

LANDTAG RHEINLAND-PFALZ

17. Wahlperiode

Innenausschuss

15. Sitzung am 29.03.2017
– Öffentliche Sitzung –

Protokoll

– NEU* –

Beginn der Sitzung: 14:00 Uhr

Ende der Sitzung: 17:20 Uhr

Tagesordnung:

1. Landesgesetz zur Regelung der im Zusammenhang mit der Veräußerung des Geschäftsanteils des Landes Rheinland-Pfalz an der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH stehenden Angelegenheiten und der Erstattung von Kosten aus nichtwirtschaftlicher Tätigkeit an Flughäfen in Rheinland-Pfalz
Gesetzentwurf Landesregierung
– Drucksache 17/2512 –
2. a) tes Landesgesetz zur Änderung der Verfassung für Rheinland-Pfalz (für eine fortschrittliche, lebendige Demokratie)
Gesetzentwurf
Fraktion der AfD
– Drucksache 17/2078 –

b) Landesgesetz über das Verfahren bei Volksinitiativen, Referenden, Volksbegehren und Volksentscheiden
Gesetzentwurf
Fraktion der AfD
– Drucksache 17/2240 –

Ergebnis:

Durchgeführt; vertagt
(S. 4 – 47)

Ablehnung empfohlen
(S. 49 – 50)

Ablehnung empfohlen
(S. 49 – 50)

* Korrektur auf Seite 14

Tagesordnung (Fortsetzung):**Ergebnis:**

- | | | |
|-----|---|--|
| 3. | Landesgesetz zur Änderung des Landesgesetzes über Maßnahmen zur Vorbereitung der Gebietsänderungen von Verbandsgemeinden
Gesetzentwurf
der Fraktionen der SPD, CDU, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/2483 – | Vertagt
(S. 3) |
| 4. | Polizeiliche Kriminalstatistik 2016
Antrag nach § 76 Abs. 4 Vorl. GOLT
Ministerium des Innern und für Sport
– Vorlage 17/1161 – | Vertagt
(S. 3) |
| 5. | Maßnahmen der Landesregierung zur Einbruchsprävention
Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
Fraktion der CDU
– Vorlage 17/1032 – | Vertagt
(S. 3) |
| 6. | Sachstand Online-Wache
Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Vorlage 17/1041 – | Vertagt
(S. 3) |
| 7. | Arbeitsplätze am Flughafen Hahn
Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
Fraktion der AfD
– Vorlage 17/1140 – | Erledigt
(S. 4 – 47) |
| 8. | Bekämpfung von Cyberkriminalität
Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
Fraktion der AfD
– Vorlage 17/1170 – | Vertagt
(S. 3) |
| 9. | Bildungsgang „Staatlich geprüfte Assistentin / Staatlich geprüfter Assistent für Polizeidienst und Verwaltung“ an den Berufsbildenden Schulen in Bad Kreuznach, Lahnstein und Ludwigshafen
Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
Fraktion der FDP
– Vorlage 17/1181 – | Vertagt
(S. 48) |
| 10. | Zweiter Fachkongress: Besondere Herausforderungen bei terroristischen Anschlägen
Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
Fraktion der SPD
– Vorlage 17/1192 – | Erledigt mit der Maßgabe der schriftlichen Berichterstattung
(S. 3) |

Herr Vors. Abg. Hüttner: Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich darf Sie recht herzlich zur 15. Sitzung des Innenausschusses willkommen heißen. Zum Tagesordnungspunkt 1 sind noch der Haushalts- und Finanzausschuss sowie der Rechtsausschuss beigeladen. Ich darf die Sitzung eröffnen und insbesondere unsere Gäste sowie die Landesregierung begrüßen. Die Gäste werde ich gleich noch namentlich benennen.

Vor Eintritt in die Tagesordnung:

Der Ausschuss kommt überein, die Punkte **3, 4, 5, 6** und **8** der Tagesordnung

- 3. Landesgesetz zur Änderung des Landesgesetzes über Maßnahmen zur Vorbereitung der Gebietsänderungen von Verbandsgemeinden**
Gesetzentwurf
der Fraktionen der SPD, CDU, FDP, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/2483 –
- 4. Polizeiliche Kriminalstatistik 2016**
Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
Ministerium des Innern und für Sport
– Vorlage 17/1161 –
- 5. Maßnahmen der Landesregierung zur Einbruchsprävention**
Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
Fraktion der CDU
– Vorlage 17/1032 –
- 6. Sachstand Online-Wache**
Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Vorlage 17/1041 –
- 8. Bekämpfung von Cyberkriminalität**
Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
Fraktion der AfD
– Vorlage 17/1170 –

von der Tagesordnung abzusetzen.

Punkt 10 der Tagesordnung:

Zweiter Fachkongress: Besondere Herausforderungen bei terroristischen Anschlägen
Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
Fraktion der SPD
– Vorlage 17/1192 –

wird gemäß § 76 Abs. 2 Satz 3 der Vorl. Geschäftsordnung des Landtags mit Einverständnis der Antragstellenden und der Landesregierung mit der Maßgabe für erledigt erklärt, dass die Landesregierung dem Ausschuss schriftlich berichtet.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Die CDU-Fraktion hat nach § 76 Abs. 2 der Vorläufigen GOLT einen Antrag mit der Überschrift „Aktivitäten des türkischen Geheimdienstes MIT in Rheinland-Pfalz“ eingebracht, der in der Sitzung in der nächsten Woche behandelt werden soll. Dazu ist bereits Einverständnis eingeholt worden. – Ich sehe dazu keinen Widerspruch.

Zur Geschäftsordnung, Herr Licht.

Herr Abg. Licht: Noch ein Hinweis: Wir hatten ja beschlossen, dass heute die beiden anderen Ausschüsse beigeladen werden. Wir haben aber das Problem, dass es dann, wenn wir uns bei der Auswertung ebenfalls so verhalten, weitere Sitzungen geben muss. Wir würden dem Gesichtspunkt der Zeitökonomie Rechnung tragen, wenn wir auch die Auswertung in einer gemeinsamen Sitzung aller drei Ausschüsse machen; denn sonst müssten wir drei Sitzungen machen.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Das ist schon diskutiert worden. Nach dem, was ich mitbekommen habe, ist in den Fraktionen darüber geredet worden, dass wir die Auswertung nächste Woche am 5. April als Tagesordnungspunkt 1 in einer gemeinsamen Sitzung der drei Ausschüsse vornehmen, nämlich Innenausschuss, Haushaltsausschuss und Rechtsausschuss. Die Abstimmungen werden von den jeweiligen Ausschussvorsitzenden geleitet. Anschließend macht der Innenausschuss alleine weiter. – Dazu sehe ich das Einvernehmen. Das hätte ich später noch festgestellt. Aber dann ist das schon jetzt so festgehalten.

Herr Junge, Sie haben das Wort.

Herr Abg. Junge: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Wenn Sie allgemein sagen, dass sich die Fraktionen darauf geeinigt hätten, dann möchte ich an dieser Stelle betonen, dass die Fraktion der AfD nicht daran beteiligt war. Aber wir tragen das natürlich mit.

Ich biete an, dass wir den Tagesordnungspunkt 7 – Arbeitsplätze am Flughafen Hahn – in den Tagesordnungspunkt 1 einflechten; denn diese Frage käme dort ohnehin auf. Dann wäre der Tagesordnungspunkt 7 damit erledigt.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank für das Angebot. Das werden wir so machen.

Da ich keine weiteren Wortmeldungen sehe, stelle ich damit die Tagesordnung in dieser Form fest.

Punkte 1 und 7 der Tagesordnung:

- 1. Landesgesetz zur Regelung der im Zusammenhang mit der Veräußerung des Geschäftsanteils des Landes Rheinland-Pfalz an der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH stehenden Angelegenheiten und der Erstattung von Kosten aus nichtwirtschaftlicher Tätigkeit an Flughäfen in Rheinland-Pfalz**
Gesetzentwurf
Landesregierung
– Drucksache 17/2512 –
- 7. Arbeitsplätze am Flughafen Hahn**
Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT
Fraktion der AfD
– Vorlage 17/1140 –

Die Tagesordnungspunkte werden zusammen aufgerufen und beraten.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Wir führen heute eine Anhörung durch, zu der ich noch einige Hinweise geben möchte, nämlich dergestalt, dass auch die Mitglieder der beigeladenen Ausschüsse ein Frage- und Rederecht haben.

Gemäß § 80 der Geschäftsordnung kann der Innenausschuss mit einfacher Mehrheit beschließen, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraktionen gegebenenfalls in nicht öffentlicher Sitzung zugelassen werden. In gegebenenfalls vertraulichen Sitzungen kann nach der derzeit geltenden Geschäftsordnung kein Anwesenheitsrecht für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraktionen zugelassen werden. Ich weiß, da gibt es wohl Gespräche, dies für die Zukunft zu ändern. Aber wir arbeiten derzeit noch mit der Vorläufigen Geschäftsordnung. Daher geht das im Bedarfsfall in einer vertraulichen Sitzung noch nicht.

In einer vertraulichen Sitzung können die von den Fraktionen benannten Anzuhörenden zugelassen werden – sonst würde das auch keinen Sinn machen –, sofern die Landesregierung einverstanden ist.

15. Sitzung des Innenausschusses am 29.03.2017
– Öffentliche Sitzung –

Entsprechend der Zulassung der Anzuhörenden zur Einsichtnahme in die mit den Schreiben vom 15. und 22. März zugeleiteten Unterlagen durch die Landesregierung erfordert dies eine Verpflichtung zur Geheimhaltung. Sie ist – dies hat mir Frau Follmann bestätigt – von jedem eingeholt worden. Ich möchte ausdrücklich darauf hinweisen: Die Daten, die man in dem Leseraum eingesehen hat, sind vertraulich. Sie dürfen Daten, die Sie aus dem Leseraum haben, hier in aller Offenheit nicht nennen, nicht dass wir da in eine Konfliktsituation kommen. Ich frage die Landesregierung, ob sie damit einverstanden ist. – Das ist der Fall.

Herr Licht zur Geschäftsordnung.

Herr Abg. Licht: Wir bitten noch darum, dass ein Wortprotokoll geführt wird.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Das ist bei einer Anhörung selbstverständlich. Das wäre der nächste Passus gewesen, den ich Ihnen noch genannt hätte.

Damit habe ich die Regularien alle benannt.

Wir kommen nun zur Anhörung. Ich darf den Hinweis an die Anzuhörenden geben, sich bitte auf den Zeitraum von zehn Minuten, den Sie auch schon mitgeteilt bekommen haben, zu beschränken. Danach schließen wir eine Fragerunde an, in der es die Möglichkeit geben wird, das Ganze in Detailfragen weiter zu erörtern.

Wir fangen nun mit der Anhörung an und beginnen mit Herrn Christoph Goetzmann von der HNA Airport Group GmbH. Herr Goetzmann, Sie haben das Wort.

Christoph Goetzmann
HNA Airport Group GmbH

Herr Goetzmann: Vielen Dank. – Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich bitte Sie vorab höflich dafür um Entschuldigung, dass die Herren Wang und Fan in ihrer Funktion als Geschäftsführer der HNA Airport Group GmbH heute nicht persönlich teilnehmen können. Sie sind wegen dringender dienstlicher Geschäfte in China verhindert und bedauern dies. Ich werde versuchen, dies entsprechend zu machen.

Die HNA hat das Bieterverfahren erfolgreich abgeschlossen und mit großer Freude zur Kenntnis genommen, dass wir die 82,5 % der Geschäftsanteile der FFHG des Landes Rheinland-Pfalz erwerben können. Für die HNA-Gruppe ist das der erste Flughafen, den sie in Europa erwirbt. Damit kommt dem Flughafen Frankfurt-Hahn aus der Sicht der HNA eine ganz besondere Bedeutung zu. Gleichzeitig ist das aber auch eine Verantwortung, die die HNA hiermit auf sich nimmt.

Unserer Freude hat es keinen Abbruch getan, dass, anders als ursprünglich geplant, der Verkauf der Geschäftsanteile des Landes Hessen nicht gleichzeitig erfolgt ist. Diese Verzögerung ist – obgleich für den weiteren Fortgang für den Erwerb der Geschäftsanteile des Landes Rheinland-Pfalz durch die HNA unbedeutend – dennoch bedauerlich. Gleichwohl erscheint es zumindest mir übertrieben, wenn nun mit dramaturgischer Überzeichnung versucht wird, Parallelen zur jüngeren Geschichte der Flughafenverkäufe in Rheinland-Pfalz zu ziehen.

Der Verkaufsprozess für die durch das Land Hessen an der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH gehaltenen Minderheitsanteile ist noch nicht abgeschlossen. Ich bitte Sie daher höflich um Ihr Verständnis, dass ich mich zu den Einzelheiten dieses Prozesses nicht äußere. Selbstverständlich gehe ich unverändert davon aus, dass auch dieser Verkauf in Kürze, vor allem aber in unserem Sinne, abgeschlossen sein wird.

Die HNA ist ein verlässlicher Geschäftspartner. So stehen wir zu unseren Partnern auch in dem Fall, wenn es einmal nicht ganz so läuft, wie es ursprünglich geplant und vorgesehen ist.

Die HNA ist ein 1993 in Haikou auf der Insel Hainan gegründeter privatwirtschaftlicher Konzern mit internationaler Ausrichtung und vor allem in den Bereichen der Luftfahrt, des Tourismus, des Finanzwesens, der Logistik, der Immobilien und des Flughafenbetriebs aktiv. In dem Konzern sind mehr als 680 Einzelgesellschaften beheimatet. Der Umsatz hat im Jahr 2016 nahezu 30 Milliarden Euro – genau: 29,56 Milliarden Euro – betragen.

Täglich transportieren 1.250 Flugzeuge, die zu diesem Konzern gehören, auf mehr als 1.100 Routen Passagiere und Fracht. Seit dem Zukauf der Swissport im Jahr 2015 ist die HNA nunmehr auch der weltweit größte Dienstleister für Bodenverkehrsdienste, für die Be- und Entladung sowie die Ver- und Entsorgung von Flugzeugen. Im Jahr 2016 ist sie durch den Kauf der Gategroup auch zum weltweit größten Cateringunternehmen aufgestiegen, einem Unternehmen, das für die Bordverpflegung von Flugzeugen zuständig ist.

Die Gruppe beschäftigt weltweit insgesamt über 410.000 Mitarbeiter und gehört zu den Fortune-500-Unternehmen.

Im Jahr 2016 war die HNA-Gruppe mit ungefähr 26 Milliarden Auslandsinvestment der stärkste private Auslandsinvestor Chinas.

Die HNA Airport Group betreibt bereits heute 13 Flughäfen. Vier von diesen Flughäfen gehören zu den Skytrax-4-Star-Flughäfen. Im Jahr 2016 ist der Flughafen Haikou-Mailan International von Skytrax als „Best Regional Airport in China“ ausgezeichnet worden. Auch bei allen Flughäfen, die früher in staatlichem Besitz gewesen sind, war es die Aufgabe, eine Umgestaltung, eine Privatisierung und eine Professionalisierung durchzuführen.

Für den Flughafen Frankfurt-Hahn gibt es eine ebenso klare wie transparente Strategie. Es ist unser Ziel, den Flughafenbetrieb weiter fortzuführen. Auch bei allen Alternativplänen gibt es keine Überlegungen, den Flugbetrieb am Standort Frankfurt-Hahn einzustellen. Unser Ziel ist, den Flughafenbetrieb nachhaltig profitabel zu machen, das bereits heute existierende hybride Geschäftsmodell, bestehend

15. Sitzung des Innenausschusses am 29.03.2017
– Öffentliche Sitzung –

aus Passagierflügen und aus Frachtflügen, fortzusetzen, Innovationen zu nutzen, sich den Veränderungen des Marktes anzupassen und sich der Verantwortung gegenüber den Kunden, den Mitarbeitern und natürlich auch der Region, von der wir sehr viel Zustimmung erfahren haben, bewusst zu sein. Unser Handeln entspricht vollumfänglich geltenden Normen.

Dabei darf nicht unberücksichtigt gelassen werden, dass die demografische Entwicklung der Region und die wettbewerbliche Entwicklung in den vergangenen Jahren durch die Öffnung weiterer Standorte an den Flughäfen der Umgebung durchaus negativ sind. Um diesem Trend und diesem Effekt entgegenzuwirken, wird die HNA aus Unternehmen der Gruppe drei wöchentliche Passagierflüge und drei wöchentliche Frachtflüge zwischen China und dem Flughafen Frankfurt-Hahn aufnehmen und hiermit eine Grundlast zur Verfügung stellen, auf die in der Folge weitere Verkehre aufgebaut werden können.

Berücksichtigen Sie bitte, dass wir die Mehrheit an einem Unternehmen erworben haben, das von erheblichen Problemen gekennzeichnet ist und das tatsächlich um sein Überleben gekämpft hat. Lassen Sie uns den Fakten ins Auge schauen:

Wir haben es mit einem Investitionsrückstau von ungefähr 50 bis 70 Millionen Euro zu tun. In einem einzelnen Statement wurde dies sogar bis auf 80 Millionen Euro erhöht. Die Passagier- und Frachtzahlen im Jahr 2016 liegen unterhalb des Niveaus von 2004 und bewegen sich damit auf einem Tiefststand.

Der Hauptkunde in der Passage am Flughafen Frankfurt-Hahn, die Ryanair, ist mittlerweile an fast allen den Flughafen umgebenden Standorten ebenso aktiv und hat insbesondere mit der gerade erfolgten Aufnahme der Flüge in Frankfurt/Main und in Luxemburg erheblich zu einer Intensivierung des Wettbewerbs beigetragen.

Der Flughafen hat im Jahr 2015 einen monatlichen Verlust von durchschnittlich 1,5 Millionen Euro eingefahren, den wir in Zukunft zu tragen haben. Last, but not least gibt es das Altlastenrisiko, das auch für uns sehr viele offene Fragen beinhaltet.

Vor diesem Hintergrund sind die Mittel, die durch das Land Rheinland-Pfalz zur Verfügung gestellt werden sollen, zwar tatsächlich unbestritten ein hoher finanzieller Beitrag und für die Fortführung des Flughafens und des Flughafenbetriebs unabdingbar, faktisch aus unserer Sicht aber nur ein kleiner wirtschaftlicher Beitrag für die Gesamtherausforderungen, denen wir uns in den kommenden Jahren stellen und die wir durch erhebliche Eigenmittel ergänzen müssen. Es ist also mitnichten ein Schnäppchen, das wir hier haben, kein Geschäft, das mit einer üppigen Mitgift ausgestattet wird.

Die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH ist heute ein Unternehmen, das saniert und restrukturiert werden muss, um zukünftig zu überleben und profitabel werden zu können. Das Unternehmen stellt erhebliche Anforderungen an einen Erwerber, sowohl in finanzieller als auch in unternehmerischer Hinsicht. Die HNA stellt sich gerne dieser Herausforderung und ist wohl wie kein Zweiter in diesem Bieterprozess in der Lage, da sie über die finanziellen Möglichkeiten und die Fachkompetenz verfügt, die notwendigen Veränderungen umzusetzen. Dies hat sie – ich habe vorhin von den Flughäfen in China berichtet – bereits unter Beweis gestellt.

Wir schicken uns nun an, diesen Beweis in diesem Fall auch für den Flughafen Hahn zu erbringen. Wir laden alle Interessierten, allen voran Kunden, Mitarbeiter, die Unternehmen am Flughafen, die Interessierten der Region und die Politik, ein, uns hierbei zu begleiten. Es ist uns wichtig, mit allen Stakeholdern ein gutes, respektvolles und verlässliches Miteinander zu erreichen. Wir wollen die unzähligen Klagen und gerichtlichen Auseinandersetzungen hinter uns lassen und den Blick unternehmerisch ausgerichtet auf die Herausforderungen richten.

Hierbei kommt der Ryanair aufgrund des Marktanteils am Standort bei den Passagierflügen eine besondere Bedeutung zu. Wir beabsichtigen, mit Ryanair zügig nach Vollzug des Kaufvertrags Gespräche über die Fortführung des Standortes und die Entwicklung des Standortes zu führen. Der Umstand, dass beide Unternehmen ein berechtigtes Gewinnstreben haben, wird hierbei nicht als Problem, sondern als verbindendes Element gesehen. Wir wollen in Zukunft transparent, aber zielgerichtet kommunizieren. Dazu gehört nach unserem Verständnis auch, zu sagen, wenn wir eine Situation nicht oder zumindest nicht abschließend bewerten können.

15. Sitzung des Innenausschusses am 29.03.2017
– Öffentliche Sitzung –

Unsere Auffassung ist, dass die Vorlage eines Geschäftsplans nicht Gegenstand des Bieterverfahrens ist und dass die Dokumente ein solches Vorgehen, nämlich einen Businessplan vorzulegen, ausdrücklich nicht vorsehen. Auf besonderen Wunsch der Landesregierung sind wir nach wiederholter und umfassender Erörterung mit Herrn Staatssekretär Stich bereit gewesen, eine Fassung des Geschäftsplans, welcher bei der EU-Kommission eingereicht worden ist, unter Wahrung der berechtigten Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der HNA Airport Group GmbH bzw. der FFHG dem Parlament zur Entscheidungsfindung zur Verfügung zu stellen. Wir wollen damit Ihre politische Entscheidungsfindung im Rahmen unsererer Möglichkeiten unterstützen.

Bedenken Sie aber bitte auch, dass nicht nur die interessierten Bürgerinnen und Bürger des Landes ganz genau hinsehen und zuhören, was hier gesagt wird, sondern vor allem auch Wettbewerber, Kunden und jene, die aus solchen Informationen einen Mehrwert ziehen können oder wollen. Unsere Zurückhaltung in dieser Frage ist in besonderem Maße von dem Interesse getrieben, unsere vertraulichen Betriebs- und Geschäftsinformationen zu schützen. Ich bitte Sie an dieser Stelle höflich, das gemeinsame Interesse zu berücksichtigen.

Vielen Dank.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Herzlichen Dank, Herr Goetzmann. – Wir fahren dann in der Anhörung fort mit Herrn Harald Rosenbaum, Bürgermeister der Verbandsgemeinde Kirchberg. Herr Rosenbaum, Sie haben das Wort.

Harald Rosenbaum
Bürgermeister der Verbandsgemeinde Kirchberg

Herr Rosenbaum: Vielen Dank. – Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren! Lassen Sie mich dort weitermachen, wo Herr Goetzmann geendet hat, und mich zunächst zwei, drei Sätze zur HNA verlieren.

Wir in der Region haben uns sehr früh in die Richtung positioniert, dass wir den Eindruck hatten, dass die HNA derjenige Bieter von allen uns bekannten Bietern war, der über das notwendige Know-how und Potenzial verfügt und in der Lage sein könnte, diesen Flughafen wieder richtig zum Fliegen zu bringen. Die Vertreter der HNA waren sehr früh bei uns vor Ort und haben sich vorgestellt. Sie haben mit uns sehr früh über die Dinge gesprochen, die sie am Flughafen realisieren wollen. Diese Punkte sind eben von Herrn Goetzmann angesprochen worden.

Man muss kein orakelnder Prophet sein, um schlicht und ergreifend zu sagen: Ohne Flugbetrieb hat dieser Standort überhaupt keine Chance. Der Flugbetrieb an diesem Standort ist per se eine echte Herausforderung. Es ist schon eine Mammutaufgabe, die Passage vor dem Hintergrund der Veränderungen der letzten zehn Jahre vernünftig weiterzuentwickeln und zu stabilisieren, sodass die Passagierzahlen auch in den nächsten 10 oder 20 Jahren stabil bleiben, wie sie heute sind.

Das große Potenzial dieses Flughafens, nämlich Cargo, gilt es primär weiterzuentwickeln; denn da hat der Flughafen Hahn aus meiner Sicht eine ganz zentrale Kompetenz. Auch vor dem Hintergrund der Anbindung an das überregionale Straßennetz sind die Bedingungen dafür gut.

Dies möchte ich vorwegschicken.

Ansonsten kann ich darauf reflektieren, welche Bedeutung dieser Flughafen für die Region im Hunsrück und für die Verbandsgemeinde Kirchberg hat. Der Flughafen hat nach wie vor über 2.000 Mitarbeiter, und zwar nicht allein bei der FFHG, sondern am gesamten Flughafen. Ich greife einmal ein Unternehmen heraus. Die Firma Haitec, die an diesem Flughafen wegen dieses Standorts in den letzten Jahren entstanden ist und die jetzt 400 bis 500 Mitarbeiter anvisiert, ist für mich der typische Betrieb, der ohne Flugbetrieb gar nicht existent wäre und der sich an diesem Standort überhaupt nicht entwickelt hätte. Wenn der Flugbetrieb weg ist, ist auch diese Firma weg. Dann wird dieses Unternehmen nicht weiter existieren können. Wir haben gerade mehrere Millionen in eine neue Halle investiert. Für uns in der Region ist es quasi wie ein Jobbeschleuniger gewesen, als diese Firma begonnen hat zu expandieren.

