

Stenografischer Bericht

öffentlicher Teil

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

6. Juni 2024 – 14:00 bis 16:45 Uhr

Anwesend:

Vorsitz: Michael Boddenberg (CDU)

CDU

Tanja Jost
Heiko Kasseckert
J. Michael Müller (Lahn-Dill)
Sebastian Müller (Fulda)
Jan-Wilhelm Pohlmann
Anna-Maria Schölch
André Stolz
Annette Wetekam

AfD

Klaus Gagel
Andreas Lichert
Dimitri Schulz
Olaf Schwaier

SPD

Elke Barth
Karina Fissmann
Stephan Grüger
Matthias Körner

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Martina Feldmayer
Kaya Kinkel
Katrin Schleenbecker
Katy Walther

Freie Demokraten

Dr. Stefan Naas


Fraktionsassistentinnen und -assistenten:

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

Landesregierung, Rechnungshof, etc.:

Name (bitte in Druckbuchstaben)	Amts- bezeichnung	Ministerium, Behörde
Mansoori, Kevah	StM	HMVW
Hofknecht, Felix	MR	HMVW
BARTHEL, PASCAL	u	" "
Heiserholt, Martin	Dir.	"
Knapp, Kirsten	MR'in	"
Vogel, Susann	MR'in	"
Staiger, Ulrich	MR	"
Dr. Doepgen, Peter	MR	"
Koziol, Silke	RR	HMVW
Hiestermann, Karsten	MR	"
JÖDICKE, BJÖRN	LAR	StK
BILLEN, Sophie	TA	HMVW
Nitsch, Oliver	TB	StK
Hufemeier, Claire	MR	HMVW
Lepmann, Jacqueline	RL	HMSI
Gökmen, Naeli	Praktikant	HKT
BREIDERT, ULRICH	Dir. in HRH	HRH

Protokollführung: Heike Schnier

(Beginn des öffentlichen Teils: 14:06 Uhr)

1. ELB-Dokument
Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Verbesserung und Durchsetzung der Arbeitsbedingungen von Praktikanten und zur Bekämpfung von Scheinpraktika („Praktikumsrichtlinie“) – COM(2024) 132 final

Berichterstattung: Andreas Lichert

Abgeordneter Andreas Lichert:

Gegenstand von Tagesordnungspunkt 1 ist ein Richtlinienvorschlag der EU-Kommission, COM(2024) 132. Da geht es um die Verbesserung von Arbeitsbedingungen von Praktikanten und die Bekämpfung von Scheinpraktika, kurz gesagt: Praktikumsrichtlinie. Wir haben im Europaausschuss die Befassung im Wirtschaftsausschuss beantragt. Ich möchte kurz darlegen, warum.

Aus unserer Sicht ist diese Richtlinie ein Verstoß gegen Art. 5 des EUV und damit auch gegen Art. 23 Grundgesetz. Die in der Begründung angegebene Rechtfertigung über Art. 153 AEUV reicht aus unserer Sicht nicht aus.

Ich möchte jetzt nicht im Detail die komplette Richtlinie vortragen. Ich denke, das trifft auf allgemeine Zustimmung. Ich möchte aber die wesentlichen Punkte darstellen, zunächst einmal die Motivationslage der EU-Kommission, sich überhaupt mit diesem Thema zu befassen.

Das Jahr 2023 wurde von der EU zum Jahr der Kompetenzen erklärt. Es geht um mehr Wettbewerbsfähigkeit, um mehr Teilhabe, mehr Fachkräfte. 77 % – das ist auf der gleichen Seite zu lesen – der Unternehmen in der gesamten EU klagen über Fachkräftemangel. Ich denke, es wird hier Einigkeit bestehen, dass eine Möglichkeit, den Fachkräftemangel wenigstens ein Stück weit zu mildern, eben solche Praktika sind. Im Jahr 2019 – das sind die letzten Zahlen, die der EU-Kommission offensichtlich vorliegen – gab es 3,1 Millionen Praktika in der EU, davon ca. die Hälfte, 1,6 Millionen, bezahlt und 1,5 Millionen unbezahlt.

370.000 davon waren sehr langfristig, also länger als sechs Monate, und 100.000 davon haben offensichtlich mit minderwertigen Lerninhalten geendet, waren also somit nicht im Sinne dessen, was mit Praktika erreicht werden soll. Das sind allerdings nur etwa 3 % aller Praktika, und diese 3 % aller Praktika sollen mit dieser Richtlinie gelöst werden. Das bedeutete aus unserer Sicht schon nicht mehr ein Mikromanagement. Das ist Nanomanagement.

Inhalt dieser Richtlinie sind diverse Kriterienkataloge, die seitens der Unternehmen demnächst der zuständigen Behörde beantwortet werden müssen. Das heißt, es findet auch hier ein zusätzlicher Bürokratieaufbau statt, sowohl in den Behörden, die mit der Kontrolle dieser Richtlinie befasst werden, als auch in den Unternehmen, die Praktika anbieten. Aus unserer Sicht wird das zu

sehr kontraproduktiven Ergebnissen führen: im Endeffekt weniger Praktikumsplätze, die angeboten werden. Es werden naturgemäß auch weniger Unternehmen diese Praktikumsplätze anbieten, und das werden tendenziell die großen Unternehmen sein, die sowieso weniger Nachwuchssorgen haben als die kleinen und mittelständischen Unternehmen. Es wird auch weniger die gut ausgebildeten, also die beispielsweise mit einem guten Schulabschluss ausgestatteten Praktikumswilligen betreffen. Das heißt, tendenziell finden die großen Unternehmen und die gut Ausgebildeten weiterhin zueinander.

KMU, die die größten Nachwuchssorgen haben und damit auch am meisten auf die Möglichkeit angewiesen sind, Nachwuchs per Praktikum zu gewinnen, werden tendenziell aufgrund dieser bürokratischen Regelung nicht mehr diese Praktika anbieten können und wollen. Auch der Aspekt, dass gerade Schulabgänger mit schlechten Noten, schlecht Ausgebildete – eben keine Fachkräfte – von diesen Praktika in Zukunft möglicherweise abgeschnitten werden, halten wir für hoch problematisch; denn das hat entsprechende soziale Auswirkungen.

Außerdem wird hier gerne mit dem Stichwort der Transformation hantiert. Das bedeutet, möglicherweise wird in Zukunft auch mitten im Erwerbsleben ein solches Praktikum eine wichtige Rolle spielen, nämlich dahin gehend, dass sich Arbeitnehmer komplett neu orientieren müssen, weil sie in ihrer ursprünglichen Branche mit ihrer ursprünglichen Ausbildung keine angemessene Beschäftigung mehr finden werden.

Insofern sehen wir, dass diese Richtlinie kein sinnvolles Mittel zur Erreichung der selbst gesteckten Ziele ist. Es ist aus unserer Sicht eine Übergriffigkeit der EU. Glücklicherweise ist das auch im Europaausschuss so erkannt worden. Der Europaausschuss hat bereits beschlossen, dass der Landtag die Subsidiaritätsbeobachtung durch die Landesregierung ausdrücklich unterstützt.

Jetzt könnte man die Frage stellen, warum ich das Thema hier trotzdem anspreche. Allein dadurch, dass dieser Vorgang relativ exotisch ist und seit langer Zeit die Überweisung solcher Fragestellungen vom Europaausschuss an den Wirtschaftsausschuss offensichtlich nicht mehr erfolgt ist, ist ein Zeichen der Problematik. Bei viel zu vielen Gesetzesvorhaben, die uns auch hier in Hessen unmittelbar betreffen werden, sowohl Bürger als auch Unternehmen, herrscht eine gewisse Durchwinkmentalität. Dem wollen wir uns entgegenstellen. Wenn es Bürgern und Unternehmen in Hessen zumutbar ist, dieser Regulierung ausgesetzt zu werden, dann ist es für uns als Abgeordnete erst recht zumutbar, dass wir uns im Landtag mit diesen Themen befassen und uns hoffentlich dem auch entgegenstellen.

Diese Richtlinie ist aus unserer Sicht unrettbar. Das ist ein weiterer Grund, weshalb das thematisiert werden muss: dass wir auf allen staatlichen Ebenen gegen diese Richtlinie arbeiten. Da möchte ich an den FDP-Politiker Greilich erinnern, der den wegweisenden Satz gesprochen hat: Wenn es nicht notwendig ist, ein Gesetz zu erlassen, dann ist es notwendig, dieses Gesetz nicht zu erlassen. – Das sollte an dieser Stelle für uns handlungsleitend sein.

Zusammengefasst: Es gibt jetzt keinen unmittelbaren Entscheidungsbedarf. Der Europaausschuss hat bereits beschlossen, die Subsidiaritätsbeobachtung durch die Landesregierung zu

unterstützen. Dennoch wollte ich dieses Thema hier aufgebracht haben; denn es wird Hessens Wirtschaft stark betreffen.

Abgeordneter J. Michael Müller (Lahn-Dill):

Ganz knapp und kurz dazu: Herr Kollege Lichert, jedem Abgeordneten steht es frei, die entsprechenden Dokumente aufzugreifen. Wenn das bisher von Ihnen nicht gemacht worden ist, dürfen Sie uns dafür nicht kritisieren, weil wir an dieser Stelle keinen Bedarf sehen. Wenn Sie ihn sehen, müssen Sie es halt jedes Mal machen. Das ist Ihnen überlassen.

