



## PROTOKOLL

### Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr

3. Sitzung, per Videokonferenz, am 9. September 2021

Öffentlich, 10.00 bis 13.35 Uhr

Tagesordnung	Ergebnis
1. E-Scooter im öffentlichen Verkehrsraum Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktion der SPD – <a href="#">Vorlage 18/182</a> – <a href="#">[Link zum Vorgang]</a>	Erledigt (S. 7 – 12)
2. Starke Zunahme von E-Bikes im öffentlichen Verkehrsraum Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktion der SPD – <a href="#">Vorlage 18/184</a> – <a href="#">[Link zum Vorgang]</a>	Erledigt (S. 7 – 12)
3. Berichterstattung über die Umsetzung der Landesstraßenbau- programme Bauprogramm Landesstraßen 2019/2020 mit Stand 31.12.2020 Vorlage Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Wein- bau – <a href="#">Vorlage 18/237</a> – <a href="#">[Link zum Vorgang]</a>	Erledigt (S. 13 – 17)
4. Fortschreibung der Regionalen Innovationsstrategie Rhein- land-Pfalz – als Regionale Innovationsstrategie gemäß den Vorschriften für die Europäischen Investitions- und Struk- turfonds (ESI) für das Operationelle Programm Rheinland-Pfalz (EFRE) in der Strukturfondsperiode 2021 bis 2027 Unterrichtung gem. Art. 89 b LV i. V. m. der hierzu geschlosse- nen Vereinbarung Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Wein- bau Behandlung gemäß § 65 Vorl. GOLT – <a href="#">Vorlage 18/329</a> – <a href="#">[Link zum Vorgang]</a>	Kenntnisnahme (S. 22 – 23)

<b>Tagesordnung</b>	<b>Ergebnis</b>
<p>5. Ergänzende Verwaltungsvereinbarungen „Novemberhilfe“ über die Gewährung von Soforthilfen des Bundes als Billigkeitsleistungen für „Corona-Überbrückungshilfen für kleine und mittelständische Unternehmen“ Unterrichtung gem. Art. 89 b LV i. V. m. der hierzu geschlossenen Vereinbarung Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Behandlung gemäß § 65 Vorl. GOLT – <a href="#">Vorlage 18/330</a> – [<a href="#">Link zum Vorgang</a>]</p>	Kenntnisnahme (S. 24)
<p>6. Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern über die Beteiligung des Bundes an den Soforthilfen der Länder zur Bewältigung der Folgen der Hochwasserkatastrophe im Juli 2021 Unterrichtung gem. Art. 89 b LV i. V. m. der hierzu geschlossenen Vereinbarung Ministerium der Finanzen Behandlung gemäß § 65 Vorl. GOLT – <a href="#">Vorlage 18/331</a> – [<a href="#">Link zum Vorgang</a>]</p>	Kenntnisnahme (S. 25)
<p>7. Unterrichtung entsprechend Vereinbarung nach Art. 89 b LVerf hier: Beschlüsse aus der Videokonferenz der Bundeskanzlerin mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder am 10. August 2021; Bewältigung der Hochwasserkatastrophe und ihrer Folgen; Maßnahmen zur Bewältigung der Corona-Pandemie Unterrichtung gem. Art. 89 b LV i. V. m. der hierzu geschlossenen Vereinbarung Staatskanzlei Behandlung gemäß § 65 Vorl. GOLT – <a href="#">Vorlage 18/340</a> – [<a href="#">Link zum Vorgang</a>]</p>	Kenntnisnahme (S. 26)
<p>8. Ausbildungsbeginn 2021 Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktion der FDP – <a href="#">Vorlage 18/347</a> – [<a href="#">Link zum Vorgang</a>]</p>	Erledigt (S. 27 – 32)
<p>9. Perspektive für Schausteller und Marktbesicker Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktion der FREIEN WÄHLER – <a href="#">Vorlage 18/359</a> – [<a href="#">Link zum Vorgang</a>]</p>	Erledigt (S. 33 – 43)

<b>Tagesordnung</b>	<b>Ergebnis</b>
10. Sachstand Wasserstoffstrategie Rheinland-Pfalz Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktionen der SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP – <a href="#">Vorlage 18/374</a> – [ <a href="#">Link zum Vorgang</a> ]	Erledigt (S. 44 – 53)
11. Aus- und Neubau fester Anlegestellen in Rheinland-Pfalz Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktion der SPD – <a href="#">Vorlage 18/376</a> – [ <a href="#">Link zum Vorgang</a> ]	Erledigt (S. 18 – 21)
12. Die wirtschaftliche Entwicklung in Rheinland-Pfalz unter Corona-Bedingungen und Unterstützungsmaßnahmen für un- sere Unternehmen Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktionen der SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP – <a href="#">Vorlage 18/389</a> – [ <a href="#">Link zum Vorgang</a> ]	Erledigt (S. 33 – 43)
13. Folgen der Flutkatastrophe für die Wirtschaft Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktionen der SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP – <a href="#">Vorlage 18/390</a> – [ <a href="#">Link zum Vorgang</a> ]	Erledigt (S. 54 – 60)
14. Gründerstipendien und Investitionsfonds für die Start-up- Szene in Rheinland-Pfalz Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktion der CDU – <a href="#">Vorlage 18/398</a> – [ <a href="#">Link zum Vorgang</a> ]	Erledigt mit der Maß- gabe schriftlicher Be- richterstattung (S. 61)
15. Wiederaufbau an der Ahr Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktion der CDU – <a href="#">Vorlage 18/399</a> – [ <a href="#">Link zum Vorgang</a> ]	Erledigt (S. 54 – 60)

**Vors. Abg. Andreas Rahm** eröffnet die Sitzung und begrüßt die Anwesenden, insbesondere Abgeordnete Nieland als neues Ausschussmitglied für die Fraktion der AfD und Staatssekretärin Dick-Walther für die Landesregierung, die Staatsministerin Schmitt vertrete, welche aufgrund des 4. Treffens des Corona-Bündnisses Rheinland-Pfalz leider verhindert sei.

**Vor Eintritt** in die Beratungen:

**Punkte 1 und 2** der Tagesordnung:

- 1. E-Scooter im öffentlichen Verkehrsraum**  
Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT  
Fraktion der SPD  
– [Vorlage 18/182](#) – [[Link zum Vorgang](#)]
  
- 2. Starke Zunahme von E-Bikes im öffentlichen Verkehrsraum**  
Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT  
Fraktion der SPD  
– [Vorlage 18/184](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

*Die Tagesordnungspunkte werden gemeinsam behandelt.*

**Punkte 4, 5, 6 und 7** der Tagesordnung:

- 4. Fortschreibung der Regionalen Innovationsstrategie Rheinland-Pfalz – als Regionale Innovationsstrategie gemäß den Vorschriften für die Europäischen Investitions- und Strukturfonds (ESI) für das Operationelle Programm Rheinland-Pfalz (EFRE) in der Strukturfondsperiode 2021 bis 2027**  
Unterrichtung gem. Art. 89 b LV i. V. m. der hierzu geschlossenen Vereinbarung  
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau  
Behandlung gemäß § 65 Vorl. GOLT  
– [Vorlage 18/329](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

- 5. Ergänzende Verwaltungsvereinbarungen „Novemberhilfe“ über die Gewährung von Soforthilfen des Bundes als Billigkeitsleistungen für „Corona-Überbrückungshilfen für kleine und mittelständische Unternehmen“**  
Unterrichtung gem. Art. 89 b LV i. V. m. der hierzu geschlossenen Vereinbarung  
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau  
Behandlung gemäß § 65 Vorl. GOLT  
– [Vorlage 18/330](#) – [[Link zum Vorgang](#)]
- 6. Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern über die Beteiligung des Bundes an den Soforthilfen der Länder zur Bewältigung der Folgen der Hochwasserkatastrophe im Juli 2021**  
Unterrichtung gem. Art. 89 b LV i. V. m. der hierzu geschlossenen Vereinbarung  
Ministerium der Finanzen  
Behandlung gemäß § 65 Vorl. GOLT  
– [Vorlage 18/331](#) – [[Link zum Vorgang](#)]
- 7. Unterrichtung entsprechend Vereinbarung nach Art. 89 b LVerf**  
**hier: Beschlüsse aus der Videokonferenz der Bundeskanzlerin mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder am 10. August 2021; Bewältigung der Hochwasserkatastrophe und ihrer Folgen; Maßnahmen zur Bewältigung der Corona-Pandemie**  
Unterrichtung gem. Art. 89 b LV i. V. m. der hierzu geschlossenen Vereinbarung  
Staatskanzlei  
Behandlung gemäß § 65 Vorl. GOLT  
– [Vorlage 18/340](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

*Da die Unterrichtungen bereits über das Offene Parlamentarische Auskunftssystem des Landtags (OPAL) in schriftlicher Form verteilt wurden und den Abgeordneten vorliegen, werden die Tagesordnungspunkte ohne zusätzliche Berichterstattung durch die Landesregierung behandelt.*

**Punkte 9 und 12** der Tagesordnung:

**9. Perspektive für Schausteller und Marktbeschicker**

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT  
Fraktion der FREIEN WÄHLER  
– [Vorlage 18/359](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

**12. 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 18/389](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

*Die Tagesordnungspunkte werden gemeinsam behandelt.*

**Punkt 11** der Tagesordnung:

**Aus- und Neubau fester Anlegestellen in Rheinland-Pfalz**

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT  
Fraktion der SPD  
– [Vorlage 18/376](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

*Der Tagesordnungspunkt wird vorgezogen und im Anschluss an Punkt 3 behandelt.*

**Punkte 13 und 15** der Tagesordnung:

**13. Folgen der Flutkatastrophe für die Wirtschaft**

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT  
Fraktionen der SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP  
– [Vorlage 18/390](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

**15. Wiederaufbau an der Ahr**

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT  
Fraktion der CDU  
– [Vorlage 18/399](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

*Die Tagesordnungspunkte werden gemeinsam behandelt.*

**Punkte 1 und 2** der Tagesordnung:

**1. E-Scooter im öffentlichen Verkehrsraum**

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT

Fraktion der SPD

– [Vorlage 18/182](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

**2. Starke Zunahme von E-Bikes im öffentlichen Verkehrsraum**

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT

Fraktion der SPD

– [Vorlage 18/184](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

**Abg. Benedikt Oster** führt zur Begründung der Anträge aus, da sowohl E-Scooter als auch E-Bikes im öffentlichen Verkehrsraum immer stärker ins Gewicht fielen und sie von den Verkehrsteilnehmern auch optisch immer mehr wahrgenommen würden, bitte die SPD-Fraktion um eine Einschätzung, wie sich die entsprechende Situation in Rheinland-Pfalz aktuell darstelle.

**Abg. Iris Nieland** spricht vorab die Zunahme der Unfälle an, von der berichtet worden sei. Sie fragt, ob die Zahl der Unfälle in gleichem Maß gestiegen sei, wie die Zahl der E-Bikes zugenommen habe, oder sogar noch deutlich darüber hinaus.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** trägt vor, E-Scooter stellen aus Sicht der Landesregierung eine interessante Mobilitätsalternative für den Kurzstreckenverkehr dar. Aufgrund der raschen Entwicklung im Bereich von Akkus, Steuerlogik und Algorithmen sowie vor dem Hintergrund der Verbreitung von Smartphones könnten E-Scooter sowohl im persönlichen Besitz als auch als Leihfahrzeuge eine wichtige Rolle spielen. Sie könnten im SPNV im Bus und auch im Pkw leichter mitgeführt werden als Fahrräder und unterstützten so die Multimodalität. Dementsprechend würden diese Fahrzeuge auch gut angenommen, vor allem von der jungen Generation.

Wie bei allen Verkehrsmitteln ereigneten sich auch bei E-Scootern Unfälle. Im Jahr 2020 seien in Rheinland-Pfalz 60 Unfälle registriert worden, bei denen auch eine getötete und 14 schwer verletzte Personen zu beklagen gewesen seien. Zum Teil gingen diese Unfälle auf Fehlverhalten der Nutzer zurück, mehr als bei anderen Verkehrsmitteln sei Alkohol im Spiel. Dies spiegle das Nutzungsmuster wider, demzufolge viele junge Menschen im städtischen Raum mit E-Scootern in ihrer Freizeit unterwegs seien. Hier gelte es gegenzusteuern, gerade auch seitens der Fahrzeugvermieter, aber ohne das Potenzial dieser Verkehrsart aus dem Blick zu verlieren.

Ein Nebeneinander von E-Scootern und Radverkehr auf derselben Infrastruktur erscheine durchaus machbar und schaffe neue emissionsfreie und klimafreundliche Mobilitätsoptionen. Voraussetzung dafür sei allerdings häufig neben der gegenseitigen Rücksichtnahme die Ertüchtigung der Wege, die Beseitigung von Streckenschäden und die Entschärfung von gefährlichen Begegnungs- und Querungsstellen.

Insgesamt sehe die Landesregierung der weiteren Entwicklung in diesem Bereich sehr positiv entgegen.

Elektrisch unterstützte Fahrräder, die auch als Pedelecs oder E-Bikes bezeichnet würden, erfreuten sich einer wachsenden Beliebtheit. Statistische Angaben zu diesen Fahrzeugen lägen ganz überwiegend nur auf Bundesebene vor. Es könne jedoch davon ausgegangen werden, dass die Entwicklung in Rheinland-Pfalz dem bundesweiten Trend nahekomme, vielleicht sogar entspreche.

Das E-Bike stelle besonders im steigungsreichen Gebiet von Rheinland-Pfalz eine interessante Mobilitätsalternative dar. In den letzten Jahren seien E-Bikes weiterentwickelt worden, sodass sie heute eine Reichweite und Gebrauchseigenschaften aufwiesen, die für sehr viele Menschen attraktiv seien. Bundesweit hätten im Jahre 2020 bereits knapp 40 % aller verkauften Fahrräder eine elektrische Unterstützung. Schätzungsweise seien in Rheinland-Pfalz im vergangenen Jahr etwa 100.000 derartige Räder verkauft worden.

In einer vom Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau beauftragten Studie der Universität Kaiserslautern sei herausgearbeitet worden, dass die meisten Räume in Rheinland-Pfalz, städtisch wie ländlich, ein hohes oder sehr hohes Nutzungspotenzial für E-Bikes aufwiesen.

Leider verunglückten auch die Nutzer von E-Bikes, ebenso wie die von anderen Rädern und E-Scootern. E-Bikes würden im Durchschnitt häufiger und über längere Strecken genutzt als andere Fahrräder. Sie würden auch häufiger außerorts und im hügeligen Terrain gefahren. Aus diesem Grund seien die Unfallzahlen nur schwer vergleichbar. Zahlen über den tatsächlichen Verkehrsanteil von E-Bikes lägen zuletzt aus dem Jahr 2017 vor. Hinzu komme, dass elektrisch unterstützte Räder erst seit 2020 in der polizeilichen Unfallstatistik durchgehend berücksichtigt würden.

Aus der bundesweiten Statistik gehe allerdings hervor, dass bei 12 % aller Unfälle mit E-Bikes nicht angepasste Geschwindigkeit als Ursache festgehalten worden sei, bei anderen Fahrrädern seien dies 9 % gewesen. Überdurchschnittlich sei die Gruppe der über 75-Jährigen an Unfällen, besonders an schweren Unfällen, beteiligt gewesen, bei E-Bikes ebenso wie bei anderen Fahrrädern.

Insgesamt unterschieden sich die Art der Unfälle bei elektrisch unterstützten Fahrrädern nicht grundsätzlich von anderen Rädern. Durch die Begrenzung der unterstützten Höchstgeschwindigkeit auf 25 km/h bei mehr als 95 % der E-Bikes ähnele der Fahrtcharakter bei diesen Fahrrädern weiterhin den rein muskelkraftgetriebenen Varianten.

Um das große Potenzial von E-Bikes auch im Sinne des Klimaschutzes auszuschöpfen, müsse die Verkehrssicherheit noch weiter verbessert werden. Dazu trügen der Bau von abgesetzten Routen, eindeutige Regelungen und Markierungen sowie generell geringere Geschwindigkeiten in

Bereichen mit einem hohen Anteil von Radverkehr bei. Zu verweisen sei hier auch auf den aktuellen Radverkehr-Entwicklungsplan Rheinland-Pfalz, der viele Maßnahmen in diesem Handlungsfeld beschreibe.

**Abg. Dr. Helmut Martin** interessiert im Kontext der zunehmenden Verbreitung von E-Scootern die Haltung des Ministeriums zur Frage, inwieweit eine Sondernutzung vorliege, wenn die zu vermietenden E-Scooter oft auf den öffentlichen Gehwegen abgestellt würden. Je mehr E-Scooter es gebe – darauf nehme der Berichtsantrag Bezug –, desto dringender könnte das Problem sein.

Mit Blick auf die Verletzungen gerade im Zusammenhang mit der Nutzung von Pedelecs, die die Staatssekretärin dargestellt habe und wie es im Berichtsantrag angesprochen werde, möchte er wissen, ob seitens des Ministeriums über eine Helmpflicht nachgedacht werde.

**Abg. Jutta Blatzheim-Roegler** führt aus, die Staatssekretärin habe erwähnt, dass zu einem recht hohen Anteil ältere Menschen in Unfälle mit E-Bikes verwickelt seien. Daher stelle sich die Frage, ob sich das Ministerium vorstellen könne, in Zusammenarbeit mit der Polizei oder anderen Kräften in der Zielgruppe der älteren Menschen dafür zu werben, dass sie vor der Nutzung zunächst einen Kurs besuchten. Sie hielte das für sehr sinnvoll. Aus eigener Erfahrung wisse sie, dass es nicht ohne sei, sich auf ein E-Bike zu setzen und loszufahren. Es wäre daher gut, dafür zu werben, sich diesem Verkehrsmittel vorsichtig zu nähern.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** antwortet, der ADAC biete bereits entsprechende Kurse an, gerade für Senioren. Die Anregung der Abgeordneten Blatzheim-Roegler, noch mehr dafür zu werben, nehme sie aber gern mit.

Hinsichtlich der Unfälle stellt sie klar, es sei nicht so, dass ältere Verkehrsteilnehmer deutlich häufiger mit E-Bikes als mit herkömmlichen Rädern verunfallten. Grundsätzlich erlitten eher ältere Menschen Unfälle mit Fahrrädern, aber sowohl bei der Nutzung von herkömmlichen Rädern als auch von E-Bikes.

Zur Frage nach Eingriffsmöglichkeiten im Fall von im öffentlichen Raum stehenden E-Scootern führt sie aus, die Aktion habe bezweckt, dafür zu sensibilisieren. Dieses Ziel sei erreicht worden. Nun müsse mit den Kommunen abgesprochen werden, wie die Platzierung im öffentlichen Raum geregelt werde.

Die Helmpflicht sei auf Bundesebene derzeit noch kein Thema.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** sagt auf Bitte der **Abg. Iris Nieland** zu, dem Ausschuss ihre Sprechvermerke zukommen zu lassen.

**Abg. Dr. Helmut Martin** macht deutlich, ihn interessiere die Haltung der Landesregierung zu einer möglichen Helmpflicht, nicht die Lage auf Bundesebene. So hätte das Land zum Beispiel Möglichkeiten, entsprechende Vorstöße zu unternehmen, sofern es das wollte.

Auch auf die Frage nach der Sondernutzung sei die Staatssekretärin aus seiner Sicht noch nicht hinreichend eingegangen.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** antwortet, mit Blick auf die im öffentlichen Raum platzierten Leihgeräte wäre es an den Kommunen, Regelungen zu schaffen, wo E-Scooter künftig abgestellt werden dürften, etwa in speziell dafür vorgesehenen Bereichen.

Seitens des Landes habe bislang keine Notwendigkeit bestanden, sich für eine Helmpflicht einzusetzen. Es werde sich daran orientieren, wie der Bund die Lage einschätze.

**Abg. Dr. Helmut Martin** wiederholt, auch im Zusammenhang mit der Sondernutzung für E-Scooter habe er nach der Haltung der Landesregierung gefragt. Die Tatsache, dass es sich um eine kommunale Zuständigkeit handle, sei ihm bekannt. Es gehe ihm aber darum, wie die Landesregierung dazu stehe. So gebe es die Kommunalaufsichten, und es heiße immer, überschuldete Gemeinden sollten von Einnahmemöglichkeiten Gebrauch machen. Die Landesregierung könnte daher die Haltung vertreten, es sollten Sondernutzungsgebühren gefordert werden.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** antwortet, das Land sei derzeit zunächst einmal bestrebt, das Fahrzeug des E-Scooters ins Bewusstsein zu rücken. Daher würde es aktuell davon Abstand nehmen, dass für die Abstellflächen im öffentlichen Raum Gebühren erhoben würden. Das wäre aus Sicht des Landes kontraproduktiv. Gegenwärtig gehe es darum, dafür zu werben, dass E-Scooter auch in ländlichen Bereichen angeboten würden, und die Kommunen und die Öffentlichkeit entsprechend zu sensibilisieren.