Ein weiterer Aspekt, der das Ganze noch mehr verdeutlichen wird, ist das Steueraufkommen. Ich habe das, ohne Sie groß mit Zahlen zu belasten, jetzt einmal auf drei Ortsgemeinden beschränkt, nämlich Bärenbach, Büchenbeuren und Lautzenhausen. Das sind die wichtigsten Ortsgemeinden, die Belegenheit, das heißt Grundstücke, Gemarkungen, am Flughafen haben. Im Höhepunkt der Passageentwicklung 2008/2009 hatten wir ein Gewerbesteueraufkommen von 2,7 Millionen Euro. Ein Prozentpunkt bei uns in der Verbandsgemeinde liegt im Durchschnitt bei 160.000 bis 170.000 Euro. Wenn wir 32 % davon bekommen – das ist die aktuelle Umlagezahl –, dann können Sie sich ausrechnen, was für ein Segen es für die Kommunen ist, wenn ich das als Einnahme weitergeben kann. Ich verrate Ihnen, was wir im Jahr 2015 hatten. Damals hatten wir in diesen drei Gemeinden 557.000 Euro. Dies macht mehr als deutlich, welche Bedeutung dieser Flughafen für die Region vor Ort hat, allein aus finanziellen Gründen.

Der Arbeitsplatzeffekt beschränkt sich nicht nur auf den Rhein-Hunsrück-Kreis. Lediglich bei 50 % der Arbeitsplätze kommen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus dem Rhein-Hunsrück-Kreis. Der Rest verteilt sich auf die Anliegerkreis: auf Wittlich 10 %, auf Birkenfeld 12 % und auf Cochem-Zell 7 %. Der Rest streut in die komplette Region bis nach Mayen-Koblenz und Bad Kreuznach; das sind fast 25 %.

Nicht zu unterschätzen ist der Effekt für die Gastronomie und die Hotellerie. Am Flughafen – ich rede immer nur von dem engeren Umfeld – sind derzeit noch immer 770 Betten für Übernachtungen im Angebot, die dort gebraucht werden. Das verteilt sich auf acht oder neun Betriebe, die an diesem Flughafen hängen. Wenn die Passage morgen eingestellt wird, dann sind diese Betriebe pleite, wie man so schön sagt, und müssten sich neue Geschäftsfelder suchen.

15. Sitzung des Innenausschusses am 29.03.2017
– Öffentliche Sitzung –

Die Übernachtungszahlen liegen derzeit noch gut über 100.000 in diesen drei Gemeinden. Ich rede jetzt nicht vom ganzen Kreis oder von der ganzen Verbandsgemeinde, sondern immer nur von diesen drei Gemeinden. Auf dem Höhepunkt der Passageentwicklung hatten wir 130.000 bis 140.000 Übernachtungen im Jahr. Das ist viel, wenn ich das mit dem Rhein-Hunsrück-Kreis vergleiche. Die Stadt Boppard, die stärkste Gemeinde im Rhein-Hunsrück-Kreis, hat im Jahr 350.000 Übernachtungen, aber mit einem ganz anderen Hotelangebot. Das muss man einmal im Kontext sehen. Insofern kann man sagen: 70 bis 120 Beschäftigte würden im Falle einer Pleite des Flughafens allein im Gastronomiebereich zur Disposition stehen.

Meine Damen und Herren, die Chance für die Region durch den jetzigen Investor sehe ich auch darin, dass wir eine komplette konzeptionelle Änderung dieses Standorts in Angriff nehmen können. Aus der monostrukturierten Systematik des Flughafens bietet sich die Chance einer dualen Entwicklung – dual insofern, als man eine parallele Entwicklung des Flughafens und der Gewerbe in Gang setzt, wozu sich der Zweckverband schon jetzt bemüht. Wir sind zurzeit dabei, Gewerbegebiete im Flughafenbereich auszuweisen, ca. 70 Hektar, sowie direkt vor dem Flughafen in der Größenordnung von 30 Hektar. Das alles funktioniert aber nur, wenn der Flugbetrieb erhalten bleibt. Der Eyecatcher, der Motor, das Interessante an diesem Standort ist allein der Flughafen, allein der Flugbetrieb. Ansonsten versinken wir im Wettbewerb entlang der gesamten B 50 und sind ein Standort unter vielen. Das können wir doch überhaupt nicht riskieren, wenn so viele Arbeitsplätze an diesem Standort hängen.

Ich habe mir einmal die Mühe gemacht und habe in die Vergangenheit geschaut. Damals sind 15.000 Amerikaner aus der Region weggegangen – das ist 20 Jahre her – und 5.000 Spätaussiedler gekommen. Wir hatten eine hohe Arbeitslosigkeit. Sehr viele Menschen waren in der Sozialhilfe. Wenn jetzt von den 2.000 Mitarbeitern 1.500 in die Sozialhilfe gehen und das sogenannte Arbeitslosengeld II bekommen – nehmen wir einmal eine dreiköpfige Familie mit 1.400 Euro Grundeinkommen –, dann wird die öffentliche Hand dadurch mit 25 Millionen Euro jährlich belastet. Ich rechne salopp dagegen: Das haben wir nach zwei Jahren draußen, wenn das Land die 50 Millionen Euro investiert. Dies möchte ich nur einmal verdeutlichen.

Bitte schaffen Sie es, diesen Flughafen wieder richtig ans Fliegen zu bringen. Die Region wartet darauf, dass es am Flughafen Hahn endlich weitergeht.

Vielen Dank.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank, Herr Rosenbaum. – Wir fahren fort mit Herrn Dietmar Tulli, Kreisbeigeordneter im Rhein-Hunsrück-Kreis. Herr Tulli, Sie haben das Wort.

Dietmar Toldi
Kreisbeigeordneter Rhein-Hunsrück-Kreis

Herr Toldi: Sehr verehrter Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren! Wenn Sie nachher meine Ausführungen mit denen von meinem Vorredner vergleichen, werden Sie eine große Übereinstimmung feststellen; denn eines ist klar, wenn auch mit anderen Worten: Wir standen von Anfang an und stehen weiterhin uneingeschränkt zum Flughafen Hahn.

Auch ich möchte kurz mit einem kleinen Rückblick in die Anfänge beginnen. Als die Amerikaner den Flughafen Hahn Anfang der 1990er-Jahre verlassen haben, ging uns nach Berechnungen der IHK Trier damals ein Umsatzvolumen von 250 Millionen D-Mark verloren. Dies galt es zu kompensieren.

Niemand von uns hatte damals eine Idee, wie man einen Flughafen betreibt oder gar wie man einen militärischen Flughafen in einen zivilen Flughafen umwandelt. Vor uns stand eine riesige Herausforderung, der wir uns gestellt haben. Wir haben sie zum Teil auch bewältigt. Ich erinnere mich noch, wie ich als junger Fraktionsvorsitzender im Kreistag, ähnlich wie der Kollege von der CDU, eine Arbeitsgruppe geleitet habe, um Ideen zu sammeln und zu eruieren, was wir gemeinsam machen könnten. Allein das wäre ein eigener Vortrag wert. Wir hatten dann das Glück, dass uns das Land mit den bekannten Ergebnissen sehr unterstützt hat.

Heute stehen wir vor einer neuen Herausforderung. Was spricht aktuell für den Flughafen Hahn und für die Fortführung seines Betriebs? Er liegt in einem strukturarmen Gebiet und bietet damit vielen Menschen Arbeit und Brot; so weit so banal und dennoch richtig. Er bietet aber auch kurze und schnelle Wege für Passagiere und Fracht. Ähnliches gilt für eine schnelle Frachtabfertigung durch den Zoll. Er liegt in der Nähe der Mosel, Stichworte „Tourismus“ und „Wein“. Die Stadt Trier bietet Kultur vielfältiger Art. Er liegt in der Nähe des Naturparks Soonwald im Nationalpark Hunsrück und im Welterbetal Mittelrhein. Aus diesen Nähen kann man natürlich einiges machen.

Die Fertigstellung des Hochmoselübergangs ist ein weiterer Punkt. Mit der Fertigstellung dieser Brücke schaffen wir ein völlig neues Gewerbegebiet – Herr Rosenbaum hat es angesprochen – mit vielfältiger Nutzung mitten zwischen Antwerpen, der Stadt an der Nordsee, und dem Rhein-Main-Gebiet. Dies bietet völlig neue Möglichkeiten. Was man da alles machen kann. Mit der fertigen Hochmoselbrücke kommen wir den Belgiern, Franzosen und Luxemburgern näher, die uns aber auch. Der Flughafen Hahn liegt damit mitten in Europa. Denken Sie auch an die 24-Stunden-Genehmigung.

Jetzt werden sich vielleicht einige fragen: Was haben die Südpfälzer, die Mainzer, die Menschen im Hohen Westerwald davon? Sie haben zumindest die Möglichkeit, den Flughafen, den einzigen internationalen Flughafen in der Region, zu nutzen. Vielleicht kann man die Region sogar etwas von Fluglärm entlasten, wenn manche Flugzeuge dann nicht mehr in Köln, Frankfurt, Saarbrücken oder sonst wo starten. Natürlich möchte ich die Bürgerinnen und Bürger des Rhein-Hunsrück-Kreises nicht über Gebühr mit zusätzlichem Fluglärm strapazieren. Aber sich waschen, ohne sich den Pelz nass zu machen, geht nun einmal nicht, und sich in die eigene Tasche zu lügen macht auch keinen Sinn.

Der Flughafen Hahn – wir haben es gehört – hat einen neuen Eigentümer. Viele haben auf ihn gewartet. Richtig loslegen kann er aber erst dann, wenn alle Voraussetzungen vorliegen. Dazu gehört die Entscheidung dieses Hauses.

Die heutige internationale Wirtschaft ist sehr schnelllebig und kurzfristigen Veränderungen unterworfen. Ich sage nur Industrie 4.0. Oder schauen Sie sich die Veränderungen im Luftverkehr direkt an. Wer von uns hätte sich vor zehn Jahren vorstellen können, dass die Ryanair, die, zumindest festlandeuropäisch, erst am Flughafen Hahn geboren wurde, heute – gestern war der erste Start – in Frankfurt/Main mit der Lufthansa kooperiert?

Große Unternehmen wie die HNA-Gruppe müssen sich erst am Standort etablieren. Wir sind überzeugt davon, dass dies gelingen wird. Das sage ich genauso wie Herr Rosenbaum. Die HNA landet damit, wie sie schon selbst gesagt hat, mitten in Europa. Dorthin wollte sie, und dort ist sie angekommen. Der Flughafen Hahn ist deshalb das Tor zu Europa für die HNA-Gruppe. Sie treffen dort auf Menschen und Mitarbeiter, die alles Mögliche tun werden, um den Hunsrück-Airport zu einem dauerhaften Erfolg zu

15. Sitzung des Innenausschusses am 29.03.2017
– Öffentliche Sitzung –

führen. Dass dies nicht nur der Traum eines Träumers ist, der hier vor Ihnen sitzt, möchte ich Ihnen an einem einfachen Beispiel aufzeigen.

Mir wurde berichtet, dass der LBB, der Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung, der langfristig Flächen vermarkten muss, am Flughafen Hahn bis zum Tag der Unterzeichnung des Vertrages keine Nachfrage nach Flächen, ab diesem Tag aber vermehrt Anfragen hatte. Jemand sprach davon, dass der Flughafen davor stillgestanden habe; das mag übertrieben sein. Aber dies zeigt: Es tut sich etwas.

Es tut sich zum Beispiel auch etwas bei einer baltischen Post. So fertigt die Eesti Post seit wenigen Wochen über den Flughafen Hahn ihren Paketdienst ab. Hunderttausende kleine Päckchen werden dort neu sortiert, fertig gemacht und in alle Welt weiterversandt. Ein weiterer Paketdienstabfertiger soll schon in den Startlöchern stehen.

Die Frachtabfertigung, die vorhin schon genannt worden ist, hat sich nach meinem Wissen seit Jahresbeginn im Vergleich zum Vorjahreszeitraum verdoppelt.

Bedenken Sie auch die Stärkung und Sicherung der heimischen Wirtschaft; Herr Rosenbaum hat es schon gesagt. Ich nenne nur die Firmen CFC, Haitec, HAHN Kunststoffe und andere.

Ich war vorhin ein bisschen in Zeitnot, weil ich mit einem potenziellen Investor bei einem Bankgespräch war, zu dem er mich gebeten hatte. Jemand möchte am Flughafen Hahn zwei Maschinen zusätzlich starten lassen. Dabei ging es um die Finanzierung; er bat mich hierzu um Unterstützung.

Sie sehen, meine Damen und Herren, wir glauben an den Flughafen Hahn. Die Investoren glauben an den Flughafen Hahn. Meine Bitte ist: Glauben auch Sie an den Flughafen Hahn und machen Sie den Weg frei. Geben Sie uns die Möglichkeit, den Flughafen Hahn so zu entwickeln, wie er es braucht, damit er eine gedeihliche Entwicklung für den Hunsrück und für das gesamte nördliche Rheinland-Pfalz nimmt.

Ich danke Ihnen.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank, Herr Tuldi. – Wir fahren fort mit Herrn Rechtsanwalt Dr. Hans von Gehlen. Herr Dr. von Gehlen, Sie haben das Wort.

Rechtsanwalt Dr. Hans von Gehlen
Frankfurt am Main

Herr Dr. von Gehlen: Schönen guten Tag, meine Damen und Herren! Ich habe mir in der Kürze der Zeit die Unterlagen in rechtlicher Hinsicht angeschaut: In was für einem Rechtsrahmen befinden wir uns hier? Das ist vor allen Dingen der Vertrag über die Zusammenarbeit der Europäischen Gemeinschaften mit den Grundsätzen, die dort festgehalten sind. Das ist unter anderem der Transparenzgrundsatz, der dazu verpflichtet, ein solches Verfahren transparent durchzuführen, bekannt zu machen und Ähnliches.

In diesem Verfahren gibt es schon ein paar Besonderheiten. Es ist alles andere als klassisch abgelaufen. Das fängt bereits damit an, dass sich die Bekanntmachung auf 82,5 % der Gesellschaftsanteile bezog und am Ende ein Abschlussbericht vorliegt, der auch die hessischen Gesellschaftsanteile beinhaltet.

Darüber hinaus ist auffällig, dass es Bieterwechsel gab und dass die Gesellschaften in der Projektgesellschaft mehrfach gewechselt haben. Die Zusammenhänge sind insofern intransparent geblieben, jedenfalls nach den mir vorliegenden Unterlagen. Vielleicht ist das alles ja transparent dokumentiert. Aber jedenfalls die Unterlagen, die wir sehen konnten, geben keinen Aufschluss darüber.

Was mir in vertragsrechtlicher Hinsicht gefehlt hat, ist eine Absicherung der Projektgesellschaft für die Pflichterfüllung nach Vertragsabschluss. Der Kaufpreis ist schon auf einem Anderkonto. Die Projektgesellschaft, die hier den Vertrag zeichnet, hat ein Stammkapital von 500.000 Euro. Darüber hinausgehende Verpflichtungen der Gesellschafter der Projektgesellschaft habe ich vermisst. Das könnten Garantien oder Patronatserklärungen sein. Hier sehe ich schon Risiken bei der Vertragsdurchführung auf lange Sicht.

Um die ganze Sache überhaupt beurteilen zu können, muss man Originaldokumente sehen. Wir haben aber zum Teil nur Sekundärunterlagen, Berichte von Dienstleistern oder Beratern gesehen. Insofern kann sich die Beurteilung auch nur auf diese Unterlagen beziehen.

Das ist mein Fazit der kurzfristigen Untersuchung in rechtlicher Hinsicht.

Vielen Dank.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank, Herr Dr. von Gehlen. – Wir setzen die Anhörung mit Herrn Günter Hilger fort.

Günter Hilger
Wirtschaftsprüfer/Steuerberater, Koblenz

Herr Hilger: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Mein Name ist Günter Hilger. Ich bin Wirtschaftsprüfer von der Moore Stephens Wirtschaftsprüfungsgesellschaft in Koblenz.

Die CDU-Fraktion hat mich gebeten, mir die ökonomischen Daten des Verkaufs der Anteile vom Flughafen Hahn an die Firma HNA, insbesondere den Businessplan, anzusehen und eine Wertung abzugeben. Die Anfrage erfolgte Mitte letzter Woche. Dabei habe ich die Bitte geäußert, mir kurzfristig die relevanten Daten zur Verfügung zu stellen. Zugang zu den Daten wurde mir aber erst nach Dienstschluss am letzten Freitag, 18 Uhr, ermöglicht. Bei erster Sichtung zeigte sich ein Index, ein Inhaltsverzeichnis von 74 Seiten mit Tausenden von Dokumenten. Im Datenraum selbst war es untersagt, Kopien oder Fotografien zu fertigen. Nur handschriftliche Aufzeichnungen waren zulässig.

(Herr Abg. Guth: So ist es!)

Ausgangspunkt meiner Beurteilung war der Jahresabschluss zum 31. Dezember 2016. Der Vorjahresabschluss bestand aus 13 Seiten. Der Jahresabschluss für 2016, im Datenraum hinterlegt, bestand lediglich aus zwei Seiten, nämlich der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung. Der komplette Anhang, der wichtige Informationen zum Jahresabschluss liefert, fehlt, so zum Beispiel die Beschäftigtenzahl, Haftungsverhältnisse, sonstige finanzielle Verpflichtungen, Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze, Erläuterungen zur Bilanz sowie zur Gewinn- und Verlustrechnung.

Neben dem Jahresabschluss ebenfalls nicht enthalten ist der verpflichtend zu erstellende Lagebericht, der aus dem Vorjahr wichtige Hinweise zum operativen Geschäft enthält, zum Beispiel Passagieraufkommen, Frachtaufkommen und der Ausblick für 2016.*

Im Vorjahr wurde der Vorjahresabschluss 2015 am 22. März unterzeichnet. Bis heute liegen vom Jahresabschluss 2016 nur vorläufige Werte mit zwei Blättern vor, nämlich, wie gesagt, die Bilanz und die Gewinn- und Verlustrechnung.

Handelsrechtlich ist der Jahresabschluss für große Kapitalgesellschaften bis zum 31. März eines Jahres aufzustellen. Demnach endet die Frist für die Aufstellung des Abschlusses 2016 auch für die Flughafen Hahn GmbH in zwei Tagen. Für die Beurteilung des nachfolgenden Businessplans wären die fehlenden Daten des Jahresabschlusses 2016 und des Lageberichts erforderlich und auch hilfreich gewesen.

Anschließend habe ich mich im Datenraum mit dem Businessplan auseinandergesetzt und zunächst einen Soll-Ist-Vergleich vorgenommen. Standard eines Businessplans ist eine integrierte Vermögens-, Finanz- und Ertragsplanung, das heißt aufeinander abgestimmt. Vorgefunden habe ich im Datenraum allerdings nur einen Businessplan auf EBITDA-Basis sowie eine CapEx-Planung. Nicht enthalten sind im Businessplan die übliche Vermögens- und Finanzplanung.

Die Vermögensplanung hat Bedeutung für die Beurteilung der Entwicklung der Vermögens- und Schuldposten, insbesondere der Entwicklung des Anlagevermögens, des Umlaufvermögens, des Fremdkapitals sowie des Eigenkapitals, so zum Beispiel: Wie verändert sich das Eigenkapital durch Verluste in den nächsten Jahren? Wie weit wird es durch Verluste aufgezehrt?

Auch der Finanzplan, der wertvolle Hinweise über die Finanzierung liefert, fehlt. Werden planmäßig Verluste erzielt, so stellt sich die Frage: Erfolgt eine Zuführung notwendiger finanzieller Mittel über Eigenkapital oder über zinstragende Verbindlichkeiten, die wiederum Einfluss auf die Ertragslage haben? Leider waren diese Bestandteile, wie bereits erwähnt, nicht enthalten.

Vorhanden war eine Ertragsplanung auf EBITDA-Basis, dargestellt für die Jahre 2016 bis 2017 und das Jahr 2024. Bis auf die CapEx-Planung, die Investitionsplanung, waren in der Ertragsplanung die Jahre 2018 bis 2023 geschwärzt. Tatsächlich waren diese Daten von HNA gerötet worden, offensichtlich mit Bezug zu der chinesischen Nationalfarbe. Durch das Schwärzen waren wesentliche Parameter nicht erkennbar, so zum Beispiel in den Jahren 2018 bis 2023 die Umsatzentwicklung nach Hauptsegmenten,

* Korrektur aufgrund eines Hörfehlers

15. Sitzung des Innenausschusses am 29.03.2017
– Öffentliche Sitzung –

Passagieraufkommen, Frachtaufkommen, Cashflow, EBITDA-Entwicklung, Beschäftigtenzahlen, Arbeitsplätze, Kostenentwicklung in Abhängigkeit von Umsatz und Gesamtleistung und damit eng verbunden der Materialaufwand, Personalaufwand, Vertriebsaufwand, Verwaltungsaufwand usw.

Auch die wichtige Frage, wann der Break-even in der Ertragsplanung eintritt, konnte aufgrund der geschwärzten Daten nicht beantwortet werden.

Durch das Schwärzen dieser Daten für die wichtigsten Jahre 2018 bis 2023 war der Einblick in die Ertragslage verwehrt.

Von insgesamt 14 Tabellen zur Ertragsplanung waren die Jahre 2018 bis 2023 in zwölf Tabellen geschwärzt. In zwei Tabellen erfolgte eine vollständige Schwärzung sowohl für die Jahre 2016 und 2017 als auch für das Jahr 2024. Einzig und allein die CapEx-Planungen für Investitionen bis 2024 waren vollständig dargestellt. Von Transparenz kann insofern an dieser Stelle keine Rede sein.

Für Unternehmer, die einen Investitionskredit bei Banken von über 500.000 Euro beantragen, ist es verpflichtend und wird von deutschen Kreditinstituten gefordert und erwartet, dass eine integrierte Vermögens-, Finanz- und Ertragsplanung vorgelegt wird. Im Falle des Businessplans der HNA fehlen erstens wichtige Bestandteile eines solchen Plans. Zweitens sind beurteilungserhebliche Daten der Ertragsplanung geschwärzt.

Im Kaufvertrag mit der HNA sind Beihilfen bis zu 74,9 Millionen Euro vereinbart. Bei einer solch hohen Summe, die den Kaufpreis um ein Mehrfaches übersteigt, stellt sich die Frage, ob man Informationen nur nach den möglichen Wettbewerbsnachteilen des Käufers ausrichtet.

Mein Fazit gegenüber der CDU-Landtagsfraktion war, dass ich aufgrund der fehlenden oder geschwärzten Daten nicht in der Lage war, den Businessplan zu bewerten.

Vielen Dank.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Herzlichen Dank, Herr Hilger. – Ich gebe jetzt das Wort weiter an Herrn Werner Burkhardt. Herr Burkhardt, bitte.

Werner Burkhart
Steuerbüro Burkhart, Dannstadt

Herr Burkhart: Sehr verehrte Damen, sehr verehrte Herren! Nach Durchsicht und eingehendem Studium der mir vorliegenden Unterlagen, insbesondere des notariellen Geschäftsanteilskauf- und Abtretungsvertrags des Notars Dr. Richard Koch-Sembdner vom 1. März 2017 und des Gesetzentwurfs der Landesregierung zur Regelung der im Zusammenhang mit der Veräußerung des Geschäftsanteils des Landes Rheinland-Pfalz an der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH stehenden Angelegenheiten und der Erstattung von Kosten aus nichtwirtschaftlicher Tätigkeit an Flughäfen in Rheinland Pfalz, möchte ich zum Sachverhalt wie folgt Stellung nehmen:

Maßgebend für die Veräußerung ist nur der notarielle Kauf- und Abtretungsvertrag des Notars. Der Gesetzentwurf bezieht sich auf diesen Anteilskauf- und Abtretungsvertrag, wobei Voraussetzung für die Veräußerung des Geschäftsanteils ist, dass der Landtag zustimmt. Mit dem Gesetz werden die erforderlichen Einwilligungen und Ermächtigungen des Landes erteilt.

Zudem wird noch eine allgemeine gesetzliche Regelung für die Möglichkeit zur Erstattung von Kosten aus nichtwirtschaftlicher Tätigkeit an Flughäfen in Rheinland-Pfalz geschaffen. Nach dieser sind staatliche Beihilfen entsprechend den von der Europäischen Kommission erlassenen Luftverkehrsleitlinien weiterhin zulässig. Diese Regelung ist erforderlich, da der Anteilskaufvertrag Haftungsregelungen zugunsten des Erwerbers vorsieht.

Ich habe mir den notariellen Kaufvertrag genau angeschaut. Das war früher mein Beruf in der Finanzverwaltung. Der Verkäufer beabsichtigt, weitere Betriebsbeihilfen in Höhe von maximal 25,3 Millionen Euro zu gewähren. Der Verkäufer beabsichtigt, die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens Hahn zu unterstützen. Der Verkäufer haftet für Altlasten in Höhe von 5 Millionen Euro. Die Haftung des Landes beträgt in diesem Fall bis zu 25 Millionen Euro. Der Verkäufer erstattet Mittelabflüsse. Der Verkäufer investiert in Brandschutz und Rettungsdienst bis zu 27 Millionen Euro. Der Verkäufer gewährt Investitionsbeihilfen in Höhe von 22,6 Millionen Euro. Wenn man das addiert, kommt man zu dem Ergebnis, dass der Verkäufer rund 80 Millionen Euro nachschießt.

