

Stenografischer Bericht

öffentlicher Teil

1. Sitzung – Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum

29. Februar 2024, 14:04 bis 15:44 Uhr

Anwesend:

Vorsitz: Michael Boddenberg (CDU)

CDU

Jennifer Gießler
Tanja Jost
Heiko Kasseckert
Dominik Leyh
Sebastian Müller (Fulda)
Jan-Wilhelm Pohlmann
André Stolz
Annette Wetekam

AfD

Klaus Gagel
Andreas Lichert
Dimitri Schulz
Olaf Schwaier

SPD

Elke Barth
Karina Fissmann
Stephan Grüger
Maximilian Ziegler (Vogelsberg)

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Martina Feldmayer
Jürgen Frömmrich
Kaya Kinkel
Katy Walther

Freie Demokraten

Dr. Stefan Naas

Fraktionsassistentinnen und -assistenten:

CDU: Ilka Heil
 AfD: Axel Lange
 SPD: Raphael Oidtmann
 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Jan Alexander Fröhlich
 Freie Demokraten: Tobias Schmidt

Landesregierung, Rechnungshof, etc.

Name (bitte in Druckbuchstaben)	Amts- bezeichnung	Ministerium, Behörde
Mansoori	M	HMWVW
SPÄKER	RK	HMWVW
MUTHIMANN	MR	"
Schlenker-Adler	PD	Stk
Schnier-Heike	MR'in	HMWVW
LATTNER-ARIB	StS	HMWVW
Breidert	Dir'in HRH	HRH

Protokollführung: Heike Schnier

(Beginn des öffentlichen Teils: 14:10 Uhr)

1. Antrag
Fraktion der AfD
Konkretisierung der Renaissance der Realpolitik: Hessen muss mit einem Sofortprogramm für den Mittelstand vorangehen!
– Drucks. [21/43](#) –

Abgeordneter **Klaus Gagel**:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Unseren Antrag „Konkretisierung der Renaissance der Realpolitik: Hessen muss mit einem Sofortprogramm für den Mittelstand vorangehen!“ haben wir im Plenum bereits diskutiert. Ich will es im Ausschuss jetzt noch einmal konkretisieren und vertiefen. Wir hätten natürlich angesichts verschiedener Probleme, die offensichtlich in der Bevölkerung aufgetreten sind, die Möglichkeit, mit einer von Hessen ausgehenden Initiative voranzugehen.

Dieser Antrag – das hatte ich im Plenum bereits gesagt – ist kein Antrag, der den Anspruch auf Vollständigkeit erhebt, aber er beschreibt verschiedene Punkte, die direkt entlastend wirken würden. Sicherlich ist die Bundesebene hier stark im Spiel, aber Hessen hätte die Initiative ergreifen sollen. Wir haben insgesamt vier Punkte in diesen Antrag aufgenommen.

Der erste Punkt ist, die CO₂-Steuer ersatzlos zu streichen. Damit einher geht der weitere Punkt, die Erhöhung der Mautgebühren um bis zu 83 % im Zusammenhang mit der Umlegung des CO₂-Preises auf die Maut von 200 Euro pro Tonne sofort wieder zurückzunehmen. Die Erhöhung der Maut ist eine wesentliche Belastung. Ich hatte im Plenum bereits ausgeführt, dass wir über etwa 7,5 Milliarden Euro pro Jahr für die gesamte Bundesrepublik sprechen. Schätzungsweise wird der Anteil, den hessische Verbraucher über die Mauterhöhung, über die Umlegung des CO₂-Preises auf die Maut bezahlen, 500 bis 700 Millionen Euro betragen. Diese Entlastung wäre direkt möglich.

Ein weiterer Punkt in unserem Antrag ist das Thema Agrardiesel-Rückvergütung. Hier sagen wir, dass wir die Agrardiesel-Rückvergütung für unsere Landwirte nicht nur beibehalten wollen, sondern eine Verdoppelung anstreben, wie wir das auch schon auf Bundesebene gefordert haben.

Der letzte Punkt ist die Unterstützung der Gastronomie – ein ganz wichtiges Anliegen. Wir wissen alle, dass Corona in der Gastronomie auch in Hessen tiefe Wunden hinterlassen hat. Der DEHOGA hat kürzlich – vorgestern war es, glaube ich – einen Brandbrief herumgeschickt, in dem auf die Lage der Gastronomen in Hessen aufmerksam gemacht wird, wie dramatisch die Situation ist.

Wir haben die Problematik, dass die Rückanpassung auf 19 % Mehrwertsteuer eine erhebliche Belastung darstellt. Wir sehen das auch schon im Restaurantbereich. Wer jetzt einmal essen gegangen ist, hat gesehen, wie deutlich die Gastronomen die Preise für Essen erhöht haben,

teilweise um mehr als 12 %. Gerade in diesem Zusammenhang – ich verweise auf das, was DEHOGA geschrieben hat – wäre es eine Initiative gewesen, den ermäßigten Satz von 7 % für die Gastronomie beizubehalten. Man muss sich vorstellen, dass die Gastronomen ihre Einkäufe zu einem Steuersatz von 7 % tätigen. Das heißt, sie können 7 % Vorsteuer abziehen und hätten mit dem ermäßigten Satz 7 % beim Gast zu berechnen. Jetzt wird es wieder so, dass sie bei einem Satz von 7 % Essen einkaufen, aber 19 % versteuern müssen.

Das wäre eine Initiative für die Gastronomie gewesen. Das wäre auch eine Initiative für die Innenstädte gewesen; denn es ist erklärtes Ziel, glaube ich, aller Fraktionen hier, dass wir die Problematik des Strukturwandels angehen. Es gibt die Situation, dass wir mehr und mehr den Onlinehandel haben, dass die Innenstädte zunehmend unter Druck geraten bezüglich des stationären Handels. Wir sehen schon seit Jahren fallende Mieten beim stationären Handel.

Wenn wir eine Entwicklung stoppen wollen, die auf die Verödung der Innenstädte hinausläuft, dann wäre etwas in dieser Richtung aus unserer Sicht die richtige Initiative. Insofern möchte ich Sie bitten, auch wenn mir die Hoffnung etwas fehlt, unserem Antrag zuzustimmen.

Vorsitzender:

Gibt es weitere Wortmeldungen zu diesem Antrag? – Das ist nicht der Fall. Dann kommen wir gleich zur Abstimmung.

Beschluss:

WVA 21/1 – 29.02.2024

Der Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum empfiehlt dem Plenum, den Antrag abzulehnen.

(CDU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Freie Demokraten gegen AfD)

Zuvor kam der Ausschuss überein, den Antrag in öffentlicher Sitzung zu beraten.

Berichterstattung: Klaus Gagel

Beschlussempfehlung: Drucks. [21/232](#)



3. Dringlicher Berichts Antrag
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Auswirkungen der Kürzungen der Investitionsmittel der
Deutschen Bahn in Hessen
– Drucks. [21/182](#) –

Minister **Kaweh Mansoori**:

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren Abgeordnete! Ich darf Ihnen folgenden mündlichen Bericht zu dem Dringlichen Berichts Antrag geben und der Beantwortung der Fragen folgende Vorbemerkung vorschalten:

Der Bund finanziert als Eigentümer der bundeseigenen Schieneninfrastruktur Neu-, Ausbau- und Ersatzinvestitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes auf der Grundlage seiner Zuständigkeit gemäß Art. 87e Absatz 3 und 4 Grundgesetz. Neu- und Ausbaumaßnahmen erfolgen entsprechend dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege. Für Ersatzinvestitionen in das Bestandsnetz stehen Bundesmittel im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zur Verfügung.

