

Stenografischer Bericht

öffentlicher Teil

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

29. August 2024 – 14:03 bis 16:41 Uhr

Anwesend:

Vorsitz: Michael Boddenberg (CDU)

CDU

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

AfD

Klaus Gagel
Andreas Lichert
Olaf Schwaier

SPD

Elke Barth
Karina Fissmann
Stephan Grüger
Maximilian Ziegler (Vogelsberg)

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Martina Feldmayer
Jürgen Frömmrich
Kaya Kinkel
Sascha Meier
Katy Walther

Freie Demokraten

Dr. Stefan Naas


Fraktionsassistentinnen und -assistenten:

CDU: Sebastian Daher
 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
Udo Mansoor	StM	HMWW
Bodemann, Michael	StM Landrat	
Belten, Jörg	MR	HMWW
Dr. Frielinghaus, Hanso	MR	HMdI
Beitz, Michael	POT	HMdI
Brinkmann, Dagmar	MR'in	HMdF
Wieckowski, Annette	RDin	HMWK
Bugste, Anno	VA	HMWW
DR. MAUS, MORITZ	MR	"
Schmidt, Anna-Kathrin	VA	HMWW
Großer-Münzig, Ulte	RDin	HMWW
Degen, Michaela	MR'ci	HMWW
Gehue, Barbara	RD'in	StK
BARTHELE, PASCAL	VA	HMWW

Protokollführung: Heike Schnier

(Beginn des öffentlichen Teils: 14:07 Uhr)

1. Große Anfrage
Fraktion der Freien Demokraten
Förderdschungel im Hessischen Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum – Bestands-
aufnahme und Entwicklung
– Drucks. [21/961](#) zu Drucks. [21/376](#) –

Abgeordneter **Dr. Stefan Naas:**

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Mein erster Dank gilt natürlich dem Minister und allen beteiligten Mitarbeitern. Es war doch eine umfangreiche Große Anfrage. Wir sind sehr dankbar für die Beantwortung. Wir sind immer noch am Zusammenkleben der Zettel; denn so große Bildschirme gibt es bei uns gar nicht, um das lesbar auf eine Folie zu bringen. Insofern müssen wir doch die ganz großen Tabellen, die übersandt wurden, zusammenkleben.

Spaß beiseite. Den Dank habe ich schon genannt. Es stellt sich natürlich eine Frage; denn Sie haben die Frage 1 relativ knapp mit sieben Zeilen beantwortet. Wie sieht es denn perspektivisch mit der Politik der Förderprogramme in Ihrem Hause aus, Herr Minister? Es ist – das hat diese Große Anfrage zutage gefördert, doch eine erhebliche Ausweitung in den letzten Jahren erfolgt. Im Ministerium hat es früher elf Förderprogramme gegeben, jetzt sind es 17. Insgesamt ist die Zahl von 45 auf 91 gestiegen.

Jetzt ist die Zahl ein bisschen tröstlich, dass der Anteil der Förderungen bis 1.000 € von 9 % – schwankend übrigens – jetzt auf 5 % zurückgegangen ist. Ich wage die Prognose, dass die Zahlen anders wären, wenn wir bis 2.000 € gefragt hätten. Auch da gibt es eine Inflation. Ich wundere mich manchmal über Förderbescheide, die unter großer Öffentlichkeit übergeben werden, zum Beispiel 800 € für den Grillplatz in Meinhard-Schwebda usw. Das kennen Sie alles, weil diese Pressemitteilungen jeden Tag hineinkommen. Aber wir sehen da schon einen erheblichen Förderdschungel. Wir sehen natürlich auch, dass es immer schwieriger wird, die Förderprogramme gegeneinander abzugrenzen. Damit sind nicht nur die innerhalb des Landes gemeint, sondern auch die zwischen Bund und Land.

Sie sehen das auch daran, dass nicht immer alle Mittel abfließen. „Nicht alle“ heißt nicht 80 % oder 90 %, sondern nur ein Drittel oder weniger. Auch das hat die Tabelle zutage gefördert. Deswegen würde mich Ihre strategische Sichtweise interessieren, wie wir in den nächsten Jahren damit umgehen können. Können wir in den nächsten Jahren nach einer schwarz-grünen Verdopplung jetzt eine weitere Verdopplung oder gar eine Verdreifachung erwarten? Oder wie geht das weiter?

Abgeordneter Andreas Lichert:

Meine Frage schließt gut an die Einleitung des Herrn Dr. Naas an. In der zweiten Frage wurde explizit nach einer ressortübergreifenden Förderstrategie gefragt. Die halten wir gerade in der jetzigen Zeit für sehr bedeutend. Ich würde behaupten, dass es in einer neuen Regierungskonstellation, wie wir sie hier vorliegen haben, in höchstem Maße erforderlich ist, diese Strategie zu entwerfen. War die FDP vielleicht einfach ein bisschen schnell? Ist da etwas in Arbeit? Und das passt zu der Frage des Herrn Dr. Naas: Wie geht es denn hier weiter?

Denn wir dürfen nicht vergessen: Am Beginn der letzten Legislaturperiode waren wir noch im fiskalpolitischen Schlaraffenland. Es herrschte immer noch die Phase der Nullzinsen. Die dadurch entfachte relativ gute wirtschaftliche Entwicklung hatte entsprechende positive Effekte auf die Steuereinnahmen. Aber dieses goldene Zeitalter haben wir nun definitiv im Rückspiegel. Das heißt, die Regierung steht vor ganz erheblichen Herausforderungen. Das muss sich natürlich gerade in den Förderprogrammen niederschlagen; denn das ist ein Bereich, wo wir als Haushaltsgesetzgeber relativ große Entscheidungsspielräume haben. In vielen anderen Bereichen bestehen diese Spielräume schlichtweg gar nicht. Wir werden später noch auf die Bedarfe im Bereich öffentlicher Personennahverkehr etc. zu sprechen kommen. Hier ist wirklich Handeln seitens der Landesregierung erforderlich. Ein schlichtes „Weiter-so“ darf es auf gar keinen Fall geben.

Herr Minister, deswegen würde ich Sie bitten, nicht ins Klein-Klein abzutauchen, sondern eine große Linie zu ziehen: Wo wird in dem Bereich der Förderprogramme diese Landesregierung in den kommenden Jahren ihre Schwerpunkte setzen?

Abgeordneter Klaus Gagel:

Meine Frage ist eher technisch und schließt an den großen Bildschirm von Herrn Naas an. Könnte das Ministerium die Tabellen, die mit angehängt wurden, in Dateiform dem Ausschuss zur Verfügung stellen?

Minister Kaweh Mansoori:

Vielen Dank für die Fragen. Meine Herren Abgeordnete, es ist darum gebeten worden, hier das große Bild zu zeichnen, sich jetzt nicht in Einzelheiten und Details zu verlieren. Ich glaube, man sieht alleine an der zahlenmäßigen Entwicklung der Förderprogramme, dass wir da ein Thema haben.

Wir haben Förderprogramme, deren Konditionen nicht attraktiv genug sind. Wir haben Förderprogramme, wo die Vorschriften zu bürokratisch sind. Wir haben auch Förderprogramme, die in der Praxis nicht hinreichend bekannt sind. Ich habe gerade meine Sommertour hinter mir, 28 Unternehmen in zwei Wochen. Eine Frage, die ich relativ häufig bei Unternehmen gestellt habe, ist, ob die sich gut und sicher dabei fühlen, sich in der Förderlandschaft zurechtzufinden und im Falle der Fälle für sich das richtige Förderprogramm zu finden, auszuwählen und zu bedienen. Die Antwort, die ich in den allermeisten Fällen von Unternehmen bekommen habe, ist, dass sie das nicht sind.

Bei einigen Förderprogrammen ist es so, dass es gewachsene Kommunikation zwischen den Unternehmen und dem Haus gibt, wo auch detaillierte Beratung erfolgt. Aber ich glaube, was wir insgesamt stärker brauchen, ist eine Lotsenfunktion, um sich überhaupt zurechtzufinden. Ich glaube, gerade was die kleinteiligen Programme betrifft, müssen wir uns vielleicht trauen, uns von Programmen zu trennen. Ich kann mir durchaus vorstellen, dass wir die Kriterien für Förderprogramme in der großen Linie deutlich vereinfachen, eher mit Standards arbeiten, dass wir im Bereich von Nachweispflichten, soweit das haushaltsrechtlich möglich ist, tendenziell eher in Richtung Vertrauen gehen, als detaillierte Nachweise einzufordern, weil man immer auch sehen muss, dass der bürokratische Aufwand, der zur Kontrolle dieser feingliedrigen Kriterien erfolgt, immens ist und häufig viele Ressourcen bindet, die uns dann fehlen, um das eigentliche Kerngeschäft zu machen.

Wir haben auch Programme, wo sehr viel Geld liegt, das allerdings in der Praxis nicht hinreichend ankommt. Ein Programm, das ich vor Augen habe, ist das WIP-Programm in der Wohnungsbauförderung. Da liegen nahezu 400 Millionen Euro ungenutzt bei der WIBank. Warum? Weil dieses Programm so ausgestaltet ist, dass wir über Zinszuschüsse eine Unterstützung über 15 Jahre bekommen, allerdings eine Bindung über 30 Jahre eingegangen wird. Das ist in der Praxis nicht beliebt, das wird kaum in Anspruch genommen, und das ist Geld, mit dem wir sinnvolle Wohnungsbauförderung betreiben könnten.

Deswegen werden wir in den nächsten Monaten Vorschläge machen, wie wir die Kriterien dieses Programmes mit Blick auf die Praxis so viel attraktiver gestalten, dass dieses Geld auch abfließt, weil es am Ende dazu da ist, dass Wohnungsbauförderung betrieben wird, und nicht, dass es bei der WIBank herumliegt.

Es gibt unter Leitung von Staatsminister Pentz eine Entbürokratisierungskommission in der Staatskanzlei. Die Übersichtlichkeit von Förderprogrammen spielt da auch eine Rolle. Insofern gibt es auch eine ressort- und hausübergreifende Strategie zur Vereinfachung, zur praxisnäheren Ausgestaltung von Förderprogrammen, auch zur zahlenmäßigen Reduktion gerade der kleinteiligen Förderprogramme. Da werden wir Ihnen in den nächsten Monaten sehr viel konkreter sagen können, an welchen Stellen es zu welchen Veränderungen kommt.

Aber Sie – sowohl Herr Dr. Naas als auch Herr Lichert – haben darum gebeten, dass wir im Groben beschreiben, wohin die Reise hingehen soll.

Die Frage nach den Excel-Tabellen ist vonseiten des Hauses beantwortet worden. Das können wir gerne tun.

Abgeordneter Dr. Stefan Naas:

Ich habe zwei Nachfragen. Eine Anmerkung vorab: Das ist nicht nur im Wohnungsbau der Fall. Schauen Sie sich auch den energiepolitischen Teil an. Da haben wir auch selten 50 % beim Mittelabfluss erreicht, trotz der segensreichen Tätigkeit der Landesenergieagentur.

Ansonsten würde mich interessieren, weil es eben so ganz zaghaft durchklang: An die Abschaffung welcher Förderprodukte denken Sie? Das wäre spannend.

Letztens noch eine einfache Frage. Das können Sie gerne mit dem Protokoll beantworten. Haben Sie eine Statistik darüber, oder können Sie die Zahlen zusammenstellen, wie viele Rückforderungen Sie aufgrund von Prüfungen in den einzelnen Förderprodukten haben? Das wäre auch eine spannende Frage, weil Sie ja von mehr Kontrolle gesprochen haben.

Abgeordneter **Andreas Lichert:**

Danke sehr, Herr Minister, für die Antworten, die ich gerne gehört habe, weil viele Stichworte dabei waren, die unsere Unterstützung finden.

Aber ein Stichwort hat mir gefehlt: Erfolgskontrolle. Ich glaube, das ist etwas, was wir in Zukunft sehr viel stärker bei jeglichen Förderprogrammen in den Vordergrund rücken müssen: dass wir im Vorfeld entsprechende Ziele formulieren und dann auch wirklich überprüfen, ob diese Förderprogramme überhaupt einen nennenswerten Effekt im Sinne der vorherbestimmten wirtschaftspolitischen Zielsetzungen erfüllen.

Deswegen die konkrete Nachfrage: Ist geplant, das in Zukunft zu verstärken? Es klingt jetzt trivial, aber ich denke, es ist in der Vergangenheit offensichtlich nicht hinreichend gut, akribisch oder detailliert gemacht worden. Ich glaube, das ist eine ganz wesentliche Stellschraube, da wir uns in Zukunft auf sinkende Fördermöglichkeiten im Gesamtvolumen einstellen müssen und insofern natürlich die Mittel, die dann noch zur Verfügung stehen, erst recht in die Bereiche lenken müssen, wo sie den größten gesamtwirtschaftlichen Nutzen bringen. Deswegen halten wir insbesondere diese systematische und durchgängige Erfolgskontrolle für ganz wichtig. – Wenn Sie das noch ein wenig erläutern könnten, wäre ich Ihnen dankbar.

Minister **Kaweh Mansoori:**

Vielen Dank für die ergänzenden Fragen. Den Hinweis zum Energiebereich nehmen wir gerne auf. Ob wir eine Statistik mit Blick auf Rückforderungen nach Kontrolle anbieten können, werden wir gerne im Haus prüfen. Das kann ich aus dem Stand nicht beantworten. Wenn das möglich ist, liefern wir Ihnen das gerne nach oder fragen gerne nach.

(Abgeordneter Dr. Stefan Naas: Notfalls frage ich noch einmal nach!)

– Fragen Sie gerne nach; wir nehmen das mit. Dann schauen wir uns das gerne an.

Was das Thema Erfolgskontrolle betrifft, ist das ein Prüfauftrag, den wir gerne mitnehmen. Ich glaube, ob ein Förderprogramm erfolgreich ist oder nicht, wird häufig auch eine politische Bewertung sein, die sich nicht in jedem Einzelfall objektiv feststellen lässt. Da werden sicherlich auch die Einschätzungen auseinandergelassen, ob Förderprogramme erfolgreich sind oder nicht.