Was macht der Käufer? Das steht in dem notariellen Vertrag. Er verpflichtet sich, neben den Standards, die in jedem notariellen Vertrag stehen, nur zur Vorlage eines genehmigungsfähigen Flughafenentgeltsystems gemäß § 19 b des Luftverkehrsgesetzes. Darin steht, was ein Flugzeug zahlen muss, wenn es landet und startet.

Ein angeblicher Businessplan für die Investition von 75 Millionen Euro durch den Käufer ist in dem notariellen Vertrag nicht erwähnt. Auch gibt der Käufer keine Arbeitsplatzgarantie. Das Land Rheinland-Pfalz gibt alle Handlungsoptionen aus der Hand und zahlt immense Summen an den Käufer. Es ist fraglich, ob der Geschäftsanteilsverkauf an den und der Abtretungsvertrag mit dem chinesischen Investor HNA Airport Group sinnvoll sind und ob dadurch überhaupt Arbeitsplätze erhalten werden können.

Aus den vorliegenden, eingehend geprüften Vertragsunterlagen kann keinesfalls geschlossen werden, dass die Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH künftig ertragsbringend betrieben werden kann. Salopp ausgedrückt ist der Vertrag eine Lizenz zum Gelddrucken. Es fehlt ein Sozialplan. Keine Airline, auch keine chinesische Airline fliegt nach Hahn, da derzeit keine Infrastruktur vorhanden ist. Es gibt Alternativen wie Frankfurt/Main oder Leipzig. Ryanair fliegt neuerdings auch von Frankfurt/Main aus.

Noch einmal: Rheinland-Pfalz bindet sich die Hände, wenn es den notariellen Vertrag unterzeichnet. Nur auf den notariellen Vertrag kommt es an; alles andere ist nebensächlich. Der notarielle Vertrag rechtfertigt, dass der Flughafen verkauft wird. Ich kann nur sagen: So, wie der notarielle Vertrag jetzt gestaltet ist, ist er ein Risiko. Darin steht überhaupt nichts, was der Erwerber machen muss, außer dem § 19 b. Es gibt andere Möglichkeiten. Setzen Sie sich noch einmal mit Fraport zusammen. Die Gespräche habe ich auch geführt. Fraport hat noch Interesse.

Ein weiterer Punkt: Die EU möchte in Europa neuerdings die Veräußerung von Firmen an chinesische Investoren erschweren. In diesem Zusammenhang soll ganz besonders die Veräußerung von Flughäfen geschützt werden.

15. Sitzung des Innenausschusses am 29.03.2017
– Öffentliche Sitzung –

Das war das, was ich zu dieser Sache zu sagen habe.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank, Herr Burkhardt. – Als letzten Anzuhörenden haben wir noch Herrn Professor Dr. Kühling. Herr Kühling, Sie haben das Wort.

Professor Dr. Jürgen Kühling
Universität Regensburg

Herr Prof. Dr. Kühling: Vielen Dank. – Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte mich in meinem Eingangsstatement darauf beschränken, die EU-beihilferechtlichen Rahmenbedingungen, die schon verschiedentlich angesprochen worden sind, für diesen Verkaufsvorgang zu skizzieren, weil dadurch möglicherweise das eine oder andere Missverständnis, das den Eingangsdarstellungen zugrunde liegt, geklärt werden kann.

Ich werde mich im Wesentlichen auf das Gesetzeswerk und darauf beschränken, welche Elemente darin enthalten sind. Dies entspricht, was die EU-beihilferechtlichen Aspekte anbelangt, meinen wissenschaftlichen und gutachterlichen Kompetenzen.

Lassen Sie mich zu Beginn darauf hinweisen, dass ich diesen Verkaufsprozess nicht in irgendeiner Form begleitet habe, sodass ich jetzt keine detaillierten Kenntnisse habe, wie genau die Verkaufsverhandlungen mit den letzten Bietern erfolgt sind. Ich kenne hingegen aus einer gutachterlichen Prüfung anlässlich des Entwurfs der gutachterlichen Äußerung des Landesrechnungshofs Rheinland-Pfalz den ersten Verkaufsversuch. Auch da gibt es einige Missverständnisse, was die Rahmenbedingungen des Beihilferechts anbelangt, die für Sie als Entscheidungsgrundlage ganz wichtig sind und die klargestellt werden müssen.

Zunächst möchte ich die materiell-rechtlichen Aspekte skizzieren und dann das Prozedere beschreiben, damit vielleicht auch Klarheit darüber besteht: Was kann die Landesregierung in einem solchen Verkaufsprozess überhaupt tun, und was kann sie, was vielleicht viel wichtiger ist, nicht tun?

Ich möchte eine Formulierung von Herrn Goetzmann aufgreifen. Das Entscheidende des Beihilferechts ist, dass es verlangt, dass der Käufer kein Schnäppchen bekommt, sondern der Käufer muss sich in einem strukturierten Kaufprozess mit dem besten Angebot durchsetzen. Die einzige Frage, die ich aus beihilferechtlicher Perspektive zu bewerten habe, ist: Ist dieses Verfahren so abgelaufen, dass das unter den Gegebenheiten derjenigen, die sich an dem Verkaufsprozess beteiligt haben, gewährleistet ist? Neudeutsch nennt die Europäische Kommission dies Market-Economy-Investor-Test oder, weil wir hier in einem Verkaufsvorgang sind, Market-Economy-Vendor-Test. Das heißt, das Land muss sich so verhalten, wie sich ein privater Investor verhalten würde, wenn er ein solches Unternehmen verkauft. Das wird prozedural dadurch geleistet, dass der Verkaufsprozess objektiv, transparent, diskriminierungsfrei und – ganz wichtig – bedingungsfrei abläuft. Am Ende muss nach diesem Verfahren als Schlusspointe gewährleistet sein, dass tatsächlich an denjenigen Bieter verkauft wird, der den höchsten Verkaufspreis zu bieten bereit ist.

Die Kommission hat ausgeführt – das ist ständige Kommissionspraxis; sie hat dies schwarz auf weiß in ihrer Mitteilung zum Beihilfebegriff im Juli 2016 formuliert –: Bei einem Verkaufsprozess ist das höchste Angebot das einzige maßgebliche Kriterium. – Das bedeutet: Alle anderen Kriterien, die Sie jetzt versuchen würden, in einen solchen Verkaufsprozess einzuflechten, sind fraglich, lösen ein Notifizierungsbedürfnis aus, sorgen für Verzögerungen und Rechtsunsicherheit und werden im Zweifel im Rahmen einer Notifizierung auch nicht genehmigt. Das bedeutet beispielsweise, irgendwelche Investitionsabsichten – dies hat die Kommission schon in dem ersten Verkaufsprozess deutlich gemacht – dürfen nicht zum Gegenstand des jetzigen Verkaufsprozesses – nur darüber befinden Sie demnächst – gemacht werden.

Man kann daraus ganz eindeutig ableiten: Ein Businessplan, ein Unternehmenskonzept, die Frage, ob der Flughafen jenseits der luftverkehrlichen Bindungen, die auf dem Grundstück ruhen, weiterbetrieben wird, irgendwelche strukturpolitischen Belange etc. dürfen bei dem Verkaufsprozess nicht berücksichtigt werden.

Im Übrigen bedeutet dies auch, dass der Ausschluss eines Bieters keinesfalls leicht ist, sondern dass sehr hohe Anforderungen daran gestellt werden, genauso wie das spätere Hinzunehmen eines weiteren Bieters. Dazu gibt es relativ viel Entscheidungspraxis. Auch das ist nicht so einfach, wie man sich das vielleicht vorstellt, will man das Ziel im Auge behalten, den Verkaufsvorgang beihilfenkonform abzuwickeln.

15. Sitzung des Innenausschusses am 29.03.2017
– Öffentliche Sitzung –

Schaut man sich das Gesetz an, dann stellt man fest, dass es genau der Absicherung des Verkaufsprozesses am Ende des objektiven, transparenten, diskriminierungsfreien und bedingungslosen Bieterverfahrens dient.

Was ich jetzt im Einzelnen nicht bewerten kann, weil ich an dem Verkaufsverfahren in der letzten Phase nicht in irgendeiner Form beteiligt gewesen bin, ist die Frage: Wie genau wurde gewährleistet, dass dieser Angebotspreis das optimale Leistungs-Gegenleistungs-Verhältnis bietet? Dazu möchte ich nur drei Aspekte aus dem Gesetz herausgreifen, die auch schon zur Sprache gekommen sind.

Das eine sind die Garantien nach § 4 Abs. 1. Man muss aber sagen: Das sind Garantien dafür – das ist eine Worst-Case-Betrachtung –, dass der Verkäufer beispielsweise richtige Angaben gemacht hat. Das ist etwas ganz Übliches in einem Verkaufsprozess. Ein vernünftiger Käufer wird sich nicht darauf einlassen, auf eine solche Regelung zu verzichten.

Der zweite Punkt, der schon zur Sprache gekommen ist, mit theoretisch noch viel größeren, eines Tages möglicherweise auch praktischen Risiken sind die Altlasten von 25 Millionen Euro. Die ruhen aber schon jetzt auf dem Grundstück. Das sollte man erst einmal deutlich sagen. Natürlich ist kein Käufer bereit, sie auf einmal vollständig zu übernehmen. Das heißt, Gegenstand eines Verhandlungsprozesses, ein Parameter, den man dann bewerten muss, ist: Wie hoch ist der Kaufpreis? Ähneln sich die Angebote im Übrigen, was die Übernahme der hypothetischen Altlastenproblematik anbelangt? Auch das ist Gegenstand eines Verhandlungsprozesses. Am Ende muss man dann den Käufer nehmen, der dem Land am meisten entgegenkommt.

Jetzt kommen wir zu dem Punkt, den Herr Burkhardt gerade angesprochen hat, nämlich die Erstattung nicht wirtschaftlicher Aktivitäten. Egal, wer diesen Flughafen weiterbetreibt – demjenigen können diese nicht wirtschaftlichen Tätigkeiten erstattet werden. Dabei müssen die Vorgaben der Leitlinien eingehalten werden. Das bedeutet: Jeder Euro, der in den Brandschutz fließt, darf – muss aber nicht – vom Land kompensiert werden. Jeder Investor, der diesen Flughafen betreiben wird, wird wahrscheinlich darauf pochen, dass diese nicht wirtschaftlichen Tätigkeiten kompensiert werden. Wenn er dies nicht täte, müsste er seinen Kaufpreis reduzieren. Das ist ganz normales betriebswirtschaftliches Rechnen.

Damit kommen wir zum letzten großen Faktor, nämlich den Betriebsbeihilfen in Höhe von potenziell 25,3 Millionen Euro. Dazu sagt die Kommission in ständiger Praxis: Genau das muss von dem Verkaufsprozess getrennt werden. – Auch dort sind erst die Businesspläne relevant; denn ohne Businessplan bekommt man keine Betriebsbeihilfe von der Kommission genehmigt. Dort wird das alles eine Rolle spielen. Das muss aber von dem Verkaufsprozess getrennt werden. Sie dürfen im Rahmen des Verkaufsprozesses eben nicht den Businessplan bewerten, weil das bedingungsfeindlich ist und dazu führt, dass es sich hier nicht um eine Nichtbeihilfe handelt. Es ist vielleicht für die ganze weitere Diskussion wichtig, das zu wissen.

Da auch hier aus meiner Sicht zum Teil krude Vorstellungen vorherrschen, nun zu der Frage: Wie muss das Land jetzt praktisch vorgehen? Theoretisch besteht die Möglichkeit, dass man jeden einzelnen Schritt dieses Prozess förmlich notifiziert. Dies entspricht aber nicht einem praktischen Vorgehen. Das praktische Vorgehen einer Landesregierung ist, die verschiedenen Etappen informell im Rahmen eines Pränotifizierungsgesprächs, das dann nicht auf eine Notifizierung hinausläuft, abzusichern, um zu gewährleisten, dass rein EU-beihilferechtlich keine Fehler gemacht werden. Das ist das iterative Vorgehen, das nach den Informationen, die ich bekommen habe, mit der Kommission auch in der zweiten Verkaufsvorgehensweise gewählt worden ist.

Ich komme zu dem Ergebnis – zumindest nach den Informationen, die ich bislang von außen erkennen kann –: Ich sehe nicht, dass hier ein beihilferechtliches Problem vorliegt. Die Betriebsbeihilfen – dafür wird ein gesondertes Genehmigungsverfahren laufen – und die Beihilfen zum Ausgleich nicht wirtschaftlicher Tätigkeiten müssen beihilfenkonform erfolgen. Das alles sind Fragen, die aber erst nach dem Verkaufsprozess geklärt werden können.

Danke schön.

15. Sitzung des Innenausschusses am 29.03.2017
– Öffentliche Sitzung –

Herr Vors. Abg. Hüttner: Herzlichen Dank, Herr Professor Dr. Kühling. – Jetzt sind wir mit den Stellungnahmen der Anzuhörenden fertig. Bevor wir in die Fragerunde einsteigen, gestatten Sie mir zwei Anmerkungen:

Erstens. Die Presse hat mich gebeten, darauf hinzuweisen, dass nach Abhandlung dieses Punktes möglicherweise nachgefragt wird, ob man Stellungnahmen abgeben möchte. Das nur, damit Sie das jetzt wissen, weil die Anhörung nicht mitgeschnitten werden kann.

Zweitens. Vorhin ist der Datenraum genannt worden. Ich möchte unter anderem für die Öffentlichkeit erklären, dass es auch uns Abgeordneten nicht erlaubt ist, in dem Datenraum Kopien zu machen, sondern dass auch wir uns lediglich handschriftliche Notizen machen können.

(Frau Abg. Klöckner: Das macht es nicht besser!)

Das ist die Erlaubnis, die wir gleichermaßen haben, weil das Ganze vertraulich ist. Das ist eine Regelung, die in unserer Geschäftsordnung beinhaltet ist.

Dass der Zugang am vergangenen Freitag erst ab 18 Uhr möglich war, lag daran, dass wir erst da die Anzuhörenden offiziell benannt hatten. Ohne eine offizielle Benennung kann natürlich kein Zugang gewährt werden.

Ich habe im Augenblick eine Vielzahl von Wortmeldungen, nämlich von Herrn Guth, Herrn Licht, Herrn Noss, Herrn Baldauf, Frau Brück, Frau Becker und Frau Klöckner. Wir bekommen das alles hin. Sie haben ein ausreichendes Fragerecht. In Anbetracht der großen Zahl der Wortmeldungen bitte ich allerdings darum, sich auf drei Fragen zu beschränken. Wir packen immer drei Redner in eine Fragerunde. Insofern bitte ich die Anzuhörenden mitzunotieren, von wem sie zu welchem Thema angesprochen werden, damit wir das Ganze dann en bloc beantworten können.

Wir beginnen mit Herrn Guth.

Herr Abg. Guth: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Zunächst vielen Dank an Herrn Dr. Kühling für die erfrischende, aber insbesondere klarstellende Erläuterung oder, ich kann auch sagen, für das Abräumen von Missverständnissen des einen oder anderen Vorredners.

Ich möchte Herrn Hilger fragen, wie viele öffentliche Businesspläne von Unternehmen er kennt, weil er kritisiert hat, dass hierin Teile geschwärzt sind.

Hier steht möglicherweise das Missverständnis im Raum, dass ein Transparenzgrundsatz verletzt wurde. Zumindest wir sehen das nicht so; denn in den Ausschüssen wurde immer zeitnah unterrichtet, und zwar unmittelbar nach dem Abschluss des Kaufvertrags am 1. März am 2. März im Innenausschuss. Deshalb hätte ich die Bitte, den Vorwurf, dass ein Transparenzgrundsatz verletzt wurde, seitens der Landesregierung auszuräumen.

Konkrete Fragen habe ich noch an Herrn Goetzmann. Sie haben die Ausgangssituation und die Rahmenbedingungen ausführlich erläutert. Uns würde interessieren: Was war seitens der HNA Airport Group ausschlaggebend dafür, diesen Flughafen zu erwerben? War es die Lage, war es die 24-Stunden-Genehmigung, waren es die Wachstumschancen, die Sie da sehen? Wie sehen Sie eine Weiterentwicklung des Flughafens, sprich: Ausbau der Fracht, Ausbau der Passagierflüge, Ansiedlung von und Kooperation mit Gewerbebetrieben?

So weit von mir zunächst, Herr Vorsitzender.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank, Herr Guth. – Herr Kollege Licht.

Herr Abg. Licht: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Um die Frage exakt zu verstehen, muss man zunächst zu Herrn Guth eine Bemerkung machen. Herr Kollege, wir behandeln nicht die Landeshaushaltsordnung, die die Möglichkeit geschaffen hätte, diesen Vertrag auch über den Haushaltsausschuss zu regeln, sondern wir reden hier über ein Gesetz. Ich kenne kein Geheimgesetz. Wenn wir über ein öffentliches Gesetz reden – wir haben schon einmal im letzten Sommer darüber debattiert –, dann

15. Sitzung des Innenausschusses am 29.03.2017
– Öffentliche Sitzung –

bleibt festzustellen, dass entscheidende Unterlagen öffentlich und – dies habe ich letzte Woche erst gar nicht gesagt – nicht in Englisch, sondern in Deutsch sind, um eine Bewertung vornehmen zu können.

(Herr Abg. Guth: Aber doch nicht die Businesspläne, Herr Kollege!)

Das möchte ich noch einmal feststellen.

Ich habe auch deutlich gemacht, dass wir ein Interesse daran haben, dass das Verfahren ohne Zeitverzögerung abläuft, weil eine Zeitverzögerung das ganze Verfahren negativ beeinflussen oder überhaupt zum Scheitern bringen könnte. Deswegen waren wir immer bereit, offen und transparent über Fristen zu reden.

Dennoch bleibe ich dabei: Es muss Rechtssicherheit hinsichtlich des Gesetzes gewährleistet sein, über das wir debattieren. Deshalb ist für mich klipp und klar, dass es da keine geschwärzten Unterlagen geben kann. In diesem Zusammenhang können wir uns auch gerne noch einmal über vertraulich und nicht vertraulich streiten. Gerade ist von einem Wirtschaftsprüfer dargestellt worden, was normalerweise zu einem Businessplan gehört. Zu einer Bewertung gehört auch, wie ein Unternehmen einzustufen ist, das ich im Vorfeld öffentlich immer wieder als einen durchaus annehmbaren Partner geschildert habe. Ich als Parlamentarier muss in meiner Kontrollfunktion dem Ganzen gerecht werden. Das kann ich bei geschwärzten Seiten eben nicht, um das noch einmal ganz deutlich zu sagen.

(Frau Abg. Klöckner: Genau! –
Herr Abg. Guth: Aber ein Businessplan ist etwas anderes!)

Herr Vors. Abg. Hüttner: Herr Licht, ich darf Sie bitten – wir sind heute in der Anhörung –, Fragen an die Anzuhörenden zu stellen.

Herr Abg. Licht: Herr Vorsitzender, ich verstehe das durchaus.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Es ist okay, dass man eine Anmerkung dazu macht. Aber wir sind jetzt noch nicht in der Bewertung. Die haben wir uns für nächste Woche aufgehoben. Ich bitte Sie, jetzt Ihre Fragen zu formulieren.

Herr Abg. Licht: Herr Vorsitzender, entschuldigen Sie bitte. Aber vor dem Hintergrund der Fragen meines Vorredners muss ich dazu Ausführungen machen. Wir sind schließlich hier, um Klärungen herbeizuführen. Das ist auch im Sinne der Anhörung.

Herr Hilger, ich habe an Sie die Frage: Was würden Sie uns denn raten, wenn Sie sagen, dass zu einem Businessplan eine Vermögens-, Finanz- und Ertragsplanung gehören, Sie aber nur den Ertragsplan vorgefunden haben und Vermögens- und Finanzplan nicht vorhanden sind? Da ist die Frage an den Wirtschaftsprüfer, wie wir dann einer Bewertung näher treten können.

Von Herrn von Gehlen möchte ich wissen, ob er das, was Herr Kühling gerade vorgetragen hat, genauso teilt; denn die EU schreibt eindeutig vor, dass der Geschäftsplan elementarer Baustein einer Notifizierung ist. Da in dem Gesetz, das wir beschließen, die Notifizierung eingebaut ist – wir reden nicht über zwei Verträge, sondern über einen Vertrag –, ist die Notifizierung zwingender Baustein des Verkaufs. Dies hat Herr Goetzmann sehr eindrücklich und auch richtig geschildert. Der Käufer muss ein Interesse daran haben. Daher kann ich das nicht trennen. Die EU trennt es auch nicht. Vielmehr ist dies ein Teil des Vertrages. Insofern haben wir als Abgeordnete das im Paket zu beurteilen. Ich frage Herrn von Gehlen, ob er das genauso sieht oder ob er sich der Rechtsauffassung von Herrn Kühling anschließt.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank, Herr Licht. – Herr Noss.

Herr Abg. Noss: Vielen Dank. – Ich habe zwei Fragen. Die erste Frage richtet sich an Herrn Rosenbaum. Sie haben vorhin gesagt, dass die HNA besonders gut zu der Region passen würde. Können Sie genauer schildern, was Sie zu dieser Ansicht verleitet?

Die zweite Frage geht an Herrn Kühling. Sie haben ausgeführt, was man vor dem Hintergrund EU-rechtlicher Bestimmungen darf und was man nicht darf. Hätten wir das, was die CDU einfordert, nämlich

15. Sitzung des Innenausschusses am 29.03.2017
– Öffentliche Sitzung –

einen Businessplan usw., als Bestandteil der Verkaufsverhandlungen deklariert, dann hätte die EU-Kommission gesagt: „Nein, das geht nicht“. Habe ich Sie da richtig verstanden?

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank, Herr Noss. – Wir starten nun mit der Beantwortungsrunde. Ich würde von mir aus gesehen links beginnen und dann die Reihe durchgehen. Sie haben sich ja die Fragen notiert, die Ihnen gestellt worden sind.

Aber vielleicht nehmen wir zunächst die Landesregierung dran; denn Herr Guth hat darum gebeten, dass der Staatssekretär – dieser hat sich auch dazu gemeldet – das Thema Transparenz und EU-Recht zur Vorlage des Businessplans darstellt. Die Landesregierung hat ja das Recht, sich jederzeit zu Wort zu melden.

Herr Staatssekretär Stich: Herzlichen Dank. – Wir möchten zu den Fragen etwas klarstellen. Dazu möchte ich Herrn Professor van der Hout und Herrn Professor Jonas das Wort erteilen. Denn an der einen oder anderen Stelle ist doch noch eine Einordnung erforderlich.

Was das Gesetz angeht, so bitte ich den Blick darauf zu lenken, dass wir mit dem Gesetz keinen Vertrag zustimmen, sondern dass mit dem Gesetz, wie es die Landeshaushaltsordnung vorsieht, einer Veräußerung der Geschäftsanteile des Landes Rheinland-Pfalz zugestimmt wird. Das ist ein Unterschied. Mir wäre es sehr lieb, wenn Sie noch einmal in die Begründung schauen würden, was genau Gegenstand der Zustimmung des Landtages ist.

Zum Zweiten ist jetzt mehrfach das Thema Businessplan und Transparenz aufgekommen, auch die Frage, was ein Businessplan überhaupt an Elementen enthalten muss, damit er unter Wirtschaftsprüfergesichtspunkten geeignet ist. Wir müssen einordnen, dass dieser Businessplan der Vorlage der Kommission für die Gewährung von Betriebsbeihilfen dient. Vor diesem Hintergrund folgt dies eigenen Gesetzmäßigkeiten. Dazu würde ich jetzt gerne Herrn Professor Jonas und Herrn Professor van der Hout das Wort erteilen.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Herr Professor van der Hout.

Herr Prof. Dr. van der Hout: Vielen Dank. – Vielleicht eine kurze Anmerkung zu dem, was jetzt gesagt worden ist. Transparenz ist ein ganz wichtiges Prinzip im EU-Beihilferecht, allerdings nicht misszuverstehen als Transparenz im Sinne von Öffentlichkeit. Transparenz bedeutet Transparenz im Verkaufsverfahren zwischen den beteiligten Bietern. Das heißt, der Verkäufer muss darauf achten, dass alle beteiligten Bieter transparente Informationen und gleiche Chancen haben. Das ist damit gemeint, nicht Öffentlichkeit.

