

Kurzbericht

öffentlich

– ohne Beschlussprotokoll –

63. Sitzung – Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

21. Dezember 2022, 15:02 bis 16:30 Uhr

Anwesend:

Vorsitz: Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten)

Stellv. Vorsitz: Manfred Pentz (CDU)

CDU

Dirk Bamberger
Jürgen Banzer
Michael Ruhl

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Kaya Kinkel
Katrin Schleenbecker
Katy Walther

SPD

Elke Barth
Tobias Eckert
Stephan Grüger
Oliver Ulloth

AfD

Klaus Gagel
Andreas Lichert

Freie Demokraten

Oliver Stirböck

DIE LINKE

Jan Schalauske

fraktionslos

Walter Wissenbach

Fraktionsassistentinnen und -assistenten:

CDU: Ilka Heil
 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Jan Alexander Fröhlich
 SPD: Raphael Oidtmann
 AfD: Meysam Ehtemai / Olaf Schwaier
 Freie Demokraten: Tobias Schmidt
 DIE LINKE: Thomas Völker

Landesregierung, Rechnungshof, etc.

Name (bitte in Druckbuchstaben)	Amtsbe- zeichnung	Ministerium, Behörde
Paul Meißner	M	HMWEUW
Zorica Holmann	TB'in	HMWEUW
SPÄKER	TB	'1
Schwane		HMWEUW
Schleht-Kehage, Heide	RD	StK
Markus Schmidt	Leit. ZJ	Udessa Mobil
Dr. Schulte	MM	HMWEUW

Protokollführung: RDirin Heike Schnier

Der **Vorsitzende** begrüßt die Anwesenden, gratuliert den Abg. J. Michael Müller (Lahn-Dill), Klaus Gagel, Birgit Heitland und Tobias Eckert zu ihren kürzlich begangenen Geburtstagen und stellt Einvernehmen fest, den Dringlichen Berichtsantrag in öffentlicher Sitzung zu behandeln.

(Stellv. Vors. Abg. Manfred Pentz übernimmt den Vorsitz.)

Dringlicher Berichtsantrag
Fraktion der Freien Demokraten
Vollsperrung der L 3011 bei Lorsbach
– Drucks. [20/9708](#) –

Minister **Tarek Al-Wazir**: Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich will mit Blick auf unsere zuhörenden Gäste fragen, ob ich ausnahmsweise die Fragen mit vorlesen soll; denn sie haben in aller Regel die Landtagsdrucksachen nicht dabei. – Dann machen wir es so, damit auch klar ist, worum es geht.

Soll ich auch Ihre Vorbemerkung vorlesen, Herr Dr. Naas?

(Abg. Dr. Stefan Naas: Gerne! Ich freue mich, wenn Sie Text von mir vorlesen!)

Dann lese ich jetzt die Vorbemerkung der Antragsteller, der Freien Demokraten, vor, danach meine Vorbemerkung und danach die Fragen und die Antworten.

Vorbemerkung der Antragsteller: *Hessen Mobil hat am 22. September 2021 im Ortsbeirat Lorsbach der Kreisstadt Hofheim am Taunus die Planungen für die Erneuerung einer Stützwand zur Sicherung des Höhenversatzes an der L 3011 zum sogenannten Mühlgraben vorgestellt. Im Zuge der Bauarbeiten soll zusätzlich die Straßenführung am Ortseingang von Lorsbach durch einen größeren Kurvenradius entschärft werden. Aus Sicht von Hessen Mobil machen die Bauarbeiten eine zwölfmonatige Vollsperrung erforderlich. Um von Lorsbach in die Kernstadt Hofheim zu gelangen, eine Strecke von derzeit 2 km, weist Hessen Mobil eine Umfahrung von 18 km über Eppstein, Kelkheim-Fischbach und Kelkheim-Mitte aus. Ortskundige werden voraussichtlich eine wesentlich kürzere Umfahrung über Hofheim-Langenhain nutzen, die für den Massenverkehr und Lkws nicht ausgelegt ist. Eine von dem Aktionsbündnis L 3011 präferierte Ausweichstrecke über das Gelände eines angrenzenden Reiterhofs wurde von Hessen Mobil mit dem Hinweis verworfen, die Alternative könne aus Zeitgründen und angesichts der fortgeschrittenen Planung nicht mehr berücksichtigt werden. Nach Abschluss der Bauarbeiten an der Ortseinfahrt ist eine weitere Vollsperrung am Ortsausgang von Lorsbach zu befürchten, wenn ein Radweg von Lorsbach nach Eppstein realisiert werden soll.*

Hessen Mobil argumentiert, dass es für die Lösung mit der Umfahrung der Baustelle über das Gelände des Reiterhofs zu spät sei, weil zwischen Vorbereitung der Ausschreibung für diese Umfahrungsbaumaßnahme, der Beantragung einer erweiterten Plangenehmigung, der Ausschreibung, der Vergabe und der Bauausführung ein Vorlauf von einem Jahr erforderlich sei.

Daher sei die Frist bereits im Frühjahr 2022 abgelaufen. Das Aktionsbündnis hat bereits Ende Mai 2022 mitgeteilt, dass der Korridor für eine Einigung mit dem Reiterhof für eine Ausweichstreckenführung besteht. Bei dem Termin des Petitionsausschusses am 11. November 2022 wurde eine, wenn auch nicht notariell beurkundete, Vereinbarung mit dem Reiterhof vorgelegt. Das Aktionsbündnis argumentiert indes, dass der zwischenzeitlich erteilte Objekt- und Fachplanungsauftrag unproblematisch um das Umfahrungskonzept ergänzt werden könnte, da eine solche Auftragsergänzung (bis zu 20 % des ursprünglichen Auftragswertes) ohne Weiteres, insbesondere ohne erneute Ausschreibung, möglich sei. Hessen Mobil und das zuständige Ministerium haben anlässlich des Vor-Ort-Termins des Petitionsausschusses am 11. November 2022 zugesagt, die aufgezeigte Umfahrung der geplanten Baustelle erneut zu prüfen und eine Rückmeldung zu geben.

Jetzt kommt meine Vorbemerkung: Um den aufgrund des schlechten Bauwerkszustandes der Stützmauer nicht aufschiebbaren Baubeginn im März/April 2023 gewährleisten zu können, musste Hessen Mobil spätestens im März 2022 die Entscheidung darüber treffen, ob das Vorhaben mit einer Umfahrung an der Kläranlage zwecks Vermeidung einer zwölfmonatigen Vollsperrung der L 3011 vorbereitet werden kann.

Daher hat Hessen Mobil bereits frühzeitig das Gespräch mit dem Besitzer des Reiterhofs gesucht. Die seitens Hessen Mobil geführten Verhandlungen bezüglich der für die Umfahrung benötigten Flächen scheiterten jedoch an der schriftlichen Absage des Besitzers des Reiterhofs am 08.12.2021. Im Anschluss sah die Stadt Hofheim ihrerseits die Möglichkeit, mit dem Besitzer einig zu werden. Um die notwendigen Planungen für die Umfahrung noch in den Zeitplan bis zum Baubeginn im Frühjahr 2023 integrieren zu können, wurde für die Einigung zwischen der Stadt und dem Reiterhof zunächst ein Zeitraum bis Mitte Februar 2022 vereinbart. Dieser Zeitraum wurde zuletzt bis Ende März 2022 verlängert. Auch der Stadt Hofheim gelang es nicht, eine rechtsverbindliche Einigung mit dem Besitzer des Reiterhofs herbeizuführen. Deswegen musste Hessen Mobil wegen des sehr schlechten Zustands der Stützmauer entscheiden, die Baumaßnahme schnellstmöglich einzuleiten, da bereits viel zu viel Zeit vergangen war.

Hessen Mobil bereitet derzeit die Ausschreibungsunterlagen für den Ersatzneubau der Stützwand an der L 3011 zwischen Hofheim und dem Ortsteil Lorsbach vor. Die Ausschreibung soll noch in diesem Jahr veröffentlicht werden. Ziel ist es, mit der Baumaßnahme im März/April 2023 zu beginnen, um das fortgeschrittene Schadensbild am Bauwerk schnellstmöglich zu beseitigen.

Der nun von der Stadt Hofheim und dem Reiterhof unterzeichnete Letter of Intent wurde Hessen Mobil erst im Rahmen des Ortstermins des Petitionsausschusses am 11.11.2022 vorgelegt, und – ich wiederhole es –: Es ist nur eine Absichtserklärung.

(Zuruf: Nein!)

– Doch. Eine rechtsverbindliche Einigung könnte nur zwischen dem Land Hessen und einem Grundstückseigentümer getroffen werden. Das ist der Hintergrund.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich den Dringlichen Berichtsantrag im Einvernehmen mit dem Chef der Staatskanzlei wie folgt:

Frage 1: Wurde die angekündigte erneute Prüfung inzwischen vorgenommen?

Frage 2: Falls ja: Mit welchem Ergebnis?

Frage 3: Falls nein: Wann wird diese durchgeführt?

Frage 5: Welche Argumente werden gegen die Ausweichstrecke angeführt?

Frage 6: Welche Möglichkeiten gibt es aus Sicht der Landesregierung, die Ausweichstrecke doch zu realisieren?

Frage 7: Was spricht dagegen, die Ausweichstrecke parallel zu den Bauarbeiten an der Stützmauer umzusetzen?

Frage 9: An welchem konkreten technischen oder rechtlichen Hindernis scheitert aus Sicht der Landesregierung die Umfahrung der Baustelle?

Die im Rahmen der Petition unterbreiteten Vorschläge wurden inzwischen geprüft und dem Petitionsausschuss zur Verfügung gestellt.

Vorschlag 1 sieht vor, die Baumaßnahme wie geplant zu beginnen, bei gleichzeitiger Vorbereitung der Umsetzung einer Klärwerk-Umfahrung.

Im Ortstermin des Petitionsausschusses am 11.11.2022 hat das Aktionsbündnis vorgeschlagen, die Baustellenumfahrung über das Klärwerks- und Reiterhofgrundstück „mit einem entsprechenden Genehmigungsvorbehalt“ „bereits während des Planergänzungsverfahrens“ auszuschreiben.

