in Höhe von 340.000 Euro zur *"Unterstützung der nachhaltigen Entwicklung und der Biodiversität durch Landschaftsgestaltung und Projekte"* in fünf Gemeinden im Bezirk Verviers: Malmedy, Spa, Stavelot, Stoumont und Trois-Ponts.

Wie Grenz-Echo es berichtet, treibt Elia seit einigen Jahren den Ausbau der Ostschleife voran. Das Großprojekt wird in mehreren Stufen umgesetzt. Derzeit läuft die zweite Phase, die darin besteht, eine neue Leitung anstelle der bestehenden Verbindung zwischen den Umspannwerken Bévercé und Trois-Ponts zu bauen.

Hochspannungsfreileitungen sind eine sehr sichtbare menschliche Spur in der Naturlandschaft. Elia hat es für notwendig erachtet, diese Verzerrung zu kompensieren. Das Stromunternehmen wird *"28 Entwicklungen und Projekte [...] zur Verbesserung der Qualität der Landschaft und der Biodiversität"* finanzieren. Die Projekte werden von der Genossenschaft Ecofirst unterstützt.

Neben Sensibilisierungsmaßnahmen und Konferenzen wird es auch Aktionen geben, um Waldbesitzer bei ihren Bemühungen zu unterstützen, den Wald zu verjüngen, mit einer Diversifizierung der gepflanzten Baumarten, um dem Klimawandel besser widerstehen zu können.

Solche Projekte helfen den Gemeinden, ihre Wälder nachhaltiger zu pflegen und die Attraktivität der Landschaft zu bewahren, was wiederum dem lokalen und regionalen Tourismus hilft, attraktiv zu bleiben.

Meine Fragen an Sie, werter Herr Minister, sind folgende:

- *Was ist Ihre Stellungnahme zu solchen Projekten?*
- *Sind solche Projekte für die DG momentan geplant?*

Antwort des Ministerpräsidenten:

Wenn wir dem globalen Klimawandel wirksam entgegenwirken wollen, werden wir Energieproduktions- und Verbrauchsgewohnheiten drastisch verändern müssen. Volatilere Energiequellen wie Wind oder Photovoltaik werden verstärkt zu aktivieren sein, was zwangsläufig sowohl mit einer Stärkung von Lager- und Transportinfrastrukturen als auch mit dem strategischen Einsatz von Ausgleichsmechanismen und Notkapazitäten einhergehen muss.

Kurzum: Der konsequente Ausbau des Hochspannungsnetzes ist unerlässlich, um nachhaltige dezentrale Versorgungsmodelle voranzutreiben.

Wohlbemerkt fällt die Regulierung des Energietransports auf Hochspannungsebene in die Zuständigkeit des föderalen Energieministers. Die DG hat hierfür keine Befugnisse. Gleichzeitig stellen auch wir fest, dass bei der Verlegung neuer Stromleitungen immer das Risiko besteht, Landschaftsbilder zu beeinträchtigen.

Solche Risiken müssen bei der Projektentwicklung frühzeitig erkannt und durch flankierende Maßnahmen begrenzt werden.

Auch hier sei bemerkt, dass für Umweltschutzbestimmungen auf unserem Gebiet nicht die DG sondern die Wallonische Region zuständig ist. Dennoch pflegt die Regierung regelmäßige Kontakte zum Netzbetreiber Elia, so z. B. anlässlich der Verlegung der alegro-Trasse und der Ostschleife. Elia hat in den vergangenen Jahren mehrere Partnerschaften entwickelt, um die nachhaltige Entwicklung und die Biodiversität in Gemeinden zu fördern, die von seinen Infrastrukturprojekten betroffen sind.