Am 15. September 2023 hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr gemeinsam mit der Deutschen Bahn entschieden, dass die Hauptstrecken des bundeseigenen Kernnetzes nach dem Konzept der sogenannten Hochleistungskorridore unter jeweils mehrmonatiger Vollsperrung bis Ende des Jahres 2030 generalsaniert werden sollen. Während der Sperrungen sollen der Fern- und Güterverkehr, soweit möglich, umgeleitet und der Nahverkehr im Wesentlichen durch Ersatzverkehre bedient werden.

Mit der Generalsanierung der sogenannten Hochleistungskorridore sollen nunmehr Maßnahmen der Instandhaltung sowie der Ersatzinvestitionen und der Digitalisierung gebündelt umgesetzt werden. Die Finanzierung der Generalsanierung bzw. der über die bisherige Finanzierung des Bundes hinausgehenden Bedarfe soll über eine Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes ermöglicht werden – hierzu gibt es den Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes, Bundesrats-Drucksache 378/23. Mit einer Änderung des BSWAG soll sich der Bund in einem geänderten Umfang als bisher bei Instandhaltungen und Investitionen in die bestehende Eisenbahninfrastruktur beteiligen können. Mit dem Gesetzentwurf soll ein neuer Finanzierungstatbestand des Bundes geschaffen werden, indem er sich unter anderem auch an den Kosten für Unterhaltung, Instandhaltung und an erweiterten grundhaften Erneuerungen der Schienenwege, einschließlich Digitalisierung der Eisenbahnen des Bundes, beteiligen können soll – § 11a Gesetzentwurf zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes.

Ausweislich des Gesetzentwurfs werden für den neuen Fördertatbestand des § 11a des Entwurfs des Bundesschienenwegeausbaugesetzes gesonderte zusätzliche Mittel in Höhe einer groben Schätzung von rund 7,5 Milliarden Euro als zusätzliche Mittel im Haushalt eingestellt.



Die Finanzierung des Baus und Ausbaus der Schienenwege auf der Grundlage des Bedarfsplans erfolgt hiervon unabhängig. Zu der Finanzierung der Bedarfsplanvorhaben hat die Deutsche Bahn daher mit Pressemitteilung vom 05.02.2024 (siehe hierzu https://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/Deutsche-Bahn-Keine-Streichung-von-Aus-und-Neubauprojekten-geplant-12680588) klargestellt, dass sie unverändert an ihren Aus- und Neubauvorhaben festhalte. Eine Streichung einzelner Projekte sei nicht vorgesehen. Diese Mitteilung entspricht bestehenden gesetzlichen Regelungen hinsichtlich der genannten hessischen Neu- und Ausbaumaßnahmen gemäß dem Bedarfsplan für die Bundesschienenwege – Anlage zum Bundesschienenwegeausbaugesetz.

Zur Finanzierung von Planung und Bau der einzelnen Maßnahmen schließt der Bund gemäß den Regelungen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes öffentlich-rechtliche Verträge, sogenannte Finanzierungsvereinbarungen, mit der Deutschen Bahn. Da sich in Hessen alle Vorhaben des Bedarfsplans auf der Grundlage entsprechender Finanzierungsvereinbarungen in der Planung befinden, wird deren Planung entsprechend den vertraglichen Verpflichtungen unverändert fortgesetzt. Neben der Generalsanierung und der kapazitätserweiternden Erneuerung des Bestandsnetzes werden die Neu- und Ausbauvorhaben im Sinne des Deutschlandtakts dringend benötigt und seitens des Bundes weiter vorangetrieben, um die Ziele des Klimaschutzes zu erreichen.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, nehme ich zu dem Berichts Antrag wie folgt Stellung:

- Frage 1: Welche Vorhaben in Hessen sind, neben der Kurve Kassel, unmittelbar von den fehlenden Investitionsmitteln betroffen?*
- Frage 2: Welche weiteren Bahnausbauprojekte in Hessen sind mittelbar gefährdet, wie beispielsweise die Schnellfahrstrecken Frankfurt–Mannheim und Gelnhausen–Fulda?*
- Frage 3: Welche Bahnprojekte Hessens, wie z. B. der Fernbahntunnel Frankfurt, können nach wie vor finanziert werden?*

Zu den Fragen 1 bis 3 verweise ich auf die Ausführungen der Vorbemerkung, wonach sich alle hessischen Vorhaben des Bedarfsplans bereits in der Planung befinden und unverändert fortgeführt werden.

- Frage 4: In welchem Planungs-/Genehmigungsstand ist das Projekt „Nordmainische S-Bahn“, und mit welchen Kosten rechnet die Bahn derzeit?*
- Frage 8: In welchem Planungs-/Genehmigungsstand ist das Projekt „Fernbahntunnel Frankfurt“, und mit welchen Kosten rechnet die Bahn derzeit?*

Die Abschnitte Frankfurt und Maintal der Nordmainischen S-Bahn befinden sich zur Planfeststellung beim Eisenbahn-Bundesamt. Das Baurecht für beide Abschnitte wird im 2. Quartal 2024 erwartet. Der Abschnitt Hanau befindet sich noch im Anhörungsverfahren beim Regierungspräsi-

dium Darmstadt. Bauvorbereitende Maßnahmen sind in Umsetzung bzw. wurden bereits fertiggestellt, zum Beispiel die Bahnübergangsbeseitigung Frankfurter Landstraße in Hanau. Für den Fernbahntunnel Frankfurt läuft derzeit die Vorplanung.

Sowohl der Fernbahntunnel als auch die Nordmainische S-Bahn sind neben anderen Maßnahmen im Knoten Frankfurt, wie zum Beispiel dem Ausbau Frankfurt Stadion, Teil der Maßnahme „Ausbau Knoten Frankfurt“ im Vordringlichen Bedarf – Engpassauflösung des Bundesverkehrswegeplans. Für diese Gesamtmaßnahme werden im Rahmen des BVWP Aus- und Neubaukosten inklusive der Planungskosten von ca. 4,25 Milliarden Euro angegeben. Die entsprechenden Informationen im BVWP zu diesem Projekt können im Rahmen des „Projektinformationssystems“ (PRINS) öffentlich im Internet eingesehen werden (unter https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/K-001-V01/K-001-V01.html).

Frage 5: In welchem Planungs-/Genehmigungsstand ist das Projekt „S 6 Bad Vilbel–Friedberg“, und mit welchen Kosten rechnet die Bahn derzeit?