Die Umsetzung dieses Vorschlags setzt einen zeitlichen Vorlauf von zwölf Monaten voraus. Aufgrund des sehr schlechten Bauwerkszustands kann die Baumaßnahme jedoch nicht mehr hinausgeschoben werden.

Entscheidend ist der Zeitbedarf für die Planung, Baurechtschaffung und Bauvorbereitung für die Umfahrung. Für diese erforderlichen Leistungen – d. h. die Aufstellung der Planunterlagen, die Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange, den Grunderwerb, das Planänderungsverfahren, die Ausführungsplanung und das Aufstellen des Leistungsverzeichnisses – sind mindestens zwölf Monate erforderlich. Dieser Zeitplan würde zusätzlich voraussetzen, dass die Besitzüberlassung mit dem Eigentümer des Reiterhofs im Dezember 2022 abgeschlossen sein müsste. Die Planungen könnten wegen der Vergabe der Ingenieurleistungen nicht vor Januar/Februar 2023 starten.

Die veranschlagte Bauzeit unter Vollsperrung wird mit zwölf Monaten geplant, sodass die Baumaßnahme fast abgeschlossen wäre, wenn die Veröffentlichung der Ausschreibung und die Beauftragung der Bauleistungen für die Umfahrung erfolgen würde. Selbst mit einem Planungsstart noch in diesem Monat käme die Beauftragung der Bauleistungen für die Umfahrung zu spät, um diese noch mit einer verkehrlichen Verbesserung der Gesamtsituation in Einklang bringen zu können.

Ein weiterer Zeitaufwand entsteht durch die erforderliche Planung des Retentionsraumausgleiches. Wie die zuständige obere Wasserbehörde des Regierungspräsidiums Darmstadt mitteilte, könne aufgrund der langen Bauzeit nicht auf einen Ausgleich des durch eine Errichtung einer Umfahrung wegfallenden Retentionsraumes verzichtet werden.

Ungeachtet dessen wäre eine Ausschreibung ohne bestehendes Baurecht und ohne präzise Kalkulationsgrundlage haushalts- und vergaberechtlich problematisch. Entsprechend bleibt der zwölfmonatige Zeitbedarf für die Planungen ausschlaggebend.

Vorschlag 2 sieht eine halbseitige Sperrung der L 3011 zum Schutz der maroden Stützwand vor, um den Bau der Gesamtmaßnahme – Stützwand und Umfahrung – entsprechend der nun benötigten Zeit zu verschieben.

Das Aktionsbündnis hat im vorgenannten Ortstermin des Petitionsausschusses vorgeschlagen, die L 3011 im betreffenden Abschnitt so lange halbseitig zu sperren, bis die Umfahrungsvariante über das Gelände des Reiterhofs umgesetzt ist.

Aus technischer Sicht lässt sich allerdings durch eine halbseitige Sperrung eine längere Nutzungszeit der Stützwand nicht ableiten. Die halbseitige Sperrung würde die Last und damit den Erddruck infolge des Verkehrs auf die Stützwand zwar reduzieren. Da jedoch die Schädigungen insgesamt weit fortgeschritten sind, kann keine verlässliche Aussage über die verbliebene, sichere Stützfunktion der Wand getroffen werden. Ein rechnerischer Nachweis lässt sich angesichts des schlechten Zustands der Stützmauer nicht führen. Zudem lassen sich jahreszeitlich bedingte mögliche Schadenserweiterungen durch Unterspülungen oder Ausspülungen, die zu einer weiteren Reduktion der Sicherheit führen könnten, nicht ausschließen. Eventuelle Tragreserven bzw. Sicherheiten sind nicht quantifizierbar, sodass ein Versagen der Stützwand bereits unter Eigengewicht des Straßenkörpers auch gänzlich ohne Verkehrslast an irgendeiner Stelle möglich werden könnte – mit der unausweichlichen Folge einer Vollsperrung. Eine halbseitige Verkehrsführung ließe sich demnach zwar einrichten, die Dauer der Nutzung wäre jedoch höchst ungewiss.

Ungeachtet dessen ergäben sich auch bei einer halbseitigen Sperrung spürbare Verkehrsauswirkungen für die betroffenen Nachbarkommunen. Die Gesamtdauer der Verkehrsbeeinträchtigungen würde sich von zwölf Monaten auf mindestens 28 Monate verlängern. Innerhalb dieser 28 Monate müsste trotzdem für mindestens vier Monate eine Vollsperrung eingerichtet werden, weil sich eine Engstelle im Bereich der Bebauung befindet, die nicht umfahren werden kann. Aufgrund des Bauwerkszustandes könnte es jederzeit notwendig werden, die Zeit der Vollsperrung noch zusätzlich zu verlängern.

Frage 4: Wann erfolgt die offizielle Rückmeldung an die Kommune?

Die Vorschläge wurden im Rahmen des Ortstermins des Petitionsausschusses unterbreitet. Die Koordinierung der weiteren Kommunikation erfolgt durch den Petitionsausschuss, also durch den Landtag, nicht die Landesregierung.

Frage 8: Warum können die Bauarbeiten nicht sequenziell in einzelnen Bauabschnitten realisiert werden?

Durch das Bauen in Abschnitten würde sich die Gesamtbauzeit drastisch verlängern. Aufgrund der fehlenden Flächen wäre es zudem nicht möglich, eine Umfahrung der einzelnen Abschnitte einzurichten.

Frage 10: Inwiefern ist es aus Sicht der Landesregierung möglich, eine einspurige Straßenführung für Pkw und Zweiräder während der Bauarbeiten zu realisieren, wenn sämtliche Straßenrandflächen der L 3011 einbezogen werden?

Der für eine einstreifige Verkehrsführung benötigte Platz steht auch unter Berücksichtigung von Randflächen nicht zur Verfügung.

Frage 11: Welche stichhaltigen Gründe sprechen gegen eine zusätzliche Verrohrung im Bereich der Baumaßnahmen?

Der Mühlgraben wird während der Bauarbeiten temporär verrohrt, um das Gewässer vor möglichen Eintragungen im Zusammenhang mit den Bauarbeiten zu schützen. Im Anschluss wird die Verrohrung rückgebaut und der ursprüngliche Mühlgraben wiederhergestellt. Eine permanente Verrohrung wäre hingegen aufgrund des wasserrechtlichen Verschlechterungsverbotes nicht zulässig.

Frage 12: Ist sich die Landesregierung absolut sicher, dass es keine rechtliche und tatsächliche Möglichkeit gibt, von der aktuell geplanten zwölfmonatigen Vollsperrung abzusehen?

Mit der zwölfmonatigen Vollsperrung kann die uneingeschränkte Befahrbarkeit der L 3011 aus Sicht der Landesregierung schnellstmöglich wieder realisiert werden. Hinzu kommt, dass sich die unzweifelhaft hohen gesamtverkehrlichen Beeinträchtigungen, auch die der Nachbarkommunen, auf diese Weise so gering wie möglich halten lassen.

Frage 13: Falls ja: Welche Maßnahmen wurden von Hessen Mobil ergriffen, die Durchführung der Bauarbeiten – etwa durch Schicht- und Wochenendarbeit – zu beschleunigen und damit jegliche verkehrstechnischen Beeinträchtigungen so kurz wie möglich zu halten?

Um die Dauer der verkehrlichen Beeinträchtigungen auf das erforderliche Mindestmaß zu begrenzen, wird im Rahmen der Ausschreibung eine Beschleunigungsvergütung vorgesehen. Um die knapp bemessene Gesamtbauzeit einhalten zu können, wird der Baubetrieb unter Ausnutzung der Tageshelligkeit und im Rahmen einer Sechstageswoche erfolgen.

Frage 14: Wie gedenkt die Landesregierung trotz der Sperrung der L 3011 einen sicheren Schul- bzw. Kindergartenweg in Lorsbach und in Langenhain sicherzustellen?

Die zuständige Straßenverkehrsbehörde der Stadt Hofheim ist in die Planungsprozesse eng eingebunden und wird gegebenenfalls durch entsprechende verkehrsrechtliche Maßnahmen sicherstellen, dass die Schul- und Kindergartenwege sicher zu benutzen sind.

Frage 15: Im „FR“-Artikel „Ministerpräsident macht Hoffnung“ vom 11. November 2022 wird Ministerpräsident Boris Rhein mit den Worten zitiert, er wolle sich zunächst ein genaueres Bild machen und sich anschließend mit dem Verkehrsministerium über den Sachverhalt austauschen. Hat sich der Ministerpräsident inzwischen ein genaueres Bild der Situation gemacht?

Frage 16: Hat zu dem genannten Sachverhalt inzwischen ein Gespräch zwischen Ministerpräsident Rhein und Verkehrsminister Al-Wazir stattgefunden?

Frage 17: Falls ja: Mit welchem Ergebnis?

Frage 18: Falls nein: Warum nicht?

Der Ministerpräsident hat mit betroffenen Bürgerinnen und Bürgern gesprochen und sich anhand der Aktenlage ein Bild der Situation gemacht. Er steht mit mir in einem dauerhaften Austausch zu den unterschiedlichsten Themen, auch zu diesem.

Frage 19: Welche Alternativen zu der geplanten Vollsperrung wurden durch Hessen Mobil geprüft?

Wie bereits in der Vorbemerkung erläutert, hat Hessen Mobil seit dem Beginn der Planungen die Errichtung einer bauzeitigen Umfahrung geprüft, um eine Vollsperrung nach Möglichkeit zu verhindern. Allerdings haben inzwischen jahrelange Bemühungen bis heute nicht zu einer für das Land rechtsverbindlichen Zusage des Betreibers des Reiterhofs geführt, die entsprechenden Grundstücke zur Verfügung zu stellen. Inzwischen ist der Zustand der Stützmauer so schlecht, dass dringend gehandelt werden muss.

Frage 20: Welche Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft erwartet die Landesregierung durch die geplante Vollsperrung?

Frage 21: Inwiefern wurden die Interessen der lokalen Wirtschaft bei der Entscheidungsfindung angemessen berücksichtigt?