**Abg. Michael Wagner** berichtet, sowohl seine Frau als auch er selbst besäßen mittlerweile ein E-Bike. Es mache sehr viel Spaß, mit ihnen zu fahren, da sie es ermöglichten, viel längere Strecken zurückzulegen. Ihr Fahrradhändler verkaufe fast nur noch E-Bikes.

In diesem Zusammenhang kommt er auf die Radwegesanierung zu sprechen. Wenn jetzt noch mehr Menschen auf Fahrrädern unterwegs seien und das auch noch mit höherem Tempo, sei es dringend geboten, das Radwegenetz zu sanieren. Er fragt, was die Landesregierung diesbezüglich vorhabe.

**Abg. Benedikt Oster** bestätigt, mit E-Bikes könnten Strecken gefahren werden, wie es das einem sonst nicht möglich wäre. Auch er sei glücklicher Besitzer eines solchen E-Bikes.

Zu den E-Scootern möchte er wissen, ob seitens des Landes mit den Kommunen, etwa den fünf Oberzentren, Gespräche geführt würden, zum Beispiel hinsichtlich der Abstellplätze. In Mainz

sei nachgebessert worden, sodass sie nicht mehr im historischen Stadtkern geparkt werden dürften.

Am Anfang habe es nur einen Anbieter gegeben, jetzt gebe es schon einen weiteren. Er fragt, ob das Land mit den Unternehmen in Kontakt stehe oder ob sie auf eine Kommune oder das Land zukämen, wenn sie ihre E-Scooter in einer bestimmten Stadt anbieten wollten.

Zu den E-Bikes, der angesprochenen höheren Geschwindigkeit und den Radwegen merkt er an, dass Menschen mit ihnen gerade im ländlichen Raum oft mehr auf der eigentlichen Fahrbahn unterwegs seien. Er möchte wissen, ob bei Planungen von neuen Radwegen an breitere Wege gedacht werde. E-Bikes sorgten für eine ganz andere Situation, als sie noch im Zusammenhang mit herkömmlichen Fahrrädern bestanden habe.

**Michael Puschel (Abteilungsleiter im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau)** antwortet, in der Regel gehe ein Anbieter direkt auf die ihn interessierende Kommune zu, da auf dieser Ebene vereinbart werden müsse, inwiefern es sich realisieren lasse. In Mainz habe es anfangs größere Probleme gegeben. Es habe aber nachgeschärft werden können, und inzwischen habe sich das Abstellverhalten im öffentlichen Raum deutlich gebessert.

Gleichwohl bestünden zwischen Land und Anbietern allgemeine Kontakte, was im Fall eines neuen Verkehrsmittels, welches sich in den vergangenen Jahren auch in Rheinland-Pfalz verstärkt verbreitet habe, nicht anders zu erwarten sei. Gegenstand der Gespräche sei, was sich insgesamt verbessern ließe. Das Land sei froh darüber, dass es inzwischen in allen fünf Oberzentren einen E-Scooter-Verleih von insgesamt vier Anbietern gebe. Die Entwicklung sei gut, aber noch ausbaufähig.

Die Nutzung von E-Bikes habe keine Auswirkungen auf die Sanierung und den Neubau von Radwegen, weil der Platzbedarf für E-Bikes und herkömmliche Fahrräder trotz Unterschiede in der Fahrgeschwindigkeit der gleiche sei. Schon seit einiger Zeit würden beim Neubau von Radwegen größere Breiten als früher realisiert, was aber eine allgemeine Anforderung sei, die sich nicht nur auf das E-Bike zurückführen lasse.

Ähnliches gelte für die Sanierung von Radwegen, was ein relativ neues Thema sei, das in den Fokus rücke. In den vergangenen Jahrzehnten sei es im Grunde immer nur um den Neubau von Radwegen gegangen, weil es bundesweit viel zu wenige Radwege gegeben habe. Wenn nun vor zehn, 15 Jahren ein Radweg gebaut worden sei, gehe es heute neben dem Bau neuer Radwege auch darum, die älteren bestehenden zu sanieren.

Dem müsse sich in den nächsten Jahren mehr gewidmet werden. Auch müsse hierfür mehr Geld als bisher ausgegeben werden, weil es nichts nutze, wenn es Radwege gebe, die einmal schön gewesen, jetzt aber reparaturbedürftig seien. Es gelte dafür zu sorgen, dass gerade die hochwertigen Radwege erhalten blieben.

**Abg. Iris Nieland** zufolge ist deutlich geworden, dass sowohl durch den Verleih der E-Scooter als auch durch die starke Zunahme privat gekaufter E-Bikes die Nutzung dieser Verkehrsmittel erheblich zugenommen habe.

Der Radverkehr-Entwicklungsplan sei eine langfristige Maßnahme, um die Sicherheit zu erhöhen und das Zusammenleben der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Es bestehe aber auch kurzfristig ein dringender Handlungsbedarf. Auch der AfD-Fraktion würde ein Vorstoß zu Helmpflicht sehr am Herzen liegen. Darüber sollte nachgedacht werden, gerade mit Blick auf die jungen Menschen, ebenso über andere Regeln. Sie erkundigt sich nach der diesbezüglichen Haltung der Landesregierung.

**Abg. Benedikt Oster** kommt auf eine wirtschaftliche Folge der Nutzung von E-Scooter zu sprechen. So hätten ihn vor einiger Zeit Vertreter des Taxigewerbes angeschrieben und darauf hingewiesen, dass E-Scooter für sie in den städtischen Zentren immer deutlicher zu spürende Auswirkungen hätten.

Die Staatssekretärin selbst habe gesagt, die letzte Wegstrecke werde in der Regel mit dem E-Scooter zurückgelegt. Die Vertreter des Taxigewerbes hätten davon gesprochen, dass sich dies durch abnehmende Fahrgastzahlen bemerkbar mache.

Er fragt, ob der Landesregierung Zahlen zur Nutzung von E-Scootern vorlägen, beispielsweise für die Stadt Mainz.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** antwortet, der Landesregierung lägen keine entsprechenden Daten vor. Dem Verkehrsteilnehmer werde auch nicht vorgeschrieben, wie er den letzten Teil des Wegs zum Beispiel zur Arbeit oder nach Hause zurücklege. Diese Entscheidung liege ganz bei ihm selbst, als Verkehrs- wie als Marktteilnehmer. Mit dem E-Scooter habe ein neues Angebot geschaffen werden sollen, was nach dem, was der Abgeordnete Oster beschrieben habe, auch gelungen sein dürfte.

Zur Frage der Abgeordneten Nieland sei darauf hingewiesen, dass es das Ziel gewesen sei, diese neue Mobilitätsform ohne Einschränkungen zu etablieren. Das Land werde die Situation aber weiter beobachten und gegebenenfalls prüfen, inwiefern zu einer Helmpflicht übergegangen werden sollte. Aktuell bestehe aus Sicht des Landes nicht die Notwendigkeit, sich für eine Helmpflicht einzusetzen.

*Die Anträge sind erledigt.*

**Punkt 3** der Tagesordnung:

**Berichterstattung über die Umsetzung der Landesstraßenbauprogramme  
Bauprogramm Landesstraßen 2019/2020 mit Stand 31.12.2020**

Vorlage

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

– [Vorlage 18/237](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** trägt vor, mit Schreiben vom 12. Juli 2021 habe Staatsministerin Schmitt dem Vorsitzenden des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr die tabellarische Übersicht zum Stand der Umsetzung des Landesstraßenbauprogramms 2019/2020 übersandt. Die Staatsministerin habe angeboten, im zuständigen Fachausschuss zur Umsetzung des Bauprogramms weitergehend zu informieren.

Das im Haushaltsplan veröffentlichte Bauprogramm 2019/2020 habe im Bereich Erhaltung, Um- und Ausbau ursprünglich 425 einzeln veranschlagte Maßnahmen für Erhaltung, Um- und Ausbau sowie fünf Neubauprojekte verzeichnet.

Im Umsetzungszeitraum des Bauprogramms 2019/2020 hätten insgesamt 13 Projekte nachträglich eingeplant werden müssen. Zudem hätten sich Veränderungen an den Projektzuschnitten ergeben. Von den letztlich 444 umzusetzenden Bauvorhaben im Bereich Erhaltung, Um- und Ausbau seien zum 31. Dezember 2020 179 Projekte baulich abgeschlossen, fünf Projekte teilweise fertiggestellt, 64 Projekte im Bau und sieben Projekte in der Ausschreibung für einen Baubeginn im Jahr 2020 gewesen. Weitere 180 Projekte seien in Vorbereitung für einen Baubeginn ab dem Jahr 2021 und später gewesen. Neun Vorhaben seien aufgegeben worden.

Im vergangenen Jahr hätten im Landesstraßenbaubereich nicht wie in den Vorjahren alle Bauprodukte vollständig umgesetzt werden können. Die realisierten Bauausgaben hätten 95,1 Millionen Euro betragen. Damit sei der Planwert für die Projektleistungen von 97 Millionen Euro um 1,9 Millionen Euro, also um knapp 2 %, unterschritten worden.

Nach Darstellung des Landesbetriebs Mobilität (LBM) seien die Gründe für diese Unterschreitungen vielschichtig. So hätten zum Beispiel Maßnahmen wegen fehlendem Baurecht nicht begonnen werden können. Hier habe auch die Pandemie eine Rolle gespielt, da sich Abstimmungstermine verzögert hätten oder Gespräche mit Grundstücksbetroffenen zweitweise nur sehr eingeschränkt möglich gewesen seien.

Darüber hinaus müssten aufgrund teils neuer arbeitsschutzrechtlicher Vorgaben mehr Straßenbaumaßnahmen unter Vollsperrung durchgeführt werden. Dadurch steige nicht nur der Arbeitsaufwand zur Abstimmung der Verkehrsführung mit Gemeinden, Polizei, Rettungsdiensten, ÖPNV, sondern es komme auch vermehrt zu Abhängigkeiten im Straßennetz. So komme es durchaus vor, dass Maßnahmen zeitlich geschoben werden müssten, da sie auf Umfahrestrecken anderer Baumaßnahmen lägen.

Des Weiteren spiele auch der Fachkräftemangel im Ingenieurbereich eine wichtige Rolle, der Stellennach- und Neubesetzungen beim LBM erschwere, aber auch Ingenieurbüros und Baufirmen vor große Herausforderungen stelle und sich auf den Bauumsatz auswirke.

Vor diesem Hintergrund bedanke sie sich für die Arbeit der Beschäftigten beim LBM, die unter den besonderen Arbeitsbedingungen in Pandemiezeiten eine sehr gute Leistung erbracht hätten.

**Abg. Jutta Blatzheim-Roegler** regt an, die in dem regelmäßigen Bericht über die Umsetzung der Landesstraßenbauprogramme genannten Maßnahmen zusätzlich nach Landkreisen zu sortieren, was dem Überblick dienlich wäre.

Die 13 nachträglich in das aktuelle Bauprogramm aufgenommenen Projekte betreffend erkundigt sie sich, auf welcher Grundlage dies geschehen sei und ob es sich dabei um Straßen oder Radwege handle.

Die neun aufgegebenen Projekte betreffend erkundigt sie sich nach den konkreten Gründen dafür, warum sie entbehrlich geworden seien.

Zur genannten Unterschreitung des Planwerts für die Projektleistungen im Jahr 2020 merkt sie an, dies werde mit an der Pandemie gelegen haben. Nichtsdestotrotz habe der LBM hervorragend gearbeitet, wofür sie ihm danke. In Bernkastel-Kues habe eine Straße sogar schneller als vorgesehen saniert werden können.

Der LBM solle mit speziell dafür vorgesehenem Personal an der Beseitigung der durch die Flutkatastrophe entstandenen Schäden im Ahrtal mitwirken. Sie fragt nach dem Planungsstand und weist darauf hin, dass diese Sonderaufgabe wahrscheinlich Auswirkungen auf das gesamte Bauprogramm haben werde.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** dankt für das Lob, welches sie an ihre Mitarbeitenden weitergeben werde. Es habe sich um eine sehr anstrengende Zeit gehandelt, und das Ministerium wie der LBM vor Ort hätten hervorragend gearbeitet.

**Michael Puschel (Abteilungsleiter im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau)** antwortet auf die Frage nach den nachträglich ins Bauprogramm aufgenommenen Maßnahmen, dass es sich in der Regel um nötige Sofortmaßnahmen gehandelt habe, um beispielsweise möglichst kurzfristig einen durch ein Starkregenereignis entstandenen Schaden zu beheben. Es könne auch ein durch eine Rutschung entstandener Schaden sein, ein beschädigter Durchlass oder ein durch besonderen Verkehr hervorgerufenes Schadbild. Die entsprechenden Maßnahmen seien im Vorhinein nicht planbar gewesen, müssten aber aus Gründen der Verkehrssicherheit und Durchgängigkeit umgesetzt werden.

Bei den aufgegebenen neun Maßnahmen handle es sich um solche, die aus den unterschiedlichsten Gründen entbehrlich geworden seien. Beispiele seien für ein auf kommunaler Ebene nicht zustande gekommenes Anschlussprojekt vorgesehene Maßnahme oder solche für ein nicht zustande gekommenes Gewerbegebiet.

Die Maßnahmen in der Berichterstattung auch nach Landkreisen zu sortieren, sei kein Problem; im Rahmen des nächsten Berichts könne gern so verfahren werden.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** sagt auf Bitte der **Abg. Jutta Blatzheim-Roegler** zu, die Gründe dafür nachzureichen, warum Maßnahmen des Landesstraßenbauprogramms nicht umgesetzt wurden.

**Abg. Stephan Wefelscheid** merkt an, aus dem kommunalen Bereich wisse er, wie schwierig es sei, geplante Projekte auch tatsächlich umzusetzen, was an der Marktsituation und steigenden Preisen liege. Er fragt, ob auf Ausschreibungen auch Angebote eingingen, wie das Land sie sich vorgestellt habe. Des Weiteren möchte er wissen, wie die Landesregierung die Kostenentwicklung einschätze, nicht zuletzt müssten in den Kalkulationen steigende Kosten berücksichtigt werden.

**Abg. Petra Schneider** führt aus, sie sei die Abgeordnete aus dem von der Flutkatastrophe betroffenen Wahlkreis 13, der Sinzig und Bad Bodendorf umfasse und in dem große Schäden an Brücken und Straßen entstanden seien. Angesichts des bereits gegebenen Personal mangels beim LBM frage sie sich, wie der Wiederaufbau der Verkehrsinfrastruktur geleistet werden könne. Sie bittet um Auskunft, wie viele Mitarbeiter eingestellt werden sollten und was das Ministerium zu unternehmen vorhabe, um diese Mitarbeiter auch zu gewinnen. Darüber hinaus möchte sie wissen, woran es liege, dass es so schwierig sei, entsprechendes Personal zu akquirieren.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** antwortet auf die Frage des Abgeordneten Wefelscheid, die Situation sei in der Tat sehr angespannt, und durch die Flutsituation und den anstehenden Wiederaufbau habe sie sich nochmals verstärkt.

Erfreulicherweise hätten für die Sofortmaßnahmen an der Ahr bereits Kapazitäten realisiert werden können, aber die Situation am Markt sei deutlich schwieriger als im vergangenen Jahr, wenn gleich etwas besser als vor zwei Jahren. Es würden Anstrengungen nötig sein, um die Maßnahmen alle umsetzen zu können.

Auf die Frage der Abgeordneten Schneider antwortet sie, parallel zum Wiederaufbau an der Ahr bleibe das Landesstraßenbauprogramm als solches umzusetzen. Derzeit fänden Umstrukturierungen statt, um den Menschen an der Ahr gerecht werden zu können. Unter anderem werde an

der Ahr ein eigenes Büro aufgebaut. Gleichzeitig seien in anderen Landesteilen Aufgaben zu erfüllen. Alle Beteiligten stünden vor großen Herausforderungen. Natürlich werde jetzt auch versucht, Leistungen auszuschreiben und extern zu vergeben.

Der Fachkräftemangel habe etwas damit zu tun, dass sehr viele Unternehmen und Ingenieurbetriebe am Markt seien und ebenfalls Fachpersonal suchten. Diese könnten unter Umständen eine andere Bezahlung bieten als der öffentliche Sektor. Nichtsdestotrotz schreibe das Land immer wieder Stellen aus, werbe um neues Personal und versuche, es auch zu gewinnen.

**Abg. Stephan Wefelscheid** fragt nach, inwiefern angesichts der steigenden Preise beim Vollzug von Baumaßnahmen im Rahmen der ursprünglichen Kalkulation geblieben werden könne. Das Problem sei, wenn sich der Markt verknappe und weniger Angebote von Bauunternehmen eingingen – das kenne er aus dem kommunalen Bereich –, stiegen die Preise.

**Michael Puschel** antwortet, vor zwei Jahren sei die Marktlage extrem angespannt gewesen, sowohl bei den Baufirmen als auch den Ingenieurleistungen. Die damaligen Kalkulationen hätten entsprechende Sicherheitssummen beinhaltet. Da sich die Situation inzwischen etwas gebessert habe, gebe es Maßnahmen, deren Umsetzung günstiger geworden sei als ursprünglich kalkuliert. Die Berichterstattung über das Bauprogramm spiegle das wider.

Aufgrund der sowohl in Rheinland-Pfalz als auch in Nordrhein-Westfalen entstandenen massiven Flutschäden müsse davon ausgegangen werden, dass sich die Marktsituation wieder deutlich verschärfe.

Hinzu komme, dass bestimmte Baumaterialien sehr knapp seien, was zu steigenden Preisen führe. Derzeit sei es aber noch zu früh, um sagen zu können, ob es sich um einen bundesweiten, landesweiten oder regionalen Effekt handle. Insofern sei es vergleichsweise schwierig, einschätzen zu können, was sich mit den eingeplanten Mitteln tatsächlich werde umsetzen lassen.

Es werde immer wieder nachgesteuert, aber der Markt werde angespannt bleiben, was auch daran liege, dass seit mehreren Jahren vom Bund wie auch von den Ländern und Kommunen sehr viel mehr Investitionen im Verkehrssektor getätigt würden, teilweise auch sehr kurzfristig. Die Branche könne das mit ihren Kapazitäten langsam nicht mehr bewältigen.

Zunächst müssten aufseiten der Baufirmen und der Ingenieurbüros zusätzliche Kapazitäten aufgebaut werden. Auch diese Unternehmen stünden vor dem Problem des Fachkräftemangels. Sie seien zwar bereit, Aufträge anzunehmen, aber ohne entsprechendes Personal sei das schwierig. Die öffentliche Hand selbst bezahle in der Regel gerade Bauingenieure schlechter, als es die Privatwirtschaft tue. Hinzu komme noch, dass die Not leidenden Kommunen deutlich besser bezahlten als das Land. Diese herausfordernde Situation gelte es zu meistern.

Als Fazit lasse sich sagen, dass die Situation in der Baubranche in den nächsten ein, zwei Jahren sicherlich nicht besser werde.

**Abg. Petra Schneider** fragt nach, was das Ministerium unternehmen wolle, um Fachkräfte zu akquirieren. Ob über eine bessere Bezahlung oder andere Maßnahmen, es müsse doch Möglichkeiten geben, um Fachleute zu gewinnen, damit beim Wiederaufbau, für den eine große Anzahl an Mitarbeitern benötigt werde, Fortschritte gemacht werden könnten.

**Michael Puschel** antwortet, das Land habe bereits beschlossen, eine neue Wiederaufbaueinheit im Ahrtal anzusiedeln, um gerade die Schäden im Kreis Ahrweiler konzentriert beseitigen zu können. Es werde sich wahrscheinlich um 30, 35 Mitarbeitende handeln. Ein Kerngerüst werde vom LBM selbst gestellt, diese Mitarbeitenden kämen aus dessen regionalen Einheiten sowie der Zentrale. Das bedeute, dass bestimmte andere Projekte unter Umständen nicht ganz wie ursprünglich geplant umgesetzt werden könnten.