Hinsichtlich der Praktika und Scheinpraktika hat die Bundesrepublik Deutschland allerdings seit mehreren Jahren umfassende Regeln, die weit über das hinausgehen, was die Richtlinie vorsieht. Ich erinnere nur an das Mindestlohngesetz, welches die Praktika und Scheinpraktika besonders intensiv behandelt. Weiterungen sind rein bundesrechtlicher Natur. Damit muss sich der Bundesgesetzgeber auseinandersetzen. Wer das Dokument liest, stellt fest, dass darin steht, dass es dem nationalen Rechtsetzungsgeber überlassen bleibt, die Definition von Praktika und Scheinpraktika vorzunehmen. Insoweit gibt es zwar Hinweise darauf, dass man darauf Wert legt, dass man guckt. Das ist insoweit in Ordnung, wenn der Europaausschuss gesagt hat, dass man das beobachtet. Aber die Grundsatzkritik, die Sie damit verbinden, kann ich nicht ansatzweise nachvollziehen, da der deutsche Schutzstatus weit über das hinausgeht, was die Richtlinie vorsieht.

Minister Kaweh Mansoori:

Es ist in der Tat, wie der Abgeordnete Müller schon ausgeführt hat. Die Debatte kommt auch nicht aus Deutschland, sondern sie ist vor dem Hintergrund der sehr unterschiedlichen Situation der Jugendarbeitslosigkeit in Europa insgesamt zu verstehen. Das ist im Schwerpunkt vor allem eine südeuropäische Herausforderung. In Europa ist die Jugendarbeitslosigkeit doppelt so hoch wie die Arbeitslosigkeit insgesamt. Damit ist es eine große Herausforderung, mit diesem Thema umzugehen. – Das vielleicht zur Einleitung.

Ich möchte davon absehen, hier eine europarechtliche Debatte aufzumachen. Aber den konkreten Punkten, die auch schon von Verbänden und der Unternehmensseite angesprochen wurden, nämlich das Thema Bürokratie und zusätzliche Berichtspflichten, werden wir weiter nachgehen. Aktuell ist ein Antrag unseres Hauses für den Wirtschaftsausschuss des Bundesrates in Arbeit, der die Bedenken vor allem der Arbeitgeberseite zu den Berichtspflichten und den bürokratischen Anforderungen aufnimmt, aber auch die bestehenden Regelungen in Deutschland zur Kontrolle von Scheinpraktika betont. Dazu hat Herr Müller schon einiges ausgeführt.

Insgesamt ist darauf hinzuweisen, dass die Federführung für dieses Thema beim HMSI liegt. Die Bundesregierung hat eine vorsichtig positive Position zu dieser Richtlinie eingenommen, bei allen Änderungen, die noch auf den Weg zu bringen wären. Herr Vorsitzender, Ihr Einverständnis vorausgesetzt, möchte ich Herrn Holfleisch bitten, das eine oder andere aus seiner Sicht zu ergänzen.

MinR Holefleisch:

Wie Sie wissen, gibt es ein Büro der Handwerkskammern in Brüssel, die sich natürlich auch mit diesen Dingen beschäftigen. Wenn man bei denen nachfragt, was die These war, dass kleine und mittelständische Unternehmen besonders unter dieser Regel leiden würden, dann kommt die Antwort: Die finden es wunderbar. Sie finden es richtig, weil sie genau die vom Minister genannte europäische Dimension sehen. Sie haben viele Kontakte, zum Beispiel auch nach Italien, wo genau das ein großes Problem ist. Es ist nämlich nicht wettbewerbsgerecht, wenn einige Unternehmen Leute umsonst beschäftigen und andere Unternehmen die Beschäftigten bezahlen. Das ist ein Wettbewerbsnachteil. Deswegen ist es richtig, dass man hierfür gemeinsame Regeln für den EU-Markt schafft. Das ist der entscheidende Punkt.

Im Übrigen würde ich anmerken wollen, dass der Fachkräftemangel über Praktikanten nicht zu bekämpfen ist. Das wird wahrscheinlich auch jeder Unternehmer so sehen, dass es eher ein schwieriges Unterfangen ist, mit Praktikanten einen Fachkräftemangel zu bekämpfen. Ich glaube, das ist nicht das Ziel dieser Richtlinie. Richtlinienziel ist, das Jahr der Kompetenzen – Sie haben es angesprochen – mit diesem Punkt zu beenden.

Es ist im Übrigen nicht so, dass sich die Kommission das ausgedacht hat. Es fußt vielmehr auf einem Beschluss des Europäischen Parlaments, und das Europäische Parlament hat die Zusage der Präsidentin der Kommission, Ursula von der Leyen, dass, wenn es solche großen Entschlüsse des Parlaments gibt, die Kommission diese aufnehmen wird. Das hat die Kommission jetzt gemacht. Deswegen hat man den Qualitätsrahmen, der schon länger existiert, den die Mitgliedstaaten zu den Praktika verabredet hatten, in dem Vorschlag etwas erweitert, den die Kommission vorgelegt hat. Die Richtlinie, die jetzt Ausfluss des Beschlusses des Parlaments ist, entspricht dem Willen des Parlaments, es etwas konkreter als nur eine Qualitätsrichtlinie zu machen, sondern etwas darüber hinauszugehen und als Gesetzgeber tätig zu werden. Das ist der Grund und der Zweck des Ganzen. Der Minister hat es richtig gesagt: Es ist nicht das Ziel, in Deutschland neue Kontrollen einzuführen; denn wir machen es schon sehr gut. Das Problem ist zum Beispiel Spanien mit 27 % Jugendarbeitslosigkeit. Das sind die Bereiche, um die es geht, nicht etwa Deutschland oder gar Hessen.

Abgeordneter Andreas Lichert:

Ich möchte vor allem die Äußerungen von Herrn Holefleisch aufgreifen. Zum einen ist natürlich der Fachkräftemangel mit Praktikanten nicht direkt zu adressieren. Das ist völlig klar. Aber diese Praktika dienen unter anderem dazu, jungen Menschen berufliche Perspektiven zu eröffnen, die sie noch nicht haben, respektive die Kennenlernmöglichkeiten von potenziellen Nachwuchskräften und Unternehmen zu erleichtern. Ich denke, wenigstens darüber wird hier hoffentlich Einigkeit herrschen. Das heißt: Praktika können ein Schritt sein, um eine erfolgreiche Berufsausbildung oder ein erfolgreiches Studium zu erleichtern und die Erfolgswahrscheinlichkeit zu erhöhen. Insofern: vielleicht ein kleiner Beitrag, aber ein Beitrag. Deswegen ist es Teil des Jahres der Kompetenzen.

Sie sagten, dass die Handwerkskammern dem Ganzen tendenziell positiv gegenüberstehen. Das ist auch ein hervorragendes Gegenargument gegen diese Art von Regulierung. Warum? Wir leben in einer Marktwirtschaft. Marktwirtschaft bedeutet auch Wettbewerb, und nicht nur zwischen Unternehmen, sondern auch zwischen Volkswirtschaften, auch in der EU. Wenn es Länder mit hoher Jugendarbeitslosigkeit gibt und wenn gerade dort ein Problem mit Scheinpraktika etc. besteht, wie könnte der Anreiz für diese Regierungen noch größer sein, in diesem Bereich entsprechend zu handeln? Schon länger gibt es auch entsprechende Empfehlungen seitens der EU, die sehr konkret den Nationalregierungen sagen, was sie tun können, um in diesem Bereich besser zu werden.

Insofern sehe ich nicht den Bedarf für diese Art der Regulierung; denn – auch das ist richtigweise gesagt worden – es wird nicht primär an Deutschland gerichtet sein, weil bei uns die Bedingungen so schlecht sind. Trotzdem werden wir die zusätzlichen bürokratischen Lasten zu tragen haben.

Meine Damen und Herren, wir können doch nicht in jeder Plenardebatte das Thema Entbürokratisierung hoch aufhängen und dann, wenn es um konkrete Gesetzgebungsiniciativen seitens der EU oder aus Berlin geht, kontraproduktiv handeln. Deswegen haben wir dieses Thema hier aufgebracht. Ich denke, es war vielleicht doch wertvoll, hier diese Diskussion zu führen.

Abgeordneter **Matthias Körner:**

Ich füge in aller Kürze an: Es ist im Grunde genommen im Europaausschuss so entschieden worden. Das Land hat ein Subsidiaritätsverfahren eröffnet bzw. plädiert, dass eines eröffnet werden soll, zum Teil auch mit den Argumenten, die genannt wurden. Damit ist der momentan zur Verfügung stehende Handlungsspielraum ausgeschöpft.

Vorsitzender:

Vielleicht nur eine persönliche Anmerkung aus meiner Vorvergangenheit. Wir haben das Instrument der Subsidiaritätsrüge immer wieder diskutiert, auch was die Abläufe anbelangt. Wir haben heute die Situation, dass jedes Land zwei Stimmen hat. Es gibt 54 insgesamt. Es braucht ein Quorum von einem Drittel, also derzeit 18 Stimmen, die einer Subsidiaritätsrüge zustimmen. Ich glaube, das hat es in der Geschichte der EU dreimal gegeben. Ich erinnere mich an ein Sparkasenthema, als wir von deutscher Seite das versucht haben und damals, glaube ich, auch eine Mehrheit hatten. Aber das Instrument ist ein Thema, das de facto kaum realisierbar ist. Das hängt unter anderem an den Fristsetzungen, die relativ kurzfristig sind. Bis in den jeweiligen Nationen in zwei Kammern – die meisten Länder haben zwei Kammern – entsprechende Voten eingegangen sind, vergeht so viel Zeit, dass die Frist häufig überschritten wird. – Aber das nur am Rande.