Der Businessplan wurde dem Land im März vorgelegt, das heißt nach dem Signing. Das ist auch richtig so; denn der Businessplan darf eben nicht Grundlage der Auswahlentscheidung über den meistbietenden Käufer sein. Dies hat uns die EU-Kommission deutlichst mündlich gesagt und schriftlich ins Stammbuch geschrieben, vor allem nach den Erfahrungen im ersten Teil des Bieterverfahrens. Wenn wir den Businessplan von der HNA angefordert hätten und ihn zum Teil der Bewertung gemacht hätten, dann wäre es so, wie es der Vorredner vorhin gesagt hat: Die Kommission hätte dann zwar vielleicht nicht Nein gesagt. Aber sie hätte gesagt: „Damit ist nicht mehr sichergestellt, dass es sich um ein beihilfefreies Verfahren handelt“, das Sie ohne Notifizierung durchführen können, sondern dann rutschen Sie in den Beihilfebereich hinein. Das heißt, Sie müssen anmelden, Sie müssen notifizieren und haben ein Verfahren von ein oder zwei Jahren vor der Nase. Deswegen war es genau richtig, das so zu trennen. Die Betriebsbeihilfen müssen vom Verkauf selbst entkoppelt werden; so war es der Begriff der Europäischen Kommission.

Was wir durchsetzen konnten, ist eine Vollzugsbedingung, dass, nachdem der Vertrag unterzeichnet wurde, ein getrenntes Verfahren bei der EU zur Genehmigung der Betriebsbeihilfen eingeleitet wird. Grundlage dieses Genehmigungsverfahrens ist der Businessplan. Er muss aus der Sicht der Kommission valide sein. Er muss so aufgestellt werden, dass er die Bedingungen erfüllt, wie sie in den Luftverkehrsleitlinien niedergelegt sind. Dann kann die Kommission ihr grünes Licht geben und dem Land erlauben, Betriebsbeihilfen auszuzahlen.

Das sind die Schritte, die man beachten und auch auseinanderhalten muss. Es ist nicht so, dass alles in einem Zusammenhang von der Kommission betrachtet würde, im Gegenteil.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Herr Professor Jonas.

Herr Prof. Dr. Jonas: Ich würde ganz gerne etwas zu der Frage ergänzen, ob der Businessplan die Erwartungen erfüllen kann, die an ihn zu richten sind. Ich möchte darauf aufmerksam machen, dass wir über einen Businessplan sprechen, der einen bestimmten Zweck zu erfüllen hat, nämlich nachher Betriebsbeihilfen genehmigungsfähig zu machen, und dass wir da streng unterscheiden müssen zu dem, was man woanders für Anforderungen an Pläne stellt.

Der Berufskollege hat gerade den Begriff der integrierten Unternehmensplanung in den Raum gestellt. Das ist ein stehender Begriff, mit dem Wirtschaftsprüfer in vielen Fällen unterwegs sind. Eine integrierte Unternehmensplanung umfasst in der Tat eine Vermögens-, Finanz- und Ertragsplanung. Technisch gesehen werden dort die Bilanzen, die Gewinn- und Verlustrechnung sowie die Cashflow-Rechnung geplant. Eine solche integrierte Unternehmensplanung ist aber im Sinne der Luftverkehrsleitlinien nicht erforderlich. Die Luftverkehrsleitlinien geben klar vor, was die EU-Kommission bei einem solchen Wirtschaftsplan zu erwarten hat. Ich lese das explizit einmal vor: „Der Wirtschaftsplan des Flughafens muss den Weg hin zur vollen Deckung der Betriebskosten am Ende des Übergangszeitraums bereiten.“ Der Übergangszeitraum endet 2024. Es geht also um eine operative Planung bis zum EBITDA, genau genommen bis zum bereinigten EBITDA. Es ist explizit eben keine integrierte Unternehmensplanung erforderlich. Daher genügt der Businessplan, der der EU-Kommission vorgelegt wird, formal diesen Ansprüchen.

Noch die folgende Anmerkung: Der EU-Kommission wird selbstverständlich ein ungeschwärtzter Businessplan vorgelegt. Die Schwärzungen sind erfolgt, weil der Planende, der Käufer, der Meinung ist, dass in diesem Businessplan Betriebsgeheimnisse enthalten sind. Aus diesem Grund hat er Schwärzungen zur Auflage gemacht. Inwieweit Sie sich daran stoßen und reiben, führt letztlich zu der Frage: Sehen Sie darin ein Hindernis? Wenn Sie darin ein Hindernis sehen, würden Sie in der Konsequenz den Bieter zwingen, Betriebsgeheimnisse offenzulegen und letztlich von seiner Planung wieder Abstand zu nehmen; denn ein Businessplan, der Betriebsgeheimnisse offenlegt und sie damit auch der Konkurrenz offenlegt, macht sich selbst obsolet.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank. – Das als Erklärungen zu der Wortmeldung von Herrn Stich.

Wir gehen jetzt in die Beantwortung der Fragen. Herr Goetzmann ist der Erste, der mit der Frage von Herrn Guth beginnt, was für die HNA den Ausschlag gegeben hat, diesen Flughafen zu erwerben. Dann gehen wir in der Reihenfolge weiter. Herr Goetzmann.

Herr Goetzmann: Das war zum einen sicherlich die Lage des Flughafens in Zentraleuropa und zum anderen der rechtliche Rahmen dieses Flughafens. Es hätte aber auch ein anderer Flughafen sein können – dies sage ich in aller Deutlichkeit –, der der erste Flughafen wird, den die HNA in Europa erwirbt.

Zu der Frage, wie wir über die Ansiedlung von Gewerbe und die weitere Entwicklung nachdenken: Natürlich managt einen solchen Flughafen nicht eine Firma alleine. Da können Sie jemanden haben, der orchestriert, der als Dirigent da ist und der sicherlich auch als Investor den Rahmen vorgibt. Aber letztendlich ist das Ziel dieses Unternehmens, dass wir andere Unternehmen an diesen Standort binden. Dabei denke ich gerade auch an luftfahrtaffine Gesellschaften aus dem Bereich der Luftfracht und der Logistik, an logistikrelevante Dienstleistungen. Damit ist die Nachfrage eben nicht nur temporär, um die Verkehrsspitzen abzudecken, sondern damit generieren wir eine nachhaltige Nachfrage. Wir müssen Unternehmen an den Standort binden. Das ist ein erklärtes Ziel, das wir auch umsetzen werden. Das kann man aber nicht von heute auf morgen machen, sondern das bedarf einer langfristigen Entwicklung. Nur: Von null zu starten ist extrem schwierig. Dadurch, dass wir dort eigene Verkehre anbieten, stellen wir sozusagen das Brot zur Verfügung – so nenne ich es einmal –, damit hinterher der wirtschaftliche Belag erwirtschaftet werden kann. Das ist der Ansatz.

Wir haben relativ früh begonnen – Herr Rosenbaum hat es vorhin gesagt –, mit der Region Kontakt aufzunehmen. Wir haben das in unserer Konzeption auch immer als ein Engagement für die Region und mit der Region verstanden. Wir wollen das natürlich in Zukunft auch durchsetzen.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank. – Herr Rosenbaum, bitte.

Herr Rosenbaum: Die Frage hat sich darauf bezogen, warum die HNA nach unserer Ansicht zur Region passt. Von allen drei Bietern, die zum Schluss noch im Rennen waren, war die HNA derjenige, der sehr früh den Kontakt in die Region gesucht, mit dem Zweckverband sehr früh gesprochen und auch sehr früh deutlich gemacht hat – dies war ganz entscheidend –, dass dieser Standort gerade wegen des Flugbetriebs gewählt wurde.

Es gab eine Unternehmergruppe, die sich während des ganzen Bieterverfahrens intensiv um diese Dinge gekümmert hat. Auch von dort wurde immer wieder die Forderung erhoben: kein Bieter, der nicht in der Lage ist, den Flugbetrieb später weiterzuführen. Wir hatten schlicht und ergreifend das Gefühl, dass das bei der HNA gegeben ist.

Der zweite Bieter, auch ein Chinese, war ebenfalls bei uns. Aber er war gerade in Bezug auf die letztere Frage – ich sage es einmal vorsichtig – zurückhaltender. Auch er hat zwar viele Absichten gehabt. Aber das war ein deutlicher Unterschied zu den Aussagen von HNA.

Den dritten Bieter haben wir nie gesehen. Dazu kann ich gar nichts sagen.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Herzlichen Dank, Herr Rosenbaum. – Herr Hilger, bitte.

Herr Hilger: Herr Licht hat gefragt, ob es eine Lösung gibt. Ich muss dies sagen, um Licht in das Dunkel zu bringen, weil die Abgeordneten schließlich darüber abstimmen sollen, ob die wirtschaftliche Entwicklung und das, was als Investition vorgesehen ist, auch tragfähig ist. Es gibt eine Möglichkeit, nämlich indem man eine externe Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit einem Flugverkehrsfachmann beauftragt, die das Businesskonzept, das in dieser Form nicht vollständig vorhanden bzw. geschwärzt ist, analysieren und diesem Haus dann darüber berichten. Damit sehe ich die Möglichkeit, dass der Wettbewerbsnachteil von HNA beseitigt und diesem Haus darüber berichtet wird, wie die Wertung dieses Businessplans tatsächlich zu sehen ist, auch für die lange Zukunft des Flughafens Hahn.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank. – Jetzt Herr Dr. von Gehlen.

Herr Dr. von Gehlen: Ich bin von Herrn Licht gefragt worden, ob die Notifizierung der Betriebsbeihilfe auch die Vorlage eines Businessplans voraussetzt. Diese Frage ist mit Ja zu beantworten. Das haben die anderen Personen hier auch schon gesagt. Aber damit ist es nicht getan. Vielmehr muss er auch erfolgreich vorgelegt werden und dazu führen, dass die Bedingungen von HNA erfüllt und dass am Ende die 24,5 Millionen Euro Betriebsbeihilfen tatsächlich notifiziert werden. Das ist nicht nur eine Bedingung des Angebots, sondern auch Vollzugsvoraussetzung des Anteils- und Übertragungskaufvertrags. Insofern ist der Businessplan schon mit dem Vertrag verknüpft.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank. – Herr Professor Kühling.

Herr Prof. Dr. Kühling: Im Prinzip kann ich mich den Ausführungen von Professor van der Hout anschließen. Gleichwohl ist es wichtig, noch einmal zu betonen, dass genau diese beiden Dinge getrennt werden müssen: Im Rahmen des Verkaufsvorgangs darf der Businessplan nicht zum Gegenstand der Bewertung gemacht werden. Im Rahmen der Gewährung einer Betriebsbeihilfe muss er zum Gegenstand gemacht werden. Dort wird er von der Kommission und natürlich auch durch das Land selbst auf Herz und Nieren geprüft werden. Diese beiden Dinge sind aus beihilferechtlicher Sicht strikt voneinander zu trennen.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank, Herr Professor Kühling.

Ich habe jetzt die folgende Rednerliste, auch wieder im Dreierblock: Herr Baldauf, Frau Brück und Frau Becker und in der nächsten Runde Frau Klöckner, Herr Junge, Herr Guth und nachfolgend Herr Brandl.

Herr Baldauf, Sie haben das Wort.

Herr Abg. Baldauf: Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. – Herr Dr. Kühling, ich bin Ihnen dankbar, dass Sie gesagt haben, man müsse dies differenzieren. Ich persönlich muss mir als Abgeordneter darüber klar werden, was für mich wichtig ist und ob ich der ganzen Sache zustimme, die eine Bedingung

15. Sitzung des Innenausschusses am 29.03.2017
– Öffentliche Sitzung –

für den Vertragsschluss ist, Herr Stich; deshalb gehört das natürlich zum Vertragsschluss. Da mag das mit Europa so weit in Ordnung sein. Aber es gab ja auch schon Verkaufsprozesse, bei denen das nicht so war.

Das ist aber nicht der einzige Punkt, sondern das Entscheidende ist doch: Welches Risiko geht das Land – und damit auch wir mit unserer Zustimmung im Gesetzgebungsverfahren – ein? Die zweite Frage, die für mich nicht weniger wichtig ist, ist: Welchen Benefit hat die Region langfristig davon, sowohl Gewinn als auch Risiko? Ich verstehe natürlich alle Ansichten, die genannt worden sind. Aber ich bitte um Verständnis, dass man nach bestimmten Dingen fragen muss.

Drei Dinge interessieren mich. Zwei Fragen würde ich gerne Herrn Goetzmann stellen:

Erstens. Es ist festgestellt worden, dass es keine Patronatserklärung gibt. Weshalb geben Sie keine ab?

Zweitens. Gerade ist mitgeteilt worden, über den § 613 a BGB hinaus gebe es keine Arbeitsplatzsicherung. Das ist nicht unwichtig. Wieso geben Sie da keine Garantie ab? Es gibt Betriebe, die nicht nur über Interessenausgleiche und Sozialpläne längerfristige Zusagen machen.

Die dritte Frage stelle ich an die Landesregierung. Wir können schon erwarten, dass Sie uns alles auf Deutsch und nicht auf Englisch vorlegen. Aber Teile davon sind Englisch. So viel kann man auch aus den Sachen sagen, die Sie hier oben hingelegt haben. Ich möchte von Ihnen wissen, wie hoch das gesamte Risiko über das hinaus ist, was Sie an direkten Zahlungen – das sind ca. 80 Millionen Euro – leisten wollen. Wie hoch ist das weitere Risiko, beispielsweise im Hinblick auf die Altlastenfrage? Das muss ja von Ihrer Seite aus geklärt sein. Ist da nicht irgendwo noch eine Zahl von 50 Millionen Euro im Raum gewesen? Vorher ist einmal etwas von 25 Millionen Euro zusätzlich gesagt worden, nicht nur von einer Deckelung von 5 Millionen Euro. Also, Butter bei die Fische: Wie viel ist der Worst Case an Haftung für das Land?

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank, Herr Baldauf. – Frau Kollegin Brück.

Frau Abg. Brück: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Wir haben vorhin von Herrn Rosenbaum und von Herrn Tuldi gehört, welche große Bedeutung der Flughafen für die Region hat. Wir haben darüber hinaus von Herrn Goetzmann den schönen Satz gehört, dass die HNA den Flughafen für die Region und mit der Region entwickeln möchte. Ich denke, das ist noch einmal eine ganz wichtige Aussage. Insofern möchte auch ich bei den Arbeitsplätzen nachhaken. Ich verstehe aber nicht ganz, warum der Herr Kollege Baldauf auf den § 613 a BGB eingegangen ist. Wir verkaufen ja, wenn ich das richtig verstanden habe, kein Unternehmen, sondern die Geschäftsanteile des Landes.

(Herr Abg. Baldauf: Dann wäre es ja noch schlimmer!)

Vielleicht kann Herr Goetzmann – oder wer auch immer von den Spezialisten sich dazu in der Lage fühlt, darauf zu antworten – noch gesondert darauf eingehen.

Darüber hinaus habe ich die folgende konkrete Frage an Herrn Goetzmann: Sie haben am Rande gesagt, dass die HNA Erfahrungen mit der Umstrukturierung von staatlichen oder vielleicht auch militärischen in private, zivile Flughäfen hat. Wie sieht das genau aus? Welche Erfahrungen haben Sie da genau gewonnen? Wie stellen Sie sich vor, das im Hunsrück zu entwickeln?

Vielen Dank.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank, Frau Brück. – Frau Kollegin Becker.

Frau Abg. Becker: Herr Vorsitzender, herzlichen Dank. – Mein Schwerpunkt in dieser Anhörung liegt, wie auch bei der Kollegin Brück, insbesondere auf der Frage: Was ist der Flughafen Hahn für die Region wert, und wie wichtig ist er für sie?

Herr Rosenbaum und Herr Tuldi, Sie beide haben in der großen Verantwortung, in der Sie Ihren Bürgerinnen und Bürgern sowohl in der Verbandsgemeinde Kirchberg als auch in der ganzen Region gegenüberstehen, deutlich darauf hingewiesen, wie wichtig der Flughafen Hahn ist und wie positiv Sie den

neuen Partner HNA betrachten. Herr Guth und Herr Noss haben zwar schon danach gefragt. Trotzdem möchte auch ich dies gerne noch wissen, und zwar auch unter dem Gesichtspunkt, dass Sie als Verbandsbürgermeister und als Beigeordneter im Kreis in großer Verantwortung gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern stehen – ich bin absolut sicher, dass das der Fall ist –, trotz der Warnungen, die jetzt von dem Wirtschaftsprüfer und von anderen Anzuhörenden ausgesprochen wurden.

An Herrn Goetzmann habe ich in diesem Zusammenhang die folgende Frage: Sie haben davon gesprochen, den Flugverkehr aufrechterhalten zu wollen, und auf drei wöchentliche Flüge hingewiesen. Geht das insbesondere in Richtung touristische Nutzung? Sie haben deutlich gemacht, dass Ihr Unternehmen auch im Bereich Tourismus unterwegs ist. Ist der Karl-Marx-Geburtstag in Trier nur eine kurzfristige Chance für Rheinland-Pfalz, oder sehen Sie vor allen Dingen auch im Bereich Romantik, Weinland Rheinland-Pfalz Interessen bei den chinesischen Bürgerinnen und Bürgern? Sehen Sie eine echte Chance, sie an den Flughafen Hahn zu fliegen, damit vielleicht auch der touristische Bereich, den Herr Rosenbaum angesprochen hat, eine wirkliche, eine zusätzliche Chance im Hunsrück hat?

Frau Brück, wir beide sind uns wohl darüber einig, dass man immer auch berücksichtigen muss: Der Hunsrück war eine strukturschwache Region. Als die Amerikaner weggegangen sind, war es dringend erforderlich, aus dem Militärflughafen einen zivilen Flughafen zu machen. Das ist gelungen und hat zum Teil auch Erfolge gebracht. Wir sind aber jetzt in einer neuen Situation. Ich glaube, insbesondere für die Region, aber auch für den Norden von Rheinland-Pfalz insgesamt ist es von ganz hoher Bedeutung und Wichtigkeit, dass der Flughafen Hahn wieder zum Fliegen kommt.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank, Frau Becker. – Bevor wir zu den Anzuhörenden kommen, hat die Landesregierung das Wort, und zwar zunächst zu der Frage von Herrn Baldauf bezüglich der Summe des Risikos. Herr Staatssekretär Stich.

Herr Staatssekretär Stich: Ich würde da gerne an Herrn Professor Jonas weitergeben. Er kann dazu umfassend ausführen.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Herr Professor Jonas.

Herr Prof. Dr. Jonas: Welche Risiken bestehen? Was kann auf das Land möglicherweise noch zukommen? – Aus dem Vertrag heraus garantiert das Land für verschiedene Fälle. Im Grunde genommen kann man das in zwei Cluster, in zwei unterschiedliche Bereiche zusammenfassen. Altlasten sind das eine Thema. Viele kleine Themen wie Garantien und dass beispielsweise Genehmigungen bestehen, sind das andere. Dafür gibt es jeweils Haftungshöchstgrenzen, bis zu denen das Land maximal haftet. Die Haftungshöchstgrenze für die nicht umweltbedingten Themen beträgt 5 Millionen Euro. Die Haftungshöchstgrenze für die Altlasten liegt bei 25 Millionen Euro. Dahinter steht allerdings ein komplexer Mechanismus, nämlich dass zunächst einmal die gebildeten Rückstellungen, die dafür vorhanden sind, zu nutzen sind. Dann sind gegebenenfalls Ansprüche gegen den Bund noch geltend zu machen. Gleichwohl: Die Haftungshöchstsumme beträgt maximal insgesamt 25 Millionen Euro für Altlasten.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank an die Landesregierung. – Die meisten Fragen waren an Herrn Goetzmann gerichtet. Herr Goetzmann, bitte.

Herr Goetzmann: Ja, gerne. – Ich beginne mit Herrn Baldauf und der Frage nach der Patronatserklärung. Nein, wir haben keine Patronatserklärung abgegeben. Auch haben wir keine Patronatserklärung angeboten. Wir werden das auch nicht tun; denn wir tragen ein sehr hohes wirtschaftliches Risiko, das bei all dem, was hier dargestellt wird, auf den Schultern der HNA liegt. Genauso wie wir akzeptieren, dass Sie für sich in Ihrer Verantwortung Ihre Entscheidungen treffen müssen, so müssen wir als Unternehmen die Unterscheidung treffen, was angemessen und was nicht angemessen ist. Wir haben aber – davon sind wir selbst überzeugt – sowohl die wirtschaftlichen als auch die unternehmerischen Voraussetzungen, um das zu schaffen. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht dieses Selbstbewusstseins sind wir angetreten und nehmen das auf uns. Aber eine Patronatserklärung ist nicht Bestandteil und wird auch nicht Bestandteil werden.

Die zweite Frage war die Frage hinsichtlich der Arbeitsplätze. Auch ich habe den § 613 a schon einmal gehört. Was er allerdings hier zu suchen hat, erschließt sich mir nicht. Wir geben keine Zusicherung für die Arbeitsplätze ab, weil wir das doch auch gar nicht können. Führen Sie sich bitte vor Augen, dass wir

15. Sitzung des Innenausschusses am 29.03.2017
– Öffentliche Sitzung –

einen Flughafen übernehmen, der in der Zukunft extremen wirtschaftlichen Risiken ausgesetzt sein wird und der sich heute in einem sehr schwierigen Umfeld und in einer sehr schlechten Situation befindet. Wir werden mit vielen Problemen zu kämpfen haben.

Wir werden unserer Verantwortung als Unternehmer gegenüber den Mitarbeitern gerecht werden, können aber doch nicht, bevor wir überhaupt den ersten Handschlag getan haben, schon sagen: Wir machen das mit genau derselben Anzahl an Arbeitsplätzen, die wir auch früher hatten. – Vielleicht brauchen wir weniger, vielleicht brauchen wir mehr. Das wird die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens zeigen. Das ist das, was wir als eine Möglichkeit brauchen, um uns zu optimieren.

Was man aber schon sehr wohl sagen kann, ist, dass die Personalquote, bezogen auf die Anzahl der Verkehrseinheiten, im Vergleich zu anderen Flughäfen hoch – mit Verlaub: sehr hoch – liegt.

Frau Brück hat ebenfalls die Frage nach den Arbeitsplätzen gestellt. Ich glaube, die habe ich jetzt in einem Durchgang für Sie beide beantwortet.

Sie hatten noch nach den Erfahrungen mit der Umwandlung ehemals staatlicher Flughäfen gefragt. Das war bis vor einigen Jahren in China genauso, wie es in der Vergangenheit auch in Europa gewesen ist. Viele Flughäfen waren tatsächlich in ausschließlich staatlichem Besitz und wurden auch wie ein staatliches Unternehmen gemanagt. Der Aufenthalt im Flughafen hat nicht dazu verlockt, irgendwelches Geld auszugeben noch länger dort zu bleiben als unbedingt notwendig. Das war eine reine Funktionalität. Diese Funktionalität hat man umgewandelt, auch aus der Erkenntnis heraus, dass es heutzutage nicht mehr ausreicht, Geld nur von den Fluggesellschaften haben zu wollen, sondern dass man sich als Flughafenunternehmer sehr genau überlegen muss, woher man sein Geld, seine Einnahmen bekommt, und dass auch die Fluggäste nach Möglichkeit noch ihren Beitrag leisten. Das sind die sogenannten „non-aviation revenues“, die Einnahmen aus nicht flugbezogener Tätigkeit. Sie selbst werden dies kennen: Sie geben Ihr Geld nur dort aus, wo Ihnen das Umfeld passt, wo es funktioniert.

In unserem weiteren Vorgehen ist eine ganz wichtige Stütze, die Einnahmen aus der nicht flugaffinen Tätigkeit zu erhöhen. Wir haben das in China mit 13 Flughäfen getan. Es gibt einen Flughafen, dessen Namen ich leider nicht schaffe, richtig auszusprechen. Er wurde ihn zehn Monaten hochgezogen. Sie sehen: Dort ist – sicherlich in einem anderen normativen Umfeld – durchaus eine Leistungsfähigkeit gegeben, die, wenn wir sie nur zum Bruchteil auch hier zur Anwendung bringen, sicherlich Garant dafür sein könnte, dass dies auch mit dem Flughafen Hahn funktioniert.

Frau Becker hat eine Frage hinsichtlich des Tourismus gestellt. Ich glaube, da muss ich Sie ein bisschen enttäuschen; aber ich will ehrlich sein. Mit den Reisenden aus China werden die touristische Auferstehung und der Ausbau des Hunsrücks eher verhalten sein. Das sind Leute, die hier auf Durchreise sind. Sie dienen aber als zusätzliche Fluggäste für die schon heute oder auch zukünftig am Standort operierenden Fluggesellschaften.

Wenn Sie sich das Reiseverhalten der Chinesen anschauen, dann werden Sie feststellen, dass sie ganz Europa in einem Zeitraum besuchen, in dem unsereins vielleicht einen Kurzurlaub macht. Das gehört nun einmal mit dazu. Aber auch da gibt es eine durchaus erfreuliche Entwicklung, nämlich dass mehr und mehr Chinesen wieder dorthin reisen, wo sie schon einmal gewesen sind, und dann doch mit einer längeren Verweildauer.