Das Ministerium arbeite derzeit mit Nachdruck daran, auf dem externen Markt Fachkräfte zu akquirieren. Bei aller Tragik sei die Situation im Ahrtal für Bauingenieure hochinteressant, nämlich wenn sie aus der Region kämen und am Wiederaufbau mitwirken wollten. Mit Sinzig sei ein Standort für das Büro gewählt worden, der auch für im Bereich Köln/Bonn lebende Fachkräfte gut zu erreichen sei.

Geprüft werde, inwiefern zum Beispiel über das Gewähren von Zulagen die Personalgewinnung befördert werden könne. Es würden auch intern Mitarbeitende angesprochen, Stichwort „Alterszeit“, sowie ehemaliges, nun sich im Ruhestand befindendes Personal, um es zumindest wieder für eine anteilige Mitarbeit zu gewinnen. Wie gesagt, es werde derzeit beim LBM sehr viel unternommen, um möglichst kurzfristig Personal zu akquirieren.

Er sei zuversichtlich, dass schon in den nächsten Wochen genügend Kräfte zur Verfügung stünden, um das Ahrtal möglichst schnell wieder aufbauen zu können.

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

*Der Tagesordnungspunkt ist erledigt.*

**Punkt 11** der Tagesordnung:

**Aus- und Neubau fester Anlegestellen in Rheinland-Pfalz**

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT

Fraktion der SPD

– [Vorlage 18/376](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

**Abg. Dr. Anna Köbberling** führt zur Begründung aus, es sei stets erfreulich, wenn die rheinland-pfälzischen Wasserstraßen auch zum Gütertransport genutzt würden, was nicht zuletzt ökologisch sei. In dem Antrag gehe es vor allem um das Rheintal, das, auch unter Gesichtspunkten des Welterbes, Teil der rheinland-pfälzischen Kultur sei.

Das Rheintal sei vom Schiffs- und Schiffsgüterverkehr geprägt, wofür die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden müssten. Dazu gehörten zusätzliche feste Anlegestellen zum Beispiel bei Hoch- und Niedrigwassersituationen, die es den Schiffen ermöglichten, festzumachen. Diese Reeden vertrügen sich aber nicht unbedingt immer mit dem bisherigen Ortsbild.

Konkret solle hier das Bauvorhaben einer neuen Reede in Bad Salzig angesprochen werden. Bad Salzig liege kurz vor der Loreley und sei traditionell eine Anlegestelle für Schiffe bei Niedrig- und Hochwasser, was sich auch nicht ändern solle. Der Bund plane aber den Neubau einer sehr groß dimensionierten Reede, die sich über die gesamte Wasserfront des Orts hinziehen und das Ortsbild erheblich verändern werde. Sie werde hochwassergerecht, also sehr deutlich über dem üblichen Wasserniveau angesiedelt sein. Weil sie das Ortsbild verändern werde, gebe es eine sich gegen den Bau der Reede wehrende Bürgerinitiative, mit der sie Kontakt gehabt habe.

Die Frage laute, wie das Land Rheinland-Pfalz in Bauvorhabenplanungen wie diese eingebunden sei, wie es sich positioniere, welche Mitspracherechte das Land habe und wie sich das Anliegen, den Schiffsgüterverkehr weiter wirtschaftlich, zweckmäßig, hochwassergerecht und klimaverträglich zu machen, mit ästhetischen Gesichtspunkten, auch mit Blick auf das Rheintal als Welterbe, vertrage.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** trägt vor, für eine positive Entwicklung der Binnenschifffahrt seien nicht nur leistungsfähige Schleusen und tiefe Fahrrinnen erforderlich, sondern auch eine ausreichende Anzahl moderner Liegestellen. Bis zu 300 Schiffe täglich passierten den Mittelrheinabschnitt. Oberstes Ziel sei dabei die sichere Beförderung der Güter durch die Binnenschifffahrt.

Die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs sei nur gewährleistet, wenn auch die Belange des ruhenden Verkehrs berücksichtigt und eine entsprechende Infrastruktur geschaffen und vorgehalten werde.

Rund zwei Drittel der auf dem Rhein verkehrenden Güterschiffe müssten ihre Fahrt unterbrechen, um gesetzliche Arbeits- und Ruhezeiten einzuhalten. Nur rund ein Drittel der Schiffe fahre

im 24-Stunden-Betrieb. Die Binnenschifffahrt benötige für solche Fahrtunterbrechungen und auch für Personalwechsel, Besorgungen, Arzt- und Behördengänge und vieles mehr Liegestellen.

Liegestellen seien zudem bei Schifffahrtssperren unerlässlich. Gerade die Vollsperrung im Januar 2011 in Höhe von St. Goar aufgrund der Havarie eines Tankschiffs habe ihre Bedeutung gezeigt. Auch in Hochwassersituationen träten Sperrungen der Wasserstraße ein, sodass den wartenden Schiffen ein längeres Liegen ermöglicht werden müsse.

Schiffen sei zwar grundsätzlich das Stillliegen außerhalb der Fahrrinne überall dort erlaubt, wo es nicht durch besondere Regelungen verboten sei. Der Bedarf an Liegestellen sei damit aber nicht gedeckt, denn die Eignung von Liegestellen bemesse sich an technischen, nautischen und betrieblichen Kriterien.

Den geringsten Standard biete ein Liegen „auf Strom“. Je nach Örtlichkeit und Wasserstand lägen Schiffe entweder vor Anker oder würden an Land festgemacht. Landgangverbindung bestehe dann nur mithilfe eines Beiboots.

Idealerweise lägen Schiffe an festen Liegestellen an, die über einen Landgangsteg mit dem Ufer verbunden seien. Feste Liegestellen schalteten zudem das Risiko des Verdriftens stillliegender Schiffe infolge durchgehender Anker aus.

Den höchsten Standard böten Liegestellen, an denen Schiffe auch Pkw absetzen oder an Bord nehmen könnten. Sie seien für die modernen Betriebsformen in der Binnenschifffahrt besonders wichtig. Feste Liegestellen außerhalb der Fahrrinne mit Landgängen dienten damit der Steigerung der Sicherheit sowohl des durchgehenden als auch des ruhenden Schiffsverkehrs auf den Flüssen. Sie förderten die Wirtschaftlichkeit der Binnenschifffahrt und verbesserten die Arbeits- und Lebensbedingungen für die in der Schifffahrt Beschäftigten. Leider stünden nicht mehr überall genug sichere Liege- und Übernachtungsmöglichkeiten für die Binnenschiffe zur Verfügung.

Viele früher genutzte Liegemöglichkeiten würden heute nicht mehr genutzt, da sie den Anforderungen der modernen Binnenschiffe hinsichtlich Abmessungen, Wassertiefen und Festmachereinrichtungen nicht mehr genügten. Weitere Liegestellen, die von der Schifffahrt seit Jahrzehnten intensiv genutzt worden seien, seien aufgrund von städtebaulichen Planungen ganz entfallen.

Die festen Anlegestellen in den Binnenhäfen, die vorrangig für den Güterumschlag benötigt würden, reichten bei Weitem nicht aus. Zusätzliche Anlegestellen an den Flüssen seien deshalb auch Gegenstand des Masterplans Binnenschifffahrt des Bundesverkehrsministeriums.

Für die Errichtung und Bewirtschaftung von festen Schiffsliegestellen an den Bundeswasserstraßen sei die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) zuständig. Um die Situation für die Binnenschifffahrt zu verbessern, plane die WSV in den nächsten Jahren am Ober-

und Mittelrhein an insgesamt elf Standorten zwischen Iffezheim und Brohl die Modernisierung bzw. den Neubau von festen Liegestellen. Davon lägen neun Standorte in Rheinland-Pfalz.

Diese Standorte sollten standardmäßig mit Landstromanlagen ausgestattet werden, damit die Binnenschiffe während der Liegezeit sauberen Strom aus erneuerbaren Energien nutzen könnten. Die Binnenschiffe seien verpflichtet, diese Anlagen zu nutzen. Lärm und Luftschadstoffe durch Dieselmotoren der Binnenschiffe würden hierdurch vermieden und Anwohner in Innenstadtlagen vor Immissionen geschützt.

Aktuell stünden in Rheinland-Pfalz feste Schiffsliegestellen in Mainz und in Bad Salzig in der Diskussion. Leider stießen die Projekte bei den Anwohnern und zum Teil bei den kommunalen Mandatsträgern auf wenig Verständnis. Bei dem Projekt in Mainz sei nach jetzigem Stand bedauerlicherweise ein langwieriges Rechtsstreitverfahren zu erwarten.

Es werde daher darauf ankommen, dass durch die WSV vor Ort erfolgreich mit einer schlüssigen Konzeption für die Projekte geworben werde. Hierbei gelte es auch zu prüfen, ob Alternativstandorte in Betracht kämen und die Anzahl der Liegeplätze zwingend erforderlich sei. Auch die visuellen Auswirkungen der geplanten Anlagen seien von Bedeutung. Mit modifizierten Planungen könnte die WSV die Akzeptanz der Projekte möglicherweise erhöhen und hierdurch die Projekte insgesamt zügiger realisieren.

Es bleibe zu hoffen, dass der Ausbau der Infrastrukturen für die Schifffahrt insbesondere an Rhein und Mosel sukzessive vorankomme und bessere Rahmenbedingungen für die Binnenschifffahrt geschaffen werden könnten.

Wolle man den Güterverkehr umweltfreundlicher organisieren, komme man an einer leistungsfähigen und modernen Binnenschifffahrt nicht vorbei. Hierzu gehörten nach Auffassung der Landesregierung auch feste Liegestellen für Binnenschiffe.

Bad Salzig betreffend habe es in der Vergangenheit verschiedene Kontakte zwischen der Stadt Boppard, dem Ortsbeirat, der Bürgerinitiative und der WSV gegeben. Alle Beteiligten hätten den Willen bekundet, einen sachgerechten Interessensausgleich herstellen zu wollen. Die WSV habe angedeutet, die Anregungen aus der Bevölkerung zu prüfen und die bisherige Planung nochmals zu überarbeiten. Ein Baubeginn sei noch nicht absehbar.

Der Handlungsspielraum des Landes sei aufgrund der Verantwortung des Bundes deutlich eingeschränkt. Das Land könne nur vermittelnd tätig werden und sei daran gebunden, wie die WSV mit den Kommunen und den Bürgern umgehe und vielleicht für das Verfahren offener werde.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** sagt auf Bitte der **Abg. Dr. Anna Köbberling** zu, dem Ausschuss ihren Sprechvermerk zukommen zu lassen.

**Abg. Dr. Anna Köbberling** unterstreicht die Ausführungen der Staatssekretärin, dass klimafreundlicher Binnenschiffsverkehr ein sehr wichtiges Zukunftsprojekt sei, wofür es die nötige Infrastruktur geben müsse.

Dennoch bestünden seitens der Anwohnerinnen und Anwohner berechnigte Anliegen. Hinzu komme, dass Bad Salzig ein Kurort mit einer entsprechenden Tourismusinfrastruktur mit Hotels sei. Für diese sei der Rheinblick – auch das dürfe nicht vergessen werden – Teil des Geschäftskonzepts.

Sie halte es deshalb für sehr wichtig, dass sich die Landesregierung in den offensichtlich schon stattfindenden Moderationsprozess aktiv einschalte. Gerade vor dem Hintergrund, dass die Bundesgartenschau 2029 geplant werde und das Welterbe Oberes Mittelrheintal eine wichtige Rolle in der Tourismusstrategie des Landes spiele, müsse hier genau hingeschaut werden.

Sie würde sich daher freuen, wenn die Landesregierung ihre Moderatorenrolle auch in Zukunft aktiv wahrnehmen könnte. Ziel müsse es sein, die berechtigten Anliegen von Binnenschiffsverkehr, Umweltschutz, Tourismus und Anwohnern auszugleichen.

Ihr Appell laute, dass sich das Land in diesen Prozess einschalte und ihn nicht dem Bund und den Kommunen überlasse.

**Abg. Jutta Blatzheim-Roegler** schließt sich den Ausführungen der Abgeordneten Dr. Köbberling an. Sie wäre froh, wenn sich das Ministerium nochmals an den Bund wenden könnte und regt an, dass das Ministerium den Ausschuss über die weitere Entwicklung informiere, was wichtig wäre für die Kommunikation mit den Bürgerinnen und Bürgern, die bereits eine Bürgerinitiative gegründet hätten.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** betont, das Land begrüße den Moderationsprozess, allerdings sei es nicht Herr des Verfahrens. Von daher werde es nicht von sich aus aktiv werden. Es werde aber gegenüber dem Bund signalisieren, dass die Interessen der Menschen vor Ort berücksichtigt werden müssten. Gleichwohl habe das Land auch ein Interesse daran, dass die Liegestellen gebaut würden. In diesem Spannungsfeld bewege es sich.

**Vors. Abg. Andreas Rahm** zeigt Verständnis für dieses Spannungsfeld und dankt der Staatssekretärin für ihre Zusage, dass sich das Land einbringen werde.

*Der Antrag ist erledigt.*

**Punkt 4** der Tagesordnung:

**Fortschreibung der Regionalen Innovationsstrategie Rheinland-Pfalz – als Regionale Innovationsstrategie gemäß den Vorschriften für die Europäischen Investitions- und Strukturfonds (ESI) für das Operationelle Programm Rheinland-Pfalz (EFRE) in der Strukturfondsperiode 2021 bis 2027**

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

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

Behandlung gemäß § 65 Vorl. GOLT

– [Vorlage 18/329](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

**Abg. Dr. Helmut Martin** kommt auf die Titelseite des Abschlussberichts zu sprechen, auf die oben rechts das Landeswappen gedruckt und auf der das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau als „Auftraggeber“ genannt sei. Auf der Schlussseite stünden unter „Ansprechpartner“ aber ausschließlich Mitarbeitende der Prognos AG.

Die Titelseite erwecke bei ihm den Eindruck, die Prognos AG habe ein Gutachten oder Ähnliches erstellt, und dann sei – zugespitzt formuliert – nur noch das Landeswappen hinzugefügt worden. Vor diesem Hintergrund fragt er, wie die Fortschreibung der Innovationsstrategie genau erarbeitet worden sei. Ihm gehe es um die Arbeitsteilung und darum, in welchem Umfang die Ministerien eingebunden worden seien.

Die Prognos AG sei ohne Frage ein seriöses Unternehmen. Er wolle mit seiner Frage keine Kritik üben, sondern lediglich verstehen, wie der Bericht zustande gekommen sei.

**Dr. Martin Hummrich (Abteilungsleiter im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau)** antwortet, der Bericht sei unter wesentlicher Federführung des Wirtschaftsministeriums und partnerschaftlicher Einbindung des Wissenschaftsministeriums entstanden. Die beiden Ministerien seien von der Beauftragung über die Durchführung sehr eng in den Prozess eingebunden gewesen.

Die Prognos AG als Dienstleister habe im Auftrag der Landesregierung weitere Externe eingebunden. Als Beispiel sei der Rat für Technologie genannt, der die Arbeit des Ministeriums begleite. Dieser Rat, dem Vertreter aus der Wissenschaft und von Unternehmen angehörten, sei sehr eng an der Fortschreibung beteiligt worden, weil es entscheidend sei, dass eine solche Strategie und deren Fortschreibung nicht am grünen Tisch entstünden. Ein gutes Ergebnis könne nur im unmittelbaren Austausch und rückgekoppelt mit der Praxis entstehen.

Die Prognos AG habe im Auftrag des Landes auch verschiedene Interviews mit Wissenschaftlern und Unternehmen geführt. Es habe einen breiten Beteiligungsprozess gegeben, immer federführend koordiniert durch die Fachabteilung im Wirtschaftsministerium.

**Abg. Dr. Helmut Martin** fragt nach, wer in dem Dialogprozess die Beteiligten gewesen seien und wer ihn geführt habe. Auch kommt er noch einmal auf seine Frage zurück, warum als Ansprechpartner lediglich Mitarbeitende der Prognos AG genannt seien. Er möchte wissen, ob er sich bei Fragen an diese zu wenden habe und weshalb keine Ansprechpartner aus dem Ministerium aufgeführt seien.

Er bittet um eine etwas genauere Auskunft zur Aufteilung der Arbeit und zur Aufgabe, die die Prognos AG zu erledigen gehabt habe, in Abgrenzung zur Arbeit, die in diesem Zusammenhang im Ministerium angefallen sei.

**Dr. Martin Hummrich** erläutert, die vorliegende Fassung des Abschlussberichts sei noch eine Entwurfsfassung. Selbstverständlich gebe es auch im Ministerium fachliche Ansprechpartner, nämlich in der Fachabteilung der zuständige Referent und dessen Team. Für die folgenden Berichtsfassungen könne die Liste der Ansprechpartner entsprechend ergänzt werden.

Der Bericht sei im Rahmen eines dialogischen Prozesses erstellt worden. Zunächst sei mit einer Ausschreibung nach einem Dienstleister gesucht worden, der die Aufgabe bewerkstelligen könne. Nach Abschluss des Vergabeverfahrens habe ein ständiger Austausch begonnen. Die Arbeit sei vor der Corona-Pandemie aufgenommen und währenddessen fortgesetzt worden. Es hätten permanent Schaltungen, vornehmlich per Video, stattgefunden, in denen sich die Beteiligten über den Stand der Arbeit ausgetauscht hätten.

Einzelne Interviews habe der Dienstleister in aller Regel – so sei es üblich – allein geführt, ohne unmittelbare Präsenz von Vertretern des Ministeriums. Gleichwohl könne es vorkommen, dass sie mit dabei seien, und das treffe auch für den in Rede stehenden Prozess zu, genauso wie für viele andere Prozesse, in denen mit solchen Dienstleistern zusammengearbeitet werde.

Ein Beispiel dafür sei die Sitzung des Rats für Technologie, die seitens des Ministeriums fachlich eng begleitet worden sei. Als die Strategie im Rat für Technologie vorgestellt worden sei, seien etwa der zuständige Fachreferent und er selbst als Abteilungsleiter dabei gewesen, und sie hätten Ausführungen gemacht, was ein Beispiel für den dialogischen Charakter des Prozesses sei.

Der Landesregierung sei es sehr wichtig gewesen, sich nach Beauftragung des Dienstleisters nicht zurückzulehnen und monatelang abzuwarten, bis ein Ergebnis vorgelegt werde. Vielmehr habe sie einen kontinuierlichen, seitens des Ministeriums fachlich begleiteten engen Austausch initiiert. Es gehe um die Innovationsstrategie des Landes, und von daher sei auch das Land verantwortlich.

Die enge fachliche Begleitung durch das Ministerium sei in einem solchen Prozess ein Muss. Sie sei in der Vergangenheit erfolgt, erfolge gegenwärtig und werde auch künftig erfolgen.

*Der Ausschuss nimmt Kenntnis.*

**Punkt 5** der Tagesordnung:

**Ergänzende Verwaltungsvereinbarungen „Novemberhilfe“ über die Gewährung von Soforthilfen des Bundes als Billigkeitsleistungen für „Corona-Überbrückungshilfen für kleine und mittelständische Unternehmen“**

Unterrichtung gem. Art. 89 b LV i. V. m. der hierzu geschlossenen Vereinbarung  
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

Behandlung gemäß § 65 Vorl. GOLT

– [Vorlage 18/330](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** sagt auf Bitte der **Abg. Iris Nieland** zu, dem Ausschuss den aktuellen Stand der Auszahlungen der Überbrückungshilfen III und III Plus zukommen zu lassen.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** sagt auf Bitte der **Abg. Petra Schneider** zu, dem Ausschuss die Zahl der offenen, noch nicht beschiedenen Fälle der November- und Dezemberhilfen mitzuteilen.

*Der Ausschuss nimmt Kenntnis.*

**Punkt 6** der Tagesordnung:

**Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern über die Beteiligung des Bundes an den Soforthilfen der Länder zur Bewältigung der Folgen der Hochwasserkatastrophe im Juli 2021**

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

Ministerium der Finanzen

Behandlung gemäß § 65 Vorl. GOLT

– [Vorlage 18/331](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

**Vors. Abg. Andreas Rahm** weist auf die Punkte 13 und 15 der Tagesordnung – „Folgen der Flutkatastrophe für die Wirtschaft“ und „Wiederaufbau an der Ahr“ – hin. Auch in deren Behandlung könnten noch Fragen zu der Verwaltungsvereinbarung gestellt werden.