Aber diese Bewertung zumindest politisch vorzunehmen, ist sicherlich mehr als zielführend vor dem Hintergrund, dass die Haushaltslage eben angespannt ist und jedenfalls kurzfristig auch

angespannt bleiben wird und wir deswegen Schwerpunkte setzen müssen. Ich glaube, wir brauchen – das habe ich auch mehrfach in den Debatten im Hessischen Landtag erklärt – eine Orientierung darauf, wie wir wirtschaftliche Dynamik in Hessen erzeugen, und vielleicht auch eine Ausrichtung darauf, wie wir sehr zielgerichtet Branchen unterstützen, die auch mit Blick auf angrenzende Gewerke einen entsprechenden Effekt für das Wachstum in Hessen haben. Denn nur dann, wenn wir wirtschaftliche Dynamik in Hessen bekommen, wird es möglich sein, auch aus dieser Haushaltskrise, in der sich am Ende alle staatlichen Ebenen befinden, heraustreten zu können.

Insofern grundsätzliche Zustimmung, ja. Es geht bei Förderprogrammen aus meiner Sicht nicht darum, dass jeder sein Wunschprojekt benennt, sondern es geht bei Wirtschaftsförderung darum, wirtschaftliche Dynamik zu erzeugen. Wir sind auch zwingend darauf angewiesen, dass das funktioniert.

Insofern werden wir natürlich jetzt im Zuge dieses Konsolidierungsprozesses uns sehr genau angucken, welche Programme einen Effekt haben, welche Programme in guten Haushaltsjahren schön sind, wenn sie da sind, aber in schwierigen Haushaltsjahren gegenüber anderen Programmen verzichtbar sind. Es wird kein Weg daran vorbeiführen, dass wir jetzt auch mit Blick auf die Haushaltssituation Schwerpunkte setzen.

Sehen Sie es mir nach, Herr Dr. Naas, dass das eine Frage auch in der Gesamtverteilung ist, die wir in der Koalition besprechen werden. Sobald wir da einen Gesamtüberblick haben, werde ich hier gerne darüber informieren.

Abgeordnete **Katy Walther:**

Ich habe eine Nachfrage zu dem, was Sie gerade ausgeführt haben. Sie sprachen davon, dass wirtschaftliche Dynamik sozusagen der Untergrund ist, auf dem die Förderprogramme aufgesetzt werden sollen. Wir hatten auch zahlreiche Förderprogramme im Bereich des Wirtschaftsministeriums, die dem Klimaschutz dienen. Ich wollte fragen, ob das auch in Zukunft so ist.

Minister **Kaweh Mansoori:**

Ich würde nicht so weit gehen und Dekarbonisierung und Wirtschaftsförderung gänzlich gegeneinanderstellen. Ich will nicht diesen Eindruck stehen lassen, dass das Gegensatzpaare sind. Gerade mit Blick auf steigende CO₂-Preise spielt es für viele Unternehmen eine Rolle, mögliche Kostenrisiken zu reduzieren. Deswegen werden natürlich weiterhin Programme, die darauf abzielen, Produktionstechniken zu verändern, auf neue Technologien zu setzen, weniger Energie zu verbrauchen, eine Rolle spielen.

Aber auch da müssen wir uns angucken, mit wie viel Aufwand sich eine Tonne CO₂ einsparen lässt. Wenn sich durch einen leichteren Hebel CO₂ einsparen lässt, dann wäre ich immer dafür, den leichteren Hebel zu nehmen und nicht immer das, was mit Blick auf höhere Standards am

schönsten aussieht, sondern das, was den höchsten Effekt in der Breite hat. Auch da ist es sicherlich einer Bewertung zugänglich. Es wird sicherlich so sein, dass unterschiedliche Fraktionen zu unterschiedlichen Ergebnissen kommen. Aber dieser Bewertung müssen wir uns stellen.

Vorsitzender:

Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen. Dann ist diese Große Anfrage behandelt worden.

Beschluss:

WVA 21/9 – 29.08.2024

Der Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen hat die Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage in öffentlicher Sitzung besprochen.

2. **Antrag**
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs sicherstellen –
Aufgabenträger nicht im Stich lassen
– Drucks. [21/836](#) –

4. **Dringlicher Antrag**
Fraktion der AfD
Leistungsfähigen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)
schaffen – Investitionen in Infrastruktur statt Populismus
– Drucks. [21/857](#) –

Abgeordnete **Katy Walther:**

Ohne jetzt alle Inhalte noch einmal aufführen zu wollen, die wir in unserem Antrag vorgelegt haben, hätte ich schon die Frage, ob der Minister, auch wenn man aus Gesprächen nicht berichten kann, einen Eindruck geben kann, ob die Gespräche über die Finanzierungsvereinbarung auf einem guten Weg sind, auch abseits der Situation, dass Frau Messari-Becker nicht mehr im Amt ist, und ob das alles im Rahmen des Zeitplans abgearbeitet werden kann.

Abgeordneter **Klaus Gagel:**

Meine Frage geht in eine ähnliche Richtung. Wenn Sie unseren Antrag lesen, dann sehen Sie, dass wir einerseits die Problematik der knappen Kassen, also der Haushaltslage angesprochen

haben, andererseits natürlich die Problematik des Deutschlandtickets und der Bepreisung klargemacht haben und zum Dritten die Situation der Verbände, die es letztendlich ausführen müssen. Dort tut sich eine finanzielle Lücke auf.

Die Frage, die ich habe, ist, inwieweit die Landesregierung sich bei den Gesprächen zur Finanzierung des Deutschlandtickets schon positioniert. Wollen Sie eigene Landesmittel zusätzlich hereinbringen, um das Deutschlandticket im Preis einigermaßen stabil zu halten? Oder wollen Sie auf den Bund einwirken, hier mehr Fördermittel hereinzugeben, damit der Preis des Deutschlandtickets einigermaßen stabil bleibt? Oder gehen Sie tatsächlich den Weg, der vermutlich die Haushalte schont, und schlagen Sie eine Erhöhung des Preises des Deutschlandtickets vor, wie auch immer diese Erhöhung aussieht? Da würde mich die tendenzielle Stoßrichtung der Landesregierung brennend interessieren.

Minister Kaweh Mansoori:

Vielen Dank für die Fragen. Was die Finanzierungsvereinbarung betrifft, sind wir absolut im Zeitplan. Die Veränderung an der Spitze der Hausleitung hat darauf auch keine Auswirkung. Das Mandat im RMV nimmt bis auf Weiteres Staatssekretär Sönmez wahr, der ohnehin auch bislang schon für die Haushaltsthemen im Wirtschaftsministerium verantwortlich war. Das Team, das ihn dabei unterstützt, ist unverändert in den Beratungen. Ich habe das, glaube ich, auch schon in den Debatten im Landtag ausgeführt.

Natürlich gibt es in Etatverhandlungen unterschiedliche Interessen. Die Verbände wollen grundsätzlich mehr Geld, und wir wollen erst einmal nicht mehr Geld geben als unbedingt erforderlich. Was unbedingt erforderlich ist, ist eben die Frage, die in den Verhandlungen festgestellt werden muss. Da hinterfragen wir natürlich auch die Kostenpositionen, die die Verbände aufführen. Das sind teilweise dreistellige Millionenbeträge, die pro Jahr mehr eingefordert werden.

Wir haben, was ich klug finde, gemeinsam zwischen Verbänden und Land verabredet, dass wir, um Zeit zu gewinnen, eine Finanzierungsvereinbarung mit kurzer Laufzeit schließen, weil niemand vier, fünf Jahre in so einer Haushaltsslage nach vorne schauen kann. Die absolute Priorität ist, die Bestandsverkehre zu erhalten. Wie das gelingt, ist das, was in den Gesprächen festgestellt wird. Im Koalitionsvertrag ist die Aussage des Landes oder der Koalition verankert, dass wir die Verbände besser ausstatten wollen. Wie hoch das ist, ist eine Frage, die jetzt miteinander ausverhandelt wird. Dann wird sich zeigen, wie wir möglicherweise in unserem Einzelplan anders schichten müssen, um die Anforderungen zu erfüllen.

Der zweite Punkt betrifft das Deutschlandticket. Ich habe mich diesbezüglich immer klar positioniert, sowohl in der Öffentlichkeit als auch im Hessischen Landtag. Ich finde, wir dürfen den Infrastrukturausbau und einen attraktiven ÖPNV, auch was den Preis betrifft, wir nicht gegeneinander ausspielen. Ich bin davon überzeugt – das sehen übrigens auch in den Verbänden viele so –, dass die Nutzerzahlen beim Deutschlandticket höher wären, wenn wir an der Stelle Verlässlichkeit bieten würden. Die Verbände sind auch überzeugt, dass sie ihr Programm optimieren könnten, wenn sie eine klare Ansage bekämen, dass das Deutschlandticket eine Perspektive hat.

Was meine ich damit? Durch das Deutschlandticket hat sich in der Nutzung des ÖPNV vieles verschoben. Viele Verkehre, die früher an Freitagen stattgefunden haben, finden jetzt an Donnerstagen statt usw. Leute, die solche Messungen machen, verstehen davon noch einiges mehr. Wenn man wüsste, dass das Deutschlandticket eine dauerhafte Perspektive hat, könnte man die gesamte Angebotspalette danach ausrichten. Das würde erhebliche Effizienzen in den Verbänden bringen. Deswegen habe ich im Kreise der Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister immer dafür geworben, ein klares Signal zu geben, damit sich die Verbände darauf einstellen können. Denn solange wir diese Doppelsysteme finanzieren, haben wir Mehrkosten, die wir andernfalls einsparen könnten.

Auch diesbezüglich war sowohl im Landtag als auch in Interviews klar, dass der Preis für das Deutschlandticket nicht immer bei 49 Euro liegen wird. Ich habe selbst auch selten vom 49-Euro-Ticket gesprochen, sondern vom Deutschlandticket. Es ist irgendwann einmal auf 49 Euro festgelegt worden. Das ist ein sehr attraktiver Preis.

Es muss am Ende ein Preis sein, der in allen Angebotszonen attraktiv ist. Die Abbruchkante, ab wann es sich nicht mehr lohnt, ein Monatsticket zu abonnieren, ist natürlich in Mecklenburg-Vorpommern eine andere als in Hessen. Das ist ja völlig klar. Trotzdem ist es, glaube ich, richtig, einen einheitlichen Preis für alle zu haben, weil das Deutschlandticket die Anwendungsfreundlichkeit für den ÖPNV deutlich verbessert hat, weil sich Menschen gerade an der Grenze von Verbänden keine Gedanken darüber machen müssen, ob das Ticket jetzt gilt oder nicht gilt. Das ist häufig vom einen Dorf ins nächste ein Problem, wenn Sie beispielsweise in Limburg-Weilburg unterwegs sind, an der Grenze zu Rheinland-Pfalz.

Klar ist: Wenn sich die Rahmenbedingungen verändern, muss sich auch der Preis verändern. Aus meiner Sicht kann aber nicht der gesamte Mehrbedarf ausschließlich über die Nutzerinnen und Nutzer finanziert werden, sondern wir brauchen da eine Mischkalkulation. Das setzt voraus, dass auch der Bund sich deutlich stärker als bisher an der Finanzierung des ÖPNV beteiligt. Ob das jetzt als Zuschuss zum Deutschlandticket geschieht oder generell über die Mittel, die über das Regionalisierungsgesetz zur Verfügung gestellt werden, ist, glaube ich, ein bisschen Technik. Am Ende ist es linke Tasche, rechte Tasche. Die Hauptsache ist, dass der Bund sieht, dass er eine größere Verantwortung übernehmen muss im Bereich des ÖPNV.

Ich habe selbst den Diskussionsvorschlag eingebracht, an dem auch Fachleute in der Verkehrsministerkonferenz arbeiten, dass wir eine Art Index generieren, in den beispielsweise Faktoren wie Lohnentwicklung, Inflation und Energiepreise einbezogen werden. Entsprechende Indizes gibt es ja auch an anderen Stellen. Damit hätten wir einen objektiven, nachvollziehbaren, verlässlichen Mechanismus, mit dem die Verbände kalkulieren können. Damit könnten wir vermeiden, dass in regelmäßigen Abständen Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister zusammenkommen und irgendeinen politischen Preis festlegen.

Dass das in der Anfangsphase gemacht wurde, ist, glaube ich, historisch begründbar. Mit Blick auf das Jahr 2025 wird das wahrscheinlich auch noch so sein. Aber wir sollten danach einen

Korridor einschlagen, wo sowohl die Nutzerinnen und Nutzer als auch die Verbände nachvollziehen können, wie sich der Preis in Zukunft fortschreibt. Ich würde die Prognose abgeben, dass ein entsprechender Index auch kommen wird.

Abgeordneter **Dr. Stefan Naas:**

Ich habe im Wesentlichen zwei Fragen an den Minister. Erstens. Werden Sie die Regionalisierungsmittel zu 100 % weiterreichen? Die zweite konkrete Frage ist: Können Sie sicherstellen, dass keine Verkehre abbestellt werden müssen? Denn es gibt ja erhebliche Einsparungsvorgaben Ihres Hauses oder Ihrer geschassten Staatssekretärin. Bei Ihnen habe ich etwas anderes herausgehört. Sie haben von Zuwächsen gesprochen. Aber es gibt natürlich die Sorgen, und auch wir haben Kontakt zu den Verbänden. Die dreistellige Millionenzahl, die da genannt wird, ist doch sehr happig. Man kann sich ausrechnen, dass das in letzter Konsequenz dann zu Abbestellungen führt. Das möchte ich gerne ausschließen oder von Ihnen hören.

Abgeordnete **Katy Walther:**

Ich habe noch eine Frage zum Deutschlandticket. Sie haben auf die Verantwortung des Bundes hingewiesen und auf die gestiegenen Kosten. Das Modell, das Sie zur Berechnung der zukünftigen Höhe des Preises genannt haben, wird in der Branche schon länger diskutiert.