Für das Nahverkehrsvorhaben „Bau eigener S-Bahn-Gleise der S 6 zwischen Bad Vilbel und Friedberg“ wurde das Anhörungsverfahren seitens der zuständigen Behörde, des Regierungspräsidiums Darmstadt, noch nicht abgeschlossen. Nach dessen Abschluss erfolgt die Planfeststellung durch das Eisenbahn-Bundesamt. Unter Beachtung der Ergebnisse aus der Anhörung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens stellt die DB derzeit die Entwurfsplanung fertig. Die Kosten für das Vorhaben werden auf dieser Grundlage, das heißt, nach Fertigstellung der Entwurfsplanung, durch die DB berechnet.

Frage 6: In welchem Planungs-/Genehmigungsstand ist das Projekt „Wallauer Spange“, und mit welchen Kosten rechnet die Bahn derzeit?

Frage 7: In welchem Planungs-/Genehmigungsstand ist das Projekt „Mannheim–Frankfurt“, und mit welchen Kosten rechnet die Bahn derzeit?

Für die Wallauer Spange hat die Deutsche Bahn Anfang 2023 die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens beantragt. Aufgrund von Aktualisierungs- und Überarbeitungsbedarf, den das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen seiner Antragsprüfung festgestellt hatte, beabsichtigt die Deutsche Bahn, den Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens bis Ende März 2024 erneut beim Eisenbahn-Bundesamt einzureichen.

Für die Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim stellt sich die Sachlage je nach Planfeststellungsabschnitt unterschiedlich dar. Am weitesten vorangeschritten ist die Planung im nördlichsten Streckenabschnitt bis Darmstadt, wo die DB ebenfalls kurzfristig überarbeitete Planfeststellungsunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens einreichen will. Andere, südlichere Abschnitte befinden sich teils in der Vor-, teils in der Entwurfs-/Genehmigungsplanung.

Beide Vorhaben sind Teil der Maßnahme „Korridor Mittelrhein: Zielnetz 1“ im Rahmen des Vordringlichen Bedarfs des BVWP. Die Maßnahme „Korridor Mittelrhein: Zielnetz 1“ umfasst dabei auch noch weitere Vorhaben, teils in anderen Bundesländern, wie zum Beispiel den Ausbau der



Ruhr-Sieg-Strecke oder eine Neu-/Ausbaustrecke zwischen Mannheim und Karlsruhe. Für die Gesamtmaßnahme werden im BVWP Aus-/Neubaukosten inklusive Planungskosten von ca. 3,7 Milliarden Euro angegeben, Infos hierzu können Sie ebenfalls öffentlich im Internet abrufen (unter https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-004-V03/2-004-V03.html).

Frage 9: In welchem Planungs-/Genehmigungsstand ist das Projekt „Hanau–Gelnhausen“ und „Gelnhausen–Fulda“, und mit welchen Kosten rechnet die Bahn derzeit?

Frage 10: In welchem Planungs-/Genehmigungsstand ist das Projekt „Fulda–Gerstungen“, und mit welchen Kosten rechnet die Bahn derzeit?

Das Bedarfsplanvorhaben, die Ausbaustrecke Hanau–Gelnhausen, ist in mehrere Planfeststellungsabschnitte unterteilt, von denen der östlichste, Gelnhausen, bereits Baurecht hat und die beiden im Westen anschließenden sich im Planfeststellungsverfahren befinden. Vorabmaßnahmen wurden bereits durchgeführt, zum Beispiel das Elektronische Stellwerk Gelnhausen, bzw. sind im Bau, zum Beispiel die Überführung der A 66. Mit den Hauptbaumaßnahmen im Abschnitt Gelnhausen wird kurzfristig begonnen.

Für die Neubaustrecke Gelnhausen–Fulda wurde das Raumordnungsverfahren Mitte 2023 abgeschlossen. Die Vorplanung erfolgt in drei Planungsabschnitten: Nord, Mitte und Süd.

Für das Bedarfsplanvorhaben, die Aus-/Neubaustrecke Fulda–Gerstungen, hat die DB nach entsprechenden Untersuchungen die Variante festgelegt, die sie als Vorzugsvariante den weiteren Untersuchungen zugrunde legen will: die Führung über Bad Hersfeld. Nach Bestätigung durch das Regierungspräsidium Kassel wird hier auf ein Raumordnungsverfahren verzichtet. Derzeit läuft die Vorplanung.

Alle drei Vorhaben sind Teil der Maßnahme „ABS/NBS Hanau–Fulda–Erfurt/Aschaffenburg–Nantenbach“, die daneben auch Ertüchtigungen in den Streckenabschnitten Aschaffenburg–Nantenbach und Eisenach–Erfurt umfasst. Für die Gesamtmaßnahme werden im BVWP Aus-/Neubaukosten inklusive Planungskosten von ca. 3,35 Millionen Euro angegeben, Auch hierzu sind im Internet Informationen erhältlich (unter https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-007-V01/2-007-V01.html).

Frage 11: In welchem Planungs-/Genehmigungsstand ist das Projekt „Kurve Kassel“, und mit welchen Kosten rechnet die Bahn derzeit?

Für die Kurve Kassel, das heißt, die direkte Verbindung der Strecken Paderborn–Kassel und Kassel–Eichenberg–Göttingen/Halle, sind das Raumordnungsverfahren und die Vorplanung abgeschlossen. Nächster Planungsschritt ist, im Anschluss an die parlamentarische Befassung, die Fortsetzung der Planung mit der Entwurfs- und Genehmigungsplanung.

Das Vorhaben ist Teil des Vordringlichen Bedarfs – Engpassbeseitigung des BVWP (Maßnahmentitel „ABS Paderborn–Halle (Kurve Mönchehof–Ihringshausen)“). Es werden im BVWP Aus-/Neubaukosten inklusive Planungskosten von ca. 70 Millionen Euro angegeben. Informationen



hierzu finden Sie ebenfalls öffentlich einsehbar im Internet (unter https://www.bvwp-projekte.de/schiene_2018/2-015-V01/2-015-V01.html).

Frage 12: Welche Auswirkungen hat die potenzielle Streichung der von der Landesregierung in den Antworten auf die Fragen 1 bis 3 identifizierten Projekte auf den Nahverkehr im Rhein-Main-Gebiet, dem sie ja Entlastung bringen sollten?

Frage 13: Welche Auswirkungen hat die potenzielle Streichung der von der Landesregierung in den Antworten auf die Fragen 1 bis 3 identifizierten Projekte auf die Zukunftsfähigkeit des Fernverkehrs in Hessen?

Frage 16: Wie gedenkt die Landesregierung die im Koalitionsvertrag festgehaltene „Erhöhung des Umweltverbundes bis 2030“ zu erreichen, wenn wichtige hessische Bahnprojekte perspektivisch nicht umgesetzt werden?

Frage 18: Welche Auswirkungen auf die hessische Wirtschaft erwartet die Landesregierung, wenn sich die DB auf die Bestandssanierung konzentriert?

Frage 19: Welche Auswirkungen auf den Personenverkehr in Hessen erwartet die Landesregierung, wenn sich die DB auf die Bestandssanierung konzentriert?

Frage 20: Welche Auswirkungen auf die hessischen Klimaziele im Verkehr (Sektorziel) erwartet die Landesregierung?

Zu den Fragen 12, 13, 16 und 18 bis 20 darf ich auf die Vorbemerkung verweisen.

