



PROTOKOLL

Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr

5. Sitzung, per Videokonferenz, am 18. November 2021

Öffentlich, 14.00 bis 17.16 Uhr

Tagesordnung	Ergebnis
1. Insolvenz der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH Folgen Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktion der CDU – Vorlage 18/678 – [Link zum Vorgang]	Erledigt (S. 6 – 19)
2. a) Indikatorenbericht 2021 der Nachhaltigkeitsstrategie Rheinland-Pfalz Bericht (Unterrichtung) zu Drs 15/2113 Landesregierung – Drucksache 18/1332 – [Link zum Vorgang] b) Antrag SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP auf Besprechung im Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr Unterrichtung Landtagspräsident – Drucksache 18/1470 – [Link zum Vorgang]	Erledigt (S. 5; 46 – 48) Erledigt (S. 5; 46 – 48)
3. Stand der Umsetzung der Empfehlungen der Enquete-Kommission Tourismus RLP Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktion der AfD – Vorlage 18/601 – [Link zum Vorgang]	Erledigt (S. 20 – 24)
4. Versorgungssicherheit für Industriemetalle (Magnesium) Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktion der FREIEN WÄHLER – Vorlage 18/710 – [Link zum Vorgang]	Erledigt mit der Maßgabe schriftlicher Berichterstattung (S. 4 – 5)
5. Pendler-Radrouten in Rheinland-Pfalz Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktion der CDU – Vorlage 18/717 – [Link zum Vorgang]	Erledigt mit der Maßgabe schriftlicher Berichterstattung (S. 4 – 5)

Tagesordnung	Ergebnis
6. Bauprojektmanagement des Landesbetrieb Mobilität (LBM) Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktion der CDU – Vorlage 18/731 – [Link zum Vorgang]	Erledigt (S. 25 – 27)
7. Umsetzung des Radverkehrs-Entwicklungsplans Rheinland-Pfalz 2030 Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Vorlage 18/732 – [Link zum Vorgang]	Erledigt mit der Maßgabe schriftlicher Berichterstattung (S. 4 – 5)
8. Serienproduktion von E-LKWs in Wörth Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktion der FDP – Vorlage 18/736 – [Link zum Vorgang]	Erledigt mit der Maßgabe schriftlicher Berichterstattung (S. 4 – 5)
9. Auswirkungen einer möglichen Ausgliederung im Opel-Konzern auf das Opel-Komponentenwerk und die geplante Batteriezellenfabrik in Kaiserslautern Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktion der SPD – Vorlage 18/770 – [Link zum Vorgang]	Erledigt (S. 28 – 29)
10. Die wirtschaftliche Entwicklung in Rheinland-Pfalz unter Corona-Bedingungen und Unterstützungsmaßnahmen für unsere Unternehmen Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktionen der SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP – Vorlage 18/771 – [Link zum Vorgang]	Erledigt mit der Maßgabe schriftlicher Berichterstattung (S. 5)
11. Wiederaufbauhilfe für Unternehmen im Ahrtal Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktionen der SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP – Vorlage 18/773 – [Link zum Vorgang]	Erledigt (S. 30 – 33)
12. Brückenzustände in Rheinland-Pfalz Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktion der CDU – Vorlage 18/780 – [Link zum Vorgang]	Erledigt (S. 34 – 38)
13. Engpässe durch Lieferkettenprobleme Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktion der AfD – Vorlage 18/783 – [Link zum Vorgang]	Erledigt (S. 39 – 41)

Tagesordnung

Ergebnis

- | | |
|---|--------------------------|
| 14. Mangel an LKW-Fahrern in Rheinland-Pfalz
Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
Fraktion der FREIEN WÄHLER
– Vorlage 18/784 – [Link zum Vorgang] | Erledigt
(S. 42 – 45) |
| 15. Verschiedenes | (S. 49) |

Abg. Dr. Anna Köbberling eröffnet die Sitzung und begrüßt die an der Videokonferenz teilnehmenden Abgeordneten, Staatssekretärin Petra Dick-Walther und Staatssekretär Randolf Stich für die Landesregierung sowie Dr. Petra Wried, stellvertretende Geschäftsführerin des Landesbetriebs Liegenschafts- und Baubetreuung und Dr. Michael Ludorf, Geschäftsführer der Entwicklungsgesellschaft Hahn mbH.

Vor Eintritt in die Beratungen:

Abg. Dr. Anna Köbberling erläutert, der Ausschussvorsitzende Andreas Rahm sei erkrankt. Der Ausschuss wünsche ihm gute Besserung. Zugleich sei der stellvertretende Vorsitzende Dr. Helmut Martin verhindert. Die Vorläufige Geschäftsordnung des Landtags sehe unter § 78 Abs. 1 Satz 2 vor, dass aus der Mitte des Ausschusses ein Mitglied die Sitzungsleitung übernehme.

Die Obleute seien im Vorfeld der Sitzung übereingekommen, dass sie dies übernehmen solle, wofür sie sich bedanke.

Der Ausschuss wählt Abg. Dr. Anna Köbberling zur Sitzungsleiterin (einstimmig).

Vors. Abg. Dr. Anna Köbberling bedankt sich für das Vertrauen.

Punkte 4, 5, 7, 8 und 10 der Tagesordnung:

4. Versorgungssicherheit für Industriemetalle (Magnesium)

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
Fraktion der FREIEN WÄHLER
– [Vorlage 18/710](#) – [\[Link zum Vorgang\]](#)

5. Pendler-Radrouten in Rheinland-Pfalz

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
Fraktion der CDU
– [Vorlage 18/717](#) – [\[Link zum Vorgang\]](#)

7. Umsetzung des Radverkehrs-Entwicklungsplans Rheinland-Pfalz 2030

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– [Vorlage 18/732](#) – [\[Link zum Vorgang\]](#)

8. Serienproduktion von E-LKWs in Wörth

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
Fraktion der FDP
– [Vorlage 18/736](#) – [\[Link zum Vorgang\]](#)

10. Die wirtschaftliche Entwicklung in Rheinland-Pfalz unter Corona-Bedingungen und Unterstützungsmaßnahmen für unsere Unternehmen

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
Fraktionen der SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP
– [Vorlage 18/771](#) – [\[Link zum Vorgang\]](#)

Die Anträge sind erledigt mit der Maßgabe schriftlicher Berichterstattung gemäß § 76 Abs. 2 Satz 3 Vorl. GOLT.

Punkte 2 a und 2 b der Tagesordnung:

2 a) Indikatorenbericht 2021 der Nachhaltigkeitsstrategie Rheinland-Pfalz

Bericht (Unterrichtung) zu Drs 15/2113
Landesregierung
– [Drucksache 18/1332](#) – [\[Link zum Vorgang\]](#)

b) Antrag SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP auf Besprechung im Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr

Unterrichtung
Landtagspräsident
– [Drucksache 18/1470](#) – [\[Link zum Vorgang\]](#)

Die Tagesordnungspunkte werden gemeinsam und vor Punkt 15 – Verschiedenes – behandelt.

Punkt 1 der Tagesordnung:

Insolvenz der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH Folgen

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT

Fraktion der CDU

– [Vorlage 18/678](#) – [\[Link zum Vorgang\]](#)

Abg. Karina Wächter führt zur Begründung aus, in den vergangenen Wochen und Monaten seien der Flughafen Hahn und die damit verbundenen Gesellschaften immer wieder und leider tendenziell negativ in den Schlagzeilen aufgetaucht.

Am 19. Oktober 2021 sei durch Medienberichte und letztlich das Amtsgericht Bad Kreuznach bestätigt worden, dass für die fünf Gesellschaften am Flughafen Hahn Insolvenzanträge gestellt worden seien. Insbesondere mit Blick auf die in der Region unmittelbar betroffenen Menschen sei von Interesse, welche Folgen und Auswirkungen die Landesregierung durch diese Insolvenzen erwarte, wie Arbeitsplätze gesichert werden könnten und wie es mit der fliegerischen Nutzung und dem Frachtbetrieb weitergehe.

Zu fragen sei, ob die Landesregierung einzuwirken beabsichtige und inwieweit sie tätig werde, um in Zusammenarbeit mit den Kommunen vor Ort darauf hinzuwirken, den Flughafen Hahn in eine gute Zukunft für die Region zu führen und den Menschen vor Ort sowohl Arbeitsplätze als auch eine Perspektive zu geben.

Besonders hervorzuheben sei das Optionsrecht, zu dem um besondere Stellungnahme gebeten werde, welche Möglichkeiten die Landesregierung sehe, um auf diese Flächen zuzugreifen und was die Landesregierung zu tun beabsichtige, um weiteres Brachliegen der Flächen zu verhindern und eine tatsächliche Entwicklung zu ermöglichen.

Staatssekretär Randolph Stich berichtet, die Flughafen Frankfurt Hahn GmbH (FFHG) und weitere operative Gesellschaften der HNA Airport Group hätten beim Amtsgericht Bad Kreuznach Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens gestellt. Bei diesen handle es sich um die FFHG-Tochtergesellschaft JFH Jet Fuel Hahn GmbH sowie die HNA Airport Services GmbH, HHN Airport Technology GmbH und die HHN Aviation Security GmbH.

Das Amtsgericht Bad Kreuznach habe den Anträgen am 19. Oktober 2021 entsprochen und Rechtsanwalt Dr. Jan Markus Plathner von der Kanzlei Brinkmann & Partner aus Frankfurt zum vorläufigen Insolvenzverwalter bestellt. Über den ebenfalls gestellten Insolvenzantrag für die HNA Airport Group GmbH sei noch nicht entschieden worden.

Das Land Rheinland-Pfalz sei seit der Privatisierung vor einigen Jahren nicht mehr an der FFHG beteiligt. Die Landesregierung habe immer betont, dass niemand eine Garantie für künftige Entwicklungen abgeben könne. Das gelte insbesondere für die hart umkämpfte Luftfahrtbranche und zeige sich an der Verkehrsentwicklung am Flughafen Frankfurt Hahn sowie an vielen anderen, insbesondere Regionalflyghäfen.

Hinzu kämen nach wie vor die gravierenden Folgen der Corona-Pandemie sowie die massiven Auswirkungen auf die gesamte weltweite Luftfahrt- und Tourismusbranche. Der Flughafen Frankfurt Hahn habe sich anscheinend nicht schnell genug den Änderungen anpassen, die Folgen der Corona-Pandemie überwinden und den Flughafen strategisch stärken können.

Derartige Chancen scheinen bis vor Kurzem allerdings noch gesehen worden zu sein. Es sei der FFHG gelungen, den Frachtumschlag trotz der schwierigen Rahmenbedingungen deutlich zu erhöhen. Die Entwicklungsperspektiven dürften gerade in diesem Segment liegen.

Noch Anfang Oktober habe es seitens der Flughafengesellschaft geheißen, sie sei ohne Beihilfen und Kurzarbeit durch die Corona-Pandemie gekommen. Ohne die finanzielle Unterstützung der HNA Group sei für die FFHG und die verbundenen Gesellschaften jedoch offenkundig nur der Weg in ein geordnetes Insolvenzverfahren geblieben.

Fast allen kleinen Regionalflughäfen fehle es derzeit aufgrund der Corona-Pandemie an Liquidität. Die Rettungsaktion des Bundes zu Jahresbeginn habe sich auf 15, vor allem größere Verkehrsflughäfen in Deutschland konzentriert. Der Flughafen Hahn habe seitens des Bundes keine gesonderten Mittel erhalten.

Die Landesregierung habe in den vergangenen Jahren alle Anstrengungen unternommen, den Flughafen in eine gute Zukunft zu begleiten. Nach den europarechtlichen Vorgaben musste der Flughafen privatisiert werden. Die staatliche Förderung des Flughafenbetriebs sei durch die Luftverkehrsrichtlinie 2014 auf einen Übergangszeitraum begrenzt gewesen. Dazu sei in der 4. Sitzung des Rechtsausschusses am 4. November 2021 ausführlich berichtet worden.

Das Land habe den rechtlichen Rahmen des europäischen Beihilferechts ausgeschöpft und für den Zeitraum nach dem Verkauf an die HNA Group Betriebs- und Investitionsbeihilfen sowie Zuwendungen im Bereich der Brandbekämpfung und des medizinischen Dienstes zugesagt. Für die Geschäftsjahre 2017 und 2018 seien rund 10,2 Millionen Euro an Betriebsbeihilfen sowie weitere knapp 5,2 Millionen Euro für Sicherheitskosten ausgezahlt worden. Anträge für die Geschäftsjahre 2019 und 2020 lägen bekanntlich nicht vor.

Die Auszahlung weiterer Betriebsbeihilfen sei insbesondere seit dem Urteil des Gerichts der Europäischen Union (EuG) vom 19. Mai 2021 vorerst gesperrt. Dazu habe die Landesregierung in verschiedenen Ausschüssen berichtet. Die Landesregierung habe jedoch alle Rechtsschutzmöglichkeiten ergriffen, damit die Genehmigung der Europäischen Kommission wieder eine Grundlage für Betriebsbeihilfen habe bieten können. Gegen das Urteil vom 19. Mai 2021 habe die Landesregierung bereits vor der Eröffnung des vorläufigen Insolvenzverfahrens Rechtsmittel beim Europäischen Gerichtshof (EuGH) eingelegt. Das Urteil sei folglich noch nicht rechtskräftig. Die Europäische Kommission wende sich mit der Begründung, dass es rechtsfehlerhaft sei, ebenfalls gegen das Urteil und habe – besonders bemerkenswert – inzwischen selbst Rechtsmittel eingelegt.

In der 4. Sitzung des Rechtsausschusses sei ausführlich berichtet worden, dass die Landesregierung in dem Verfahren anwaltlich vertreten sei und entsprechend der anwaltlichen Empfehlung einen Rechtsschutzantrag beim EuGH gestellt habe.

Erst mit dem Abschluss der Verfahren werde sich endgültig herausstellen, ob die Genehmigung der Betriebsbeihilfen durch die Europäische Kommission fehlerhaft gewesen sei oder ob die Betriebsbeihilfen für die Jahre 2017 und 2018 zu Recht an die Flughafengesellschaft ausgezahlt worden seien und aufgrund der im Privatisierungsverfahren 2017 gemachten Zusage hätten ausgezahlt werden müssen.

Zu den Urteilsfolgen sei bereits ausführlich berichtet worden, unter anderem in der 2. Sitzung des Wirtschaftsausschusses am 24. Juni 2021, in der 2. Sitzung des Innenausschusses am 29. Juni 2021, in der 2. Sitzung des Haushalts- und Finanzausschusses am 1. Juli 2021 sowie in der 4. Sitzung des Rechtsausschusses am 4. November 2021.

Viele Menschen, zuvorderst die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der betroffenen HNA-Gesellschaften, aber auch Geschäftspartnerinnen und -partner, Kundinnen und Kunden sowie Betriebe vor Ort stellten sich die Frage, wie es mit dem Flughafen weitergehe. Der vorläufige Insolvenzverwalter habe mitgeteilt, dass der Betrieb des Flughafens Frankfurt Hahn zunächst im vollen Umfang weiterlaufe. Es hätten bereits Investoren Interesse bekundet. Ein internationaler Investorenprozess werde vorbereitet.

Dies sei zunächst eine wichtige Botschaft für den Flughafen, insbesondere für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die ihre Löhne und Gehälter zunächst weitergezahlt bekämen. Mit einem Insolvenzverfahren sei nicht automatisch die Einstellung des operativen Betriebs verbunden, vor allem dann nicht, wenn entsprechendes Geschäft vorhanden sei und Entwicklungschancen gesehen würden.

Entwicklungsperspektiven des Flughafens dürften insbesondere im Bereich der Luftfracht liegen. Seit der Privatisierung im Jahr 2017 sei es der FFHG gelungen, den Frachturnschlag trotz der schwierigen Rahmenbedingungen deutlich zu erhöhen. Im Jahr 2016, dem Jahr vor der Privatisierung, habe die FFHG noch gut 72.000 t Luftfracht erzielt. Im laufenden Jahr 2021 seien es allein bis Ende September über 201.000 t Luftfracht gewesen. Die Menge habe sich bisher fast verdreifacht, und eine weitere Steigerung sei absehbar.

Der vorläufige Insolvenzverwalter werde nach Einsetzung durch das Insolvenzgericht die Situation der Gesellschaften prüfen und die Geschäfte des Unternehmens nach den insolvenzrechtlichen Regeln führen. Das Insolvenzgericht werde dann über die Eröffnung der Insolvenzverfahren entscheiden.

Das Weitere hänge vom Verlauf der Insolvenzverfahren und dem Erfolg der Investorensuche ab, sei aber nicht zu prognostizieren. Die Landesregierung werde dieses Verfahren unterstützen und sei sich sicher, dass der vorläufige Insolvenzverwalter jede Anstrengung unternehmen werde, für den Flughafen neue strategische Partner zu finden, und jede Möglichkeit ergreifen werde, den Flughafen durch diese schwierige Phase zu führen.

Es stelle sich nicht nur die Frage, wie es mit dem Flughafenbetrieb weitergehe. Vielmehr gehe es auch um die Auswirkungen der Insolvenzverfahren auf das Optionsrecht. Nach dem Optionsvertrag vom 1. März 2017 stehe der HNA Airport Group GmbH ein dreijähriges Optionsrecht zu, landseitige

Grundstücke am Flughafen Hahn zum aktuellen Verkehrswert von den Eigentümern der Liegenschaften – das seien der Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung (LBB) sowie die Entwicklungsgesellschaft Hahn (EGH) – zu erwerben.