Dann nehmen wir den Richtlinienvorschlag und die Beiträge so zur Kenntnis. Da es keine Wortmeldungen mehr dazu gibt, schließen wir Tagesordnungspunkt 1.

Beschluss:

WVA 21/4 – 06.06.2024

Der Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum hat das ELB-Dokument zur Kenntnis genommen.

4. **Antrag**
Fraktion der AfD
Kahlschlag in der hessischen Autoindustrie aufgrund falscher Anreize der Politik
– Drucks. [21/385](#) –
5. **Dringlicher Antrag**
Fraktion der Freien Demokraten
Klimaschutz tanken – Verbrenner erhalten – HVO-Diesel ist gut für den Automobilstandort Hessen und den Fuhrpark des Landes
– Drucks. [21/536](#) –

Abgeordneter **Olaf Schwaier**:

Seit wir unseren Antrag „Kahlschlag in der hessischen Autoindustrie aufgrund falscher Anreize der Politik“ Ende März gestellt haben, ist viel passiert, aber leider nicht im positiven Sinne. Wir haben den Antrag im Plenum ausführlich diskutiert. Ich will mich nicht wiederholen, sondern mich mehr auf das konzentrieren, was seitdem passiert ist.

Wir haben zur Kenntnis zu nehmen, dass BASF sich entschieden hat, 10 Milliarden Euro in China zu investieren. Die „Bild“-Zeitung titelt: „Ist Deutschland seine Industrie bald ganz los?“ – Es geht also weiter mit der Verlagerung von Teilen der Automobilindustrie ins Ausland. Wir haben mit unserem Antrag klarmachen wollen, dass es einen inhärenten Zusammenhang gibt zwischen einer mehr oder minder autofeindlichen Politik und der Abwanderung der deutschen Automobilindustrie ins Ausland, ob sie nun nach China abwandert wie zum Beispiel Mercedes-Benz mit seiner Entwicklungsabteilung Verbrennungsmotoren oder nach Polen oder in andere osteuropäische Staaten wie BMW.

Was wir also dringend brauchen, ist eine Willkommenskultur für das Auto. Wir brauchen also genau das Gegenteil von dem, was wir bisher hatten. Damit die Innenstädte wiederbelebt werden, wollen wir die Bevölkerung auf dem Land ermutigen, wieder in die Innenstädte zu kommen. Wir sehen auch, was seitdem passiert ist: dass Toyota die Verbrennertechnologie weiterentwickeln will mit Mazda und Subaru, den zwei anderen japanischen Automobilherstellern, weil sie eine Zukunft im Verbrennungsmotor sehen.

Die eigentlichen Probleme in unserem Land, dass wir sehr hohe Energiepreise haben, dass die Unternehmenssteuern sehr hoch sind und dass die Lohnnebenkosten sehr hoch sind, all das sind die Stellschrauben, an denen auch die Hessische Landesregierung drehen kann, damit nicht das passiert, was der Verband der Privaten Krankenversicherung vorhersieht: dass, wenn es so weitergeht, schon im Jahr 2040 die Lohnnebenkosten bei ungefähr 51 % liegen würden. – Das ist eine Kalkulation dieses Verbandes.

Insofern können wir nur darauf fokussieren, dass wir jetzt Maßnahmen im wirtschaftlichen Bereich – über Energie- und Strompreise werden wir vielleicht später noch sprechen – umgehend umsetzen und dass wir so letzten Endes Arbeitsplätze am Standort Hessen sichern können.

Abgeordneter Dr. Stefan Naas:

Wir haben die Aktuelle Stunde im Plenum damals zum Anlass genommen, darauf hinzuweisen, dass es in der Tat mittlerweile Kraftstoffe für den Verbrenner gibt, die zu einer 90-prozentigen CO₂-Reduzierung beitragen können. Wir haben daraufhin einen Antrag gestellt, der das neue Produkt HVO 100, das dieser Tage an den Start geht und an hessischen Tankstellen nach anfänglichem Zögern auch der Vorgängerregierung, was die Zulassung und Duldung angeht, der breiten Öffentlichkeit vorgestellt wird. Das hat uns veranlasst, darauf hinzuweisen, dass wir schon jetzt auch den Verbrenner weitgehend CO₂-neutral betreiben können.

Wir wollen an dieser Stelle auch darauf hinweisen, dass es nicht auf die Antriebstechnik ankommt, sondern am Ende auf das, was man einfüllt und wie es hergestellt wird. Da gibt es Alternativen, die man zulassen sollte. Deswegen werbe ich an dieser Stelle noch einmal für unseren sehr guten Antrag.

Abgeordneter Stephan Grüger:

Fangen wir gleich hinten an. HVO 100 ist eine nette Sache. Allerdings werden wir dadurch unsere Mobilitätsfragen nicht lösen können, weil die Menge nicht reicht. – es sei denn, man akzeptiert, dass erheblichen Mengen Palmöl einfließen, was keiner will und was verboten ist. Insofern ist es eine Nischengeschichte und wird uns in der Massenmobilität nicht weiterhelfen.

Das Gejammere über das Ende des Verbrennungsmotors kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass die E-Mobilität um ein Vielfaches effizienter ist als der Verbrennungsmotor, weil die Energie dort wesentlich effizienter genutzt wird und sich von daher die E-Mobilität aus ökonomischen Gründen durchsetzen wird. Ich weiß, es gibt Parteien, die wollen immer die Hauptsätze der Thermodynamik überlisten. Aber sie sind nicht zu überlisten. Ich rate daher, sich etwas intensiver mit der Ökonomie und der Physik auseinanderzusetzen.

Von daher ist es klug, die Elektromobilität weiter zu fördern. Aber wir werden keine Mobilitätswende hinbekommen, wenn wir nur das eine durch das andere ersetzen. Wir brauchen natürlich auch eine Förderung des öffentlichen Personenverkehrs und zum Beispiel auch des Güterverkehrs auf der Schiene. Aber diesbezüglich passiert viel, auch in Hessen.

Ich kann vor allem an die AfD nur dringend die Aufforderung richten, sich mit hessischer Politik und nicht mit Bundespolitik zu befassen. Auf die Bundespolitik haben wir hier keinen Einfluss oder nur einen sehr indirekten. Klar, Sie können an den Minister appellieren, im Bundesrat bitte entsprechend tätig zu werden. Dann machen Sie das bitte konkret. Aber ansonsten führen wir hier keine bundespolitischen Debatten, sondern fragen uns, was wir im Land Hessen tun können. Das, was gerade von der AfD vorgetragen worden ist, hat gar nichts mit Hessen zu tun.

Abgeordneter Dr. Stefan Naas:

Ich habe es relativ freundlich gehalten, habe sozusagen aufs Grundsätzliche verwiesen. Jetzt ist der Kollege Grüger eingestiegen, und dann folge ich dem auch gerne. Ich weiß nicht, Kollege Grüger, ob Sie unseren Antrag überhaupt gelesen haben. Denn dort geht es nicht um dieses Grundsätzliche, sondern es geht erst einmal darum, diesen Kraftstoff, den es gibt und den man den Menschen verkaufen will, zuzulassen. Dann kann jeder selbst entscheiden, ob er 13 Cent oder 6 Cent, je nachdem, mehr in die Hand nimmt und diesen Kraftstoff tankt. Denn dass es diesen Kraftstoff gibt, das ist unbestritten. Ob er am Ende für Millionen von Fahrzeugen ausreicht, das können wir dann diskutieren. Lassen wir jetzt doch erst einmal den Markt entscheiden.

Erst einmal gibt es ihn. Den bieten Menschen an. Warum sollen sie ihn nicht anbieten? Er ist freigegeben von den Herstellern. Es gibt Langzeitstudien, die sagen, es macht keine Schäden an den Autos, sondern umgekehrt, es ist ein sehr sauberer und effizienter Kraftstoff. Das ist erst einmal etwas Gutes.

Jetzt kann man auf das Nebengleis kommen und sagen, es wird für alle nicht reichen, und deswegen wollen wir es nicht. Das ist doch Quatsch.

(Abgeordneter Stefan Grüger: Nein!)

– Doch. Das ist doch gerade gesagt worden, es würde für alle nicht reichen. Das ist eben gesagt worden. – Wenn doch alles so elektrisch wird, da muss ich eine Frage stellen. Übrigens habe ich der Presse entnommen, dass Ihr Minister gerade umgestellt hat, wo sich elektrisch doch so durchsetzt, Kollege Grüger. Er hat sich beschwert über die Ladesäulen und all das, was damit einhergeht. Im eigenen Ministerium hat er umgestellt.

Da kann man die Frage stellen. Ich nehme jetzt einmal nicht die Ministerfahrzeuge, sondern die Spezialfahrzeuge der Landesregierung. Es gibt ein paar beim Straßenbau, bei den Straßenmeistereien. Ich habe meine Zweifel, dass man da einfach auf den Knopf drückt und dann das Onlineangebot für das Elektrofahrzeug bekommt. Gerade bei Spezialmaschinen, Baumaschinen und allem, was in dem Bereich ist, werden wir weiterhin Verbrenner haben. Deswegen ist es eine gute Nische.

Kollege Grüger, ich komme zum Anfang zurück: Antrag gelesen oder nicht. Genau das greift dieser Antrag auf. Er sagt: Wenn ihr im Fuhrpark in der Landesverwaltung CO₂ einsparen wollt – es wird gelegentlich hier vorgetragen, dass wir beim Verkehrssektor noch ein bisschen hintendran sind, was die Einsparung angeht –, dann wäre es sinnvoll, zu überlegen, ob man für 6 oder

13 Cent mehr pro Liter an dieser Stelle etwas Geld in die Hand nimmt, was wir übrigens bei Ökostrom genauso tun oder in der Vergangenheit getan haben.