Frage 14: Wenn Mittel der Deutschen Bahn nicht fließen, können auch keine Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz abgerufen werden: Welche Projekte in Hessen mit Mischfinanzierung, wie beispielsweise die Wallauer Spange, sind gefährdet?

Wie in der Vorbemerkung ausgeführt, werden die Bedarfsplanvorhaben unverändert weiter geplant. Auch für die Finanzierung der Vorhaben, die über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gefördert werden, stehen die Mittel gemäß § 10 GVFG zweckgebunden zur Verfügung. Diese Mittel stehen zudem aufgrund der gesetzlichen Verankerung im GVFG auch nicht unter dem Vorbehalt der jährlichen Aufstellung des Bundeshaushaltes.

Frage 15: Hat die Landesregierung nach Bekanntwerden der gefährdeten hessischen Projekte Kontakt zum Bundesverkehrsministerium, zum Bundesfinanzministerium und zur DB aufgenommen und interveniert?

a) Wenn ja, in welcher Weise und mit welchem Ergebnis?

b) Wenn nein, warum nicht?

Die Landesregierung sieht auf der Grundlage der Pressemitteilung der Deutschen Bahn vom 5. Februar 2024 und der bestehenden Finanzierungsverträge zur Planung der hessischen Bedarfsplanvorhaben keine Gefährdung in der unveränderten Fortführung der Planung dieser Vorhaben. Auch für den Bau, der derzeit auf der Ausbaustrecke Hanau–Gelnhausen mit dem ersten Abschnitt startet, bestehen aktuell keine Auswirkungen. Dies entspricht auch dem Sachstand auf

der Grundlage des ständigen Austausches der Landesregierung mit dem BMDV und der Deutschen Bahn.

Frage 17: In der Diskussion um die Bahnfinanzierung der Zukunft steht das Modell Österreichs (langfristige Rahmenplanung für eine kontinuierlich planbare Schieneninfrastrukturfinanzierung). Wie beurteilt die Landesregierung diese Pläne?

Auf der Grundlage der Ergebnisse der Beschleunigungskommission Schiene vom Dezember 2022 ist das BMDV in der Vorbereitung, die Finanzierungsströme zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn neu zu gestalten. Das BMDV hat hierzu mitgeteilt, dass das geplante „Moderne-Schiene-Gesetz“ die Neuordnung der Finanzierung enthalten soll. Nach Aussage des BMDV soll das Gesetz bis zum Ende des 2. Quartals 2024 durch die Bundesregierung beschlossen werden. Dieses Gesetz gilt es zunächst abzuwarten. – Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

(Beifall CDU und SPD)

Abgeordnete **Katy Walther:**

Vielen Dank für die Beantwortung des Dringlichen Berichtsantrags. Meine erste Frage ist: Sie haben sich sehr auf den Bundesverkehrswegeplan und die dort hinterlegten Zahlen und Planungsstadien bezogen. Haben Sie nach der Presseberichterstattung überhaupt kein mulmiges Gefühl bekommen und dort nicht nachgefragt, was es konkret heißt, ob die Presse sich hier irrt? Oder ist für Sie das Vorgehen, dass Sie weiter dem glauben, was im Bundesverkehrswegeplan hinterlegt ist? Dabei wissen wir nicht nur über die Presse, dass es deutliche Anzeichen gibt, dass das alles so nicht mehr finanzierbar ist.

Minister **Kaweh Mansoori:**

Frau Abgeordnete, ich glaube, die Beantwortung war eindeutig. Sowohl die Mitteilung der Deutschen Bahn ist eindeutig als auch die Finanzierungsvereinbarung. Insofern gibt es aus unserer Sicht auch keinen Grund zum Zweifeln.

Abgeordnete **Katy Walther:**

Der „Spiegel“ schreibt am 02.02.: „Der Kahlschlag“. Mit deutlich weniger Geld müsse die Bahn auskommen. „Selbst im Konzern ist man alarmiert, wie eine interne Liste zeigt.“ – Wir haben die interne Liste vorliegen, und ich kann kurz sagen, was dort für Hessen steht: Neubaustrecke Mannheim–Frankfurt, Neubaustrecke Hanau–Fulda, Neubaustrecke Fulda–Gerstungen, Tiefbahnhof Frankfurt, ETCS, Neubaustrecke Köln–Frankfurt, Kurve Kassel usw. Es gibt Informationen, die sozusagen etwas anderes erwarten lassen. Ist es für Sie als Verkehrsminister, der die hessischen Interessen vertritt, nicht notwendig gewesen, diesen Dingen nachzugehen in Berlin?

Minister Kaweh Mansoori:

Herr Vorsitzender, wenn Sie erlauben, würde ich Frau Münker-Tiedge aus dem Ministerium die Gelegenheit geben, detaillierter auszuführen.

MinRin Münker-Tiedge:

Frau Abgeordnete, die Sachlage ist im Moment so, dass der Bund auf der Grundlage der Bedarfsplanvorhaben, wenn diese in die Planung gehen, Planungsverträge abschließt. Diese Planungsverträge müssen natürlich eingehalten werden. Das heißt, zum einen stellt der Bund die Mittel für diese Planungsprozesse bereit; sonst würde er diese Vereinbarungen nicht unterzeichnen. Zum anderen ist die Deutsche Bahn auf der Grundlage dieser Vereinbarungen verpflichtet, die Planungen durchzuführen.

Möglicherweise zeichnen sich später, in vielen Jahren beim Bau Themen ab. Aber das zu beurteilen ist im Moment definitiv zu früh, da wir noch mehrere Jahre in den Planungsprozessen, insbesondere bei der Strecke Frankfurt–Mannheim und beim Fernbahntunnel, sein werden. Insofern bestehen im Moment zweifelsfrei vertragliche Verpflichtungen, diese Planungen weiterzuführen.

Abgeordneter Klaus Gagel:

Vielen Dank, Herr Minister, für den Bericht. – Ich bin fast sicher, dass ich es richtig verstanden habe. Aber ich frage zur Sicherheit nach. Es gibt also keine zeitliche Streckung von Investitionen, sondern der Zeitplan wird genauso beibehalten wie bisher? Oder gibt es irgendwo eine versteckte Streckung, dass gesagt wird: „Wir machen natürlich alle Projekte, aber wir ziehen es in die Länge, um die Investitionen auf mehrere Jahre zu verteilen“?

MinRin Münker-Tiedge:

Herr Abgeordneter, im Moment nicht, weil die Mittel immer an den jeweiligen Planungsablauf gebunden sind. Wir haben auf Nachfrage, auch auf Abteilungsleiterenebene, beim Bundesverkehrsministerium uneingeschränkt die Bestätigung dieser Angaben erlangt. Im Moment gibt es keinerlei Veränderungen. Alles wird unverändert fortgeführt.

Abgeordneter Dr. Stefan Naas:

Ich will jetzt nicht in die politische Bewertung einsteigen. Das Ganze hat einen Hintergrund, warum man fragt – das können Sie sich vorstellen –, mit schwierigsten Implikationen, wer hier welche Rolle im Land und im Bund spielt. Das will ich außen vor lassen.