Nach Optionsausübung erfolge eine Wertermittlung durch den zuständigen Gutachterausschuss. Dieses sei im Juni 2021 abgeschlossen worden. Für die Gesamtfläche sei ein Wert von rund 25 Millionen Euro ermittelt worden.

Es sei zu Beginn erwähnt worden, dass das Insolvenzgericht über den Insolvenzantrag der HNA Airport Group GmbH noch nicht entschieden habe. Insoweit sei der weitere Verfahrensverlauf zu beachten.

Im Nachgang zur Sitzung des Rechtsausschusses, in der Fragen zum Thema der Hightech-Bürgschaft und zur Zuleitung des damaligen Anteilskaufvertrags aus dem Jahr 2017, zum Optionsvertrag und zum parlamentarischen Verfahren offengeblieben seien, sei auf die inzwischen erschlossene Vorlage der Landesregierung vom 12. November 2021 – Vorlage 18/815 – hinzuweisen.

Dr. Petra Wriedt (Stellv. Geschäftsführerin Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung) schließt ergänzend eine Schilderung der Ausgangslage zum Optionsvertrag und den Optionsflächen an. Demnach sei am 1. März 2017 zwischen dem Land Rheinland-Pfalz, der EGH sowie der HNA Airport Group GmbH eine Optionsvereinbarung zum Erwerb weiterer Grundstücke geschlossen worden. Mit Erklärung vom 28. Februar 2020 habe die HNA Airport Group GmbH ihr Erwerbsrecht für alle Grundstücke ausgeübt. Damit sei ein Vorvertrag zustande gekommen, der beide Parteien verpflichtet, an dem Aushandeln der Bedingungen des Kaufvertrags mitzuwirken bzw. beide Parteien berechtige, den Abschluss eines Kaufvertrags in Gestalt einer von ihr formulierten Vertragserklärung zu verlangen.

Laut dem Optionsvertrag ist der Kaufpreis durch Wertgutachten des örtlich zuständigen kommunalen Gutachterausschusses zu ermitteln. Diese lägen mit Datum vom 16. Juni 2021 vor. Die dem LBB zugeordneten Flächen in einer Größenordnung von 115 ha seien mit insgesamt knapp 20 Millionen Euro bewertet worden. Die Gutachten unterstellten die Altlastenfreiheit der bewerteten Grundstücke.

EGH und LBB hätten dann gemeinsam einen dem Optionsvertrag entsprechenden unterschriftsreifen Kaufvertragsentwurf erarbeitet, welcher der Geschäftsführung der HNA Airport Group GmbH mit Schreiben vom 17. September 2021 zugesandt worden sei. Am 29. September 2021 habe eine Besprechung seitens des LBB und der EGH mit Christoph Götzmann, Mitglied der Geschäftsführung der HNA Airport Group GmbH, stattgefunden, die leider ohne konkretes Ergebnis geblieben sei. Nachfolgend habe daher ein weiterer Termin mit der Geschäftsführung der HNA Airport Group GmbH vereinbart werden sollen.

Am 19. Oktober 2021 sei allerdings im Insolvenzantragsverfahren über das Vermögen der FFHG die vorläufige Verwaltung des Vermögens der Antragstellerin angeordnet worden. Das Amtsgericht Bad Kreuznach habe auf Anfrage des LBB mit Schreiben vom 15. November 2021 mitgeteilt, dass

auch für die HNA Airport Group GmbH ein Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens vorliege, Entscheidungen vom Amtsgericht aber noch nicht getroffen worden seien.

Am 19. November 2021 finde eine Besprechung zwischen dem LBB, der EGH und dem für die FFHG bestellten vorläufigen Insolvenzverwalter statt, um gegebenenfalls eine Rückmeldung zu erhalten, inwieweit die landseitigen Grundstücke für das Insolvenzverfahren der FFHG von Bedeutung seien.

Generell habe nach dem Insolvenzrecht der Insolvenzverwalter bei nicht erfüllten Verträgen, wie er in diesem Fall vorliege, das Wahlrecht, anstelle des Schuldners den Vertrag zu erfüllen oder die Erfüllung abzulehnen. Der andere Vertragsteil könne seinerseits eine angemessene Frist setzen, innerhalb derer der Insolvenzverwalter erklären müsse, ob er den Vertrag erfüllen werde.

Demnach bleibe jetzt die Eröffnung des Insolvenzverfahrens und sodann abzuwarten, ob der Insolvenzverwalter sein Wahlrecht zur Vertragserfüllung ausüben werde. Für den Fall, dass es zu keinem Abschluss des Grundstückskaufvertrags komme, liege die weitere Nutzung der Grundstücke beim LBB. Dabei sei zu berücksichtigen, dass es sich bei der Fläche von 115 ha um mehrere Einzelflächen in unterschiedlichen Lagen handle, die verschieden genutzt würden.

Für die weitere Entwicklung könnten daraus vier Blöcke gebildet werden. Im ersten Block lägen verschiedene gewerblich nutzbare oder bereits genutzte Flächen mit insgesamt rund 23 ha, die ohne weitere Entwicklung und damit kurz- bzw. mittelfristig veräußert werden könnten. Der zweite Block umfasse weitere Flächen, die im Bestand des LBB verblieben. Dabei handle es sich um den Golfplatz und um Flächen, die derzeit bereits durch den LBB, den Landesbetrieb Mobilität (LBM) und die Hochschule der Polizei als Büroflächen, Werkstätten oder Bauhof genutzt würden. Insgesamt handle es sich um rund 40 ha.

Im dritten Block befänden sich Flächen des sogenannten Logistikparks Flughafen Frankfurt Hahn Nord. Für diese sei mit dem Planungsträger Zweckverband Flughafen Hahn abzustimmen, dass das Bebauungsplanverfahren zur Ausweisung von Gewerbeflächen zeitnah wiederaufgenommen werde. Dieses Plangebiet umfasse eine Fläche von rund 28 ha.

Im vierten Block verblieben 24 ha, bei denen es sich im Wesentlichen um Waldflächen und um Sondernutzungen wie das Enteisungswasser-Separierungsbecken am Goldplatz handle. Die Nutzung dieser Flächen sei im Einzelnen zu prüfen, weshalb dazu noch keine Aussage getroffen werden könne.

Sollte es zu keinem Kaufvertragsabschluss kommen, liege wie beschrieben ein Nutzungskonzept für die landseitigen Grundstücke vor.

Dr. Michael Ludorf (Geschäftsführer der Entwicklungsgesellschaft Hahn mbH) schließt an, im Sinne eines landesseitig möglichst einheitlichen Vorgehens würden sämtliche Schritte eng zwischen EGH und LBB abgestimmt. Die Äußerungen von Dr. Petra Wriedt zum Optionsrecht und den bestehenden Möglichkeiten gälten für die EGH analog.

Die EGH sei Eigentümerin von ca. 30 ha Flächen im sogenannten 300er-Bereich am Flughafen Hahn. Dies sei ungefähr das Gebiet zwischen dem Terminal und der Housing bzw. Hochschule der Polizei. Der Gutachterausschuss habe diese Flächen mit dem bereits erwähnten Gutachten vom 23. Juni 2021 mit ca. 5 Millionen Euro bewertet.

Ziel und Geschäftszweck der EGH sei seit ihrer Gründung die Entwicklung und Vermarktung der Flächen. So seien bereits im Jahr 2017 in enger Abstimmung mit den kommunalen Entscheidungsträgern erste Schritte zur Entwicklung eines Bebauungsplans für die Flächen der EGH unternommen worden. Angedacht gewesen sei die Entwicklung eines Gewerbegebiets.

Diese Entwicklung könne und werde wieder aufgenommen, sollte es nicht zum Abschluss eines Kaufvertrags kommen. In jedem Fall würden die weiteren Schritte eng mit dem LBB und den kommunalen Entscheidungsträgern vor Ort abgestimmt. In einer für den 7. Dezember 2021 anberaumten Aufsichtsratssitzung der EGH werde das weitere Vorgehen beraten.

Abg. Matthias Joa wirft die allgemeine Frage auf, welche Rolle die Landesregierung für sich formal oder materiell in Anspruch nehme. Bereits bei der Prüfung der Zahlen im Jahr 2016 sei ihm klar gewesen, dass die Wirtschaftlichkeitsannahmen deutlich überhöht und unrealistisch gewesen seien, auch wenn sich die Annahmen im Bereich der Fracht erfüllt hätten.

Staatsminister Roger Lewentz habe mit seiner Aussage, die Annahmen kämen formal von der EU und es habe das Land Rheinland-Pfalz nicht zu interessieren, ob die Annahmen plausibel seien, damalige Vermutungen bestätigt. Angesichts des Insolvenzverfahrens stelle sich die Frage, ob die Landesregierung noch irgendeinen Einfluss ausüben könne oder ob das Land rein formal völlig aus der Verantwortung genommen sei.

Ferner werde um Auskunft gebeten, ob mittlerweile externer Sachverstand eingeholt worden sei, der die Rechnungen prüfe und aktuell untersuche, ob es überhaupt realistisch sei, dass der Flughafen bei 20 % bis 40 % zusätzlicher Fracht und weitestgehend ohne Passagiergeschäft mit schwarzen Zahlen zu führen sei. Die Tendenz beim Passagiergeschäft sei eindeutig. Es sei zu befürchten, dass das Verfahren mit einem neuen Eigentümer abschließe und sich die Situation in etwa fünf Jahren wiederhole, weil sich die Landesregierung schon damals nicht habe mit den Zahlen beschäftigen wollen.

Staatssekretär Randolph Stich sagt auf Bitte des **Abg. Michael Wagner** zu, dem Ausschuss seinen Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen.

Abg. Stephan Wefelscheid begrüßt das Verfahren der Landesregierung, Kontakt zum Insolvenzverwalter zu suchen. Für das von Frau Dr. Wriedt erwähnte anstehende Gespräch rege er an, dem Insolvenzverwalter zu verdeutlichen, dass er gut daran tue, sich auf den Flughafen selbst zu konzentrieren und dem Land die Optionsflächen für die Weiterentwicklung zurückzugeben.

Das Land könne einem zukünftigen Eigentümer des Flughafens über die Optionsflächen unter anderem mit Landesfördermitteln ganz andere Möglichkeiten eröffnen, Infrastruktur zu schaffen, als

dass dies angesichts des die Sachlage verkomplizierenden EU-Beihilferechts möglich sei. Ein Verzicht auf das Optionsrecht sei daher der eleganteste Weg.

Abg. Dr. Jan Bollinger äußert zunächst sein Bedauern, dass sich die Fraktionen nicht auf eine gemeinsame Sondersitzung der zuständigen Fachausschüsse zu diesem wichtigen Thema hätten einigen können.

Zu den Optionsflächen stelle sich die Frage, weshalb im Kaufvertrag bzw. im Annex zum Kaufvertrag keine Vereinbarung getroffen worden sei, dass die Kaufoption für die Optionsflächen im Falle einer Insolvenz erlösche.

Es sei erwähnt worden, dass dem Insolvenzverwalter eine angemessene Frist für die Ausübung der Kaufoption gesetzt werden solle. Es sei zu fragen, wie diese Frist bemessen sein solle.

Weiterhin werde um Auskunft gebeten, ob durch die Insolvenz des Flughafens Hahn nicht der Verkehrswert der Flächen sinke. Der den Flächen zugemessene Wert dürfe auch davon abhängen, wie der Flughafen laufe. Von Interesse sei auch, welchen Wert die Option selbst habe und für wie viel Geld das Land die Option von der insolventen FFHG abkaufen könne.

Staatssekretär Randolph Stich antwortet, mit dem Vollzug des Kaufvertrags im Jahr 2017 sei die FFHG bezüglich der 82,5 % Anteile des Landes Rheinland-Pfalz privatisiert worden. Es verblieben noch 17,5 % Anteile, die nach wie vor das Land Hessen halte. Die FFHG sei insoweit ein Privatunternehmen, auf das das Land Rheinland-Pfalz grundsätzlich keinen Einfluss mehr habe.

Die Rolle der Landesregierung sei, analog zu anderen Fällen, in denen das Land Wirtschaftsunternehmen unterstütze, staatliche Beihilfen zu gewähren und in deren Rahmen zu überprüfen, ob die Voraussetzungen der Beihilfebewährung bei jeder Antragstellung vorlägen. Das Land habe aber schon vor Eröffnung des Insolvenzverfahrens keinen Einfluss mehr auf die Art und Weise gehabt, wie die FFHG ihre Geschäfte geführt habe. Dies gilt genauso für die Zeit nach Eröffnung des Insolvenzverfahrens. Die Rolle der Landesregierung sei die einer Fördergeberin und nur im Beihilfeverfahren aktiv.

Rechnungen könne die Landesregierung nur überprüfen, wenn Anträge im Beihilfeverfahren gestellt würden, wie es für die Jahre 2017 und 2018 für die Betriebsbeihilfen der Fall gewesen sei. Der Beihilfeprüfbescheid sehe vor, dass der Landesregierung ein Jahresabschluss vorzulegen sei und durch einen Wirtschaftsprüfer testiert werden müsse, dass die Beihilfen rechtmäßig gewährt worden seien, weil die Voraussetzungen des Beihilfebescheids vorlägen. Ansonsten bestehe kein Anspruch gegenüber der FFHG auf Offenlegung weiterer Daten.

Die Anregung des Abgeordneten Wefelscheid werde die Landesregierung selbstverständlich aufnehmen.

Bezüglich des Fehlens einer Insolvenzklauseel im Kaufvertrag werde auf die Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 15. November 2012, Aktenzeichen IX ZR 169/11, zur Wirksamkeit derartiger Lösungsklauseln verwiesen, die zuvor lange umstritten gewesen seien.

Der Bundesgerichtshof habe entschieden, dass eine insolvenzabhängige Lösungsklausel, die einer Partei für den Fall der Zahlungseinstellung, des Insolvenzantrags oder der Insolvenzeröffnung das Recht einräume, sich vom Vertrag zu lösen, unwirksam sei, wenn eine entsprechende Lösungsmöglichkeit nicht bereits spezialgesetzlich vorgesehen sei.

Es sei erneut auf die Vorlage 18/815 zu verweisen, in der im Hinblick auf die lange Erörterung dieser Frage im Rechtsausschuss dargelegt sei, wie die entsprechenden Verträge im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens vorgelegt worden und wie sie Gegenstand der Gesetzgebung im Jahr 2017 gewesen seien.

Dr. Petra Wriedt führt zum Verzicht auf das Optionsrecht aus, der LBB beabsichtige, mit dem Insolvenzverwalter Möglichkeiten zu besprechen, ob Teilflächen aus dem Vorvertrag möglichst frühzeitig entlassen werden könnten. Dabei handle es sich um Flächen südlich der Landstraße, die – wie der Golfplatz – aus Sicht des LBB für den Flugplatz keinerlei Bedeutung hätten.

Zur Angemessenheit der Frist könne noch keine Aussage getroffen werden, weil noch nicht entschieden sei, ob dem Insolvenzverwalter überhaupt eine Frist gesetzt werde. Dies sei im weiteren Verfahren zu prüfen. Mit den Ausführungen sei lediglich auf die generelle Möglichkeit gemäß § 103 der Insolvenzordnung hingewiesen worden, durch die sich der Insolvenzverwalter erklären könne, ob er Verträge, die von beiden Seiten noch nicht erfüllt worden seien, erfüllen wolle. Zu klären sei auch die Frage, ob eine andere Möglichkeit der Verständigung über die Flächen erreicht werden könne. Die Kommentierung sehe eine „angemessene Bedenkzeit“ vor, ohne diese genauer zu präzisieren. Dies sei im Einzelfall zu klären.

Ob der Verkehrswert der Flächen sinke, wenn der Flughafenbetrieb eingestellt werde, hänge auch davon ab, ob die Flächen im Verkehrswertgutachten mit Blick auf den Flughafen oder als reine Gewerbeflächen bewertet worden seien. Dem Gutachterausschuss solle nicht vorgegriffen werden, der gegebenenfalls zu Teilflächen noch einmal um Fortschreibung des Wertgutachtens gebeten werden müsse. Vorstellbar sei eine Neubewertung bei den unmittelbar an das Flughafengelände und die Landebahn angrenzenden und somit in der unmittelbaren Wirkung des Flughafens stehenden Flächen. Ob diese ober- oder unterhalb der Bewertung von Gewerbeflächen liegen werde, bleibe dem Gutachterausschuss vorbehalten.

Ein Abkauf des Optionsrechts durch die Landesregierung sei noch nicht möglich, weil noch kein Options-, sondern nur ein Vorvertrag vorliege, der die Beteiligten verpflichte, an einem Kaufvertrag mitzuwirken. Zunächst solle das Gespräch mit dem Insolvenzverwalter gesucht werden, damit dieser darlegen könne, welche Flächen in seiner weiteren Entwicklungskonzeption von Bedeutung seien. Komme dieses Gespräch zu keinem Ergebnis, werde die Landesregierung eine Frist setzen. Es sei unwahrscheinlich, dass es zu einem Abkauf komme, weil für diesen die Grundlage fehle.

Abg. Karina Wächter rekapituliert, das Wertgutachten sei auf der Basis erstellt worden, dass die Flächen altlastenfrei seien. Es sei bekannt, dass die Flächen einen Aufbau und eine gewisse Vergangenheit hätten. Von Interesse sei daher, inwieweit auf die Wertgutachten zurückgegriffen und von der Altlastenfreiheit ausgegangen werden könne.