Im vom Fragesteller thematisierten Fall leitete Elia eine neuartige Zusammenarbeit mit der Genossenschaft Ecofirst ein. Ecofirst unterstützte die von der zweiten Phase des Ostschleifenprojekts betroffenen Gemeinden Malmedy, Spa, Stavelot, Stoumont und Trois-Ponts bei der Realisierung von Landschaftsgestaltungsprojekten, die wiederum durch Mittel eines von Elia finanzierten „Community Funds“ (Gemeinschaftsfonds) unterstützt wurden. Besagter Fonds wird jeweils bei der Realisierung neuer Freileitungen, Hochspannungsumspannwerke oder anderer Großprojekte mit finanziellen Mitteln ausgestattet und richtet sich an betroffene Gemeinden, ihre Einwohner und deren Verbände.

Wenn die Bedingungen für den Zugang zum Fonds erfüllt sind, informiert Elia die betroffenen Gemeinden.

Dabei wird ein Budget festgelegt, das sich nach der Anzahl der von der Infrastruktur durchquerten Kilometer richtet. Der Schwerpunkt liegt auf Projekten, die die energetische Wende fördern und zur Verbesserung der Umwelt beitragen. Projektvorschläge können von Bürgerinnen und Bürgern, Vereinen, Genossenschaften und Gemeinden eingereicht werden.

Wenn in Zukunft Gemeinden der DG von derartigen Infrastrukturprojekten betroffen sein sollten und diese unter die Bedingungen des Community Fund fallen, wird Elia diese rechtzeitig hierüber informieren. Das hat Elia uns zugesichert.

• **Frage Nr. 701 von Herrn SERVATY (SP) an Ministerpräsident PAASCH zur eventuell durch sprachliche Benachteiligung gestiegenen Durchfallquote bei der theoretischen Führerscheinprüfung**

Im Hinblick auf die Vorbereitung des Führerscheins und die damit verbundene theoretische Prüfung, die von jedem Führerscheinanwärter mit einem Resultat von mindestens 41 von 50 Punkten bestanden werden muss, ist eine gezielte Vorbereitung von großer Bedeutung.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang nicht zuletzt, dass für keinen der Führerscheinanwärter eine Benachteiligung entsteht, weder bei der Vorbereitung noch im Zuge der Prüfung selbst und dies weder in sozialer noch in sprachlicher Hinsicht.

Aktuell besteht zur Vorbereitung auf die theoretische Fahrprüfung die Möglichkeit, entweder ein Fahrschulbuch im Wert von 40 Euro zu erwerben oder darüber hinaus an verschiedenen Vorbereitungskursen von insgesamt 12 Stunden zum Preis von ungefähr 100 Euro teilzunehmen. An dieser Stelle muss jedoch ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass jeder Führerscheinanwärter nach zwei Fehlversuchen in der theoretischen Führerscheinprüfung verpflichtet wird, die bereits erwähnten 12 Theoriestunden in einer Fahrschule zu belegen.

In der Bevölkerung mehren sich indes Schilderungen, die eine sprachliche Benachteiligung beim Absolvieren der theoretischen Prüfung vermuten lassen.

Auch in den Medien wurde dieser Sachverhalt bereits thematisiert. Zudem berichteten die Verantwortlichen des Jugendtreff Inside in einem Beitrag auf Facebook darüber, dass sie vermehrt von Jugendlichen und Eltern Hinweise erhielten, wonach die theoretische Führerscheinprüfung wohl immer schwieriger geworden sei und Jugendliche mitunter an ihr verzweifeln. Des Weiteren hinterfragt der Jugendtreff Inside, ob die Übersetzungen der Fahrschulbücher und insbesondere der Prüfungsfragen sprachlich korrekt durchgeführt werden. In der Tat können zum Beispiel eine in fehlerhaftem Deutsch formulierte Frage oder eine ob ihrer sprachlichen Formulierung mehrere Interpretationen zulassende Frage zu erhöhten Fehlerzahlen und somit auch zu einer erhöhten Durchfallquote führen. Dabei droht eine weitere Benachteiligung aufgrund des zeitaufwendigen mehrfachen Nachlesens der Frage.