Allen Beteiligten sind die negativen Auswirkungen der Verkehrsbeeinträchtigungen auf die lokale Wirtschaft im Zusammenhang mit der Vollsperrung bewusst. Vollsperrungen sind immer das letzte Mittel, welches durch Hessen Mobil in Betracht gezogen wird, um Baumaßnahmen durchführen zu können. Manchmal sind sie allerdings nicht vermeidbar.

Abg. **Oliver Ulloth**: Vielen Dank für den Bericht. Ich möchte an dieser Stelle in meiner Funktion als Petitionsausschussvorsitzender etwas zu dieser Angelegenheit sagen.

Der Petitionsausschuss beschäftigt sich seit geraumer Zeit mit dieser Angelegenheit. Das genaue Datum kann ich an dieser Stelle nicht nennen, weil das genauso zu dem Verfahren gehört wie alles andere, was wir hier gerade besprochen haben. Das betrifft insbesondere die ersten Fragen, die gezielt das betreffen, das wir im Petitionsausschuss besprochen haben. Ich schaue durch die Reihen und sehe, hier sind einige Mitglieder des Petitionsausschusses anwesend. Wir haben ein Problem damit, dass wir in unserer Funktion als Mitglieder des Petitionsausschusses nicht ganz

so offen über so etwas reden können. Wir haben im nicht öffentlichen Raum zu tagen, und das ist sehr wichtig für unsere Aufgabe, um dem Thema gerecht zu werden.

Es ist zwar so, dass es sehr oft vorkommt, dass im Petitionsausschuss Sachverhalte und Angelegenheiten bearbeitet werden, die in der politischen Landschaft durchaus offen diskutiert werden. In aller Regel ist der Werdegang aber so, dass es parallel läuft und voneinander unabhängig zu sehen ist. Bei diesem Dringlichen Berichtsantrag bezieht man sich aber sehr gezielt auf unsere Tätigkeiten. Daher habe ich ein Stück weit Probleme damit, da wir als Petitionsausschuss das Verfahren schützen müssen.

Ich betone an dieser Stelle, dass ich mich hier inhaltlich überhaupt nicht zu der Frage äußern kann, darf und möchte und dass das allen Beteiligten hier grundlegend klar sein sollte, auch für die Zukunft: Es ist nicht schön, dass ein Stück weit das, was auch den Petentinnen und Petenten in diesem geschützten Verfahren wichtig ist, damit torpediert wird. Das muss man in dieser Deutlichkeit zum Ausdruck bringen. Ich bitte, das für den Rest dieser Diskussion zu berücksichtigen, und wünsche inhaltlich eine interessante Diskussion, an der ich mich nicht beteiligen werde.

Minister **Tarek Al-Wazir**: Ich wollte nur sagen, dass wir in einer misslichen Situation sind. Einerseits waren beim Ortstermin Abteilungsleiter, Referatsleiter, die Abteilungsleiterin von Hessen Mobil anwesend. Wir haben auch unsere Stellungnahmen in Richtung Petitionsausschuss geschickt. Gleichzeitig ging aber ein Dringlicher Berichtsantrag ein, und es wurde eine Sondersitzung beantragt. Dann muss ich antworten.

Abg. **Dr. Stefan Naas**: Ich will zunächst versuchen, ein bisschen auf den Vorredner einzugehen. Die Angaben, die in der Vorbemerkung gemacht wurden, stammen alle aus dem öffentlichen Raum, sind auch Gegenstand der Berichterstattung vor Ort gewesen. Daraus sind die Fragen entstanden. Unsere Geschäftsordnung sieht auch vor, dass sich das nicht gegenseitig sperrt. Insofern war es uns, auch mit dem Hintergrund, dass die Fristen sehr eng sind, wichtig, dass wir es heute in öffentlicher Sitzung diskutieren. Das ist ein Fraktionsrecht, das jeder Fraktion zusteht. Deswegen haben wir diese Form gewählt.

Ich will auf zwei Punkte eingehen, zum einen auf die Frage, wie es weitergeht. Da würde mich interessieren, wie die Landesregierung es beurteilt, dass Klage eingereicht worden ist, bzw. wie die Erfolgsaussichten dieser Klage beurteilt werden. Nach meinem Kenntnisstand ist sie jetzt anhängig.

Zweitens frage ich nach der Argumentation. Ich sage Ihnen auch vorweg: Mich überzeugt das, was Sie zu den ersten Fragen vorgetragen haben – das ist die eigentliche Begründung, warum Sie hier nicht abhelfen wollen –, nicht. Sie beschränken sich auf die Argumentation, es sei bei der Stützmauer Gefahr in Verzug, der Zustand sei unhaltbar, und deswegen müsse jetzt angefangen werden. Sie sagen aber gleichzeitig, dass Sie jetzt erst mit der Ausschreibung anfangen, dass Sie jetzt die Ausschreibung veröffentlichen und dass dann ein Zuschlag erfolgt. Das heißt,

Sie haben noch keinen, der Gewehr bei Fuß steht und der diese Baumaßnahme durchführt. Den suchen Sie erst.

Was machen Sie aber, wenn Sie niemanden finden? So etwas gibt es im Moment, dass sich keiner an einer Ausschreibung beteiligt und ein Zuschlag nicht erteilt wird. Oder die Kostenschätzung wird angesichts der steigenden Baupreise überschritten, und dann müssen Sie die Ausschreibung vielleicht aufheben. Dann gehen auch wieder Monate ins Land.

Die nächste Frage ist, warum wir nicht einfach, wenn wir das ohnehin in der Baumaßnahme machen, vorab schon ein Rohr hineinlegen können, um die Mauer durch das Rohr zu stützen. Dann könnten wir in Ruhe über all diese Fragen diskutieren und hätten dem Zustand, dass Gefahr in Verzug ist, abgeholfen. Das heißt nicht, dass es immer so bleiben muss.

Die nächste Frage, die sich mir stellt: Wie gehen Sie damit um? Sie haben sehr schön alle Fristen genannt, die Sie der Stadt Hofheim und den Beteiligten im Frühjahr dieses Jahres gesetzt haben. Aber Sie haben ein wichtiges Datum übersehen: Die Stadt Hofheim hat Ihnen schon im Juni 2022 bedeutet, dass man sich jetzt einig geworden ist, und zwar nicht bis März, wie Sie vorgetragen haben, sondern erst bis Juni. Aber immerhin wurde im Juni 2022 vorgetragen, dass es eine Einigung gibt. Daher stellt sich mir die Frage: Was haben Sie in dieser Zeit gemacht, um die Stadt Hofheim zu informieren und vielleicht auf alle Beteiligten zuzugehen, um eine gütliche Einigung zu erzielen? – Das sind meine ersten Fragen.

Minister **Tarek Al-Wazir**: Sehr geehrter Herr Naas, Sie sind durchaus schon länger im Geschäft. Eine Landesregierung zu fragen, welche juristische Entscheidung eines Gerichts sie erwartet – das wäre jetzt eine gewagte Antwort von meiner Seite. Wir gehen natürlich erst einmal davon aus, dass das, was wir als Plangenehmigung oder Planfeststellung auf den Weg bringen, juristisch richtig ist. Aber wir leben in einem Rechtsstaat. Da gibt es eine unabhängige Justiz. Das ist die dritte Gewalt, und die kann frei entscheiden. Das ist das Wesen eines Rechtsstaates.

Wenn ich sagen würde, das habe keine Aussicht auf Erfolg, würden Sie sagen: Skandal, es wird versucht, Druck auf das Gericht auszuüben. – Wenn ich sage, es habe auf jeden Fall Erfolg, würden Sie sagen: Skandal, glauben Sie nicht an Ihre Plangenehmigung? – Deswegen ist es logisch, dass ich diese Frage nicht beantworten kann und werde.

Zweitens. Was haben wir gemacht? In aller Regel wird vor einer Ausschreibung – ich hatte Ihnen gesagt, was alles nötig ist – das Projekt ausschreibungsreif gemacht. Das heißt, alle Planungen werden gemacht, die Ausführungsplanungen usw. Wenn alles fertig ist, dann wird ausgeschrieben. So ist der normale Ablauf, und genau das hat stattgefunden.

Drittens zum Stichwort Hofheim. Ich kann Ihnen gar nicht sagen, wann es die ersten Gespräche mit dem Reiterhof gegeben hat. Das ist Jahre her. Ich kann Ihnen sagen: Das Erste, was uns auf den Tisch gelegt wurde, war am Rande des Vor-Ort-Termins des Petitionsausschusses die Absichtserklärung. Das war am 11.11.2022. Aber diese Absichtserklärung ist nur eine Absichtserklärung, weil es eine Vereinbarung zwischen der Stadt Hofheim und dem Reiterhofbesitzer ist,

aber nicht mit dem eigentlichen Beteiligten Hessen Mobil; denn die sind es, die bauen. Das ist Teil des Problems. Übrigens sind darin auch ein paar Bedingungen enthalten, die auch noch nicht aufgelöst sind.

Glauben Sie mir, es wird ständig auch mit der Stadt Hofheim gesprochen. Die wissen das auch. Aber das, was uns auf dem Tisch liegt, ist keine rechtsverbindliche Grundstücksüberlassung an Hessen Mobil. Aber die wäre nötig.

Abg. **Tobias Eckert:** Herr Minister, herzlichen Dank für die Antworten. Immerhin konnten Sie hier Antworten liefern. Auf meine Kleine Anfrage Drucks. 20/9099 vom 8. September, die sich insbesondere mit dem Mühlgraben in Lorsbach und der Frage der Verrohrung beschäftigt, sind Sie ausweislich Ihrer Bitte um Fristverlängerung bis nächstes Jahr nicht in der Lage, mir antworten zu können.

Deswegen beziehe ich mich auf Frage 11. Zur Verrohrung haben Sie gesagt, das ist so, und deswegen ist das für Sie kein Thema mehr. Ich hätte gerne noch vertiefte Hinweise; denn Sie haben explizit erwähnt, dass Sie sich mit dem aus diesem Landkreis stammenden Chef der Staatskanzlei abgestimmt haben. Die Umweltministerin, die im Bereich Wasser und Naturschutz auch eine Ansprechpartnerin wäre, haben Sie nicht erwähnt.