Ich habe noch eine Frage zur finanziellen Ausstattung durch das Land. Sie haben im Koalitionsvertrag stehen, dass die Zuschüsse zum Deutschlandticket gedeckelt werden sollen auf die Höhe von 2024. Angesichts dessen, was Sie gerade vorgetragen haben – Verantwortung für die Zukunftsfähigkeit –, wollte ich wissen, ob es dabei bleibt: dass die Zuschüsse gedeckelt sind und es vom Land definitiv nicht mehr Geld für das Deutschlandticket gibt.

Abgeordneter **Klaus Gagel:**

Meine Nachfrage geht in eine ähnliche Richtung. Der Bund hat bei den Haushaltsverhandlungen schon große Schwierigkeiten gehabt, ihn überhaupt verfassungskonform hinzubekommen. Dort wird es also nicht allzu wahrscheinlich sein, dass zusätzliche Mittel in Form höher Regionalisierungsmittel oder eines Extrazuschusses zum Deutschlandticket oder wie auch immer loszueisen sind. Wenn ich mir den Landeshaushalt Hessen 2025 anschau, da sieht die Sache auch nicht unbedingt rosig aus, wenn wir überlegen, welche Haushaltslöcher wir vermutlich im nächsten Jahr zu bewältigen haben.

Die Frage ist jetzt natürlich einerseits, wenn der Bund tatsächlich nicht bereit ist, die Regionalisierungsmittel zu erhöhen oder einen Zuschuss zum Deutschlandticket zu gewähren: Wird das Land Hessen dann trotz der angespannten Haushaltslage bereit sein, dort eigene Landesmittel einzusetzen, um die Finanzierung zumindest für Hessen sicherzustellen? Oder in welche Richtung, Herr Mansoori, würden dann Ihre Vorschläge in einer entsprechenden Verkehrsministerkonferenz gehen, um den Preis des Deutschlandtickets doch deutlicher zu erhöhen? Wir haben es selbst einmal ausgerechnet. Wenn man ungefähr bei einer paritätischen Finanzierung des

ÖPNV inklusive Deutschlandticket bleiben würde, wie wir es früher etwa hatten – Hälfte Fahrgeleinnahmen, Hälfte Subventionen –, müsste der Preis des Deutschlandtickets irgendwo zwischen 70 und 80 Euro liegen. Wäre das im Zweifelsfall, um die Haushalte zu schonen, eine Größenordnung, in die Sie gehen würden? Oder scheuen Sie davor zurück, diesen relativ harten Schritt einer deutlichen Erhöhung des Deutschlandtickets durchzuführen?

Minister **Kaweh Mansoori**:

Die erste Frage bezog sich auf die Weitergabe der Regionalisierungsmittel. Das kann man mit Ja beantworten.

(Abgeordneter Dr. Stefan Naas: Zu 100 %?)

– Das ist jetzt schon der Fall.

(Abgeordneter Dr. Stefan Naas: Bleibt es dabei?)

– Mir ist nichts anderes bekannt.

Dann war die Frage, ob ich Abbestellungen ausschließen kann. Das ist das absolute Ziel. Es finden jetzt schon auf kommunaler Ebene auf Basis der jetzigen Finanzierungsvereinbarung Abbestellungen statt, was äußerst bedauerlich ist. Deswegen habe ich auch ausgeführt, dass der Fokus für die neue Finanzierungsvereinbarung darauf liegt, den Bestand der Verkehre zu sichern. Wie das gelingt, ist eben genau die Frage, die jetzt miteinander verhandelt wird.

Das schließt dann an die Folgefrage an: Was ist mit dem Finanzierungsschlüssel für das Deutschlandticket und den Aussagen der Koalition? Der Bund macht für sich fest und geht damit in die Verhandlungen, dass er nicht mehr zahlen wird als 1,5 Milliarden Euro. Die Länder gehen in die Verhandlungen mit ihrer maximalen Position, dass sie nicht bereit sind, mehr zu zahlen als 1,5 Milliarden Euro. Die Fahrgastverbände gehen in die Debatte mit der Forderung, dass das Deutschlandticket nicht wesentlich mehr kosten soll als 49 Euro.

Dass alle drei Sachen nicht gleichzeitig aufgehen werden, wissen wir auch. Jetzt sehen Sie es mir aber nach, dass ich sicherlich nicht im öffentlichen Raum die Verhandlungsposition der Länder schwächen werde. Denn dass wir beispielsweise beim Bundesschienenwegeausbaugesetz am Ende Zugeständnisse vom Bund erreicht haben, lag ausschließlich daran, dass sich die Länder – und zwar farbenübergreifend, ob das grüne, schwarze oder rote Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister waren – geschlossen gegenüber dem Bund bewegt haben, geschlossen aufgetreten sind. Ich rate uns dringend dazu, auch in den Verhandlungen über die Folgefinanzierung des Deutschlandtickets diese Geschlossenheit auch mit Unterstützung der Oppositionsfraktionen in Hessen zu wahren, weil das die Basis dafür ist, dass wir an der Stelle Erfolge erreichen.

Ich gebe Ihnen die Prognose, dass das Deutschlandticket nächstes Jahr keine 49 Euro kosten wird, sondern deutlich mehr. Wo wir uns genau einfädeln werden, ist die Frage, über die jetzt gesprochen wird. Ich würde einen Preis irgendwo um die 65 Euro für realistisch halten.

Abgeordneter Andreas Lichert:

Meine Frage schließt ein bisschen an das an, was wir schon bei dem vorangegangenen Tagesordnungspunkt hatten, dass nämlich am Ende auch eine politische Bewertung der Zielerreichung vorgenommen werden muss. Erinnern wir uns zwei Jahre zurück an diese Pilotphase mit dem 9-Euro-Ticket. Das war im Grunde genommen eine Farce. Es war politisch gewollt, dass dieses Ticket in irgendeiner Form kommt. Deswegen haben auch die entsprechenden Berichte von Mitarbeitern sowohl der Verbünde als auch der Bahn und von Reisenden keinen interessiert. Das Ganze wurde zum Erfolg erklärt, obwohl das im Prinzip eine rein quantitative Sicht ist. Wenn ich so ein Angebot schaffe, das hart am Freibier ist, kann jetzt keiner ernsthaft überrascht sein, dass das eine entsprechende Nachfrage auslöst.

Aber nun haben wir das 49-Euro-Ticket, das Deutschlandticket, schon eine Weile. Jetzt möchte ich Sie fragen, ob aus Sicht der Landesregierung die Ziele damit tatsächlich erreicht wurden. Ich behaupte einmal, sie waren im Wesentlichen, Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Ist es also nach den Daten, die der Landesregierung vorliegen, tatsächlich gelungen, im hinreichenden Umfang diesen Umstieg vom Auto auf die Schiene zu erreichen?

Hat man sich, wenn das der Fall ist, dann auch einmal Gedanken gemacht, ob das in einer vernünftigen Relation zu den Kosten steht? Oder ist es möglicherweise so, dass der Erfolg des 49-Euro-Tickets maßgeblich darauf beruht, dass einerseits Leute, die sowieso im urbanen Raum leben, vielleicht gar kein Auto haben, jetzt dieses Deutschlandticket natürlich als Preis-Leistungsattraktives Angebot in Anspruch nehmen, die vielleicht vorher einfach nur Einzelfahrten gebucht haben, oder was auch immer. Ist es nicht so, dass die deutlichen Kostensenkung für die Fernpendler jede Menge Mitnahmeeffekte erzeugt hat, aber eben kaum oder zu wenig oder vielleicht auch aus Sicht der Landesregierung ausreichend viel Umstieg? Diese politische Bewertung der bisher vorliegenden Ergebnisse des Deutschlandtickets bitte ich Sie hier einmal darzustellen.

Minister Kaweh Mansoori:

Sie kennen meine Haltung zum Deutschlandticket. Ich bin Befürworter des Deutschlandtickets, und ich halte das Ticket auch für einen Erfolg. Ich glaube auch, dass es zu kurz gegriffen wäre, zu sagen, das Ziel des Deutschlandtickets sei es ausschließlich gewesen, die Zahl von Abonnentinnen und Abonnenten zu erhöhen. Dem würde ich entschieden entgegentreten.

Es gab viele Ziele, die darüber hinausgingen. Es ging darum, den ÖPNV aus Nutzerinnen- und Nutzerperspektive zu vereinfachen. Es ging auch darum, die Zahl von dauerhaften Abonnentinnen und Abonnenten zu steigern. Es ging um mehr Einheitlichkeit und Vereinfachung. Wenn ich das zusammenfasse, dann kann man meines Erachtens schon sagen, dass das ein Erfolg ist. Wir haben 20 Millionen Nutzerinnen und Nutzer des Deutschlandtickets. Das ist deutlich mehr als das, was wir zuvor bei den Abonnements hatten.

Richtig ist, um das zu relativieren, dass die Zahl von Monatsabonnentinnen und -abonnenten etwa nur eine Million höher liegt als die Zahl, die wir vorher hatten. Das ist zutreffend. Deswegen hatte ich vorhin auch ausgeführt, dass es wichtig ist, eine dauerhafte Perspektive zu geben, an

der sich die Menschen ausrichten können. Ich nenne Ihnen ein Beispiel. Es ist das Beispiel, das der RMV-Geschäftsführer Knut Ringat zutreffenderweise in jedem seiner Interviews bringt: Wenn Sie ein Zweitauto zum Pendeln haben, und Sie denken darüber nach, dieses Zweitauto abzuschaffen, dann ist das eine langfristige Entscheidung. Wenn aber jeden Tag einer unserer Verkehrsminister rausgeht und sagt, vielleicht gibt es nächstes Jahr ein Deutschlandticket, vielleicht gibt es auch keines, dann werden Sie sich dreimal überlegen, ob Sie solch eine langfristige Entscheidung treffen.

Diese Perspektive muss man aufzeigen, wenn man will, dass sich dauerhaft mehr Menschen für dieses Ticket entscheiden. Das ist eines der Dinge, die gerade nicht funktionieren.

Zutreffend ist auch, dass sich die Verbände und diejenigen, die die Verkehre anbieten, eine andere Reihenfolge gewünscht haben. Das ist jetzt auch kein Geheimnis, was ich hier verrate. Der Wunsch vieler Verbände war es, erst die Voraussetzungen zu schaffen, dann das Ticket einzuführen. Es ist entschieden worden, einen umgekehrten Weg zu gehen. Aber es wäre auch aus Sicht der Verbände die falsche Schlussfolgerung, das Ticket rückabzuwickeln, um dann die anderen Voraussetzungen zu schaffen, sondern das Ticket ist da, das Ticket funktioniert. Es geht darum, die Voraussetzungen, unter denen das Ticket genutzt wird, jetzt zu verbessern und zu optimieren.

Wir brauchen erstens Verlässlichkeit für die Verbände, was den Preis betrifft, damit die wissen, wie der Preisfortbildungsmechanismus aussieht. Zweitens brauchen wir Verlässlichkeit für die Nutzerinnen und Nutzer, dass das Ticket auch da sein wird. Wir brauchen eine politische Grundaussage, dass das weiterhin ein attraktives Ticket sein wird, wenngleich auch kein Ticket, das dauerhaft 49 Euro kosten wird. Es kann auch nicht dauerhaft 49 Euro kosten, denn wenn alles teurer wird, wird logischerweise auch ein subventioniertes Ticket teurer. Ich glaube, dazwischen muss man jetzt klug austarieren. Ich sehe die Verkehrsministerkonferenz an der Stelle auf einem guten Weg.

Abgeordnete **Katy Walther:**

Ich verstehe Ihr Argument, dass man Verhandlungspositionen nicht schwächt, indem man irgendetwas vorher sagt. Das kann ich gut nachvollziehen. Aber Sie haben sich ja positioniert, und zwar im Koalitionsvertrag, dass das Land nicht mehr Geld ausgibt an der Stelle. Von daher ist für mich schon die Frage, wenn am Ende der Verhandlung steht, dass sowohl der Bund als auch die Länder mehr bezahlen: Wie wollen Sie das dann regeln mit einem Koalitionsvertrag, in dem Sie das ausschließen?

Abgeordneter **J. Michael Müller (Lahn-Dill):**

Ich beginne mit einer Bemerkung, bevor ich dann eine Frage stelle. Wie wollen Sie etwas feststellen, was noch nicht feststeht? Der Minister hat vorhin, glaube ich, wenn ich ihn richtig verstanden habe – meine Frage ist, ob ich Sie richtig verstanden habe –, ausgesagt, dass es jetzt der Verhandlung bedarf. Es gibt eine Länderposition, und die gab es schon immer. Die Länder sind

aus ihrer damaligen Position weit über das hinausgegangen, was der Bund damals eigentlich wollte bzw. nicht wollte.

Der Bund hat jetzt auch eine Aussage getroffen. Herr Wissing hat gesagt, es gibt keine Kohle mehr – um es einmal ganz freundlich zu formulieren. Vor dem Hintergrund müssen Sie die Frage dort stellen, was da eigentlich passiert. Denn der Bund hat die Initiale gesetzt, und die Länder haben dann gesagt: Auch wenn wir an dieser Stelle durch Eigenförderung sehr gebunden sind, gehen wir einen Weg.

Wir sind dann weiter gegangen, als wir möglicherweise alle wollten. Das hat jetzt auch gar nichts damit zu tun, ob es ein Erfolg war oder nicht. Der Paradigmenwechsel der einheitlichen Tarifstruktur ist ein Vorteil, den wir, glaube ich, nie mehr aufgeben wollen, den auch die Menschen nicht mehr aufgeben wollen. Aber vor dem Hintergrund der Wirtschaftlichkeit – das hat der Minister auch gesagt; ich hoffe, ich habe ihn richtig verstanden – besteht die Gefahr, dass das Ticket nicht mehr mit diesem Preis angeboten werden könnte. Die Wahrscheinlichkeit ist da, es sei denn, der Bund springt ein. Davon – das wissen Sie selber am allerbesten, das hat auch wiederum der Verkehrsminister gesagt – geht er nicht aus. Also bleibt es wahrscheinlich an der Ticketpreissituation. Den Rest muss man sehen. Der Minister ist auch kein Hellseher. Ich hoffe jedenfalls, dass ich das so richtig verstanden habe.