Aber dass ein solch großes Projekt – Sie haben von 3,7, 3,35 und 4,25 Milliarden Euro gesprochen – nicht streckbar ist und dass das jetzt schon alles klar ist mit einer Vereinbarung, dahinter

möchte ich ein ganz großes Fragezeichen machen. Ich hatte noch eine Detailfrage zum Frankfurter Fernbahntunnel, und da sind wir im zeitlichen Ablauf auch schon wieder ein paar Jahre zurück. Ich wage die Prognose, dass das anhalten wird mit Großprojekten in Deutschland.

Deswegen kann ich mir nicht vorstellen, dass die vertragliche Konstellation den Zwang zum Abfluss bestimmter Haushaltsmittel in bestimmten Jahren mit umfasst. Das würde ich infrage stellen. Ich möchte darum bitten, das nachzuprüfen, einfach zur Sachverhaltsaufklärung.

Vorsitzender:

Wollen Sie etwas dazu sagen?

Minister Kaweh Mansoori:

Ich habe das weniger als eine Frage als einen Beitrag zur Diskussion verstanden. Aber es ist in der Tat so, wie Frau Münker-Tiedge ausgeführt hat. Die Finanzierungsvereinbarung zwingt dazu, die Planungen unverändert fortzusetzen. Welche mittelbaren Folgen sich mit Blick auf die Haushaltssituation im Bund in ferner Zukunft ableiten, ist eine Frage, die wir nicht prognostizieren können, aber die in der Tat Gegenstand der weiteren politischen Beratungen sein wird.

Abgeordnete Katy Walther:

Würden Sie mir zustimmen, dass das Einzige, das wir jetzt kennen, die Haushaltssituation 2024 ist und die ganze zukünftige Finanzplanung der Bahn im Moment nicht absehbar ist?

Sie beziehen sich die ganze Zeit auf Planungsschritte. Es ist schon viel geplant worden. Mich interessiert aber, ob Sie der Meinung sind, dass diese Mittel, die dann den Bau realistisch werden lassen, auch fließen werden. Denn das ist genau das, was in der Presseberichterstattung in Rede steht: dass die Bahn gesagt hat, sie plant weiter, sie habe aber eine unklare Finanzplanung für den Bau und die Umsetzung dieser Projekte. – Würden Sie mir da zustimmen, oder sehen Sie das anders?

Minister Kaweh Mansoori:

Frau Abgeordnete, ich bin der Meinung, bevor gebaut werden kann, ist die Planung unverändert fortzusetzen. Dazu kann ich eine konkrete Aussage machen: Die Finanzierungsvereinbarung zwingt dazu, diese Planung fortzusetzen. – Welche mittelbaren Implikationen sich aus der Bundeshaushaltssituation ableiten, kann Ihnen, Stand heute, niemand sagen.

Abgeordnete Katy Walther:

Sie fanden die Wichtigkeit dieser Projekte für die hessische Wirtschaft, für den Tourismus, für die Bürgerinnen und Bürger nicht wichtig genug, um dort nachzufragen, ob der Bau danach gelingen kann, ob über die Planungsschritte hinaus gebaut wird?

Minister Kaweh Mansoori:

Frau Abgeordnete, ich kann mich nur noch einmal wiederholen: Bevor der Bau beginnen kann, brauchen wir Planungsrecht. Die Planung wird unverändert fortgesetzt. Hierzu gibt es eine eindeutige Grundlage. Welche mittelbaren Implikationen sich irgendwann in ferner Zukunft stellen, ist eine Frage, die Ihnen heute sicher niemand prognostizieren kann.

Abgeordneter Heiko Kasseckert:

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich glaube, wir sollten uns auf das Thema Fakten zurückziehen. Katy, bei allem Verständnis, der Minister hat deutlich ausgeführt, was die Nachfrage ergeben hat. Wir reden hier nicht von einer Parkbank oder einem Fahrradständer, sondern wir reden von großen Infrastrukturmaßnahmen, die uns die nächsten Jahre, über diese Legislaturperiode hinaus, begleiten werden. Zum jetzigen Stand aufgrund dessen, was vorgetragen wurde, eine Einschätzung, eine Prognose treffen zu wollen oder abfragen zu wollen, das ist unseriös. Katy, das weißt du, weil wir selbst lange genug gemeinsam in der Regierungsverantwortung waren. Außerdem haben wir auf Landesebene ohnehin keinen Einfluss auf die Beantwortung dieser Frage.

Deshalb sollten wir, wenn wir konkreten Bedarf haben und meinen, dass an dieser Stelle nachgefasst werden soll, es adressieren. Das ist geschehen mit diesen Fragen. Das war für uns alle sicherlich interessant. Aber wir sollten unsere Zeit nicht damit aufhalten, dass wir jetzt irgendetwas interpretieren, was im Übrigen nicht wir, sondern immer noch in einer SPD/GRÜNE/FDP-Bundesregierung entschieden wird. Wenn, dann sollten wir es dahin richten. Dann können wir die Fragen dort beantworten lassen. Aber wir sollten uns hier nicht mit solchen Dingen aufhalten. Darum bitte ich.

(Beifall CDU und SPD)

Abgeordnete Katy Walther:

Danke, Heiko, für deine Einlassung. Hier stimme ich total mit dir überein. Du gibst mir auch recht, dass wir diese Fragen von Hessen aus adressieren sollten. Das war genau der Hintergrund unseres Dringlichen Berichtsantrags, ob das geschehen ist. Ich habe zur Kenntnis genommen, dass Nein, weil man sich auf die Angaben im Bundesverkehrswegeplan und die Planungsschritte verlässt, sodass hinten heraus auch die Finanzierung stehe. – Das haben wir angezweifelt, und ich habe zur Kenntnis genommen, dass man sich da vom hessischen Verkehrsministerium aus nach der Presseberichterstattung nicht in Verbindung gesetzt hat.

(Staatssekretärin Prof. Dr. Lamia Messari-Becker: Das stimmt doch nicht!)

Minister Kaweh Mansoori:

Ich glaube, es ist sowohl in meiner Beantwortung als auch in den ergänzenden Ausführungen von Frau Münker-Tiedge deutlich geworden, dass es einen Austausch zu diesen Fragen gegeben hat. Alles andere ist politische Bewertung. Ich kann es nur noch einmal festhalten: Was wir zum

gegenwärtigen Stand sicher bewerten können, ist die Frage der Weiterplanung dieser Projekte. Die findet statt. Sie ist auch zwingend. Was das mittelbar für die Finanzierung seitens des Bundes bedeutet, kann Ihnen niemand, auch nach Rückfrage, rechtssicher sagen. Insofern sind Ihre Fragen beantwortet, aber ich nehme zur Kenntnis, dass wir hierzu eine unterschiedliche Bewertung haben.

Abgeordnete **Martina Feldmayer:**

Herr Minister, ich sehe Sie tiefenentspannt, obwohl hier Milliarden für wichtige Infrastrukturprojekte in Hessen fehlen. Ich als Frankfurterin und hessische Abgeordnete bin hier ein bisschen nervöser. Wir haben natürlich Fragen, und wir sehen nicht, dass Sie denen auf den Grund gegangen sind.