Der Insolvenzverwalter habe versichert, dass die Löhne der Beschäftigten bis zum Ende des Jahres sichergestellt seien. Frau Dr. Wriedt habe allerdings gesagt, es gebe kein konkretes Enddatum der Verhandlungen. Es stelle sich folglich die Frage nach der Marschrichtung der Landesregierung und dem künftigen zeitlichen Ablauf, um sowohl voranzukommen als auch den Beschäftigten sichere Arbeitsplätze zu gewährleisten.

Abg. Dr. Jan Bollinger konstatiert, die von Staatssekretär Randolph Stich genannten Frachtzahlen seien bekannt. Bekannt sei zudem, dass dem Land seit 2019 keine testierten Jahresabschlüsse mehr vorlägen. Zu fragen sei, ob dem Land dennoch Erkenntnisse über Umsätze, Gewinne und Verluste der Flughafengesellschaft in den Jahren 2019 und 2020 vorlägen.

Ferner stelle sich hinsichtlich der Beihilfen die Frage, ob der Insolvenzverwalter die noch ausstehenden Beihilfen beantragen könnte, wenn er die fehlenden Jahresabschlüsse vorlegen würde. Aus den Medien sei zu erfahren gewesen, dass am Flughafen Hahn staatsanwaltschaftliche Ermittlungen wegen Steuer- und Subventionsbetrug liefen. Es sei davon auszugehen, dass dies die Beihilfen betreffe.

Diesbezüglich sei von Interesse, ob die Landesregierung plane, ihre Beihilfepolitik hinsichtlich des Flughafens Hahn zu ändern, um möglichen Beihilfebetrug auszuschließen und ob sie ausgezahlte Beihilfen auf möglichen Betrug prüfe. Ferner stelle sich die Frage, warum das Land den Prozess vor dem EuGH fortführe, dem Flughafen weiterhin Betriebsbeihilfen zahlen zu dürfen, obwohl Subventionsbetrug im Raum stehe.

Vor dem Urteil des EuG habe das Land bis 2024 Betriebs- und Investitionsbeihilfen zahlen dürfen. Sicherheitskosten hätten bis 2025 erstattet werden dürfen. Zu fragen sei, ob mit diesen Jahreszahlen Geschäftsjahre oder die jeweils letzten Jahre gemeint seien, in denen die Zuwendungen an den Flughafen ausgezahlt werden dürften.

Für den Fall, dass Betrug mit Landessubventionen vorliegen sollte, werde um Auskunft gebeten, in welcher Rolle sich die Landesregierung sehe und ob die eigene Rolle im Subventionsgeschehen aufgearbeitet werde.

Dr. Petra Wriedt führt zur Altlastenfreiheit aus, das Gutachten habe die Grundstücke ohne Berücksichtigung der Altlastensituation bewertet. Zu berücksichtigen sei, dass die Grundstücke 1995 vom Bund erworben worden seien. Im Vertrag mit dem Bund sei eine Vereinbarung enthalten, wonach bei Beseitigung von Altlasten eine 90%ige Kostenübernahme durch den Bund in Anspruch genommen werden könne.

Dieser Vertrag habe noch weitere Voraussetzungen, weshalb nicht alle Altlasten am Flughafen Hahn unter diese Erstattungspflicht vielen. Unter anderem hätten die Altlasten innerhalb einer bestimmten Frist angemeldet werden müssen. Dazu habe es seinerzeit Nachmeldungen gegeben. Zu einem großen Teil bestehe allerdings der Erstattungsanspruch gegenüber dem Bund.

Komme ein Kaufvertrag über Grundstücke am Flughafen Hahn zustande, würden die Erstattungsansprüche an den Erwerber abgetreten. Im Übrigen, etwa 10 % der Fläche umfassenden Bereich,

in dem der Bund keine Erstattung leiste, sei analog zur Regelung mit dem Bund erst dann eine Minderung möglich, wenn die Altlasten beseitigt worden seien oder der Käufer nachweise, dass er die Aufwendungen tatsächlich aufgebracht habe.

Die Ausführungen zum Wahlrecht des Insolvenzverwalters seien auf den Options- bzw. den Vorvertrag als gegenseitigen, aber noch nicht erfüllten Vertrag bezogen gewesen, nicht auf die Zahlung der Gehälter. Der betreffende § 103 Insolvenzordnung beziehe sich lediglich auf noch nicht erfüllte Verträge.

Staatssekretär Randolph Stich schließt an, die Landesregierung könne über Gewinne und Verluste der Flughafengesellschaft für die Geschäftsjahre 2019 und 2020 keine Aussagen treffen. Entsprechend der vertraglich festgelegten und den Regelungen der Beihilfegrundbescheide erhalte die Landesregierung nur dann Kenntnis der Jahresabschlüsse, wenn Beihilfen beantragt würden. Dies sei für die Jahre 2019 und 2020 nicht der Fall. Ansonsten bestehe nur die Möglichkeit, Zahlen im Unternehmensregister einzusehen, falls sie dort veröffentlicht würden. Das Land habe keine weitergehenden Rechte.

Die Beantragung weiterer Beihilfen durch den Insolvenzverwalter sei differenziert zu betrachten. Hinsichtlich der Betriebskosten befinde sich das Urteil des EuG vom Anfang des Jahres derzeit im Rechtsmittelverfahren beim EuGH. Solange dieser noch nicht über den einstweiligen Rechtsschutzantrag entschieden habe, könnten Betriebskostenbeihilfen weder beantragt noch ausgezahlt werden.

Die Landesregierung prüfe derzeit, welche Auswirkungen die Eröffnung des vorläufigen Insolvenzverfahrens und die mögliche Eröffnung des endgültigen Insolvenzverfahrens auf den Komplex der Sicherheitskosten habe. Diese rechtliche Prüfung sei noch nicht abgeschlossen, weshalb keine abschließende Stellungnahme abgegeben werden könne. Ein entsprechender Antrag des Insolvenzverwalters liege aber nicht vor.

Die Landesregierung habe in das derzeitige Beihilfeverfahren eine Reihe von Korrekturen eingebracht. Beihilfen würden nicht einfach auf Antrag ausgezahlt, sondern insbesondere die in Rede stehenden Beihilfen folgten bei der Genehmigung einem ganz klaren Reglement. Bei den Betriebsbeihilfen müsse ein testierter Abschluss eines Wirtschaftsprüfers vorliegen. Dieser müsse zudem attestieren, dass die entsprechenden Ausgaben angefallen seien und die Voraussetzungen für die Gewährung der Beihilfen vorlägen, insbesondere hinsichtlich vergaberechtlicher Fragen oder Ähnlichem.

Es liege ein scharfes und starkes Reglement vor, damit geprüft werde, dass beantragte Gelder nicht nur unter beihilferechtlichen, sondern auch sonstigen Fördergesichtspunkten ausgezahlt werden könnten. Die Landesregierung könne aber die Ergebnisse des staatsanwaltschaftlichen Ermittlungsverfahrens nicht vorwegnehmen.

Sofern seitens der Staatsanwaltschaft Hinweise vorlägen, dass in der Tat der Verdacht eines Subventionsbetrugs bestehe, werde dies vom Land geprüft, nicht zuletzt durch die Vorgaben der Landeshaushaltsordnung. Wenn sich der Verdacht bestätige, werde dies zu einem Prüfungs- und möglicherweise Rückforderungsverfahren führen.

Hinsichtlich der Fortführung des Prozesses vor dem EuGH sei daran zu erinnern, dass bereits im Sommer 2021 im Rahmen von drei Ausschüssen berichtet worden sei, dass die Landesregierung Rechtsmittel eingelegt habe. Die Landesregierung habe damit eine kurzfristige Beihilferückforderung über die gezahlten 10,2 Millionen Euro verhindern wollen, welche zwangsläufig die Insolvenz der FFHG zur Folge hätte haben müssen. Das Thema sei auch hinsichtlich der Sicherheitsleistungen im Rechtsausschuss ausführlich dargelegt worden.

Es sei im Insolvenzverfahren insbesondere für einen Investorenprozess entscheidend, ob die 10,2 Millionen Euro zur Insolvenztabelle angemeldet würden oder ob die Chance gesehen werde, dass der EuGH das Urteil des EuG revidiere und die Beihilfen zu Recht gezahlt worden seien. Die Landesregierung halte es daher für wirtschaftlich richtig, das Verfahren fortzuführen.

Dass es rechtlich richtig sei, sei im Rechtsausschuss sehr ausführlich dargelegt worden. Für das Verfahren herrsche Anwaltszwang. Das Land werde durch die Kanzlei Kapellmann & Partner vertreten, habe sich in dieser Frage rechtlich sehr genau abgesichert und sehe sich auf einer sehr klaren und sicheren Seite.

Bei den genannten Jahren handle es sich um die Geschäftsjahre.

Abg. Jutta Blatzheim-Roegler merkt an, Staatssekretär Randolph Stich habe hinsichtlich der Beihilfen sehr deutlich argumentiert, dass die EU-Flughafenleitlinien Beihilfen oder Investitionsförderungen in einem gewissen Umfang ermöglichen. Dies sei aber nur bis 2024 möglich. Insofern bleibe keine Frage offen, ob das Land Rheinland-Pfalz mehr machen könne, weil es an die EU-Regeln gebunden sei.

Grundsätzlich müsse ein Bundesland nicht mit Steuergeldern einen Regionalflughafen subventionieren. Das sei ebenfalls in den EU-Flughafenleitlinien entschieden worden. Falls der Insolvenzverwalter jemanden finde, der den Flugbetrieb weiterführen wolle, werde dies unter den gleichen EU-weiten Rahmenbedingungen stattfinden. Das Land könne und dürfe nicht die Gießkanne mit Steuergeldern auskippen. Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN würde dies auch ablehnen.

Dr. Petra Wriedt und **Dr. Michael Ludorf** sagen auf Bitten der **Abg. Jutta Blatzheim-Roegler** und **Michael Wagner** zu, dem Ausschuss ihre Sprechvermerke zukommen zu lassen.

Abg. Dr. Jan Bollinger weist darauf hin, die AfD-Fraktion wolle nicht Steuergelder mit der Gießkanne verteilen, sondern mache sich vielmehr Sorgen über die Verwendung der Steuergelder. Dies sei der Hintergrund der Fragen.

Die EU-Flughafenrichtlinie gehe davon aus, dass Flughäfen mit bis zu 3 Millionen Passagieren im Jahr im Durchschnitt in der Lage sein dürften, ihre Betriebskosten überwiegend selbst zu tragen. Es habe Jahre gegeben, in denen der Flughafen Hahn unter diese Kategorie gefallen sei. Es stelle sich die Frage, warum der Flughafen Hahn seine Betriebskosten nie habe selbst tragen können. Möglicherweise könne dies damit zusammenhängen, dass das Land noch im Jahr 2016 einen für den Flughafen sehr unvorteilhaften Vertrag mit Ryanair verlängert habe.

Hinsichtlich der Arbeitsplätze stelle sich die Frage, wie es für die Beschäftigten im kommenden Jahr weitergehe, nachdem das Insolvenzgeld den bisherigen Berichten zufolge nur bis Jahresende gesichert ist.

Dr. Wriedt werde gebeten, die Größe der Teilflächen südlich der Landstraße zu präzisieren, die möglicherweise aus dem Vorvertrag für die Optionsflächen entlassen werden könnten.

Abg. Stephan Wefelscheid resümiert, das Herumstochern in der Vergangenheit bringe die Diskussion nicht weiter. Es sei aber richtig, dass das Land Rechtsmittel eingelegt habe, weil es für die Zukunftsperspektive des Flughafens von entscheidendem Interesse sei, ob bis 2024 Beihilfen gezahlt werden könnten. Eben das seien Argumente, welche den Insolvenzverwalter bei der Suche nach Investoren interessierten.

Deshalb hoffe er auf Erfolg der Rechtsmittel, damit möglichst noch so lange Beihilfen gezahlt werden könnten, wie es „angeblich“ durch EU-Recht möglich sei. Er wolle noch einmal prüfen, ob dies wirklich so sei.

Zu fragen sei, ob dem Ausschuss über das Ergebnis des Gesprächs mit dem Insolvenzverwalter zu den Optionsflächen berichtet werden könne, wenn nötig auch in vertraulicher Sitzung.

Abg. Matthias Joa erinnert daran, dass der Wirtschaftsausschuss in der vergangenen Legislaturperiode in China gewesen sei. Aus dieser Reise habe er die Erkenntnis mitgenommen, dass kein chinesisches Unternehmen im Ausland etwas unternehme, ohne es mit der Regierung abgesprochen zu haben.

Nachdem er damals die Zahlen geprüft und festgestellt habe, dass diese nicht erreichbar seien, habe er die Hoffnung gehegt, dass die HNA Group – bzw. mittelbar der chinesische Staat – ein strategisches Interesse habe und deswegen die Verluste ausgleiche. Nun werde die HNA Group in vier Unternehmen aufgeteilt und es stelle sich die Frage, ob es noch einmal aktive Kontakte der Landesregierung zur HNA Group oder über den Bund zur chinesischen Regierung gegeben habe.

Es sei noch immer verwunderlich, ein solches strategisches Asset im Ausland zu schaffen und es dann in die Insolvenz gehen zu lassen. Zu fragen sei, ob es Hintergründe über die Motivlage gebe.

Vors. Abg. Dr. Anna Köbberling präzisiert, nicht der Wirtschaftsausschuss sei in China gewesen, sondern jeweils ein Mitglied der Fraktionen habe den Wirtschaftsminister auf einer Unternehmensreise nach China begleitet.

Staatssekretär Randolph Stich erklärt, die Verträge mit Ryanair seien im Jahr 2016 nicht seitens der Landesregierung, sondern vonseiten der FFHG abgeschlossen worden. Es sei nicht richtig, dass die Landesregierung unmittelbar Verträge mit Ryanair abgeschlossen habe.

Die Landesregierung könne zudem nicht beantworten, wie es für die Beschäftigten weitergehe, wenn das Insolvenzgeld Ende 2021 auslaufe. Dazu könne der Insolvenzverwalter möglicherweise im Rahmen einer vertraulichen Ausschusssitzung Bericht erstatten. Darüber hinaus sei das Land derzeit nicht im Gläubigerausschuss vertreten, weil im Moment keine Rückforderungen gegenüber der FFHG geltend gemacht worden seien.

Über das Gespräch mit dem Insolvenzverwalter könne die Landesregierung in der 6. Sitzung des Innenausschusses am 2. Dezember 2021 berichten, für die das Thema „Hahn“ ebenfalls Gegenstand der Tagesordnung sei.

Die Hintergründe der Entscheidungen der HNA Group seien für die Landesregierung schwer einschätzbar. Zu Beginn des Jahres sei in den Medien berichtet worden, dass ein Antrag auf Insolvenz und Umstrukturierung der HNA Group gestellt worden sei. Aus diesen Berichten sei bereits hervorgegangen, dass die HNA Group nicht mehr allen finanziellen Verpflichtungen nachkommen könne.

Bereits in vergangenen Ausschusssitzungen sei wiederholt thematisiert worden, dass die HNA Group in einem sehr großen Umfang internationale Assets erworben habe. Die HNA Group als sehr stark luftfahrtaffines Unternehmen sei stark von der Pandemie betroffen gewesen. Den Medien sei zu entnehmen gewesen, dass eine Reorganisation des Konzerns angestrebt worden sei und insbesondere die nicht flughafen- oder luftfahrtrelevanten Bereiche bewertet werden sollten. Dazu sei in der gemeinsamen Sitzung des Wirtschafts- und des Innenausschusses am 8. Februar 2021 sehr ausführlich berichtet worden.

Die Liquiditätssituation der HNA Group sei bereits 2018 Gegenstand der Fachpresseberichterstattung gewesen. Seither habe die HNA Group Beteiligungen im Ausland zurückgeführt. Durch die Presse sei ebenso öffentlich geworden, dass die HNA Group seit Anfang 2020 gemeinsam mit der Provinzregierung an einem Sanierungskonzept arbeite.

Sowohl die FFHG als auch die HNA Group und der Generalkonsul der Volksrepublik China seien seitens der Landesregierung angefragt worden. Alle drei Parteien hätten Anfang des Jahres bestätigt, dass die Restrukturierung der HNA Group den Betrieb des Flughafens Frankfurt Hahn und seine Betreibergesellschaft FFHG nicht betreffe. Ferner sei durch den Generalkonsul bestätigt worden, dass die in China eingeleiteten Maßnahmen keine Auswirkungen auf diese Tätigkeit hätten und sich an der Zusammenarbeit mit allen Airlines, Kundinnen und Kunden, Behörden und Partnern nichts ändern werde. Darüber habe die Landesregierung umfassend berichtet.

Am 20. September 2021 sei in der internationalen Presse über Fortschritte der Umstrukturierung der HNA Group berichtet worden. Demnach solle der Konzern in vier unabhängige Bereiche aufgeteilt werden, genauer die Sparten Luftfahrt, Flughafen, Finanzen und Handel. Jeder dieser Bereiche solle einem Investor zugeführt werden. Damals sei angekündigt worden, dass jede Einheit

bald die zukünftige Entwicklungsrichtung im Rahmen des Umstrukturierungsprozesses aufzeigen werde.