*Der Ausschuss nimmt Kenntnis.*

**Punkt 7** der Tagesordnung:

**Unterrichtung entsprechend Vereinbarung nach Art. 89 b LVerf**

**hier: Beschlüsse aus der Videokonferenz der Bundeskanzlerin mit den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder am 10. August 2021; Bewältigung der Hochwasserkatastrophe und ihrer Folgen; Maßnahmen zur Bewältigung der Corona-Pandemie**

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

Staatskanzlei

Behandlung gemäß § 65 Vorl. GOLT

– [Vorlage 18/340](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

*Der Ausschuss nimmt Kenntnis.*

**Punkt 8** der Tagesordnung:

**Ausbildungsbeginn 2021**

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT

Fraktion der FDP

– [Vorlage 18/347](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

**Abg. Steven Wink** trägt zur Begründung vor, das Thema der beruflichen Ausbildung beschäftige den rheinland-pfälzischen Landtag schon lange. In der vergangenen 17. Wahlperiode seien bereits viele Projekte zur beruflichen Aus- und Weiterbildung durchgeführt worden, zum Beispiel die Ausbildungsplätze und deren Annahme durch Jugendliche betreffend.

Aufgrund der Corona-Pandemie seien viele Berufsinformationsbörsen abgesagt worden, und zahlreiche Veranstaltung hätten digital stattgefunden. Die Kammern hätten sich sehr stark bemüht, um das möglichst aufzufangen. Nichtsdestotrotz habe sich gezeigt, dass die Vermittlung der Ausbildungsplätze unter Pandemiebedingungen eine große Herausforderung sei.

An die Landesregierung richte sich die Frage, wie der Ausbildungsstart im Jahr 2021 verlaufen sei und welche Ziele mit der Kampagne „Ausbildung JETZT!“ verfolgt würden. Die Folgen der Corona-Pandemie würden sich auch noch in kommenden Ausbildungsjahren bemerkbar machen. Es gehe darum, diese Auswirkungen möglichst klein zu halten.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** beginnt ihren Bericht mit einem Blick auf die aktuelle Statistik zum rheinland-pfälzischen Ausbildungsmarkt im August.

Laut Bundesagentur für Arbeit seien seit Oktober 2020 rund 24.200 Ausbildungsstellen gemeldet worden. Dies seien rund 1.000 Ausbildungsstellen oder 4 % weniger als ein Jahr zuvor. Verzeichnet worden sei zudem, dass rund 21.100 Jugendliche die Arbeitsagenturen oder Jobcenter in gemeinsamer Trägerschaft bei ihrer Suche nach einem Ausbildungsplatz eingeschaltet hätten. Dies seien rund 2.400 Jugendliche oder 10,3 % weniger als im Vorjahr.

Derzeit seien laut Statistik noch rund 4.200 junge Frauen und Männer auf der Suche nach einem Ausbildungsplatz. Dem stünden rund 7.200 unbesetzte Ausbildungsstellen gegenüber, die jetzt noch besetzt werden könnten. Dies zeige, dass es immer noch möglich sei, einen Ausbildungsvertrag abzuschließen.

Laut Statistik der Bundesagentur für Arbeit seien unbesetzte Ausbildungsstellen derzeit insbesondere für die folgenden Berufe zu verzeichnen: Kaufmann/-frau im Einzelhandel (570 offene Stellen), Verkäufer/in (430 offene Stellen), Kaufmann/-frau – Büromanagement (300 offene Stellen), Zahnmedizinische/r Fachangestellte/r (210 offene Stellen), Fachkraft – Lagerlogistik (200 offene Stellen), Anlagenmechaniker/in für Sanitär-/Heizung-Klimatechnik (190 offene Stellen), Fleischereifachverkäufer/in (170 offene Stellen), Handelsfachwirt/in (170 offene Stellen), Koch/Köchin (160 offene Stellen), Bäckereifachverkäufer/in (160 offene Stellen).

Im Berichtszeitraum Oktober 2020 bis August 2021 seien die Zahlen der gemeldeten Bewerberinnen und Bewerber wie auch der offenen Ausbildungsstellen rückläufig, wie es auch schon vor dem Beginn der Pandemie der Fall gewesen sei.

Die Zahlen der gemeldeten Bewerberinnen und Bewerber für eine Berufsausbildungsstelle hätten gelautet: 24.496 im Betrachtungszeitraum 2018/2019, 23.465 im Zeitraum 2019/2020 und 21.056 im Zeitraum 2020/2021.

Die Zahlen der gemeldeten offenen Berufsausbildungsstellen hätten 27.472 im Betrachtungszeitraum 2018/2019, 25.208 im Zeitraum 2019/2020 und 24.185 im Zeitraum 2020/2021 betragen.

Trotz Pandemie liege die Zahl derjenigen, die noch in eine Ausbildungsstelle vermittelt werden wollten, etwa ähnlich zu den Vorjahren. Habe sie im Betrachtungszeitraum 2018/2019 bei 3.981 unversorgten Bewerberinnen und Bewerbern gelegen, und sei sie im Zeitraum 2019/2020 auf 4.737 angestiegen, so sei sie im Zeitraum 2020/2021 auf 4.219 gesunken, es gebe also 518 unversorgte Bewerberinnen und Bewerber weniger. Dies entspreche einem Rückgang von 10,9 %.

Die seit Jahren bestehenden Passungsprobleme auf dem Ausbildungsmarkt – offene Stellen bei unversorgten Bewerbern – bestünden bedingt durch die Rückgänge auf beiden Seiten des Marktes auf etwas niedrigerem Niveau fort. Besondere Einflussfaktoren seien in diesem Jahr gewesen: die durch die Pandemiefolgen beeinträchtigten Vermittlungsaktivitäten der Bundesagentur für Arbeit und der Kammern, aber auch die Verunsicherung bei Ausbildungsinteressierten, die deswegen ins schulische bzw. hochschulische Ausbildungssystem abwanderten, sowie die wirtschaftlich schwierigen Aussichten, die ein Teil der Unternehmen zu einer Reduktion ihres Ausbildungsplatzangebots veranlasst hätten.

Um die Jugendlichen zu ermutigen, Ausbildungsverträge abzuschließen, und auf der anderen Seite Unternehmen zu unterstützen, Ausbildungsplätze anzubieten, habe das Wirtschaftsministerium gemeinsam mit Partnern wie den Kammern und der Regionaldirektion der Bundesagentur für Arbeit im Juli 2020 die landesweite Ausbildungskampagne „Ausbildung kennt keine Auszeit – Ausbildung JETZT!“ gestartet. Die Kampagne habe zum Ziel, gemeinsam das Engagement der Ausbildungsbetriebe zu betonen und die wegen der Corona-Krise verunsicherten Jugendlichen beim Schritt ins Berufsleben konkret zu unterstützen.

Die Ausbildungsbetriebe in den vier Regionen Trier, Koblenz, Rheinhessen und Pfalz seien ermutigt worden, ihre offenen Ausbildungsstellen zu melden. Ebenso seien die Jugendlichen als potenzielle Bewerberinnen und Bewerber angesprochen worden. Der Auftritt der Kampagne, den die Trierer Agentur markenmut entwickelt habe, spreche vor allem Jugendliche über das Internet an. Mit einer Werbekampagne in sozialen Medien und Suchmaschinen sei ein Handlungsimpuls gesetzt worden, damit Ausbildungsinteressierte an Matching-Aktivitäten in den Regionen teilnahmen und Ausbildungsverhältnisse angebahnt würden.

Mit aufmerksamkeitsstarken Motiven habe diese Kampagne bis Ende 2020 viele Jugendliche dazu bewegen können, sich mit dem Thema „Duale Ausbildung“ zu befassen. In 156 Kampagnentagen von Juli bis Dezember seien mehr als 22,5 Millionen Kontakte in der Zielgruppe erreicht und mehr als 94.000 Besucher auf die Aktionsseite [www.ausbildung-rlp.jetzt](http://www.ausbildung-rlp.jetzt) geleitet worden.

Um die duale Ausbildung zu stärken und das Interesse zu wecken, knüpfe die Fortsetzung der Kampagne von März bis August 2021 an dieser erfolgreichen Mechanik an: mit dem Schwerpunkt einer aufmerksamkeitsstarken Social-Media-Kampagne auf Facebook, Instagram und TikTok sowie dem Schalten von Google-Display-Werbung und Google AdWords. Sie zielen auf die frühzeitige Aktivierung von in Rheinland-Pfalz lebenden Personen ab, die für ihren Bildungs- und Erwerbsweg an einer dualen Berufsausbildung bzw. an vorgeschalteten Praktika interessiert seien, ebenso auf die Aktivierung von Ausbildungsbetrieben in Rheinland-Pfalz, Ausbildungsplätze anzubieten. Dazu seien ein Flyer und ein Anschreiben an die Unternehmen entwickelt worden.

In den Sommerferien sei mit der Sommeraktion „AZUBI JETZT: Die SUMMER DAYS 2021“ die Bewerbung noch freier Ausbildungsplätze in den Regionen verstärkt worden. In der Woche vom 9. bis 13. August hätten Kammern und die Agenturen für Arbeit verstärkt Online- und Offline-Veranstaltungen für Jugendliche angeboten, die noch einen Ausbildungsplatz suchten.

Der aktuell vorliegende Zwischenbericht zur Mediaschaltung über den Zeitraum 10. März bis 30. Juni 2021 zeige: Von insgesamt 29,2 Millionen Werbeeinblendungen hätten in diesem Zeitraum rund 70.000 Interessierte mehr wissen wollen und auf die entsprechenden Werbebanner und Anzeigen geklickt; die durchschnittliche Zahl der Ausbildungsverträge, die in Rheinland-Pfalz abgeschlossen würden, liege bei ungefähr 26.000. Über alle Werbeformate hätten die Anzeigen überdurchschnittliche Klickraten erreicht.

Das Wirtschaftsministerium unterstütze alle Initiativen, die die berufliche Ausbildung stärkten, so auch die gemeinsame Öffentlichkeitsarbeit zur Ausbildungsoffensive. Mit den Feriencamps der Kammern und den Ausbildungsbotschaftern würden Jugendliche in der Berufsorientierung erreicht. Die Coaches für Ausbildung unterstützten junge Menschen passgenau dabei, den für sie richtigen Ausbildungsplatz zu finden. Die gemeinsame Ausbildungskampagne habe nun nochmals die Aufmerksamkeit auf das Thema der Ausbildung gelenkt.

Die duale Ausbildung sei ein hervorragender Karrierestart. Es sei wichtig, dass diese Botschaft übermittelt werde, gerade jetzt, da aufgrund der Pandemie Berufsorientierung an Schulen oder auf Messen nur bedingt stattfinden können. Betriebe seien auf gut ausgebildete Fachkräfte angewiesen. Für eine starke Wirtschaft werde beides gebraucht: innovative Unternehmen mit spannenden Ausbildungsplätzen und junge Menschen, die sich gern als Fachkraft ausbilden lassen wollten.

**Abg. Steven Wink** merkt an, bisher hätten nicht nur das Bereitstellen von Ausbildungsplätzen und die Beratung große Herausforderungen dargestellt, sondern auch das Matching von offenen

Stellen mit den Interessen der jungen Menschen. Früher sei es so gewesen, dass derjenige Berufszweig, an dem sie das größte Interesse gehabt hätten, nur auf dem zehnten Platz der zur Verfügung stehenden Ausbildungsstellen gelegen habe. Die von der Staatssekretärin genannten zahlreichen Maßnahmen dürften dazu beigetragen haben, dass sich dieses Missverhältnis verringert habe, weshalb ein aktueller Überblick über Interesse und Angebot aufschlussreich wäre.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** sagt auf Bitte des **Abg. Steven Wink** zu, dem Ausschuss eine Übersicht zum Stand des Matchings von Interessen und angebotenen Stellen zukommen zu lassen.

**Abg. Dr. Anna Köbberling** dankt der Landesregierung für ihre vielfältigen Aktivitäten, die duale Ausbildung bekannt und attraktiv zu machen und den jungen Menschen Chancen zu eröffnen, sich auszuprobieren. Hierbei handle es sich um ein immer wieder betontes gemeinsames Anliegen, und das Land sei diesbezüglich sehr aktiv.

Sie habe den Eindruck gewonnen – angesichts dessen, was von der Bundesagentur für Arbeit zu hören sei, aber auch von den Betrieben selbst, und der Bericht der Staatssekretärin habe diesen Eindruck nochmals bestärkt –, dass sich die Befürchtungen, die Corona-Pandemie werde den Ausbildungsmarkt völlig durcheinanderbringen und sehr viele junge Menschen ohne Chancen auf einen Ausbildungsplatz zurücklassen, nicht bewahrheitet hätten.

Dem Bericht der Staatssekretärin zufolge sei die Zahl der Ausbildungsstellen zwar um rund 1.000 Stellen gesunken, was sich aber bei insgesamt rund 24.000 gegenüber rund 25.000 Stellen relativiere. Hinzu komme, dass gleichzeitig die Nachfrage zurückgegangen sei.

Die berufsspezifische Auffächerung, die der Bericht geboten habe, erlaube wichtige Erkenntnisse. So zeige sich, dass es in den Handwerksberufen und hier vor allem im Lebensmittelhandwerk viele offene Stellen gebe; aus Sicht der jungen Menschen sei dieser Bereich vergleichsweise unattraktiv.

Die Staatssekretärin habe ausgeführt, dass schon sehr viel getan werde, vor allem in den sozialen Medien. Die Feriencamps der Handwerkskammer, in denen sich junge Menschen ganz praktisch hätten ausprobieren können, seien sehr erfolgreich und mithin gute Maßnahmen gewesen.

Es sei aber auch die Rede davon gewesen, auch im Rahmen der Haushaltsberatungen, dass es wünschenswert wäre, nochmals stärker an die Eltern heranzutreten, weil gerade sie bei den jungen Menschen in der Phase der Entscheidungsfindung eine sehr wichtige Rolle spielten. Sie bittet die Staatssekretärin um Auskunft über den Stand der Dinge und darüber, wie weit die Planungen der Kampagne seien, die sich an die Eltern richten werde.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** antwortet, am Anfang sei in der Tat zu befürchten gewesen, dass die Corona-Pandemie deutlich stärkere Auswirkungen auf die Ausbildungssituation der

jungen Menschen haben werde. Glücklicherweise sei gut mit den Kammern und der Bundesagentur für Arbeit zusammengearbeitet worden, sodass die Situation habe abgefedert werden können. Die aktuellen Zahlen spiegelten dies wider.

Die Elternkampagne solle am 11. Oktober starten. Die Landesregierung werde sie in einer der nächsten Sitzungen des Ausschusses gern vorstellen. Die Art und Weise, wie die Eltern mit der Kampagne angesprochen würden, dürften sie stutzig machen. Mehr wolle sie heute aber noch nicht verraten.

**Abg. Dr. Anna Köbberling** und **Vors. Abg. Andreas Rahm** begrüßen das Angebot der Staatssekretärin, die Kampagne im Ausschuss vorzustellen.

**Abg. Iris Nieland** lobt die Aktivitäten der Landesregierung im Ausbildungsbereich und bringt ihre Hoffnung zum Ausdruck, dass ihnen Erfolg beschieden sein werde.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** sagt auf Bitte der **Abg. Iris Nieland** zu, dem Ausschuss ihren Sprechvermerk zukommen zu lassen.

**Abg. Iris Nieland** kommt auf die „Konzertierte Aktion Pflege“ zu sprechen, mit der das entsprechende Berufsbild habe gestärkt werden sollen. Sie fragt, ob sie bereits Wirkung gezeigt habe, etwa mit Blick auf die Zahl der Ausbildungsstellen und der Abschlüsse.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** erläutert, für diese Aktion sei ein anderes Ressort zuständig. Das Wirtschaftsministerium werde die Daten dort anfragen.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** sagt auf Bitte der **Abg. Iris Nieland** zu, dem Ausschuss Informationen zu Ausbildungsstellen im Pflegebereich zukommen zu lassen.

**Abg. Fabian Ehmann** führt aus, in einem Gespräch mit der Agentur für Arbeit habe er erfahren, dass viele junge Menschen, die nach der 10. Klasse eigentlich eine Ausbildung hätten beginnen wollen, in der Corona-Zeit vorerst lieber weiter die Schule besuchten, weil ihnen das sicherer erscheine, als während der Pandemie den Sprung in die Ausbildung zu wagen.

Er erkundigt sich nach der weiteren Laufzeit der Kampagne. Es bestünde die Möglichkeit, in den nächsten ein, zwei Jahren junge Menschen, die in der 11. oder 12. Klasse seien, aber eine Ausbildung begonnen hätten, noch dafür gewinnen zu können.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** antwortet, es habe tatsächlich eine gewisse Verunsicherung bestanden, und junge Menschen hätten sich entschlossen, noch weiter die Schule zu besuchen.

Die Kampagne „Ausbildung JETZT!“ laufe nicht mehr, aber es gebe eine neue Ausbildungskampagne seitens des Bundes, die sich an die jungen Menschen richte. Das Land wolle parallel dazu keine eigene Kampagne durchführen, werbe jedoch nach wie vor mit Nachdruck über die Kammern. Auch nach dem Besuch einer weiterführenden Schule könne eine duale Ausbildung begonnen werden, ein längerer Schulbesuch sei dafür kein Hindernis.

**Abg. Dr. Helmut Martin** dankt dem Ministerium für seine Aktivitäten, die darauf abzielten, die duale Ausbildung zu fördern. Alles, was in diesem Kontext helfe, sei willkommen.

Wenn er sich richtig erinnere, habe die Staatsministerin vor einiger Zeit Überlegungen veröffentlicht, ein Freiwilliges Soziales Jahr im Handwerk einzuführen. Das sei ein bedenkenswerter Vorschlag. Er erkundigt sich nach dem Stand der Überlegungen.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** antwortet, sie sei sich nicht sicher, ob es sich dabei um Überlegungen des Ministeriums handle; sie kenne diesen Wunsch von den Kammern, die ihn ins Spiel gebracht hätten. Das Ministerium prüfe derzeit, inwiefern sich ein solches Freiwilliges Soziales Jahr realisieren ließe.

**Vors. Abg. Andreas Rahm** regt an, den Ausschuss hierzu auf dem Laufenden zu halten.

*Der Antrag ist erledigt.*

**Punkte 9 und 12** der Tagesordnung:

**9. Perspektive für Schausteller und Marktbeschicker**

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT  
Fraktion der FREIEN WÄHLER  
– [Vorlage 18/359](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

**12. 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 18/389](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

**Abg. Dr. Anna Köbberling** trägt zur Begründung des Antrags der Koalitionsfraktionen vor, der Ausschuss sei übereingekommen, sich bis auf Weiteres in jeder Sitzung über die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Wirtschaft in Rheinland-Pfalz berichten zu lassen. Das sei wichtig, damit die Abgeordneten in ihren Wahlkreisen sprechfähig sein und gegebenenfalls politisch intervenieren könnten.

Sie dankt der Fraktion der FREIEN WÄHLER für ihren Berichts Antrag, in dem der Fokus auf eine bestimmte Berufsgruppe gelenkt werde, die den Koalitionsfraktionen gleichermaßen am Herzen liege, nämlich die von der Corona-Pandemie hart getroffenen Marktbeschicker.

Sie selbst wolle auf die Untergruppe der Beschicker sogenannter Krammärkte hinweisen, die unter der Corona-Pandemie besonders litten und die Abgeordneten deswegen angeschrieben hätten. Krammärkte seien nicht mit Flohmärkten zu verwechseln; auf Krammärkten würden Waren des täglichen Bedarfs angeboten, beispielsweise Töpfe und Unterwäsche. Sie fänden vor allem in Regionen statt, in denen keine entsprechenden Geschäfte vorhanden seien.

Diese Marktbeschicker seien eine Gruppe, die genauso wie die Schausteller nun schon das zweite Jahr in Folge kaum Einnahmen erzielen könnten. Die Koalitionsfraktionen hätten sich immer dafür starkgemacht, dass sie in den Blick genommen würden und Ausgleichsgelder erhielten. Aus diesem Grund interessiere es sie besonders, wie es mit Blick auf diese Betroffenen weitergehe.

Vielleicht sei es der Staatssekretärin möglich, heute eine Perspektive bis ans Ende des Jahres zu geben. Dies sei ein Zeitraum, der sich noch überblicken lassen dürfte.