Ihre konkrete Frage war: Wird das Karl-Marx-Jahr kurz- und mittelfristig zu einer Erhöhung des Tourismus führen? Das Karl-Marx-Haus ist sicherlich eine Attraktion. Aber dort reicht eigentlich auch ein Foto, und die Sache ist abgearbeitet. Da muss ich jetzt ehrlich sein.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank. – Bevor ich der Landesregierung das Wort gebe, sind noch die Fragen an Herrn Rosenbaum und an Herrn Tulli zu beantworten. Danach kommen Sie noch einmal zu Wort, Herr Stich. Herr Rosenbaum.

Herr Rosenbaum: Vielen Dank. – Ich bin noch einer der wenigen neben Dietmar Tulli, die die Entwicklung des Flughafens von Anfang an aktiv begleiten durften. Wir haben die sogenannten bleiernen Jahre, die Anfangsjahre, erlebt, in denen niemand gedacht hat, dass dort überhaupt etwas passieren würde. Dann kamen die goldenen Jahre, die Ryanair-Jahre. Damals sind wir dort im wahrsten Sinne des Wortes

15. Sitzung des Innenausschusses am 29.03.2017
– Öffentliche Sitzung –

fast abgehoben. Wir hatten 4 Millionen Passagiere und haben von 8 und 12 Millionen Passagieren geträumt. Aber wir wissen ja, wo es geendet hat. Wir sind mittlerweile realistisch geworden.

Aber eines muss man ganz klar sagen: Die Bedeutung des Flughafens für die Region war immens. Deswegen haben wir immer gesagt – das kann ich heute nur noch einmal doppelt unterstreichen –: Es gibt keine andere Alternative als die fliegerische Nutzung. Im Hunsrück gibt es den dummen Spruch: Man kann nur mit den Mädchen auf der Kirmes tanzen, die auf der Kirmes anwesend sind.

(Frau Abg. Klöckner: Auch mit den Jungs!)

Hier wurde eine internationale Ausschreibung gemacht, bei der drei Bieter übrig geblieben sind. Einer dieser Bieter war die HNA. Die war das hübscheste von diesen Mädchen. Aus diesem Grund müssen wir mit denen das versuchen, was wir schon die ganze Zeit gemacht haben, nämlich den Flughafen Hahn weiter ans Fliegen zu bringen.

Auch wir wissen, dass der Flughafen Hahn ein Minus macht. Wir wissen, wie hoch das Minus ist. Wir alle wissen auch, wenn sich jemand um einen solchen Flughafen bewirbt, was er für wirtschaftliche Aufgaben stemmen und welches Können er haben muss. Daher wissen wir, welche Aufgaben die HNA zu bewältigen hat. Ob sie das Ganze nun garantieren kann, kann ich überhaupt nicht beurteilen. Ob man das überhaupt verlangen kann, ist eine ganz andere Frage. Aber wenn der Flughafen Hahn morgen in Konkurs geht, dann liegt der ganze Laden da. Wir haben keine Alternativen. Es ist kein einziges Gewerbegebiet am Netz. Wir können den Schalter nicht von heute auf morgen umlegen, sondern wir müssen mühsam über mehrere Jahre hinweg versuchen, eine neue Konzeption zu machen. Diese Chance haben wir doch jetzt, wenn wir parallel zu der fliegerischen Nutzung auch die gewerbliche Nutzung dual ausbauen. Wenn dann noch etwas passieren sollte, was ich natürlich nicht hoffe – ich habe am Flughafen genug erlebt; ich bin noch bis zum Jahr 2023 gewählt; ich hoffe, dass das alles bis dahin hält –, sind wir besser gerüstet und haben Gewerbebetriebe, die einiges abfedern können. Das ist aber jetzt bei Weitem noch nicht so weit. Daher geht aus meiner Sicht – das ist auch die Meinung in der Region und der Unternehmer in der Region – kein Weg an der fliegerischen Nutzung vorbei.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank, Herr Rosenbaum. – Herr Tuldi.

Herr Tuldi: Eine Bewertung der Firma kann ich nicht vornehmen; das übersteigt meine Möglichkeiten. Auch hatte ich vorher keinen Kontakt zu dieser Firma. Insoweit vertraue ich auf das Ausschreibungsverfahren, die Vorprüfung durch das Land und das Eigeninteresse des Unternehmens; denn ich kann mir nicht vorstellen, dass es sich engagieren will, um den Flughafen Hahn plattzumachen und zum Misserfolg zu führen. Der Flughafen Hahn hat einen sehr hohen Wert, solange er betrieben wird. Plattgemacht hingegen ist er völlig wertlos.

Ich erinnere nur an das, was ich gesagt habe: Die Entwicklung der internationalen Wirtschaft, insbesondere im Flugverkehr, ist schnelllebig und ereignisreich. Denken Sie nur einmal daran: Wir haben in Deutschland eigentlich nur noch ein wichtiges Flugunternehmen, nämlich die Lufthansa. Wie viele gab es vorher? Niemand weiß, was in drei, fünf oder zehn Jahren ist.

Insofern vertraue ich auf das eigene Interesse des Investors – warum soll er sich sonst hier engagieren? –, dass er bereit und in der Lage ist, den Erfolg des Flughafens herbeizuführen, den wir uns wünschen.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Danke, Herr Tuldi. – Herr Stich.

Herr Staatssekretär Stich: Ich möchte ganz kurz noch etwas ergänzen, weil wir jetzt relativ zwanglos in den Bereich des Tagesordnungspunktes 7 hineingerutscht sind, nämlich zu der Frage der Arbeitsplätze. Ich kann nur an das anknüpfen, was Herr Professor Kühling und Herr Professor van der Hout schon gesagt haben, nämlich dass es ein bedingungsfreies Verfahren sein muss. Das bedeutet aber auch – das ist sicherlich nicht unbedingt der Wunsch der Landesregierung; aber das ist die europarechtliche Vorgabe –, dass wir volkswirtschaftliche, allgemeine wirtschaftliche oder sozialpolitische Aspekte im Verfahren bei der Angebotsauswertung nicht berücksichtigen dürfen. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass wir an dieser Stelle keine Bedingungen aufstellen können. Ich denke, auf Wunsch können Herr Professor van der Hout oder Herr Professor Kühling sicherlich noch etwas dazu ergänzen.

15. Sitzung des Innenausschusses am 29.03.2017
– Öffentliche Sitzung –

Ich möchte noch eines klarstellen, weil Herr Goetzmann eben den § 613 a BGB kurz gestreift hat. Wir haben mit dem notariell beurkundeten Vertrag am 1. März 2017 die Geschäftsanteile des Landes Rheinland-Pfalz an der Flughafen Frankfurt-Hahn GmbH äußert. Das heißt, das Land hat seinen Gesellschafteranteil auf die HNA Airport Group GmbH übertragen. Nach der Rechtsprechung des Bundesarbeitsgerichts ist eine solche Übertragung kein Betriebsübergang, sondern ein Gesellschafterwechsel. Der § 613 a BGB ist hier nicht einschlägig. Das bedeutet aber umgekehrt für die Arbeitnehmer – positives Szenario –, dass ihre Beschäftigungsverhältnisse mit der Gesellschaft uneingeschränkt erhalten bleiben. Der Gesellschafterwechsel berührt die bestehenden Beschäftigungsverhältnisse der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu der Gesellschaft nicht.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank, Herr Stich. – Wir fahren in der Rednerliste fort. Für den nächsten Block habe ich Frau Klöckner, Herrn Junge und Herrn Guth und in der weiteren Folge Herrn Brandl, Herrn Baldauf und Herrn Noss. Frau Kollegin Klöckner, Sie haben das Wort.

Frau Abg. Klöckner: Herzlichen Dank. – Meine ersten Fragen gehen an Herrn Dr. von Gehlen. War nach den Verfahrensunterlagen ein Wechsel der Bieter und/oder der Gesellschafter der den Kaufvertrag unterzeichnenden Projektgesellschaft vorgesehen? Wenn ja, unter welchen Voraussetzungen war ein Wechsel der Gesellschafter zulässig? Haben sich die Gesellschafter im Laufe des Verfahrens geändert? War das dann mit einer entsprechenden Transparenz versehen? – Das sind meine Fragen an Herrn von Gehlen.

Meine nächste Frage richtet sich an Herrn Goetzmann. Sie haben vorhin gesagt – ich habe mir das mitnotiert –: Wir werden erhebliche Anstrengungen unternehmen müssen, um profitabel werden zu können. – Das ist sehr nachvollziehbar. Schließen Sie also explizit einen Hebel nicht aus, nämlich Mitarbeiterentlassungen? Habe ich das richtig verstanden?

Eine weitere Frage geht an Herrn Tuldi. Ich habe mir Ihr Zitat mitnotiert: Wir sind davon überzeugt, dass das gelingen wird. – Das finde ich sehr ansprechend, weil Sie aus der Region sind. Aber Überzeugungen brauchen ja Kriterien, worauf sie beruhen. Hoffnung ist das eine, was ich absolut nachvollziehen kann, gerade für die Region. Aber überzeugt zu sein, bedarf ja belastbarer, valider Kriterien. Herr Professor Hilger hat sich stundenlang mit den relevanten Unterlagen beschäftigt und kommt nicht zu dieser Überzeugung. Ich gehe davon aus, auch Sie haben sich die Unterlagen in dem Datenraum angeschaut. Meine Frage ist: Welche Erkenntnisse haben Sie, Herr Tuldi, die Herr Professor Hilger nicht aus den Unterlagen herauslesen konnte?

Noch ein Hinweis: Herr Rosenbaum, ich gehe davon aus, dass auch Sie die Unterlagen gelesen haben. Ich fand den Vergleich mit den Mädchen sehr gut. Es gibt aber auch Jungs, die man sich dann anguckt. Die Frage ist nur, wenn man ein Ausschlussprinzip macht, ob man dann wirklich den Letzten heiraten würde.

(Heiterkeit)

Ich will das kurz erläutern. Hierbei geht es ja auch um Geld, das wir mitgeben. Es geht schlichtweg nicht nur um einen Verkauf; es geht auch um ein erhebliches Engagement, wozu wir uns bereit erklären. Dabei fließen Steuergelder. Deshalb meine Frage an Sie: Was ergeben für Sie die Unterlagen? Für uns ist es auf der einen Seite wichtig zu wissen, welche Erkenntnisse Sie aus den Unterlagen haben, weil wir auf der anderen Seite auch den Hinweis haben, dass viele Fragen offen sind.

Meine letzte Frage richtet sich an Herrn Professor Hilger. Sie haben geschwärzte und gerötete Unterlagen vorgefunden. Aber Sie sollen sich ja ein Urteil bilden können. Ich muss sagen: Ich finde es bemerkenswert, offen und ehrlich und auch ein Zeichen von Größe, wenn ein Experte, den man eingeladen hat, weil uns dessen Urteil Hinweise geben soll und uns auch beeinflusst, sagt, man könne aus den vorliegenden Unterlagen nicht das Nötige herauslesen, was man zu einer Beurteilung bräuchte. Das gehört letztlich auch dazu. Deshalb meine Frage an Sie: Was würden Sie uns anraten, was wir bräuchten, um guten Gewissens überhaupt ein Urteil treffen zu können?

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank, Frau Kollegin Klöckner. – Herr Kollege Junge.

Herr Abg. Junge: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Die für mich eigentlich alles entscheidende Frage, nämlich ob die Arbeitsplätze langfristig gesichert sind, haben Sie schon beantwortet, aber nicht beruhigend. Das ist das, was uns als Volksvertreter natürlich besonders interessiert, aber selbstverständlich auch die Herren aus der Region. Insofern ist der Tagesordnungspunkt 7 für mich damit erledigt.

Ich habe drei Fragen. Erstens. Ich entnehme den Berichten und auch Ihren Ausführungen, dass Sie den Flughafen Frankfurt-Hahn sehr wohl auch als fünfte Landebahn für den Flughafen Frankfurt/Main sehen. Das entnehme ich auch den Presseberichten der „Rheinpfalz“. Wenn das so ist, wenn Sie das so sehen und auch so bewertet haben, dann möchte ich die Frage auch an Herrn Toldi stellen – das ist schon eine weitreichende Bewertung –: Wo sehen Sie in der Infrastruktur am Flughafen Frankfurt-Hahn notwendige weitere Maßnahmen, Stichwort „Reaktivierung Hunsrückbahn“? Oder sehen Sie dies aus Ihrer geschäftlichen Bewertung heraus als ausreichend an? Denn es ist ja schon ein echter Anspruch, wenn man sagt, dies sei die fünfte Landebahn für den Flughafen Frankfurt/Main.

Die zweite Frage richtet sich an Herrn Goetzmann. Frau Becker hat es gerade schon kurz angedeutet, nämlich dass die HNA – dies kam in Ihrem Vortrag auch zum Ausdruck – wöchentlich drei Passagier- und drei Frachtflüge von China zum Flughafen Hahn durchführen will. Worauf beruht Ihre Einschätzung – Sie haben gesagt, Sie könnten nicht einschätzen, ob Sie Arbeitsplätze erhalten könnten; das können Sie aber sehr wohl; verzeihen Sie mir meine etwas kritische Frage –, dass es künftig eine Nachfrage nach drei Fracht- und drei Passagierflügen gibt? Von welchem Volumen gehen Sie in Zukunft aus? Denn das haben Sie ja sicherlich vorher durchdacht, bevor Sie sich für einen solchen Kauf entschieden haben.

Meine dritte Frage stelle ich an die Landesregierung. Herr Burkhardt hat dies ganz zum Schluss angesprochen. Im „Handelsblatt“ vom Montag dieser Woche stand zu lesen – ich zitiere –: „Demnach sollen ‚politisch motivierte‘ Übernahmen in Sektoren wie High Tech, Verteidigung oder Infrastruktur untersagt werden können – auch aus wirtschaftlichen Gründen. Bisher ist dies nur möglich, wenn die Regierungen die öffentliche Ordnung oder Sicherheit gefährdet sehen.“ – Das wäre hier wohl nicht der Fall. Weiter heißt es: „Die Bundesregierung hatte daher keine Grundlage, den unliebsamen Verkauf von Kuka zu stoppen. Zu den geschützten Sektoren sollen laut dem Vorschlag etwa Flughäfen, die Atomindustrie oder Rohstoffunternehmen zählen.“ – Das Zitat endet mit dem Satz: „Außerdem soll ein Veto auch möglich sein, wenn das Management von ‚Individuen aus Nicht-EU-Staaten infiltriert‘ sei.“ – Wie ist Ihre Haltung dazu? Kommt da noch etwas auf uns zu?

Danke schön.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank, Herr Junge. – Herr Guth.

Herr Abg. Guth: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Die Ausführungen von Herrn von Gehlen und die nachfolgenden Anmerkungen von Frau Klöckner haben deutlich gemacht, dass offensichtlich noch ein Missverständnis im Raum steht. Es geht um die Aussage, dass das Bieterverfahren alles andere als klassisch war – das ist bei einem Flughafen ohnehin so anzunehmen –, aber auch um die Frage nach dem Wechsel der Bietergesellschaft.

Nach unserem Verständnis – das waren auch immer die Ausführungen von Minister Lewentz – hat es sich bei dem ganzen Bieterverfahren um ein offenes Bieterverfahren gehandelt, das heißt, dass auch während des Verfahrens noch Bieter einsteigen konnten. Ich hätte einfach die Bitte, dass man dieses Missverständnis vielleicht noch einmal erläutert, Herr Stich oder Herr van der Hout, der sich vorhin dazu geäußert hat.

Ich habe noch zwei Fragen an Herrn Goetzmann. Die Stichworte „Frankfurt/Main“ und „Ryanair“ sind schon gefallen. Ich hätte ganz gerne gewusst, inwieweit Sie in diesem Konzert Ihre Rolle zukünftig sehen. Man kann den Flughafen Frankfurt/Main, weil er keine 24-Stunden-Genehmigung hat – der Flughafen Hahn hat eine –, insofern als Partner sehen, als man auf den größeren Partner zugeht und sagt: Wir bieten euch eine Kooperation in bestimmten Bereichen an. – Oder sehen Sie das eher als Abgrenzung? Ähnlich sieht es bei den Fluggesellschaften aus: Ryanair ist nicht mehr der alleinige Partner, sondern einer der möglichen mehreren Partner für die Zukunft.

15. Sitzung des Innenausschusses am 29.03.2017
– Öffentliche Sitzung –

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank. – Wir beginnen die Antwortrunde wieder mit Herrn Goetzmann. Herr Goetzmann, bitte.

Herr Goetzmann: Frau Klöckner, das mit dem letzten Mädels auf der Kirmes trifft mich ein bisschen.

(Frau Abg. Klöckner: Ich habe nicht damit begonnen! Ich habe es gegendert!)

– Ja, das habe ich festgestellt. Aber belassen wir es dabei.

Zu der Frage der Mitarbeiterentlassung: Ich schließe gar nichts aus; das muss man ganz deutlich sagen. Sie sprechen momentan mit jemandem eines Unternehmens, das zwar einen Kaufvertrag unterzeichnet hat, das aber noch gar nicht unternehmerisch tätig werden kann. Wir sind, so sehr wir es gerne ändern würden, momentan zur Passivität verpflichtet. Erst zu dem Zeitpunkt, zu dem wir das Unternehmen steuern und managen können, zu dem wir einen größeren Einblick in das Unternehmen bekommen können als jenen, den wir in der Zeit der Analyse des Datenraums erlangt haben, können wir überhaupt beginnen, Bewertungen durchzuführen.

Wenn es wirklich so sein sollte, dass wir über Mitarbeiter und Mitarbeiterzahlen nachdenken müssen, gibt es eine ganze Reihe von unterschiedlichen Aspekten, die man hat und sinnvollerweise einsetzt; denn dort ist ja auch Know-how gebündelt, das letztlich Bestandteil des Unternehmenswertes ist. Bevor wir nicht die Möglichkeit hatten, mit den Sozialpartnern, mit den Betriebsräten zu sprechen und die Prozesse zu analysieren, wäre es schlichtweg unsinnig, eine verbindliche Aussage in die eine oder in die andere Richtung zu treffen. Das muss man einmal ganz deutlich sagen.

Wenn wir schon mit einer gewissen Aufrichtigkeit an dieses Werk herangehen, dann müssen wir auch das Recht haben, Ihnen sagen zu können, dass wir heute zu bestimmten Dingen noch keine abschließende Aussage treffen können. Wir können aber sehr wohl sagen, dass wir mit der Verantwortung, die wir als Unternehmer haben, sorgfältig umgehen werden und dass – da greife ich vielleicht der anderen Frage etwas vor – in der Langfristigkeit der Ausbau des Flughafens geplant ist. Denn mit den heutigen Verkehrseinheiten, mit den heutigen Zahlen an Fracht und Passagieren lässt sich langfristig kein profitabler Flughafenbetrieb sicherstellen. Deswegen steckt eine ganz eigene Motivation dahinter, wenn wir sagen, wir sprechen von dem Ziel der Profitabilität, auch so etwas zu entwickeln.

Wir investieren in diesen Flughafen 15,1 Millionen Euro. Das ist er nicht wert; das muss man deutlich sagen. Wir hätten weniger gezahlt, wenn der Verkaufsprozess nicht so gelaufen wäre, wie er gelaufen ist.

(Frau Abg. Klöckner: Wieso machen Sie es denn dann?)

– Weil wir an diesem Flughafen ein großes Interesse haben. Aber wenn wir eine rein analytische betriebswirtschaftliche Bewertung machen, kommen wir nicht bei 15,1 Millionen Euro heraus.

Sie sagen, Sie müssten sich über die 70 Millionen Euro Gedanken machen, die auf das Land zukommen. Bedenken Sie aber: Wir haben einen Investitionsrückstau von 70 Millionen Euro. Der Aufsichtsratsvorsitzende sprach sogar von 80 Millionen Euro. Wir müssen Investitionen in Höhe von rund 75 Millionen Euro hineinbringen plus zusätzlich die Verluste, die wir in den nächsten Jahren haben werden. Wir werden ja nicht privatunternehmerisch tätig, und die Verluste sind dann zu Ende. Alle diese Dinge müssen Sie bitte berücksichtigen, wenn Sie uns verstehen wollen – ich hoffe, das ist auch das Ansinnen –, warum wir heute zu bestimmten Dingen weder etwas sagen können noch wollen.

Herr Junge, Sie hatten die fünfte Landebahn angesprochen.

(Herr Abg. Dr. Bollinger: In der Presse!)

– Ja, gut, in der Presse. – Das ist in der Tat der Arbeitsbegriff gewesen. Damit kommen wir quasi in eine kombinierte Beantwortung. Wir stehen zu den anderen Flughäfen in der Umgebung in einem Wettbewerb. Deswegen tun wir uns auch Ihnen gegenüber so schwer und sagen nicht: „Kommt, schaut einmal herein, das sind unsere Pläne“, weil sie dann nämlich transparent wären. Das möchten wir eben verhindern.

Natürlich wird mit der Fracht eine deutlich schnellere Verlagerung an den Standort Hahn möglich sein, als dies mit Passagieren der Fall ist. Fracht kann man zu einem bestimmten Prozess steuern. Es ist ja nicht so, dass sämtliche Fracht, die ab Frankfurt Rhein/Main abfliegt, auch aus der Umgebung von Rhein/Main kommt, sondern sie hat durchaus erhebliche Vorläufe und Nachläufe. Das kann man steuern, das kann man beeinflussen. Aus dieser Überlegung heraus ist das eine der ersten Dinge, die wir gerne umsetzen möchten, um die Entwicklung in der Fracht voranzutreiben. Aufgrund der Marktsituation, der Infrastruktur des Flughafens und der Genehmigungslage ist der Flughafen Hahn viel stärker für Frachtflüge prädestiniert als für Passageflüge. Sowohl für Fracht- als auch für Passageflüge sind wir in einem Wettbewerb sowohl zu Frankfurt/Main als auch zu allen anderen den Flughafen umgebenden Flughäfen. Das ist ein gesunder, aber auch ein herausfordernder Wettbewerb.

Wenn wir sagen, wir wollen mit drei Flügen starten, dann liegt dem die Überzeugung zugrunde, dass wir aus dem Konzern heraus mit den eigenen Fluggesellschaften in der Lage sind, eine Verkehrsverlagerung durchzuführen. Wir sind sowohl für die Fracht als auch für die Passage überzeugt, dass wir das in einer durchaus überschaubaren Zeit schaffen können. Wir möchten dies natürlich auch hier wieder nachhaltig gestalten. Deswegen ist nicht unbedingt das Karl-Marx-Jahr der Treiber, sondern ein vernünftiger Aufbau einer Struktur, die auch in Zukunft sicherstellt, dass diese Flüge geschaffen werden können.

Herr Guth, zu der Frage der Ryanair: Das ist ein schwieriges Geschäftsfeld; das ist nichts Neues, was ich Ihnen da sage. Wir werden mit Ryanair in einen Dialog einsteigen wollen und auch müssen. Ich hatte vorhin schon gesagt: Das verbindende Element ist, dass das zwei kommerziell orientierte Unternehmen sind, die sich dann gegenüber sitzen. Wenn wir attraktive Lösungen finden für das, was wir wechselseitig brauchen und dazu erzielen wollen, dann können wir das auch schaffen. Aber es gibt keine Garantie, dass Ryanair auch noch in Zukunft ab Frankfurt-Hahn fliegt. Aber wir müssen die Voraussetzungen schaffen, dass der Flughafen Frankfurt-Hahn auch für Ryanair ein attraktiver und interessanter Standort bleibt.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank, Herr Goetzmann. – Auch an Herrn Rosenbaum sind Fragen gestellt worden. Danach kommt Herr Tuldi an die Reihe.

Herr Rosenbaum: Ich habe die Unterlagen nicht gesehen. Ich war länger in Urlaub, kam erst am Freitag in den Dienst zurück und hatte insofern gar keine Gelegenheit, in die Unterlagen zu schauen. Ich will aber auch sagen: Ich bin weder Wirtschaftsjurist noch Betriebswirt und weiß gar nicht, ob ich die Dinge ausreichend hätte bewerten können.

Sie fragen, woraus ich meine Kenntnis nehme. Das ist gefühlt, und zwar deswegen – Frau Klöckner, ich bin da ganz offen –: Wenn wir heute das Angebot hätten, Fraport übernimmt den Flughafen, dann würden wir alle uns in den Armen liegen. Seien wir doch einmal ehrlich. Jetzt haben wir hier aber ein Unternehmen, nämlich die HNA, das mit 30 Milliarden Euro Umsatz im Jahr weltweit zu den 500 Global Playern gehört. Ich habe mir die Homepage angeguckt und Informationen eingeholt. Als ich diesen Background gesehen habe, habe ich gesagt: Wenn ich das mit den anderen Bietern vergleiche – das meinte ich eben mit meiner Metapher von der Kirmes – und mir den einen Bieter vor Augen halte, der sich in Norddeutschland an einem Militärflughafen probiert hat, dann, so muss ich sagen, gehe ich lieber mit der HNA ins Geschäft und hoffe, dass dieses strategische Risikoinvestment – das ist genau das, was Herr Goetzmann gerade gesagt hat – am Ende erfolgreich ist und der Region weiterhilft. Das ist der Optimismus, den wir auch in der Region haben. Ich denke, der ist allemal besser, als wenn wir morgen in den Konkurs gehen und von vorne anfangen.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank. – Herr Tuldi.