Ausweislich der Berichterstattung usw.– ich will es nicht zu lange machen, weil es eine Frage ist – wird deutlich, dass es an der Stelle weder um geschützte Pflanzen, Reptilien, Amphibien und Fische geht. Wenn das sozusagen keine Relevanz hat, dann frage ich mich, warum man dann darauf verweist, dass die Verrohrung kein Instrumentarium ist, mit dem man sich vielleicht Möglichkeiten erarbeiten kann. Das erschließt sich mir nicht.

Ich habe auch aus dem, was Sie ausgeführt haben, nicht nachvollziehen können, was von Ihnen aus in diesem Bereich unternommen worden ist. Denn – das ist der zweite Aspekt – unabhängig von der fachlichen Bewertung geht es hier um die Verantwortung der Landespolitik, im Rahmen von Infrastrukturentwicklung mit Hinweisen aus der Bevölkerung umzugehen. In dem Zusammenhang eine PR-Tour der Kreis-GRÜNEN vor Ort im heraufziehenden Landtagswahlkampf zu machen, aber, wenn es um Sachfragen geht, die Ihre eigene Zuständigkeit betreffen, zu sagen: „Wendet euch an Hessen Mobil, damit habe ich nichts zu tun“, ist zu Recht kritikwürdig. Deswegen gibt es ein paar Themen rund um die L 3011 bei Lorsbach, wo ich glaube, dass seitens Ihres Ministeriums anders hätte gehandelt werden können.

Ein dritter und letzter Punkt. Sie haben in Ihrer Vorbemerkung die Entwicklung zwischen der Vorstellung durch Hessen Mobil bei der Kreisstadt Hofheim am 22. September 2021 und dem heutigen Stand deutlich gemacht. Das Aktionsbündnis und andere haben immer wieder deutlich gemacht, dass es Alternativmöglichkeiten gibt, die sie zu überprüfen bitten. Daher würde mich interessieren, was insbesondere seitens der Stadt Hofheim nach dem September 2021 von diesen Vorschlägen auch schon unterbreitet worden ist. Wir können dieselben Vorschläge zwar immer

wieder diskutieren. Die Frage ist aber, wann sie ins Verfahren eingespeist wurden. Das ist natürlich etwas, wo man schauen muss, welche Zeit Sie hatten, die Vorschläge einzuarbeiten. Wir reden jetzt über den Dezember 2022, aber das Verfahren läuft nicht erst seit letztem Monat.

Minister **Tarek Al-Wazir**: Erstens. Den Hinweis zur PR-Tour verstehe ich nicht. Die Main-Taunus-GRÜNEN machen jedes Jahr im Sommer eine Radtour durch unterschiedliche Gegenden des Main-Taunus-Kreises. Ich habe dort auch nicht das erste Mal teilgenommen. Das erste Mal ist schon sehr lange her. Daran erinnere ich mich sehr gut, weil ich damals das erste Mal auf einem Rad der Firma HP Velotechnik aus Kriftel saß. – Das hat überhaupt nichts mit dieser Baumaßnahme zu tun, auch nicht mit dem heraufziehenden Landtagswahlkampf, sondern ich habe daran einfach teilgenommen. Als klar war, dass es auch dort entlanggeht, habe ich gesagt: Wir werden die Route deswegen nicht ändern, sondern dann reden wir mit den Leuten, und das habe ich auch getan.

Zweitens. Ich habe mich mit dem Chef der Staatskanzlei abgestimmt, weil eine Frage nach dem Ministerpräsidenten gestellt war. So muss das sein. Das hat nichts damit zu tun, ob er aus dem Main-Taunus-Kreis kommt oder aus dem Landkreis Limburg-Weilburg.

Drittens zum Stichwort Umweltministerin. Ich hatte in der Antwort angesprochen, dass wir im Kontakt mit der oberen Wasserbehörde beim RP stehen. Das sind diejenigen, die dafür zuständig sind.

Jetzt zum Stichwort Verrohrung, weil Herr Naas gesagt hat, man könnte schnell ein Rohr hineinlegen, und dann hätte man Zeit. – Dem ist nicht so; denn das Problem ist nicht das Rohr oder das fehlende Rohr, sondern der eigentliche Punkt ist, dass die Stützmauer seit Jahren in einem schlechten Zustand ist. Dieser Zustand verschlechtert sich von Jahr zu Jahr, und inzwischen ist es so – deswegen musste jetzt gehandelt werden –, dass diese Stützmauer zu versagen droht.

Deswegen muss man irgendwann eine Entscheidung treffen. Das ist jetzt schon sehr spät, und es ist deswegen sehr spät, weil es trotz jahrelanger Diskussionen und Gespräche bis heute keine rechtsverbindliche Besitzüberlassung des Grundstücks des Reiterhofs gibt, mit dem eine entsprechende Umfahrung eingerichtet werden könnte. Das ist die Vorgeschichte.

Daher ist es – ich sage es jetzt einmal so herum – ein bisschen schwierig, zu sagen, es würde daran liegen, dass man kein Rohr in den Bach legen könnte. Denn das ist nicht das Problem. Vielmehr ist die Stützmauer in einem so schlechten Zustand, dass sie zu versagen droht. Das würde dann erst recht eine Vollsperrung bedeuten. Wenn es blöd läuft und man jetzt noch einmal warten würde, dann hätte man am Ende eine Vollsperrung, ohne dass gebaut wird. Das würde das Ganze noch einmal verlängern. Deswegen musste Hessen Mobil im März 2022 – wohl wissend, dass es ein Jahr dauert, bis dann alles fertig ist und mit der Baumaßnahme begonnen wird – entscheiden, was getan werden muss.

Eine dauerhafte Verrohrung – das hatte ich gesagt – ist aufgrund des Verschlechterungsverbots der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie aus Sicht der oberen Wasserbehörde beim RP keine

Möglichkeit. Das kann auch eine Ministerin nicht außer Kraft setzen; denn sie ist an Recht und Gesetz gebunden.

Abg. **Jan Schalauske:** Herr Minister, Sie haben ausgeführt, dass es einen Vorschlag für eine Alternative zur Vollsperrung gibt, den Sie deswegen verworfen haben, weil Sie sagen, dass dafür eine neue Planung auf den Weg gebracht werden müsste. Hierzu würde ich gerne nachfragen und auch ein bisschen ins Detail gehen. Wieso muss für eine Behelfsspur, die neben der Fahrbahn auf der vom Kanal abgewandten Seite läuft, eine ganz neue Planung ausgeschrieben und erstellt werden, wo doch die Straße insgesamt um 2 m verbreitert werden soll? Da fragt man sich schon: Kann die Behelfsspur nicht auf der Trasse der Verbreiterung geführt werden? Wieso ist dafür eine ganz neue Planung notwendig?

Die zweite Frage bezieht sich auf die Vollsperrung, die jetzt geplant ist, eine einjährige Vollsperrung. Aber im Raum steht noch eine weitere Vollsperrung auf der anderen Ortsseite, Richtung Eppstein. Das ist auch in der Vorbemerkung der FDP genannt. Da plant Hessen Mobil eine 14-monatige Vollsperrung, um einen straßenbegleitenden Radweg zu bauen. Da muss man sich fragen: Ist es zielführend, dass eine Gemeinde für mehr als zwei Jahre von der Hauptverkehrsader abgetrennt wird? Ist es sinnvoll, dass diese beiden Maßnahmen direkt aufeinander folgen?

Meine dritte Frage. Warum wurde am Ende keine kürzere Vollsperrung gewählt, bei der die Gesamtbaumaßnahme in die Länge gezogen würde? Da drängt sich mir der Eindruck auf, dass es sich vor allem um Kostengründe handeln könnte. Denn sonst könnte man sagen: Wir machen die Vollsperrung kürzer, und dafür ziehen wir das abschnittsweise etwas in die Länge.

Die vierte Frage. Sie haben sehr detailliert ausgeführt, auf welche Vorschläge und Ideen aus der Bürgerschaft, aber auch aus der Stadt Hofheim Hessen Mobil zum Teil aus sehr formalen Gründen nicht eingegangen ist – oder Sie als Verkehrsminister nicht eingegangen sind. Ich würde gerne fragen, auf welche der vielen Vorschläge, die aus der Bürgerinnen- und Bürgerschaft gekommen sind, die sich auch an Hessen Mobil gerichtet haben, man eigentlich eingegangen ist, um eine einvernehmliche Lösung mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort zu erlangen. Ich denke, das wäre eine wichtige Aufgabe gewesen. Der scheinen Sie – nach der Beantwortung der Fragen der FDP – nicht gerecht geworden zu sein.

Minister **Tarek Al-Wazir:** Herr Schalauske, Sie werden sich nicht wundern, dass ich das anders sehe. Ich will es einmal so sagen zum Stichwort, auf was man eingegangen ist: Noch einmal, man ist in ständiger Diskussion mit der Stadt Hofheim und den Bürgerinnen und Bürgern gewesen, ich glaube, viel mehr als in fast jedem anderen Straßenprojekt. Das Problem ist, dass wir das Grundproblem nicht lösen konnten, weil das Grundproblem die Wirklichkeit ist, und die Wirklichkeit ist, dass diese Mauer kaputt ist und einzustürzen droht. Sie kann auch in jeder Umfahrungsvariante nur unter Vollsperrung repariert werden. Selbst in der Umfahrungsvariante hätte

man vier Monate Vollsperrung, allerdings insgesamt 28 Monate entweder Vollsperrung oder halbseitige Sperrung.

Man kann jetzt lange darüber diskutieren, was besser oder schlechter ist. Fragen Sie einmal die Bewohner des Rheingaus zur B 42, ob sie glücklich sind mit einer jahrelangen halbseitigen Verkehrsführung und entsprechenden Einschränkungen. So kann man lange darüber diskutieren. Aber selbst das würde voraussetzen – das ist das zweite Grundproblem –, dass man die Grundstücke hätte, die man für eine Umfahrungsvariante bräuchte. Trotz jahrelanger Debatten gibt es bis heute keine rechtsverbindliche Zusage, dass diese Grundstücke zur Verfügung stehen. Selbst wenn sie jetzt noch käme, wäre es zu spät – das ist das Problem. Diese Tatsachen kann ich durch welche Kommunikation auch immer nicht wegzaubern.