Die Landesregierung habe die HNA Group im September um weitere Informationen zu diesem Umstrukturierungsprozess und nähere Erläuterungen gebeten, wie sich die konkreter werdenden Pläne auf die künftige Entwicklung der FFHG auswirken würden. Darüber hinaus sei Anfang Oktober noch einmal der Generalkonsul der Volksrepublik China um weitere Informationen gebeten worden. Dieser sei weiterhin darum gebeten worden, darauf hinzuwirken, dass die HNA Group im Rahmen des Umstrukturierungsprozesses die Interessen des Flughafens Frankfurt Hahn und des Landes Rheinland-Pfalz berücksichtigen möge.

Zu einer Antwort sei es nicht mehr gekommen. Dies sei vermutlich durch die Insolvenzanträge überholt worden.

Es sei bereits zu Beginn angemerkt worden, dass die HNA Group der Presse noch Anfang Oktober mitgeteilt habe, dass Betrieb und Umstrukturierungspläne von den Verhaftungen der beiden Führungskräfte der HNA Group nicht betroffen seien.

Dr. Petra Wriedt antwortet auf die Frage nach der Größenordnung der Flächen, die aus Sicht des LBB aus dem Vorvertrag entlassen werden könnten, dass es sich dabei insbesondere um den Golfplatz handle. Dieser habe eine Fläche von 33 ha und mit etwa 25 % der beim LBB verankerten Flächen eine durchaus beachtenswerte Größenordnung.

Ferner handele es sich um sogenannte 600er-Flächen, die dort angesiedelt seien, wo LBB und LBM bereits Bürogebäude und Büros unterhielten, mit einer Fläche von rund 8 ha sowie weitere Gewerbeflächen, angrenzend an das Koblenzer Tor, die zu weit vom Flughafen entfernt seien, um aus Sicht des LBB unmittelbare Bedeutung zu haben. Für die Flächen gebe es aber durchaus ein erhebliches Erwerbsinteresse.

Unter dem Strich könnten rund 50 % der Optionsflächen aus dem Vorvertrag entlassen werden. Der Vorvertrag beziehe sich aber auf die kompletten 115 ha, weil das Optionsrecht für die gesamten Flächen gezogen worden sei. Das bedeute, eine Entlassung aus diesem Vorvertrag könne nur dann stattfinden, wenn alle Parteien dazu ihr Einverständnis erklärten.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 3 der Tagesordnung:

Stand der Umsetzung der Empfehlungen der Enquete-Kommission Tourismus RLP

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT

Fraktion der AfD

– [Vorlage 18/601](#) – [\[Link zum Vorgang\]](#)

Staatssekretärin Petra Dick-Walther resümiert, der umfangreiche Schlussbericht umfasse die Themen „Kultur- und Städtetourismus“, „Gesundheitstourismus und Geschäftsreisende“, „Lokale Wertschöpfungsketten“, „Naturerlebnisse und Nachhaltigkeit im Tourismus“, „Bundes- und Landesgartenschauen“, „Ländliche Räume“, „Tourismus für alle“ und „EU-Förderprogramme zur Tourismusfinanzierung in Rheinland-Pfalz“, „Auslandsmarketing“, „Strukturen des Tourismus in Rheinland-Pfalz“ sowie „Situation des Tourismus in der Corona-Pandemie“.

Dabei handle es sich um viele Themen und Handlungsfelder für alle Partnerinnen und Partner der Tourismusstrategie Rheinland-Pfalz 2025 vor dem Hintergrund elementar veränderter Rahmenbedingungen. Die Corona-Pandemie betreffe noch immer alle Lebensbereiche, habe aber den Tourismus direkt ins Mark getroffen und ihn von Grund auf verändert. In der Enquete-Kommission sei mehrfach über die jeweilige Lage berichtet worden.

Die Flutkatastrophe im Juli 2021 mit unvorstellbaren Zerstörungen, zu betauernden Todesopfern, Verletzten und Traumatisierten, denen aller Mitgefühl gelte, sowie vielen existenziellen Fragen habe völlig neue Herausforderungen und rasches und zielgerichtetes Handeln auf allen Ebenen erfordert.

Zu danken sei ausdrücklich den Arbeitsgemeinschaften der IHK und dem DEHOGA, die dem touristischen Bereich mit Rat und Tat zur Seite stünden, sowie der Rheinland-Pfalz Tourismus GmbH, welche kurzfristig die digitalen Vermittlungsplattformen von Ferienwohnungen und Unterkünften für die Versorgung von Flutopfern eingerichtet habe.

Die Bewältigung dieser beiden Krisen habe Priorität und müsse zwangsläufig andere Handlungsfelder überlagern. Parallel dazu werde die von der Pandemie verstärkte Herausforderung durch die Digitalisierung aktiv angegangen. Das Land fördere Digitalisierungsmaßnahmen mit Mitteln aus dem Corona-Sondervermögen.

Grundlage sei ein strategischer Ansatz, der auf fünf Bausteinen basiere: „Datenstrategie“, „Stärkung der regionalen lokalen Ebene“ und „Systemdigitalisierung“ bildeten das Fundament, während sich die Bausteine „Innovation“ und „Optimierung des Gasterlebnisses“ sinnvoll umsetzen ließen, wenn die Grundlagen der ersten drei Bausteine gelegt seien.

Die Landesregierung werde bei der Rheinland-Pfalz Tourismus GmbH drei neue Stellen für die Digitalisierung im Gesamtvolumen von 1,5 Millionen Euro bis voraussichtlich Mitte 2023 unterstützen. Parallel fördere die Landesregierung die zehn touristischen Regionen. Gefördert würden die Personalkosten einer regionalen Digitalmanagerin oder eines regionalen Digitalmanagers. Ebenso

könnten Maßnahmen unterstützt werden, die dem digitalen Wissenserwerb dienen, zum Beispiel Weiterbildungsmaßnahmen, Informationskampagnen oder Aktionstage.

Das Fördervolumen betrage insgesamt 2 Millionen Euro. Jede touristische Regionalorganisation könne eine Fördersumme von maximal 200.000 Euro beantragen. Der Förderzeitraum für diese Maßnahme laufe bis zum 30. Juni 2023.

Die Notwendigkeit der Optimierung des Systems Tourismus sei bekannt. Das System Tourismus müsse auch und gerade vor dem Hintergrund der digitalen Transformation, digitaler Zusammenarbeit und digitalem Datenmanagement neu aufgestellt werden. Das Ziel müsse sein, mit effizientem Mitteleinsatz größtmögliche Marktwirkung und mehr Wachstum zu erreichen. Doppelstrukturen müssten ab- und digitale Kompetenzen aufgebaut werden. Dies seien konkrete Empfehlungen der Enquete-Kommission.

Zur Fortsetzung des Prozesses zur Optimierung des Systems Tourismus habe das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau im Oktober 2021 die Bietergemeinschaft dwif/BTE mit der Entwicklung gutachterlicher Soll-Konzepte im Rahmen des Strategieprojekts IV „System Tourismus“ zur Umsetzung der Tourismusstrategie Rheinland-Pfalz 2025 beauftragt. Die Bietergemeinschaft werde einen intensiven beteiligungs- und kommunikationsorientierten Prozess zur Umsetzung der geplanten Soll-Konzepte durchführen.

Eine ehrliche Analyse und die Bereitschaft zur verstärkten Kooperation über Denkblockaden hinweg sei dringend nötig. Die Strukturen müssten effizient und zukunftsfähig aufgestellt werden.

Das Förderprogramm „Tourismusinfrastruktur“ sei um projektbezogene Investitionen in die Digitalisierung, die touristische Nutzung digitaler Technologien und digitaltouristische Informationsvermittlung oder Besucherlenkung erweitert worden.

Der weitere Schwerpunkt „Digitalisierung für den Tourismus“ solle in der neuen EU-Förderperiode 2021 bis 2027 im Rahmen des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung gesetzt werden. Unter Tourismus 4.0 seien Maßnahmen vorgesehen, kleine und mittelständische Unternehmen im Tourismus bei Investitionen zur Schaffung und Vermarktung innovativer, saisonunabhängiger und digital unterstützter Tourismusangebote sowie Investitionen in digital unterstützte Erlebniswelten zu fördern.

Im Bereich der einzelbetrieblichen Förderung seien die Fördersätze erhöht, der Kreis der Anspruchsberechtigten erweitert und die Richtlinie verschlankt worden. Das Marketingbudget der Rheinland-Pfalz Tourismus GmbH sei für 2021 und 2022 und zusätzlich rund 1,4 Millionen Euro zur Unterstützung des überregionalen Tourismusmarketings aufgestockt worden. Mit dem Marketingförderprogramm „ReStart Tourismus RLP“ fördere die Landesregierung die zehn touristischen Regionalagenturen, den Arbeitskreis Städte beim Tourismus- und Heilbäderverband Rheinland-Pfalz e. V. sowie die Marketingkooperationen der Romantic Cities und der Heilbäder und Kurorte in Rheinland-Pfalz unter dem Dach der Rheinland-Pfalz Tourismus GmbH. Insgesamt seien bis 2021 rund 1,8 Millionen Euro bewilligt worden.

Der touristische Markt sei ausgesprochen dynamisch und fordere entsprechendes Handeln. Ein großer Vorteil der Tourismusstrategie Rheinland-Pfalz 2025 sei, dass diese dynamisch konzipiert sei und damit angepasst werden könne. Dieser Prozesscharakter sei von Anfang an immanenter Bestandteil der Strategie. Damit könne die Landesregierung die veränderten Marktbedingungen aufnehmen und den Tourismus aktiv und zukunftsorientiert steuern.

Es bestehe der Wunsch, mit allen Partnerinnen und Partnern, die im vereinbarten Collective Impact, also dem vereinbarten Wirken der Tourismusstrategie, mit in der Verantwortung stünden, den Tourismus zum zukunftsfähigen und starken Wirtschafts- und Standortfaktor zu befähigen. Die Branche könne mit ihrem Wertschöpfungspotenzial Arbeitsplätze und Wohlstand sichern. Handlungs- und Veränderungsbereitschaft seien dazu auf allen Ebenen erforderlich.

Es könne optimistisch in die Zukunft gesehen werden. Rheinland-Pfalz sei stark. Insbesondere das Zusammenstehen und die Hilfsbereitschaft der Menschen im Ahrtal zeigten dies eindrucksvoll. Das Bewusstsein und die Wertschätzung für die touristischen Betriebe, für die Menschen, die mit Begeisterung und Herzblut Gastgeberinnen und Gastgeber sein wollten, sei ebenso gestiegen wie für die wunderbare Kultur und Natur in Rheinland-Pfalz, die es zu bewahren gelte. Das Potenzial für Urlaub im eigenen Land sei sicherlich gestiegen und zeige eine positive Seite der Pandemie-Auswirkungen.

Die Abgeordneten seien angehalten, ebenso optimistisch zu bleiben und wo immer es gehe für die touristische Attraktivität des Reiselands Rheinland-Pfalz zu werben.

Vors. Abg. Dr. Anna Köbberling dankt für die Sensibilisierung, dass eine der tourismusstärksten Regionen in Rheinland-Pfalz im Augenblick ganz fürchterliche Probleme habe. Es gebe jeden Tag aufs Neue Anlass, in Gedanken bei den Menschen im Ahrtal zu sein. Diese Region bedürfe sicherlich besonders starker Unterstützung. Es bleibe zu hoffen, dass die Menschen irgendwann als Touristinnen und Touristen ins Ahrtal kommen und dort eine wiederaufgebaute Modellregion sehen könnten.

Abg. Dr. Jan Bollinger schließt sich dem Wunsch an, dass das Ahrtal bald wieder in alter Pracht erblühen möge.

Das Thema der Dachmarke habe in den Beratungen der Enquete-Kommission und dem Abschlussbericht eine besonders große Rolle gespielt. Zu fragen sei, wie es dazu passe, dass sich die neue Standortmarke „Rheinland-Pfalz Gold“ im vergangenen halben Jahr zwar erkennbar in den digitalen Marketingbemühungen der Rheinland-Pfalz Tourismus GmbH niedergeschlagen habe, jedoch aus Sicht der AfD-Fraktion breitenwirksamere flankierende Anstrengungen zur Etablierung der neuen gemeinsamen Marke gerade im Wirtschaftsbereich bisher ausgeblieben seien. Es werde um Auskunft gebeten, ob künftig mehr getan werde, welche Kampagnen geplant seien und welche Mittel dafür angesetzt seien.

Ferner stelle sich die Frage, was angesichts des Winters und der sich im Moment verschärfenden Corona-Situation speziell im Tourismusgeschäft aus den konzeptionellen Überlegungen geworden sei, die Reisesaison durch ein Bündel an Maßnahmen tendenziell auf das ganze Jahr zu erweitern,

die besucherarme Zeit zwischen dem Ende der Weinlese und Ostern also nach Kräften zu beleben, und ob es dafür zumindest für die Zeit nach dem Ende der akuten Pandemie konkrete Vorhaben gebe.

Abg. Michael Wagner rekapituliert, die Enquete-Kommission habe sich über viele Jahre hinweg viele Gedanken über den Tourismus gemacht und habe am Schluss auch die Corona-Pandemie mitbekommen. Deren Auswirkungen seien insbesondere im Arbeitsbereich zu beobachten. Zu hören sei überall, dass viele Fachkräfte abhandengekommen seien. Es stelle sich die Frage, ob die Landesregierung die vielen Betriebe in diesem Bereich bei der Nachwuchsgewinnung unterstützen könne.

Vors. Abg. Dr. Anna Köbberling merkt zur Anmerkung des Abg. Dr. Bollinger an, zwar nicht der Enquete-Kommission angehört zu haben, sich über das Ergebnis der Dachmarke „Rheinland-Pfalz Gold“ sehr gefreut. Der Begriff spreche alle Sinne an und wecke beispielsweise Assoziationen an den Geschmack goldenen Weins. Die Interpretation des damaligen Wirtschaftsministers Dr. Volker Wissing, Rheinland-Pfalz sei ganz vorne und habe die Goldmedaille, sei sehr treffend.

Es stelle sich aber die Frage, ob es im Moment angesichts der Situation im Ahrtal – das Menschen außerhalb des Landes aktuell wahrscheinlich als erstes zu Rheinland-Pfalz einfallt – pietätvoll und passend sei, diese Marke intensiv zu bespielen. Für normale Zeiten sei sie nach wie vor gut. Im Moment herrschten aber keine normalen Zeiten.

Die Landesregierung werde um Auskunft gebeten, ob das eine Rolle spiele und das Land momentan zurückhaltend damit umgehe oder ob dies eine Überinterpretation sei.

Staatssekretärin Petra Dick-Walther sagt auf Bitten der **Abg. Jutta Blatzheim-Roegler** und **Dr. Jan Bollinger** zu, dem Ausschuss ihren Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen.

Staatssekretärin Petra Dick-Walther erläutert, „Rheinland-Pfalz Gold“ sei eine Dachmarke, die in vielen Bereichen ausgespielt werde, beispielsweise im Tourismus, beim Wein-Marketing, aber auch als Standortfaktor. Es sei der Landesregierung nachzusehen und der aktuellen Situation geschuldet, dass das Land durch die Corona-Pandemie und die Flutkatastrophe stark gefordert gewesen sei. Deshalb sei ein anderes zeitliches Engagement an den Tag gelegt worden.

Die Landesregierung sei aber dabei, die Dachmarke „Rheinland-Pfalz Gold“ im Bereich der Wirtschaft zu etablieren. Eine eigenständige Homepage befinde sich in der Vorbereitung. Parallel dazu werde ein Marken-Partnerprogramm initiiert, welches in den nächsten Tagen und Wochen umgesetzt werde.

Die Landesregierung halte sich nicht aus Pietät zurück. Ganz im Gegenteil sei es ein Wunsch aus der Region – beispielsweise auf dem Tourismustag –, vehement für das Ahrtal zu werben, damit wieder Gäste kämen. Einige Betriebe seien bereits wieder am Start und wollten arbeiten. Die Landesregierung werde daher die Werbung stärken und das Ahrtal touristisch stark bewerben.

Die Pandemie habe den Fachkräftemangel nicht nur im Ahrtal, sondern generell verstärkt. Die Landesregierung entwickle derzeit gemeinsam mit der IHK Werbeaktionen und arbeite sehr erfolgreich mit dem Programm „Working Family“. Dieser Schwerpunkt sei erkannt und befinde sich in der Umsetzung.

Abg. Steven Wink merkt an, dass der Zusammenhalt und die erkennbare Hilfsbereitschaft im Ahrtal bildlich gesprochen ebenfalls Goldstandard seien, unabhängig von der Dachmarke.

Die Dachmarke sei über lange Zeit und sehr ausführlich in der Enquete-Kommission diskutiert worden. Es fänden sich bereits Unternehmen wie eine Kaffeemanufaktur oder Boehringer Ingelheim, die sich damit identifizierten und damit aktiv seien. Der Landesregierung sei für eine Verstärkung der Bemühungen zu danken.

Hinsichtlich der Fachkräfte sei der DEHOGA zuzustimmen, aus dem Niedriglohnimage herauszukommen und die Gäste in die Pflicht zu nehmen. Würden höhere Löhne gewünscht, sei zu akzeptieren, dass ein Schnitzel nicht 9 Euro, sondern vielleicht 13 Euro koste. Bei diesem wichtigen Punkt müsse sich jede und jeder selbst in die Pflicht nehmen. Es sei zu hoffen, dass sich bei der Tarifautonomie Größeres bewege, damit mehr Fachkräfte und Nachwuchs gewonnen werden könnten.