Minister Kaweh Mansoori:

Herr Abgeordneter Müller versteht mich fast immer sehr richtig, auch in diesem Fall. Wenn ich noch eines ergänzen darf, Frau Abgeordnete Walther: Die Koalition trägt exakt die Länderposition vor, die 15 andere Bundesländer, auch mit GRÜNEN-Beteiligung, ebenfalls vortragen. Das ist eine einheitliche Position von 16 Bundesländern gegenüber dem Bund. Ich rate uns dringend dazu, diese Position in den Verhandlungen auch zu halten.

Abgeordneter Klaus Gagel:

Eine letzte Nachfrage zur Verhandlungsposition der Länder. Ich gehe davon aus, dass die Verkehrsminister im Vorfeld der Verhandlungen mit ihren Finanzministern sprechen. Sie haben eben gesagt, dass ein Verhandlungsergebnis so aussehen könnte: Der Bund gibt etwas, die Länder geben etwas, und der Ticketpreis wird ein bisschen erhöht. Sie haben es eben angedeutet; Sie haben sogar eine Zahl genannt, 65 € statt bisher 49 €.

Wenn Sie jetzt schon mit dem Herrn Finanzminister gesprochen haben, welche Größenordnung können Sie sich da vorstellen? Reden wir über 50 Millionen € oder über 100 Millionen €? Was, denken Sie, ist Herr Prof. Lorz bereit lockerzumachen? Oder haben Sie vielleicht schon mit ihm gesprochen?

Minister Kaweh Mansoori:

Nur, um das noch einmal zu präzisieren. Ich habe mitnichten gesagt, dass die Länder mehr Geld geben werden für das Deutschlandticket. Im Gegenteil, ich habe die Länderposition von 16 Bundesländern bekräftigt, dass wir jetzt Bewegung vom Bund erwarten. Alles andere ist dann Verhandlungsergebnis.

Vorsitzender:

Dann haben wir diese beiden Punkte ausreichend besprochen und beraten, besser gesagt, die beiden Punkte. Wir müssten dann über die Anträge abstimmen.

Beschluss zu Punkt 2:

WVA 21/9 – 29.08.2024

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

(zu Nr. 2: AfD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Freie Demokraten gegen CDU, SPD;

im Übrigen: BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen CDU, SPD, AfD bei Enthaltung Freie Demokraten)

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

Berichterstattung: Klaus Gagel

Beschlussempfehlung: Drucks. [21/1012](#)

Beschluss zu Punkt 4:

WVA 21/9 – 29.08.2024

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

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

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

Berichterstattung: Klaus Gagel

Beschlussempfehlung: Drucks. [21/1014](#)



5. Berichts Antrag
Olaf Schwaier (AfD), Klaus Gagel (AfD), Andreas Lichert (AfD), Dimitri Schulz (AfD), Dr. Frank Grobe (AfD), Roman Bausch (AfD)
Grundlagen der Entwicklungszusammenarbeit der Hessischen Landesregierung
– Drucks. [21/407](#) –

hierzu:

Schreiben des HMWVW vom 17.07.2024
– Ausschussvorlage WVA 21/4 –
(verteilt am 01.08.2024)

Abgeordneter **Olaf Schwaier:**

Sehr geehrter Herr Staatsminister Mansoori, ich danke Ihnen für Ihre Antworten vom 17. Juli 2024. Tatsächlich habe ich aber noch vier Nachfragen.

Eine zentrale Frage ist das Verhältnis der hessischen Staatsregierung zu anderen Ländern, zu Empfängerländern hessischen Steuergeldes im Rahmen der sogenannten Entwicklungszusammenarbeit. Sehr viel Zusammenarbeit kann ich zwar nicht erkennen. Die Zuführung von hessischem Steuergeld in den globalen Süden scheint mehr eine Einbahnstraße zu sein, ohne konkrete Gegenforderungen der Geberseite.

Der damalige Staatsminister Al-Wazir definierte – ich zitiere –:

„Echte Chancengleichheit mit den Ländern des globalen Südens verlangt, den Weg zu einer nachhaltigen Wirtschaftsweise mit ihnen gemeinsam zu gehen.“

Sie scheinen die Linie des ehemaligen grünen Ministers 1 : 1 fortzuführen. In Ihrer Antwort betonen Sie außerdem, dass es keine direkten oder unmittelbaren Beziehungen zu anderen Staaten im Zusammenhang mit der Entwicklungszusammenarbeit gebe.

Jetzt kommt die erste Frage: Wie wollen Sie den Erfolg der Entwicklungszusammenarbeit kontrollieren und messen – wir sind also wieder bei dem Thema Erfolgskontrolle –, wenn Sie keinen direkten Kontakt zu den Empfängerländern aufnehmen oder pflegen? Nebenbei bemerkt: Dass Außenpolitik ein Primat der Bundesregierung ist, brauchen Sie niemanden in diesem Raum zu erklären.

Ferner konstatieren Sie, die Antragstellung dieser Nichtregierungsorganisationen, der NGOs, erfolge einmal pro Jahr und es stünden maximal drei Termine für Projektvorschläge zur Verfügung. Jetzt kommt die zweite Frage: Wenn Sie nur diese drei Termine anbieten, warum erhält die Nichtregierungsorganisation World University Service e. V. im Jahr 2023 zwölf verschiedene Förderzusagen im Gesamtwert von 1.002.164 Euro – das ist aufgerundet –, einen Anteil von 56 % des

gesamten Förderetats der Landesregierung? Wie sieht Ihre Erfolgskontrolle bei dieser NGO aus, da sie eine so exponierte Stellung in Ihrer Zuwendungspraxis hat? Das ist meiner Meinung nach schon sehr wichtig; denn wenn Sie keinen direkten Kontakt zu den Ländern pflegen und ausschließlich über NGOs arbeiten, dann muss es nach dem Vier-Augen-Prinzip oder der Logik eines Vier-Augen-Prinzips letzten Endes auch eine unabhängige Stelle geben, die diese NGOs kontrolliert.

Dritte Frage. Wie sehen die Empfängerländer die 17 Social Development Goals? Interessiert das die Hessische Landesregierung, oder interessiert es die Regierung überhaupt nicht? Es wird zwar als Ziel, als Leitlinie definiert, aber es ist unklar, ob diese Länder überhaupt mit diesen 17 SDGs übereinstimmen, ob sie überhaupt ein Interesse daran haben, ob das überhaupt praktiziert wird. Wir kommen gleich noch zu unserem zweiten Antrag: Auch das Papier des BDI weist darauf hin, dass diese Ziele im Großteil dieser Länder überhaupt nicht erreicht werden.

Die vierte Frage: Warum sind keine Gegenforderungen definiert? Das bedeutet doch, dass die Abflüsse von hessischem Steuergeld – das ist immerhin ein siebenstelliger Betrag – reine einseitige Entwicklungshilfe darstellen, also keine wirkliche Zusammenarbeit sind, also ohne jegliche Gegenforderung. – Das sind meine vier Fragen.

Abgeordnete **Kaya Kinkel:**

Im Gegensatz zu meinem Vorredner bin ich der Meinung, dass die Entwicklungszusammenarbeit durchaus ein wichtiges Politikfeld für ein Land ist. Deshalb finde ich, dass die Entwicklungszusammenarbeit fortgeführt werden sollte. Wir haben in den vergangenen Jahren die Mittel kontinuierlich erhöht, und daher wäre meine Frage: Ist geplant, dass im Bereich der Entwicklungszusammenarbeit gekürzt wird? Die Antwort würde mich interessieren.

Wir haben in der Vergangenheit im Entwicklungspolitischen Beirat immer sehr konstruktiv mit den Akteuren, den NGOs, den Projektträgern zusammengearbeitet. Auch da würde mich interessieren, weil wir seit der neuen Legislaturperiode einfach nichts mehr von diesem Beirat gehört haben: Geht er weiter? Was ist damit geplant? Ich fand es sehr hilfreich, dass Abgeordnete jeder Fraktion dort beteiligt waren und mitbekommen haben, was in dem Bereich läuft. Das würde vielleicht zukünftig solche Anfragen der AfD-Fraktion ersparen.

Minister **Kaweh Mansoori:**

Wenn Sie erlauben, Frau Kinkel, würde ich mit der Frage betreffend Entwicklungspolitischer Beirat beginnen. Der soll fortgesetzt werden. Ich habe kürzlich auch zusammengesessen mit der alten Spitze des Entwicklungspolitischen Beirats. Wir arbeiten gerade im Haus in Abstimmung mit der alten Spitze an einer etwas veränderten Ausrichtung, dass wir stärker auch thematisch bezogen zu diesen Sitzungen einladen, um auch die entwicklungspolitische Arbeit zielgerichteter zu koordinieren.

In der Tat, in der Vergangenheit – das konnten wir vor Kurzem erörtern – waren alle Fraktionen einschließlich der AfD in diesem Entwicklungspolitischen Beirat vertreten. Das hat sich nur nicht

durch alle Fraktionen durchkommuniziert. Wäre das durchkommuniziert worden, wäre, glaube ich, auch bekannt, dass die isolierten Ausgaben für Entwicklungszusammenarbeit, gemessen an dem Gesamtetat des Wirtschaftsministeriums, eher untergeordnet sind. Wir reden über einen Betrag, fürs nächste Jahr angesetzt, von unter 1 Million Euro.¹ Da geht anders, als das in Ihrer Frage angeklungen ist, nichts direkt an Empfängerländer, sondern das ist Projektförderung für hiesige NGOs.

Ich glaube, der wesentlich größere Beitrag des Landes in der Entwicklungspolitik ist die Koordination der unterschiedlichen Stakeholder, die wir im Bereich der Entwicklungszusammenarbeit in Hessen haben. Wir haben hier die GIZ, die KfW und viele, die Entwicklungszusammenarbeit auf kommunaler Ebene machen. Insofern sollten wir nicht den Eindruck erwecken, als würde die Entwicklungszusammenarbeit des Landes sich darauf reduzieren, dass wir größere Millionenbeträge in irgendwelche Zielländer verschieben. Denn das ist ausdrücklich nicht der Status quo in der Vergangenheit gewesen, und das wird auch nicht die Strategie in der Zukunft sein. Dafür ist der Etat im Ergebnis auch viel zu klein.

Abgeordneter Dr. Stefan Naas:

Entwicklungshilfe im Lande Hessen am Anfang einer Legislaturperiode bei einem neuen Minister ist ein interessanter Komplex. Die AfD hatte mit der Frage, wer da eigentlich in dem Entwicklungspolitischen Beirat sitzt, schon ein vortreffliches Eigentor geschossen. Natürlich waren das bisher alle Fraktionen, auch die AfD, aber das ist sozusagen ihr Problem. Die Frage der Kollegin war trotzdem interessant: Wie gedenken Sie damit umzugehen?

Sie haben auch die richtigen Stichwörter genannt. Man kann – ich will das mal als Hypothese anbringen – die Auffassung vertreten: Wir finden Entwicklungszusammenarbeit gut, aber es ist eigentlich nicht die Ebene; das soll der Bund machen. Denn wir haben ja auch erhebliche Einrichtungskosten. Wir haben einen Beirat, und in dem Beirat – das habe ich auch schon einmal in der Vergangenheit kritisiert – haben wir eine Mischung aus: Wir stimmen auch so ein bisschen was ab.

Aber es ist die Frage, wie das demokratisch legitimiert ist, wen Sie da berufen. Natürlich sind alle Fraktionen dabei, aber sind Mehrheitsentscheidungen bindend oder nicht? Da gibt es ja auch eine Satzung, eine Geschäftsordnung. Das alles ist spannend. Sie nehmen eine gewisse Legitimation aus diesem Beirat, das ist auch klar. Man kann also schon die Frage stellen, warum sich Hessen da eigentlich engagiert und auch eine Menge vorhält.

Gegner dieser Position werden sagen: weil Hessen ein starkes wirtschaftliches Land ist, wir vielfältige Kontakte auch ins Ausland haben, eine Exportnation sind. Das sieht man auch immer dann, wenn es Delegationsreisen gibt. Die müssen ja irgendwohin führen. Ich hatte schon einmal

¹ Laut nachgelieferter Information des Ministeriums beträgt der Eckwert des Produkts 39, Entwicklungszusammenarbeit, im Haushalt 2024 insgesamt 1.050.000 Euro. Für die Haushaltsaufstellung 2025 und die mittelfristige Haushaltsplanung 2026 – 2028 wurde ein Eckwert von 800.000 Euro angesetzt.

die Ehre, dabei zu sein, und das sind natürlich dann die Projekte, die man bei diesen Delegationsreisen zu sehen bekommt.

Jetzt kann man sagen: Wir haben da was, 1, x Millionen Euro sind da gut angelegt, das Thema ist damit besetzt. Man kann auch sagen, wir entbürokratisieren im weiteren Sinne an dieser Stelle, ziehen uns aus diesem Bereich zurück, bieten damit aber natürlich eine gewisse Flanke, weil jemand kommen und sagen könnte: Ein Land wie Hessen hat noch nicht einmal Entwicklungszusammenarbeit. – Auf der anderen Seite verschlankt man aber und setzt Prioritäten.

Insofern würde mich schon interessieren, welche Linie Sie da verfolgen. Die Kollegin hat auch zu Recht gefragt, ob es den Beirat weiterhin gibt, wann er berufen wird, wie es da weitergeht. Jetzt haben Sie schon eine Andeutung gemacht. Sie haben gesagt, Sie wollen das eher nach Themen aufstellen.

Es ist in Zeiten knapper werdender Haushaltsmittel nicht so ganz einfach, weil natürlich die Frage schon richtig gestellt wurde: Wenn es am Ende eine einzige Organisation ist, die einen Großteil der Mittel abschöpft, muss man da ein bisschen genauer hingucken, wie breit das aufgestellt ist, wie plural, wie offen das ist usw.