Dann ist die Frage: Wie gehen die Kommunen damit um? Auch das ist im Antrag dargelegt. Ich finde es schon spannend, die Kommunen zu unterstützen.

Ein allerletzter Punkt, wenn es um Fuhrparkrichtlinien und Dienstbeschaffung usw. geht. Da finde ich wichtig, dass wir Waffen- und Wettbewerbsgleichheit haben und dass nicht einseitig die Elektromobilität – wie gesagt, ich verweise auf Ihren Minister – unterstützt oder angeordnet wird, sondern dass der Verbrenner mit HVO 100 eine Chance hat. Das wollte ich zu unserem Antrag sagen, weil Sie mich so freundlich aufgefordert haben.

Abgeordneter Klaus Gagel:

Ich muss ein bisschen Wasser in den FDP-Wein gießen. Wenn wir uns anschauen, was man mit HVO-Diesel alles machen kann, dann wird man sicherlich ein Mengenproblem sehen; denn das wird mit Sicherheit nur einen kleinen Prozentsatz, eine kleine Nische bedienen können. Wir haben in Hessen etwa 750 Tankstellen. Wir haben recherchiert: 14 Tankstellen bieten es bisher an. Immerhin, das ist ein erster Schritt.

Wir müssen auch sehen, wer das überhaupt tanken kann. Da muss ich den nächsten Schluck Wasser in den FDP-Wein gießen. Wenn Sie sich die Liste vom VDA oder der DAT anschauen, sehen Sie, dass die meisten Fahrzeuge den HVO-100-Sprit nicht tanken können. Nur einige Modelle können es wirklich verbrennen, ohne den Motor zu schädigen. Daher gehe ich davon aus, dass es nur ein Bruchteil, < 0,1 %, sein wird, der dort bedient wird, Herr Naas.

Nichtsdestotrotz muss ich sagen: Es ist natürlich absolut richtig, dass wir uns um alternativen Kraftstoff kümmern müssen. Es ist völlig klar, dass das nur der Einstieg sein kann. Insofern geht der Antrag der FDP für uns schon in die richtige Richtung. Wir werden ihm hier auch grundsätzlich zustimmen.

Dann will ich zum Kollegen Grüger sagen, weil das Thema Elektromobilität aufgekommen ist und Sie auf die Hauptsätze der Thermodynamik hingewiesen haben: Es mag durchaus richtig sein, dass das E-Auto vom Energieverbrauch effektiver ist, wenn man es in Kilowattstunden ausrechnet. Aber wir reden hier nicht über Physik, sondern wir reden über Ökonomie. Jeder individuelle Nutzer wird selbstverständlich ökonomisch für sich selbst beurteilen, was für ihn das richtige Produkt ist. Wenn der Verbraucher sich lieber für einen Verbrenner entscheidet als für ein E-Auto, dann muss man das respektieren.

Wir sehen es momentan. Nachdem die Subventionen weggefallen sind, stehen E-Autos auf Halde. Sie werden nicht gekauft. Sie werden vom Verbraucher nicht angenommen. Man sieht es auch auf den Second-Hand-Märkten. Die Gebrauchtwagenmärkte zeichnen sich dadurch aus, dass gebrauchte E-Autos unter sehr großem Wertverlust leiden, was für viele Eigentümer von E-Autos ein großes Problem ist. Nur diejenigen, die geleast haben, haben das Problem nicht. Sie geben es nach der Leasingzeit wieder zurück.

Hier ist eine große Problematik, und das Thema der ökonomischen Betrachtung lässt sich nicht wegdiskutieren. Wenn Sie beispielsweise einen neuen Fiat 500 kaufen wollen, dann zahlen Sie in der Dolcevita-Ausführung 22.000 Euro. In der E-Ausführung kostet er 32.000 oder 34.000 Euro. Da wird sich jeder überlegen, ob er 12.000 Euro mehr für so einen kleinen Stadtfliker als E-Auto ausgeben will als für den gleichwertigen Verbrenner.

Herr Grüger, da können Sie die Hauptsätze der Thermodynamik zitieren. Am Ende des Tages zählt für die Konsumenten und Bürger, was im Portemonnaie ist. Das müssen wir hier zur Kenntnis nehmen; denn die Menschen sind Wirtschaftssubjekte, und sie gestalten den Markt. Der Markt ist die Entscheidung derjenigen, die die Produkte kaufen.

Abgeordnete Kaya Kinkel:

Ich hatte schon im Plenum gesagt, dass dieser Antrag ein sehr gutes Beispiel ist, wie die AfD unsere Wirtschaft und den Wirtschaftsstandort Deutschland gefährdet. Wir sehen, was gerade auch in der Automobilindustrie passiert. Wir haben massive Importe aus anderen Ländern, zum Teil aus China. Wir sehen aber auch, wie Tesla den Markt in kürzester Zeit mit seinen Elektroautos erobert hat. Dann muss doch klar sein, dass die deutsche Automobilindustrie nur wirtschaftlich stark bleiben kann, wenn sie auf Elektromobilität umstellt. Da ist viel Zeit verloren gegangen. Aber wenn wir jetzt wieder infrage stellen, was wir in den letzten fünf Jahren auf europäischer Ebene geplant haben, wo wir der Industrie Planungssicherheit gegeben haben durch das Verbrenner-Aus, durch den Green New Deal, dann wird es enorme Unsicherheiten hervorrufen. Dann wird es wieder ein Infragestellen von Zielen hervorrufen. Dieses ständige Rein-in-die-Kartoffeln, Raus-aus-den-Kartoffeln ist nicht gut für die Wirtschaft. Ich glaube, da sind wir uns alle einig.

Von daher sei auch darauf hingewiesen, dass auch die Gewerkschaften sagen, dass wir, um die Arbeitsplätze in Deutschland zu erhalten, die Elektromobilität und die Produktion von E-Autos in Deutschland brauchen.

Ich habe mich sehr gefreut über die Rede von Stefan Naas im Plenum; denn es kam heraus, dass auch ihr HVO nur als Nische sieht, aber dass das breite Produkt die Elektromobilität sein wird. Das hat mich sehr gefreut.

(Abgeordneter Dr. Stefan Naas: Das ist ein bisschen hineininterpretiert!)

Insofern hattet ihr einen Fortschritt im Denken.

Was sich seitdem geändert hat, ist, dass der Wirtschaftsminister aus der Elektromobilität ausgestiegen ist, was uns sehr verwundert hat. Offensichtlich schafft es die Kollegin Hofmann, mit einem Elektroauto in Hessen ihr Ministeramt auszuführen. Auch der Vorgänger, Tarek Al-Wazir, hat es geschafft. Die Frage ist schon, wie wir es schaffen mit der CO₂-neutralen Landesverwaltung. Ich hoffe nicht, dass das durch Sie oder die neue Landesregierung infrage gestellt wird.

Dort steht ganz klar, dass der Fuhrpark bis 2030 vollelektrisch sein soll. Es ist in Zeiten, wo Hochwasserkatastrophen und Dürre in Südeuropa die Auswirkungen der Klimakrise deutlich zeigen,

wichtig, dass wir es weiter voranbringen. Daher würde mich interessieren, warum diese Entscheidung getroffen wurde, warum Ihre Kollegin Hofmann das nicht gemacht hat und wie Sie die CO₂-neutrale Landesverwaltung weiterhin erreichen wollen.

Abgeordneter Heiko Kasseckert:

Wir haben die Diskussion zu den beiden Anträgen schon im Plenum geführt. Man kann nachlesen, wer welche Position dazu hatte. Herr Grüger hat jetzt auch eine Position dargestellt, und wir sind jetzt eher im Grundsätzlichen.

Kaja, ich will für die CDU-Fraktion erklären: Ich teile die Einschätzung nicht, dass sich künftig ausschließlich und allein alles über die Elektromobilität lösen lässt. Wir sind der Auffassung – es ist kein landespolitisches Thema; deshalb ist die Diskussion über die grundsätzliche Haltung an der Stelle nicht richtig angesiedelt –, es ist ein Thema, das wir auf nationaler und europäischer Ebene lösen müssen. Aber wir sind der Auffassung, dass der Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor eine falsche Entscheidung ist, weil wir nach wie vor davon überzeugt sind, dass Technologieoffenheit der richtige Weg ist. Das findet sich auch an mehreren Stellen in unserem Koalitionsvertrag.

Man sieht jetzt, dass Entscheidungen in den großen Konzernen zum Teil wieder korrigiert werden, weil eine ausschließliche Fokussierung auf Elektromobilität nicht der Weg in die Zukunft ist. Ich will es an zwei Zahlen deutlich machen. Selbst wenn wir bis 2035 das Verbrenner-Aus in Europa haben, werden bis zu diesem Zeitpunkt immer noch 40 Millionen Fahrzeuge in Deutschland einen Verbrennungsmotor haben, der noch über weitere Jahre in Betrieb ist. In Europa sind es rund 400 Millionen Fahrzeuge. Weltweit sind es Milliarden Fahrzeuge.

Deshalb ist es auch unter Klimaaspekten viel sinnvoller, technologieoffen danach zu suchen, wie wir es schaffen, die Fahrzeuge, die unterwegs sind, deutlich klimaneutraler als in der Vergangenheit zu bewegen, um dem Ziel der Klimaneutralität weltweit ein Stück näher zu kommen.