Das Land müsse bei der Digitalisierung in Zukunft ganz große Schritte gehen. Dies werde von der Tourismusbranche selbst erkannt. In der Enquete-Kommission sei über Betriebe gesprochen worden, die online überhaupt nicht buchbar gewesen seien. Einzelbetriebliche Förderprogramme wie die Digitalisierungsberaterinnen und -berater seien angesprochen worden und ein Schritt in die richtige Richtung, wenngleich nach einem Jahr noch nicht alles komplett umsetzbar sei.

Ein anderer Punkt sei die Struktur, die in der Enquete-Kommission ebenfalls heiß diskutiert worden sei. Die Branche müsse das Kirchturmdenken ablegen, Gäste wirklich nur im jeweiligen Dorf zu halten, damit sie möglichst gar nicht erführen, welchen Kirchturm das Nachbardorf habe und schlimmstenfalls dort übernachteten. Das betreffe alle politischen Ebenen und Akteure in diesem Bereich. Gäste wollten etwas erleben und unterschiedliche Dinge sehen. Deshalb seien Maßnahmen in der Struktur notwendig.

Staatssekretärin Petra Dick-Walther resümiert, „Rheinland-Pfalz Gold“ sei als Dachmarke zu betrachten, mit dem sich der Tourismus, der Bereich „Wein“ und auch der Standort Rheinland-Pfalz sehr gut bewerben ließen. Das derzeit initiierte Marken-Partnerprogramm entspreche dem, was der Abgeordnete Wink angesprochen habe. Es gebe bereits verschiedene Partner, die sich mit „Rheinland-Pfalz Gold“ identifizierten.

Die Landesregierung wolle dies ausweiten und sichtbarer machen, insbesondere für Unternehmen, die von außen auf Rheinland-Pfalz schauten und möglicherweise überlegten, sich in Rheinland-Pfalz anzusiedeln. Die Idee dahinter sei, das gesamte Portfolio des Landes aufzuzeigen. Dafür sei das Land auf einem guten Weg.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 6 der Tagesordnung:

Bauprojektmanagement des Landesbetrieb Mobilität (LBM)

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT

Fraktion der CDU

– [Vorlage 18/731](#) – [\[Link zum Vorgang\]](#)

Abg. Karina Wächter führt zur Begründung aus, der Rechnungshof überprüfe Arbeit und Entwicklung beim LBM. Die CDU-Fraktion sei darauf aufmerksam geworden, dass es schockierende Defizite im Bereich des Managements und der Qualitätssicherung gebe, insbesondere bei der Kosteneffizienz von Maßnahmen bei den Landesstraßen.

Bei 40 % der Projekte liege eine Kostenüberschreitung von mehr als 10 % vor. Bei einzelnen Projekten liege die Kostenüberschreitung sogar erheblich darüber. Ferner sei der vorgesehene zeitliche Rahmen bei mehr als der Hälfte der Projekte nicht eingehalten worden. Ein Drittel der geplanten Bauzeiten sei um mehr als 25 % überschritten worden. Darüber hinaus seien bei vielen Projekten Mängel festgestellt worden, insbesondere bei Fahrbahnen, in Fahrbahnketten und der Entwässerung. Über diesen Punkt müsse dringend gesprochen werden.

Staatssekretärin Petra Dick-Walther berichtet, die Prüfung des Landesrechnungshofs habe sich auf 68 Bauprojekte bezogen, die bereits vor einigen Jahren fertiggestellt worden seien. Die Prüfbemerkungen seien insoweit vor dem Hintergrund der damaligen Personalsituation des LBM zu betrachten. Gleichwohl habe der Bericht Themen in den Fokus gerückt, die vom Berichtsantrag der CDU-Fraktion aufgegriffen würden: „Bauzeit und Kosten“, „Qualität der Bauleistungen“ sowie „Projektmanagement“. Darüber hinaus thematisiere die CDU-Fraktion die Bürgerkommunikation des LBM und die Personalentwicklung der vergangenen fünf Jahre.

Straßenbauprojekte inklusive Ingenieurbauwerken und Radwegen seien in der Regel Einzelprojekte mit spezifischen Anforderungen, die auf die Gegebenheiten des Einzelfalls zugeschnitten und nicht vergleichbar mit einer Serienproduktion seien. Änderungen oder Anpassungen, die während des Planungs- und gelegentlich des Bauprozesses erforderlich seien, seien systematisch schwierig aufzuarbeiten. Jede Anpassung erfolge aufgrund der einzigartigen Randbedingungen des Projekts. Dies übertrage sich auf die sich daraus ergebenden Entwicklungen der Bauzeit und Kosten.

Die Qualität der Bauleistung sei maßgeblich durch die Leistung der Auftragnehmer gekennzeichnet. Die Qualitätssicherung der Baumaßnahmen des LBM sei umfassend über die allgemeinen, fachbezogenen und bundeseinheitlichen Regelwerke vertraglich vereinbart. Regelmäßig festgelegt seien Eigenüberwachungsprüfungen des Auftragnehmers und Kontrollprüfungen durch den LBM oder beauftragte Dritte, die während des Baus sowie vor der Abnahme der Bauleistungen und vor Ablauf der Fristen auf Anspruch auf Mängelbeseitigung als sogenannten Gewährleistungen stattfänden, um die vertraglich definierten Qualitäten der fertigen Bauleistungen zu überprüfen

Zur systematischen Verbesserung der Qualität von Straßenbaumaßnahmen arbeiteten insbesondere die Bundesanstalt für Straßenwesen und die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrstechnik fortlaufend an Ergänzungen und Fortschreibungen der technischen Regelwerke. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LBM arbeiteten daran in verschiedenen Gremien mit.

Die Landesregierung sehe beim Projektmanagement des LBM – im Berichtsantrag mit „Digitalisierung“ betitelt – zu hebende Potenziale. Der LBM habe daher unabhängig von der Rechnungshofprüfung die Einführung eines Projektmanagementsystems vorbereitet.

Der LBM sei seit Anfang 2021 Mitglied der Teilnehmergeinschaft MaViS (Maßnahmen Visualisieren und Steuern) und somit im Besitz des Multiprojektmanagementsystems MaViS, welches inzwischen von einigen Straßenbauverwaltungen sowie der Autobahn GmbH des Bundes eingesetzt werde. Weil das Programmsystem noch auf die Bedürfnisse des LBM angepasst werde und sich somit noch im Aufbau befinde, sei derzeit der Zeitaufwand für die Schulung der Beschäftigten nur schwer abschätzbar. Die Landesregierung gehe gleichwohl davon aus, dass eine zügige Einarbeitung erfolgen könne, weil sich das Programm in der Bedienung an den einschlägigen Anwendungen von Microsoft orientiere.

MaViS sei ein LBM-internes Projektmanagementsystem bzw. Projektsteuerungstool vom Projektstart über die Planungsphase bis zum Bau. Die hinterlegten Informationen bildeten die Basis, Anfragen aus der Bevölkerung oder dem politischen Raum effizienter zu beantworten. Es diene jedoch nicht dem Beschwerdemanagement.

Der LBM habe seine Bürgerkommunikation in den vergangenen Jahren stetig weiterentwickelt. Der LBM veröffentliche pro Jahr aktiv rund 1.500 bis 2.000 Internetberichte und Pressemitteilungen und beantworte noch einmal so viele Anfragen aus der Bevölkerung. Die regionalen Dienststellen organisierten vor Ort regelmäßig Informationsveranstaltungen, um über Planungs- und Baumaßnahmen zu informieren.

Bürgerinnen und Bürger könnten ihre Anliegen telefonisch, per E-Mail oder über ein Kontaktformular auf der LBM-Website an den LBM adressieren. Die Bearbeitung dieser Anfragen werde von der LBM-Pressestelle gebündelt, koordiniert und die Beantwortung nach inhaltlicher Abstimmung veranlasst. Permanent werde geprüft, ob und wie eine bessere Information der Bürgerinnen und Bürger möglich sei. Gleichwohl sei bei allen Kommunikationsmöglichkeiten zu bedenken, dass sich dadurch nicht alle, teilweise sehr individuellen Anliegen lösen ließen.

Hinsichtlich der personellen Aufstellung des LBM in den vergangenen fünf Jahren ergäben sich für die einzelnen Berufsgruppen die folgenden Beschäftigungszahlen:

Bereich	Vollzeitstellen zum 31. Dezember				
	2016	2017	2018	2019	2020
Technik	1.093	1.129	1.123	1.145	1.154
Verwaltung	615	613	597	609	616
Betriebsdienst	1.671	1.659	1.654	1.643	1.635

Staatssekretärin Petra Dick-Walther sagt auf Bitte der **Abg. Karina Wächter** zu, dem Ausschuss ihren Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen.

Vors. Abg. Dr. Anna Köbberling weist darauf hin, solche Zahlen seien immer im Haushalt zu finden. Dies sei auch der richtige Zusammenhang, um über die personelle Ausstattung des LBM zu sprechen.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 9 der Tagesordnung:

Auswirkungen einer möglichen Ausgliederung im Opel-Konzern auf das Opel-Komponentenwerk und die geplante Batteriezellenfabrik in Kaiserslautern

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT

Fraktion der SPD

– [Vorlage 18/770](#) – [\[Link zum Vorgang\]](#)

Vors. Abg. Dr. Anna Köbberling führt namens der SPD-Fraktion zur Begründung aus, der Antrag befasse sich mit der Ausgliederung von Opel-Standorten aus dem Opel-Konzern und der direkten und unmittelbaren Unterstellung unter das Dach der Stellantis N. V.. Seit dem 17. November 2021 bestehe eine Tarifeinigung, im Rahmen derer die beiden Standorte Rüsselsheim und Eisenach unter dem Dach der Opel Automobile GmbH verblieben. Die dem Berichtsantrag zugrundeliegende Befürchtung sei damit vom Tisch.

Ergänzend sei darauf hinzuweisen, dass das Opel-Komponentenwerk in Kaiserslautern von diesem Vorhaben nie betroffen gewesen sei. Dennoch habe sich der Betriebsrat Sorgen um die Bedeutung eines solchen Schritts für Kaiserslautern gemacht und diese Befürchtungen in einem Gespräch mit der SPD-Fraktion am 13. Oktober 2021 geäußert.

Die Landesregierung werde dennoch gebeten, zur Beschäftigungssicherung bei Opel in Kaiserslautern Stellung zu nehmen.

Staatssekretärin Petra Dick-Walther berichtet, Presseberichten zufolge prüfte die Stellantis N. V., die Standorte Rüsselsheim und Eisenach aus der Opel Automobile GmbH auszugliedern und unmittelbar als eigenständige Gesellschaft in den Gesamtkonzern einzugliedern. Am 17. November 2021 hätten sich der Betriebsrat und Stellantis darauf geeinigt, dass die beiden Standorte weiterhin in der Opel Automobile GmbH verblieben. Der Standort Kaiserslautern sei zu keinem Zeitpunkt Gegenstand dieser Debatte gewesen.

Dennoch sei daran erinnert, dass im Zuge der Förderung zur Einrichtung einer Batteriezellfertigung am Standort Kaiserslautern zwischen dem Bund, der Automotive Cells Company (ACC) und Stellantis eine Vereinbarung hinsichtlich des bestehenden Opel-Standorts getroffen worden sei. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie habe dazu öffentlich mitgeteilt, dass sich Stellantis im Rahmen des Zuwendungsverhältnisses schriftlich verpflichtet habe, das Opel-Komponentenwerk unabhängig von der ACC zu erhalten, vorbehaltlich der Wettbewerbsfähigkeit, des Auftretens einer Krise sowie des Markts für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Stellantis werde sich ferner dafür einsetzen, dass entsprechende Aufträge konzernintern an das Opel-Werk vergeben würden, um die zukünftige Entwicklung des Werks abzusichern.

Die Landesregierung betrachte den Standort als gesichert.

Vors. Abg. Dr. Anna Köbberling erwidert, die Entwicklung sei beruhigend und das Batteriezellwerk werde zur Standortsicherung beitragen. Dennoch müsse die Situation weiterhin genau beobachtet werden.

Staatssekretärin Petra Dick-Walther sagt auf Bitte des **Abg. Fabian Ehmann** zu, dem Ausschuss eine Rückmeldung zu geben, ob Einsichtnahme in die Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, ACC und Stellantis möglich sei.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 11 der Tagesordnung:

Wiederaufbauhilfe für Unternehmen im Ahrtal

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT

Fraktionen der SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP

– [Vorlage 18/773](#) – [\[Link zum Vorgang\]](#)

Staatssekretärin Petra Dick-Walther führt aus, mit Stand 5. November 2021 seien insgesamt 13.095.000 Euro Soforthilfen von den Kreisverwaltungen bewilligt worden. Mit diesen finanziellen Soforthilfen hätten insgesamt 2.617 Unternehmen mit je 5.000 Euro unterstützt werden können. Anträge auf Soforthilfe könnten nicht mehr gestellt werden, weshalb keine noch nicht bearbeiteten Anträge mehr vorlägen.

Die überwiegende Zahl der bewilligten Anträge falle mit 2.395 in den Bereich der gewerblichen Unternehmen. Im Bereich „Landwirtschaft“ hätten 212 Unternehmen Soforthilfe erhalten, im Bereich „Forstwirtschaft“ zehn. Lediglich 149 von 2.788 Anträgen seien abgelehnt worden.

Hinsichtlich der Wiederaufbauhilfe sei weiterhin eine verhalten anlaufende Antragstellung zu beobachten. Bislang lägen 83 Anträge von Unternehmen vor. Die Zurückhaltung bei der Antragstellung sei aber kein rheinland-pfälzisches Phänomen. In Nordrhein-Westfalen seien die Antragszahlen trotz größerer Anzahl betroffener Unternehmen sogar noch niedriger.

Die weit überwiegende Zahl der in Rheinland-Pfalz vorliegenden Anträge sei noch nicht vollständig, insbesondere fehlten für die Bewilligung und Auszahlung EU-rechtlich zwingend vorgeschriebene Gutachten. Drei Anträge seien mittlerweile bewilligt. Das Bewilligungsvolumen umfasse rund 200.000 Euro.

Die Gründe für die im Moment noch zögerlichen Antragstellungen durch die Unternehmen seien vielfältig. Von den Kammern werde zurückgemeldet, dass doch mehr Unternehmen versichert gewesen seien als ursprünglich gedacht. Darüber hinaus gebe es Engpässe bei der Begutachtung, auch wenn in Rheinland-Pfalz bewusst wenig Einschränkungen für den Kreis der Gutachterinnen und Gutachter vorgenommen worden seien. Engpässe entstünden auch durch offene Fragen bei den Gutachterinnen und Gutachtern. Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau versuche offene Fragen zu klären, indem gemeinsam mit der IHK Koblenz Sprechstunden für Gutachterinnen und Gutachter angeboten würden.

Der Antrag auf Wiederaufbauhilfe selbst sei bewusst so unbürokratisch gehalten worden, wie es aufgrund der haushaltsrechtlichen und EU-rechtlichen Vorgaben möglich sei.

Im Ahrtal bildeten von den betroffenen Handwerksunternehmen 97 Betriebe aus. Etwa 300 Handwerksauszubildende aus den unterschiedlichen Lehrjahren seien von der Flut betroffen. Davon hätten lediglich sieben in neue Betriebe umgesetzt werden müssen. Das zeige die hohe Bindung zwischen Betrieben und Auszubildenden. Ähnliches gelte für den Bereich der IHK. Nur wenige Ausbildungsbetriebe hätten komplett schließen und ihre Auszubildenden vollständig neu vermitteln müssen.

Betriebe, die schnell, wenngleich oft nur teilweise wieder hätten öffnen können, seien froh, ihren Auszubildenden eine Perspektive im eigenen Unternehmen bieten zu können. Die Flut spielt laut IHK Koblenz in der Ausbildungsberatung mittlerweile nur noch eine untergeordnete Rolle. Die hohe gegenseitige Solidarität und Verantwortung zwischen Ausbildungsbetrieben und Auszubildenden zeige sich in der sehr geringen Inanspruchnahme des Zuschussprogramms zur Übernahme eines Auszubildenden aus Insolvenzbetrieben, welches die Landesregierung für die von der Hochwasserkatastrophe betroffenen Unternehmen geöffnet habe.

Dafür lägen insgesamt weniger als zehn Anträge vor. Die geringe Inanspruchnahme habe nichts mit dem Programm an sich, sondern vielmehr damit zu tun, dass die Betriebe ihre Auszubildenden halten wollten. Dies sei ein ausgesprochen positives Signal.

Die vom Hochwasser schwer betroffene Berufsbildende Schule Bad Neuenahr nehme nach und nach ihrem Betrieb wieder auf. Bis zum 1. Februar 2022 sollten dort wieder alle Schülerinnen und Schüler unterrichtet werden können.

Vors. Abg. Dr. Anna Köbberling begrüßt namens der SPD-Fraktion die sehr erfreuliche Tendenz hinsichtlich des Ausbildungsmarkts, wonach sich die Betriebe größte Mühe gäben, die Auszubildenden zu halten und sich für die sehr wenigen Auszubildenden zu stark beschädigter Betriebe andere Lösungen in der Region gefunden hätten.