Herr Tuldi: Frau Klöckner hat mich gefragt, warum ich von der ganzen Sache überzeugt bin. Auch ich hatte übrigens keine Gelegenheit, die Daten einzusehen. Ich bin erst am Sonntag zurückgekommen; ich war allerdings nicht lange weg, sondern nur kurz. Herr Rosenbaum hat eigentlich schon alles gesagt.

Mich überzeugen die Darstellung des Investors, aber vor allem die Reaktion der Region darauf, diese neue Aufbruchsstimmung. Wir führen demnächst noch Gespräche. Herr Goetzmann hat ja dargestellt, welche fliegerischen Möglichkeiten es beispielsweise für Zubringerdienste gibt. Auch dazu werden wir in wenigen Tagen ein Gespräch haben. Da ist zwar noch nichts eingetütet. Aber alles das macht mich

optimistisch und überzeugt mich davon. Wie soll ich zu einem Erfolg kommen, wenn ich nicht davon überzeugt bin?

Zu der Frage von Herrn Junge zur Infrastruktur kann ich wenig sagen. Es fehlt sicherlich ein Terminal, es fehlt an der Optik insgesamt, zum Teil an der Technik und an der Straßenzuführung. Ob die Hunsrückbahn für den Flughafen unbedingt von Nutzen ist, weiß ich nicht. Ich persönlich hätte sie trotzdem gerne, weil es uns infrastrukturell weiterhelfen würde. Wir könnten sie sowohl touristisch als auch für berufliche und schulische Verkehre nutzen. Insofern hätte ich die Hunsrückbahn ganz gerne. Aber ob sie für den Flughafen Hahn notwendig ist, weiß ich nicht.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank, Herr Tului. – Herr Dr. von Gehlen.

Herr Dr. von Gehlen: Mir sind von Frau Klöckner drei Fragen gestellt worden. Ich wiederhole sie: Erstens. Gab es Regelungen zum Bieterwechsel? Zweitens. Gab es einen Bieterwechsel? Drittens. Wenn es einen Bieterwechsel gab, war er zulässig?

In den Bekanntmachungen gibt es überhaupt keine Regelungen zu Bieterwechseln. Es ist aber schon ein Verfahren vorgesehen. Darauf komme ich gleich noch zu sprechen.

Es gab Bieterwechsel, und zwar mindestens zwei oder drei. Der erste Bieterwechsel ist durch entsprechende Originalunterlagen belegt. Der zweite oder gegebenenfalls dritte Bieterwechsel ergibt sich nur aus einem Bericht eines Beratungsteams, aus den Unterlagen. Dabei kann man gar nicht nachvollziehen, ob ein Konsortium in der zweiten Runde geboten hat oder ob es letztendlich die Gesellschafterin der jetzigen Projektgesellschaft war. Wie gesagt: Es gab mindestens zwei Bieterwechsel. Es können aber auch drei gewesen sein. Das kann man nur aus den Originalunterlagen entnehmen, die mir nicht vorgelegen haben.

Ist ein Bieterwechsel zulässig? – Ich habe von der Fraktion der SPD gehört, dies sei ein offenes Verfahren gewesen. Das stimmt aber mit der Bekanntmachung überhaupt nicht überein. Ich habe mir die Bekanntmachung gerade noch einmal angeschaut. Darin ist ein Verfahren mit drei Phasen vorgesehen – alles in Englisch; ich zitiere –:

„Phase 1 – until seven (7) working days after the publication of this notice in the supplement to the EU Official Journal (non eliminatory): All potential purchasers are invited to express their interest and make themselves known to KPMG. Conditions for obtaining more detailed information about FFHG (...) and the structured bidding process will be: (i) Signing of an NDA and (ii) a reliability statement, both to be provided by KPMG upon request, (iii) submission of current extract of commercial register or (...)“.

Das sind verschiedene Unterlagen. Dies wollte ich zumindest auszugsweise vorlesen.

In der Phase 2 war bis zum 1. September eine substantielle Interessensbekundung vorzulegen. In der dritten Phase ist das Land Rheinland-Pfalz mit den die beiden Phasen durchlaufenden Bieterpersonen in Verhandlungen getreten. Von einem offenen Verfahren kann keine Rede sein. Der rechtliche Rahmen, nämlich der Vertrag über die europäische Zusammenarbeit, sieht nicht nur Transparenz, sondern auch Gleichbehandlung vor. Wenn Bieter munter ihre Gesellschafter für eine Projektgesellschaft wechseln können, dann stellt sich natürlich schon die Frage, ob das tatsächlich eine Gleichbehandlung gegenüber allen anderen Wirtschaftsteilnehmern ist, die in einer anderen Konstellation vielleicht mitgemacht hätten. Da sind schon Fragezeichen angebracht. Ich würde das als unzulässig ansehen. Es gibt Rechtsprechungen aus dem Vergaberecht, die man hierauf sicherlich analog anwenden kann, die einen Bieterwechsel als grundsätzlich unzulässig ansehen, auch im Verfahren, es sei denn, es liegen bestimmte Ausnahmetatbestände vor, wenn eine Fusion oder eine Rechtsnachfolge Platz greift. Aber dafür gibt es keine Anhaltspunkte aus den Unterlagen, die ich eingesehen habe.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank, Herr Dr. von Gehlen. – Herr Hilger nun zu der Frage, was wir bräuchten.

Herr Hilger: Frau Klöckner hat die Frage gestellt: Was braucht man, um guten Gewissens ein Urteil treffen zu können? – Das geht nicht mit einem guten Gefühl. Aus meiner Sicht geht das ausschließlich mit Fakten. An dieser Stelle kann ich nur das wiederholen, was Professor Jonas geschildert hat, nämlich dass man einen Plan vorlegt, der alle Bestandteile enthält, dass man den Vermögens-, Finanz- und

Ertragsplan offenlegt, entweder gegenüber den Abgeordneten, oder – die zweite Möglichkeit, die ich angedeutet habe – man lässt Fachleute mit einem Luftfahrtexperten auf die Unterlagen ohne geschwärzte Zahlen schauen, der sich auch das operative Geschäft anschaut und dann gegebenenfalls berichtet.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank. – Mir liegen im Augenblick noch neun Wortmeldungen vor. Gibt es darüber hinaus noch weitere Wortmeldungen? – Ich denke, wir brauchen eine Stunde, bis wir damit durch sind. Dann stelle ich vorläufig das Ende der Rednerliste fest.

Bevor ich aber in der Rednerliste weitergehe, möchte ich Herrn Staatssekretär Stich noch einmal das Wort geben. Danach fahren wir mit Herrn Brandl, Herrn Baldauf und Herrn Noss fort, anschließend mit Herrn Dr. Bollinger, Herrn Dr. Gensch und Herrn Bracht. Das Weitere lese ich danach vor. Herr Staatssekretär.

Herr Staatssekretär Stich: Ich möchte noch auf die Fragen eingehen, die an die Landesregierung gestellt worden sind. Herr Abgeordneter Junge, es ging insbesondere um den Artikel aus dem „Handelsblatt“. Sie haben beschrieben, dass bestimmte Szenarien gewünscht werden, einen eventuellen Erwerb gerade aus Fernost zu untersagen.

An dieser Stelle haben wir als Resultat des letzten Verkaufsverfahrens Ministerien auf Bundes- und Landesebene im Vorfeld sehr breit beteiligt, unter anderem die relevanten Bundesministerien in allen Sicherheitsbereichen, auch diejenigen, die die militärischen Sicherheitsinteressen zu berücksichtigen haben. Wir haben aber auch mit der amerikanischen Seite offen gesprochen, wie sie die Verkaufsabsichten bewertet. Letztendlich haben wir auch Gespräche mit dem Bundeswirtschaftsministerium geführt. Der zuständige Staatssekretär im Bundeswirtschaftsministerium ist ja in dem „Handelsblatt“-Artikel genannt. Wir haben durch die Bank Stellungnahmen bekommen, dass der von uns beabsichtigte Verkauf mit dem namentlichen bekannten Verkäufer aus dortiger Sicht keine Probleme aufwirft.

Parallel läuft im Moment noch das Verfahren nach dem AWG, das seit vorletzter Woche beim Bundeswirtschaftsministerium anhängig ist. Derzeit läuft noch die kontrollrechtliche Prüfung, das heißt die Fusionskontrolluntersuchung beim Bundeskartellamt.

Insofern können wir diesen Punkt jetzt eingehend insofern positiv bescheiden, als wir mit allen relevanten Stellen gesprochen haben. Auch von denjenigen, die in dem Artikel genannt worden sind, hat bisher niemand Probleme gesehen.

Wir würden uns gerne noch zum Thema Transparenz, Gesellschafterwechsel äußern, zumal mir, ehrlich gesagt, die Ausführungen von Herrn von Gehlen nicht ganz klar sind. Vielleicht kann Herr Professor van der Hout da noch Klarheit hineinbringen.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Herr Professor Dr. van der Hout.

Herr Prof. Dr. van der Hout: Was Gesellschafterwechsel angeht, so war dieses Thema vor allem in Bezug auf den hessischen Verkauf in der Presse. Für Rheinland-Pfalz ist festzuhalten, dass das Verkaufsverfahren durchgeführt wurde. Es gab ein Bieterkonsortium HNA/ADC, das ausgewählt wurde. Es war von Anfang an klar, dass der Käufer des rheinland-pfälzischen Geschäftsanteils eine noch zu gründende Projektgesellschaft nach deutschem Recht sein wird. Das ist jetzt die HNA Airport Group GmbH geworden. An diesem ganzen Szenario hat sich aus rheinland-pfälzischer Sicht überhaupt nichts geändert.

Aufseiten des Bieterkonsortiums ist Folgendes geschehen: Aus internen Gründen hat man dort entschieden, dass der große rheinland-pfälzische Anteil von der HNA gekauft wird, der kleinere Anteil von Hessen von der ADC. Das Land Rheinland-Pfalz hatte keinen Grund, dazu Bedenken zu erheben. Das ist eine Entscheidung aufseiten der Bieter gewesen.

Zum Zeitpunkt der Vertragsunterschrift durfte das Land ganz klar davon ausgehen, dass es bei der Konstellation HNA und ADC bleibt. Nach dem, was wir heute von Herrn Goetzmann gehört haben, ist das noch immer so. Er rechnet damit, dass der hessische Verkauf kurzfristig an die ADC erfolgt. Mir persönlich liegen keinerlei andere Informationen vor, dass es nicht dazu käme.

15. Sitzung des Innenausschusses am 29.03.2017
– Öffentliche Sitzung –

Aus rheinland-pfälzischer Sicht ist das eine gute Entwicklung für Sie gewesen. Sie haben die HNA als einen potenten Käufer bekommen. Da sehe ich keine Probleme.

Zu der analogen Anwendung des Vergaberechts: Diese Fragen sehe ich nicht; denn wir befinden uns hier nicht im Vergaberecht. Das Vergaberecht ist auf diesen ganzen Prozess überhaupt nicht anwendbar. Das ist kein Beschaffungsvorgang. Wir sind kein öffentlicher Auftraggeber. Daher kommt es konkret auf das Beihilferecht an. Das sind die zentral rechtlichen Maßstäbe. Im Beihilferecht haben Sie immer die Figur des privaten Investors, des privaten Verkäufers. Wenn Sie der private Verkäufer sind, Sie zwei in einem Konsortium haben und der große, potente Bieter am Ende Ihr Käufer wird, dann werden Sie als privater Verkäufer doch über diese Entwicklung glücklich sein und sich nicht darüber beschweren.

Daher sehe ich an dieser Stelle, wie es sich bis jetzt entwickelt hat, keine Probleme.

(Herr Abg. Licht: Herr Vorsitzender, darf ich genau hierzu eine wichtige Zwischenfrage stellen?)

Herr Vors. Abg. Hüttner: Ausnahmsweise, aber nur eine.

Herr Abg. Licht: Für das Verfahren ist zu beurteilen, wann wer wie Bieter war. Ich glaube, das ist wichtig zu wissen. Die ADC hat, wie ich schon einmal gesagt habe, allein die Kautionszahlung, ist also als alleiniger Bieter aufgetreten. Wann wurde im Verfahren aus ADC ADC/HNA, wann wurde aus HNA ADC, und wann wurde aus ADC allein HNA?

Herr Vors. Abg. Hüttner: Das war in der Tat nur eine Frage an die Landesregierung, auch wenn wie etwas länger war.

(Herr Abg. Baldauf: Aber eine gute Frage!)

Es antwortet Herr Professor Jonas.

Herr Prof. Dr. Jonas: Ich sage das ohne exakte Zeitpunkte; denn diese müsste ich jetzt nachschlagen. In dem zweiten Verkaufsverfahren hat sich schon zu Beginn ein Konsortium gemeldet, bestehend aus ADC und HNA. Das ist auch immer als Konsortium aufgetreten. Ich weiß jetzt aus dem Kopf nicht genau, wann die Unterscheidung zwischen ADC und der ADC Vermögensverwaltung gemacht wurde, die dann weiter aufgetreten ist. Aber ich glaube, das ist ein Unterschied, der Ihnen nicht so wichtig ist. Beide haben immer gesagt, sie wollen eine Projektgesellschaft gründen. Die Sicherheitszahlung, die angefordert wurde – ich glaube, das war im Oktober –, ist von der ADC oder von der ADC VV – das weiß ich jetzt nicht – überwiesen worden, aber abgestimmt in dem Konsortium.

In den Monaten Oktober, November, Dezember und Januar wurde uns mehrfach mitgeteilt, dass sich der Schwerpunkt in dem Konsortium zugunsten HNA verlagert. Zum Zeitpunkt des Verkaufs war dann die klare Aussage: Der Erwerber wird eine neu gegründete Gesellschaft – wie gesagt, das hat sich dahin entwickelt –, die dann sogar zu 100 % der HNA gehört, und ADC gibt sich damit zufrieden, den hessischen Anteil zu erwerben. Dass es eine Schwerpunktverlagerung hin zu HNA gibt, war schon auf den Weg gebracht; ich meine, schon im Dezember.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank, Herr Professor Jonas. – Herr Staatssekretär, Sie wollten noch etwas ergänzen.

Herr Staatssekretär Stich: Nur noch einen Punkt, weil wir auch noch gefragt worden sind, was an Unterlagen vorzulegen ist. Ich will dazu nur auf das verweisen, was sowohl Herr Professor Kühling als auch Herr Professor van der Hout dargelegt haben. Für uns durfte für die Verkaufsentscheidung keine Rolle spielen und für eine Angebotsabgabe kein Bewertungskriterium sein, dass ein Businessplan vorgelegt wird. Das ist jetzt von den beiden Beihilfeexperten mehrfach dargestellt worden. Ich glaube, diesen Maßstab muss man ein Stück weit an die Entscheidung anlegen, die letztlich bezüglich der Veräußerung der Geschäftsanteile durch den Landtag getroffen wird. Wir müssen berücksichtigen, dass es da EU-Regularien gibt, die wir hier nicht ganz außer Betracht lassen können.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank. – Wir fahren jetzt mit den Fragestellenden fort, nämlich mit Herrn Brandl, Herrn Baldauf und Herrn Noss. Zunächst Herr Brandl.

Herr Abg. Brandl: Herr Vorsitzender, ein Teil meiner Fragen würde sich erübrigen, wenn Herr Dr. von Gehlen zu dem Komplex, den die beiden Herren Professoren eben vorgetragen haben, direkt Stellung nimmt; denn ich hatte den Eindruck, er hat zu dem, was hier vorgetragen worden ist, eine Meinung. Dann brauche ich die ganzen Fragen nicht zu stellen, und wir hätten diesen Komplex im Sinne der Rechtssicherheit abgearbeitet.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Ihre Frage lautet also: Herr Dr. von Gehlen, was sagen Sie zu den beiden Professoren?

(Heiterkeit)

Herr Abg. Brandl: Das wäre das Persönliche; das habe ich nicht gefragt. Ich meine den Sachverhalt, den beide vorgetragen haben.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Dann hat Herr Dr. von Gehlen das so notiert.

Herr Abg. Brandl: Ich habe noch eine Frage an die Landesregierung. Wir haben jetzt gehört, es gibt keine Patronatserklärung. Aber haben Sie, Herr Stich, in den Verhandlungen eine Patronatserklärung erwogen bzw. gefordert? Wie wird aus Ihrer Sicht die Erfüllung der Pflichten durch die Projektgesellschaft nach Zahlung des Kaufpreises abgesichert? Gibt es außer diesem Kaufvertrag weitere Sicherungsmaßnahmen gegenüber der Projektgesellschaft? Herr Dr. von Gehlen kann vielleicht noch dazu Stellung nehmen, inwiefern bei Projekten in ähnlichen Größenordnungen solche Sicherungsmaßnahmen üblich sind.

Dann habe ich noch einen zweiten Komplex, nämlich das Thema Businessplan. Herr Dr. Kühling hat argumentiert, dass man diese Dinge getrennt betrachten müsse. Ich möchte auf die verschiedenen Verfahrensschritte verweisen. Wir beraten hier und am 26. April in abschließender Lesung über ein Gesetz. Es beinhaltet auch die ganzen Seitenstränge. Der Vertrag liegt diesem Gesetz zugrunde. Auch die Anlagen, die zu dem Vertrag gehören, sind Bestandteil davon. Das heißt, wir müssen an dieser Stelle natürlich auch über einen Businessplan beraten, der im Rahmen des Notifizierungsverfahrens notwendig ist. Würden Sie mir vor diesem Hintergrund zustimmen, dass wir, wenn der Landtag jetzt dieses Gesetz abschließend berät und beschließt, sehr wohl auch über die Gesamtkonstellation beraten müssen, die alle diese Dinge zum Inhalt hat?

Dann hätte ich noch eine letzte Frage an den Anzuhörenden Kühling.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Das waren aber schon drei Fragen.

Herr Abg. Brandl: Er hat erwähnt, dass er die Stellungnahme des Rechnungshofs zum ersten Hahn-Verkaufsverfahren gelesen und begleitet habe, die dem Landtag aber noch gar nicht vorliegt. Vor diesem Hintergrund hätte ich gerne gewusst, in wessen Auftrag Sie diese Stellungnahme bewertet haben, ob Sie – Sie haben auch gesagt, bestimmte Dinge könnten Sie nicht bewerten – ebenfalls in die Unterlagen geschaut haben, die uns Abgeordneten vorliegen, oder ob Sie dies nur anhand des Wissens, das Sie offensichtlich aus einem anderen Verfahren oder durch einen anderen Beauftragten erlangt haben, getan haben.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank, auch wenn es jetzt vier Fragen waren. – Herr Baldauf.

Herr Abg. Baldauf: Vielen Dank. – Herr Toldi, nur am Rande: Ein gutes Gefühl habe ich als Lautern-Fan auch nach jedem Sieg. Aber das heißt noch nicht, dass das nachhaltig ist.

(Heiterkeit)

Daher: Gefühle allein helfen uns hier wenig.

Herr Stich, ich will Ihnen nicht zu nahe treten, aber Sie sind ja klasse. Im Rahmen des § 613 a BGB wären die Arbeitnehmer wenigstens noch ein Jahr geschützt gewesen. Sie haben gerade erklärt, dass sie sofort kündbar sind. Überlegen Sie also bitte vorher, was Sie sagen. Das ist manchmal vielleicht nicht ganz so schlau.

15. Sitzung des Innenausschusses am 29.03.2017
– Öffentliche Sitzung –

Wir können jetzt mitnehmen: Das Minimum des Risikos beträgt mehr als 100 Millionen Euro. Das sind auf die nächsten Jahre gerechnet mindestens 20 Millionen Euro jährlich an Risiko, nämlich 80 Millionen Euro plus die 25 Millionen Euro.

Meine erste Frage richtet sich an Herrn Dr. von Gehlen. Herr Kollege, von Ihnen würde ich gerne wissen: Ist das Verfahren, wie es durchgeführt worden ist, aus Ihrer Sicht rechtssicher oder angreifbar?

Die zweite Frage geht an Sie, Herr Goetzmann. Wären Sie bereit, den kompletten Businessplan vorzulegen, nachdem Herr Stich in vorseilendem Gehorsam, obwohl er es gar nicht hätte machen müssen, schon Teile des Businessplans vorgelegt hatte, die aber kräftig geschwärzt waren? Herr Stich, das hätten Sie vielleicht besser nicht vorgelegt. Jetzt haben Sie es aber vorgelegt. Deshalb die Frage an Sie, Herr Goetzmann: Wären Sie bereit, alles vorzulegen?

Die letzte Frage, Herr Stich, anknüpfend an die Frage, ob Sie die Patronatserklärung gefordert haben. Welche Sicherungen haben Sie in dem gesamten Konstrukt für den Fall eingebaut – ich bitte, das nicht falsch zu verstehen; ich finde Ihre Antworten sehr ehrlich und gerade –, dass der Käufer die Erwartungen nicht erfüllen kann, was wir aufgrund des Risikogeschäfts nicht wissen können?

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank, Herr Baldauf. – Das ist die gleiche Frage, die Herr Brandl bereits gestellt hat.

Herr Abg. Baldauf: Sie ist weiter; sonst sagt Herr Stich nur etwas zur Patronatserklärung.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Dann Herr Noss noch in diesem Komplex.

Herr Abg. Noss: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Herr Goetzmann, zunächst ganz herzlichen Dank an Sie, dass Sie die Fakten, die Ihre Firma als Kaufgrundlage beschlossen hat, so darlegen, wie sie tatsächlich sind. In Sachen Kündigungsschutz ist für mich ganz klar, dass sich eine Firma nicht darauf einlassen kann. – Das ist mein erster Punkt.

Der zweite Punkt. Herr Hilger möchte bitte noch einige Dinge einflechten, was eine zeitliche Verschiebung mit sich bringen würde, wodurch das Ganze sicherlich noch teurer würde.

Bisher wurde von der CDU immer das Hohelied des Europarechts gesungen. Aber jetzt sind einige Herren da gewesen und haben deutlich gemacht, dass einiges von dem, was verlangt und in den Raum gestellt wird, europarechtlich gar nicht möglich wäre und dass dies dazu führen würde, dass der ganze Verkaufsvorgang eventuell rückgängig gemacht werden müsste.

Der Businessplan ist bereits angesprochen worden.

Dann sind verschiedentlich die Kosten thematisiert worden, die entstehen würden. Irgendeiner der Anzuhörenden hat 80 Millionen Euro prognostiziert. Gleichzeitig hat Herr Rosenbaum netterweise die Kosten angeführt, die entstehen, wenn der Laden dort oben dichtgemacht wird, wenn die Lichter ausgehen. Die sind nämlich in der mittelfristigen Betrachtung mindestens genauso hoch.

Deshalb die Frage, Herr Stich: Gibt es Alternativen zu dem jetzigen Vorgehen? Können wir mit irgendeinem Bieter, der sich eventuell melden würde, eine größere Rechtssicherheit für die gerade aufgezeigten, zweifellos vorhandenen Fragestellungen erzielen? Ich glaube, nein. Sie können das aber gerne sagen.

Was die Patronatserklärung betrifft: Vielleicht könnten Sie, Herr Kühling, noch etwas dazu sagen, ob sie beihilferechtlich überhaupt möglich wäre. Sagen Sie es bitte so, dass jeder versteht, dass der Businessplan beim Verkauf nicht notwendig ist, aber im Zusammenhang mit den Beihilfen vorhanden sein muss.

Danke schön.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank. – Ich würde gern mit der Landesregierung beginnen, weil diverse Fragen an sie gestellt worden sind. Herr Staatssekretär.

Herr Staatssekretär Stich: Zunächst zu den Fragen des Abgeordneten Brandl zu der Absicherung und der Patronatserklärung. Sie haben auf der einen Seite den Kaufpreis und auf der anderen Seite allgemein die Patronatserklärung angesprochen. Ich denke, der Kaufpreis könnte nicht besser abgesichert sein, als er es ist, weil dieses Mal in dem Vertrag vereinbart wurde, dass vor der notariellen Beurkundung der komplette Betrag auf ein Anderkonto beim beurkundenden Notar eingezahlt wird. Da liegt der Betrag auch. Daher ist der Kaufpreis sicher, sodass es da keiner weitergehenden Absicherung mehr bedarf.

Herr Goetzmann hat etwas verschwiegen, was die weitere Finanzierung der Gesellschaft angeht. Wenn Sie in dem öffentlich zugänglichen Vertrag in die Ziffer 2.4 schauen, dann werden Sie feststellen, dass der Käufer, mit dem wir als Land Rheinland-Pfalz die Finanzierung der Gesellschaft sichergestellt haben, in den Gesellschafterdarlehensvertrag eintritt. Das heißt, der Käufer hat den Gesellschafterdarlehensvertrag übernommen. Die FFHG hat gegen die Käufergesellschaft, die HNA Airport Group GmbH, einen Anspruch auf weitere Finanzierung aus diesem Gesellschafterdarlehensvertrag. Das steht in dem Vertrag so drin. Daher haben wir jetzt auch keine Patronatserklärung. Dies ist schon eine weitgehende Absicherung in dem Umfang, in dem sie bisher auch seitens des Landes bestanden hat.