Wir haben vernommen, dass Sie entspannt sind und alles gesichert sehen. Zu Frage 20, welche Auswirkungen auf die hessischen Klimaziele im Verkehrssektor die Landesregierung sieht, haben Sie gesagt, Sie sehen keine, wenn ich das richtig verstanden habe. Deshalb möchte ich nachfragen, ob Sie weiterhin an dem Ziel des Klimaplanes Hessen festhalten, als einen der prioritären Punkte die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zu forcieren. Gilt dieses Programm und dieses Ziel im Klimaplan Hessen nach wie vor, oder sehen Sie das auch gefährdet?

Minister **Kaweh Mansoori:**

Frau Abgeordnete, ich glaube, ich habe Ihre Fragen mit der nötigen Ernsthaftigkeit beantwortet. Wie Sie meinen Gesichtsausdruck interpretieren, kann ich nicht bewerten. Frau Münker-Tiedge möchte ich bitten, zum Inhaltlichen zu ergänzen.

MinRin **Münker-Tiedge:**

Ich wollte noch einen kleinen Punkt ergänzen. Unsere Konzentration geht gemeinsam mit der Deutschen Bahn darauf, Baurecht für die einzelnen Projekte zu erlangen. Wie ich berichtet hatte, sind die Planungskosten hierfür durch die Finanzierungsvereinbarungen gesichert. Aber zum jetzigen Zeitpunkt lässt sich nicht genau prognostizieren, wann diese Projekte Baurecht bekommen. Insofern ist jede Diskussion über die Bereitstellung der entsprechenden Baumittel im Moment auch nicht konkretisierbar, weil die Projekte in Bezug auf das konkrete Baurecht – ich glaube, die Probleme um diese Großprojekte sind allseits bekannt – zeitlich nicht prognostizierbar sind.

Aber wenn sich die Projekte dahin gehend konkretisieren, dass Baurecht erlangt wird, dann werden selbstverständlich alle Anstrengungen unternommen, dass die Projekte finanziert werden können. Man weiß jetzt auch nicht, welche Anzahl an Projekten dann bundesweit zusammenkommt, ob eine Finanzierungssituation entspannt ist oder ob mehrere Projekte zusammenkommen, die eine angespanntere Situation bewirken. Das lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht greifbar prognostizieren.

Abgeordneter Dr. Stefan Naas:

Ich will auf das Thema Fernbahntunnel zurückkommen. Der Berichtsantrag gibt mir die Gelegenheit, dazu nachzufragen. Es war schon in der letzten Legislaturperiode ein für unsere Fraktion sehr wichtiges Thema. Warum?

Eigentlich kann man bei den Schienenprojekten immer sagen, das ist Bundesangelegenheit, dafür gibt es Bundesinstitutionen. Vieles liegt in der Entscheidung des Bundes; das haben Sie auch ausgeführt.

Man kann sich von außen die Frage stellen, was das Land damit zu tun hat. Natürlich sind wir immer dabei. Auch Sie werden zu allen Spatenstichen eingeladen werden – da bin ich sicher – und allen Bändern, die durchzuschneiden sind, und selbstverständlich auch allen Planungsvereinbarungen, die man vorher schon feiern kann. Da ist auch mit Ihrem Vorgänger so gewesen, alles prima.

Die Frage, die man trotzdem stellen kann, ist: Wo ist die Hilfeleistung des Landes, die unterstützende Funktion? Wenn man die beim Fernbahntunnel sehen will, dann liegt sie insbesondere bei der Koordination, und zwar der Koordination zwischen der Kommune, dem Land, dem Bund und der Öffentlichkeit. Dieses Großprojekt Frankfurter Fernbahntunnel ist insofern ein bedeutendes, als es gravierende Auswirkungen auf den Frankfurter Bahnhofsvorplatz hat. Es geht bei der Koordination darum, was das Projekt für die Regionalbahnen bedeutet und für die Knotenfunktion dieses sehr großen europäischen Bahnhofs – man kann auch sagen: Weltbahnhofs – hat.

Dazu haben wir in der letzten Legislaturperiode Initiativanträge gestellt; ich trage Ihnen das einmal so vor. Wir werden auch insofern weiter an dem Thema dranbleiben.

Es gab dann 2020 einen Koalitionsantrag, der das parlamentarisch ein bisschen abgeräumt hat, wie man das immer macht. Aber zumindest hat man in Aussicht gestellt, dass es diese Koordinationsfunktion gibt und dass man sich darum kümmern werde. Ich wollte Sie heute nach dem aktuellen Sachstand fragen. Beide Anträge waren damals im Ausschuss gut abgegangen, bis es zur Beschlussfassung kam. Aber irgendwann kam es zur Beschlussfassung. Das ist jetzt auch schon einige Zeit her. Die Studie, auf die Bezug genommen wurde, ist auch schon wieder einige Zeit her, und man hört im Moment gar nichts davon.

Deswegen möchte ich an dieser Stelle erst einmal Ihr Augenmerk schärfen: denn es ist für Frankfurt, für Hessen und für Deutschland ein äußerst relevantes Projekt, auch in der Knotenfunktion. Zweitens wollte ich Sie fragen, ob es einen neuen Sachstand gibt und Sie den vielleicht vortragen könnten.

MinRin Münker-Tiedge:

Herr Abgeordneter, die Deutsche Bahn ist mit der Stadt Frankfurt in Abständen von mehreren Wochen sehr regelmäßig in engen Arbeitsgesprächen. So weit zum Sachstand.

Abgeordneter **Dr. Stefan Naas:**

Ich frage das nicht ganz ohne Hintergrund, weil es vom 20. November 2023 eine Einladung zu einem Dialogforum gab. Da war zum Beispiel die Stadt nicht Einladender. Nach meinem Kenntnisstand ist auch das Land in der Organisation nicht beteiligt. Insofern wäre es vielleicht die Mühe oder den Schweiß der Edlen wert, sich an dieser Stelle, weil es um ein Dialogforum geht, als Land dort einzubinden.

MinRin **Münker-Tiedge:**

Vielleicht darf ich an der Stelle kurz korrigieren. Unser Abteilungsleiter im Haus war Miteinladender zum Dialogforum. Das ist jetzt schon die Folgeveranstaltung. Bei der ersten Veranstaltung hat unser Haus mit eingeladen. Die Einladungsschreiben können wir Ihnen gerne zur Verfügung stellen.

Abgeordneter **Dr. Stefan Naas:**

Es geht mir um die Einladung der Stadt; die ist nicht erfolgt. Es geht außerdem um die Projektorganisation. Der gehören Sie nach meinem Kenntnisstand nicht an. Es ging mir an der Stelle nicht um den Briefkopf. Darauf stehen Sie immer; das habe ich vorgetragen.

Minister **Kaweh Mansoori:**

Herr Abgeordneter, Sie sehen es mir nach, dass ich bei mir nicht vorliegenden Einladungen nicht bewerten kann, wer worunter steht und auf welchem Briefkopf. Aber Ihr Appell, eine stärkere Koordinierungsfunktion wahrzunehmen, ist angekommen. Wir werden zu gegebener Zeit dazu weitere Ausführungen machen.

(Abgeordneter Dr. Stefan Naas: Ich werde nachfragen!)