Diese Technologieoffenheit hat man deutlich eingeschränkt und die Forschung und Entwicklung, den Ideenreichtum in diese Richtung zumindest in unserem Land unterbunden. Das halten wir für falsch. Wir glauben, dass es Elektromobilität geben wird, dass sie auch in ihrer Bedeutung steigen wird. Aber sie wird nicht die ausschließliche Lösung sein für das Thema Mobilität der Zukunft.

Das ist aber eine grundsätzliche Position, die wir damit vertreten. Wir werden sehen, 2026 steht die Revision bei der Frage Verbrennungsmotor auf europäischer Ebene an. Deshalb haben wir aktuell diese Diskussion. Es ist nicht eine rein populistische Frage, warum das auch im Wahlkampf von der CDU vorgetragen wird, sondern 2026 steht eine Überprüfung der Entscheidung bezüglich der Abschaffung des Verbrennungsmotors 2035 an. Am Ende wird Europa es in zwei Jahren entscheiden. Da haben wir eine Haltung. Mit dieser Haltung haben wir uns klar im Wahlkampf positioniert. Das ist auch die Haltung der CDU Hessen.

Unabhängig davon – das findet sich in unserem Koalitionsvertrag, und das ist auch die Leitlinie, wie wir auf Landesebene mit Entscheidungen umgehen – fördern wir die Initiativen für den Ausbau der Elektromobilität, fördern wir Initiativen auch in der Landesverwaltung. Wie gesagt, jenseits von der einen oder anderen Entscheidung von Kommunen, vom Bund und vom Land ist das die Position der CDU Hessen. Das vielleicht ganz grundsätzlich. Zu den beiden Anträgen haben wir uns im Plenum geäußert. Das müssen wir an dieser Stelle nicht wiederholen.

Abgeordneter J. Michael Müller (Lahn-Dill):

Damit es zumindest gesagt ist: Ich verweise vollinhaltlich auf meine Ausführungen im Protokoll der 10. Plenarsitzung vom 16.05., Seite 542 und Seite 572. Das reicht mir als Nachweis dafür, was wir hier diskutiert haben. Mehr möchte ich dazu nicht sagen.

Nur noch ein Satz, Kaja: Die deutschen Automobilhersteller sagen nicht mehr, dass die Zukunft in der Elektromobilität liegt, und zwar alle.

Abgeordneter Dr. Stefan Naas:

Man kann natürlich Erkenntnisse dazugewinnen. Das ist auch Markus Söder so gegangen, wenn man sich so die Entwicklung der Position seit 2020 anschaut: Vom Verbrenner-Aus, nachhaltig, bis zum Verbrenner-Befürworter. Das ist doch eine schöne Wendung, alles gut.

Ich beobachte, dass mein alter Diesel – 320.000 km, dunkelblau; der eine oder andere kennt ihn – alle zwei Wochen ein kleines Schildchen hat: „Ich kaufe Ihr Auto“. Immer, wenn ich einkaufe, habe ich das am Auto. Ich frage mich immer, wer dieses Auto nach 15 Jahren kaufen will, übrigens damals mit der Abwrackprämie finanziert. Es scheint Interessenten zu geben.

In der Tat ist es so, dass viele Verbrennerautos noch fahren – Heiko, du hast es gesagt – und auch weiter fahren werden, sonst würde es diesen Markt nicht geben. Die Preise für Gebrauchtwagen sind auch gestiegen.

Ich will die AfD ein bisschen korrigieren. Man muss einfach nur googeln. Fast alle Fahrzeughersteller haben die Nutzung von HVO 100 als Kraftstoff für Pkw, Transporter und sogar für Schwerlast-Lkw, Baumaschinen und andere Fahrzeuge freigegeben. Ich erspare Ihnen jetzt 60 Seiten Typen. Das könnte ich hier aufzählen, aber googeln würde reichen.

Ich habe noch eine Bitte an die CDU. Man kann natürlich immer auf Protokolle verweisen. Ich habe allen Diskussionen aufmerksam gelauscht. Mir ist noch nicht das definitive Argument gegen unseren Antrag klar. Wir begrüßen immerhin, dass Hessen es jetzt möglich gemacht hat. Auf Wunsch nehme ich auch den Dank an Volker Wissing heraus, wenn es daran liegt. Wir können auch einzeln abstimmen. Ich weiß ja, wie es läuft.

Ansonsten fordern wir die Landesregierung auf, die Vertriebskapazitäten von HVO zu unterstützen. Ich habe dazu nichts Gegenteiliges gehört. Es wird dann ausgeführt, warum es sinnvoll ist. Ich glaube, das unterscheidet uns nicht. Dann geht es darum, es auch den hessischen Städten

und Gemeinden anzubieten und es am Ende auch für den Landesfuhrpark in Betracht zu ziehen. Das ist doch ganz milde formuliert, auch mit Berücksichtigung der Regierungsbrille. Insofern würde mich interessieren, was dagegen spricht, diesem Antrag zuzustimmen.

Abgeordneter **Stephan Grüger:**

Noch einmal ganz kurz zu den Fakten, was die Elektromobilität angeht. VW-Chef Blume hat sich vor Kurzem noch einmal hinter die Elektromobilität gestellt. Er sagt ganz klar: Das ist die kommende Technologie und wird in kurzer Zeit dem Verbrennungsmotor überlegen sein.

Zum Thema Verbrenner-Aus und Technologieoffenheit möchte ich darauf hinweisen: Die EU hat nicht beschlossen, dass der Verbrennungsmotor verboten wird. Die EU hat die Anforderung gestellt, dass, egal was für ein Motor es ist, er CO₂-frei betrieben werden muss. Das ist technologieoffen.

Wenn HVO 100 unter dem Strich CO₂-frei ist, ist ein Motor, der damit betrieben wird, CO₂-frei. Dann kann man weiterhin diesen Diesel produzieren und betreiben. Das muss man klarmachen. Die EU hat – wir als Sozialdemokraten haben großen Wert darauf gelegt – ein technologieoffenes Verfahren festgelegt. Deswegen haben wir in unserem Koalitionsvertrag mit der CDU das Thema Technologieoffenheit mitgetragen, weil es in diesem Fall genau so umgesetzt wird.

Was HVO 100 in der Landesverwaltung betrifft, muss die Landesverwaltung natürlich dazu Stellung nehmen, wie sie es handhaben will. Ich will nur sagen, es ist teurer als normaler Diesel. Das ist dann eine Frage der Ökonomie und wofür man die Steuergelder einsetzen will. Die Landesregierung wird es wahrscheinlich prüfen, und aus unserer Sicht ist dafür dieser Antrag der FDP nicht zielführend und nicht hilfreich. Deswegen werden wir ihn ablehnen.

Abgeordneter **Klaus Gagel:**

Eine kurze Wortmeldung zu Herrn Naas. Lieber Stefan Naas, das ist nicht richtig. Wenn man sich die DAT-Liste anschaut, sieht man, dass die meisten Fahrzeugtypen für XtL-Kraftstoffe nach DIN 15940 – das ist diese Norm – nicht zugelassen sind. Insofern bitte noch einmal nachlesen. Die Behauptung ist so nicht richtig.

Minister **Kaweh Mansoori:**

Nach der Debatte gäbe es viel zu sagen; ich muss ein bisschen fokussieren. Sie hat begonnen mit der These, dass wir im internationalen Wettbewerb vor allem ein Lohnkostenproblem hätten. Deswegen will ich an dieser Stelle noch einmal darauf hinweisen: Deutschland ist schon immer ein Hochlohnland gewesen. Unsere Wettbewerbsposition kommt aus technologischen Vorsprüngen. Deswegen ist klar: Natürlich müssen wir Standortkosten im Blick behalten, insbesondere was das Thema Energieversorgung betrifft. Aber wir wollen Wohlstand und Wertschöpfung – das

ist auch die Position der Landesregierung – vor allem über Technologieoffenheit und ein innovationsfreundliches Klima erreichen. Das will ich an der Stelle noch einmal in aller Deutlichkeit unterstreichen.

Wir stehen auch in der Debatte um Antriebstechniken und Energieversorgung für Technologieoffenheit. Es geht aber darum, in dieser Diskussion realistische Korridore zu beschreiben und den Menschen keinen Sand in die Augen zu streuen. Natürlich kann es sein, dass, wenn wir jetzt massive Durchbrüche bei der Herstellung innovativer Treib- und Brennstoffe oder der kurzfristigen Bereitstellung erheblich größerer Mengen an elektrischer Energie bekämen, dass sich die Diskussion um regenerative Treib- und Brennstoffe noch einmal ganz anders stellt als heute. Aber wenn das nicht passiert, was realistischer ist, und wir gleichzeitig eine Situation haben werden, in der die externalisierten Kosten für fossile Treib- und Brennstoffe künftig stärker bepreist werden, nämlich über den Marktmechanismus beim CO₂-Preis, dann wird es ein reiner Automatismus sein, dass der Verbrenner immer teurer wird und der Druck steigt, dass die Leute auf andere Technologien setzen.

Deswegen bin ich davon überzeugt, dass die Massentechnologie die Elektromobilität sein wird und dass wir uns zweitens insgesamt andere Konzepte der Mobilität überlegen müssen, weil wir ein Ressourcenproblem bekommen werden, wenn wir so tun, als könnten wir die heutige Individualmobilität einfach auf eine elektrische Antriebstechnologie übersetzen. Dafür werden die Ressourcen höchstwahrscheinlich fehlen. Aber das ist nur eine Einschätzung. Wir setzen auf ein innovations- und technologiefreundliches Klima. Das kann dann auch andere Verläufe nehmen, aber das ist sozusagen der realistischste Weg, der eintreten kann.