Ich will Ihnen heute nur die Frage nach Ihrer Einschätzung und nach Ihrer Strategie stellen, weil das natürlich ein interessanter Punkt ist. Vielleicht können Sie auch die Frage beantworten, wann wir uns dann im Ausland all diese Projekte angucken.

Abgeordneter **Stephan Grüger:**

Vielen Dank, Herr Minister, für die aufschlussreichen Antworten, wobei, wie gesagt, jeder, der zum Beispiel im Beirat dabei gewesen ist, sich die meisten Antworten auch schon selbst hätte ausdenken können. Aber offensichtlich gab es innerhalb der AfD keine Kommunikation zwischen ihrem Mitglied im Beirat und dem Rest der Fraktion. Auch das ist aufschlussreich. Aber darüber haben wir hier nicht zu befinden.

Ich war Mitglied im Beirat, und ich kann nur sagen: Für mich war das sehr interessant, weil ich da auch über konkrete Projekte informiert worden bin. Ich habe den Beirat vor allem als Möglichkeit des gegenseitigen Netzwerkers und der gegenseitigen Information erlebt und verstanden und nicht als pseudodemokratisches Legitimationsgremium. Was die Landesregierung macht und was nicht, das entscheidet das Kabinett, und welche Rahmenbedingungen dafür das Kabinett vorfindet, das entscheiden wir als Abgeordnete und nicht irgendein Beirat.

Aber, wie gesagt, für den Informationsaustausch war das sehr aufschlussreich, und ich würde mich daher freuen, meine Fraktion würde sich darüber freuen, wenn wir diesen Beirat fortsetzen würden. Wenn dann die Sitzungen ein bisschen strukturierter und stärker themenbezogen durchgeführt werden, wäre das sicherlich auch kein Fehler. Insofern bin ich sehr gespannt, wie das weitergeht. Aber da ist nichts, was man da hineingeheimnissen kann oder was man an seltsamen Unterstellungen daraus ableiten kann. Es ist halt ein Beirat, und er berät.

Abgeordneter Olaf Schwaier:

Herr Dr. Naas, klar, das war ein Eigentor. Sie wissen es vielleicht selber, es gibt Kollegen, die kommunizieren gut, es gibt welche, die kommunizieren schlecht, und es gibt welche, die kommunizieren gar nicht. Ich lasse es damit einfach einmal bewenden.

Mir geht es noch einmal um das Thema Erfolgskontrolle. Ich muss einfach feststellen: Was Sie in dem Beirat konkret an Maßnahmen im Sinne einer Erfolgskontrolle durchgeführt haben, das kann ich einfach nicht einschätzen. Aber ich finde schon, wenn eine einzige NGO mit dem wunderbaren Namen World University Service e. V. 56 % abschöpft, dann müssen besondere Kontrollmechanismen greifen. Das darf aus meiner Sicht nicht anders sein. Wir wissen aus dem Zertifikatehandel, da ist in letzter Zeit sehr viel schiefgelaufen. Okay, das war auf Bundesebene, aber es ist viel schiefgelaufen. Insofern ist es für mich ein Schwerpunktthema: Wenn wir wissen, dass solche NGOs einen so großen Anteil des gesamten Förderetats erhalten, wie sieht da die Erfolgskontrolle aus? Ich lasse das jetzt einfach einmal so stehen, ob ich jetzt eine Antwort bekomme oder nicht.

Minister Kaweh Mansoori:

Ich kann nur noch einmal darauf verweisen, weil hier immer von prozentualen Anteilen gesprochen wird, dass verglichen mit entwicklungspolitischen Etats der GIZ das, was wir für Entwicklungspolitik ausgeben, verschwindend gering ist. Deswegen kann man, glaube ich, aus den Anteilen jetzt keine Ableitung vornehmen. Ich kann beispielsweise aus dem Stegreif auch nicht sagen, warum das Programm, das wir beispielsweise anbieten, attraktiver ist als Programme, wie sie bei der KfW oder der GIZ angeboten werden. Das sind alles Fragen, die dann gerne im Beirat diskutiert werden können.

Was den Beirat selbst betrifft: Zu dem Ob hatte ich mich geäußert, ihn wird es weiterhin geben, in anderer Konzeption. Die Konzeptionierung wird gerade im Haus erarbeitet. Sobald sie fertig ist, stelle ich sie gerne auch im Ausschuss vor. Wir werden sie auch im Grunde mit dem alten Kreis besprechen, dort auch die Berufung der neuen Mitglieder vorbereiten. Auch das Thema, wie und wofür und zu welchen Konditionen der im Vergleich zum Gesamtetat von 3 Milliarden Euro des Wirtschaftsministeriums geringe Betrag verausgabt wird, kann man dann auch gerne zu Beginn der Arbeit des Beirats besprechen. Ich verweise noch einmal darauf, wir reden hier über knapp über 1 Million Euro, nicht mehr.

Abgeordneter Andreas Lichert:

Ich möchte konkret nachfragen zur Antwort Ihres Ministeriums auf die Drucks. 21/459, also zum Gegenstand von Tagesordnungspunkt 6. Da scheint bei der Antwort auf die letzte Frage eine gesinnungsethische Übersprungshandlung passiert zu sein. Es ging um die Positionierung der Landesregierung gegenüber Empfängerländern, die Remigration und damit die Aufnahme ausreisepflichtiger Asylbewerber verweigern.

Es ist mir schon wichtig, dass wir hier ein bisschen tiefer eintauchen. Ich möchte daher die Antwort des Ministeriums hier kurz vorlesen:

„Sofern die Fragestellung auf die Verbesserung der Rückkehrkooperation durch Herkunftsländer ausreisepflichtiger Asylbewerber abstellt – und nicht auf das derzeit durch rechtspopulistische und rechtsextreme Akteure genutzte Konzept der ‚Remigration‘, welches auf die Deportation von Millionen von Menschen mit und ohne Migrationsgeschichte abzielt –, verweisen wir aufgrund seiner Außenvertretungskompetenz auf die Zuständigkeit des Bundes.“

Das mag formaljuristisch alles richtig sein, aber wir müssen feststellen, dass Ihr Staatssekretär hiermit eine juristisch als solche festgestellte Lügenkampagne stützt. Korrektiv selbst stellt diese horrenden Behauptungen überhaupt nicht mehr auf, weil ihnen das gerichtlich untersagt wurde. Es liegen von den CDU-Mitgliedern, die bei diesem Treffen anwesend waren, entsprechende eidesstattliche Versicherungen vor.

Ich frage daher, ob es die Haltung des Ministers bzw. der Landesregierung ist, diese Behauptung aufrechtzuerhalten, dass mit dem Begriff der Remigration die Deportation von Millionen Menschen mit und ohne Migrationsgeschichte gemeint ist. Die zweite Frage in diesem Konzept – –

Vorsitzender:

Ich unterbreche Sie jetzt einmal, weil Sie, wenn ich das richtig sehe, jetzt bei Tagesordnungspunkt 6 und den Antworten darauf sind. Wollen Sie die Berichtsanhträge jetzt zusammen beraten, oder wollen Sie sie getrennt beraten? Dann müsste ich Sie darauf hinweisen, dass Sie gerade beim falschen Tagesordnungspunkt sind.

Abgeordneter **Andreas Lichert:**

Dann bin ich in der Tat meiner Zeit voraus. Ich brauche das, glaube ich, nachher nicht zu wiederholen.

Vorsitzender:

Wir nehmen das als Frage zum nächsten Tagesordnungspunkt auf. – Dann ist der Tagesordnungspunkt 5 beraten, der Bericht gegeben. Das stelle ich jetzt ohne Widerspruch so fest.

Beschluss:

WVA 21/9 – 29.08.2024

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

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

6. Berichts Antrag
Olaf Schwaier (AfD), Klaus Gagel (AfD), Andreas Lichert
(AfD), Roman Bausch (AfD), Dimitri Schulz (AfD)
Hessens Wirtschaft durch Entwicklungszusammenarbeit
stärken
– Drucks. [21/459](#) –

hierzu:

Schreiben des HMWVW vom 23.07.2024

– Ausschussvorlage WVA 21/5 –

(verteilt am 01.08.2024)

Vorsitzender:

Ich verweise auf den Beitrag von Herr Lichert beim vorhergehenden Tagesordnungspunkt.

Abgeordneter **Olaf Schwaier:**

Sehr geehrter Herr Staatsminister Mansoori, ich danke Ihnen für Ihre Antwort vom 23. Juli 2024. Auch zu diesen Antworten habe ich vier Nachfragen.

Wir sind jetzt beim Thema Wirtschaft, Hessens Wirtschaft durch Entwicklungszusammenarbeit stärken. Es geht also nicht mehr ausschließlich um die Entwicklungszusammenarbeit, sondern um die Wechselwirkung mit Hessens Wirtschaft. Kern unseres Berichtsantrags ist das Grundsatzpapier des BDI mit dem schönen Titel „Zeit für eine entwicklungspolitische Zeitenwende“. Darin enthalten sind sehr vernünftige Aussagen. Ich will sie fast als realpolitische Aussagen bezeichnen, die in keiner Weise auf die Bundesregierung beschränkt sind, sondern in jedem Bundesland Anwendung finden können, wenn nur die Landesregierungen bereit sind, von der grün gefärbten, ideologischen, feministischen Entwicklungszusammenarbeit abzurücken und zur Realpolitik zurückzukehren. Realpolitik, das ist doch das Versprechen aus Ihrem Koalitionsvertrag.

Die Antworten des von Ihnen beauftragten Staatssekretärs Umut Sönmez bestehen aus unbegründeten Behauptungen, Wiederholungen derselben und dem wiederholten Beteuern der Nichtzuständigkeit. Er behauptet zum Beispiel, die Empfehlungen des BDI-Grundsatzpapiers seien auf Hessen nicht übertragbar. Da komme ich zu meiner ersten Frage: Warum sollen diese Handlungsempfehlungen des BDI nicht auf Hessen oder auf hessische Unternehmen übertragbar sein?

Ferner behauptet Herr Staatssekretär Sönmez, die hessische Entwicklungspolitik sei effizient, und er verweist auf den 2. Bericht zur Entwicklungszusammenarbeit aus dem Jahr 2022. Deswegen die zweite Frage. Welche konkreten Beweise gibt es für die Effizienz der Entwicklungszusammenarbeit der Hessischen Landesregierung? Er hat es behauptet, er hat keine Begründung gebracht.

Dann die dritte Frage. Das Thema globaler Systemwettbewerb und das vom BDI empfohlene „Kein Weiter-so“ der bisherigen Entwicklungszusammenarbeit, das Thema Bürokratieabbau, das Thema Risikoabsicherung privaten Kapitals in der Entwicklungszusammenarbeit, das Thema niedrigschwellige Kredite für mittelständische Unternehmen, das Thema Förderung der wichtigen Schwerpunktindustrien in Hessen wie Chemie, Automobil und Infrastruktur, das Thema Vermeidung von Kinderarbeit – alle diese Themen werden von uns konkret angesprochen, und die Fragen wurden von Ihrem Staatssekretär Sönmez nicht beantwortet. Es sind aus meiner Sicht wirklich wichtige Themen für die hessische Wirtschaft. Meine Frage: Sind diese Themen für die Hessische Landesregierung weniger wichtig, oder warum werden sie nicht beantwortet?

Dann komme ich gleich zur vierten Frage. In seiner Antwort zu den Fragen 11, 12, 13 und 14 kommt die Aussage von Herrn Staatssekretär Sönmez, dass die Verbesserung des Zugangs zu kritischen Rohstoffen für hessische Unternehmen und Rohstoffpartnerschaften keine Ziele der hessischen Entwicklungszusammenarbeit sind. Das ist aber genau eine Forderung des BDI-Papiers. Wir sind der Ansicht, dass die meisten hessischen Unternehmen diese Einstellung definitiv mittragen und für richtig halten würden.

Deswegen die vierte Frage. Sie sind Wirtschaftsminister. Insofern bitten wir Sie nochmals eindringlich um ein deutliches Bekenntnis zum Wohle hessischer Unternehmen und insbesondere eine Aussage, ob Sie den Fokus des ehemaligen grünen Wirtschaftsministers zur Entwicklungszusammenarbeit im Sinne eines „Weiter-so“ fortführen wollen oder ob Sie in der Entwicklungszusammenarbeit endlich Realpolitik zulassen wollen – Realpolitik, von der Sie mehrfach in Ihrem Koalitionsvertrag sprechen.

Minister Kaweh Mansoori:

Ich glaube, Sie missverstehen die Antworten des Wirtschaftsministeriums. Unabhängig davon, wie man zu dem Papier des BDI steht, haben wir gar nicht die Instrumente für das, um das es dort geht. Wir haben keine KfW, wir haben keine GIZ, wir machen keine Außenwirtschaftspolitik. Deswegen finden auch all die Themen, die da adressiert sind, unabhängig von ihrer Bewertung in Hessen keine Anwendung.

Ich habe eben schon zum anderen Tagesordnungspunkt ausgeführt: Wir reden über einen vergleichsweise kleinen Etat, mit dem wir ausschließlich Projektförderung in Zusammenarbeit mit NGOs machen. Ca. 1 Million Euro sind es, glaube ich. Die stehen einem entwicklungspolitischen Etat der Bundesregierung von knapp 10 Milliarden Euro gegenüber. Das ist eine vollkommen andere Größenordnung, mit vollkommen anderen Instrumenten. Insofern ist den Antworten aus dem Hause nichts hinzuzufügen.

Abgeordneter Andreas Lichert:

Herr Minister, ich erinnere daran, wir hatten schon vorher in der Sitzung das Thema Kleinteiligkeit von Förderprojekten an anderer Stelle als durchaus problematisch und für die Zukunft verbesserungswürdig erkannt. Ich denke, das kann man auch auf diesen Komplex durchaus anwenden.