(Herr Abg. Brandl: Haben Sie eine Patronatserklärung gefordert? Das war meine Frage!)

– Gefordert nicht. Wie gesagt: Das war die Problematik, die wir heute schon öfter hatten, mit der Bedingungsfreiheit, Beihilferecht, dass so etwas irgendwann durch das Beihilferecht natürliche Grenzen gesetzt sind.

(Frau Abg. Klöckner: Haben Sie darüber nachgedacht?)

– Wir denken im Rahmen dieser Vertragsverhandlungen über vieles nach; das ist völlig klar.

(Herr Abg. Baldauf: Das merkt man!)

Wir überlegen natürlich immer, wie wir etwas bestmöglich absichern können. Eine Grenze ist uns allerdings da gesetzt, wo dies dann gegen europäisches Beihilferecht, Gleichbehandlungsgrundsätze und Ähnliches verstößt.

Nun zu den Anmerkungen des Abgeordneten Baldauf zum § 613 a BGB. Ich habe das erwähnt, weil Herr Goetzmann ihn gestreift hatte. Das ging auch in Richtung der Frage der AfD-Fraktion, inwieweit die Arbeitsverhältnisse abgesichert sind. Bestehende Arbeitsverhältnisse, die fortbestehen, sind ja nicht schutzlos gestellt, sondern für sie gilt das ganz normale Arbeitsrecht. Dann kann nicht ohne Fristen gekündigt werden. Ich glaube, da ist jetzt das Verhältnis, das Sie aufmachen, zwischen § 613 a BGB und bestehenden Beschäftigungsverhältnissen ins gerade Licht zu rücken.

Herr Kollege Noss hat nach den Alternativen zum jetzigen Verkaufsverfahren gefragt. Diese Alternativen bestanden nicht, weil wir von vornherein gesagt haben – dazu haben wir auch eine umfassende Markterkundung durchführen lassen –, dass die Chancen des Flughafens in der Privatisierung liegen. Auf der Grundlage des dann durchgeführten Marktverfahrens gab es Angebote, unter denen wir auswählen mussten. Es gab einen Bieter, von dem wir gerade nach dem Vor-Ort-Besuch, den Minister Lewentz und ich im Februar gemacht hatten, die ganz klare Überzeugung hatten, und zwar jenseits aller beihilferechtlich zulässigen Bewertungen, einen Partner zu haben, der in Anbetracht seiner Struktur, seines flugaffinen Hintergrunds und dessen, was er an Flughäfen betreibt, in der Lage ist, einen Flughafen weiterzubetreiben. Ich sage das bewusst in dieser Einschränkung: Das war eine Einschätzung jenseits der beihilferechtlich zulässigen Bewertungsmaßstäbe, die wir hier anlegen durften und mussten.

Herr Abgeordneter Brandl, möchten Sie noch weitere Ausführungen zu der Patronatserklärung durch Herrn Professor Jonas oder Herrn Professor van der Hout haben?

(Herr Abg. Brandl: Ich gehe davon aus, dass das in dem Komplex von Herrn von Gehlen drin ist!)

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank an die Landesregierung. – Dann waren Fragen an Herrn Goetzmann gestellt. Danach kommen Herr Dr. von Gehlen und Herr Dr. Kühling dran.

Herr Goetzmann: Ich hatte es schon vorhin in meinem Eingangsstatement erwähnt: Wir gehen davon aus, dass die Vorlage des Businessplans nicht verpflichtend ist. Wir haben erst auf den ausdrücklichen Wunsch der Landesregierung hin Herrn Stich diese in Rot übertünchte Version zukommen lassen, die einzig und allein aus einem Designgesichtspunkt in Rot geschaffen wurde. Wollen wir doch einmal mit diesem Punkt aufräumen.

(Heiterkeit –

Herr Staatssekretär Stich: Und die von der CDU-Fraktion im Vorfeld angefordert worden war! –
Weitere Zurufe)

Das ist im Grunde genommen der Minimalkonsens, auf den wir uns einlassen. Wir tun das nicht – um es ganz deutlich zu sagen –, um Sie zu brüskieren oder Sie in Ihrer Entscheidungsfindung zu behindern. Aber wir sind ein privatwirtschaftliches Unternehmen, das seine Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse in einem angemessenen Umfang schützen muss, und zwar genau deswegen, damit wir Ihnen hinterher einmal sagen können: Nein, es hat keine Entlassungen gegeben.

Wenn wir all das, was wir tun wollen, schon jetzt der breiten Öffentlichkeit, aber vor allem auch unseren Wettbewerbern und unseren Kunden zur Kenntnis bringen, dann haben die alle wunderbar die Möglichkeit, sich in aller Ruhe darauf vorzubereiten. Das macht die Reaktion von uns darauf um ein Vielfaches schwerer, dass wir uns das dann nicht mehr zutrauen würden, weil es unternehmerisch keinen Sinn macht. Insoweit wäre, mit Verlaub, die Antwort auf Ihre Frage ein klares Nein.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank, Herr Goetzmann. – Herr Dr. von Gehlen.

Herr Dr. von Gehlen: Durch die Unterlagen ist ja nachgewiesen, dass es einen Bieterwechsel gab. Die Bieter mussten nämlich eine Sicherheit vorlegen, neben Handelsregisterauszügen und allem Möglichen. Ich hatte das schon vorgelesen. Das war ein phasenweiser Auswahlwettbewerb. Nur mit denjenigen, die die ersten Phasen durchschritten hatten, wurde dann überhaupt verhandelt. Verhandelt wurde nur mit denjenigen, die Bietersicherheiten für ihr Angebot gelegt hatten. Da gibt es unterschiedliche Vereinbarungen mit unterschiedlichen Bietern aufseiten der HNA und mindestens einen Wechsel der Bietersicherheit. Ob es dazwischen noch ein Konsortium oder Ähnliches gegeben haben mag, ergibt sich aus den schriftlichen Unterlagen nicht. Klar ist aber, dass ADC nur für sich selbst eine Bietersicherheit gestellt hat, für kein Konsortium. In dem fraglichen Dokument – das habe ich sehr genau gelesen – ist nicht die Rede von einem Konsortium, das durch eine Bieterzahlung von ADC abgesichert werden soll.

Dann zu der Frage von Herrn Baldauf, ob die Vergabe angreifbar ist. Natürlich ist sie angreifbar. Die Vergabestelle hat, unabhängig davon, ob hier das Vergaberecht entsprechend anwendbar ist oder nicht, gegen ihre eigenen Verfahrensvorschriften verstoßen und damit den Gleichbehandlungsgrundsatz verletzt. Wie gesagt: Das war ein dreistufiges Verfahren. Nur mit denjenigen, die am Ende mit ihren Handelsregisterauszügen und Bietersicherheiten erfolgreich waren, durfte verhandelt werden.

In der Bekanntmachung vom 23. Juli 2016 – ich habe sie gerade noch einmal aufgeblättert –, und zwar bei den Ergänzenden Angaben zu dem Verfahren S 141-256123, sind die drei Phasen in den Absätzen 8 bis 10 genannt, wie der Zugang zu dem Verfahren gestaltet war. Alle anderen Bieter, die nicht in den Genuss einer Bieterwechsellmöglichkeit gekommen sind, sind ungleich behandelt worden.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank, Herr Dr. von Gehlen. – Herr Professor Kühling.

Herr Prof. Dr. Kühling: Vielen Dank. – Zu der ersten Frage von Herrn Brandl, wenn ich sie richtig in Erinnerung habe, ob ich Einblick in den Businessplan hatte: Nein, den hatte auch ich nicht. Meine Aufgabe bezüglich des Gutachtens für das Innenministerium beinhaltete nur die Frage, was der beihilferechtliche Rahmen ist, also eine rein rechtliche Bewertung: Was sind die beihilferechtlichen Anforderungen, und wie geht man üblicherweise bei einem solchen Verkaufsprozess vor? Das sind die Erkenntnisse, die jetzt auch auf die zweite Verkaufsphase völlig analog anwendbar sind.

Dies hat Auswirkungen, die ich vielleicht einmal skizziere, weil jetzt aus verschiedenen Richtungen Fragen kamen. Ich glaube, dass diese Anforderungen allgemein nach wie vor unterschätzt werden. Ich möchte das Feld von hinten aufrollen und noch einmal zum Thema Bieterwechsel kommen. Wenn Sie

15. Sitzung des Innenausschusses am 29.03.2017
– Öffentliche Sitzung –

einen Bieter ausschließen wollen, weil Sie der Meinung sind, dass die Änderung in der Gesellschafterstruktur dazu führt, dass die Anforderungen nicht erfüllt werden, dann ist das der rechtfertigungspflichtige Vorgang, um das noch einmal zu sagen. Das heißt, Sie schließen einen Bieter aus, insbesondere wenn das der Bieter ist, der zu dem Zeitpunkt den höchsten Kaufpreis zu zahlen bereit ist oder der das beste Angebot hat. Das ist der rechtfertigungspflichtige Vorgang.

Da ich aber keinen Einblick in die Unterlagen hatte, kann ich jetzt nicht genau sagen, welche Gesellschafterstruktur vorher, zwischendurch und hinterher gewesen ist. Ich weise nur darauf hin: Der Verkäufer ist, wenn er anfängt, Bieter aufgrund dieser Änderung herauszunehmen, beihilferechtlich in dem Risiko, damit gegen ein offenes, transparentes und diskriminierungsfreies Verfahren zu verstoßen. Denn der Maßstab ist doch – um noch einmal den Satz in Erinnerung zu rufen, den Professor van der Hout gesagt hat –: Was würde ein privater Investor machen? Ein privater Investor, der am Ende den potenten Teil eines Konsortiums bekommt, der den höchsten Kaufpreis bietet, wird natürlich an diesem festhalten. Aber wie gesagt: Das ist vorbehaltlich der ganz genauen Analyse, wie diese Prozesse abgelaufen sind.

In der Beihilfemitteilung hat sogar die Kommission gesagt: Entscheidender Maßstab ist die Seriosität des Bieters. – Wenn in einem laufenden Prozess sogar noch jemand dazukommt, ist das grundsätzlich möglich, natürlich vorbehaltlich des Abgleichs mit den entsprechenden Ausschreibungsbedingungen. Wie gesagt: Das müsste man dann ganz genau prüfen. Ich weise nur darauf hin: Umgekehrt ist die Rechtfertigungslast.

Der zweite Punkt sind die Betriebsbeihilfen. Ich sehe, in der Gesetzesbegründung sind die Dinge tatsächlich damit verknüpft, auch in dem Anteilskaufvertrag. Aber noch einmal: Sie dürfen den Verkauf nicht davon abhängig machen, ob Ihnen der Businessplan gefällt oder nicht. Nach meinem Verständnis steht in dem Verkaufsvertrag, dass entsprechende Betriebsbeihilfen gewährt werden, wenn die Voraussetzungen der Leitlinien erfüllt werden und wenn das Genehmigungsverfahren von der Kommission positiv beschieden wird. Das wird der Prozess sein, in dem der Businessplan hinreichend geprüft werden kann und muss.

Ich räume ein: In der Gesetzesbegründung sind die Dinge insoweit miteinander verknüpft. Gleichwohl dürften Sie – noch einmal – den Abschluss des Verkaufsprozesses nicht davon abhängig machen. Das ist ein Punkt, den man noch einmal deutlich betonen muss. Denn was ist die Alternative? Die Alternative ist dann nicht, dass Sie einen anderen Bieter nehmen können. So, wie ich das verstanden habe, war für alle Bieter gleichermaßen Gegenstand der Verhandlungen, dass Betriebsbeihilfen in Aussicht gestellt werden, wenn die Voraussetzungen zur Gewährung dieser Betriebsbeihilfen bestehen. Nach meinem Verständnis könnten Sie jetzt einen der Bieter aufgrund dieser vertraglichen Vereinbarung nicht einfach aus dem Verkaufsprozess eliminieren.

Das würde mich zu der Patronatserklärung führen. Da stelle ich mir die Frage, was genau Sie mit der Patronatserklärung absichern möchten. Der Verkäufer als marktwirtschaftlich handelnder Akteur würde im Rahmen der Patronatserklärung oder insgesamt vor allem dafür sorgen, dass er den Kaufpreis bekommt. Herr Staatssekretär Stich hat dargestellt, dass dies hinreichend gesichert ist. Bei allem Weiteren, was Sie durch die Patronatserklärung absichern wollen, wäre in einem normalen marktwirtschaftlichen Verhandeln die Konsequenz, dass Sie irgendeine Gegenleistung dafür bringen müssen, sprich, dass der Kaufpreis sinkt oder sonst irgendetwas.

Das ist dasselbe Problem, das wir bei den Beschäftigungsgarantien – in welcher Form auch immer – haben. Natürlich könnte ein Käufer theoretisch freiwillig irgendwelche zusätzlichen Beschäftigungsgarantien geben. Das wird ein marktwirtschaftlich handelnder Käufer aber nur dann machen, wenn er dafür irgendeine Gegenleistung bekommt. Dann hätten wir wiederum eine Bedingung, die gegen das EU-Beihilferecht verstößt, weil dann nicht der Kaufpreis das maßgebliche Kriterium ist, sondern dann verzichtet man auf Teile des Kaufpreises, um bestimmte Beschäftigungsgarantien zu bekommen. Das ist das Problem. Das ist der Spagat, in dem sich der Verkäufer befindet, wenn er das Verkaufsverfahren beihilferechtskonform ausgestalten möchte.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank, Herr Professor Kühling.

(Herr Abg. Brandl: Meine Frage wurde nicht beantwortet!)

– Welche Frage wurde nicht beantwortet?

Herr Abg. Brandl: Ich hatte den Anzuhörenden Kühling gefragt, woher er die Informationen des Rechnungshofes hat und in wessen Auftrag er hineingeschaut hat. Wenn ich seine Ausführungen richtig verstanden habe, hat er die Unterlagen, die uns vorliegen, nicht gelesen. Er hat aber darüber hinaus Unterlagen gelesen, die wir nicht hatten. Da frage ich mich, in wessen Auftrag er diese Unterlagen, die dem Parlament nicht vorliegen, gelesen hat.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Herr Dr. Kühling, bitte.

Herr Prof. Dr. Kühling: Das habe ich doch gesagt. Ich habe mir für das Innenministerium die Frage der gutachterlichen Äußerung des Rechnungshofs angeschaut, der sich aber auf einen gänzlich anderen Vorgang bezieht, nämlich auf den ersten Verkaufsvorgang.

Herr Abg. Brandl: Das heißt, ein Teil des Geldes für die Gutachter fließt dann auch an Sie?

Herr Prof. Dr. Kühling: Welches Geld?

Herr Vors. Abg. Hüttner: Herr Dr. Kühling hat die Frage jetzt beantwortet. – Jetzt muss ich Herrn Stich fragen: War das noch eine Wortmeldung seitens der Landesregierung, oder hat sich das zwischenzeitlich erledigt? – Herr Stich.

Herr Staatssekretär Stich: Herr Dr. Kühling hat ja schon die wesentlichen Punkte genannt. Wir könnten noch auf den Aspekt des Vergaberechts in Relation zum Beihilferecht eingehen, weil dies eine Rolle gespielt hat.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Okay. – Jetzt habe ich noch sechs Wortmeldungen, und zwar in der Reihenfolge: Herr Dr. Bollinger, Herr Dr. Gensch und Herr Bracht. – Herr Stich, ich habe die Pause so verstanden, dass Sie fertig waren.

(Herr Staatssekretär Stich: Nein, nein!)

Ich trage die Rednerliste vor – danach kommen Sie dran –: Herr Dr. Bollinger, Herr Dr. Gensch und Herr Bracht, danach Herr Braun, Frau Brück und Herr Guth.

(Herr Abg. Guth: Ich ziehe zurück!)

– Ich hätte jetzt ohne eine Bitte geäußert. Wir fangen nämlich langsam an, Fragen doppelt und dreifach zu stellen. Wir sollten uns nun auf neue Fragen konzentrieren. Ich stelle die Frage in die Runde: Gibt es darüber hinaus noch weitere Wortmeldungen? – Das ist nicht der Fall. Damit schließe ich jetzt die Rednerliste. Herr Guth hat zurückgezogen.

Jetzt gebe ich das Wort noch einmal an die Landesregierung zur weiteren Darstellung. Herr Professor van der Hout.

Herr Prof. Dr. van der Hout: Ich mache es ganz kurz. – Ich wollte nicht die Einschätzung so im Raum stehen lassen, dass das Verkaufsverfahren, wie es die Landesregierung durchgeführt hat, vergaberechtlich angreifbar sei. Diese Einschätzung des geschätzten Kollegen teile ich nicht, und zwar ganz einfach deswegen nicht – wie vorhin schon gesagt –, weil der Vorgang nicht dem Vergaberecht unterliegt.

Ganz praktisch gesprochen: Wenn sich einer der unterlegenen Bieter mit einer Beschwerde an die Vergabekammer gewendet hätte, wäre diese Beschwerde nach meiner Einschätzung ganz klar von Anfang an unzulässig gewesen, weil das Vergaberecht mangels Beschaffungsvorgang nicht anwendbar ist. Daher teile ich die Einschätzung der vergaberechtlichen Angreifbarkeit des Verkaufsverfahrens nicht.

Danke.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Nun hat Herr Dr. Bollinger das Wort für seine Fragen.

Herr Abg. Dr. Bollinger: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Es gab jetzt mehrere Hinweise, dass der Businessplan und die Unterlagen nur den Anforderungen eines EU-Beihilfeverfahrens zu genügen hätten. Ich möchte festhalten, dass Sie den Landtag von Rheinland-Pfalz um Zustimmung zu einem Landesgesetz ersuchen, das dem Land Rheinland-Pfalz potenzielle Zahlungsverpflichtungen in Höhe von bis zu 100 Millionen Euro auferlegt. Dies sehen wir als unserem Gewissen verpflichtete Abgeordnete schon als eine politische Entscheidung, die wir im Interesse der Menschen und der Region unter Nutzung aller uns zur Verfügung stehenden Interessen treffen möchten. Wir würden im Interesse der Menschen und der Region gerne einem zukunftssicheren, sinnvollen Kaufvertrag zustimmen. Aber um ihm zuzustimmen, möchten wir einen plausiblen Plan haben, wie Sie den Flughafen wirtschaftlich betreiben können. Wir hätten gerne Sicherheiten dafür, dass der Standort und die Arbeitsplätze erhalten bleiben.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Herr Dr. Bollinger, bitte Fragen.

Herr Abg. Dr. Bollinger: Ich komme direkt dazu. Die Kollegen hatten ja auch eine Einleitung.

Ich kann Ihre Einstellung als privatwirtschaftliches Unternehmen verstehen, dass Sie Ihre unternehmerische Freiheit durch Sicherheiten nicht einschränken wollen. Aber wir als politische Verantwortungsträger brauchen eine Perspektive.

Zum Thema Sicherheiten habe ich Fragen an Herrn Burkhardt und an Sie, Herr Goetzmann.

Herr Burkhardt, habe ich Sie eben richtig verstanden, dass im Kaufvertrag keinerlei Sicherheiten oder Verpflichtungen des Käufers, abgesehen von der Regelung in der Flughafenrichtlinie, von der Sie sprachen, enthalten sind?

Sind bei den Beihilfen in Höhe von 100 Millionen Euro eventuelle Mitnahmeeffekte möglich, also dass Beihilfen ohne entsprechenden Gegenwert in Anspruch genommen werden?

Thema Businessplan. Sie hatten eben gesagt, Sie möchten einen solchen nicht der breiten Öffentlichkeit zugänglich machen. Es besteht aber die Möglichkeit, ihn vielleicht einem kleineren Gremium zugänglich zu machen. Ich glaube, Herr Hilger hatte den Vorschlag geäußert, ihn Wirtschaftsprüfern, Luftfahrtexperten, eventuell der Runde der Anzuhörenden zugänglich zu machen, idealerweise unter Inkludierung der Vermögens- und Finanzplanung. Wären Sie denn zu einem solchen Schritt bereit?

Vielen Dank.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Danke, Herr Dr. Bollinger. – Herr Dr. Gensch.

Herr Abg. Dr. Gensch: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Ich habe zunächst eine Frage an Herrn Goetzmann. Sie als HNA-Vertreter haben vorhin davon gesprochen, dass Sie 75 Millionen Euro Investitionssumme in Aussicht stellen. Beinhalten diese 75 Millionen Euro die 22,6 Millionen Euro Investitionsbeihilfe der Landesregierung, oder sind das die 75 Millionen Euro der HNA-Gruppe?

Zweitens würde ich Sie bitten, etwas Licht ins Dunkel zu bringen. Zumindest mir, Herr Goetzmann, ist nicht ganz klar, für wen Sie jetzt genau sprechen. Sie waren doch auch einmal für die ADC-Gruppe tätig. Sind Sie für diese Gruppe noch tätig? Sprechen Sie jetzt für die HNA? Seit wann sind Sie für die HNA tätig? Mir wäre sehr geholfen, wenn Sie diese Fragen beantworten könnten.

Ich hätte auch noch eine Frage an Herrn Staatssekretär Stich, und zwar ob sich in den letzten Tagen und Wochen erneut Verschiebungen bzw. Veränderungen im Bereich der Eigentümerstruktur entweder der ADC oder auch bei den Gesellschaftern der Hainan Air Travel Service Co. Ltd. ergeben haben. Da haben wir über die letzten zwei bis zweieinhalb Jahre immer einen stetigen Wechsel sowohl von Personen als auch von Strukturen bzw. von Namen erlebt.

Die letzte Frage an die Landesregierung: Wie hoch ist die Gesamtsumme der von der EU seit 2014 genehmigten Betriebsbeihilfen für den Flughafen Hahn für den Zeitraum von 2014 bis 2024, von denen die HNA nun noch 25,3 Millionen Euro abrufen kann? Sie wissen, dass sich diese Gesamtsumme aus der operativen Finanzierungslücke der Jahre 2009 bis 2013 errechnet. Deswegen muss es da einen konkreten Betrag geben, den ich Sie bitte, mir zu nennen.

Ich danke Ihnen.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Danke, Herr Dr. Gensch. – Herr Kollege Bracht.

Herr Abg. Bracht: Ich möchte zunächst zwei kurze Feststellungen vorausschicken und habe dann zwei Fragen.

Bezogen auf Herrn Professor Dr. Kühling und insgesamt möchte ich erstens feststellen, dass es nicht in Ordnung ist, wenn die Landesregierung Anzuhörenden Unterlagen des Rechnungshofs zur Verfügung stellt, die das Parlament in Auftrag gegeben hat, ihm aber nicht zur Verfügung stehen. Sie sind dem Parlament bisher vorenthalten worden. Das ist im parlamentarischen Verfahren nicht in Ordnung.

Die zweite Feststellung ist an Herrn Tuldi gerichtet. Er hat von der Euphorie in der Region gesprochen, die herrsche, und das als Begründung für seine positive Stellungnahme angeführt. Ich möchte ihn nur daran erinnern, dass 2009, als das Land die Anteile der Fraport übernommen hat, in weiten Teilen der Region eine ähnlich große Euphorie geherrscht hat. Wohin das geführt hat, wissen wir beide sehr genau. Ich glaube, deshalb sollten wir mit dieser Argumentation sehr vorsichtig sein.

Der erste Fragenkomplex zur Gesellschafterstruktur der HNA richtet sich an Herrn Goetzmann. Bei der Südwestfunk-Veranstaltung vergangene Woche ist ja bei der HNA von Staatsunternehmen gesprochen worden. Ich weiß nicht, wie Sie reagiert haben. Ich selbst konnte nicht dabei sein. Vielleicht können Sie zu dieser Frage etwas sagen. Ist die Mutter ein Staatsunternehmen? Sie haben mehrfach betont, dass das Käuferunternehmen privatwirtschaftlich unterwegs sei. Vielleicht können Sie zu der Struktur noch etwas sagen. Wer trifft dort die Entscheidungen? Besteht die Gefahr, dass der chinesische Staat in ein, zwei Jahren sagt: „Nein, wir machen nichts mehr am Flughafen Hahn, Schluss damit“, oder gibt es andere Entscheidungsstrukturen? Das wäre ganz wichtig für uns. Das hängt natürlich auch mit der Frage – darauf sind Sie aber schon eingegangen – des strategischen Interesses der HNA am Flughafen Hahn zusammen.