**Abg. Stephan Wefelscheid** trägt zur Begründung des Antrags der Fraktion der FREIEN WÄHLER vor, die Abgeordneten hätten Briefe der Schaustellergilde und Marktbeschicker erhalten. Das Problem sei, dass es in Deutschland hinsichtlich der Märkte unterschiedliche Regelungen gebe. So sei zum Beispiel die Situation in Nordrhein-Westfalen mit vergleichsweise weitreichender Regelung anders als in Hessen, wo die SPD-Opposition gefordert habe, die Landesregierung

möge ein Rahmenkonzept für Kommunen vorgeben. Diese Forderung halte er für einen sehr guten Ansatz.

Aus seiner Sicht sei in Rheinland-Pfalz völlig unklar, wie die Märkte im Winter durchgeführt werden sollten. Laut der Sechszwanzigsten Corona-Bekämpfungsverordnung Rheinland-Pfalz (26. CoBeLVO) vom 8. September 2021 fielen die Märkte wohl unter § 5 „Veranstaltungen“. Das Problem sei, im Außenbereich müsste eine Zugangssteuerung erfolgen, was alles andere als praxistauglich sei, wenn Märkte im öffentlichen Raum durchgeführt werden sollten.

Von daher stelle sich die Frage, ob sich die Landesregierung mit dem Problem der Märkte und Weihnachtsmärkte beschäftigt habe und ob vorgesehen sei, für die Kommunen ein Rahmenkonzept zu erarbeiten. Aus der Kommunalpolitik wisse er, in den Kommunen sitze derzeit jeder „im eigenen Saft“ und denke über Möglichkeiten nach, Märkte durchzuführen. Zugleich aber werde nach Mainz geschaut und darauf gewartet, dass etwas an die Hand gegeben werde.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** berichtet zum Antrag der Fraktion der FREIEN WÄHLER, die Vorbereitungen für die Weihnachtssaison befänden sich in voller Fahrt. Damit meine sie nicht nur den frischen Lebkuchen und das Weihnachtsgebäck, das seit dieser Woche sukzessive im Lebensmitteleinzelhandel ausgerollt werde. Insbesondere Schausteller und Marktbeschicker fieberten der für sie so wichtigen weil einkommensstarken Zeit des Jahres entgegen. Auch viele Bürgerinnen und Bürger fragten sich, ob dieses Jahr Weihnachtsmärkte werden stattfinden können.

Der Glühweinverkauf und das Kunsthandwerk, das Angebot winterlicher Speisen und die künstlerischen Darbietungen: All jene Menschen, die unmittelbar oder mittelbar von Weihnachtsmärkten lebten, hätten im vergangenen Jahr aufgrund von Corona komplette Einnahmefälle zu beklagen gehabt. Diese wirtschaftlichen Verluste seien teilweise existenzbedrohend gewesen. Durch die Corona-Hilfen des Bundes und Maßnahmen des Landes hätten viele Verluste ausgeglichen und Existenzen gesichert werden können.

Wichtig sei allerdings, dass künftig wieder normale marktwirtschaftliche Einnahmen möglich würden und diesen Berufsgruppen eine verlässliche Perspektive aufgezeigt werden könne.

Sie spreche zwar hier im Wirtschaftsausschuss, aber auch die emotionale Komponente von Weihnachtsmärkten spiele eine große Rolle. Insbesondere und gerade nach weit über einem Jahr voller negativer Nachrichten, Sorge, Trauer und Entbehrungen wären Weihnachtsmärkte – die freilich unter wirksamen Hygienemaßnahmen stattfinden müssten – ein sehr gutes Signal eines baldigen und friedvollen Neubeginns.

Es mache Mut, dass erste größere Feste wie zum Beispiel das Backfischfest in Worms inzwischen wieder stattfinden könnten. Entscheidend seien hierbei verlässliche und an die jeweilige Situation angepasste Hygienekonzepte, die von den lokalen Gesundheitsämtern zu prüfen sein würden.

Wie konkret Weihnachtsmärkte dieses Jahr werden stattfinden könnten, lasse sich zu diesem Zeitpunkt leider noch nicht endgültig sagen. Niemand könne in die Zukunft schauen und die Entwicklung der Ansteckungs- und Hospitalisierungsraten voraussehen.

Die Landesregierung werde aber alles ermöglichen, was in Bezug auf die Pandemiebekämpfung vertretbar erscheine. Das gelte nicht nur für die Schausteller und Marktbesucher, sondern für alle Unternehmerinnen und Unternehmer. Die Landesregierung sei hoffnungsfroh, denn die Impfquote steige, und damit werde das nach einhelliger Auffassung aller Experten wichtigste Mittel im Kampf gegen die Pandemie gestärkt.

Zugleich habe die Landesregierung beschlossen, vom Inzidenzwert als alleinigem Merkmal für die Geltung von Corona-Maßnahmen abzurücken und den Maßstab künftig breiter und passgenauer, beispielsweise in Form von Hospitalisierungsraten, zu fassen. Auch das sei für die Wirtschaft eine wichtige Perspektive.

Zum Berichtsantrag der Koalitionsfraktionen trägt sie vor, sie knüpfe an ihren Bericht in der 2. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau am 24. Juni 2021 an.

Sie habe damals Peter Adrian als neuen Präsidenten des Deutschen Industrie- und Handelskammertags zitiert. Dieser habe ausgeführt: „Wir haben mit Blick auf das zweite Halbjahr Grund zu vorsichtigem Optimismus.“ Diese Aussage verfestige sich. Die wichtigen Kennzahlen in vielen Bereichen zeigten nach oben. Es gehe aufwärts.

Außenhandel, Einzelhandel, Industrieumsätze: In vielen Sektoren entwickle sich die rheinland-pfälzische Wirtschaft besser als zuvor erwartet oder gar erhofft. Die Umsatzzahlen stiegen, in Teilen liege die Umsatzsteigerung sogar über dem Monatswert vor Beginn der Pandemie.

Rheinland-Pfalz entwickle sich hier parallel zu Gesamtdeutschland und auch der Europäischen Union. Dies schlage sich, was sehr erfreulich sei, auch in den Beschäftigtenzahlen und in einem Rückgang der Kurzarbeit nieder. Dabei entwickelten sich natürlich nicht alle Wirtschaftssektoren gleichermaßen.

Noch deutlichen Nachholbedarf sehe das Land im Tourismus. Im Juni – das seien die aktuellsten Zahlen des Statistischen Landesamts – hätten sowohl die Gästezahlen als auch die Zahl der Übernachtungen noch unter Vorjahresniveau gelegen. Besonders deutlich werde die angespannte Situation der Betriebe bei einem Vergleich mit Juni 2019: Die Zahl der Gäste liege bei minus 47 %; die Übernachtungszahlen seien um 40 % geringer. Für die Ferienmonate Juli und August lägen noch keine Zahlen vor.

Stabilisiert habe sich der Einzelhandel. Dieser habe im Juni deutlich mehr Umsätze erzielt; sowohl gegenüber dem Vorjahr als auch gegenüber Juni 2019, dem Jahr vor Corona, stehe hier ein

Plus. Die Einzelhandelsumsätze hätten real, also um Preisveränderungen bereinigt, um 5,5 % über den Ergebnissen des Vorjahresmonats gelegen.

Auch die rheinland-pfälzischen Industrieunternehmen stünden gut da. Deren Umsätze seien im Juni 2021 gegenüber dem Vorjahreswert deutlich gestiegen. Nach Angaben des Statistischen Landesamts hätten die Umsätze im Vergleich zum Juni 2020 um ein Viertel zugelegt; deutschlandweit sei ein Plus von 19 % zu verzeichnen gewesen. Im Vergleich zum Juni 2019 seien die Umsätze um 14 % gestiegen. Die rheinland-pfälzischen Industrieerlöse hätten im ersten Halbjahr um 14 % über den Werten des Vorjahreszeitraums gelegen.

Die für Rheinland-Pfalz so wichtige Exportquote habe im Juni 2021 bei 56,3 % gelegen und damit die des Vorjahresmonats um 1,3 Prozentpunkte übertroffen. Rheinland-Pfalz sei ein Exportland, die positive Entwicklung der Ausfuhren spreche für die erfolgreiche Geschäftstätigkeit sehr vieler Unternehmen im Land.

Die wichtigsten Handelspartner des Landes Rheinland-Pfalz seien traditionell die Staaten der EU, hier hätten die Ausfuhren um 24 % zugelegt. Der Warenwert der Ausfuhren nach Amerika sei um 10 % gestiegen. Auch die Exporte in den asiatischen Raum seien mit 7 % Steigerung positiv.

Die Corona-Pandemie habe weltweit die Wirtschaft hart getroffen. Die sich nun andeutende Erholung der Weltwirtschaft stimme die Landesregierung auch für Rheinland-Pfalz optimistisch.

Im Juni seien Waren im Wert von 4,8 Milliarden Euro ausgeführt worden, das sei ein Plus gegenüber dem Vorjahreswert um 24 %. Die Importe hätten einen Warenwert von 3,6 Milliarden Euro erreicht, die Zunahme habe hier ebenfalls 24 % betragen.

Die positive Tendenz im Außenhandel zeige sich ebenso bei einem Vergleich mit den Juni-Ergebnissen des Jahres 2019: Die Exporte hätten mit einem Plus von 15 % deutlich über dem Niveau von Juni 2019 gelegen, die Importe hätten den Vergleichswert um 16 % übertroffen.

Das Bauhauptgewerbe entwickle sich ebenso erfreulich, wobei hier auch kaum ein pandemiebedingter Einbruch vorgelegen habe. Laut Statistischem Landesamt seien im Juni kalender- und saisonbereinigt 4,3 % mehr Aufträge eingegangen als im Mai. Die baugewerblichen Umsätze hätten sich um 3,4 % erhöht.

Die Entwicklungen in den Branchen schlugen sich – das sei eine sehr gute Nachricht – in den Beschäftigtenzahlen nieder. Die Arbeitslosigkeit in Rheinland-Pfalz sei im August den sechsten Monat in Folge leicht zurückgegangen. Auch die Anzeigen für Kurzarbeit hätten abgenommen. Im August seien rund 110.400 Frauen und Männer arbeitslos gemeldet gewesen. Das seien 19.200 Menschen oder 14,8 % weniger als im Vorjahresmonat. Die Arbeitslosenquote habe im August 4,9 % betragen, im August 2020 noch 5,7 %.

Auch bezüglich der Corona-Hilfen knüpfe sie an ihren Bericht in der 2. Sitzung des Ausschusses am 24. Juni an. Damals habe sich die Bundesregierung kurz vor der Ausschusssitzung über eine Verlängerung der Überbrückungshilfen bis zum 30. September 2021 geeinigt. Dies sei mittlerweile in Form der Überbrückungshilfe III Plus umgesetzt worden.

Seit dem 23. Juli 2021 könnten Anträge in der Überbrückungshilfe III Plus gestellt werden. Die Umsetzung des Fachverfahrens, mit dem die Länder die Anträge bearbeiten könnten, sei zum 19. August 2021 erfolgt, allerdings gebe es hier noch technische Probleme aufseiten des EDV-Dienstleisters des Bundes, die hoffentlich bald behoben sein würden.

Die Bundesländer hätten einer Verlängerung der Überbrückungshilfe nur bis Ende September kritisch gegenübergestanden und für eine Verlängerung bis Jahresende plädiert. Die Bundesregierung habe dies auf der Ministerpräsidentenkonferenz am 10. August zugesagt. Gestern hätten Bundesfinanz- und Bundeswirtschaftsministerium die bundesregierungsinterne Einigung verkündet, wonach die Überbrückungshilfe bis zum Jahresende fortgeführt werde.

Hierbei solle allerdings die sogenannte Restart-Prämie künftig entfallen, wonach Unternehmen, die Personal aus der Kurzarbeit zurückholten, neu einstellten oder anderweitig die Beschäftigung erhöhten, eine Personalkostenhilfe erhielten. Der Antragsstart für die verlängerte Überbrückungshilfe sei noch offen, der Bund müsse hier erst die entsprechenden Programmierarbeiten umsetzen. Das Land hoffe, dass dies zügig erfolge.

Die Verlängerung der Überbrückungshilfe werde von der Landesregierung ausdrücklich begrüßt. Damit habe sich auch die am Wochenende der Presse zu entnehmende Forderung des nordrhein-westfälische Ministerpräsidenten, die Corona-Hilfen bald einzustellen, erledigt. Die Überbrückungshilfe sei ohnehin so ausgestaltet, dass sie nicht zu einer Dauersubventionierung führe, da nur Unternehmen mit einem coronabedingten Umsatzrückgang von mindestens 30 % überhaupt Überbrückungshilfe beziehen könnten.

Falls also, wie erwartet werde, die Wirtschaft kräftig wachse, werde die Zahl der Unternehmen, die Überbrückungshilfe bezögen, entsprechend zurückgehen. Befürchtungen, mit der Überbrückungshilfe würden die staatlichen Hilfsmaßnahmen über Gebühr fortgesetzt, seien daher unbegründet.

Das zeige sich auch im relativ zurückhaltenden bisherigen Antragsgeschehen bei der Überbrückungshilfe III Plus. Bisher seien, Stand vergangener Freitag, 3. September, bundesweit 6.755 Erstanträge auf Überbrückungshilfe III Plus gestellt worden. Das beantragte Zuschussvolumen liege bei 310 Millionen Euro. 4.939 Anträge seien für Abschlagszahlungen zugelassen. Insgesamt seien 112,7 Millionen Euro überwiegend als Abschlagszahlung ausgezahlt worden.

In Rheinland-Pfalz lägen 267 Erstanträge auf Überbrückungshilfe III Plus mit einem Volumen von 8,5 Millionen Euro vor, abschlagsberechtigt seien hiervon 212 Anträge. Die Entscheidung über

die Gewährung einer Abschlagszahlung laufe automatisiert und könne nicht durch ein Bundesland beeinflusst werden. Insgesamt seien bisher 2,2 Millionen Euro an 193 Unternehmen ausbezahlt worden.

Die Härtefallhilfen sollten als Einzelfallhilfen Unternehmen unterstützen, bei denen, aus welchen Gründen auch immer, die bisherigen Hilfsprogramme nicht griffen. Zum Zeitpunkt der Berichterstattung im Ausschuss am 24. Juni hätten in Rheinland-Pfalz drei Anträge vorgelegen, die auf der konstituierenden Sitzung der Härtefallkommission im Juli besprochen worden seien. Die Anträge seien mittlerweile alle bewilligt. In einem weiteren Fall habe ein Antragsteller den Antrag zurückgezogen, da vonseiten der Investitions- und Strukturbank Rheinland-Pfalz (ISB) der Hinweis habe gegeben werden können, dass ein Anspruch auf Überbrückungshilfe III bestehe.

Zurzeit seien neun Anträge in Bearbeitung. Es hätten zur abschließenden Prüfung der Fälle weitere Unterlagen von den prüfenden Dritten angefordert werden müssen. Insbesondere aufgrund der Sommerferien sowie der anzufertigenden Steuererklärungen und der damit einhergehenden hohen Arbeitsbelastung bei den Steuerberatern und Steuerberaterinnen sei es zu Verzögerungen bei den Rückmeldungen an die ISB gekommen. Dennoch sei davon auszugehen, dass die Anträge zeitnah abschließend beschieden werden könnten.

Mit Blick auf die Maßnahmen des Landes konzentriere sie sich heute in der Berichterstattung auf den Tourismus. Im Jahr 2020 sei ein gezielter Marketingimpuls gesetzt worden, um kurzfristig zur Abfederung der Folgewirkungen der Corona-Pandemie beizutragen. Dazu sei die Tourismuskampagne „Deine Goldene Zeit in Rheinland-Pfalz – Rette Deinen Sommer!“ in einer zweiten Tourismuskampagne „Deine Goldene Zeit in Rheinland-Pfalz“ im Herbst fortgeführt worden. Im Sommer 2021 sei an die erfolgreichen Marketingkampagnen aus dem Vorjahr angeknüpft und unter dem Motto „Zeit für ...“ eine neue Kampagne verwirklicht worden. Für Herbst/Winter 2021/22 sei eine weitere Marketingkampagne geplant.

Die Kampagnen würden von einem Förderimpuls für die regionalen touristischen Marketingstellen in Rheinland-Pfalz flankiert. Im Rahmen der ReStart-Marketingförderung seien im Jahr 2020 insgesamt 27 Anträge mit einem bewilligten Fördervolumen von rund 797.160 Euro eingereicht worden, die allesamt ausgezahlt worden seien. Für die Fortsetzung der ReStart-Kampagne im Jahr 2021 seien von den regionalen touristischen Marketingstellen in Rheinland-Pfalz insgesamt 16 Anträge mit einer bewilligten Fördersumme von 839.398,33 Euro eingegangen.

Die Notwendigkeit der Stärkung der Digitalisierung sei eine wichtige Erkenntnis der Corona-Pandemie. Daher sei im Bereich Tourismus unter anderem das Förderprogramm „Regionales Digitalmanagement“ initiiert worden. Die zehn Tourismusregionen könnten insgesamt 2 Millionen Euro für Personal- und Sachkosten beantragen. Die Antragsfrist laufe bis Ende November 2021. Auch bei der Rheinland-Pfalz Tourismus GmbH würden Digitalisierungsmaßnahmen durch das Ministerium gefördert.

Zur Unterstützung der öffentlichen touristischen Infrastruktur gebe es ebenfalls ein eigenes Förderprogramm. Die Schwerpunkte für Maßnahmen aus diesem Bereich lägen bei Investitionen in eine smarte Tourismusinfrastruktur 4.0, der Anreizung von öffentlichen Investitionen mit Impulswirkung für den Tourismus, Tourismusinfrastrukturen in den Heilbädern und Kurorten und der Umsetzung von regionalen Besucherlenkungskonzepten.

Mit dem Förderprogramm Tourismusinfrastruktur könnten landesweit öffentliche Einrichtungen der touristischen Infrastruktur gefördert werden. Ziel der Förderung sei die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der rheinland-pfälzischen Tourismuswirtschaft durch moderne und zielgruppengerechte Infrastruktureinrichtungen. Zuwendungsempfänger seien vorzugsweise kommunale Gebietskörperschaften und Zweckverbände. Zwei erste Anträge seien bereits bewilligt worden, es lägen sieben weitere Anträge mit einer beantragten Gesamtzuwendung von rund 7 Millionen Euro vor. Darüber hinaus gebe es mehr als 20 Förderanfragen.

Gleichberechtigt zum Marketingimpuls und zur Stärkung der touristischen Infrastruktur sei das Förderprogramm zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des rheinland-pfälzischen Gastgewerbes zu sehen. Hier lägen aktuell 31 Anträge mit einer beantragten Gesamtzuwendung von rund 4,8 Millionen Euro vor. Darüber hinaus gebe es weitere Fördervoranfragen. Wichtig sei hierbei, es handle sich um ein Investitionszuschussprogramm. Die im Ergebnis bewegten Gesamtinvestitionen lägen damit deutlich höher, nämlich bei 28,6 Millionen Euro.

Dies sei ein Beispiel für das, was aktuell im Land an Hilfen umgesetzt werde.

**Abg. Stephan Wefelscheid** merkt an, so ausführlich die Berichterstattung zum Antrag der Koalitionsfraktionen gewesen sei, so knapp sei sie zum Antrag der Fraktion der FREIEN WÄHLER ausgefallen. Die Ausführungen der Staatssekretärin seien insofern alles andere als zufriedenstellend gewesen. Perspektiven für die Marktbesucher und Schausteller seien in ihnen nicht zu erkennen gewesen. Die Berichterstattung habe hierzu auch keine Tiefe gehabt.

In seiner Antragsbegründung habe er verdeutlicht, dass es vor allem um die Perspektiven gehe. Von der Landesregierung habe er erwartet, dass darauf eingegangen werde, etwa hinsichtlich der Regelungen in der neuen Corona-Bekämpfungsverordnung und der damit einhergehenden Probleme.

Die neue Corona-Bekämpfungsverordnung werde dazu führen, dass die Veranstalter eine Zugangssteuerung und Vorausbuchungspflicht für die Besucher von Märkten umsetzen müssten. In anderen Bundesländern, zum Beispiel in Nordrhein-Westfalen, erfolge keine Zugangssteuerung, stattdessen seien Stichprobenregelungen eingeführt worden. Zwar gelte auch dort die 3G-Regel (Zutritt nur für Geimpfte, Genesene oder Getestete), aber die Kontrolle erfolge stichprobenweise.

Mit den Regelungen, wie sie aktuell in Rheinland-Pfalz gälten, ließen sich keine Weihnachtsmärkte planen. Auch die Landesregierung wisse, dass Marktbesucher verlässlich planen müssten, etwa mit Blick auf die Waren, die sie einkauften. Auch die Kommunen müssten wissen, unter welchen Regelungen solche Märkte überhaupt ermöglicht werden könnten.