Deswegen halte ich es für problematisch, wenn wir durch die Diskussion den Eindruck erwecken würden – natürlich werden auch die regenerativen Treibstoffe eine Rolle spielen –, als könnten Technologien von gestern einfach dadurch überleben, indem die Menschen ihre Autos mit aufbereitetem Frittierfett fahren. Das wird wahrscheinlich nicht der Fall sein.

(Zuruf: Viele Fritten essen!)

– Oder viele Fritten essen. Das wäre aber nicht so gesund, wenn wir solche Mengen an Frittierfett produzieren würden.

Wir hatten gestern eine Diskussion mit dem Luftverkehr, wo es um ähnliche Fragestellungen geht. Man muss sich insgesamt anschauen, welche Energiemengen erforderlich sind, um überall da, wo Verbrennertechnologien zum Einsatz kommen, überall da, wo Moleküle gefragt sind, mithilfe elektrischer Energie regenerative Treib- und Brennstoffe herzustellen. Aber die Strommengen, die wir dafür bräuchten, werden wir realistischerweise kurz- und mittelfristig nicht zur Verfügung stellen können. Deswegen müssen wir eine ehrliche Diskussion miteinander führen, in welchen Branchen das Molekül verzichtbar ist und in welchen Branchen es nicht verzichtbar ist. Ich finde, dann haben auch wir als Hessen die Verantwortung, zu entscheiden. Wir werden es vor allem bei Chemie, Pharma und Luftverkehr brauchen, weil es dort zeitnah keine alternativen Technologien geben wird, die das ersetzen können. Im Automobilbereich stellt sich die Diskussion ganz anders.

Es ist auch nach unserem Fuhrpark im Ministerium gefragt worden. Deswegen will ich mich auch dazu in aller Kürze äußern. Meine erste Frage an meine Fahrer lautete: ob sie mit Ihren Arbeitsplätzen zufrieden sind. Dann haben sie mir berichtet, wie das Thema Laden auf Langstrecken aussieht. Das mag in anderen Ministerien anders sein. Aber im Wirtschaftsministerium fährt man wirklich große Strecken. Ich habe das Fahrzeug jetzt einen Monat. Der Kilometerstand vorhin – ich habe extra nachgefragt – beträgt 5.000 km. Das ist unsere Laufleistung in einem Monat. Pro Tag können Laufleistungen zwischen 500 und 1.000 km eintreten. Das ist nicht darstellbar, jedenfalls nichts mit zumutbarem Aufwand für die Fahrerinnen und Fahrer.

In der Vergangenheit ist es bewältigt worden, indem in den Pausen zwischen den Terminen geladen worden ist. Es ist bewältigt worden, indem geladen worden ist, nachdem mein Vorgänger zu Hause abgesetzt worden ist und die Staatssekretäre zu Hause abgesetzt worden sind. Das ist alles im Rahmen des rechtlich Möglichen. Die Frage ist aber auch, was wir Beschäftigten in so einer Situation zumuten können und wollen.

Ich habe es in allen Interviews gesagt: Ich bin überzeugt davon, dass sich durch die technologischen Entwicklungen und die Innovationssprünge die Elektromobilität durchsetzen wird, insbesondere für Kurz- und Mitteldistanzen. Aber für die langen Distanzen, die ich als Minister gerade fahre, halte ich es für kein praxistaugliches Fahrzeug. Deswegen, finde ich, tut es der Debatte gut, an dieser Stelle ehrlich zu sein und zu sagen: Das ist für den Einsatzort nicht die geeignete Technologie.

(Beifall CDU)

Vorsitzender:

Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen. Dann können wir die Abstimmungen durchführen.

Beschluss zu Punkt 4:

WVA 21/4 – 06.06.2024

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: Stephan Grüger

Beschlussempfehlung: Drucks. [21/629](#)



Beschluss zu Punkt 5:

WVA 21/4 – 06.06.2024

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

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

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

Berichterstattung: Stephan Grüger

Beschlussempfehlung: Drucks. [21/631](#)

9. Berichts Antrag

Klaus Gagel (AfD), Olaf Schwaier (AfD), Andreas Lichert (AfD), Dimitri Schulz (AfD), Dr. Frank Grobe (AfD)

Ortsumgehungen in einem transparenten Verfahren priorisieren, umsetzen und Ressourcen bereitstellen

– Drucks. [21/235](#) –

hierzu:

Schreiben des HMWVW vom 24.04.2024

– Ausschussvorlage WVA 21/2 –

(verteilt am 30.04.2024)

Abgeordneter Klaus Gagel:

Zunächst darf ich dem Ministerium dafür danken, dass es unseren Berichts Antrag so umfassend beantwortet hat. Wir gewinnen damit ein gutes Nachschlagewerk über alle Ortsumgehungen in unserem Land, im Hessenland. Wir haben einige interessante Informationen herausgefunden. Allerdings fehlt uns auf der anderen Seite die eine oder andere Information. Bei dem Studium Ihrer Antwort sind wir auf zwei typische Textbausteine gestoßen, die Sie bei c) verwendet haben. Ich gehe davon aus, dass es selbst für das Ministerium oder die Landesregierung sicherlich nicht zufriedenstellend ist, dass Fertigstellungstermine nicht genannt werden können. Der Textbaustein lautet: „Aufgrund der ausstehenden Planungsschritte bestehen zeitliche Unwägbarkeiten, sodass eine Aussage zum Zeitpunkt der baulichen Fertigstellung nicht möglich ist.“ Herr Minister, bei mehreren Ortsumgehungen haben Sie so geantwortet. Der andere Textbaustein bezieht sich auf die Finanzierung: dass aufgrund der fehlenden Finanzierung auch der Zeitpunkt der baulichen Fertigstellung nicht genannt werden kann.

Die Frage ist: Wir haben im Koalitionsvertrag ermutigenderweise den Hinweis gefunden, dass die Ortsumgehungen in einem transparenten Verfahren priorisiert umgesetzt werden sollen und auch Ressourcen bereitgestellt werden sollen. Das finden wir gut. Das finden wir interessant. Es ist eine sehr gute Sache, die Infrastruktur in Hessen auf jeden Fall zu verbessern und gerade im ländlichen Raum diese Dinge voranzubringen. Wir hätten uns ein bisschen mehr erwartet bezüglich des Zeitplans der Fertigstellung von Ortsumgehungen, die sich beispielsweise noch im Planfeststellungsverfahren befinden oder wo die Planung herangekommen ist.

Denn viele Bürger, die in den jeweiligen Orten leben, interessiert das sehr. Ich nenne ein Beispiel: Die Gemeinde Schlangenbad-Wambach wartet seit 40 Jahren auf eine Ortsumgehung. Die fragen dort, wann es endlich etwas mit der Ortsumgehung wird, die seit den Achtzigerjahren ange-dacht ist. Da wünsche ich mir von Ihrem Ministerium – vielleicht können Sie es im Verlauf der Wahlperiode konkretisieren –, dass wir hier konkreter werden, zumal Sie dieses Ansinnen selbst in Ihrem Koalitionsvertrag stehen haben. Vielleicht können Sie das eine oder andere Wort dazu sagen, Herr Minister.

Minister Kaweh Mansoori:

Herr Abgeordneter, Sie hatten hinsichtlich der Umsetzung dieses transparenten Verfahrens zur Priorisierung gefragt. Das ist in Arbeit. Sobald es abgeschlossen ist, kann ich es gerne im Ausschuss vorstellen.

Der Textbaustein, wie Sie es genannt haben, steht auch deswegen da, weil die Planungen, die dort angesprochen sind und nach denen Sie gefragt haben, individuell sind. Das heißt, wir können zu Beginn der Planung nicht sagen, wie lange sie dauern wird. Da werden Sachverhalte festgestellt, da findet eine Güterabwägung statt. Das kann sich in jedem Verfahren in Abhängigkeit der Komplexität unterschiedlich gestalten.

Was wir sagen können – dazu können wir uns auch verabreden –: welche Maßnahmen es insgesamt gibt, um im Querschnitt schneller zu werden, Güterabwägungen zu beschleunigen, Personal in anderem Ausmaß zur Verfügung zu stellen, Verfahren zu digitalisieren, damit wir wesentliche Verfahrensschritte automatisieren können. Davon kann man sich im Querschnitt auch Beschleunigungseffekte erhoffen. Man sieht auch an den entsprechenden Beschleunigungsgesetzen auf der Bundesebene, dass das eine Wirkung hat.

Aber realistischerweise kann Ihnen niemand zu einem bestimmten Verfahren, wenn es begonnen ist, sagen, wie lange es dauert, bis es in dem konkreten Fall abgeschlossen ist. Das ist der Grund, weshalb hier eine ehrliche und keine ausweichende Antwort erfolgt ist, dass wir Ihnen an der Stelle auch keine Zeitpläne genannt haben, wann die jeweiligen Planungsvorhaben abgeschlossen sein werden.

Abgeordnete Katy Walther:

Herr Minister, danke für die Antworten. Ich möchte betonen, dass es gut ist, dass die begonnenen und in Planung befindlichen Projekte weitergeführt werden – darauf hatten wir uns schon in der

alten Regierung geeinigt – und dass der Grundsatz „Sanierung vor Neubau“ beibehalten wird. Das finde ich einen sehr richtigen Schritt; denn auch wir sind für Ortsumgehungen, aber nur da, wo sie notwendig sind. Dazu hatten wir in der alten Landesregierung einen Kriterienkatalog erarbeitet. Eine Ortsumgehung muss natürlich wirtschaftlich darstellbar sein. Das ist grundsätzlich wichtig. Es soll aber nur in den Fällen gebaut werden, wenn ein Unfallgeschehen vorliegt, die Schadstoffbelastung zu hoch ist, wenn es eine verkehrliche Wirkung bringt und auch Umweltauswirkungen positiv zu beurteilen sind.