Sie fragten, warum man eine neue Planung braucht. – Weil es neue Eingriffe sind. Auch eine Umfahrungsvariante ist ein Eingriff, und zwar nicht nur in die 2 m, sonst wäre es ganz einfach. Das heißt, man würde dort Bäume fällen, man würde zumindest temporär versiegeln, für eine längere Zeit.

(Zuruf: Da sind keine Bäume!)

Am Ende braucht man auch wieder Ausgleichsflächen. Auch das hatte ich schon gesagt zum Stichwort, was die obere Wasserbehörde dazu sagt. Man braucht auch eine Rechtssicherheit; denn auch dagegen könnte jemand klagen. Um eine solche Rechtssicherheit herbeizuführen, braucht man ein rechtsstaatliches Verfahren, und das dauert seine Zeit. Wenn es ganz blöd läuft, hätte es zur Folge, dass die Vollsperrung da ist, aber gar kein Baurecht, weil die Mauer versagt. Das ist das Problem.

Sie fragten nach den Vorschlägen. Wir haben ganz viele Vorschläge gehabt. Es gab unter anderem ganz am Anfang noch die völlig berechtigte Frage, wie sichergestellt wird, dass die Hilfsfrist eingehalten werden kann, wenn der Notarzt kommen muss und Ähnliches. Das hat dazu geführt, dass man den Heinrichsweg befestigt/ertüchtigt, damit im Falle eines Falles der Notarzt, der Rettungswagen etc. fahren kann. Es ist also ganz viel gemacht worden. Aber noch einmal: Das Grundproblem kann niemand wegzaubern.

Abg. **Klaus Gagel:** Herr Minister, Sie haben eben versucht, den Bogen ein bisschen weiter zu spannen. Auch ich will das tun, etwas weg von dem speziellen Problem hin zur allgemeineren Fragestellung. Da ist augenfällig – das wissen wir alle in diesem Saal –, dass wir es in Hessen zu einem nicht kleinen Teil mit maroder Infrastruktur zu tun haben. Das ist Ihrem Ministerium auch durchaus bekannt. Sie selbst sagen es bei der Bewertung der Landesstraßen: 49 % der Landesstraßen befinden sich in einem schlechten oder sehr schlechten Zustand.

Wir haben die Problematik nicht nur in Hofheim. Sie haben jetzt beispielsweise den Rheingau genannt. Ich denke daran, wie viele Vollsperrungen wir in meinem Kreis, dem Rheingau-Taunus-Kreis, in den letzten Jahren hatten und wie wir innerhalb des Kreistags versucht haben, auf Hes-

sen Mobil einzuwirken. Sie haben jetzt das Beispiel Rüdesheim–Lorch genannt. Weitere Beispiele sind Rüdesheim-Presberg, Aarbergen–Hünstetten, Kiedrich–Hausen, Ortsdurchfahrt Wehen. Das alleine sind Beispiele, die wir im Rheingau-Taunus-Kreis haben. Ich bin sicher, in anderen Landkreisen sieht es ähnlich aus.

Meine Frage ist konkret, weil dieses Thema in Hofheim ganz besonders brennend ist. 18 km Umfahrung stellen eine erhebliche Belastung für die Bevölkerung dar. Gibt es keine Möglichkeit seitens Hessen Mobil, diese Problempunkte, die sehr zeitkritisch wirken, frühzeitig zu erkennen, die maroden Stellen frühzeitig zu identifizieren, sodass es für die Bevölkerung zu einer möglichst geringen Einschränkung durch Vollsperrungen oder halbseitige Sperrungen kommt und man versucht, Vollsperrungen mit einer guten vorlaufenden Planung zu vermeiden? Denn das ist letztendlich das, was die Bevölkerung interessiert: dass, wenn Baumaßnahmen an maroder Infrastruktur seitens Hessen Mobil vorgenommen werden, die Einschränkungen möglichst gering sind.

Eine Sache will ich in diesem Zusammenhang auch erwähnen. Das ist immer wieder zu sehen, und ich bitte Sie, auch dazu Stellung zu nehmen: Wenn diese Vollsperrungen an Straßen sind, dann ist die Straße voll gesperrt, aber wir sehen immer wieder, dass keine Bautätigkeit stattfindet. Ich kenne Baustellen bei mir im Kreis, da sind die Straßen voll gesperrt. Wenn man hinget und schaut, dann sieht man niemanden, der dort arbeitet. Es geht über Wochen so, dass dort niemand arbeitet. Auch hier besteht die Frage nach der Beschleunigung des Bauprozesses im Bereich von Vollsperrungen. Denn jeder Tag, an dem eine Straße voll gesperrt ist, bedeutet eine Einschränkung für die Bevölkerung. Jeder Tag, an dem man hätte bauen können, ist Zeit, die zur Verfügung steht, aber nicht genutzt wird.

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Nicht alle meine Fragen waren beantwortet, aber ich will etwas ausführlicher ausholen. Ich glaube, hier geht es um ein grundsätzliches Problem. 49 % aller Straßen in Hessen sind in einem maroden Zustand. Es ist hier nicht die einzige Straße. Sie werden es immer leicht haben, zu sagen, dass Gefahr in Verzug ist und man an der Stelle etwas machen muss. Die Frage ist am Ende, ob Sie die Verantwortung dafür übernehmen – ich habe mir den Mühlgraben angeschaut –, dass der Mühlgraben noch ein paar Monate befahren wird oder seitlich befahren wird; die Straße verläuft direkt daneben. Ich glaube, man kann das machen. Man kann zur Sicherung auch ein Rohr hineinlegen, falls es wirklich zu Ausbrüchen kommen sollte.

Ansonsten ist diese Infrastruktur natürlich marode. Da sind wir uns einig. Aber ob es so schlimm ist, dass man es jetzt nicht mehr um wenige Monate ziehen könnte, nachdem man es schon so lange gezogen hat, da bin ich mir äußerst unsicher. Sie schütteln den Kopf, Frau Kollegin Kinkel, aber das ist am Ende die entscheidende Frage. Wenn man sich dahinter verstecken will, dann hat man bei 49 % maroder Infrastruktur in Hessen natürlich alle Möglichkeiten, zu sagen: Jetzt muss es aber gemacht werden, jetzt seid ihr zu spät.

Ich finde das bedenklich bei 3.500 Unterschriften. Außerdem steht hier nicht irgendwer, sondern die Stadt Hofheim steht dahinter. Das ist die öffentliche Verwaltung. Die Stadt Hofheim hat sich

sehr deutlich dafür ausgesprochen, alle Parteien in Hofheim. Ich finde, da hätte man mehr machen können. Man kann sich auch nicht formal dahinter verstecken und sagen: Uns liegt kein Letter of Intent zwischen dem Land Hessen und dem Grundstückseigentümer vor.

Entschuldigung, das ist gegenüber der Stadt Hofheim erfolgt. Wenn das nicht mindestens genauso gut ist wie zwischen dem Land Hessen und dem Betroffenen, dann weiß ich es auch nicht; denn es ist die öffentliche Hand, und die öffentliche Hand sollte hier zusammenarbeiten.

Die Frage des Kollegen Schalauske kann man in der Tat stellen; denn die Kommune wird noch einmal getroffen. Sie wird durch die Vollsperrung, die Sie jetzt mit Basta-Politik durchziehen wollen, getroffen, und sie wird noch einmal getroffen, wenn der Radweg kommt. Da kann man der Verwaltung zumindest die Frage stellen, ob man das nicht hätte zusammenfassen können – das sind schließlich auch Ihre eigenen Ambitionen und Ziele bei den Radwegen. Aber auch das ist Ihnen nicht gelungen.

Bei der Frage nach der Ausschreibung sind Sie mir eine Antwort schuldig geblieben. Was machen Sie, wenn das Ausschreibungsergebnis, das wohl noch nicht vorliegt, so schlecht ist, dass Sie die Ausschreibung wegen Kostenüberschreitung aufheben müssen, oder sich keiner meldet? Ich hätte mir erhofft, dass Ihr Kollege Durth heute hier wäre. Ich weiß nicht, wer da ist. Normalerweise kommt hier immer der Vortrag der Fachverwaltung. Ich bin auch schon ein paar Jahre im Geschäft und hätte das erwartet. Aber heute spricht nur der Minister, was in der Tat interessant ist.

Ich glaube, es gäbe hier eine Möglichkeit, unbürokratisch vorzugehen, wenn man Verantwortung übernimmt. Wenn Sie dann noch sagen, der Heinrichsweg wird ertüchtigt, wird verbreitert und vielleicht befestigt, dann besteht doch die Frage, die auch schon der Kollege Schalauske gestellt hat: Warum kann man das nicht auch mit der Umfahrung machen? Diese Frage bleibt unbeantwortet. Denn was in dem einen Fall unbürokratisch geht, weil man es einfach macht, muss doch auch in dem anderen Fall möglich sein. Ich glaube nicht, dass es am Ende daran scheitert, dass es nicht geht, sondern es wird am Ende am politischen Willen scheitern.

Minister Tarek Al-Wazir: Lieber Herr Naas, spricht der Minister, dann sagen Sie, Sie hören nichts von der Fachverwaltung. Würde die Fachverwaltung sprechen, würden Sie sagen, der Minister verstecke sich hinter der Fachverwaltung.

(Abg. Dr. Stefan Naas: Das habe ich nicht gesagt!)

– Doch, genau das, gerade hier in diesem Ausschuss bei Dringlichen Berichtsanträgen.

Sie fragen die Landesregierung, und die Landesregierung antwortet. Die Landesregierung kann, wenn Sie es wünschen, auch gerne dem Ministerium oder Hessen Mobil das Wort geben.