Einen Teil meiner Fragen habe ich – ich bitte nochmals, das zu entschuldigen – beim falschen Tagesordnungspunkt eingebracht. Es geht aber noch weiter. Ich frage Sie, Herr Minister, und damit auch die Landesregierung, ob Ihnen bewusst ist, dass die Landesregierung und die Bundesregierung bereits Remigration betreiben, und zwar in Form der diversen Programme zur freiwilligen Rückreise. Es gibt auch in Hessen – das ist vielleicht nicht allen bewusst – eine entsprechende Förderrichtlinie aus dem Jahre 2017. Das heißt, das Land Hessen setzt Mittel ein, um wirtschaftliche Anreize für die Remigration zu schaffen. Insofern bitte ich Sie, Herr Minister, zu klarifizieren, dass es wohl kaum voll Nazi sein kann, so etwas zu fordern, wenn es Landes- und Bundesregierung bereits tun.

Abgeordneter Stephan Grüger:

Ohne dem Minister jetzt vorgreifen zu wollen, aber „voll Nazi“ habe ich hier nirgendwo gelesen. Da steht auch eine Differenzierung: „Sofern die Fragestellung auf die Verbesserung der Rückkehrkooperation durch Herkunftsländer ausreisepflichtiger Asylbewerber abstellt“ und nicht auf das von Ihnen inkriminierte Thema Remigration, beziehungsweise Ihre Definition von Remigration.

Herr Lichert, da Sie sich gerade als Lordsiegelbewahrer des Begriffes Remigration aufspielen: Ich kenne einen Haufen Leute, die unter Remigration exakt das verstehen, was Herr Sönmez hier aufgeschrieben hat, nämlich die massenweise Außer-Landes-Bringung von deutschen Staatsbürgern, nur weil sie ihnen nicht gefallen. Insofern kann man über den Begriff streiten, der ist schillernd. Aber es gibt halt Leute, die das so verstehen.

Das ist, wenn ich das jetzt einmal so sagen darf, wahrscheinlich auch genau der Trick Ihrer Partei. Sie tun immer so, wenn Sie von Remigration im öffentlichen Bereich oder im parlamentarischen Bereich reden, als ginge es um die Remigration im Sinne der Rückführung von ausreisepflichtigen Personen. Aber ein großer Teil Ihrer Wählerinnen und Wähler – woran auch immer das liegt; wahrscheinlich sind Sie gar nicht daran schuld – versteht das halt anders. Darüber kann man sich streiten, aber man kann es auch so formulieren, wie der Staatssekretär das hier getan hat, würde ich jetzt einmal sagen.

Vorsitzender:

Herr Minister, wollen Sie noch etwas anfügen?

(Minister Kaweh Mansoori: Die Fragen sind beantwortet!)

– Der Minister ist der Auffassung, dass die Fragen beantwortet sind. Die Einschätzung teile ich übrigens, ohne damit meine Neutralitätspflicht zu verletzen.

Es gibt keine weiteren Wortmeldungen; dann ist der Bericht gegeben. – Es erhebt sich kein Widerspruch. Dann haben wir Tagesordnungspunkt 6 erledigt.

Beschluss:

WVA 21/9 – 29.08.2024

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

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

**7. Dringlicher Berichtsantrag
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Airport Kassel – leerer Winterflugplan und leere Kassen
– Drucks. [21/979](#) –**

Abgeordnete **Kaya Kinkel:**

Wieder einmal steht es in den Sternen, ob vom Flughafen in Kassel-Calden in diesem Winter regelmäßige Flugverbindungen angeboten werden. Das Unternehmen Sundair hat, wie bekannt, gesagt, dass es das im Winter nicht machen wird, hat entschieden, alle Verbindungen zu streichen. Das wirft natürlich die Frage auf, welche Konsequenzen ein solcher leerer Winterflugplan hat. Wir als GRÜNEN-Fraktion waren auch vor Ort, haben uns den Flughafen wieder einmal angeschaut, haben Gespräche mit der Geschäftsleitung geführt. Dadurch haben sich viele Fragen ergeben, insbesondere wie die Landesregierung mit dieser Herausforderung umgeht. Daher haben wir diesen Dringlichen Berichtsantrag eingereicht. Wir bitten um Beantwortung.

Abgeordnete **Elke Barth:**

Vorab eine Frage an die GRÜNEN, warum sie den Antrag nicht im Haushaltsausschuss stellen. Anträge zu Kassel-Calden sind bisher immer dort beraten worden, und wir wüssten ganz gerne den Zusammenhang. Ansonsten müsste ja dann der Wirtschaftsminister in den letzten zehn Jahren den Flughafen Caldén und die dortige Politik zu verantworten haben.

Abgeordnete **Kaya Kinkel:**

Ich würde darauf gerne antworten, weil Sie mich direkt gefragt haben. Wie wir schon mehrmals diskutiert haben, liegt die Entscheidung, in welchen Ausschuss eine Initiative gegeben wird, bei der antragstellenden Fraktion. Wir sehen das auch als wirtschaftspolitisches Thema, und daher haben wir das im Wirtschaftsausschuss platziert. Ich hoffe, das beantwortet Ihre Frage.

Minister **Kaweh Mansoori:**

Der Beantwortung der Fragen möchte ich folgende Vorbemerkung voranstellen:

Der Anlass für den Dringlichen Berichts Antrag vom 21.08.2024 ist ausweislich seiner Vorbemerkung die Presseberichterstattung über den kommenden Winterflugplan am Kassel Airport. Damit wird in dem Dringlichen Berichts Antrag auf verschiedene Berichte Bezug genommen, die an eine Pressemitteilung von Sundair vom 09.04.2024 anknüpfen. In der Pressemitteilung vom 09.04.2024 hat Sundair bekannt gegeben, dass diese im kommenden Winterflugplan keine Flüge ab Kassel anbietet.

Anlässlich der Presseberichterstattung hat die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bereits mit Pressemitteilung vom 16.04.2024 die Landesregierung aufgefordert, Kassel Airport herabzustufen. Nun, mehr als vier Monate später, wurde der vorliegende und als dringlich bezeichnete Berichts Antrag eingereicht, mit dem unter anderem nach den Auswirkungen einer Herabstufung und damit nach den Konsequenzen der eigenen Forderung gefragt wird.

Vor einer Beantwortung der einzelnen Fragen sei angemerkt, dass die in der Vorbemerkung der Antragstellerin getroffene Annahme, dass ab dem kommenden Winterflugplan gar keine regelmäßigen Flugverbindungen angeboten werden, weder der Pressemitteilung entnommen werden kann, die lediglich den Sundair-Winterflugplan 2024/2025 betrifft, noch die Annahme in der Sache zutreffend ist. So ist zum einen zu berücksichtigen, dass im kommenden Winterflugplan Sonderflüge nach Finnland, Norwegen und Portugal/Madeira geplant sind und zudem regelmäßige und schon buchbare Flüge in die Türkei bereits im letzten Monat des Winterflugplans wieder aufgenommen werden. Hierauf wurde auch in der aktuellen Presseberichterstattung von Anfang August hingewiesen. Zum anderen ist zu berücksichtigen, dass neben der Airline Corendon auch bereits SkyAlps und Rhein-Neckar Air regelmäßige Flüge – wie auch in diesem Sommer – im Sommerflugplan 2025 angekündigt haben.

Die angesprochene Situation betrifft damit nicht – wie in der Vorbemerkung angenommen – die Zeit „ab dem Winterflugplan“, sondern lediglich die Zeit „im Winterflugplan“, in der lediglich ein eingeschränktes Angebot zur Verfügung steht.

Eine vergleichbare Situation mit eingeschränktem Flugangebot gab es zuletzt im Winterflugplan 2016/2017. Anders als nun in der Opposition hat die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – seinerzeit in Regierungsverantwortung – damals keine unmittelbare Rückstufung gefordert, sondern unter anderem auf die im seinerzeitigen Koalitionsvertrag vereinbarte spätere Evaluierung verwiesen; siehe Pressemitteilung vom 09.06.2016. Die Evaluierung ist bekanntlich unter anderem vom seinerzeitigen Verkehrsminister Al-Wazir am 21.12.2017 mit dem Ergebnis vorgestellt worden, dass Kassel Airport Flughafen bleibt und nicht zurückgestuft wird.

Im Nachgang zu der Evaluierung gab es übrigens in jedem Jahr – bis auf die Corona-Jahre 2020 und 2021 – deutlich höhere Passagierzahlen als in den Jahren 2016 bzw. 2017. Auch für dieses Jahr erwartet die Flughafen GmbH Kassel höhere Passagierzahlen als in den Jahren 2016 bzw. 2017. Trotz nunmehr besserer Passagierzahlen wird von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nun – in der Opposition – eine andere Bewertung vorgenommen.

Für diese Vorbemerkung und den nachfolgenden Bericht sind Stellungnahmen des Hessischen Ministeriums der Finanzen, der Regierungspräsidien Darmstadt und Kassel sowie der Betreiberin

des Kassel Airport, der Flughafen GmbH Kassel (FGK), und der Betreiberin des Verkehrslandeplatzes Egelsbach, der TRIWO AG, beigezogen worden.

Die Vorbemerkungen vorangestellt, nehme ich zu dem Berichtsantrag im Einvernehmen mit dem Minister der Finanzen wie folgt Stellung:

Frage 1: Welche Aktivitäten unternimmt die Geschäftsführung der Flughafen GmbH Kassel, um die angesprochene Situation abzuwenden und einen Flugplan mit regelmäßigen Verbindungen sicherzustellen?

Wie bereits dargelegt, wurden regelmäßige Flüge ab Kassel für den letzten Monat des Winterflugplans 2024/2025 sowie den Sommerflugplan 2025 angekündigt. Nach Auskunft der FGK würden sich die etablierten Nischenziele positiv entwickeln und nächstes Jahr wieder aufgenommen. Es gebe zudem Gespräche, die Nischenziele zu erweitern. Die Sonderflüge würden sich ebenfalls positiv entwickeln. Auch sie würden gut angenommen und nächstes Jahr weitergeführt.

Ungeachtet dessen hat die FGK mitgeteilt, regelmäßig im engen Austausch mit unterschiedlichen Airlines und Reiseveranstaltern zu stehen und diesen intensiviert zu haben. Die verschiedenen Gespräche dazu dauern teilweise noch an. Insbesondere die Fluggesellschaften seien sehr zurückhaltend, eine Basis in Kassel zu etablieren. Hintergrund sei, dass sich die Airlines nach der Corona-Krise und den anschließenden geopolitischen Herausforderungen noch in der strategischen Neuausrichtung befinden würden. Insbesondere die etwas kleineren Airlines, die Interesse am Kassel Airport haben, seien teilweise noch damit beschäftigt, die Nachwirkungen dieser Krise zu bewältigen. Neuen Projekten stünden sie daher sehr zurückhaltend gegenüber und würden sich auf das bereits vorhandene Geschäft konzentrieren. Zudem habe es sich für diese Airlines teilweise als lukrativer herausgestellt, ihre Flugzeuge nicht selber zu betreiben, sondern an große Airlines, denen derzeit Fluggerät fehlt, zu verleasen. Auch aus diesem Grund hätten Airlines den Einstieg in den Eigenbetrieb teilweise herausgezögert.

Frage 2: In welcher Weise hat sich die Landesregierung mit der angesprochenen Problematik befasst, und welche strategischen Zielvorgaben hat sie der Geschäftsführung dazu aufgegeben?

Das Land als größter Gesellschafter der FGK wird im Aufsichtsrat von drei Personen, Herrn Staatssekretär Becker als Aufsichtsratsvorsitzender, Frau Abgeordnete Kalveram und dem Hauptgeschäftsführer der IHK Kassel-Marburg, Herrn Dr. Klein-Zirbes, vertreten. Der Aufsichtsrat hat die Aufgabe, die Geschäftsführung zu kontrollieren und zu beraten. In dieser Funktion befassen sich alle Aufsichtsratsmitglieder ständig mit dem Geschäftsverlauf am Kassel Airport und sind in die wichtigen strategischen Entscheidungen eingebunden.

Der neue Aufsichtsratsvorsitzende hat sich sofort nach seiner Wahl durch das Gremium mit dem Geschäftsführer der FGK sowie mit Interessenvertreterinnen und -vertretern aus der Region in Verbindung gesetzt und über die aktuellen Themen am Flughafen informieren lassen. Er steht in ständigem und engem Kontakt mit dem Geschäftsführer. Vorrangiges Ziel ist es, den Flugverkehr – auch über den Winter – aufrechtzuerhalten.

Frage 3: Inwieweit unterscheiden sich die jährlichen Betriebsdaten – wie Anzahl der Beschäftigten, der Flugbewegungen, der Passagiere und der umgeschlagenen Fracht – am kleinsten hessischen Verkehrsflughafen im Vergleich zu den entsprechenden Daten am größten hessischen Verkehrslandeplatz?

Es wäre sachwidrig, den Kassel Airport, der neben dem Frankfurter Flughafen der einzige weitere hessische Verkehrsflughafen ist, mit dem nach der Anzahl der Flugbewegungen größten hessischen Verkehrslandeplatz, dem Verkehrslandeplatz Egelsbach, zu vergleichen, der zugleich der verkehrsreichste Landeplatz für die Allgemeine Luftfahrt in Deutschland ist. Beide Plätze verfolgen unterschiedliche Ansätze.

In Bezug auf den Kassel Airport hat das Land mit Planfeststellungsbeschluss vom 18.07.2007, der die Basis für den Ausbau des früheren Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden zu einem Flughafen für Geschäftsreise-, Touristik- und Frachtverkehr bildet, die infrastrukturellen Voraussetzungen für die Einbindung der nordhessischen Region in das nationale und internationale Luftverkehrssystem geschaffen. Damit wurde ein Baustein zur weiteren Förderung der bestehenden wirtschaftlichen Entwicklungspotenziale in der Region gesetzt.

Hingegen sichert der Verkehrslandeplatz Egelsbach einen dauerhaften Zugang zur Allgemeinen Luftfahrt, wozu Linien- und Charterverkehr gerade nicht zählen. Zudem hat er insbesondere im Bereich Business Aviation eine Entlastungsfunktion für den unmittelbar benachbarten Verkehrsflughafen Frankfurt Main.