Abgeordnete **Kaja Kinkel:**

Vielen Dank für die Beantwortung der Fragen. – Herr Minister, ich habe noch eine Nachfrage zum Thema Lärmschutz auf den Trassen, die ausgebaut bzw. neu gebaut werden. Bei Neubaustrecken ist es relativ klar, dass ein hoher Lärmschutz gewährleistet sein muss. Bei den Ausbaustrecken ist das nicht so ganz klar. Da muss möglicherweise im parlamentarischen Verfahren für zusätzlichen Lärmschutz gekämpft werden, zumindest ist beim Dialogverfahren Fulda–Gerstungen gesagt worden, dass Ausbaustrecken dort nicht mit zusätzlichem Lärmschutz versorgt werden. Daher die Frage: Wird es aus dem hessischen Verkehrsministerium Unterstützung geben für zusätzlichen Lärmschutz an den Strecken, wo es im Verfahren nicht explizit vorgesehen ist?

Minister **Kaweh Mansoori:**

Frau Abgeordnete, ich gehe davon aus, dass sich die Beantwortung Ihrer Frage ausschließlich nach dem Gesetz richtet. Natürlich werden wir uns in den Bereichen, in denen es Spielräume

gibt, für zusätzlichen Lärmschutz stark machen. Aber es ist eine regulatorische Frage, keine politische.

Abgeordnete **Kaja Kinkel:**

Das ist nicht so. Es geht auch darum, wie es politisch bewertet wird. Aber am Ende geht es darum, ob das Geld für den zusätzlichen Lärmschutz zur Verfügung gestellt wird. Dafür braucht es auch eine starke Unterstützung aus Hessen, damit es so kommt. Es geht um alles, was beim Lärmschutz über die gesetzliche Verpflichtung hinausgeht.

Minister **Kaweh Mansoori:**

Frau Abgeordnete, im Rahmen der Schaffung von Planungsrecht werden wir uns für den Schutz von Anwohnerinnen und Anwohnern vor Lärm stark machen. Aber sehen Sie es mir nach, dass ich mit Blick auf laufende Planungen keine detaillierten Ausführungen dazu machen kann.

Abgeordnete **Katy Walther:**

Ich habe noch eine Frage. Wir sind in der Bewertung unterschiedlicher Meinung, ob in Zukunft gebaut wird oder nicht. Aber ich wollte nachfragen, weil ich es Ihrer Vorbemerkung nicht ganz entnehmen konnte: Sollte der Fall eintreten, dass wichtige Projekte wie die Kurve Kassel oder der Fernbahnhof gefährdet sind, könnten Sie darstellen, welche Auswirkungen das für die hessische Wirtschaft, für die Pendlerinnen und Pendler und für das Transportgewerbe hätte?

Minister **Kaweh Mansoori:**

Frau Abgeordnete, ich nehme zu spekulativen Fragen grundsätzlich keine Stellung.

Abgeordnete **Martina Feldmayer:**

Meine Frage zum Thema Klimaziele im Sektor Verkehr ist nicht beantwortet. Wir hatten in der letzten Wahlperiode einen Klimaplan auf den Weg gebracht. Es war der weiterentwickelte Klimaplan mit Sektorzielen in den einzelnen Bereichen. In diesem Bereich wurden Ziele gesetzt. Zum Thema Verkehr, Eisenbahnen, Schieneninfrastruktur ist ein Ziel die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene. Wir haben jetzt eine neue Landesregierung – man kann es so oder so bewerten, ob man das gut findet –, und eine neue Landesregierung kann Dinge ändern. Das kann man auch so oder so bewerten, ob man das gut findet. Mich würde interessieren, ob Sie als neuer Verkehrsminister an dem Ziel festhalten, dass es eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene geben soll.

Minister Kaweh Mansoori:

Frau Abgeordnete, natürlich steht auch die neue Landesregierung für die Nachhaltigkeitsziele in der Mobilität ein. Sofern Sie auf die neuliche Debatte im Hessischen Landtag zum Thema Autobahnen anspielen, will ich die Haltung wiederholen, die ich auch dort schon deutlich gemacht habe:

Wir brauchen ein Mobilitätsangebot für alle Menschen in Hessen. Für eine ganze Reihe von Menschen gehört das Auto auf absehbare Zeit mit zur Bewältigung ihrer Mobilitätsanforderungen. Hierzu wollen wir ein Alternativangebot schaffen. Aber es geht darum, Angebote zu schaffen, damit Menschen für sich das beste Verkehrsmittel nutzen können. Insoweit ist die Frage schon neulich im Landtag beantwortet gewesen. Aber vielen Dank, dass Sie mir die Gelegenheit gegeben haben, das hier einzuordnen.

Abgeordnete Katy Walther:

Ich habe noch eine Frage zur Wahlfreiheit, die Sie immer proklamieren. Glauben Sie, dass die Wahlfreiheit im Moment gegeben ist, und was braucht es Ihrer Meinung nach, um der Wahlfreiheit ein Stück näher zu kommen?

Zweite Frage: Welche Prioritäten würden Sie als hessischer Verkehrsminister setzen, wenn man den Euro nur einmal ausgeben kann, Straße oder Schiene?

Minister Kaweh Mansoori:

Frau Abgeordnete, wir bewegen uns so langsam in eine mobilitätspolitische Grundsatzdebatte hinein und weg vom Antrag. Dennoch will ich gerne auch zu diesem Punkt Stellung nehmen. Wenn ich mir die Situation betreffend ÖPNV-Angebot in weiten Teilen der ländlichen Regionen Hessens anschau, wo es ohne die Schülerverkehre wahrscheinlich nicht einmal mehr ein intaktes Busangebot geben würde, dann, finde ich, muss man das Thema echte Wahlfreiheit kritisch beantworten.

Ich habe schon neulich in der Debatte im Hessischen Landtag deutlich gemacht, dass ich im Frankfurter Nordend, wo meine Wohnung liegt, in einer absolut privilegierten Situation bin, wo die U-Bahn mich alle vier Minuten an der Höhenstraße abholt und ich zwei Stationen weiter an der Konstablerwache auf S-Bahnen, auf Trams, auf Busse umsteigen kann und überall ein Elektroroller ist. Das ist aber für viele Menschen in Hessen nicht die Wirklichkeit.

(Beifall CDU und SPD)

Jetzt werden wir das, was ich an ÖPNV-Angebot habe, nicht zum Standard für ganz Hessen erklären können, weil Sie selbst ausgeführt haben, dass der Euro nur einmal ausgegeben werden kann. Aber insoweit haben sich die neue Landesregierung und die sie tragenden Koalitionsfraktionen dazu verpflichtet, dass wir für alle Menschen ein bedarfsgerechtes Teilhabeangebot haben wollen. Das bedeutet, dass wir auch innovative Mobilitätslösungen brauchen. Das bedeutet, dass

wir mehr Verzahnung zwischen den Verkehrsträgern brauchen, dass wir mehr Intermodalität brauchen.

Ich glaube, wir sind alle gut beraten, im Sinne der Bedarfsgerechtigkeit konkrete Lösungen für die Menschen zu finden und diesen Konflikt zwischen ÖPNV und Auto nicht weiter zu befeuern. Ich glaube, das ist auch ein Beitrag dazu, dass dieses Land zusammenwächst.