Zweitens zum Zustand der Landesstraßen. Das haben Sie, Herr Abg. Naas und Herr Abg. Gagel, angesprochen. Auch da kann ich Ihnen sagen: Sie wissen, dass wir Ende Januar den Landeshaushalt verabschieden werden und schon jetzt Rekordmittel haben, die noch einmal steigen

werden. Wir haben einen schlechten Zustand der Infrastruktur. Dieser schlechte Zustand der Infrastruktur hat sich durch jahrzehntelange falsche Prioritätensetzung aufgebaut. Das wird jetzt abgearbeitet. Ich kann Ihnen sagen, dass das zu noch viel mehr Baustellen führen wird. Alle wollen, dass investiert wird, aber niemand will eine Baustelle. Dieses Dilemma werde ich nie lösen können. Es wird immer so sein.

Wir haben einmal zusammengetragen, wo wir allein in unserem Bereich im laufenden Jahr Vollsperrungen mit Baumaßnahmen hatte. Das eine war die B 42 mit Umleitung über Presberg. Das ist angesprochen worden, von Lorch über Rüdesheim-Presberg. Wir haben über ein halbes Jahr eine Vollsperrung gehabt bei Schrecksbach-Röllshausen in Richtung Neukirchen.

(Abg. Dr. Stefan Naas: Im Schwalm-Eder-Kreis!)

– Ja, im Schwalm-Eder-Kreis. Ist das weniger schlimm für die Leute dort?

(Abg. Dr. Stefan Naas: Nein, aber das hat mit meinen Fragen nichts zu tun!)

– Doch. Sie hatten gefragt, ob es auch ohne Vollsperrungen geht. – Wo immer es ohne Vollsperrung geht, wird es auch ohne Vollsperrung gemacht. Aber manchmal geht es nicht anders. Wir hatten – Herr Ulloth, das kennen Sie – bei Breuna-Oberlistingen eine Umleitungsstrecke von 11 km. Momentan läuft noch die Baustelle bei Ahnatal-Weimar in Richtung Schloss Wilhelmsthal. Das ist eine Vollsperrung mit einer Umleitungsstrecke von ca. 13 km, auch schon seit dem 06.06. Das passiert alles, weil wir gerade viel investieren. Wenn viel investiert werden muss, gibt es viele Baustellen, und diese Baustellen sind erst einmal eine Belastung. Aber es wird gemacht, damit danach die Infrastruktur wieder dauerhaft und ohne Einschränkung nutzbar ist.

Herr Naas, noch einmal: Das hat nichts mit dem Mühlgraben zu tun, sondern diese Stützmauer ist ein Bauwerk. Jedes Bauwerk hat eine sogenannte Restnutzungsdauer. Die Restnutzungsdauer dieses Bauwerks ist abgelaufen.

(Abg. Dr. Stefan Naas: Wie bei ganz vielen Bauwerken!)

– Achtung, Herr Naas.– Wenn die Restnutzungsdauer eines Bauwerks abgelaufen ist, gibt es Sonderprüfungen, um zu schauen, ob die Standsicherheit noch gewährleistet ist. In diesem Fall kann man es noch verantworten, jetzt noch Verkehr darauf fahren zu lassen. Aber der Zustand ist schlecht. Abteilungsleiter Weber, von dem ich Sie herzlich grüßen darf, hat mir den schönen Satz gesagt: Der Untergrund ist in Bewegung, sodass man nicht mehr zuwarten kann. – Man kann nicht noch ein Jahr warten, nachdem wir schon so lange gewartet haben, immer in der Hoffnung, dass eine Umfahrungslösung möglich ist, die aber nicht zustande kam, weil die Grundstücke bis heute nicht rechtsverbindlich zur Verfügung gestellt worden sind.

Es wurde vorgeschlagen, den Verkehr jetzt schon halbseitig herunterzunehmen. Ich nenne einen völlig anderen Zusammenhang, wo wir auch lange hier im Ausschuss zusammengesessen haben: Genau das ist bei der Salzbachtalbrücke gemacht worden. Das Ergebnis ist bekannt. Obwohl dort gar kein Verkehr mehr war, ist ein Teil dieser Brücke abgesackt, weil der Zustand so

schlecht war. – Deswegen ist es so, dass wir dafür sorgen müssen, dass die Belastung so gering wie möglich ist.

Da der Weg von Lorsbach in die Kernstadt so kurz ist und die Umleitungsstrecke im Vergleich so lang ist, weiß ich, dass es eine ganz besondere Belastung ist. Ich sage aber auch: Wenn es irgend geht, arbeitet man nicht mit Vollsperrungen. An diesem Punkt geht es aus den genannten Gründen aber nicht anders.

Noch ein Punkt, der mir auch wichtig ist, zum Stichwort, dass bei Vollsperrung immer nur ein bisschen gearbeitet würde. Ein völlig anderer Zusammenhang: Bei der Bahn fangen sie jetzt an, statt ständig irgendwo herumzuschrauben, voll zu sperren, um Strecken gesamt zu sanieren. Das wird uns übrigens 2024 auf der Riedbahn beschäftigen. Trotzdem wäre es an dieser Stelle besser gewesen, wenn es möglich gewesen wäre, auch wenn es länger gedauert hätte, mit einer halbseitigen Sperrung zu arbeiten. Es ist aber nicht möglich gewesen, gerade auch, weil es die Bauzeit unverhältnismäßig verlängert hätte und weil wir jetzt in der eingetretenen Situation sind.

Herr Naas, der letzte Punkt betrifft die Radwege. Sie sagen ständig, es werden zu wenige Radwege gebaut, wir sollten da schneller werden.

(Abg. Dr. Stefan Naas: Das hätte man vorziehen können!)

Wir haben momentan 200 Radwegeprojekte in unterschiedlichen Stadien in der Planung. Ob man an der einen oder anderen Stelle einen verschiebt oder vorzieht, darüber kann diskutiert werden. Aber dass wir insgesamt dafür sorgen, dass wir auch Ihren Forderungen nachkommen, an dieser Stelle mehr zu bauen, das kann nicht kritisiert werden.

Das ist ein Punkt, der mit dieser Maßnahme gar nichts zu tun hat. Das geht in die andere Richtung. Aber die Sanierung dieser Stützmauer ist die Voraussetzung für den Radweg von Lorsbach nach Hofheim. 1995 wurde eine erste Planfeststellung eingeleitet, die dann gescheitert ist. Diese Stützmauer muss erst einmal gemacht werden, damit der lange geforderte Radweg ohne große Höhenunterschiede – Stichwort: Heinrichsweg – gemacht werden kann. Aber noch einmal: Vorher muss die Stützmauer gemacht sein.

Abg. **Katy Walther:** Ich möchte Stefan Naas erst einmal eine kurze Sache zum Petitionsausschuss sagen. Lieber Herr Naas, bei allem Verständnis für Wahlkampf: Sie nehmen uns als Mitgliedern des Petitionsausschusses, die wir gleichzeitig im Wirtschaftsausschuss sitzen, die Möglichkeit, hier ordentlich mitzudiskutieren. Sie bedienen sich hier eines Themas und schließen die Hälfte der Kolleginnen und Kollegen von der Diskussion aus. Ich finde das unkollegial.

Zweitens finde ich es merkwürdig, mit welcher Freihändigkeit Sie meinen, Baumaßnahmen – hier ein Rohr, da ein Rohr – abseits jeder Planung vornehmen zu können. Das irritiert mich in höchstem Maße. Sie sind doch Demokrat und wissen, was Recht und Gesetz ist, aber versuchen freihändig, den Mensch zu suggerieren: Wir legen da ein Rohr rein, und da machen wir einfach eine Umleitung,

(Abg. Dr. Stefan Naas: Es gibt doch Gegengutachten!)

wir können das Wasserverschlechterungsverbot außer Kraft setzen.

(Abg. Dr. Stefan Naas: Das habe ich nie gesagt!)

Das irritiert mich in höchstem Maße.

Als Sprecherin meiner Fraktion für Straßenbau kann ich aber sagen, dass die Landesregierung nicht ohne Grund den Grundsatz „Sanierung vor Neubau“ verfolgt und die Straßenbaumittel von 86 Millionen € im Jahr 2013 auf über 150 Millionen € im Jahr 2022 gesteigert hat. Bis 2025 wollen wir 930 Millionen € ausgeben, um über 1.000 Projekte umzusetzen.

Das kommt doch nicht von ungefähr. Uns ist bewusst, dass das Straßennetz so aussieht, wie es aussieht. Deshalb haben wir 90 % der Straßenbaumittel in die Sanierung gesteckt. Das ist Ihnen auch nicht neu. Aber Sie blenden es völlig aus und versuchen, hier zu suggerieren, dass sich niemand um dieses Straßennetz kümmert.

Ich möchte zur Bürgerinnen- und Bürgerinitiative sagen: Ich habe größtes Verständnis, dass die einjährige Vollsperrung zu großen Belastungen führt, dass es für die Unternehmerinnen und Unternehmer, für die Geschäfte eine große Belastung ist. Auf der anderen Seite ist es leider auch so, dass Sie mit dieser Erfahrung nicht alleine sind. Das Straßennetz ist in diesem Zustand, und wir haben ganz viele Baustellen, die leider eine Vollsperrung nach sich ziehen und dann Unternehmerinnen und Unternehmen, aber auch Schulkinder usw. in Mitleidenschaft ziehen.

Ich habe heute auch gehört – ich beziehe mich jetzt ausdrücklich nur auf die Infos aus dem Dringlichen Berichts Antrag; etwas anderes kann ich nicht tun –, dass Bemühungen unternommen werden, um die Bauzeit zu verkürzen. Es werden Zuschläge an die Baufirmen gezahlt. Es gibt Wochenendarbeit. Das kenne ich von anderen Baustellen so nicht. Ich nehme hier schon zur Kenntnis, dass ein großes Bemühen besteht, die Baustelle in schnellstmöglicher Geschwindigkeit hinter sich zu bringen. – Ich weiß, dass dies Sie nicht tröstet. Aber ich wollte es gesagt haben.