Der zweite Fragenkomplex betrifft die EU-Beihilfen. Da bin ich mir jetzt nicht hundertprozentig sicher. Wenn ich richtig informiert bin, hat die EU Beihilfeobergrenzen für den Flughafen Hahn festgesetzt. In dem Vertrag sind Beihilfen ausgehandelt worden. Die erste Frage: War das, was die EU vorgegeben hat, ein Obergrenze? Die zweite Frage: Die ausgehandelten Beihilfen scheinen die gleichen zu sein wie die gegebenenfalls ausgehandelten Obergrenzen. Wie kommen diese Beträge zustande? Orientieren sie sich an den Obergrenzen der EU? Wenn das so ist: Wie kam die EU zu diesen Obergrenzen, zu diesen Beträgen? Sind die willkürlich festgesetzt oder aufgrund bestimmter betriebswirtschaftlicher oder ähnlicher Daten festgelegt worden? Ich glaube, das ist für eine Bewertung seitens der Opposition, des Parlaments bezüglich der Beihilfen sehr wichtig.

Vielen Dank.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank, Herr Bracht. – Die Landesregierung hat das Wort. Herr Stich.

Herr Staatssekretär Stich: Herr Dr. Bollinger, Sie hatten gefragt, inwieweit es Absicherungen gibt, gerade im Hinblick auf die nicht unerheblichen Betriebsbeihilfen, die dem Flughafen gewährt werden. Der Beihilfebescheid liegt bisher nur im Entwurf vor, weil er von der Kommission noch nicht freigegeben wurde, einmal untechnisch gesagt. Er sieht vor, dass die Beihilfen nicht am Stück und auch nicht im Vorhinein ausgezahlt werden. Gerade die Betriebsbeihilfen setzen entsprechende Investitionen voraus, die dann von einem Wirtschaftsprüfer zu bestätigen sind. Sie werden erst nachjährig ausgezahlt. Das heißt, die Betriebsbeihilfe setzt voraus, dass man im Vorfeld eine entsprechende Zahlung hat. Daher haben wir dann eine ausreichende Absicherung.

Zu der Frage des Abgeordneten Dr. Gensch: Die Obergrenze bei den Betriebsbeihilfen liegt bei 25,3 Millionen Euro. Sie ist in dem Beihilfebescheid festgehalten worden. Dem liegt ein Berechnungsmodus in den Flughafenleitlinien zugrunde. Dazu würde ich jetzt gerne an Herrn Professor van der Hout übergeben, der Ihnen das garantiert deutlich besser erklären kann als ich.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Herr Professor van der Hout.

Herr Prof. Dr. van der Hout: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Bei den Beihilfen muss man zwischen den verschiedenen Arten unterscheiden. Zunächst einmal: Das sind keine EU-Beihilfen, das kommt nicht aus EU-Töpfen, sondern das sind staatliche Beihilfen, also deutsche Mittel.

Es gibt die Betriebsbeihilfen. Sie sind für den Zeitraum bis 2024 auf einen Maximalbetrag von 25,3 Millionen Euro festgelegt. Wie kommen wir zu diesem Betrag? Er wurde schon früher festgesetzt. Das ist die sogenannte anfängliche operative Finanzierungslücke, die bereits 2014 berechnet wurde. Aufgrund der zurückliegenden Jahresergebnisse hat man eine Projektion in die Zukunft gemacht, um zu schätzen, wie groß die Verluste der FFHG bis 2024 sein werden. Davon dürfen dann maximal 50 % als Betriebsbeihilfen in diesem Zeitraum fließen. Dieser Betrag findet sich auch in der Ausschreibung, und zwar schon in dem ersten Teil des Verkaufsverfahrens. Das heißt, er ist nie verändert worden. Er ist auch schon früher mit der Kommission nur unter anderen Vorzeichen abgestimmt worden.

(Zuruf des Herrn Abg. Dr. Gensch)

– Nein, davon ist noch nichts verbraucht, sondern man hat diese Betriebsbeihilfen bislang weder angefragt noch ausgezahlt. Warum? Weil der Zeitraum bis zur Privatisierung durch das Gesellschafterdarlehen abgesichert ist. Das ist sozusagen die Liquidität. Das sind aber keine Beihilfen, weil diese Summen jetzt bei dem Verkauf wieder komplett an das Land zurückfließen. Der Darlehensvertrag ist zu markt-konformen Bedingungen geschlossen worden. Auch das ist vorher mit der Kommission abgestimmt gewesen. Man hat sich den Topf, den man hatte, diese 25,3 Millionen Euro an Betriebsbeihilfen, bis 2024 aufgehoben, um damit – jetzt einmal bildlich gesprochen – die Braut für den Verkauf hübsch zu machen.

(Zuruf des Herrn Abg. Dr. Gensch)

– Bislang gab es keine Notifizierung bei der EU bezüglich der Betriebsbeihilfen. Das heißt, da ist nichts geflossen. Der Deckungsbeitrag ist bislang durch das Gesellschafterdarlehen finanziert worden.

Neben den Betriebsbeihilfen sind der zweite große Posten die Investitionsbeihilfen. Dabei ist ganz wichtig: Sie sind bislang weder versprochen noch rechtlich zugesichert. Vielmehr wurde in Aussicht gestellt, dass solche Investitionsbeihilfen in Zukunft fließen können. Sie fließen einzelprojektbezogen. Man muss in Zukunft mit einer Einzelnotifizierung für ein bestimmtes Infrastrukturvorhaben an die Kommission herantreten, zum Beispiel für die Erneuerung des Terminals. Dann kann für dieses Vorhaben eine Investitionsbeihilfe genehmigt werden, die immer maximal 50 % des Gesamtbetrags ausmachen kann. Wenn die HNA bis 2024 tatsächlich den vollen Betrag von 22,6 Millionen Euro an Investitionsbeihilfen erhalten möchte, muss sie denselben Betrag aus eigenen Mitteln zuschießen.

Darüber hinaus gibt es noch die erwähnten Erstattungen der Sicherheitsleistungen. Das sind im engeren Sinne keine Beihilfen, sondern staatliche Erstattungen für nicht wirtschaftliche Tätigkeiten, die aber in diesem Umfang zulässig sind.

Wenn Sie diese drei Beträge zusammennehmen, kommen Sie auf den Betrag von 70 Millionen Euro. Auf die 100 Millionen Euro kommen Sie nur, wenn Sie zusätzlich die vertraglichen Risiken mit einrechnen, die aber natürlich keine Beihilfen sind.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Damit ist die Landesregierung fertig. – Jetzt beantwortet Herr Goetzmann die an ihn gerichteten Fragen.

Herr Goetzmann: Herr Dr. Bollinger, Sie hatten gefragt, ob es andere Alternativen zur Vorlage des Businessplans gibt. Nein, die gibt es nicht. Wir haben gemerkt, wie unterschiedlich auch hier in diesem Gremium die flughafenspezifischen Kenntnisse verteilt sind. Haben Sie bitte Verständnis: Wir sind Privatunternehmer und müssen uns so aufstellen, dass wir das, was wir Ihnen heute hier andeuten, tatsächlich auch erfüllen können. Dafür brauchen wir einen bestimmten vertraulichen Umgang mit den Unterlagen.

Als Nächstes hatten Sie nach dem Mitnahmefaktor für Subventionen gefragt. Der monatliche Verlust beträgt derzeit 1,5 Millionen Euro. Wenn wir schon mehr wüssten, was sich mir aber noch nicht erschließt, könnten wir darüber reden. Aber faktisch gibt es keine Möglichkeit für einen Mitnahmefaktor,

15. Sitzung des Innenausschusses am 29.03.2017
– Öffentliche Sitzung –

wenn Sie eben gehört haben, was die Investitionsbeihilfen angeht, wenn Sie sich die Summe der operativen Beihilfe anschauen. Da hätte man sich ein anderes Geschäftsfeld suchen müssen.

Auch an dieser Stelle noch einmal ganz deutlich: Die HNA möchte diesen Flughafen an diesem Standort flugbetrieblich entwickeln und einen Referenzflughafen in Europa schaffen.

Herr Dr. Gensch hatte gefragt, ob sich in den 75 Millionen Euro auch die Beihilfen befinden. Ja, die Investitionsbeihilfen haben wir darin eingerechnet, weil sie in den Folgejahren im Falle der Notifizierung ausgezahlt werden. Deswegen haben wir die Spanne immer mit 50 bis 75 Millionen Euro angegeben.

Sie hatten dann gefragt, für wen ich hier bin. Ganz klar: Ich bin heute für die HNA Airport Group hier und habe für sie auch eine Sprechberechtigung.

Weiterhin hatten Sie sich danach erkundigt, wie es mit meiner beruflichen Verbindung zur ADC steht. Ich habe den Bieterprozess für das gesamte Konsortium begleitet. Das sind sowohl die ADC als auch die ADC VV und die HNA. Ich glaube, mehr gibt es dazu nicht zu sagen, allerhöchstens noch, dass ich immer über die Fragen des Bieterwechsels erstaunt bin. Aber das ist jetzt etwas anderes.

Dann hatten wir die Frage von Herrn Bracht hinsichtlich der letzten Woche getroffenen Aussage von Herrn Vermeer, dass es sich bei der HNA um ein Staatsunternehmen handeln solle. Ich habe schon in der letzten Woche an diesem Punkt geschluckt. Ich glaube, das lässt sich nach gängigen Definitionen nur schlechterdings behaupten. Man muss aber in aller Fairness sagen: Natürlich hat der chinesische Staat auch auf solche privatwirtschaftlichen Unternehmen eine gewisse Einwirkung. Ich habe das Wort „Einfluss“ bewusst vermieden. Sie sehen das allein schon an der Fragestellung der Möglichkeit der Berechtigung zu Auslandsinvestitionen. Hier findet eine Kontrolle des Staates statt. Da findet natürlich eine Einwirkung statt. Das muss man klar dazu sagen.

Zu der Frage nach dem strategischen Interesse: Das strategische Interesse hält sich beim Flughafen Hahn erst einmal in überschaubaren Grenzen; denn vor aller Strategie ist dort erst einmal das Ziel, den Flughafen profitabel zu betreiben. Schon allein das zu schaffen, ist eine große Herausforderung. Es wird dann ein Referenzprojekt sein. Die Überlegung ist, einen Flughafen in Zentraleuropa zu haben. Ich glaube, mit allen Schwierigkeiten, die wir jetzt hinreichend bemüht haben, ist der Flughafen Hahn, wenn er denn zu dem entwickelt ist, worauf wir hinauswollen, durchaus gut gelegen und bietet für alle Marktteilnehmer entsprechende Chancen.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank, Herr Goetzmann. – In dieser Runde hat zuletzt noch Herr Burkhardt das Wort.

Herr Burkhardt: Noch einmal: Maßgeblich für die ganze Veräußerung ist der notarielle Kaufvertrag. Das Gesetz dient ausschließlich dazu, den notariellen Kaufvertrag zu gewähren. In dem Moment, in dem der Landtag dem notariellen Kaufvertrag zustimmt, ist der Flughafen verkauft, und das Gelände ist weg.

Der Verkäufer – ich kann es nur noch einmal wiederholen – leistet weitere Betriebshilfen. Der Verkäufer beabsichtigt, die wirtschaftliche Entwicklung des Flughafens Hahn zu unterstützen. Der Verkäufer haftet für die Altlasten. Der Verkäufer erstattet Mittelabflüsse. Der Verkäufer investiert in Brandschutz und Rettungsdienst 27 Millionen Euro und leistet Investitionsbeihilfen in Höhe von 22,6 Millionen Euro. Wenn ich eine chinesische Firma bin, dann greife ich das Geld ab. Ich komme mit eigenen Leuten, mache das selbst und stelle Rechnungen. Ich arbeite sehr viel mit China. Ich weiß, wie das läuft.

Das Land Rheinland-Pfalz gibt alle Möglichkeiten aus der Hand, am Flughafen Hahn jemals wieder einzugreifen. Sie können nichts mehr machen. Der Flughafen ist weg. Die HNA lehnt sich zurück. Notfalls ist man insolvent und macht Pleite. Dann hat die HNA vielleicht 500.000 Euro verloren.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank für die Beantwortung der Frage. – Herr Dr. Gensch hat mir signalisiert, dass er noch eine Detailnachfrage dazu hat.

Herr Abg. Dr. Gensch: Keine Nachfrage, sondern eine Frage wurde von der Landesregierung nicht beantwortet. Das war die Frage, ob sich in den letzten Tagen bzw. Wochen erneute Verschiebungen,

15. Sitzung des Innenausschusses am 29.03.2017
– Öffentliche Sitzung –

Veränderungen im Bereich der Eigentümerstruktur der ADC GmbH bzw. bei den Gesellschaftern der Hainan Air Travel Service Co. Ltd. ergeben haben.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Diese Nachfrage nehmen wir noch auf. – Als Nächsten haben wir noch Herrn Braun und anschließend die Kollegin Brück. Dann sind wir am Ende der Rednerliste. Herr Kollege Braun.

Herr Abg. Dr. Braun: Ich möchte nur darauf hinweisen: Wir wollen den Flughafen tatsächlich verkaufen und keinen Einfluss darauf ausüben. Dazu sind wir ja im Verfahren.

Die CDU-Fraktion hat gefordert, dass Arbeitsplätze garantiert werden sollen, dass eine Patronatserklärung abgegeben werden soll, dass der Businessplan nicht geschwärzt ist und dass die Altlasten eventuell durch den Käufer beseitigt werden. Ich möchte die Landesregierung bzw. Herrn Professor Jonas fragen: Gab es denn ein Angebot, das dies umfasst hat und noch positiv mit Geld unterlegt war, oder gab es keine Angebote in die Richtung, dass Arbeitsplätze vollumfänglich erhalten werden und eventuell auch noch gezahlt wird? Denn entscheidend für uns ist natürlich: Ist das tatsächlich das beste Angebot, oder gab es Angebote mit anderen Versprechungen, die nicht berücksichtigt wurden?

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank, Herr Kollege Dr. Braun. – Frau Kollegin Brück.

Frau Abg. Brück: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. – Auch ich ziehe meine Wortmeldung zurück, weil alles gefragt worden ist, was man fragen kann. Insofern vielen Dank an die Anzuhörenden und einen besonderen Dank an die Landesregierung, an Herrn Stich, dass er die Frage des Personals und die arbeitsrechtlichen Punkte klargestellt hat. Das ist auch mir besonders wichtig gewesen.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Der Dank wäre jetzt meine Aufgabe gewesen. – Die Landesregierung beantwortet nun noch die offene Frage von Herrn Dr. Gensch und dann die Frage von Herrn Dr. Braun.

Herr Staatssekretär Stich: Herr Dr. Gensch, Herr Professor Jonas könnte dazu die Fakten nennen, die wir haben.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Herr Professor Jonas.

Herr Prof. Dr. Jonas: Das war die Frage nach dem Gesellschafterwechsel. Etwa eine Woche nach dem Notarvertrag zum Verkauf des rheinland-pfälzischen Anteils hat uns die ADC mitgeteilt, dass es einen Gesellschafterwechsel bei der ADC VV gab, dass die ADC VV jetzt nicht mehr im Eigentum der ADC steht, sondern an eine chinesische Privatperson veräußert wurde. Das hat zu den allseits bekannten Irritationen auf hessischer Seite geführt. Bei der HNA Airport Group und ihren Gesellschaftern sind uns keine Veränderungen bekannt.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Herr Professor Jonas, vielleicht könnten Sie auch noch die Frage von Herrn Dr. Braun beantworten, ob es Bieter gab, die sozusagen alles geboten haben.

Herr Prof. Dr. Jonas: Gab es Angebote von anderen Bietern, die Sicherheiten oder Garantien zu Arbeitsplätzen umfassten? – Solche Angebote gab es nicht. Wir haben aber auch gar nicht danach fragen dürfen, um das ganz klar zu sagen. Wir befinden uns in einem Veräußerungsprozess, der von der EU-Kommission im Detail beäugt wird. Wir müssen uns verhalten, wie sich ein privater Veräußerer verhält. Das kann man kritisieren und für wirtschaftlich fehlleitend halten. Aber die Auffassung der EU-Kommission ist: Ein privater Veräußerer interessiert sich nicht dafür, was der Erwerber mit der erworbenen Gesellschaft macht.

Wir mussten unseren Prozess so sauber gestalten, dass wir nicht Gefahr laufen, die Wahl des Käufers davon abhängig zu machen, dass er uns schöne Versprechungen für die Zukunft macht. Danach durften wir nicht fragen. Deswegen haben wir in den Verträgen solche Dinge wie Patronatserklärung oder Arbeitsplatzgarantien schlicht nicht verhandeln dürfen.

Herr Vors. Abg. Hüttner: Vielen Dank. – Jetzt sind wir am Ende der Anhörung. Ich bedanke mich in meiner Verantwortung als Vorsitzender – Frau Kollegin Brück hat dies schon zum Teil gemacht – ganz herzlich bei allen Anzuhörenden, die Sie die Reise und die Einsichtnahme in die Unterlagen auf sich

15. Sitzung des Innenausschusses am 29.03.2017
– Öffentliche Sitzung –

genommen haben. Mein Dank richtet sich auch an die Landesregierung. Die Anhörung, die wir heute erlebt haben, war etwas Außergewöhnliches; denn üblicherweise hat die Landesregierung bei einer Anhörung lediglich zuzuhören. Heute haben wir sie komplett mit eingebunden, was auch der ausdrückliche Wunsch des Parlaments war. Herzlichen Dank!

Damit sind wir am Ende dieses Tagesordnungspunktes.

Punkt 9 der Tagesordnung:

Bildungsgang „Staatlich geprüfte Assistentin/Staatlich geprüfter Assistent für Polizeidienst und Verwaltung“ an den Berufsbildenden Schulen in Bad Kreuznach, Lahnstein und Ludwigshafen

Antrag nach § 76 Abs. 2 Vorl. GOLT

Fraktion der FDP

– Vorlage 17/1181 –

wird auf Antrag der Fraktion der FDP abgesetzt.

Punkt 2 der Tagesordnung:

- a) **...tes Landesgesetz zur Änderung der Verfassung für Rheinland-Pfalz (für eine fortschrittliche, lebendige Demokratie)**
Gesetzentwurf
Fraktion der AfD
– Drucksache 17/2078 –

- b) **Landesgesetz über das Verfahren bei Volksinitiativen, Referenden, Volksbegehren und Volksentscheiden**
Gesetzentwurf
Fraktion der AfD
– Drucksache 17/2240 –

Herr Abg. Junge führt zur Begründung aus, nach der ersten Einbringung des Gesetzentwurfs zur Verfassungsänderung habe sich seine Fraktion sehr intensiv mit den hierzu vorgebrachten Argumenten der anderen Fraktionen in der Plenarsitzung befasst und als Ausfluss den Gesetzentwurf heute auf die Tagesordnung gesetzt.

Die Enquete-Kommission „Bürgerbeteiligung“ habe während ihrer Dauer über direkte Demokratie in Rheinland-Pfalz beraten und das Ausländerwahlrecht mit einbeziehen wolle. Eine Änderung des Ausländerwahlrechts könne jedoch über eine Änderung des Artikels 28 Grundgesetz vorgenommen werden. Deshalb könne diese Haltung nur als Beleg gesehen werden, keine Kompromisse eingehen und den Gesetzentwurf auf keinen Fall mittragen zu wollen

Obwohl die CDU-Fraktion sich derzeit mit einem entsprechenden Gesetzentwurf befasse und sich die Ampelkoalition im Koalitionsvertrag dafür ausgesprochen habe, verweigerten die anderen Fraktionen ihre Zustimmung, zumindest aber die inhaltliche und sachliche Diskussion.

Er bitte deshalb, auch im Sinne der Bürgerinnen und Bürger und aufgrund eines gemeinsamen Konsenses, direkte Demokratie auch in Rheinland-Pfalz umzusetzen, sich ernsthaft mit dem Gesetzentwurf der AfD auseinanderzusetzen, zumal seine Fraktion in einzelnen Punkten durchaus kompromissbereit sei. Er gebe zu bedenken, dass eine Ablehnung allein aus rein parteipolitischen Überlegungen bei den Bürgerinnen und Bürgern sicherlich nicht gut ankommen werde.

Die in der Plenarsitzung dazu gebrachten Gegenargumente seien zum großen Teil unsachlich gewesen. Die Vertreter der Fraktion der CDU hätten sich nur zu Verfahrenspunkten und redaktionelle Ungenauigkeiten geäußert, jedoch weder inhaltlich noch sachlich argumentiert. Deshalb bitte er darum, diese sachliche und auf den Inhalt bezogene Diskussion jetzt zu führen und den Antrag im Detail im Ausschuss weiter zu behandeln.

Frau Abg. Schellhammer legt dar, die Regelungsmöglichkeiten für mehr direkte Demokratie in Rheinland-Pfalz seien über mehrere Jahre hinweg in der zuständigen Enquete-Kommission beraten worden, weshalb der vorliegende Gesetzentwurf sehr genau bewertet werden könne sowohl inhaltlich als auch von der Herangehensweise her.

Namens der Ampelkoalition komme vor dem Hintergrund, dass eine Verfassungsänderung einer breiten Mehrheit bedürfe, als Adressat für eine Verfassungsänderung nur die Fraktion der CDU infrage, um die notwendigen Gespräche zu führen.

Herr Abgeordneter Junge habe davon gesprochen, dass seine Fraktion auf die Gegenargumente der Koalitionsfraktionen in der ersten Beratung des Gesetzentwurfs eingegangen sei. Das sei aber nur zum Teil richtig; denn die Fragen zu der Finanzierung oder andere, sachliche Argumente hätten keine Umsetzung in diesem Gesetzentwurf gefunden.

Ebenfalls sei ausgeführt worden, dass die Empfehlungen der Enquete-Kommission weitgehend umgesetzt würden. Auch dies sei nicht der Fall; denn beispielsweise würden Änderungen zum Thema fakul-

15. Sitzung des Innenausschusses am 29.03.2017
– Öffentliche Sitzung –

tatives Referendum vorgeschlagen, was die Enquete-Kommission aus wohlweislicher Überlegung heraus nicht getan habe. Gleiches gelte für die Abstimmungsquoren. Sie könne es nur als fatal bezeichnen, wenn ein obligatorisches Referendum in Bezug auf eine Verfassungsänderung durchgeführt werde, aber kein Abstimmungsquorum gegeben sei. Auch das sei ein Beleg dafür, dass der Gesetzentwurf der Fraktion der AfD an dieser Stelle nicht durchdacht sei. Dies sei mit einer der Gründe, warum ihre Fraktion den Gesetzentwurf ablehnen werde.

Mit diesem Landesgesetz zur Änderung der Verfassung gehe ein Landesgesetz über das Verfahren bei Volksinitiativen, Referenden, Volksbegehren und Volksentscheiden einher. Dieses Gesetz mache jedoch nichts anderes als die entsprechenden Paragraphen aus dem Landeswahlgesetz in ein neues Gesetz zu fassen und kleinere Änderungen, die in dem verfassungsändernden Gesetzentwurf beinhaltet seien, zu übertragen.

Nach ihrem Dafürhalten bilde das Landeswahlgesetz diesen Regelungsgegenstand sehr gut ab, weshalb keine Veranlassung gesehen werde, hierfür ein eigenes Gesetz auf den Weg zu bringen.

Herr Abg. Lammert legte dar, auch seine Fraktion werde diese beiden Gesetze ablehnen. Die entsprechenden Gründe seien schon im Plenum dargelegt worden, weshalb er sie nicht noch einmal wiederholen wolle. Seine Fraktion erachte die vorgeschlagenen Änderungen als nicht nachvollziehbar und für falsch. Sie habe sich im Rahmen des Minderheitenvotums der Enquete-Kommission klar positioniert. Diese Position nehme die Fraktion der CDU auch aktuell ein, so wie er es in der Plenarsitzung formuliert habe.

Der Ausschuss beschließt mit den Stimmen der Vertreterinnen und Vertreter der Fraktionen der SPD, der CDU, der FDP und des BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimme des Vertreters der Fraktion der AfD dem Landtag die Ablehnung des Gesetzentwurfs der Fraktion der AfD – Drucksache 17/2078 – zu empfehlen (siehe Vorlage 17/1265).

Der Ausschuss beschließt mit den Stimmen der Vertreterinnen und Vertreter der Fraktionen der SPD, der CDU, der FDP und des BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimme des Vertreters der Fraktion der AfD dem Landtag die Ablehnung des Gesetzentwurfs der Fraktion der AfD – Drucksache 17/2240 – zu empfehlen (siehe Vorlage 17/1266).

Darüber hinaus beschließt der Ausschuss mit den Stimmen der Vertreterinnen und Vertreter der Fraktionen der SPD, der CDU, der FDP und des BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimme des Vertreters der Fraktion der AfD auf die Berichterstattung zu verzichten.

Mit einem Dank an die Anwesenden schließt **Herr Vors. Abg. Hüttner** die Sitzung.

gez. Berkhan
Protokollführerin

Anlage

Landtagsverwaltung:

Follman, Karin
Klockner, Sabine
Berkhan, Claudia

Kampfer, Stefan

Regierungsdirektorin
Regierungsrätin
Oberregierungsrätin im Sten. Dienst des Landtags
(Protokollführerin)
Gaststenograph (Protokollführer)