Zu begrüßen sei ferner, dass es momentan keine weiteren unbearbeiteten Anträge auf Soforthilfe gebe. Besorgniserregend sei aber, dass nur 83 Anträge auf Wiederaufbauhilfe gestellt worden seien, obwohl bekannt sei, dass deutlich mehr Unternehmen betroffen seien, und die Begutachtung einen solchen Flaschenhals darstelle. Zu danken sei für die Unterstützung des Wirtschaftsministeriums, den Unternehmen nachsteuernd bei der Antragstellung unter die Arme zu greifen.

Dies zeige, wie wichtig die Berichterstattung im Ausschuss sei. Es sei wünschenswert, im Januar noch einmal über die Situation der Gutachten und der Wiederaufbauhilfe für die Betriebe zu sprechen.

Anzusprechen sei unter diesem Tagesordnungspunkt die Entwicklung bei ZF in Ahrweiler. An die SPD-Fraktion sei herangetragen worden, dass Teile der 280 Beschäftigten des überfluteten Unternehmens selbst privat und traumatisierend betroffen gewesen seien, ihre privaten Belange aber hintangestellt hätten, um aus Solidarität gegenüber den Kolleginnen und Kollegen im Unternehmen anzupacken und aufzuräumen, damit es dort schnell weitergehen könne.

Theoretisch sei es wohl möglich, am Standort weiter zu produzieren. Das Unternehmen habe aber verlautbaren lassen, den Standort Ahrweiler schließen zu wollen. Angeblich sei das Unternehmen um einen Ausweisstandort bemüht, betreibe diese Suche aber nicht sonderlich intensiv.

Es sei kritisch zu betrachten, dass die kleinen Unternehmen vor Ort alles daransetzten, am Standort zu bleiben, während das größte Unternehmen ohne überzeugende Notwendigkeit die Segel streichen wolle. Die Landesregierung werde hinsichtlich ihrer Sicht- und Vorgehensweise sowie zu

möglichen Unterstützungsangeboten bei der Suche nach einem Ausweisstandort um Stellungnahme gebeten.

Staatssekretärin Petra Dick-Walther antwortet, die Situation sei der Landesregierung bekannt. Das Ministerium stehe auf Arbeitsebene seit mehreren Wochen im intensiven Austausch mit dem Unternehmen vor Ort sowie der Konzernleitung in Friedrichshafen. Mit dem Unternehmen seien Möglichkeiten einer landesseitigen Förderung über die eigentliche Wiederaufbauhilfe hinaus umfassend erörtert worden.

Weil es sich bei ZF aber um ein Großunternehmen im Sinne der KMU-Definition der EU handle und die angesprochenen Alternativflächen im Landkreis Ahrweiler außerhalb von anerkannten Fördergebieten lägen, sei eine unmittelbare Förderung des Erwerbs eventueller Alternativstandorte allerdings nicht möglich.

Darüber hinaus seien anderweitige Möglichkeiten im Rahmen der Förderkulisse des Landes und des Bundes im engen und intensiven Austausch umfassend dargestellt worden. Diese gälten gleichermaßen für die Standorte Koblenz und Ahrweiler. Am 3. November 2021 habe Staatsministerin Daniela Schmitt im unmittelbaren Austausch mit Dr. Peter Holdmann gestanden, dem Leiter der ZF-Division Pkw-Fahrwerktechnik, welcher der Standort Ahrweiler zugeordnet sei. Die Ministerin habe nochmals die Unterstützung und Begleitung der Landesregierung beim Erhalt der Wertschöpfung und Arbeitsplätze in Rheinland-Pfalz zugesichert.

Klar sei aber auch, dass die Standortentscheidung eine unternehmerische Entscheidung sei, welche vom Wirtschaftsministerium zu akzeptieren sei. Das Ministerium habe sich aber auf allen Ebenen um Lösungsmöglichkeiten bemüht.

Vors. Abg. Dr. Anna Köbberling äußert die Hoffnung, dass ZF die Entscheidung überdenke und seine Verantwortung in der Region wahrnehme.

Abg. Dr. Jan Bollinger fragt, ob die im Rahmen der bislang drei genehmigten Anträge auf Wiederaufbauhilfe genannten 200.000 Euro nur bewilligt oder schon ausgezahlt worden seien. Ferner werde die Landesregierung um Erklärung gebeten, weshalb die Antragstellung offensichtlich langsamer verlaufe als zu erwarten gewesen sei, und wo der Flaschenhals liegen könnte.

Im September 2021 habe die Rhein-Zeitung darüber berichtet, dass Schäden der Unternehmen nur nach dem Zeitwert finanziell ersetzt würden. Dies sei von Staatsministerin Schmitt zu Recht kritisiert worden. Es stelle sich die Frage, ob die Bemühungen der Landesregierung erfolgreich gewesen seien, eine Änderung zu erwirken.

Die AfD-Fraktion habe sich für den Vorschlag des Städte- und Gemeindebunds stark gemacht, im Ahrtal eine Sonderwirtschaftszone einzurichten, die mit besseren Rahmenbedingungen für ansässige Unternehmen verbunden wäre. Anzuregen sei, ob dies eine Möglichkeit sei, Unternehmen wie ZF Argumente zu liefern, um dem Standort treu zu bleiben.

Vors. Abg. Dr. Anna Köbberling ermahnt den Abgeordneten Dr. Bollinger, den Ausführungen der Landesregierung zuzuhören. Staatssekretärin Dick-Walther habe deutlich benannt, dass der Flaschenhals bei der Begutachtung liege. Die Frage des Zeitwerts sei von Staatsministerin Schmitt in der vergangenen 4. Sitzung des Ausschusses unter diesem Tagesordnungspunkt erläutert worden. Es sei längst eine Lösung gefunden worden, weil sich die Beteiligten auf den Wiederbeschaffungswert geeinigt hätten. Die Diskussion dürfe nicht hinter einen bereits festgestellten Informationsstand zurückfallen.

Abg. Fabian Ehmann spricht die Plattform „Handwerk baut auf“ an, die in der vergangenen Sitzung hinsichtlich der Unterstützung der Vernetzung des Handwerks angesprochen worden sei. Die Landesregierung werde um einen kurzen Sachstandsbericht gebeten. Es sei von großem Interesse, Handwerksbetriebe vor Ort und aus ganz Deutschland in den Wiederaufbau zu integrieren und dafür eine Plattform zu schaffen.

Staatssekretärin Petra Dick-Walther antwortet, die Plattform werde sehr gut genutzt, mittlerweile auch von Gutachterinnen und Gutachtern. Es finde ein reger Austausch statt, in dem Kapazitäten angeboten und Bedarf angemeldet werden könne. Die Plattform sei in einer aktuellen Videokonferenz mit der IHK und den Handwerkskammern thematisiert worden.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 12 der Tagesordnung:

Brückenzustände in Rheinland-Pfalz

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT

Fraktion der CDU

– [Vorlage 18/780](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

Abg. Michael Wagner führt zur Begründung aus, der Rechnungshof Rheinland-Pfalz habe den Städten und Gemeinden bei der Erhaltung von Brücken ein schlechtes Zeugnis ausgestellt. Dem veröffentlichten Gutachten zufolge befindet sich jede fünfte kommunale Brücke in einem sehr kritischen Zustand. Der Investitionsbedarf habe zum Beispiel im Jahr 2013 bei 800 Millionen Euro gelegen und sei mittlerweile auf 1,4 Milliarden Euro angestiegen.

(Wegen einer technischen Störung ist der Abgeordnete Michael Wagner nicht zu verstehen.)

Viele Brücken seien dringend sanierungsbedürftig. Die Landesregierung werde dazu um Stellungnahme gebeten.

Staatssekretärin Petra Dick-Walther weist darauf hin, der Antrag der CDU-Fraktion beziehe sich auf das vom Rechnungshof Rheinland-Pfalz erstellte Gutachten „Erhaltung und Zustand von Brücken in kommunaler Baulast – Evaluationsprüfung in den Gemeinden in Rheinland-Pfalz“ vom 1. Oktober 2021, welches am 3. November 2021 veröffentlicht worden sei.

Der Rechnungshof habe erstmals im Jahr 2013 untersucht, wie die rheinland-pfälzischen Städte und Gemeinden ihre Brücken prüften und erhielten. Das vorliegende Gutachten knüpfe an die damalige Prüfung von Brücken in kommunaler Baulast an und zeige auf, was sich seit 2013 getan habe. Der Rechnungshof habe im Rahmen des Gutachtens 181 Städte, verbandsfreie Gemeinden sowie Orts- und Verbandsgemeinden befragt und die Ergebnisse ausgewertet.

Der Rechnungshof habe als wichtigstes Ergebnis festgestellt, dass seit der Prüfung 2013 erkennbare Fortschritte zu verzeichnen seien. Verbesserungen seien insbesondere bei der Datenhaltung, den Brückenprüfungen und bei der Erhaltsplanung erzielt worden. Gleichwohl bestehe bei vielen Gemeinden ein erheblicher Nachholbedarf, vor allem bei der Bestandserfassung, der Zustandsauswertung sowie einem systematischen Erhaltungsmanagement.

Die Fortschritte bei dem Erhaltungsmanagement und den Prüfungen schlugen sich bisher nicht im Zustand der Brücken nieder. Bezogen auf die gesamte Brückenfläche stelle der Rechnungshof fest, dass fast ein Drittel sanierungsbedürftig sei. In den sechs größeren kreisfreien Städten gelte dies sogar für mehr als 40 % der Brückenflächen. Der Rechnungshof empfehle, dass die kommunalen Gremien jährlich über den Erhaltungsbedarf der Verkehrsinfrastruktur informiert werden sollten.

Der Rechnungshof gehe weiter davon aus, dass sich in Anbetracht der aktuellen Planungen für die Sanierung und Erneuerung von Großbrücken wie der Hochstraße in Ludwigshafen und der Pfaffendorfer Brücke in Koblenz das Zustandsbild in den kommenden Jahren verbessern werde. Der

Investitionsbedarf für die Erhaltung der kommunalen Brücken werde vom Rechnungshof auf bis zu 1,4 Milliarden Euro beziffert, davon allein 1 Milliarde Euro für die fünf Oberzentren des Landes.

Zur Rolle des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau bei dem Erhaltungsmanagement und den konkreten Maßnahmen sei festzuhalten, dass sich das Gutachten mit einem kommunalen Sachverhalt befasse. Die Kommunen seien im Rahmen der verfassungsmäßig garantierten kommunalen Selbstverwaltung als Baulastträger der kommunalen Brücken für deren Zustand und alle damit zusammenhängenden Aufgaben verantwortlich.

Das Verkehrsministerium fördere auf Grundlage des Landesverkehrsfinanzierungsgesetzes den Bau und Ausbau von Brücken und Stützmauern sowie deren Umbau und grundlegende Sanierung im Zuge förderfähiger kommunaler Straßen. Förderfähige Straßen seien in erster Linie verkehrswichtige innerörtliche Straßen oder kommunale Straßen mit einer wichtigen Zubringerfunktion zum überörtlichen Verkehrsnetz. Maßnahmen an Brücken im Zusammenhang mit Radwegen könnten in Abhängigkeit von der Bedeutung des Radwegs gefördert werden.

Wegen der hohen Bedeutung der Brücken für die Straßeninfrastruktur gewähre das Land den Kommunen einen Förderzuschlag in Höhe von 10 % zur Grundförderung. Daraus ergäben sich Fördersatzte von bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Kosten. Im aktuellen Landeshaushalt seien für den gesamten Zuwendungsbereich des kommunalen Straßenbaus rund 55 Millionen Euro angesetzt. Daraus entfielen 7,4 Millionen Euro auf den Fördertatbestand „Brücken“.

Mit den in der Vergangenheit bereitgestellten Mitteln hätten die beantragten Fördervorhaben bedient werden können. Aussagen über künftige Dotierungen seien zum aktuellen Zeitpunkt nicht oder nur bedingt möglich. Dies bleibe den Haushaltsberatungen und dem Haushaltsgesetzgeber vorbehalten. Das Ministerium wolle den Ansatz des Jahres 2021 mit 7,4 Millionen Euro für das Jahr 2022 fortschreiben. Die Fördermittel der Haushaltstitel des kommunalen Straßenbaus seien untereinander deckungsfähig, sodass, wenn bei dem Brückenhaushaltstitel der Mittelbedarf im Jahr 2022 über dem Ansatz liegen sollte, im Haushaltsvollzug reagiert werden könne. Dies sei in den vergangenen Jahren bereits so praktiziert worden.

Neben dem klassischen Förderprogramm des kommunalen Straßenbaus im Rahmen von 55 Millionen Euro seien im Haushalt eigene Haushaltstitel für zwei kommunale Brückengroßvorhaben eingestellt. Dies betreffe den Titel 883 08 „Zuweisung für den Abriss und Ersatz der Hochstraße Nord und Süd in Ludwigshafen im Zuge der B 44 bzw. B 37“. Das Land wolle die Vorhaben finanziell fördern. Allerdings könne derzeit wegen der Größenordnung und Komplexität des Gesamtvorhabens sowie der fehlenden Gesamtkosten noch keine konkrete Aussage zur Finanzierung getroffen werden. Neben dem Land solle sich auch der Bund an der Finanzierung beteiligen.

Bei dem zweiten handle es sich um den Titel 883 09 „Zuweisung für den Abriss und Ersatz der Pfaffendorfer Brücke in Koblenz im Zuge der B 49“. Mit Ministerratsbeschluss sei einer Förderung von bis zu 65,5 Millionen Euro zugestimmt worden. Die Förderung solle außerhalb des normalen Förderungsbudgets erfolgen.

Das Gutachten des Rechnungshofs hebe besonders die Brücken in den sechs Städten mit mehr als 80.000 Einwohnerinnen und Einwohnern hervor. Dies betreffe Kaiserslautern, Koblenz, Ludwigshafen, Mainz, Trier und Worms, in denen sich mit 385.000 m² mehr als die Hälfte der Gesamtfläche aller kommunalen Brücken von rund 700.000 m² befinde. Etwa 261.000 m² der Gesamtfläche befänden sich in einem schlechten Zustand. Davon wiederum lägen etwa 146.000 m² in den genannten Städten. Insbesondere seien die Großbrücken in Ludwigshafen, Koblenz und Mainz mit rund 130.000 m² betroffen.

Das Land unterstütze die beiden Maßnahmen in Ludwigshafen und Koblenz, die sich allein auf mehr als 100.000 m² summierten. Dazu komme die Mombacher Hochstraße in Mainz mit einer Fläche von etwa 29.000 m², die für den Verkehr gesperrt sei und nicht mehr saniert bzw. in Betrieb gehen werde. Insofern sei diese Brücke aus der Flächenbilanz herauszurechnen.

Das Land unterstütze die Kommunen in hohem Maße bei der Bewältigung ihrer Brückenprobleme. Die Großvorhaben Ludwigshafen und Koblenz hätten eigene Haushaltstitel im Landeshaushalt. Damit dokumentiere das Land, wie wichtig ihm diese Vorhaben seien. Das normale Förderprogramm bediene alle anderen Brückenvorhaben. Hervorzuheben sei insbesondere der Förderzuschlag für Brücken von 10 %. Für eine Kommune könne sich dadurch beispielsweise der Eigenanteil von 30 % auf 20 % und damit um immerhin ein Drittel reduzieren.

Der Rechnungshof stelle fest, dass es landesweit 6.579 Brücken in gemeindlicher Baulast gebe. Nur eine Teilmenge davon sei nach dem Landesverkehrsfinanzierungsgesetz förderfähig. Dazu liege keine Statistik vor. Ferner gebe es keine der Landesregierung bekannte Auflistung kommunaler Brücken, die aktuell saniert würden.

Bezüglich der Frage nach den notwendigen Mitteln, um alle kommunalen Brücken in einen vollumfänglich verkehrssicheren Zustand zu versetzen, sei anzumerken, dass auch Brücken mit einer Zustandsnote schlechter als 3,0 in den allermeisten Fällen noch voll nutzbar seien und keinerlei Einschränkungen unterlägen. Diese Brücken befänden sich in einem verkehrssicheren Zustand.

Die wichtigste Frage sei, wie hoch der Investitionsbedarf für die Erhaltung der kommunalen Brücken sei. Diesen Bedarf habe der Rechnungshof in seinem Gutachten auf 1,4 Milliarden Euro geschätzt. Die Erhaltung der kommunalen Brücken sei eine Daueraufgabe, die strategisch geplant und angegangen werden müsse. Das Gutachten des Rechnungshofs gebe den Kommunen hierzu wie schon mit dem ersten Gutachten aus dem Jahr 2013 wertvolle Empfehlungen. Das Land unterstütze die Kommunen seit vielen Jahren bei dieser Aufgabe.

Staatssekretärin Petra Dick-Walther sagt auf Bitte des **Abg. Michael Wagner** zu, dem Ausschuss ihren Sprechvermerk zukommen zu lassen.

Abg. Stephan Wefelscheid rekapituliert, dass die Landesregierung bei der Bemessung der Höhe der im Haushalt kalkulierten Mittel auf der Basis des Berichts des Rechnungshofs agiere. Es sei darauf hinzuweisen, dass die dem Gutachten zugrundeliegenden Daten eine gewisse Zeit zurücklägen.

Bei der Pfaffendorfer Brücke seien bislang 100 Millionen Euro kalkuliert worden. Dem Koblenzer Stadtrat sei vom Baudezernenten in der jüngsten Sitzung vorgelegt worden, dass diese mittlerweile bei 140 Millionen Euro liege. Dies sei eine erhebliche Kostensteigerung, die hauptsächlich auf die gestiegenen Rohstoffpreise zurückzuführen sei.