Ich habe noch zwei Fragen, die vielleicht ein bisschen zur Klarheit beitragen. Die erste betrifft das Verschlechterungsverbot für Gewässer. Hier würde ich gerne wissen, ob das die einzige Baumaßnahme in Deutschland ist, für die das Verschlechterungsverbot gilt. Oder gilt das für alle Baumaßnahmen? Kann man also einfach ein Rohr hereinlegen und es liegen lassen, oder ist es nicht möglich?

Zweitens. Gab es Terminverschiebungen, um mit der Kommune zu einer Lösung zu kommen?

Minister **Tarek Al-Wazir**: Ich möchte noch etwas zu einer Sache sagen, die eben schon angesprochen wurde, nach der der Abg. Gagel gefragt hat. Es geht um das Stichwort: Arbeitet dort niemand? – Manchmal ist es beim Bauablauf so – das ist öfter so –, dass manche Maßnahmen nicht gleichzeitig gemacht werden können. Ich habe in meinen inzwischen fast neun Jahren der

Baustellenbesuche und -besichtigungen die Erfahrung gemacht, dass man z. B. über eine Autobahnbrücke fuhr und niemanden sah. Man stieg aus, besichtigte die Baustelle und stellte fest: Unter der Brücke arbeiteten 20 Leute, die man aber von oben nicht gesehen hat. Das hat mich am Ende zu der Erkenntnis gebracht, dass Diplom-Politologen wie ich oder auch Juristen wie andere keine Bauingenieure sind und es in aller Regel besser ist, es denen zu überlassen, die das gelernt haben.

Zweitens. Es gibt immer wieder die Forderung, Baustellen zu beschleunigen. Herr Schalauske hat es auch angedeutet. Ihm ging es um die Kosten und Ähnliches. Ich will es ausdrücklich sagen – das hatte ich auch schon gesagt –: Diese Ausschreibung wird so gemacht, dass sie eine Beschleunigungsvergütung vorsieht. Das bedeutet, je schneller das stattfinden kann, umso besser, und zwar auch für die ausführende Firma.

Dritter Punkt in diesem Zusammenhang. Herr Dr. Naas, Sie hatten danach gefragt. Wir gehen erst einmal, wenn wir eine Ausschreibung machen, davon aus, dass sich auf die Ausschreibung Firmen melden. Das ist in aller Regel auch so. Wir gehen auch davon aus – gerade hier im Zusammenhang mit der Beschleunigungsvergütung –, dass sich hoffentlich genügend Angebote finden. Dann wählt man nach den Regeln der Vergabeordnung für Bauleistungen aus. So wird das gemacht, und ich gehe davon aus, dass das dort so stattfindet.

Viertens. Die Europäische Wasserrahmenrichtlinie mit dem Verschlechterungsverbot gilt, und sie gilt überall. Sie kann auch nicht hemdsärmelig außer Kraft gesetzt werden. Auch da ist es so, dass nicht nur eine Seite klagen kann. Auch die andere Seite kann klagen. Mich wundert die Hemdsärmlichkeit, wie hier damit umgegangen wird. Ich kann mich erinnern, dass rund um die A 49 das Verschlechterungsverbot ganz wichtig war.

(Abg. Jan Schalauske: Stimmt! Aber da galt nicht „Sanierung vor Neubau“!)

– Ich sage es nur. – Deswegen kann ich Ihnen an dieser Stelle nur sagen: Das gilt, das gilt überall, bei jeder Baumaßnahme, und zwar in alle Richtungen.

Zum Stichwort Kommune. Wir sind jetzt in dieser Situation, weil wir immer wieder gesagt haben: Wir schieben es noch einmal, wir geben noch einmal die Möglichkeit zur Einigung. Dann hieß es, dass die bei Hessen Mobil es nicht hinbekommen haben, sie wüssten nicht so richtig, wie sie mit denen reden sollen. Das macht die Gemeinde, die Gemeinde bekommt es sicher hin. – Das ist jetzt ein Jahr her. Das Ergebnis, was die Rechtsverbindlichkeit angeht, ist bekannt.

Abg. **Jan Schalauske:** Ich möchte noch zwei oder drei Nachfragen stellen. Herr Minister, Sie haben gesagt, in der Ausschreibung ist eine Beschleunigungsvergütung vorgesehen. Sie wollen damit die Last der einjährigen Vollsperrung, wenn es irgendwie geht, verringern. Sie haben damit aber nicht auf die Frage geantwortet, ob es eine sinnvolle Alternative wäre, die Vollsperrungszeit auf vier Monate zu reduzieren und dafür die Gesamtbaumaßnahme in die Länge zu ziehen. Sie haben zwar darauf verwiesen, dass es im Rheingau aus Ihrer Sicht damit angeblich keine zufrie-

denstellende Lösung für die Bürgerinnen und Bürger gegeben hat. Aber das ist noch keine Antwort auf die Frage, ob es in diesem Fall eine sinnvolle Möglichkeit sein kann. Solange Sie kein weiteres Argument für die zwölfmonatige Sperrung nennen, bleibt die Frage im Raum, ob es sich dabei nicht um Kostengründe, also um betriebswirtschaftliche Erwägungen handelt, warum man sich für diese Variante entscheidet.

Darüber hinaus stellt sich eine weitere Frage. Sie haben das Stichwort Radwege auch selbst ins Spiel gebracht. Wenn ich richtig informiert bin, warten die Bürgerinnen und Bürger vor Ort seit über 30 Jahren auf einen vernünftigen Radweg. Da stellt sich nicht nur die Frage, ob es sinnvoll ist, die Maßnahme für den Radweg in die andere Richtung gleich anzuschließen und damit wieder eine Vollsperrung zu organisieren. Es stellt sich auch die Frage, wenn man schon diese Baumaßnahme macht, warum man dann nicht den seit 30 Jahren gewünschten Radweg gleich mitbaut. Das ist eine wichtige Frage.

Da Sie schon das Stichwort gebracht haben, kann ich es Ihnen nicht ersparen. Sie sagen als Landesregierung, Sie verfolgen immer das Ziel „Sanierung vor Neubau“, das sei bei Straßen ganz wichtig. Aber Sie haben selbst das Thema A 49 angesprochen. Das Problem bei der A 49 ist, dass Sie dort eine neue Autobahn auf der Grundlage von Planungen aus dem letzten Jahrhundert auf den Weg gebracht haben, statt dort das Ziel „Sanierung vor Neubau“ auszugeben. Das ist aber heute nicht das Thema.

Die nächste Frage bezieht sich auf die Behelfsspur, ob das eine andere Möglichkeit wäre, die Vollsperrung zu vermeiden. Sie haben ausgeführt, man müsse unbedingt eine neue Planung machen, um einerseits Rechtssicherheit zu schaffen. Andererseits seien andere Planungsgrundlagen nötig. Es müssten beispielsweise Bäume gefällt werden, wenn es um eine Behelfsspur geht. Daher ist meine Frage: Wie viele Bäume müssten dort gefällt werden? Wie sind dort die Planungen? Warum ist es bei der anderen Strecke – der Kollege Naas hat schon darauf hingewiesen – möglich, ohne eine Alternativplanung Abhilfe zu schaffen, aber hier, wo es ohnehin darum geht, dass die Straße verbreitert wird, nicht möglich, eine Behelfsspur zu bauen? Da sind Sie außer durch den Hinweis, es müsse alles rechtssicher erfolgen, die Antwort schuldig geblieben.

Minister **Tarek Al-Wazir**: Erstens zum Thema „Sanierung vor Neubau“. Noch einmal: Für Landesstraßen ist das Land zuständig, für Bundesautobahnen der Bund. Deswegen ist klar, dass die Bauherren bestimmen, was die Schwerpunkte sind. Das ist in diesem Fall die falsche Ebene.

Zum Thema längere Dauer. Es gab die Alternative 2, die vorgeschlagen wurde, mit der halbseitigen Sperrung, der Umfahrlösung usw. Das Ergebnis sind mindestens 28 Monate Bauzeit, davon vier Monate Vollsperrung. Aber noch einmal: Das würde voraussetzen, dass man die Umfahrlösung rechtssicher hätte. Die haben wir aber nicht. Wenn das Ganze vor zwei Jahren so gemacht worden wäre, wäre es möglich gewesen.

Jetzt ist die Situation, dass man, wenn man das noch einmal verschieben würde, in die Situation kommen könnte, dass man ein neues Verfahren anfängt, um Rechtssicherheit zu schaffen. Wenn

in dieser Zeit die Stützmauer versagt, dann hätte man im Zweifel vielleicht sogar eine Vollsperrung, die noch länger dauern würde als zwölf Monate und zusätzlich eine längere Baudauer mit entsprechender Belastung.

Man muss sich irgendwann entscheiden und die Verantwortung übernehmen. Hessen Mobil hat sich entschieden, und ich habe am Ende auch die Verantwortung für Hessen Mobil. – Das ist vielleicht die Erklärung.

Zu der Frage nach den Bäumen. Wir können jetzt nicht die Bäume zählen, aber zwischen dem Klärwerk und dem Reiterhof stehen welche. Wenn man dort eine dauerhafte Umfahrungslösung einrichten würde – für 28 Monate –, dann müsste man, um Rechtssicherheit herzustellen, erstens die entsprechende Rechtsgrundlage schaffen und zweitens für einen so langen Zeitraum Ausgleichsflächen und Retentionsraum woanders schaffen. Deswegen ist das nicht so eben aus dem Ärmel zu schütteln.

Das ist der Grund, weil es so lange gedauert hat, dass man irgendwann sagen musste: Jetzt muss entschieden werden, bevor die Stützmauer am Ende in den Graben fällt – ob dort ein Rohr drin ist oder nicht.

Zum Radweg gibt es ein davon unabhängiges rechtliches Verfahren. Aber wenn ich es recht im Kopf habe, wird jedenfalls dort, wo die Stützmauer jetzt erneuert wird, schon mitgedacht, dass der Radweg kommt. Auf der anderen Seite gibt es nicht den Mühlgraben, sondern den Schwarzbach. Auch da sind wir schon dabei. Das ist übrigens auch ein Eingriff in ein Gewässer, Stichwort Auskragung. – Aber Herr Naas, wenn es Ihnen hilft, gebe ich einmal weiter an die Fachverwaltung.