So, wie die aktuelle Corona-Bekämpfungsverordnung ausgestaltet sei, könne das nicht funktionieren. Sein herzlicher Appell laute, dass sich das Ministerium nochmals damit beschäftigen möge. Der Druck an der Basis in dieser Frage wachse. Wer Schausteller aus dem nördlichen Rheinland-Pfalz kenne, die nur 10, 15 km nach Nordrhein-Westfalen fahren müssten, wisse, wo sich das Marktgeschehen abspielen werde, nämlich nicht in Rheinland-Pfalz, sondern in einem anderen Bundesland.

Es könne nicht im wirtschaftlichen Interesse von Rheinland-Pfalz sein, dass andernorts Weihnachtsmärkte ohne Zugangskontrollen stattfänden und es daher im nördlichen Rheinland-Pfalz keine geben werde. Marktverschiebungen wie diese seien nicht wünschenswert. Es gehe auch darum, den eigenen Standort zu sichern.

Das Wirtschaftsministerium sollte sich dieser Angelegenheit nochmals annehmen. Er wisse, dass auch das Gesundheitsministerium involviert sei. Nichtsdestotrotz handle es sich um eine Frage, die jetzt geklärt werden müsse. Eine Klärung kurz vor knapp sei nicht möglich, da die Marktbesucher Zeit zur Vorbereitung benötigten.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** erläutere, die große Unbekannte sei, wie sich das Pandemiegeschehen entwickeln werde. Die Landesregierung sei daran interessiert, dass Märkte stattfänden. Gewisse Veranstaltungen könnten bereits durchgeführt werden.

Sie habe das vom Abgeordneten Wefelscheid vorgebrachte Anliegen verstanden, und ihr Haus werde es nachbereiten. Den nachdrücklichen Einsatz des Abgeordneten Wefelscheid für die Marktbesitzer habe sie deutlich wahrnehmen können, und er treffe im Wirtschaftsministerium auf offene Ohren.

**Abg. Michael Wagner** komme auf die wirtschaftliche Entwicklung in Rheinland-Pfalz zu sprechen. Er teile die Einschätzung der Landesregierung, dass sich die Wirtschaft erhole. Er habe mit mehreren Unternehmen, vor allen Dingen aus den Innenstädten, gesprochen, die ihm beispielsweise gesagt hätten, in diesem Monat hätten sie im Vergleich zu sonst ein Umsatzplus von 20 % erwirtschaften können. Das Problem sei allerdings, dass benötigte Waren nicht geliefert werden könnten.

Hinsichtlich der Perspektiven für Schausteller und Marktbesucher weist er darauf hin, dass zwar das Volksfest in Worms stattfinden könne, andere Volksfeste wie der Dürkheimer Wurstmarkt, der Bad Kreuznacher Jahrmarkt oder das Speyerer Brezelfest jedoch nicht.

Baden-Württemberg habe für die Schausteller ein zusätzliches Förderprogramm „Tilgungszuschuss Corona II“ aufgelegt, das sich an besonders hart Getroffene in der Dienstleistungsbranche richte. Er fragt, ob sich die Landesregierung vorstellen könne, in Rheinland-Pfalz ein solches Programm einzuführen.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** merkt an, dass Abgeordneter Wagner diese Frage bereits im Rahmen einer Kleinen Anfrage – Drucksache 18/923 – gestellt habe, die sich in ihrem Hause derzeit in Bearbeitung befinde.

**Abg. Michael Wagner** führt aus, da das Thema Gegenstand der heutigen Tagesordnung sei, habe er die Gelegenheit genutzt und die Frage gestellt. Er erkundigt sich, inwiefern die Landesregierung ad hoc antworten könne.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** erläutert, es fänden noch interne Abstimmungen statt, weshalb sie die Rückmeldung aus ihrem Hause gern abwarten würde.

**Abg. Michael Wagner** zeigt sich einverstanden und kommt auf die Tourismusförderung zu sprechen, zu der die Staatssekretärin in ihrem Bericht ausgeführt habe. Im Sondervermögen zur nachhaltigen Bewältigung der Corona-Pandemie seien 50 Millionen Euro für die Förderung des Tourismus bereitgestellt worden. Er fragt, ob es sich bei der von der Staatssekretärin genannten Summe von 28,6 Millionen Euro um die Gesamtsumme der Unterstützung handle, die bislang in diesem Rahmen dem Tourismus zugutegekommen sei, und ob dies umgekehrt bedeute, dass noch knapp 22 Millionen Euro offen seien.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** bestätigt, Ausgaben aus dem Sondervermögen könnten noch bis Ende 2023 geleistet werden.

Sie kommt auf die Ausführungen des Abgeordneten Wefelscheid zurück. Die 26. CoBeLVO werde am Sonntag, 12. September, in Kraft treten und sei bereits veröffentlicht worden. Die Durchführung von Veranstaltungen werde darin neu geregelt. Dennoch werde das Ministerium den vom Abgeordneten Wefelscheid angesprochenen Sachverhalt nochmals aufarbeiten.

**Vors. Abg. Andreas Rahm** weist darauf hin, Abgeordnetem Wefelscheid zufolge handle es sich in der Tat um eine neue Regelung, aber in anderen Bundesländern gebe es wohl eine einfachere. Aus diesem Grund wolle Abgeordneter Wefelscheid den Sachverhalt geklärt sehen.

**Abg. Stephan Wefelscheid** bestätigt das. In § 5 Abs. 3 der 26. CoBeLVO heiße es: „Darüber hinaus gelten zur Zugangssteuerung eine Vorausbuchungspflicht und die Testpflicht (...)“. Genau hier liege das Problem. Im Fall eines offenen Markts buchten sich die Menschen, die ihn besuchen wollten, nicht vorher ein. Daher müssten vor Ort Zugangskontrollen eingerichtet werden.

In Nordrhein-Westfalen sei das anders gelöst worden. Auch dort gelte die 3G-Regel, aber kontrolliert werde mittels Stichproben durch Kommunalbedienstete, die sich die entsprechenden

Nachweise zeigen ließen. Eine Eingangskontrolle müsse nicht stattfinden Das sei aus seiner Sicht ein praktikables Vorgehen.

Eine Zugangsstation für einen Weihnachtsmarkt einzurichten, halte er insbesondere mit Blick auf den spontanen Besuch – der im Fall von Weihnachtsmärkten die Regel sei – für nur schwer bis gar nicht praktikabel. Dieser Aspekt müsse vom Wirtschaftsministerium gegenüber dem Gesundheitsministerium stärker geltend gemacht werden.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** zitiert § 5 Abs. 1 der 26. CoBeLVO, worin es heiße: „Für Spezialmärkte und Flohmärkte entfällt die Vorausbuchungspflicht.“

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** sagt auf Bitte des **Abg. Stephan Wefelscheid** zu, dem Ausschuss die Regelungen zu der Veranstaltung von Weihnachtsmärkten zukommen zu lassen.

**Vors. Abg. Andreas Rahm** begrüßt die Zusage der Staatssekretärin, den Sachverhalt nochmals schriftlich darzulegen, da es sich für die Marktbesucher um eine äußerst wichtige Frage handle.

**Abg. Fabian Ehmann** kommt auf die in Rheinland-Pfalz gestellten 267 Erstanträge auf Überbrückungshilfe III Plus zurück. Er fragt, ob der Landesregierung eine nach Branchen gegliederte Übersicht vorliege, aus der sich ablesen lasse, in welchen Bereichen die Überbrückungshilfe noch notwendig sei.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** antwortet, eine solche Zuordnung gebe es leider nicht, dafür hätten die Branchen im Detail erhoben werden müssen.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** sagt auf Bitte der **Abg. Dr. Anna Köbberling, Abg. Fabian Ehmann** und **Abg. Iris Nieland** zu, dem Ausschuss ihre Sprechvermerke zukommen zu lassen.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** sagt auf Bitte der **Abg. Iris Nieland** zu, dem Ausschuss Informationen zum aktuellen Stand der Kurzarbeit zukommen zu lassen.

**Abg. Iris Nieland** rekapituliert, die rheinland-pfälzische Wirtschaft entwickle sich sehr gut, und die Staatssekretärin habe ausgeführt, das Land stehe besser da, und die Exportquote sei gestiegen.

Gleichzeitig herrsche aber Materialknappheit, insbesondere Holz betreffend. Sie fragt, inwiefern zwischen dem Holzexport und der Knappheit an Holz im Land ein Zusammenhang bestehen könnte. Insbesondere für die Bauwirtschaft und die Holzverarbeitenden Berufe sei diese Situation problematisch.

**Vors. Abg. Andreas Rahm** erläutert, diese Frage sei bereits in der 2. Sitzung des Ausschusses am 24. Juni 2021 unter Punkt 4 der Tagesordnung „Engpass: Holz ist knapp und teuer“ erörtert worden.

**Abg. Iris Nieland** dankt für den Hinweis.

*Die Anträge sind erledigt.*

**Punkt 10** der Tagesordnung:

**Sachstand Wasserstoffstrategie Rheinland-Pfalz**

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT

Fraktionen der SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP

– [Vorlage 18/374](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

**Abg. Dr. Anna Köbberling** führt zur Begründung aus, man befinde sich an einem Wendepunkt. Noch sei es möglich, den Klimawandel auf ein handhabbares Maß zu beschränken. Verhindern lasse er sich nicht mehr, er sei in vollem Gange. Umso mehr müssten Anstrengungen unternommen werden, um die Wirtschaft dahin gehend umzubauen, dass sie so schnell es gehe CO<sub>2</sub>-neutral werde.

In Rheinland-Pfalz sei sich im Koalitionsvertrag auf einen Korridor verständigt worden. Auch die Parteien, die zur Bundestagswahl anträten, hätten ihre Vorstellungen darüber, wann das Land klimaneutral sein solle. Der Fall sein müsse dies zwischen 2035 und 2045. Zu schaffen sei das nur, wenn der CO<sub>2</sub>-Ausstoß durch die Industrie massiv eingedämmt werde. Das Mittel der Wahl, um das zu erreichen, und wahrscheinlich das einzige wirkungsvolle zur Verfügung stehende Mittel überhaupt, sei der Wasserstoff.

Aus diesem Grund sei es sehr wichtig, dass sich der Ausschuss nicht nur heute, sondern auch in seinen künftigen Sitzungen mit der Wasserstoffwirtschaft beschäftige. Dabei gehe es um die Strategie des Landes, was bereits erreicht worden sei und wie es weitergehen solle.

Der heutige Berichtsantrag konzentriere sich auf die Wasserstoffstrategie für Nutzfahrzeuge, die das Wirtschaftsministerium verantworte. Die Landesregierung werde gebeten, den Stand der Dinge hinsichtlich dessen darzulegen, wie der Ausbau des Tankstellennetzes vorangebracht und die Wasserstoffstrategie für Nutzfahrzeuge insgesamt umgesetzt werden solle.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** trägt vor, die Folgen des Klimawandels, beispielsweise die Zunahme von Extremwetterereignissen wie Starkregen oder Hitzeperioden, ließen sich langfristig nur mit einem ambitionierten Klimaschutz verringern. Die rheinland-pfälzische Landesregierung habe sich deshalb das klimapolitische Ziel gesetzt, dass Rheinland-Pfalz in einem zeitlichen Korridor von 2035 bis 2040 klimaneutral werde.

Treibhausgasneutral erzeugter Wasserstoff könne für das Erreichen der rheinland-pfälzischen, aber auch der nationalen Klimaschutzziele einen wichtigen Beitrag leisten. Das gelte zum einen für die energetische Nutzung von Wasserstoff als Brennstoff und als Energiespeicher, zum anderen aber auch für die stoffliche Nutzung als Rohstoff für industrielle Prozesse, beispielsweise in der chemischen Industrie. Insbesondere die Verwendung von grünem Wasserstoff und der darauf basierenden Folgeprodukte könne in der Industrie und bei der Mobilität, aber auch in energiewirtschaftlichen Anwendungen zur Dekarbonisierung und Erhöhung der Versorgungssicherheit beitragen.

Der Aufbau einer nachhaltigen Wasserstoffwirtschaft im Land sei mit erheblichen Potenzialen für eine Steigerung der regionalen Wertschöpfung durch die Erzeugung von klimaneutralem Wasserstoff aus heimischen regenerativen Energiequellen verbunden. Zudem würden zusätzliche wirtschaftliche Impulse sowohl bei den industriellen Wasserstoffanwendern als auch in den Technologieunternehmen, zum Beispiel im Anlagen- und Maschinenbau oder Nutzfahrzeugbau, sowie für eine Stärkung des Innovations-, Forschungs- und Wissenschaftsstandorts Rheinland-Pfalz erwartet.

In Abstimmung mit dem Wirtschafts- und dem Wissenschaftsministerium habe das Klimaschutzministerium Anfang August 2021 ein Projekt-Konsortium unter Leitung der umlaut energy GmbH aus Aachen mit der Erstellung einer „Wasserstoffstudie mit Roadmap Rheinland-Pfalz“ beauftragt. Im Rahmen dieser Studie würden mit Unterstützung einer breiten Akteursbeteiligung die rheinland-pfälzische Wasserstoffstrategie bis 2040 sowie konkrete Maßnahmen zum Aufbau einer nachhaltigen Wasserstoffwirtschaft entwickelt.

Auf Grundlage des Ist-Zustands von Wasserstofferzeugung und -nutzung durch Szenarienberechnungen unter Einbeziehung der zu erwartenden wirtschaftlichen und insbesondere energiewirtschaftlichen Rahmenbedingungen auf regionaler, nationaler sowie europäischer Ebene sollten künftige Entwicklungen vorgeschlagen werden. Dabei flößen beispielsweise Wasserstoffangebot und -nachfrage, Preise für heimischen und importierten grünen Wasserstoff unter anderem in Abhängigkeit der Preise für Strom und Treibhausgas-Zertifikate ein, und es sollten realistische Ausbaupfade einer nachhaltigen Wasserstoffwirtschaft für Rheinland-Pfalz prognostiziert werden.

Die Laufzeit des Projekts betrage zwölf Monate und unterteile sich in sieben Arbeitspakete (AP), die teils nacheinander, teils parallel bearbeitet würden. Diese Arbeitspakete seien vorgesehen:

- AP 1: Ist-Situation  
Analyse der Ist-Situation durch Fragebögen, Interviews und Datenbankauswertungen
- AP 2: Strategiekorridor  
Sammlung von bestehenden Zielen und Abgleich übergeordneter Ziele
- AP 3: Szenarien  
Modellierung kosteneffizienter Transformationsszenarien
- AP 4: Strategie  
Erarbeitung einer Transformationsstrategie
- AP 5: Roadmap  
Übersetzung vorangegangener Ergebnisse
- AP 6: Erste Schritte  
Anpassungsempfehlungen zur Rechtslage und Beschreibung konkreter Handlungsempfehlungen
- AP 7: Akzeptanz und Stakeholdermanagement  
Kontinuierlicher Austausch und Information der Stakeholder (finde immer zu allen Arbeitspaketen statt)

Für die vorgesehene Akteursbeteiligung werde derzeit ein Projektbeirat gebildet, der bei den geplanten zwei Zwischenpräsentationen und der Präsentation des Studienentwurfs sowie gemeinsam mit weiteren Stakeholdern bei den insgesamt sechs Workshops zu den Arbeitspaketen (AP 1 bis 6) eingebunden werden solle. Der Projektbeirat werde sich unter anderem aus Vertreterinnen und Vertretern der beteiligten Ministerien, der Fachverbände und Unternehmen sowie aus Politik und Gesellschaft zusammensetzen.

Am 14. September 2021 werde im Klimaschutzministerium eine projektinterne Auftaktveranstaltung mit dem Auftragnehmer umlaut energy GmbH unter Mitwirkung des Wirtschafts- und Wissenschaftsministeriums stattfinden. Danach erfolge zeitnah die Berufung der Mitglieder des Projektbeirats. Die erste Zwischenpräsentation zur Studiumsetzung sei bereits für Oktober 2021 geplant.

Die Nutzfahrzeugindustrie, also die Lkw-Hersteller sowie die Land- und Baumaschinenindustrie, habe in Rheinland-Pfalz eine signifikant überdurchschnittliche ökonomische und beschäftigungspolitische Bedeutung. Zu denken sei etwa an die Standorte der Daimler Truck AG in Wörth, die Standorte von John Deere in Kaiserslautern und Zweibrücken, BOMAG in Boppard, die Wirtgen-Group in Windhagen, Wittlich und Ludwigshafen oder auch an Hersteller wie Clemens, Braun und ERO.

Vor dem Hintergrund der Bedeutung dieser Branche für Rheinland-Pfalz und den gleichzeitigen Herausforderungen des Klimaschutzes habe das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau bereits im Jahr 2019 eine Studie zu den „Perspektiven und Potenzialen der Wertschöpfung der Fahrzeugindustrie in Rheinland-Pfalz“ bei der Prognos AG in Auftrag gegeben.

Eines der Ergebnisse sei die Notwendigkeit gewesen, die Entwicklung und Produktion klimaneutraler Antriebe insbesondere im Nutzfahrzeugbereich proaktiv am Standort anzugehen, um so den Herausforderungen der Standortsicherung sowie des Klimaschutzes gleichermaßen gerecht zu werden.

Im Bereich der üblichen Lkw kristallisierten sich derzeit zwei technische Antriebslösungen heraus: batterieelektrische Lösungen für mittelschwere Lkw im Verteilerverkehr und die Brennstoffzelle mit Batterie für den Güterfernverkehr.

Im Lkw-Bereich sei zum Beispiel zu sehen, wie im Oktober die erste Kleinserie von batterieelektrisch betriebenen LKW in Wörth vom Band laufe oder auch die erfolgreiche Bewerbung des Daimler-Standorts in Wörth im Zuge des Wasserstoff-IPCEI-Ausschreibung des Bundes. Hier sei also bereits eine Entwicklung in die entsprechende Richtung zu erkennen, um Wertschöpfung und Beschäftigung am Standort nachhaltig zu sichern.

Die Studie habe aber auch aufgezeigt, wo es noch Handlungsbedarf gebe. Es fehle an technischen Lösungen für Lkw in sehr rauem Gelände, mit hohen Leistungskurven sowie für Land- und

Baumaschinen, welche ebenfalls in rauem Gelände und mit einer Vielzahl von Anbaugeräten betrieben würden.

Weder batterieelektrische Systeme noch eine Brennstoffzelle kämen für diese Anwendungsszenarien in Frage. Dies liege am Gewicht batterieelektrischer Systeme, der Sensitivität der Brennstoffzelle, welche für solche Einsätze nicht geeignet sei, sowie an der ad hoc abrufbaren Leistung der Aggregate.

Auch wenn diese Gruppe der Fahrzeugtypen in Rheinland-Pfalz in der Produktion stark vertreten sei, zum Beispiel der Unimog, Baumaschinen und Mähdrescher, so sei deren absolute Stückzahl im globalen Nutzfahrzeugsegment eher klein. Daher fänden sich in dem Marktsegment aktuell noch keine klimaneutralen Lösungen. Vor diesem Hintergrund habe das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau im Jahr 2020 die „Wasserstoffstrategie für Nutzfahrzeuge“ aufgesetzt.

Diese Strategie bestehe aus drei Säulen:

1. der Gründung eines Netzwerks „Wasserstoff für Nutzfahrzeuge“ unter dem Dach des Commercial Vehicle Cluster (CVC) mit der Zielsetzung, insbesondere für die letztgenannte Gruppe technische Lösungen zu entwickeln,
2. der Stärkung der Investition in Forschung und Entwicklung für wasserstoffbetriebene Nutzfahrzeuge und
3. der Zusammenarbeit mit der EU-Kommission zur entsprechenden Ausgestaltung der CO<sub>2</sub>-Regulatorik für Nutzfahrzeuge.

Im Hinblick auf den erstgenannten Punkt habe nun das CVC, an dem das Land mit 25,1 % beteiligt sei, das Projekt eines mit Wasserstoff betriebenen Verbrennungsmotors aufgesetzt. Hier werde Wasserstoff unmittelbar in einem modifizierten Verbrennungsmotor klimaneutral verbrannt.

Diese Technologie werde einerseits den oben skizzierten Anforderungen bezüglich der verschiedenen Einsatzszenarien gerecht, andererseits nutze sie die vorhandene technologische Kompetenz hinsichtlich der erprobten Verbrennungstechnologie. Die klimapolitische Frage sei letztlich nicht, ob ein Verbrennungsmotor verwendet werde, sondern ob der dort verbrannte Kraftstoff klimaneutral sei oder nicht.