Die Landesregierung werde gebeten, die Zahlen des Rechnungshofs anlässlich der kommenden Haushaltsberatungen hinsichtlich der Steigerungen im Rohstoffsektor zu prüfen, damit mit belastbaren Zahlen gearbeitet werde, die nicht längst von der Marktpreisentwicklung überholt seien.

Staatssekretärin Petra Dick-Walther wirft ein, missverstanden worden zu sein. Vom Rechnungshof sei der Investitionsbedarf für die Erhaltung der kommunalen Brücken ermittelt worden. Das sei aber nicht die Grundlage für die intern erarbeiteten Haushaltstitel des Verkehrsministeriums.

Abg. Stephan Wefelscheid merkt an, auch zu dieser Zahl könnten mittlerweile 20 % bis 30 % hinzuaddiert werden. Eine solche Entwicklung sei momentan auf kommunaler Ebene zu erleben.

Vors. Abg. Dr. Anna Köbberling weist darauf hin, dass Haushaltsrecht Parlamentsrecht sei und die Abgeordneten daher noch Mittel in der Hand hätten.

Abg. Petra Schneider konstatiert, es liege auch an der personellen Ausstattung, dass der Sanierungsstau nicht aufgearbeitet werde. Das Projektbüro im Ahrtal solle mittlerweile seine Arbeit aufnehmen. Die Landesregierung werde um einen kurzen Sachstandsbericht gebeten. Angekündigt sei, dass das Land sukzessive 35 Beschäftigte anstellen wolle.

Abg. Benedikt Oster merkt als Hintergrund für die Gesamtdebatte an, kein Bundesland verfüge über so viele Bücken wie Rheinland-Pfalz. Weil sich das Gutachten des Rechnungshofs auf die kommunalen Brücken beziehe, blieben dem Ausschuss nur Förderhöhe und Förderrichtlinien als Instrumente. Die Zuständigkeit liege nicht in der Hand des Landes. Bei den Haushaltsberatungen müsse darüber gesprochen werden, was mehr investiert werden könne.

Es müsse der Eindruck vermieden werden, der Investitionsstau beziehe sich auf das Land. Zuvor müssten die Kommunen ihre Projekte betiteln und Förderanträge stellen.

Staatssekretärin Petra Dick-Walther wiederholt, die Landesregierung sei sich ihrer Verantwortung bewusst und unterstütze die Kommunen tatkräftig bei deren Aufgabe der Sanierung und Erhaltung der Brücken.

Michael Puschel (Abteilungsleiter im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau) informiert zum aktuellen Stand des Projektbüros im Ahrtal, dieses habe seine Arbeit mit derzeit sechs Beschäftigten aufgenommen, wovon drei Kräfte auf das Führungsteam entfielen. Darüber hinaus seien etwa 20 Einstellungszusagen verschickt worden, bei denen derzeit die Rückmeldungen abgewartet würden. Es sei davon auszugehen, dass zur Mitte des ersten Quartals 2021 etwa 15 Beschäftigte tätig sein würden. Die Landesregierung werde die Zahl der Beschäftigten kontinuierlich ausbauen.

35 Beschäftigte seien die Zielgröße. Es sei völlig klar gewesen, dass diese nicht auf einen Schlag erreicht werden könnten. Die Einstellungen verliefen als sukzessiver Prozess. Derzeit werde das Projektbüro stark aus Cochem und Koblenz unterstützt. Je mehr Beschäftigte im Projektbüro zur Verfügung stünden, desto weiter werde diese Unterstützung auf grundlegende Fragen zurückgefahren. Schon mit den anvisierten 15 Personen im ersten Quartal sei viel zu erreichen.

Abg. Stephan Wefelscheid bekräftigt die Aussage des Abgeordneten Oster, zu diskutieren sei die Höhe der Mittel, die später zur Förderung der kommunalen Brücken zur Verfügung stehe. Darauf habe der Hinweis abgezielt, dass aufgrund der Preissteigerungen der Haushaltstitel so bemessen sein müsse, dass die Förderung tatsächlich bei den Kommunen ankomme.

Abg. Dr. Jan Bollinger erinnert daran, dass die AfD-Fraktion zum Haushaltstitel „Sonderprogramm zum Erhalt kommunaler Straßenbrücken und Stützwände“, der für 2021 mit 7,4 Millionen Euro veranschlagt sei, in der Vergangenheit schon eine Erhöhung um 2,5 Millionen Euro beantragt habe. Die AfD-Fraktion werde wieder entsprechende Deckblätter einbringen.

Bestandteil eines Landesprogramms könnten immer nur größere Sanierungsprojekte sein. Insofern sei eine generell bessere Finanzausstattung der Kommunen notwendig.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 13 der Tagesordnung:

Engpässe durch Lieferkettenprobleme

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT

Fraktion der AfD

– [Vorlage 18/783](#) – [\[Link zum Vorgang\]](#)

Der Ausschuss lehnt den Antrag der Fraktion der AfD auf Vertagung des Tagesordnungspunkts ab (AfD gegen SPD, CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP, FREIE WÄHLER).

Abg. Dr. Jan Bollinger konstatiert, China habe ein Fast-Monopol auf Magnesium, welches in vielen Industrien benötigt werde. Engpässe gebe es auch bei Kobalt, Chips, Holz, Stahl und Kunststoffen, die nach Einschätzung von Expertinnen und Experten länger andauern werden. Digitalisierung und Künstliche Intelligenz würden als Mittel angesehen, um Lieferkettenproblemen vorzubeugen. Insbesondere in diesen Bereichen habe Rheinland-Pfalz einen Rückstand.

Staatssekretärin Petra Dick-Walther berichtet, die aktuellen Lieferengpässe würden durch mehrere Faktoren verursacht. Dies seien weiterhin die Folgen der Corona-Pandemie, welche Störungen im Zuge des Grenzübertritts, aber auch bei der Produktion verursachten. Ein erheblicher Störfaktor seien zudem Kapazitätsengpässe im Bereich von Speditions- und Logistikunternehmen, oftmals aufgrund von Personalmangel.

Hinzu kämen Produktionsengpässe in spezifischen Sektoren wie der Chip-Produktion. Diese hätten ihre Ursache entweder durch Produktionsstörungen wie den Brand der Chip-Fabrik von Renesas in Japan oder im sprunghaften Nachfrageanstieg im Zuge der wirtschaftlichen Erholung. Zudem seien die Einreisebestimmungen in wichtigen internationalen Märkten zum Teil noch immer sehr restriktiv, was beispielsweise die Inbetriebnahme von Unternehmen aus Rheinland-Pfalz in den dortigen Staaten stark beeinträchtigte.

Rheinland-pfälzische Unternehmen seien in hohem Maße in europäische und außereuropäische Wertschöpfungsketten integriert. Dies werde unter anderem an der hohen Exportquote des Bundeslands deutlich. Diese sei eine wesentliche Voraussetzung für Wertschöpfung, Beschäftigung, Ausbildung und damit auch den Wohlstand von Rheinland-Pfalz. Daher sei auch der rheinland-pfälzische Standard in einigen Bereichen spürbar von Lieferkettenproblemen betroffen.

Qualifizierbare Daten hinsichtlich der Verfügbarkeit einzelner Produkte oder Produkt- und Rohstoffgruppen, bezogen auf Branchen oder gar einzelne Unternehmen sowie daraus entstehende Herausforderungen würden jedoch nicht erhoben. Eine solche Erhebung erfordere ein umfangreiches Berichts- und Meldewesen und zwingt die Unternehmen, Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse wie Lagerbestände oder spezifische Produktionsmethoden offenzulegen.

Gleichwohl lägen der Landesregierung Informationen hinsichtlich der allgemeinen Verfügbarkeit und der Preisentwicklung einzelner Rohstoff- oder Produktgruppen vor. Diese Erkenntnis gewinne die Landesregierung einerseits aus Branchenberichten wie denen der Deutschen Rohstoffagentur

oder aus dem umfassenden Austausch mit den Institutionen und Verbänden der rheinland-pfälzischen Wirtschaft und Industrie.

Beispielhaft sei auf den intensiven Austausch mit der Landesvereinigung Unternehmerverbände Rheinland-Pfalz (LVU), den Industrie- und Handelskammern, den Handwerkskammern, der Bauwirtschaft Rheinland-Pfalz, der Holz- und Kunststoffindustrie oder auch der chemischen Industrie in den vergangenen Wochen und Monaten hinzuweisen. Dieser Austausch finde intensiv sowohl auf der Leitungs- wie Fachebene des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau statt, sodass die Landesregierung einen guten und belastbaren Überblick hinsichtlich der grundsätzlichen Betroffenheit des Standorts Rheinland-Pfalz habe.

Im Kontext der Lieferkettenproblematik adressiere das Wirtschaftsministerium eine Vielfalt von Themen und Maßnahmen. Beispielsweise setze es sich konsequent für die Integrität des europäischen Binnenmarkts ein, weil diese eine ganz wesentliche Voraussetzung für das Funktionieren von Lieferketten sei. Insbesondere im Hinblick auf Frankreich sei dies ein höchst relevanter Bereich. Im Zuge des Lockdowns im Frühjahr 2021 habe die Landesregierung im engen Schulterschluss mit den Kammern und der LVU entscheidend dazu beitragen können, dass Berufspendlerinnen und -pendler weiterhin die deutsch-französische Grenze hätten passieren können.

Zudem unterstütze die Landesregierung wo möglich die Bundesregierung bei der Vereinbarung von Freihandelsabkommen mit Drittstaaten. Derartige Abkommen trügen entscheidend dazu bei, dass internationale Lieferwege – gerade unter erschwerten Rahmenbedingungen – offen blieben. Für Industriezweige wie die Chemie- oder Nutzfahrzeugbranche seien solche Abkommen von elementarer Bedeutung.

Darüber hinaus trage die Landesregierung landesseitig mit einer bedarfsgerechten und leistungsfähigen Infrastruktur auf Straße, Schiene und Wasser dazu bei, dass vorhandene Güter schnell und sicher transportiert werden könnten. Mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie den übrigen Ländern, Spitzenverbänden und Kammern auf der Bundesebene sei die Landesregierung in der ständigen Arbeitsgruppe Lieferketten verbunden, um wechselseitig über die jeweiligen Problemlagen und Sachstände zu unterrichten sowie Lösungsansätze abzustimmen.

Abg. Dr. Jan Bollinger fragt, ob der Landesregierung die Höhe der Umsatzeinbußen und Zusatzkosten der rheinland-pfälzischen Wirtschaft bekannt seien, die dieser durch die Lieferkettenprobleme entstünden. Ferner stelle sich die Frage, ob und wo in rheinland-pfälzischen Betrieben in den nächsten Monaten aufgrund fehlenden Nachschubs Kurzarbeit drohe.

Die Landesregierung habe einige Konzepte vorgestellt, um künftigen Lieferkettenengpässen vorzubeugen. Von Interesse sei, ob die Landesregierung kurzfristig handeln könne, um den Betrieben zu helfen.

Staatssekretärin Petra Dick-Walther antwortet, die Höhe der Umsatzeinbrüche sei seitens der Landesregierung nicht zu beziffern, weil diese kein Wissen über die Kapazitäten und Lagerbestände der Unternehmen habe. Aussagen dazu seien reine Spekulation.

Wenn sich beispielsweise im Chip-Bereich die Situation der Lieferengpässe verstetige, müsse mit Kurzarbeit gerechnet werden. Dies sei im Augenblick ebenfalls schwer vorzusagen.

Entstünden den Unternehmen finanzielle Engpässe, könne die Landesregierung über die Investitions- und Strukturbank (ISB) Kontakte herstellen, um Bürgschaften auszustellen. Es sei der Landesregierung aber nicht möglich, in den Markt einzugreifen oder Lieferengpässe beim Material zu beheben. Bei wirtschaftlichen Folgen könne das Land gemeinsam mit der ISB beratend zur Seite stehen.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 14 der Tagesordnung:

Mangel an LKW-Fahrern in Rheinland-Pfalz

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT

Fraktion der FREIEN WÄHLER

– [Vorlage 18/784](#) – [\[Link zum Vorgang\]](#)

Abg. Stephan Wefelscheid erinnert daran, das Thema bereits in der jüngsten Plenarsitzung angesprochen zu haben. Der kommende Mangel an Lkw-Fahrerinnen und -fahrern habe im Moment noch keine drängende Marktrelevanz, komme aber in großen Schritten auf die Branche zu und werde dann Auswirkungen auf alle Bereiche haben. Die Versorgungssicherheit sei eines der höchsten Gebote des parlamentarischen Arbeitens.

Für den Wirtschaftsteil des Ausschusses sei relevant, wie Personal gewonnen werden könne, während für den Verkehrsteil der Stand der Infrastruktur zu beleuchten sei, insbesondere weil Lkw-Fahrerinnen und -fahrer nach EU-Vorgaben künftig nicht mehr in den Lkw-Kabinen übernachten dürften und Unterkünfte benötigten.

Staatssekretärin Petra Dick-Walther bestätigt, im Straßentransportgewerbe in Deutschland und vielen anderen Staaten bestehe im Augenblick ein Mangel an Fahrerinnen und Fahrern. Dies sei umso besorgniserregender, als der Aufschwung der Wirtschaft nach der Corona-Pandemie von funktionierenden Lieferketten und diese wiederum von problemlosen Transporten abhingen.

In den vergangenen Monaten sei eine sehr hohe Nachfrage nach Transportleistungen zu verzeichnen gewesen. Die Lkw-Zahlen auf rheinland-pfälzischen Straßen hätten das Niveau von 2019 zum Teil bereits übertroffen. Zwar verfüge Rheinland-Pfalz mit der Binnenschifffahrt und der Schiene weitere leistungsfähige Verkehrsträger, der Straßentransport bleibe aber vor allem im regionalen Bereich das bedeutendste Transportsystem.

Die Ursachen für den Personalmangel, an dem auch der Busverkehr leide, seien vielschichtig. Grundsätzlich habe sich der Straßengüterverkehr in den vergangenen Jahrzehnten verändert. Er sei international geworden, sowohl hinsichtlich der Marktteilnehmenden als auch des Fahrpersonals. Dies habe viel zur hohen Leistungsfähigkeit des Verkehrssektors beigetragen. Es mache dies aber verwundbarer in Krisenzeiten, wie sie noch immer bestünden.

Leider können die Landesregierung nicht, wie im Antrag ausgeführt, der Branche Personal zuführen. Sie können aber dazu beitragen, dass die Arbeitsbedingungen für die Fahrerinnen und Fahrer so gut wie möglich gestaltet würden und diese auf der Straße gut vorankämen. Beides nütze der Attraktivität des Berufs und damit bei der Problemlösung.

Die Anforderungen an das Fahrpersonal seien in den vergangenen Jahren gewachsen. Dies betreffe vor allem die Technik der Fahrzeuge und die fahrerische Kompetenz, welche für die Verkehrssicherheit wichtig seien. An dieser Stelle könnten nicht ohne Weiteres Abstriche gemacht werden; denn die Verkehrssituation sei beispielsweise in den Städten nicht einfacher geworden. Die Verkehrssicherheit sei ein sehr hohes Gut.

Assistenzsysteme wie der Abbiegeassistent hätten glücklicherweise den Weg in die Praxis gefunden. Die Landesregierung unterstütze die Schaffung der rechtlichen Grundlagen für weitere Systeme und fordere die technische Entwicklung zum Beispiel im Rahmen des Commercial Vehicle Cluster. Sie setze sich zudem dafür ein, das Anwerbepotenzial durch Anerkennung ausländischer Berufsqualifikationen zu vergrößern. Beispielsweise hätten Führerscheine aus den nicht EU-Staaten Serbien und Nordmazedonien anerkannt werden können.

Für den Lkw-Alltag spiele das Angebot an Parkplätzen und Lkw-spezifischen Informationen eine Rolle. Ein gutes Angebot könne das Leben des Fahrpersonals einfacher machen. Die Landesregierung setze auf digitale Systeme, um die bundesweite Knappheit an Stellplätzen zu mildern. An den Autobahnen habe Rheinland-Pfalz sehr früh das sogenannte Kolonnenparken erprobt, bei dem durch intelligente Steuerung auf gleicher Fläche mehr Parkstände untergebracht werden könnten.

Zudem sei die gesamte A 61 und damit über 1.100 Stellplätze an 20 Standorten mit einer Belegungserfassung ausgestattet worden. Die Autobahn GmbH des Bundes werde dieses Konzept fortführen.

Baustellen und Sperrungen, welche erhebliche Stressfaktoren darstellen könnten, würden inzwischen vom Landesbetrieb Mobilität digital erfasst. Die rheinland-pfälzischen Informationssysteme wie der Mobilitätsatlas Rheinland-Pfalz würden rege genutzt. Die Landesregierung werde diese Angebote auf alle kommunalen Baustellen ausdehnen. Damit könnten die Passagen und Begegnungen von Lkw in engen Durchfahrten verringert werden.

Durch Windwarnanlagen wie am Hochmoselübergang könne ein weiteres Gefahrenpotenzial für Lkw ausgeschaltet werden. Die Änderung der Sozialvorschriften habe ebenso das Potenzial, das Leben der Lkw-Fahrerinnen und -fahrer zu erleichtern.