Hierzu lauten meine Fragen:

- *Kann bestätigt werden, dass die gestiegene Durchfallquote bei der theoretischen Führerscheinprüfung mitunter mit mangelhaften Übersetzungen zusammenhängt?*
- *Hat die Regierung der Deutschsprachigen Gemeinschaft die Möglichkeit, Fahrschulbücher und Prüfungsfragen auf ihre sprachliche Korrektheit überprüfen und gegebenenfalls korrigieren zu lassen, um zu verhindern, dass deutschsprachige Anwärter aufgrund der eventuellen Fehler benachteiligt werden?*
- *Könnte Prüfungsanwärtern die Möglichkeit geboten werden, sich anderweitig, beispielsweise anhand einer – sprachlich korrekten - App auf die Prüfung vorzubereiten?*

Antwort des Ministerpräsidenten:

Ich kann bestätigen, dass mir ähnliche Beschwerden zugetragen wurden wie Ihnen, Kollege Servaty. Ob es eine steigende Durchfallquote bei den theoretischen Führerscheinprüfungen gibt, kann ich derzeit nicht überprüfen, weil die Organisation der

Führerscheinprüfungscentren keine Befugnis der Deutschsprachigen Gemeinschaft sondern der Wallonischen Region ist.

Mir ist bewusst, dass in der Bevölkerung mitunter der Eindruck entstanden ist, wir seien für die theoretischen Fahrschulprüfungen zuständig, weil wir für das Unterrichtswesen zuständig sind. Dem ist aber nicht so. Die Fahrschulprüfungen sind eine Befugnis der WR. Deshalb haben wir auch keinen direkten Zugriff auf die Daten der Zentren. Der RDJ hat sich jedoch bereits vor einiger Zeit mit dieser Thematik befasst. Dadurch konnte ich eine begrenzte Einsicht in einen Teil der Statistik erhalten. Mir liegen Statistiken des Prüfungszentrums Eupen für die Jahre 2019 und 2020 vor. In 2019 betrug der Anteil der bestandenen Prüfungen 42,8 %, im Jahr 2020 erhöhte sich die Erfolgsquote auf 45,5%.

Das ist zwar eine leichte Verbesserung, bedeutet aber, dass mehr als die Hälfte aller abgelegten theoretischen Prüfungen nicht bestanden wurden.

In der Tat sind auch mir Berichte über sprachlich zweifelhafte Formulierungen in der deutschen Prüfungsversion zugetragen worden. Ich werde deshalb der zuständigen wallonischen Ministerin De Bue den Vorschlag unterbreiten, eine Prüfung der Schulbücher und Prüfungsfragen auf ihre sprachliche Korrektheit vorzunehmen.

Ich werde der Kollegin vorschlagen, eine bilaterale Adhoc-Arbeitsgruppe einzusetzen, um eine Analyse der Zahlen und Unterlagen vorzunehmen und ggfs Korrekturen anzubringen. Ich hoffe, dass die WR dazu bereit sein wird.

Unabhängig vom Problem der Sprache beklagen Anwärter, dass der klassische Vorbereitungskurs nicht für jedes Publikum geeignet sei. Menschen mit Lern- oder Sprachschwierigkeiten bspw. benötigten eine besondere Unterstützung.

Da der Führerschein für die berufliche Integration sehr wichtig sein kann, hat Beschäftigungsministerin IW eine technische Arbeitsgruppe ins Leben gerufen. Diese technische Arbeitsgruppe ist Teil des REK-Projektes „Vermittlung aus einer Hand“.

Der Fördervorschlag der Arbeitsgruppe greift zum einen jene Ansätze auf, die bereits zur Förderung von Menschen mit Sprach- oder Lernschwierigkeiten an anderer Stelle unternommen wurden.

Hier zu nennen sind insbesondere die Arbeiten der DSL und Info-Integration.

Beide Einrichtungen haben zudem gemeinsam unterstützende angepasste didaktische Materialien erarbeitet und besondere Vorbereitungskurse organisiert.

Dabei haben sie mit Trägern wie Alteo, dem Viertelhaus oder Patchwork zusammengearbeitet.

Das ist eine sehr lobenswerte Initiative, die aber natürlich nicht alle Probleme lösen kann.