Hinzu komme, dass bei dieser Technologie kein hochreiner Wasserstoff verwendet werden müsse, wie dies zum Beispiel bei der Brennstoffzelle der Fall sei. Dies steigere die Alltagstauglichkeit und Versorgungssicherheit eines solchen Systems im Einsatz wesentlich.

Die Projektarchitektur betreffend habe das CVC ein Konsortium aus rund 20 Partnern aus Industrie und Wissenschaft zusammengestellt. Rund zwei Drittel dieser Partner kämen aus Rheinland-Pfalz. Die Projektkosten betrügen 23 Millionen Euro.

Dem CVC sei es außerdem gelungen, hierfür eine Bundesförderung in Höhe von 14 Millionen Euro einzuwerben. Die Differenz werde von den Projektpartnern getragen. Das Land oder das CVC seien, insbesondere aus ordnungspolitischen Gründen, in dem Projekt nicht mit Eigenmitteln beteiligt. Ziel sei es, einen solchen Motor in einen Unimog zu implementieren. Wesentlich werde hierbei sein, die gesamten Zubehörsysteme wie zum Beispiel die Tanksysteme, die Steuerungstechnologie und die dazugehörige Elektronik ebenfalls zu implementieren, sodass dieses Fahrzeug tatsächlich einsatzfähig sei. Das Projekt laufe bis 2023.

Im Zuge der zweiten Säule der „Wasserstoffstrategie für Nutzfahrzeuge“ habe das Ministerium an der TU Kaiserslautern den Aufbau eines Prüfstands zur Erprobung von Wasserstoffdirektverbrennungsmotoren sowie deren Komponenten mit gut 700.000 Euro gefördert. Diese Einrichtung biete einerseits die Möglichkeit, dass interessierte Unternehmen hier entsprechende Versuche in Kooperation mit Forschungsvorhaben durchführen können.

Diese technische Infrastruktur bilde aber auch die Keimzelle, um junge Ingenieurinnen und Ingenieure in dieser Technologie auszubilden, welche wiederum später den Unternehmen am Arbeitsmarkt zur Verfügung stehen könnten. Somit trage das Land nachhaltig zum Kompetenzaufbau in diesem Technologiefeld, welches für Teile der Nutzfahrzeugindustrie von besonderer Bedeutung sei, bei.

Die dritte Säule betreffend – die Verbesserung der Regulatorik in diesem Bereich –, befinde sich das Land in Gesprächen mit dem Bund und der Europäischen Kommission. Zielsetzung hierbei sei, dass die beschriebene Technologie übergangsweise, so wie auch die batterieelektrischen Systeme und die Brennstoffzelle, Bonuspunkte im Kontext der Flottenregulierung erhielten.

Derzeit sei es so, dass batterieelektrische sowie Systeme, die mit einer Brennstoffzelle betrieben würden, Bonuspunkte in der Flottenregulierung erhielten. Dies bedeute, dass ein Hersteller durch das Inverkehrbringen dieser Antriebe eine bestimmte Zahl konventioneller Antriebe ohne Strafzahlung auf den Markt bringen dürfe. Da der Wasserstoffverbrennungsmotor ebenfalls klimaneutral arbeite, gelte es, die Bonusregel auch auf diesen zu übertragen. Das hätte eine erhebliche Hebelwirkung auf dem Markt zur Folge.

Das Wirtschaftsministerium adressiere diese Thematik in Abstimmung mit weiteren Akteuren derzeit im Zuge des Prozesses „Fit for 55“ bzw. im Review-Prozess der anstehenden Novellierung der CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele für Nutzfahrzeuge in Berlin und Brüssel.

Die Landesregierung sei sich sicher, dass sie mit dieser „Wasserstoffstrategie für Nutzfahrzeuge“ die Transformation im Nutzfahrzeugbereich am Standort Rheinland-Pfalz nachhaltig und erfolgreich begleite.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** sagt auf Bitte der **Abg. Dr. Anna Köbberling** zu, dem Ausschuss ihren Sprechvermerk zukommen zu lassen.

**Abg. Dr. Anna Köbberling** bringt zum Ausdruck, wie wichtig und interessant dieses Thema sei. Sie freue sich darauf, wenn künftig regelmäßig über die Aktivitäten des Nutzfahrzeugclusters im Ausschuss berichtet werde.

Die Staatssekretärin habe dargestellt, dass sich die Forschungsvorhaben derzeit vor allem auf die Direktverbrennung von Wasserstoff bezögen. Das sei vor allem dann eine ökologisch sinnvolle Methode, wenn beliebig viel grüner Wasserstoff zur Verfügung stehe, der mit beliebig viel regenerativer Energie erzeugt worden sei. Problematisch werde es, wenn noch der Wirkungsgrad interessieren müsse, wie das im Moment der Fall sei. Vom Wirkungsgrad her sei die Brennstoffzelle der Direktverbrennung überlegen.

Vor diesem Hintergrund fragt sie, ob parallel auch darüber nachgedacht werde, in Rheinland-Pfalz eine Brennstoffzellenproduktion zu eröffnen, angekoppelt an eine landesseitig zu unterstützende Forschungs- und Entwicklungsabteilung, die sich unter anderem mit der Frage der Leistungssteigerung befassen könnte, von der die Staatssekretärin im Zusammenhang mit den Landmaschinen gesprochen habe. Hinsichtlich der Leistungssteigerung gebe es noch viel Luft nach oben, sodass die Landmaschinen und die von ihnen benötigte Leistung betreffend noch nicht das letzte Wort gesprochen worden sei.

Des Weiteren erkundigt sie sich, inwiefern ein strukturierter Dialog zur Abstimmung mit Kraftstoffanbietern, Logistikunternehmen und Herstellern von Lkw – vor allem Daimler, aber auch John Deere und ähnliche Unternehmen – zur Dekarbonisierung des Schwerlastverkehrs stattfinden und ob das CVC hier eine moderierende Rolle übernehme.

Darüber hinaus interessiert sie der Stand des Ausbaus des Wasserstofftankstellennetzes in Rheinland-Pfalz. Es könne nur dann der Anteil der Nutzfahrzeuge mit Brennstoffzelle oder Direktverbrennung von Wasserstoff signifikant erhöht werden, wenn im Land ein entsprechendes Tankstellennetz vorhanden sei. Hier dürfe nicht der eine auf den anderen warten, sondern parallel zur Fahrzeug- und Maschinenentwicklung müsse das Tankstellennetz ausgebaut werden, was den Anreiz zum Erwerb entsprechender Fahrzeuge und Maschinen vergrößern würde.

**Ralph Schleimer (Referatsleiter im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau)** antwortet, der Wirkungsgrad der Direktverbrennung im Vergleich zur Brennstoffzelle sei aktuell nur noch geringfügig kleiner und steige stark an. Gemeinsam mit Marktbeobachtern komme das Land zum Ergebnis, dass sich die Effizienz im nächsten oder übernächsten Jahr im Grundsatz angeglichen haben dürfte.

Zur Robustheit: Für die Verteilerverkehre kämen eher batterieelektrische Systeme zum Tragen, da sie für gut 250 km reichten. Daimler werde in Wörth bald den ersten Elektro-Lkw in Serie vom Band laufen lassen. Für den großen Verteilerverkehr werde davon ausgegangen, dass in der späten Mitte des Jahrzehnts Produkte in Serienfertigung auf den Markt kämen. Da die Brennstoffzelle sehr träge sei und gepuffert werden müsse, handle es sich hierbei um die Variante Brennstoffzelle in Batteriekopplung.

Zugleich sei die Brennstoffzelle aber sehr empfindlich, gerade mit Blick auf die Oberflächentechnologie im Inneren, weshalb diese Technik im rauen Gelände häufig nicht zum Einsatz kommen könne, auch nicht perspektivisch in den nächsten Jahren, weil die Entwicklung noch nicht so weit sei. Aus diesem Grund sei die Daimler Truck AG als Konsortialführer in das WaVe-Projekt („Entwicklung und prototypische Erprobung von Wasserstoff-Verbrennungsmotoren als emissionsfreie Antriebssysteme für Nutzfahrzeuge im Medium-Duty Segment“) eingestiegen.

In Kirchheim unter Teck in Baden-Württemberg hätten Daimler und Volvo ein Konsortium gebildet, um mit etwa 1.000 Wissenschaftlern die Brennstoffzelle für Lkw zu entwickeln. Rheinland-Pfalz habe kaum Möglichkeiten, in diesem Bereich mitzuhalten. Die Entwicklung sei von den beiden internationalen Konzernen in Kirchheim unter Teck zusammengelegt worden, weil die Daimler Truck AG dort schon seit Jahrzehnten ein kleines Zentrum mit mehreren Hundert Beschäftigten für diese Technologie betreibe.

Vor diesem Hintergrund sei es für Rheinland-Pfalz naheliegend gewesen, angesichts der Land- und Baumaschinenhersteller und des Unimogs dieses kleine Feld zu bearbeiten. Auf dem Markt seien bereits andere relevante Akteure mit sehr hoher Schlagkraft dabei, die Brennstoffzelle für Lkw zu bearbeiten. Rheinland-Pfalz sehe hier keine Lücke, die geschlossen werden müsse. Anders sei die Situation im Bereich der Land- und Baumaschinen. Das zeige sich auch an der hohen Zahl von 20 sich einbringenden Partnern im Konsortium.

Zum Dialogformat mit den Unternehmen: Es sei das Wasserstoffnetzwerk aufgebaut worden, in dem technische, ökologische, aber auch systemische Fragen geklärt würden.

Der Ausbau des Netzes an Wasserstofftankstellen sei keine ordnungspolitische Aufgabe des Landes, weshalb es sich heraushalte. Stattdessen müssten sich private Strukturen finden, gegebenenfalls mit einer Anschubfinanzierung. Zu nennen sei die NOW GmbH auf Bundesebene mit ihrem „50-Wasserstoff-Tankstellen-Programm“.

Gerade um die Einführung von Wasserstoffmotoren praktikabel zu machen – das gelte für die Brennstoffzelle wie für die Direktverbrennung –, habe das Land in seinem Projekt portable Tanksysteme eingefügt. Es werde mit großen, sich problemlos wechselnden Kartuschen gearbeitet, die im Lkw oder Unimog unmittelbar als Tankersatz genutzt werden könnten. Zum Beispiel könne sich jemand von einem Dienstleister zehn dieser Kartuschen auf seinen Hof liefern lassen und nach und nach verbrauchen. Es handle sich um ein Pfandsystem.

Dies sei ein wichtiger Bestandteil des WaVe-Projekts. Die Firma Cryotherm aus Altenkirchen – die Staatsministerin habe sie jüngst auf der IAA besucht – biete beste technische Lösungen, mit denen gemeinsam mit Daimler und den anderen im Konsortium Beteiligten die Probleme der Tankinfrastruktur, die Rheinland-Pfalz als mittelgroßes Bundesland allein nicht werde lösen können, so angegangen werden könnten, dass sich die Fahrzeuge praktikabel einsetzen ließen, und das auch von kleinen und mittleren Unternehmen.

**Abg. Fabian Ehmann** kommt auf Arbeitspaket 1 „Analyse der Ist-Situation durch Fragebögen, Interviews und Datenbankauswertungen“ der „Wasserstoffstudie mit Roadmap Rheinland-Pfalz“ zurück und fragt, wie breit diese Analyse angelegt sei, zum Beispiel wie viele Fragebögen eingesetzt und Interviews geführt würden.

**Ralph Schleimer** antwortet, für dieses Projekt sei federführend das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität zuständig. Das Wirtschaftsministerium sei fachlich eingebunden. In der kommenden Woche werde der erste Begleitkreis stattfinden. Im Rahmen der Analyse würden alle wesentlichen Branchen mit jeweils mehreren Interviewpartnern berücksichtigt.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** sagt auf Bitte des **Abg. Fabian Ehmann** zu, dem Ausschuss Informationen zum Umfang der Analyse der Ist-Situation (Arbeitspaket 1 der „Wasserstoffstudie mit Roadmap Rheinland-Pfalz“) zukommen zu lassen.

**Abg. Dr. Helmut Martin** erinnert an die aufschlussreiche Anhörung zum Thema „Technologieoffenheit nutzen – Wasserstoffstrategie Rheinland-Pfalz erarbeiten“, die der Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr in der 17. Wahlperiode in seiner damaligen 40. Sitzung am 5. März 2020 durchgeführt habe.

Herr Schleimer habe in seinen Ausführungen die sehr erfreulichen Entwicklungen beim Wirkungsgrad angedeutet. In der Anhörung sei zu erfahren gewesen, dass durch das mehrfache Umwandeln – aus dem Wind werde erneuerbare Energie in Form von Strom gemacht, Strom werde im Wege von Power-to-Gas zu Wasserstoff, dieser werde verbrannt, und die Kraft komme auf die Straße – noch erhebliche Verluste entstünden. Er fragt, ob diesbezüglich hätten Fortschritte erzielt werden können.

Darüber hinaus möchte er wissen, welche Personen bereits als Mitglieder des Projektbeirats feststünden.

Des Weiteren erkundigt er sich, welche Rolle der Import von Wasserstoff künftig spielen werde bzw. ob davon ausgegangen werde, dass der nötige Wasserstoff selbst erzeugt werden könne.

**Ralph Schleimer** antwortet auf die Frage nach den physikalischen und ökonomischen Umwandlungskosten, es hätten zwar Fortschritte erzielt werden können, allerdings gebe es für das vom Abgeordneten Dr. Martin zutreffend beschriebene Problem noch immer keine Lösung. Wirtschaftlichkeit und technische Effizienz seien erhöht worden, aber Wandlungskosten würden weiter bestehen bleiben.

Das sei auch der Grund, weshalb es aller Voraussicht nach keinen wasserstoffbetriebenen Pkw geben werde. Ein wasserstoffbetriebener Pkw lasse sich nicht ökonomisch vergleichbar neben einen E-Pkw zu setzen. Technisch wie von den ökonomischen Wandlungskosten her werde ihm

der E-Pkw in der Regel immer überlegen sein. Von daher werde der Wasserstoff ganz besonders stark im Bereich der Nutzfahrzeuge eine Rolle spielen.

In manchen Geschäftsfeldern spiele der Wasserstoff an sich keine so große Rolle beim Betrieb von Nutzfahrzeugen. Er spiele mit eine Rolle, aber er könne zum Beispiel über entsprechende Mautsysteme abgebildet werden, und das sei dann für die Brennstoffzelle interessant. Ändere der Bundesgesetzgeber die Lkw-Maut, könne er Systeme, die CO<sub>2</sub>-neutraler als die Brennstoffzelle arbeiteten, begünstigen. Dadurch ließen sich Kosten auffangen, was dem Endverbraucher zugutekommen werde. An den Kosten der Transformation sei aber nicht vorbeizukommen.

Zum Beirat: Es gebe zunächst ein internes Gremium, in dem sich innerhalb der Landesregierung verständigt werde und das in der nächsten Woche zusammenkomme. Es würden dann Vorschläge erarbeitet, welche Stakeholder aus der Industrie, dem kommunalen Bereich und aus Intermediären hinzugenommen werden müssten. Sicherlich werde die chemische Industrie dabei sein, weil sie durch die Erzeugung des Produkts und als Energielieferant an erster Stelle zu nennen sei, wenn man an die industrielle Transformation denke.

Wahrscheinlich kämen auch noch Stakeholder aus dem Nutzfahrzeugbereich hinzu. Es gelte, hinsichtlich der Abdeckung der Breite und Tiefe der Wertschöpfung in Rheinland-Pfalz und der Arbeitsfähigkeit eines solchen Begleitkreises eine Balance zu finden. Das Gremium solle operativ gut beraten und ad hoc schnell zur Verfügung stehen können. Insgesamt stehe das Land seit Monaten mit allen relevanten Stakeholdern in Kontakt, um sie bei Bedarf schnell einbinden zu können.

Zur Frage nach dem Energieimport: Auch die Bundesregierung verfüge über eine Wasserstoffstrategie; es handle sich um eine nationale und internationale Frage. Die Bundesregierung habe in ihrer Wasserstoffstrategie 9 Milliarden Euro etatisiert. Davon seien 7 Milliarden Euro für Projekte wie zum Beispiel die großen IPCEI-Projekte, die in Rheinland-Pfalz mit der BASF und mit Daimler durchgeführt würden, vorgesehen. 2 Milliarden Euro seien für sogenannte Wasserstoffpartnerschaften mit Drittstaaten eingeplant.

Die rheinland-pfälzische Landesregierung verfolge hierbei einen sehr differenzierten Kurs. Im ersten Schritt müsse es darum gehen, den vorhandenen Überschussstrom in Wasserstoff umzuwandeln. In einem zweiten Schritt müsse versucht werden, innerhalb der Europäischen Union zu bleiben, um erst im dritten Schritt aus der Europäischen Union herauszugehen und in Ländern, die aktuell noch auf Erdöl konzentriert seien, Kompetenz zur Erzeugung von Wasserstoff aufzubauen.

Dieses Vorgehen habe auch ordnungs- und industriepolitische Hintergründe. Wer hochreinen Wasserstoff produzieren könne, beherrsche die komplette chemische Wertschöpfungskette. Der Wasserstoff könne dann auch problemlos in Ammoniak umgewandelt und transportieren werden. Es müsse darauf geachtet werden, der heimischen chemischen Industrie nicht durch deutsche Subventionen im Ausland eine Konkurrenz „herbeizusubventionieren“.

Zweifellos werde Wasserstoff aus dem Ausland benötigt werden. Es sollten aber zuerst die bundesdeutschen und dann die kontinentaleuropäischen Projekte installiert und die entsprechenden Potenziale genutzt werden. Hier kämen vor allem die südlichen EU-Staaten sehr stark ins Spiel. Erst in einem dritten Schritt sollte das, was noch fehle, auf Auslandsmärkten dosiert und im Rahmen dezentraler Partnerschaften bezogen werden.

**Abg. Dr. Helmut Martin** kommt auf die angesprochenen Mengen an Überschussstrom zurück. Als er nachgeschaut habe, um wie viel es sich handle, sei es viel weniger gewesen, als er vermutet habe. Er fragt, ob es sich in diesem Zusammenhang um den Strom handle, der produziert worden sei, aber nicht ins Netz gespeist werden könne, weshalb zum Beispiel Windkraftanlagen abgestellt würden.

Darüber hinaus erkundigt er sich nach der Menge an Überschussstrom in Rheinland-Pfalz.

**Ralph Schleimer** bestätigt, die Menge an Überschussstrom sei vergleichsweise gering. Im Norden Deutschlands sei sie Menge wesentlich höher, aber auch dort nicht derart hoch, dass sich damit die Wasserstoffwirtschaft in Rheinland-Pfalz oder in Deutschland betreiben ließe, insbesondere dann nicht, wenn mehr benötigt werde.

Es werde aber auch dieses Potenzial wachsen. So werde es auch Wasserstofferzeugung in Kläranlagen und anderen Systemen geben; dieser Wasserstoff werde in Deutschland genutzt werden können. Eine Nutzung sei dringend nötig, denn für den Hochlauf werde jeder Tropfen Wasserstoff benötigt, der sich bekommen lasse. Ziel sei eine breite Innovationslandschaft. Es gehe also darum, den Wasserstoff, wenn er zu marktfähigen Preisen zu erzeugen sei, vor Ort zu produzieren.

Im Rahmen der Studie solle mit den Stakeholdern in Rheinland-Pfalz eingeschätzt werden, in etwa welche Menge an Wasserstoff in den nächsten Dekaden benötigt werde. Danach sei zu klären, woher dieser Wasserstoff bezogen bzw. wo er hergestellt werden könne und welche Projekte Landesregierung, Bundesregierung und Europäische Union vorantreiben sollten, damit diese Volumina zumindest perspektivisch zu erreichen seien.

Eines der Ziele der Studie sei, genau dieses Mengengerüst abzubilden. Dafür müsse unbedingt mit der Chemie, aber auch mit der Nutzfahrzeugbranche und mit anderen energieintensiven Branchen gesprochen werden, zu denken sei nur an die Bereiche Glas, Keramik und Papier. Sie alle seien sehr daran interessiert, Wasserstoff zu nutzen.