Es sei sehr sinnvoll, das Angebot an Rast- und Übernachtungsmöglichkeiten außerhalb der Rastanlagen an Autobahnen auszubauen. In vielen günstig erreichbaren Gewerbegebieten könnten Angebote wie Autohöfe entstehen. Es werde auch der Autobahn GmbH des Bundes nicht möglich sein, die Rastanlagen unmittelbar an der Autobahn selbst so zu erweitern, dass dort immer genügend entsprechend ausgestattete Übernachtungsplätze zur Verfügung stünden.

Es gelte insgesamt, die Arbeitswelt für Lkw-Fahrerinnen und -fahrer so zu gestalten, dass dieser wichtige Beruf positiv wahrgenommen werde. Wie die aktuelle Situation zeige, seien alle darauf angewiesen, und deshalb müssten alle daran mitwirken.

Abg. Jutta Blatzheim-Roegler bestätigte die Einschätzung, wonach der Einfluss des Landes bei Initiativen zu Autobahnparkplätzen abnehmen werde, weil diese in die Autobahngesellschaft übergegangen seien.

Es werde um weitere Ausführungen gebeten, welche Erfahrungen das Land mit digitalen Systemen gemacht habe. Nicht alle Bundesländer seien diesen Weg so weit gegangen wie Rheinland-Pfalz. Ferner sei von Interesse, wie aus Sicht der Landesregierung vorhandene Rastanlagen zu diesem

Zweck umstrukturiert werden könnten und wie lange es ungefähr dauern würde, wenn an weiteren Autobahnen und möglicherweise Bundesstraßen ähnliche Einrichtungen angelegt würden.

Es stelle sich weiter die Frage, ob die Landesregierung weiter im Kontakt mit der Autobahngesellschaft stehe, um den Ausbau weiterer Rastanlagen vorzuschlagen oder ob das Land gar kein Mitspracherecht mehr habe.

Staatssekretärin Petra Dick-Walther sagt auf Bitte der **Abg. Jutta Blatzheim-Roegler** zu, dem Ausschuss ihren Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen.

Abg. Stephan Wefelscheid begrüßt, dass das Problem im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau erkannt worden sei und an Lösungen gearbeitet werde. Hinsichtlich des Ausbaus der Infrastruktur sei von Interesse, wie weit die Planung fortgeschritten sei, Ausweichparkplätze einzurichten.

Im Stadtgebiet von Koblenz sei zu beobachten, dass Straßenzüge in Industriegebieten mittlerweile nachts als Stellplätze genutzt würden. Dies sei noch vor einigen Jahren nicht der Fall gewesen. Das früher an Bundesstraßen zu beobachtende Ausweichparken ziehe sich mittlerweile in die Ballungsgebiete hinein. Es sei sicher in Koblenz kein Einzelfall, dass auch die letzten Plätze nachts als Stellplätze genutzt würden. Daher sei es sehr dringend, Ausweichparkplätze abseits der Autobahnrasthöfe zu schaffen.

Er habe in der Plenarsitzung angeregt, landesseitige Modelle zu entwickeln, mit denen die Agentur für Arbeit Förderprogramme auflegen könne, um Langzeitarbeitslosen den Erwerb von Lkw-Führerschein zu finanzieren. Möglicherweise sei dafür aber ein anderes Ministerium verantwortlich.

Abg. Steven Wink wirft ein, dies falle in den Zuständigkeitsbereich des Ministeriums für Arbeit, Soziales, Transformation und Digitalisierung.

Vors. Abg. Dr. Anna Köbberling stimmt dem Abgeordneten Wefelscheid hinsichtlich der Ausweichparkplätze zu. Der Neubau von Parkplätzen sei eine Möglichkeit, eine andere die Optimierung der Auslastung bestehender Flächen. In der vergangenen Legislaturperiode sei in diesem Ausschuss bereits über Autobahnparkplätze und die Möglichkeit einer flexiblen elektronischen Reservierung, beispielsweise über eine App, gesprochen worden. Dies erscheine nach wie vor als sinnvolles Projekt, zu dem die Landesregierung um Stellungnahme gebeten werde.

Staatssekretärin Petra Dick-Walther räumt ein, es werde nicht ausreichen, die bestehenden Parkplätze auszuweiten oder zu digitalisieren. Die Autobahn GmbH habe das rheinland-pfälzische Konzept des Kolonnenparkens als positiv erkannt und werde es ebenso weiterführen wie die Möglichkeit, neue Autohöfe zu gestalten. Dazu laufe derzeit ein Förderprogramm des Bundes, für das private Initiatoren gesucht würden, welche sich über den Betrieb einer Tankstelle oder eines Restaurants refinanzieren könnten. Es sei jedoch schwierig, dafür Standorte zu finden, unter anderem, weil es immer wieder Einwände der Bevölkerung gebe.

Ausweichparkplätze einzurichten sei ein stetiger Prozess, dessen Dauer nur schwer vorhersehbar sei. Der Prozess sei abhängig davon, ob Standorte gefunden und Neubauten gewährleistet werden könnten.

Michael Puschel (Abteilungsleiter im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau) ergänzt, Rheinland-Pfalz habe in Montabaur bundesweit als erstes Bundesland das Kolonnenparken erprobt. Das Konzept werde langsam bundesweit ausgeweitet.

Bei der Reservierung von Parkplätzen gebe es rechtliche Probleme. Bei einem privaten Parkplatzbetreiber sei das Vorhaben unkritisch, weil dieser über sein Angebot frei entscheiden könne. Bei öffentlichen Parkplätzen wie jenen unmittelbar an der Autobahn sei das jedoch problematischer. Die Reservierung von Parkplätzen werde aber ohnehin das Problem nicht lösen.

Viel entscheidender sei die Digitalisierung, damit frühzeitig und umfassend informiert werden könne, ob auf Rastflächen noch Stellplätze frei seien. Dies sei ein Ansatz zur besseren Lenkung. Die Digitalisierung werde Puffer schaffen, je schneller sie umgesetzt werde. Angesichts der großen Zahl an Lkw-Stellplätzen, die derzeit insbesondere entlang der Hauptachsen fehle, sei das Problem ohne neue Rasthöfe allerdings kaum zu bewältigen.

Der Antrag ist erledigt.

Punkte 2 a) und b) der Tagesordnung:

2 a) Indikatorenbericht 2021 der Nachhaltigkeitsstrategie Rheinland-Pfalz

Bericht (Unterrichtung) zu Drs 15/2113
Landesregierung
– [Drucksache 18/1332](#) – [\[Link zum Vorgang\]](#)

b) Antrag SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP auf Besprechung im Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr

Unterrichtung
Landtagspräsident
– [Drucksache 18/1470](#) – [\[Link zum Vorgang\]](#)

Michael Frein (Referent in der Staatskanzlei) merkt zunächst an, die Nachhaltigkeitsstrategie Rheinland-Pfalz gehe zurück auf einen Parlamentsbeschluss aus dem Jahr 1999, wonach der Landtag die Landesregierung aufgefordert habe, alle zwei Jahre ein sogenanntes Agendaprogramm vorzulegen. Dies sei ab 2001 geschehen. Im Jahr 2008 habe der Landtag seine Beschlusslage dahingehend geändert, dass alle vier Jahre eine Fortschreibung und zusätzlich dazwischen nach zwei Jahren ein Indikatorenbericht vorzulegen sei.

Der Indikatorenbericht sei daher immer im Zusammenhang mit der vorherigen Fortschreibung zu sehen. Mit dem Indikatorenbericht würden die in der Fortschreibung vorhandenen Indikatoren aktualisiert. Im vorliegenden Fall aktualisiere der Indikatorenbericht 2021 die Daten der Fortschreibung 2019.

Im Ergebnis zeige der Indikatorenbericht 2021, dass Rheinland-Pfalz zwar gut sei, aber noch besser werden müsse. Zu verbessern sei zunächst auch die Datenlage, beispielsweise im Bereich der biologischen Vielfalt. Zurzeit arbeite die Landesregierung mit dem Indikator „Landwirtschaftsflächen mit hohem Naturwert“. Dies sei aber noch nicht ausreichend. Besserung sei aber in Sicht.

Gut sei Rheinland-Pfalz im Bereich des Klimaschutzes. Das Ziel, die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2020 um 40 % gegenüber 1990 zu mindern, sei voraussichtlich erreicht worden. Dabei hätten zwei Sondereffekte geholfen. Einer seien die wirtschaftlichen Folgen durch die Corona-Pandemie, ohne die das Ziel wohl knapp verfehlt worden wäre. Zum anderen sei die Minderung der Treibhausgasemissionen zu einem wesentlichen Teil auf den Rückgang der Lachgasemissionen Anfang der 1990er-Jahre zurückzuführen.

Dieses Minderungspotenzial sei weitestgehend ausgeschöpft. Deutlich werde dies, wenn die mögliche Entwicklung bis 2050 in einem Business-as-usual-Szenario in den Blick genommen werde. Der Indikatorenbericht zeige, dass unter der Annahme einer sich auf der Grundlage der für die vergangenen fünf Jahre vorhandenen Daten fortsetzenden Entwicklung die Emissionsminderung im Jahr 2050 gegenüber 1990 bei knapp 60 % liegen würde.

Dies verdeutliche, dass zusätzliche Anstrengungen erforderlich seien. Mit Blick auf das Ziel der Klimaneutralität in einem Korridor zwischen 2040 und 2045 werde der Handlungsdruck nicht kleiner.

Der Anteil erneuerbarer Energien am gesamten Primärenergieverbrauch sei von 1,9 % im Jahr 2000 auf 13 % im Jahr 2018 gestiegen. Die Steigerung sei signifikant. Der Weg zu einer 100%igen Versorgung mit erneuerbaren Energien sei gleichwohl noch weit, mit den richtigen Rahmenbedingungen aber erreichbar.

Beide Zahlen verdeutlichten, dass in Rheinland-Pfalz wie in den übrigen Bundesländern aus Nachhaltigkeitssicht vorrangig die Umsetzung nötig sei. Rheinland-Pfalz werde seine Ziele nur erreichen, wenn diese mit Maßnahmen hinterlegt seien. Dies gelte insbesondere für die Bereiche „Klimaschutz“ und „Erneuerbare Energien“. In diesem Zusammenhang sei darauf zu verweisen, dass der Verkehr nach wie vor ein Problem darstelle, nicht nur hinsichtlich seiner CO₂-Emissionen, sondern auch mit Blick auf den Flächenbedarf des Individualverkehrs und die damit verbundenen Folgen für die Verteilung knappen Raums in den Städten.

Mit der Fortschreibung 2019 und in der Folge dem Indikatorenbericht 2021 sei erstmals der Indikator „Pkw mit alternativen Antrieben und Kraftstoffen“ aufgenommen worden, um eine Annäherung an das Problem der nachhaltigen Mobilität zu erreichen. Dass damit die gesamte Problematik noch nicht erfasst werde, bedürfe keiner besonderen Erläuterung.

Für den Bereich der Wirtschaft sei der Befund nicht eindeutig. Zwar spiele auf der einen Seite Nachhaltigkeit bei vielen Unternehmen eine wichtige Rolle und stiegen gleichzeitig sowohl die Rohstoff- als auch die Energieproduktivität, andererseits sei der absolute Verbrauch an Rohstoffen und Energie seit dem Jahr 2000 in Rheinland-Pfalz kaum zurückgegangen. Relevante Stichworte seien „Energieeinsparung“ und „zirkuläres Wirtschaften“.

Diese Erkenntnis sei keineswegs neu. Dringend benötigt werde die Umsetzung, welche die sozialen Fragen stets im Blick halten müsse. Nachhaltigkeit heiße, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen, dabei aber gleichzeitig niemanden zurückzulassen. Um dieses Ziel zu erreichen, benötige die Landesregierung eine breite Unterstützung aus allen Teilen der Gesellschaft. Die Politik sei insgesamt aufgerufen, den Prozess voranzutreiben.

Die Klimakonferenz in Glasgow und der erste Teil der Weltbiodiversitätskonferenz im Oktober 2021 im chinesischen Kunming hätten vor Augen geführt, dass es durchaus vorgehe, der Fortschritt aber eine Schnecke bleibe. Vor diesem Hintergrund sei die Nachhaltigkeitsstrategie Rheinland-Pfalz ein unverzichtbares Instrument, weil sie auf die Bereiche verweise, in denen Maßnahmen verstärkt erforderlich und schnellere Fortschritte notwendig seien, um die Ziele des Landes zu erreichen. Diese Ziele stünden – sofern es sich nicht wie beim Klimaschutz um gesetzliche Vorgaben des Landes handle – soweit möglich immer in enger Verbindung mit den Zielen des Bundes. Das bedeute, sie seien direkt aus der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie übernommen oder auf Rheinland-Pfalz heruntergebrochen worden.

Nicht zuletzt verweise die Nachhaltigkeitsstrategie Rheinland-Pfalz auf die globalen Nachhaltigkeitsziele, die 17 Sustainable Development Goals (SDGs) der Agenda 2030 der Vereinten Nationen. Damit werde deutlich, dass Rheinland-Pfalz seine Verantwortung für den Planeten im Blick habe und seinen Beitrag leisten wolle, um dieser Verantwortung gerecht zu werden.

Vors. Abg. Dr. Anna Köbberling dankt ausdrücklich für die Sensibilisierung für den Indikatorenbericht, der ein wunderbares Werkzeug sei, um aufzuzeigen, an welchen Stellen sich Rheinland-Pfalz wie bewegen müsse, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Die Lektüre des Indikatorenberichts sei lohnenswert.

Michael Frein sagt auf Bitte des **Abg. Fabian Ehmann** zu, dem Ausschuss seinen Sprechvermerk zur Verfügung zu stellen.

Abg. Fabian Ehmann spricht an, dass bei zwei Indikatoren noch keine Datenerhebung vorliege. Die Landesregierung werde um Stellungnahme gebeten, ob diese Daten im nächsten Bericht vorlägen und wie die Daten erhoben würden.

Ferner seien die vorliegenden Daten im Bereich der natürlichen Lebensgrundlagen eher schlecht. Es werde um Erläuterung gebeten, insbesondere hinsichtlich der Landwirtschaftsflächen und dem Nitrat im Grundwasser.

Michael Frein korrigiert, zu zwei Zielen lägen keine Daten vor. Das eine sei die klimaneutrale Landesverwaltung. Die Landesregierung sei optimistisch, dass für die zur nächsten Fortschreibung 2023 zumindest anfängliche Zahlen vorlägen, aufgrund derer eine Einschätzung für die Weiterentwicklung möglich sei.

Das andere Ziel sei die Zertifizierung im Bereich der nachhaltigen Entwicklung. Dies sei der Corona-Pandemie geschuldet. Die Zertifizierung sei bereits angelaufen. Mit ersten Zahlen und Daten sei ebenfalls in der Fortschreibung 2023 zu rechnen.

In der Fortschreibung 2019 sei es erklärtes Ziel der Landesregierung gewesen, die Landwirtschaftsflächen mit hohem Naturwert auszuweiten. Bedauerlicherweise hätten die Flächen nicht zugenommen. Es sei eine Frage der Ehrlichkeit, das zu dokumentieren. Immerhin liege Rheinland-Pfalz noch knapp über dem Bundesdurchschnitt und müsse sich im Ländervergleich nicht verstecken. Die Entwicklung laufe aber nicht in Richtung des vorgegebenen Ziels.

Das Gleiche gelte für die Frage des Nitrats. Avisiert sei, dass 100 % der Messstellen bis 2030 einem bestimmten Wert genügen sollten. Die Entwicklung deute aber nicht darauf hin, dass dies funktioniere. Das Problem bestehe bundesweit. An dieser Stelle zeige der Indikatorenbericht dringenden Handlungsbedarf auf.

Vors. Abg. Dr. Anna Köbberling resümiert, der Indikatorenbericht sei es wert, künftig ausführlich im Ausschuss diskutiert zu werden, insbesondere zum Thema „Kreislaufwirtschaft“.

Der Antrag ist erledigt.

Punkt 15 der Tagesordnung:

Verschiedenes

Der Ausschuss beschließt (SPD, CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FREIE WÄHLER bei Enthaltung AfD) – vorbehaltlich der erforderlichen Genehmigung –, im Oktober 2022 eine Informationsfahrt nach Valencia (Spanien) zu den Themen „Grüne Wasserstofftechnologie“, „Energiewende“ und „Tourismus“ durchzuführen.

Mit einem Dank an die Teilnehmenden für ihre Mitarbeit schließt **Vors. Abg. Dr. Anna Köbberling** die Sitzung.

gez. Tobias Illing
Protokollführer

Anlage

Anlage

An der Videokonferenz teilnehmende Abgeordnete

Illing, Heiner	SPD
Köbberling, Dr. Anna	SPD
Müller, Tamara	SPD
Oster, Benedikt	SPD
Schäffner, Daniel	SPD
Schneider, Petra	CDU
Wächter, Karina	CDU
Wagner, Michael	CDU
Ehmann, Fabian	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Bollinger, Dr. Jan	AfD
Wink, Steven	FDP
Wefelscheid, Stephan	FREIE WÄHLER
Joa, Matthias	fraktionslos

Für die Landesregierung

Dick-Walther, Petra	Staatssekretärin im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
Stich, Randolph	Staatssekretär im Ministerium des Innern und für Sport
Wriedt, Dr. Petra	Stellv. Geschäftsführerin Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung
Ludorf, Dr. Michael	Geschäftsführer der Entwicklungsgesellschaft Hahn mbH
Frein, Michael	Referent in der Staatskanzlei

Landtagsverwaltung

Schneider, Kathrin	Richterin
Illing, Tobias	Mitarbeiter der Landtagsverwaltung (Protokollführer)