Die angefragten Betriebsdaten für den Kassel Airport waren im Jahr 2023 wie folgt:

- Anzahl der Beschäftigten des Verkehrsflughafens: 154
- Anzahl der Flugbewegungen: 26.747
- Anzahl der Passagiere: 107.615
- Frachtmenge: 5,319 Tonnen

Die angefragten Betriebsdaten für den Verkehrslandeplatz Egelsbach waren im Jahr 2023 wie folgt:

- Anzahl der Beschäftigten des Verkehrslandeplatzes: 39
- Anzahl der Flugbewegungen: 68.444
- Zahlen zu Passagieren und Fracht liegen nicht vor.

Bezüglich der Vergleichbarkeit der angefragten Daten ist mit Blick auf die Anzahl der Flugbewegungen zu beachten, dass der Wert für Kassel Airport 868 Bewegungen von großen Verkehrsflugzeugen zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen beinhaltet, die in Egelsbach nicht zulässig sind. Am Kassel Airport wurden insoweit im Jahr 2023 insgesamt 103.566 Passagiere in der Verkehrsluftfahrt gezählt. Ein undifferenzierter Vergleich der angefragten Verkehrszahlen wäre daher sachwidrig. Gleiches gilt mit Blick auf das unterschiedliche Leistungsspektrum hinsichtlich der Zahl der Beschäftigten.



Frage 4: Wie wird die jährliche Anzahl der Passagiere am Airport Kassel ermittelt?

Frage 5: Finden in diesem Zusammenhang Doppelzählungen statt?

Die Passagiere werden von der FGK in Statistiken mit der international üblichen Zählweise erfasst. Die Anzahl der Ein- und Aussteiger wird von den Fluggesellschaften, Piloten und Abflughäfen an die Flughafenbetreibergesellschaft gemeldet. Diese werden am Ende eines Monats verifiziert und weitergemeldet. Die Passagierzahl erfasst somit sowohl Ein- als auch Aussteiger am Flughafen Kassel.

Frage 6: Inwieweit ist die „Ansiedlung flugbetriebsaffiner Betriebe und Dienstleistungen“ (Ziel im schwarz-roten Koalitionsvertrag) vom Status des Flugplatzes als Verkehrsflughafen abhängig, zumal am Verkehrslandeplatz Egelsbach ebenfalls mehr als zwei Dutzend solcher Betriebe mit mehr als 700 Beschäftigten arbeiten?

Das Erfordernis der erbetenen Interpretation des Koalitionsvertrages zwischen CDU und SPD vom 18.12.2023 bezüglich einzelner Aussagen und deren Abhängigkeit vom Status des Kassel Airport als Verkehrsflughafen stellt sich nicht, da der Koalitionsvertrag ein ausdrückliches Bekenntnis zum Kassel Airport beinhaltet. Konkret enthält der Koalitionsvertrag die Aussage:

„Der Flughafen Kassel-Calden ist ein wichtiges nordhessisches Infrastrukturprojekt, welches wir weiterhin stärken wollen.“

Frage 7: Welche belastbaren Zahlen aus den letzten fünf Jahren liegen der Landesregierung vor, die belegen, dass der Kassel Airport „volkswirtschaftlich eine Erfolgsgeschichte“ (Zitat CDU-Regierungsprogramm) darstellt?

Das in Bezug genommene Zitat entstammt dem Koalitionsvertrag zwischen CDU und SPD vom 18.12.2023. Vollständig lautet das auf den Kassel Airport bezogene Zitat:

„Insbesondere hinsichtlich der Ansiedlung von neuen Unternehmen stellt er schon jetzt volkswirtschaftlich eine Erfolgsgeschichte dar.“

Hinsichtlich der Ansiedlung von neuen Unternehmen stellt sich die Situation so dar, dass im Jahre 2012, also dem Jahr vor der Inbetriebnahme des ausgebauten Kassel Airport 19 Unternehmen angesiedelt waren. Aktuell sind rund 40 Unternehmen angesiedelt. Damit ist in Bezug auf die Anzahl der angesiedelten Unternehmen seit der Inbetriebnahme ungefähr eine Verdoppelung zu verzeichnen. Dies kann durchaus als Erfolg betrachtet werden. Ein ähnliches Bild gibt es übrigens bei der Anzahl der Beschäftigten am Flughafenstandort. Die Anzahl hat sich von 704 im Jahre 2012 auf aktuell mehr als 1.300 Beschäftigte ebenfalls deutlich vergrößert.

Die letzte detaillierte volkswirtschaftliche Analyse zum Kassel Airport wurde bekanntlich im Rahmen der Evaluierung vorgenommen, die Ende 2017 mit dem Ergebnis vorgestellt wurde, dass Kassel Airport Flughafen bleibt und nicht zurückgestuft wird. Im für die Evaluierung maßgeblichen Jahr 2017 gab es übrigens 29 am Flughafenstandort angesiedelte Unternehmen und 872 Beschäftigte. Dies bedeutet, dass sich nach dem Bekenntnis der seinerzeitigen Landesregierung

die Anzahl der Unternehmen sowie der Beschäftigten um ca. 50 % gesteigert hat. Die Zahlenwerte haben sich damit seit dem Bekenntnis der seinerzeitigen Landesregierung nochmals deutlich verbessert.

Frage 8: Welche Folgen für eine „Ansiedlung flugbetriebsaffiner Betriebe und Dienstleistungen“ am Kassel Airport wären durch eine Rückstufung zum Verkehrslandeplatz nach Auffassung der Landesregierung mit welcher Wahrscheinlichkeit zu erwarten?

Im dem nicht beabsichtigten Fall einer Rückstufung des Kassel Airport zu einem Verkehrslandeplatz ist nach Auffassung der Landesregierung mit keiner weiteren „Ansiedlung flugbetriebsaffiner Betriebe und Dienstleistungen“ zu rechnen, jedenfalls soweit diese einen Verkehrsflughafen erfordern.

Im Übrigen kann wiederum auf die bereits erwähnte Evaluierung des Kassel Airport hingewiesen werden. In der Evaluierung wurden die Folgen einer Rückstufung eingehend betrachtet.

Frage 9: Erwägt die Landesregierung gegebenenfalls eine Höherstufung des Verkehrslandeplatzes Egelsbach zum Verkehrsflughafen, um auch hier insbesondere im Hinblick auf die Ansiedlung flugbetriebsaffinen Gewerbes volkswirtschaftlich eine Erfolgsgeschichte schreiben zu können?

Der Landesentwicklungsplan sowie der Regionalplan Südhessen stellen fest, dass der Verkehrslandeplatz Egelsbach in seinem Bestand gesichert werden soll, damit die Region einen dauerhaften Zugang zur Allgemeinen Luftfahrt besitzt. Zudem hat er – wie bereits dargelegt – insbesondere im Bereich der Business Aviation eine Entlastungsfunktion für den Flughafen Frankfurt. Eine Höherstufung zum Verkehrsflughafen ist nicht geplant. Es sollen dort weiterhin weder Linienverkehr noch Pauschalreiseverkehr angeboten werden, für den der unmittelbar angrenzende Verkehrsflughafen Frankfurt Main zur Verfügung steht. Die derzeitige positive Entwicklung am Verkehrslandeplatz erfolgt deswegen auch zielgerichtet für die Allgemeine Luftfahrt und den damit verbundenen Individualverkehr.

Frage 10: Welche Auswirkungen auf das jährliche Defizit werden voraussichtlich durch einen „leeren Winterflugplan“ erwartet?

Wie bereits einleitend dargelegt, ist nicht davon auszugehen, dass es einen komplett „leeren Winterflugplan“ geben wird.

Frage 11: Welche finanziellen Auswirkungen hätte eine Herabstufung des Kassel Airports zum Verkehrslandeplatz?

Aktuelle Zahlen zu den finanziellen Auswirkungen einer Herabstufung des Kassel Airport zum Verkehrslandeplatz liegen nicht vor. Die letzte detaillierte Betrachtung wurde bekanntlich im Rahmen der Evaluierung des Kassel Airport vorgenommen.

Frage 12: Wie wahrscheinlich ist es, dass das jährliche Defizit von ca. 5 Millionen Euro auf null abzusenken ist?

Der Kassel Airport ist eine Infrastruktureinrichtung. Infrastruktureinrichtungen haben betriebswirtschaftliche, volkswirtschaftliche und auch regionalwirtschaftliche Effekte. Betriebswirtschaftlich ist der Flughafen wie viele andere Infrastruktureinrichtungen auf die Unterstützung der öffentlichen Hand angewiesen. In einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtung hingegen sind auch volkswirtschaftliche Effekte zu berücksichtigen. Nichtsdestotrotz ist es das Ziel der FGK, den Finanzbedarf kontinuierlich zu reduzieren, was in den letzten Jahren auch erfolgt ist.

Frage 13: Schließt die im schwarz-roten Koalitionsvertrag formulierte Maßgabe, die gesamte Aufgaben- und Ausgabenstruktur des Landes mit Blick auf die Kernaufgaben des Staates, den rechtlichen Bindungsgrad, die politische Bedeutung und den Nutzen für die Bürgerinnen und Bürger einer ergebnisoffenen Prüfung zu unterziehen, die Beteiligung am Kassel Airport mit ein?

Frage 14: Falls nein, weshalb nicht?

Nach dem Koalitionsvertrag zwischen CDU und SPD vom 18.12.2023 wird im Rahmen der Haushaltskonsolidierung

„die gesamte Aufgaben-, Ausgaben- und Einnahmenstruktur einschließlich der Standardvorgaben des Landes mit Blick auf die Kernaufgaben des Staates, den rechtlichen Bindungsgrad, die politische Bedeutung einer Maßnahme, den Nutzen für Bürgerinnen und Bürger, den Mehrwert für die staatliche Verwaltung und mögliche Umsetzungsrisiken einer ergebnisoffenen Prüfung unterzogen.“

Diese Vorgabe gilt vorbehaltlos und enthält keine Einschränkung.

Frage 15: Wie viele Grundstücke des Flughafenbetreibers wurden bisher veräußert, und wie viele zu veräußernde Grundstücke befinden sich noch in seinem Besitz?

Die aktuellen Zahlen liegen nicht vor und konnten für die Beantwortung des Dringlichen Berichtsantrags, der in den hessischen Sommerferien fünf Arbeitstage vor der Ausschusssitzung gestellt wurde, noch nicht ermittelt werden.

Frage 16: Ist die Landesregierung mit der Deutschen Bahn oder dem NVV zur Realisierbarkeit eines Bahnanschlusses mit Verbindung zum ICE-Bahnhof Kassel im Gespräch, und welche Rückmeldung hat sie bezüglich der veranschlagten Kosten von der Bahn erhalten?

Frage 17: Ist eine Machbarkeitsstudie dazu geplant?

In dem Koalitionsvertrag zwischen CDU und SPD vom 18.12.2023 ist das Ziel der Landesregierung dargestellt, den Standort durch die Ansiedlung flugbetriebsaffiner Betriebe und Dienstleis-

tungen am Gewerbepark Kassel Airport zukunftssicherer zu machen. Hierzu und zur CO₂-Entlastung soll ein Bahnanschluss mit Verbindung zum ICE-Bahnhof Kassel für den Airport und das entstehende Gewerbegebiet geprüft werden, um die verkehrliche Erschließung zu verbessern.

Die Entwicklung eines Gewerbeparks, einschließlich der verkehrlichen Erschließung und deren Herleitung und Begründung, ist im Rahmen der Bauleitplanung eine kommunale Aufgabe. Die Bauleitplanung hat die geltenden regionalplanerischen Festlegungen zu beachten bzw. zu berücksichtigen. Aktuell stellt sich die Situation so dar, dass die schienenverkehrliche Anbindung des Gewerbeparks im derzeit geltenden Regionalplan Nordhessen 2009 als Ziel 5 in Kap. 5.1.1 zum Schienenverkehr sowie ebenfalls als Trasse in der Regionalplankarte festgelegt und damit vor entgegengesetzten Nutzungen regionalplanerisch gesichert ist.

Der Flächennutzungsplan des Zweckverbandes Raum Kassel sichert ebenfalls die Schienentrasse. Der Entwurf für den Regionalplan Nordosthessen, Stand: Juni 2024, übernimmt weitgehend die Trassenplanung des derzeit gültigen Regionalplans, sowohl als textliches Ziel 2 in Kap. 5.1.1 zum Schienenverkehr als auch als zeichnerische Festlegung im Entwurf zur Regionalplankarte, hier als „Regionalverkehrsstrecke Planung“. Die Regionalversammlung hat bereits die Offenlage des Entwurfs für den Regionalplan Nordosthessen und den Beginn des Beteiligungsverfahrens beschlossen.

Frage 18: Wie hoch ist die Passagierkapazität der aktuell existierenden Busverbindungen im Verhältnis zu den Fluggästen, die den Airport täglich nutzen?

Gemäß dem Hessischen ÖPNV-Gesetz ist der öffentliche Personennahverkehr eine Aufgabe der kommunalen Selbstverwaltung. Die Festlegung des ÖPNV-Angebots erfolgt durch die ÖPNV-Aufgabenträger, also die Landkreise, kreisfreien Städte und Sonderstatusstädte, in Zusammenarbeit mit den Verkehrsverbänden als Aufgabenträgerorganisationen.

Der Kassel Airport wird gegenwärtig von drei Buslinien im 30- bzw. 60-Minuten-Takt angefahren. Die Buslinien bedienen neben dem Flughafen eine große Zahl weiterer Ziele und Haltestellen, sodass ihre Nutzung nicht auf den Flughafen beschränkt und eine Angabe im Sinne der Fragestellung daher nicht möglich ist.

Frage 19: Sind der Landesregierung Beispiele zu profitablen Regionalflughäfen in Deutschland bekannt, die eine ähnliche Auslastung mit Fluggästen und durch Flugverbindungen aufweisen?