*Der Antrag ist erledigt.*

**Punkte 13 und 15** der Tagesordnung:

**13. Folgen der Flutkatastrophe für die Wirtschaft**

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT  
Fraktionen der SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP  
– [Vorlage 18/390](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

**15. Wiederaufbau an der Ahr**

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT  
Fraktion der CDU  
– [Vorlage 18/399](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

**Vors. Abg. Andreas Rahm** weist darauf hin, dass der Raum, von dem aus er die Sitzung leite, ab 13.30 Uhr für einen anderen Ausschuss reserviert sei, weshalb er die Sitzung spätestens dann werde schließen müssen. Je nach Fortgang der Behandlung würden die Tagesordnungspunkte gegebenenfalls in der kommenden Sitzung erneut aufgerufen.

Um Zeit zu sparen, verzichten **Abg. Dr. Anna Köbberling** und **Abg. Dr. Helmut Martin** auf Begründung des jeweiligen Antrags.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** trägt vor, die Flutkatastrophe vom 14./15. Juli 2021 habe Rheinland-Pfalz schwer getroffen, insbesondere das Ahrtal. Es handle sich um die größte Naturkatastrophe in der Geschichte von Rheinland-Pfalz, verbunden mit menschlichen Tragödien. Die Flutkatastrophe habe zudem – darauf verwiesen die beiden Berichtsanträge – massive wirtschaftliche Schäden verursacht.

Zur Größenordnung: Bund und Länder würden einen Hilfsfonds in Höhe von 30 Milliarden Euro auflegen. Davon würden 2 Milliarden Euro vom Bund für die Wiederherstellung seiner eigenen Infrastruktur verwendet, von den restlichen 28 Milliarden Euro sollten 54,53 % nach Rheinland-Pfalz fließen, das seien rund 15,27 Milliarden Euro. Diese Zahl allein zeige bereits die Größe der Aufgabe.

Das Wirtschaftsministerium gehe für Rheinland-Pfalz von 2.500 bis 3.000 betroffenen Unternehmen aus. Die Zahl leite sich aus der Antragstellung zur Soforthilfe für Unternehmen ab, die am 23. Juli 2021 auf den Weg gebracht worden sei. Anträge könnten noch bis zum 10. September 2021 gestellt werden.

Mit der Soforthilfe erhielten betroffene Unternehmen ohne größere bürokratische Prüfung einen Zuschuss von 5.000 Euro. Bis zum 6. September 2021 hätten 2.351 Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft sowie Freiberufler, 177 landwirtschaftliche Betriebe und neun Betriebe der Forstwirtschaft Anträge gestellt.

Da die Landesregierung davon ausgehe, dass nicht jedes betroffene Unternehmen auch Soforthilfe beantrage, müsse zu der Zahl von rund 2.500 antragstellenden Unternehmen noch ein gewisser Zuschlag aufgerechnet werden, wodurch sich die Zahl von 2.500 bis 3.000 betroffenen Unternehmen ergebe. Wie viele von diesen Unternehmen aktuell in ihrer Existenz bedroht seien – Frage 1 des Berichtsantrags der CDU – lasse sich nicht beziffern. Es sei aber von einem hohen Anteil auszugehen. Die Insolvenzantragspflicht für vom Hochwasser betroffene Unternehmen werde allerdings ausgesetzt.

Wichtig sei in diesem Zusammenhang auch, die Soforthilfe sei genau das, was der Begriff meine: eine sofortige Hilfe. Es geht dem Land Rheinland-Pfalz – in Nordrhein-Westfalen sei es genauso – hier nicht darum, die entstandenen Schäden der Unternehmen zu kompensieren, dazu reichten 5.000 Euro im Regelfall nicht aus. Die Soforthilfe sei vielmehr ein erster Schritt, um den Unternehmen kurzfristig Liquidität zur Verfügung zu stellen, unbürokratisch und schnell.

Das funktioniere sehr gut. Von den 2.351 Anträgen aus dem Bereich der gewerblichen Wirtschaft seien gerade einmal 31 Anträge noch offen, das seien weniger als 1,4 %. Es seien über 11 Millionen Euro an Soforthilfe an Unternehmen und Selbstständige ausgezahlt worden.

Dieser Betrag stehe natürlich in keinem Verhältnis zu den erlittenen Schäden. Hier rechne das Wirtschaftsministerium für den Bereich der Unternehmen mit Sachschäden in Höhe von 910 Millionen Euro. Hinzu kämen Einkommenseinbußen für die betroffenen Unternehmen aufgrund der Unterbrechung der Geschäftstätigkeit, die das Ministerium für sechs Monate mit 150 bis 190 Millionen Euro ansetze.

Diese Summen seien sehr grob geschätzt. Sie basierten auf ersten Rückmeldungen der Kammerorganisationen sowie der Versicherungswirtschaft. Wie hoch das Fördervolumen insgesamt sein müsse, damit die Betriebe wieder ihre wirtschaftliche Tätigkeit auf dem Niveau vor der Flutkatastrophe tätigen könnten – Frage 2 des Berichtsantrags der CDU – könne nicht beziffert werden, da hier nicht nur die Schadensbeseitigung bzw. der Wiederaufbau der Betriebe entscheidend sei, sondern auch der Wiederaufbau bestimmter Infrastrukturen. Beides seien zentrale Elemente des Wiederaufbaufonds, aus dem nach Rheinland-Pfalz 15,27 Milliarden Euro fließen würden.

Für den Wiederaufbaufonds werde auf Bundesebene das Gesetzgebungsverfahren aller Wahrscheinlichkeit nach diese Woche abgeschlossen. Hierbei stehe schon jetzt fest, es müsse sich wie stets bei der Förderung von Unternehmen, auch der Land- und Forstwirtschaft, am geltenden Beihilferecht orientiert werden.

Die Bundesregierung habe sich beim Wiederaufbaufonds entschieden, zunächst auf den bestehenden Beihilferahmen der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung (AGVO) zu setzen. Die AGVO ermögliche es, ohne Genehmigung der EU Zuschüsse auszureichen. Damit habe einerseits schnell gehandelt werden können, was die Landesregierung ausdrücklich begrüße. Zudem lasse die AGVO die Kompensation von Einkommenseinbußen für sechs Monate zu.

Andererseits würden nach den Regeln der AGVO die entstandenen Schäden und nicht die Kosten der Wiederherstellung kompensiert. Die Landesregierung habe sich daher bei der Bundesregierung dafür eingesetzt, dass Berlin das Gespräch mit Brüssel suche, damit im Rahmen einer Einzelnotifizierung weitere Unterstützungsmöglichkeiten für die betroffenen Unternehmen eröffnet würden. Inwiefern die Bundesregierung diese Bitte aufgreife und sie in Brüssel erfolgreich sein werde, könne leider im Moment nicht beurteilt werden.

Die jetzt anstehende Wiederaufbauhilfe für Unternehmen – besser sollte derzeit von einer Schadensersatzregelung gesprochen werden – werde über die Investitions- und Strukturbank administriert. Anträge für die Hilfe, wie auch für die Hilfen im privaten Bereich, sollten Anfang Oktober möglich sein, sobald die gesetzlichen Voraussetzungen in Rheinland-Pfalz geschaffen worden seien.

Im rheinland-pfälzischen Ministerrat solle am 14. September 2021 ein Landesgesetz über die Errichtung eines Sondervermögens „Aufbauhilfefonds Rheinland-Pfalz 2021“ auf den Weg gebracht werden, für den 22. September sei beabsichtigt, das Gesetz in den Landtag einzubringen. Das sei die Grundlage für die weiteren Schritte und damit auch für das Antragsverfahren.

Zur Infrastruktur und im CDU-Antrag angesprochenen Abwasserproblematik: Viele Straßen im betroffenen Gebiet seien stark beschädigt, zum Teil völlig zerstört. Klarzustellen sei, nicht nur die Region an der Ahr sei betroffen, sondern auch die Region um Trier und die ganze Eifel. Dies betreffe die komplette Verkehrsinfrastruktur von Gemeindestraßen und Bahnstrecken bis zum in der Verantwortlichkeit des Landes liegenden klassifizierten Straßennetz.

In den Zuständigkeitsbereichen der Landesbetriebe Mobilität Cochem-Koblenz, Gerolstein und Trier sei, nachdem Sofortmaßnahmen zur Gefahrenabwehr umgesetzt worden seien, zunächst die Schadensaufnahme an den betroffenen Straßen und Brücken erfolgt, um diese daraufhin gegebenenfalls provisorisch herzurichten bzw. instand zu setzen. Teilweise müssten aber ganze Abschnitte und Bauwerke gänzlich erneuert werden.

Unmittelbar nach der Flut sei mit der Räumung bzw. den Aufräumarbeiten begonnen worden. Dabei seien die Straßenmeistereien mit beauftragten Unternehmen, der Bundeswehr und dem Technischen Hilfswerk jeden Tag vor Ort im Einsatz, um das klassifizierte Straßennetz in den vorgenannten Regionen weiter wiederherzustellen und von einem Provisorium zu dauerhaften wiederbefahrbaren Straßen auszubauen. Dazu sei beim Landesbetrieb Mobilität (LBM) unmittelbar nach dem Ereignis eine Taskforce „Hochwasser“ gegründet sowie der Krisenstab mit LBM-Mitarbeitern in einem 24-Stunden-Schichtplan unterstützt worden.

Um die Versorgungslage in den betroffenen Gebieten schnellstmöglich zu realisieren, sei es das erste Ziel gewesen, zunächst eine Befahrbarkeit für Helfer und Rettungskräfte zu schaffen. Gemeinsam habe erreicht werden können, dass bereits nach sechs Wochen alle Ortschaften wieder an das klassifizierte Straßennetz angebunden würden. Die meisten Straßen seien mittlerweile wieder geräumt, mit dem Wiederaufbau können nun an vielen Stellen begonnen werden.

Nachdem die klassifizierten Straßen größtenteils wieder befahrbar seien, könne ein Großteil für den ÖPNV, insbesondere auch pünktlich zum neuen Schuljahr für die Schüler genutzt werden. Solange die Schienen nicht repariert und die Strecken wieder freigegeben seien, müsse der Schienenersatzverkehr die klassifizierten Straßen nutzen.

Mit dem Wiederaufbau könne nun an vielen Stellen begonnen werden. Aufgrund der immensen Schäden im Ahrtal könne die Dienststelle des LBM in Cochem-Koblenz, in dessen Zuständigkeitsbereich das Ahrtal liege, die Wiederherstellung nicht neben den originären Aufgaben bewältigen. Das Land werde daher eine eigene Organisationseinheit „Projektbüro Wiederaufbau Ahrtal“ aufbauen, welche sich ausschließlich und konzentriert mit dem zunächst provisorischen und im Anschluss auch dauerhaften Wiederaufbau der klassifizierten Straßeninfrastruktur beschäftige.

Die Planungen für Ersatzneubauten bei Straßen, insbesondere aber bei Brücken und Stützwänden könnten somit direkt vor Ort mit den betroffenen Kommunen und Versorgern abgestimmt und vorangetrieben werden. Derzeit laufe der Aufbau des Projektamts vor Ort. Als Standort sei Sinzig vorgesehen. Bis dahin erfolgten die Koordination sowie der Wiederaufbau mithilfe der umgehend gegründeten Taskforce beim Landesbetrieb Mobilität Koblenz sowie der Dienststelle Cochem-Koblenz vor Ort.

Zur ebenfalls angesprochenen Abwasserproblematik sei aus Sicht des Wirtschaftsministeriums festzuhalten: Eine funktionierende Abwasserinfrastruktur, also Kläranlagen und Abwasserkanäle, sei auch für die Wiederinbetriebnahme von Unternehmen selbstverständlich wichtig. Die Kolleginnen und Kollegen aus dem Umweltministerium sowie die betroffenen Gebietskörperschaften arbeiteten an der Wiederherstellung, die in vielen Fällen bereits erfolgreich habe abgeschlossen werden können.

**Abg. Fabian Ehmann** kommt auf das im Katastrophengebiet betroffene Handwerk zu sprechen, welches ihm sehr am Herzen liege. Es sei zu hoffen, dass es sich schnell von den Folgen der Flut erholen werde. Er frage, ob die Handwerksbetriebe gezielt unterstützt würden und inwiefern sie in den Wiederaufbau besonders einbezogen werden könnten.

Vor Ort sei die Idee von Patenschaften vorgebracht worden. Demzufolge könnten außerhalb des Flutgebiets gelegene Handwerksbetriebe Patenschaften für Betrieb im Hochwassergebiet übernehmen und diese zum Beispiel mit Arbeitsmitteln und Gerätschaften unterstützen. Er frage, ob die Landesregierung hierzu etwas berichten könne.

**Abg. Dr. Anna Köbberling** betont, genauso wie es im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie gehandhabt worden sei, sollte sich der Ausschuss auch mit der Flutkatastrophe regelmäßig befassen, sie sei ein in den kommenden Monaten und Jahren in jeder Sitzung aufzurufendes Thema. Dies werde es erlauben, alle Fragen ausgiebig zu diskutieren.

Wichtig sei, nun die Förderrichtlinien präzise auszugestalten. Sie fragt, inwiefern Unternehmen neben dem Wiederaufbau ihrer Betriebsstätte auch bei der Wiederbeschaffung notwendiger Maschinen und Gerätschaften unterstützt werden könnten, wenn diese bereits abgeschrieben seien. Die Existenz eines Unternehmens hänge auch davon ab, dass es die notwendigen Materialien, Maschinen und Produktionsmittel besitze.

Darüber hinaus interessiert sie, wie mit mittelbar betroffenen Unternehmen umgegangen werde, also solchen, in deren Räumen nicht das Wasser gestanden habe, sondern die zum Beispiel unter zerstörten Zufahrtsstraßen litten oder unter nicht funktionierender Internetanbindung, die sie aber benötigten, da sie eine internetbasierte Dienstleistung anböten. Ein weiteres Beispiel für mittelbar betroffene Unternehmen seien solche, deren kompletter Kundenstamm aufgrund der Flut weggebrochen sei.

**Abg. Petra Schneider** führt aus, sie wohne im Kreis Ahrweiler und könne aus erster Hand berichten. Es handle sich um eine riesengroße Katastrophe. Sie sei dankbar für die parteiübergreifende große Solidarität aus Rheinland-Pfalz und ganz Deutschland. Das sei das, was jetzt benötigt werde, um den Menschen und Unternehmen eine Perspektive zu bieten.

Sie erreichten täglich Hunderte Fragen, weil alles noch gar nicht richtig in geordneten Bahnen laufe und laufen könne. Bereits bekannt sei, dass ein Hochwasserfonds zur Verfügung gestellt werde und Unternehmen bis zu 80 % ihrer entgangenen Gewinne erstattet bekommen könnten. Sie fragt, welche Kriterien erfüllt werden müssten, damit ein Unternehmen zum Beispiel 100 % seines entgangenen Gewinns erstattet bekomme.

Außerdem fragt sie, welchen konkreten Zeitraum die temporäre Aussetzung des Insolvenzantrags einschließe, zu welchem Zeitpunkt die finanziellen Mittel des Bundes durch die Landesregierung abgerufen würden und wie die Bedingungen für den Abruf von finanziellen Mitteln aus dem Hochwasserfonds für Unternehmen lauteten.

Sehr wichtig sei für sie auch, dass die Brücken und Straßen wieder instand gesetzt würden. Sie bittet um eine Auflistung, welche Brücken und Straßen priorisiert und welche zweitrangig wiederhergestellt würden.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** sagt auf Bitte der **Abg. Petra Schneider** und **Abg. Iris Nieland** zu, dem Ausschuss ihre Sprechvermerke zukommen zu lassen.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** antwortet auf die Frage nach den rechtlichen Grundlagen, derzeit werde eine Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern verhandelt. Nach deren Abschluss werde in Rheinland-Pfalz eine Verwaltungsverordnung im Detail regeln, wie die Aufbauhilfe im Land umgesetzt werden könne.

Zur Frage nach der Aussetzung der Insolvenzantragspflicht: Dies sei Angelegenheit des Bundes. Eine entsprechende Regelung befinde sich im Verfahren.

Zur Frage, wann ein Unternehmen eine Förderung von 100 % erhalten könne: Das müsse immer im Einzelfall entschieden werden. An den Grundlagen der Förderfähigkeit werde derzeit noch gearbeitet. In den FAQs würden hierzu Informationen zur Verfügung gestellt.

Die gezeigte große Solidarität könne nicht häufig genug gewürdigt werden, und allen Beteiligten gebühre großer Dank dafür, dass sie sich derart in den Wiederaufbau einbrächten.

Zur Frage der Abgeordneten Dr. Köbberling nach mittelbar betroffenen Unternehmen: Auch hierzu werde es in den in den FAQs Informationen geben. Sie vermutet, es würden Einzelfallprüfung stattfinden; es werde sich nicht generell sagen lassen, dass jedes mittelbar betroffene Unternehmen förderfähig sei.

Zur Frage nach der Förderung der Wiederbeschaffung bereits abgeschriebener Ausstattung: Gestern habe sich der Bund dahin gehend geäußert, dass die Marktwerte zur Zeit der Flut und nicht die Buchwerte ausschlaggebend seien.

Selbstverständlich werde die Landesregierung in jeder Ausschusssitzung über den aktuellen Stand berichten.

Zu den das Handwerk betreffenden Fragen des Abgeordneten Ehmann: Natürlich werde die Aufbauhilfe auch diesen Wirtschaftsbereich berücksichtigen. Die Handwerkskammern setzten sich bereits stark dafür ein, die ortsansässigen Handwerksbetriebe in den Aufbau zu involvieren, und es gebe viele Initiativen und Bündnisse wie „Handwerk hilft Handwerk“ und „Handwerk baut auf“.

Auf dem in der vergangenen Woche stattgefundenen Landeshandwerkstag habe das Handwerk selbst aber auch deutlich gemacht, im Ahrtal würden nicht nur die ortsansässigen Unternehmen benötigt, sondern man bedürfe der Unterstützung aus der gesamten Bundesrepublik.

Angesichts der Vielzahl an Aufgaben brauche es demnach eine breite Unterstützung. Selbstverständlich würden aber auch die ortsansässigen Unternehmen einbezogen. Es sei zu hoffen, dass die Aufbauhilfe schnell greifen werde, damit sie am Markt wieder leistungsfähig agieren könnten.

**Abg. Petra Schneider** erinnert an ihre Frage nach der Priorisierung der Instand zu setzenden Brücken und Straßen.

**Staatssekretärin Petra Dick-Walther** sagt auf Bitte der **Abg. Petra Schneider** zu, dem Ausschuss eine Auflistung, welche Brücken und

Straßen prioritär und welche zweitrangig instand gesetzt werden,  
zukommen zu lassen, sobald diese vorliegt.

Auf die Frage der **Abg. Iris Nieland** nach dem Anteil der bereits ausgezahlten an den beantragten Soforthilfen antwortet **Staatssekretärin Petra Dick-Walther**, lediglich rund 1 % der gestellten Anträge seien noch offen.

*Die Anträge sind erledigt.*

**Punkt 14** der Tagesordnung:

**Gründerstipendien und Investitionsfonds für die Start-up-Szene in Rheinland-Pfalz**

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT

Fraktion der CDU

– [Vorlage 18/398](#) – [[Link zum Vorgang](#)]

*Der Antrag ist erledigt mit der Maßgabe schriftlicher Berichterstattung gemäß § 76 Abs. 2 Satz 3 Vorl. GOLT, verbunden mit der Bitte der antragstellenden Fraktion, dass die schriftliche Berichterstattung zeitnah erfolgt.*

Mit einem Dank an die Anwesenden für ihre Mitarbeit schließt **Vors. Abg. Andreas Rahm** die Sitzung.

**gez. Dr. Philipp Weichselbaum**  
**Protokollführer**

**Anlage**

## **Anlage**

### **An der Videokonferenz teilnehmende Abgeordnete**

Illing, Heiner	SPD
Köbberling, Dr. Anna	SPD
Oster, Benedikt	SPD
Rahm, Andreas	SPD
Schäffner, Daniel	SPD
Martin, Dr. Helmut	CDU
Schneider, Petra	CDU
Wagner, Michael	CDU
Blatzheim-Roegler, Jutta	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Ehmann, Fabian	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Nieland, Iris	AfD
Wink, Steven	FDP
Wefelscheid, Stephan	FREIE WÄHLER

### **Für die Landesregierung**

Dick-Walther, Petra	Staatssekretärin im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
---------------------	---

### **Landtagsverwaltung**

Schneider, Kathrin	Richterin
Weichselbaum, Dr. Philipp	Mitarbeiter der Landtagsverwaltung (Protokollführer)