Laut Koalitionsvertrag soll jetzt von diesem ressourcenschonenden und vernünftigen Kurs abgewichen werden, und zwar zugunsten einer Kommunalabfrage, wo sozusagen gefragt wird: Wer wünscht sich was, was sollen wir noch bauen? Diese Kommunalabfrage und die Abfrage bei den Kommunen zu Umgehungsstraßen haben wir damals mit Absicht nicht gemacht, weil es natürlich ein Ressourcenproblem ist. Vor dem Hintergrund knapper werdender Kassen produziert es Frust, und finanzpolitisch ist nicht darstellbar, dass man das alles macht.

Auch vor dem Hintergrund des Flächenverbrauchs, der damit verbunden ist, und der negativen Auswirkungen auf die Ortskerne ist das so zu sehen. Ich spreche vom sogenannten Donut-Effekt: Wenn man die Ortsumgehung hat, lagert sich alles an diese Ortsumgehung an, und die Innenstädte sterben aus. Dann unterstützen wir die Innenstädte wieder durch Fördermittel aus Innenstadt-Reaktivierungsprogrammen. – Solche Sachen sollte man sich gut überlegen.

Sie haben in der Antwort geschrieben, dass es nicht nur zur Ertüchtigung, sondern auch für den Ausbau des kommunalen Straßennetzes mehr Mittel im Mobilitätsförderungsgesetz geben soll. Das bedeutet bei knapperen Kassen zwangsläufig, dass Geld aus anderen Förderprodukten umgeschichtet werden muss. Es kann nicht sein, dass man, wenn man weniger Geld hat und in einem Bereich mehr investiert, im anderen Bereich die Fördertöpfe gleich lässt. Wir befürchten, dass diese Fördertöpfe im Mobilitätsförderungsgesetz beschnitten werden, die genau für die Erreichung der Wahlfreiheit, von der Sie immer reden, vorgesehen sind. Dagegen wollen wir uns vorsorglich aussprechen. Es wäre an dieser Stelle komisch, etwas anderes von uns zu erwarten. Wir finden es wichtig, dass der Fuß- und der Radverkehr und der ÖPNV gleichziehen mit den Möglichkeiten, die man mit dem Auto hat.

Deshalb würde ich mir Aussagen dazu wünschen, wenn Sie schon etwas dazu sagen können – aber ich denke, so weit sind Sie noch nicht –, was diese Kriterienkataloge abweichend von dem enthalten sollen, was wir als vernünftige Kriterien vorgelegt hatten, und abweichend zur normalen Kommunalabfrage.

Abgeordnete **Elke Barth:**

Auch wir bedanken uns für diese Fleißarbeit. Ich denke, das kann man sich aufheben; denn wir alle werden immer wieder nach dem jeweiligen Planungsstand von Ortsumgehungen gefragt.

Katy Walther, deinen Beitrag fand ich etwas zynisch. Wie oft fahre ich durch irgendwelche Orte, wo Transparente hängen: „Es ist zu laut, Ortsumgehung jetzt“? Ich glaube, wir sollten die Menschen ernst nehmen. Sie machen es nicht aus Spaß, sondern weil sie lärmgeplagt sind, wenn

sich die Lawinen durch die Orte durchwühlen. Deswegen finde ich es völlig richtig, dass man im Sinne der betroffenen Menschen genauer nachfragt.

Dass jetzt sehr häufig steht: „lässt sich zum heutigen Zeitpunkt noch nicht sagen“, das ist ehrlich. Wenn konkrete Zeitpunkte darin stünden, dann weiß ich ganz genau, was passiert: dass ein Vierteljahr oder ein halbes Jahr vorher nachgefragt wird. Aber Sie wissen genau, wie sehr Planfeststellungsverfahren und Ähnliches von Unwägbarkeiten belastet sind und es daher bezüglich gewisser Planungsschritte noch nicht möglich ist, genauer zu werden.

Ich darf vielleicht auch darauf hinweisen, dass wir uns in der neuen Koalition vorgenommen haben, Planungs- und Genehmigungsprozesse einer genauen Überprüfung zu unterziehen mit dem Ziel, dass wir schneller werden. Gleiches gilt für die Hessische Bauordnung, wo die Expertengruppe schon einberufen wurde, und die Digitalisierung, wo auch einige Verfahren vielleicht schneller durchgeführt werden können als bisher.

Insofern ist es aufgrund der Fragestellung, die vorlag, sehr detailliert beantwortet worden. Sicherlich ist auch nicht mehr möglich. Ich finde es völlig richtig, dass wir da so vorgehen und nicht alles so machen, wie die Vorgängerregierung es vereinbart hat.

(Abgeordneter Dr. Stefan Naas: Bitte nicht!)

– Einige Schritte schon, aber wir werden sicherlich unsere eigenen Akzente setzen.

Abgeordneter J. Michael Müller (Lahn-Dill):

Ich bedanke mich bei der Kollegin Barth, die das Wesentliche dazu schon erläutert hat. Ich will allerdings grundsätzlich festhalten, dass der Maßstab sich verändert hat. Das ist so. Das ist auch richtig erkannt worden. Es ist auch bewusst so gewählt worden. Die Bürgerorientierung steht im Koalitionsvertrag im Vordergrund.

Ich widerspreche ausdrücklich dem Argument, dass durch Umgehungsstraßen die Innenstädte oder Innendörfer aussterben oder vereinsamen, wie auch immer. Das Gegenteil ist der Fall. Wer sich die betroffenen Ortsdurchfahrten vor Ort anschaut, wird feststellen, dass viele Unternehmen und insbesondere Handelsunternehmen gerade wegen des Verkehrs zumachen, weil die Kunden keine Gelegenheit haben, sie aufzusuchen.

Letzter Punkt. Selbstverständlich ist die Bedarfsorientierung auch der betroffenen Gruppen ganz wesentlich. Allerdings muss man fairerweise auch feststellen, dass die betroffene Gruppe der Autofahrer vielfach größer ist als die betroffene Gruppe der Fahrradfahrer. Beim Fußgängerverkehr gibt es keine Einschränkungen. Ganz im Gegenteil, da hat die Koalition deutlich gemacht, dass das wesentlich ist. Von daher ist alles gesagt. Dem Fleißarbeitsdank möchte ich mich ausdrücklich anschließen.

Abgeordneter Dr. Stefan Naas:

Dem Dank kann ich mich auch anschließen. Es ist immer wieder gut, wenn man mit einer guten Transparenz auf den neuesten Stand gebracht wird. Auch der Pragmatismus, der dort durchscheint, ist gut. Insofern darf ich an dieser Stelle die Verwaltung loben.

Herr Mansoori, ich habe es nie verstanden, dass Ihr Vorgänger da so dogmatisch war. Wir haben darüber auch öfter im Plenum gesprochen. Ich finde es gut, dass man von dieser Ideologie wekommt, weil es natürlich gute Gründe für den Neubau von Ortsumgehungen gibt. Dazu gehört vor allem, dass bestimmte Regionen wachsen und bestimmte Neubaugebiete erschlossen werden müssen. Das geht nicht nur, wie man am Beispiel Ober-Mörlen sieht, durch ÖPNV oder Schiene. Das geht auch durchs Auto, und die Wirklichkeit ist so. Deswegen muss hier und da eine Umgehungsstraße her, zumal es zusätzlich zu den versprochenen noch neue Gegebenheiten gibt. Das unprätentiös und pragmatisch zu sehen, ist ein guter Ansatz.

Am Ende ist natürlich der Hinweis auf die Ressourcenknappheit berechtigt. Prioritäten werden Sie setzen müssen, und Sie werden irgendwann entscheiden müssen, was geht und was nicht geht. Es ist schön, wenn im Koalitionsvertrag steht, dass alles abgefragt wird. Das wird die Wunschliste verlängern. Aber Erwartungsmanagement ist eine hohe Kunst in der Politik. Deswegen warne ich vor zu hohen Erwartungen bei zurückgehenden Steuermitteln. Insofern: Pragmatismus ja, und immer gilt: Wir schauen uns die Ergebnisse an.

Abgeordneter Klaus Gagel:

Herr Minister, ich habe noch zwei Fragen in Verbindung mit dem Berichtsantrag. Sie sind kurz darauf eingegangen, dass Sie die Priorisierung machen werden und dass Sie sie im Laufe der Zeit vorlegen werden. Bei den 29 angefragten Projekten haben wir es mit 26 Bundesprojekten und drei Landesprojekten zu tun. Es sind 26 Bundesstraßen und drei Landesstraßen. Ich frage nach dem konkreten Verfahren: Werden Sie der Bundesregierung gegenüberreten und sagen, dass das, das und das wichtig und anderes weniger wichtig ist? Oder wie läuft das konkret ab?

Meine zweite Frage – das ist eine spezielle Frage – bezieht sich auf Frage 7 zur Ortsumgehung Idstein-Eschenhahn. Da ist jetzt das Planfeststellungsverfahren beendet worden, der Planfeststellungsbeschluss liegt vor. Sie antworten, dass die Maßnahme vom Bund als Baulastträger noch nicht freigegeben wurde und auch die Finanzierung noch nicht sichergestellt ist. Hier ist in der Vergangenheit das Jahr 2027 für die Fertigstellung sozusagen durch die Prarie gegeistert. Das ist mein Wahlkreis. Da wäre die Frage – das können Sie gerne nachreichen –, inwiefern bei diesem speziellen Beispiel der Fortschritt weitergeht.