LtdBDir **Schmitt**: Meine Damen und Herren, mein Name ist Markus Schmitt, und ich leite das Dezernat Planung und Bau in Südhessen bei Hessen Mobil. Wir waren in der Planungsphase federführend zuständig und sind auch zuständig für den Radweg zwischen Hofheim und Lorsbach. Hier sind wir momentan in der Entwurfsplanung. Das ist die sogenannte Leistungsphase 3 der HOAI, wo der straßenbauliche Entwurf fertiggestellt wird. Hier spielen die Gewässerfragen eine ganz große Rolle, weil der Schwarzbach an zwei Stellen recht nahe an die Landesstraße herangeht. Wir sind in enger Abstimmung mit den Wasserbehörden, wie wir dieses Problem lösen; denn auch hier gilt das Verschlechterungsverbot. Da schließt sich der Kreis. Wir können den Schwarzbach nicht einfach verrohren, und selbst einen Kragarm drüberzulegen, ist problematisch. Wahrscheinlich verschwenken wir hier sogar die Straße. Das wird alles zurzeit geprüft, um keinen Eingriff ins Gewässer zu bekommen. Die Entwurfsplanung wird so weit vorangetrieben, dass wir sie perspektivisch im nächsten Jahr abschließen werden und dann ins Planfeststellungsverfahren gehen können.

Abg **Klaus Gagel**: Ich will zurückkommen zu der Möglichkeit der Beschleunigung der Baustelle. Was ich ausdrücklich wertschätze: Das Sanierungsprogramm der Landesregierung bringt Baustellen. Es ist klar, die marode Infrastruktur muss ausgebessert und saniert werden. Dort, wo sie saniert ist, kommen auch tolle Ergebnisse heraus. Das muss man der Landesregierung durchaus einmal zugestehen.

Aber die Problematik der bestehenden Sanierungsfälle im Lande Hessen wird auch weiterhin vermehrt zu Problemfällen wie Vollsperrungen und Teilsperren führen. Herr Al-Wazir, Sie haben es angerissen. Mich würde doch interessieren, ob bei Hessen Mobil nicht vielleicht doch darüber nachgedacht werden sollte, die Bauzeit erheblich zu verkürzen, indem man nicht nur Beschleunigungsvergütungen vorsieht, sondern Anreize schafft, die Baustellen möglichst schnell zu erledigen. Nachdem das rechtliche Prozedere durch ist, die Planung da ist und die Firma vor Ort ist, deren Angebot nach der Ausschreibung angenommen wurde, sollte man sagen: Wir ziehen zügig durch und setzen Anreize, damit es für die Bevölkerung an der betroffenen Landesstraße zu möglichst geringen Einschränkungen kommt.

Das ist vielleicht ein Punkt für die Zukunft. Wir haben es eben im Ausschuss angerissen: In den nächsten zehn Jahren werden noch viele Sanierungsfälle in Hessen kommen. Ich denke, inwieweit die Bevölkerung von Vollsperrungen und von der Dauer der Vollsperrungen möglichst gering oder möglichst weniger berührt ist, wäre eine spannende Frage. Mich interessiert, inwieweit darüber bei Hessen Mobil diskutiert wird.

Minister **Tarek Al-Wazir**: Auch da gilt: Dort, wo es sinnvoll und möglich ist, wird es gemacht. Ich will aber auch sagen, dass auch da manches nicht so einfach ist, wie man sich das auf den ersten Blick vorstellt. Wir haben gerade da, wo eine hohe Verkehrsbelastung ist, immer wieder die Debatte, ob man dort nicht z. B. auch nachts arbeiten kann.

Ich kann nur sagen: Wir wissen erstens, dass das, was nachts gebaut wird, eine schlechtere Qualität hat als das, was tagsüber gebaut wird. Das hat schlicht etwas mit den Lichtverhältnissen zu tun. Der Aufwand ist auch ungleich höher. Sie müssen die Baustelle dann beleuchten. Deswegen hatte ich in meiner Antwort auf die Fragen des Berichtsantrags auch gesagt: unter Ausnutzung des Tageslichts. Das bedeutet, dass im Sommer länger gearbeitet wird, dass teilweise auch sechs Tage in der Woche gearbeitet wird. Die Baufirmen müssen dann auch einen Schichtbetrieb organisieren, und da sind wir wieder bei der Frage, die Herr Naas gestellt hat: Ausschreibungsergebnisse, was bekommen sie eigentlich? – Ganz so einfach ist es also nicht.

Aber da, wo es sinnvoll und machbar ist, wird es auch gemacht, wie übrigens an dieser Stelle auch. Wir haben die Beschleunigungsvergütung.

Ich weiß nicht, ob es Ihnen aufgefallen ist. Als Hessen Mobil noch für die Autobahnen zuständig war, haben sie das mustergültig gemacht, dass kleinere Maßnahmen an der Autobahn an vielen

Stellen nachts gemacht worden sind. Ich kann Ihnen aber auch sagen, dass das für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine brutale Belastung ist. Auch das gehört dazu. Deswegen stößt das in bestimmten Bereichen an Grenzen. Insofern ist das auch da immer eine Abwägungsfrage.

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Herr Minister, ich werde Sie heute wahrscheinlich nicht überzeugen können. Aber ich will doch mit zwei Sachen aufräumen. Es ist ein bewährtes Mittel, einfach etwas zu unterstellen und sich dann daran abzarbeiten. Ich habe hier niemals unterstellt, dass diese Maßnahme nicht notwendig wäre. Es ist aber eben so angeklungen, dass man diese Straße etwa nicht machen müsse. Natürlich muss man sie machen.

Frau Kollegin Walther, ich habe hier auch nichts zum Verschlechterungsverbot gesagt. Das können Sie im Protokoll nachlesen. Dass am Ende das Rohr heraus muss, ist unumstritten.

Wir müssen aber auch im Blick haben, dass es sich um erhebliche Belastungen handelt. Natürlich gibt es die Belastungen. Die Frage ist, ob es verhältnismäßig ist, ob es das mildeste Mittel ist, wie überall im Rechtsstaat. Diese Frage kann man hier stellen. Es gibt Gegengutachten mit der Expertise der anderen Seite, die heute natürlich unzureichend zu Wort gekommen ist. Die Betroffenen hätten sehr viel besser vortragen können.

Ich will auf zwei Punkte hinweisen. In der Baumaßnahme werden Sie ein Rohr in den Mühlgraben verlegen. Das können Sie bereits jetzt tun. Das ist natürlich provisorisch, aber Sie könnten es jetzt auch schon tun. Sie könnten selbstverständlich diese Stützmauer stabilisieren, um den Zustand um einige Monate zu verlängern. Da muss man sich dann für eine Variante entscheiden. Entweder eine Sache ist zu spät, und man will sie nicht, oder sie geht halt nicht. Aber mit beidem ist es ein bisschen schwierig in der Argumentation.

Bei der Ausschreibung habe ich die Hoffnung, dass Sie sich vielleicht noch besinnen. Wenn ich am Ende vielleicht kein oder das falsche Angebot habe, dann gibt es eine Verschiebung. Dann sollten Sie noch einmal ansetzen. Diese Variante bleibt vielleicht noch. – Das als Hinweis.

Ein allerletzter Punkt. Ich habe mir sowohl den Mühlgraben angeschaut als auch die Ausweichstrecke. Ich habe dort keine Bäume gesehen. Vielleicht habe ich einige Büsche im Bereich des Klärwerks übersehen. Das kann ruhig sein. Aber Bäume habe ich nicht wahrgenommen. – Das vielleicht abschließend.

Minister **Tarek Al-Wazir:** Noch einmal, es liegt wohl ein Missverständnis vor. Es ist im Rahmen der Baumaßnahme eine temporäre Verrohrung vorgesehen, um eine Wasserführung zu machen, die von der Baustelle getrennt ist. Aber wenn ich jetzt ein Rohr hineinlege, wird dadurch die Stützmauer nicht besser.

(Abg. Dr. Stefan Naas: Doch! Wenn man es zuschüttet!)

– Nein. Es ist völlig unabhängig davon.

Zweitens zum Stichwort Belastung. Es ist völlig klar, was für eine Belastung das ist, welche Sorgen dort sind, die Umleitungsstrecke, die Geschäftsleute, die bisher vom Durchgangsverkehr leben usw. Aber das ist nichts, was exklusiv eine Idee von Hessen Mobil ist. Wir haben zwei Orte weiter in Kelkheim-Fischbach sogar eine Sperrung von zwei Jahren durch eine ähnliche Maßnahme. Das ist auch eine dramatische Belastung mit allem, was dazugehört. Ich hatte Ihnen noch anderen Beispiele genannt, wo das stattfindet. Es ist völlig klar, dass das ein Riesenproblem ist.

Aber noch einmal: Das wird nicht gemacht, um irgendwem ein Problem zu bereiten, sondern diese Belastung jetzt ist nötig, damit dann hoffentlich für die nächsten 50 oder 100 Jahre das, was neu gebaut wird, hält.

Stellv. Vors. Abg. **Manfred Pentz**: Vielen Dank. – Meine sehr verehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen, wir schließen den Punkt jetzt ab.

Beschluss:

WVA 20/63 – 21.12.2022

Der Dringliche Berichtsantrag gilt mit der Entgegennahme des mündlichen Berichts des Ministers in öffentlicher Sitzung im Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen als erledigt.

Stellv. Vors. Abg. **Manfred Pentz**: Ich frage, ob es Wortmeldungen zum Punkt Verschiedenes gibt. – Das ist nicht der Fall.

Ich weiß nicht, wie es Ihnen geht. Wenn man drei Tage vor Weihnachten eine besinnliche Weihnachtszeit gewünscht bekommt, dann finde ich es immer sehr süß. Daher will ich es mit Karl Valentin halten, der einmal gesagt haben soll: Wenn die besinnliche Zeit vorbei ist, dann wird es auch wieder ruhiger. – In diesem Sinne wünsche ich Ihnen ein frohes Fest und einen guten Rutsch ins neue Jahr.

Wiesbaden, 16. Januar 2023

Protokollführung:

Stellv. Vorsitz:

Heike Schnier

Manfred Pentz