(Beifall CDU und SPD)

Abgeordneter Heiko Kassekert:

Ich will das noch ergänzen, liebe Katy. Wer den Koalitionsvertrag aufmerksam liest, der sieht, dass wir das fortgeschrieben haben, was wir in unserer Regierungszeit gemeinsam als Grundsätze festgehalten haben. Dazu zählte beispielsweise, dass wir angestrebt haben, den Straßenverkehrsausbau in der Höhe der Abschreibungen zu halten. Das haben wir erreicht, im letzten Jahr mit 170 Millionen Euro. Wir haben das fortgeschrieben und gehen in der Endausbaustufe auf 250 Millionen Euro. Aufgrund des anwachsenden Verkehrsnetzes wird es das Ziel sein, diesen Teil anwachsen zu lassen.

Genauso haben wir festgehalten, dass wir die 10 % für die Radwege, die wir damals gemeinsam zusätzlich zu den Straßenverkehrsmitteln neu eingeführt haben, ebenfalls in diesem Koalitionsvertrag wieder festgeschrieben haben. Wir haben uns darüber hinaus verständigt – das knüpft an das an, was Herr Minister Mansoori gesagt hat –, dass wir dem ÖPNV deutlich mehr und weiteres Gewicht geben.

Das heißt, dass wir mit den Mitteln – wir haben im letzten und vorletzten Jahr knapp über 1 Milliarde Euro erreicht – nicht stehen bleiben, sondern wir werden diese Mittel ausdehnen. Wir werden sie auch ausdehnen müssen, denn wer A sagt, muss auch B sagen. Wir haben in den letzten Jahren über einige Maßnahmen beim Ausbau des Schienenverkehrsnetzes gesprochen. Wir werden Gott sei Dank in naher Zukunft die Wallauer Spange und auch, zumindest in Teilabschnitten, die RTW realisieren können. Das bedeutet, wir werden mehr Verkehre haben. Mehr Verkehre bedeutet: mehr Geld für den ÖPNV, und das werden wir entsprechend zur Verfügung stellen.

Von daher ist es keine gute Politik, das eine gegen das andere auszuspielen. Das ist deutlich geworden. Denn ländliche Räume müssen wir anders bewerten als städtische Räume. Aber völlig unbestritten ist, dass wir in all diesen Bereichen deutliche Akzente setzen, sodass die Menschen die Wahlfreiheit haben und am Ende Gesellschaft und Wirtschaft weiterhin funktionieren können.

(Beifall CDU und SPD)

Vorsitzender:

Ich will nur darauf hinweisen: Nach meiner Wahrnehmung ist die Öffentlichkeit eben aus dem Saal herausgegangen – nur für Ihre Überlegungen, welche Beiträge wie gehalten werden sollen. Aber das überlasse ich Ihnen.

Abgeordneter Klaus Gagel:

Herr Mansoori, ich habe noch eine Nachfrage. Ich habe Ihnen aufmerksam zugehört. Wenn man das konsequent weiterdenkt, würde es bedeuten, wenn man den ÖPNV im ländlichen Raum fördern will, dass man dann die kommunalen Verkehrsverbände in den hessischen Landkreisen entsprechend unterstützen müsste.

Ich komme aus dem Rheingau-Taunus-Kreis. Er hat die höchsten Pro-Kopf-Ausgaben der hessischen Landkreise für den ÖPNV. Wir haben uns vor zwei Jahren im Landkreis ein sehr großzügiges ÖPNV-Angebot genehmigt, was jetzt wiederum im Kreishaushalt zu einem erheblichen Loch geführt hat. Wir haben mit Schwierigkeiten einen genehmigungsfähigen Haushalt im Rheingau-Taunus-Kreis hinbekommen.

Nach meiner Information ist es so, dass alle anderen 20 Landkreise mit Ausnahme von Limburg-Weilburg momentan ebenfalls unter massiven Haushaltsproblemen leiden. Die Situation sieht eher düster aus. Das haben wir gestern vom Finanzminister gehört.

Meine Frage vor diesem Hintergrund: Wenn Sie den ÖPNV im ländlichen Raum fördern wollen, dann heißt es für mich, Sie müssen die kommunalen Verbände fördern. Das heißt für mich aber, Sie müssten die hessischen Landkreise finanziell entsprechend unterstützen, damit sie mit ihren Verkehrsunternehmen eine engere Taktung, eine bessere Anbindung, was auch immer im ÖPNV erforderlich ist, bringen können. Dies müsste über den Haushalt dargestellt werden.

Meine Frage ist: Wenn Sie das wollen, was Herr Kasseckert eben auch gesagt hat, dann müssten Sie konsequent in Richtung Finanzministerium gehen und sagen: Wir brauchen 100 Millionen Euro oder 200 Millionen Euro für die Förderung der hessischen Verbände in den hessischen Landkreisen. Ist das richtig?

Minister Kaweh Mansoori:

Herr Abgeordneter, ich habe es eben schon schon gesagt: Wir sind vom Antrag weggekommen und sind in der mobilitätspolitischen Grundsatzdebatte. Ich glaube, aus dem Beitrag von Herrn Kasseckert ist deutlich geworden, was die Grundsätze sind, die die Landesregierung und die sie tragenden Koalitionsfraktionen leiten in der Frage der Mobilitätswende, wie wir ein bedarfsgerechtes öffentliches Verkehrsangebot in Stadt und Land herstellen wollen. Was das im Einzelnen für das Thema ÖPNV-Finanzierung bedeutet, da sehen Sie es mir nach, dass wir zu gegebener Zeit, auch wenn der Nachtragshaushalt vorgelegt wird, Vorschläge machen werden, wie diese Finanzierung in Zukunft aussehen soll, und dass wir das nicht in diesem Zusammenhang machen können.

Abgeordnete Katy Walther:

Danke für die Beantwortung. Ich habe noch eine Anmerkung zu dem, was Sie gesagt haben, Herr Boddenberg: Wir beschäftigen uns mit diesen Sachen aus ernsthaftem Interesse, egal, ob die Öffentlichkeit da ist oder nicht. Es interessiert uns wirklich, wie die Zukunft der Bahn in Hessen

ist und ob die Bahnstrecken gebaut werden oder nicht. Das hat nichts damit zu tun, ob hier jemand sitzt oder nicht. Natürlich nehmen wir es mit, wenn jemand hier sitzt, aber das ist nicht der Grund unserer Nachfrage gewesen.

Vorsitzender:

Ich nehme das selbstverständlich zurück und zur Kenntnis. Aber da Sie mich schon länger kennen, wissen Sie das einzuordnen. – Dann haben wir den Bericht zur Kenntnis genommen.

Beschluss:

WVA 21/1 – 29.02.2024

Der Dringliche Berichts Antrag gilt mit der Entgegennahme des mündlichen Berichts des Ministers in öffentlicher Sitzung als erledigt.

Zuvor kam der Ausschuss überein, den Dringlichen Berichts Antrag in öffentlicher Sitzung zu beraten.

(Schluss des öffentlichen Teils: 15:05 Uhr – folgt Fortsetzung
des nicht öffentlichen Teils)

Wiesbaden, 12. März 2024

Protokollführung:

Vorsitz:

Heike Schnier

Michael Boddenberg