Minister Kaweh Mansoori:

Es ist schon von den Koalitionsabgeordneten angesprochen worden: Jede Regierung setzt ihre eigenen Schwerpunkte. Wir verfolgen in der schwarz-roten Koalition einen grundsätzlich infra-

strukturfreundlichen Kurs. Insofern werden auch andere Kriterien dazukommen, was Ortsumgehungen betrifft, als die, die in der Vergangenheit gegolten haben. Das Thema Akzeptanz, Schutz von Anwohnerinnen und Anwohnern vor Lärm ist schon eindrucksvoll genannt worden.

Insgesamt müssen wir gerade in Zeiten knapper Kassen schauen, wo die Investitionen auf Wachstum einzahlen, welche Potenziale sich daraus ergeben, um durch gute wirtschaftliche Entwicklung in der Zukunft mehr Möglichkeiten zu schaffen. Insofern ist das ein etwas anderer Kurs, den wir in der Koalition verfolgen.

In der Tat können wir – Frau Abgeordnete Walther, Sie haben das Thema angesprochen – die Kriterien zur gegebener Zeit konkret präsentieren. Für diesen Nachtragshaushalt habe ich für mein Haus ausgegeben: Es wird nicht bei der Infrastruktur gekürzt. Es werden auch nicht unterschiedliche Verkehrsträger gegeneinander ausgespielt. Wir bauen natürlich alle darauf, dass wir mit den Maßnahmen, die wir in diesem Jahr auf den Weg bringen, einen Beitrag leisten, dass sich die Wirtschaft gut entwickelt, sodass wir in Zukunft andere Spielräume haben. Aber wie der Haushalt im nächsten Jahr aussieht bzw. wie die Steuerschätzung aussieht, da fragen Sie mich nach einem Blick in die Glaskugel. Das kann ich Ihnen redlicherweise nicht sagen. Deswegen stellt sich die Frage der Schwerpunktsetzung für künftige Haushalte dann, wenn wir die Fakten kennen.

Was Frage 7 betrifft, Ortsumgehung Idstein-Eschenhahn, kann ich nichts zum Zeitplan sagen. Ich schaue, ob der Kollege etwas sagen kann.

BDir Heiserholt:

Im Moment ist es beim Bund so, dass keine neuen Maßnahmen freigegeben werden. Wir gehen davon aus, dass es sich hier um Monate handelt, dass in diesem Jahr noch freigegeben wird. Erst dann können wir etwas zum genauen Zeitplan sagen. Es kann sich immer noch etwas verschieben. Hessen-Mobil muss Ausschreibungen auf den Weg bringen, um die Rodungen im Winter zu machen. Da gibt es bestimmte Zeiträume. Da muss man schauen, ob das noch klappt in diesem Jahr.

Minister Kaweh Mansoori:

Das war ein Teil der Frage. Der andere Teil der Frage war, ob sich das Thema Priorisierung nur auf die Landesstraßen bezieht, sondern auch auf die Bundesstraßen. Es bezieht sich natürlich in erster Linie auf die Straßen, für die wir Baulastträger sind, also auf die Landesstraßen. Aber auch in der Vergangenheit haben wir es schon so gehandhabt, dass auch da, wo wir nicht die unmittelbare Hoheit haben, wir immer dann, wenn es um Landesinteressen geht und wir als Landesregierung eine klare Position haben, mit dem Bund in Gespräche treten und versuchen, auf ihn einzuwirken, auf unsere Überlegungen und Interessen Rücksicht zu nehmen. Wir haben da – ich kann das für die letzten vier Monate sagen – immer ein aufgeschlossenes Klima wahrgenommen aufseiten der entsprechenden Bundesbehörden, wenn es um spezifische Landesinteressen geht. So werden wir es auch in der Zukunft handhaben.

**Abgeordnete Katy Walther:**

Ich wollte auf Frau Barth eingehen. Liebe Frau Barth, Lärmschutzbelange und -belastungen waren auch bisher schon Kriterien. Das ist kein neuer Punkt, den Sie vorbringen. Was die lebenswerten Innenstädte anbelangt, wissen wir aus der letzten Legislaturperiode, dass Hessen sich leider wegen unterschiedlicher Einstellungen zum Thema angemessene Geschwindigkeiten enthalten musste, die auch zu lebenswerteren Städten und weniger Lärmbelastung geführt hätten.

Noch einmal zu den Donut-Effekten. Es ist natürlich so, wenn eine Umgehungsstraße gebaut wird, dass sich oft die Einkaufsmärkte dort ansiedeln, dass die Tankstellen dorthin gehen und dass im Ort diese Bereiche nicht mehr zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden können, sondern eine Verlagerung des Einkaufsverhaltens zugunsten des Autos zu beobachten ist. Dann ist es so, dass wir in den Städten einen Leerstand haben, dem wir massiv mit unseren Steuergeldern und Fördermitteln in den letzten Jahren entgegentreten mussten.

Ich fasse zusammen, was ich heute verstanden habe. Es wird eine Prioritätenverschiebung geben, nämlich zugunsten der verschiedenen Nutzergruppen. Wenn die größte Nutzergruppe die der Autofahrer ist, dann soll dort das meiste Geld ausgegeben werden. Die anderen werden proportional zu ihrem Einkommen herunterpriorisiert. Das heißt im Prinzip auch, dass wir uns von der Wahlfreiheit wegbewegen und nicht zu mehr Wahlfreiheit kommen.

Abgeordneter Klaus Gagel:

Nur eine kurze Nachfrage. Herr Minister, muss ich mir das Priorisieren, also das Herantreten an den Bund, so vorstellen, dass Sie tatsächlich sagen würden, dass Ihnen die Ortsumgehung A, B oder C wichtig ist und die Ortsumgehung X, Y oder Z vom konkreten Verfahren her nicht so wichtig ist? Können Sie das so bestätigen?

Minister Kaweh Mansoori:

Es waren zwei Fragen an mich gestellt worden, ob ich richtig verstanden worden bin. Was die Frage der Abgeordneten Walther betrifft: nein. Was die Frage des Abgeordneten Gagel betrifft: im Grunde ja.

Abgeordneter Stephan Grüger:

Ich muss etwas zum Thema Donut-Effekt sagen. Michael Müller und ich haben in unserem Wahlkreis den Ortsteil Dillenburg-Frohnhausen. Da wälzt sich jeden Tag eine riesige Blechlawine mitten durch den Ort. Liebe Katy Walther, es wäre nett, wenn Sie mir Ihre Zitate zur Verfügung stellen würden. Die würde ich dort gerne verteilen. – Die Sitzung ist öffentlich; dann kann ich das sowieso machen.

Die Leute in diesem Ortsteil würden sich einigermaßen verschaukelt fühlen, wenn sie hören, dass gesagt wird, es wäre gar nicht gut für sie, wenn wir eine Umgehungsstraße bauen, sondern dass

wir den Verkehr besser durch diesen Ortsteil brettern lassen. Sonst würden die Geschäfte dort weggehen, es gäbe einen Donut-Effekt usw.

Ich sage einmal so: In diesem Ortsteil ist es aktiver Bevölkerungsschutz – ich glaube, in vielen anderen Orten ist es auch so –, wenn wir dort den Durchgangsverkehr herausnehmen. Das heißt nicht, dass dann kein Auto mehr hineinfahren darf. Aber der Durchgangsverkehr ist dort so belastend für die Leute, dass wir so schnell wie möglich eine Umgehungsstraße brauchen, damit die Menschen entlastet werden von Lärm, von Gestank und Umweltgiften. Ich finde es seltsam, dass gerade die GRÜNEN sagen, das muss man am besten beibehalten, weil es bloß keinen Donut-Effekt geben soll.

Abgeordnete Katy Walther:

Herr Grüger, vielleicht ist es ein Zug Populismus, was Sie jetzt an den Tag legen. Aber ich finde es schon bemerkenswert. Ich habe ausgeführt, dass unsere Bewertungskriterien damals waren: Unfallgeschehen in den Ortsdurchfahrten, Lärm- und Schadstoffbelastung in den Ortsdurchfahrten und verkehrliche Auswirkungen, nämlich Belastung der Ortsdurchfahrten bei Durchgangsverkehr, und Umweltauswirkungen. Ich weiß nicht, was Sie mir da unterstellen wollen. Aber das waren genau die Kriterien, nach denen wir die Orte untersucht haben. Vielleicht nehmen Sie den Auszug auch einfach mit, wenn Sie dorthin gehen. Vielleicht verstehen die Leute dann, worüber ich geredet habe.

Vorsitzender:

Dann sind wir mit der Debatte offensichtlich durch. Wir nehmen den Bericht zur Kenntnis. – Herr Minister.

Minister Kaweh Mansoori:

Da mehrfach Dank geäußert wurde für die Fleißarbeit, will ich das weitergeben. Der Dank gilt vor allem den Kolleginnen und Kollegen im Haus. Sie haben keine Vorstellung davon, wie viel Arbeit es ist, solche Infos zusammenzustellen.

(Beifall)

Beschluss:

WVA 21/4 – 06.06.2024

Der Berichts Antrag gilt mit der Entgegennahme des Berichts im Ausschuss als erledigt.

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



(Schluss des öffentlichen Teils: 15:24 Uhr –
folgt Fortsetzung des nicht öffentlichen Teils)

Wiesbaden, 24. Juni 2024

Protokollführung:

Vorsitz:

Heike Schnier

Michael Boddenberg