Die Frage betrifft die Auslastung, also die tatsächliche Nutzung in Relation zur maximal möglichen Nutzung, des Kassel Airport in Bezug auf Fluggäste und Flugverbindungen. In Bezug auf diese Auslastung soll ein Vergleich vorgenommen werden zu ähnlich ausgelasteten anderen deutschen Regionalflughäfen und deren betriebswirtschaftlichem Ergebnis. Der erbetene Abgleich kann damit nicht anhand eines einfachen Vergleichs der Verkehrszahlen erfolgen, sondern muss in Relation zur maximal möglichen Nutzung erfolgen. Die Veröffentlichung solcher Auslastungswerte ist nicht üblich. Entsprechende Zahlen liegen daher nicht vor.

Wie aber bereits ebenfalls dargelegt, ist grundsätzlich zu beachten, dass die Bedeutung des Kassel Airport nicht nur anhand des betriebswirtschaftlichen Profits, sondern auch anhand der volkswirtschaftlichen Bedeutung zu bemessen ist, weshalb eine alleinige Betrachtung des Profits nicht weiterhilft. Dieser Ansatz entspricht im Übrigen dem Vorgehen in der Evaluierung, die unter anderem vom seinerzeitigen Verkehrsminister Al-Wazir am 21.12.2017 mit dem bekannten Ergebnis vorgestellt wurde, dass Kassel Airport Flughafen bleibt und nicht zurückgestuft wird.

Frage 20: Liegen der Landesregierung Aussagen von in Flughafennähe ansässigen Luftfahrtunternehmen vor, die drohen abzuwandern, sollte der Flughafen herabgestuft werden?

Wie bereits dargelegt, enthält der Koalitionsvertrag zwischen CDU und SPD vom 18.12.2023 ein ausdrückliches Bekenntnis zum Kassel Airport. Von daher bestand weder Anlass noch Notwendigkeit, die in der Fragestellung angesprochenen Aussagen gegenüber der Landesregierung zu tätigen.

Frage 21: Für welche alternativen Angebote wie Yogastunden usw. werden das Flughafengelände und die Gebäude abseits des Flugverkehrs genutzt, und welche Einkünfte werden dadurch erzielt?

Der Airport Kassel wird nach Angaben der FGK für Veranstaltungen von Netzwerkpartnern, wie zum Beispiel Reisebüro-Abende, Reiseabende für Endkunden, Aktionstage zur Bewerbung der Reiseangebote oder Intensivierung der Kontakte mit den jeweiligen Communities genutzt. Beispiele sind der sogenannte „Usedom-Tag“, der „Geh mal wieder raus-Nachmittag“, Yoga – dabei werden Reiseangebote nach Mallorca beworben, da die Yogalehrerin dort ihre Yogaschule hat –, Jahresempfänge von Institutionen, Sport-Events, Sponsorenabende aus FGK-Netzwerken, türkische Abende, Kindertage und Fastenbrechen-Veranstaltungen. Unterstützt werden auch ehrenamtliche Vereine für Fotoshootings oder Charity-Events. Durch die Belegung des Terminals profitieren auch der Gastronom im Terminal und die dort ansässigen Reisebüros.

Einkünfte erzielt die Flughafenbetreibergesellschaft bei der Vermietung für kommerzielle Veranstaltungen wie beispielsweise Konzerte. Kassel Airport diene auch schon mehrfach als TV- und Filmkulisse, zum Beispiel für „Germany’s Next Topmodel“ und die TV-Serie „Check Check“ auf ProSieben. Auch Teile der Kinofilme „Ostwind“ wurden am Airport Kassel gedreht.

(Beifall CDU und SPD)

Vorsitzender:

Ich gebe zu, mich reizt es, ein wenig beizutragen, weil ich damals mit Ihrem Vorgänger, Herr Minister, mich um den Flughafen und das, was wir dann in zwei Koalitionsverträge geschrieben haben, gekümmert habe. Die GRÜNEN-Kolleginnen und -Kollegen möchte ich bitten, Tarek Al-Wazir meinen ausdrücklichen Dank auszurichten dafür, dass das eine solche Erfolgsgeschichte geworden ist.

Abgeordneter Dr. Stefan Naas:

Herr Minister, Sie haben alles schön vorgetragen, prima. Ich habe drei Fragen. Die erste Frage: Sind Sie als zuständiger Minister, als Wirtschaftsminister hier zufrieden?

Die zweite Frage ist: Was tun Sie, unabhängig von der Übernahme der Defizite durch das Finanzministerium, für den Flughafen Kassel-Calden, also Sie als Wirtschaftsminister?

Die dritte Frage ist vielleicht etwas überraschend, aber der Vergleich mit Egelsbach ist mehrfach gekommen. Sie müssen sie jetzt nicht beantworten, es ist aber ein spannendes Thema. Wie steht die Landesregierung zur Einführung des Instrumentenverfahrens in Egelsbach? Das ist natürlich nicht vergleichbar mit großen Flugzeugen, aber es ist die Frage, da Sie von der Entlastungsfunktion für den großen Verkehrsflughafen Frankfurt gesprochen haben, ob hier eine Verstärkung dadurch möglich ist, dass man den Instrumentenanflug in Egelsbach ermöglicht und einführt. Das kann auch mit dem Protokoll nachgereicht werden.

Abgeordnete Kaya Kinkel:

Vielen Dank für die Beantwortung. Es stimmt, wir haben uns auch in den letzten zehn Jahren und auch länger schon mit dem Thema befasst. Das ist auch keine Überraschung. Natürlich stand Tarek Al-Wazir als Wirtschaftsminister in enger Zusammenarbeit auch mit dem Finanzministerium.

Der Flughafen ist gebaut, man muss damit umgehen. Aber Sie haben die Evaluierungsergebnisse angesprochen. Diese Evaluierung hat als ein Ergebnis gezeigt, dass die Anbieter Sundair und Schauinsland wesentliche Stützen sind, damit dieser Flughafen auch weiterhin erfolgreich ist. Jetzt hat eine dieser beiden wesentlichen Stützen, nämlich Sundair, entschieden, im Winter nichts anzubieten. Deshalb stellen sich schon die Fragen, die wir in diesem Dringlichen Berichtsantrag aufgeworfen haben. Deshalb war das für uns auch ein Grund, dieses Thema jetzt noch einmal in den Ausschuss zu holen.

Im Gegensatz zum aktuellen Koalitionsvertrag war früher immer ein Ziel vereinbart, wohin man möchte. Ein Ziel war nämlich, dass der Landesbeitrag des Defizits kontinuierlich reduziert werden soll. Da stellt sich schon die Frage, was die Landesregierung, die Aufsichtsratsmitglieder, denn tun, um diese Wirtschaftlichkeit des Flughafens, wie Sie gesagt haben, weiterhin aufrechtzuerhalten oder zum Erfolg zu führen. Sie haben gesagt, es gibt regelmäßige Flüge. Eine Regelmäßigkeit kann aber auch einmal im Jahr sein. Da würde mich also interessieren: Wie regelmäßig sind denn die Flüge, die in den Wintermonaten angeboten werden? – Das reicht vielleicht für das Erste.

Minister Kaweh Mansoori:

Wenn Sie erlauben, würde ich mit den allgemeinen Bemerkungen beginnen und dann Herrn Maus für die Detailfragen hinzuziehen. Zum einen ist von Herrn Dr. Naas die Frage nach meiner Zufriedenheit gestellt worden. Frau Kinkel, Sie haben das eben auch aufgegriffen, woran wir das festmachen.

Ich glaube, es ist aus der Antwort schon deutlich geworden, dass das wirtschaftlich eine Erfolgsgeschichte ist – auch mit Blick auf die Zahl von Arbeitsplätzen und Unternehmen, die flugbetriebsaffin sind und sich um den Flughafen herum angesiedelt haben. Wir haben gegenüber der Evaluierung, die seitens der vorherigen Landesregierung vorgenommen wurde, an der Stelle eine Steigerung um 50 %. Ich glaube, man kann bei Verkehrsinfrastruktur immer sagen, dass man die Infrastruktur nicht isoliert betrachten darf, sondern auch die mittelbaren wirtschaftlichen Effekte sehen muss. Die sind an der Stelle ausgesprochen positiv. Wir sehen auch, dass 100.000 Passagiere im letzten Jahr vom Kasseler Flughafen geflogen sind. Mit Blick auf Konnektivität und den Zugang zu Reisen und Flugverkehrsleistungen ist es natürlich schon ein Erfolg, dass für die Menschen in der Region eine entsprechende Verbindung gegeben war. Auch das ist an der Stelle zu nennen.

Dann ist von Herrn Dr. Naas gefragt worden, wie sich die Mitwirkung der Landesregierung gestaltet, um den Flughafen weiterhin zu stärken.

(Abgeordneter Dr. Stefan Naas: Nicht institutionell! Was Sie als Wirtschaftsminister dem Flughafen Gutes tun!)

Das ist einerseits der stetige Austausch mit der Betreibergesellschaft, andererseits die Prüfung der besseren verkehrlichen Erschließung des Flughafens. Auch da habe ich Bezug genommen auf die Prüfpassage aus dem Koalitionsvertrag, weil wir wie bei jeder anderen Infrastruktur auch wissen: Da, wo die verkehrliche Erschließung besser gewährleistet ist, werden tendenziell Verkehrsflughäfen auch eher in Anspruch genommen und werden damit auch für Airlines attraktiver. Das ist der konkrete Beitrag, den wir seitens des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums leisten können, um – und das zählt auf das ein, wonach Sie auch gefragt haben, Frau Kinkel – das Defizit weiterhin zu reduzieren. Eine kontinuierliche Reduktion des Defizits haben wir ja schon.

Es bleiben zwei Fragen offen, nämlich die nach der Regelmäßigkeit der Flüge im Winterflugplan und nach dem Instrumentenverfahren in Egelsbach. Ich schaue zu Herrn Maus, ob Sie das beantworten können.

MinR Dr. Maus:

Ich kann insoweit gerne ergänzen. Herr Minister, Sie hatten bereits ausgeführt, dass es einzelne Sonderflüge im Winterflugplan gibt und im letzten Monat des Winterflugplans auch wieder der regelmäßige Flugbetrieb aufgenommen wird. Es ist so, dass der Winterflugplan am 1. November beginnt und Ende April endet. Am 1. November gibt es einen Flug nach Antalya, am 7. November einen Flug nach Funchal/Madeira, dann am 16.12. Kuusamo, 7. Januar ebenfalls Kuusamo,

28. Januar Tromsø, 22.02. Kuusamo. Das sind Daten, die sind der Homepage der FGK, der Betreiberin des Kassel Airport, auch zu entnehmen.

Außerdem gibt es, wie bereits gesagt, die Flüge im April von der Airline Corendon. Da geht es nach Antalya. Auch diese Flüge sind bereits über die entsprechenden Plattformen buchbar. Ich kann auch da gerne die Daten nennen, wann die Flüge stattfinden. Das ist am 11. April, 14. April, 18. April, 21. April, 25. April und 28. April. So viel zu den konkreten Flugereignissen, nach denen gefragt worden ist.

Im Übrigen gab es noch die Frage zu Egelsbach, zum Instrumentenflugverfahren. Das ist ein gesondertes Thema. Es gibt nach wie vor noch kein abschließendes Ergebnis. Was man allerdings sagen kann, ist, dass zum 01.06.2024 ein Flugregelwechselverfahren eingeführt worden ist, das die erleichterte Nutzbarkeit des Flugplatzes Egelsbach auch für Instrumentenflüge ermöglicht.

(Abgeordneter Dr. Stefan Naas: Es gibt noch kein Ergebnis, oder es gibt ein Ergebnis?)

– Das von Ihnen angefragte Instrumentenflugverfahren, das unmittelbar am Flugplatz endet, also dass der komplette Anflug über Instrumentenflug erfolgt, gibt es noch nicht.

(Abgeordneter Dr. Stefan Naas: Es gibt noch kein Ergebnis?)

– Das ist korrekt, noch kein Ergebnis. – Was es allerdings seit dem 01.06.2024 gibt, ist ein Flugregelwechselverfahren. Das ist sozusagen eine Zwischenlösung.

(Abgeordneter Dr. Stefan Naas: Aber Sie würden es positiv begleiten? Ich hatte gefragt, wie die Landesregierung zur Einführung in Egelsbach steht!)

Minister **Kaweh Mansoori:**

Die politische Bewertung zum Instrumentenflugverfahren können wir heute nicht abgeben.

(Abgeordneter Dr. Stefan Naas: Können Sie die nachliefern?)

– Ja, das können wir nachliefern.

Abgeordneter **Sascha Meier:**

Ich habe zwei, drei kleine Nachfragen. Herr Maus, Sie haben gerade gesagt, dass von November bis März sieben Flüge in diesem ganzen Zeitraum regelmäßig stattfinden. Da frage ich mich schon, an welcher Stelle das eine Erfolgsbilanz in einer gewissen Art und Weise ist, also ein oder zwei Flüge im Monat.

Natürlich habe ich auch die Frage, ob durch die Sonderziele und durch die Nischenziele oder -flüge das jetzt eingebrochene betriebswirtschaftliche Ergebnis durch das Geld, was durch

Sundair erwirtschaftet würde, ausgeglichen werden kann. Es wirkt auf mich zumindest so, als ob es an der Stelle auf jeden Fall ein Delta gäbe durch das Einstreichen des Winterflugplans.

Dann gehört zur Wahrheit auch – Sie haben jetzt gerade angesprochen, dass das Defizit immer weiter verringert worden ist –: Während der Pandemie ist aufgrund von Kurzarbeit das Defizit verringert worden. Das darf man an der Stelle auch nicht vergessen. Da wurde weniger geflogen, und da war dann auch der Verlust ein wenig geringer. Das muss man zur Wahrheit noch dazu-sagen, zumal auch noch nicht alle Zahlen beispielsweise für 2023 bekannt sind.

Dann wäre natürlich auch noch die Frage, wie groß generell das Einzugsgebiet, also der Einzugsbereich des Kassel Airport ist und wie viele Menschen in diesem Einzugsbereich des Kassel Airport wohnen. Auch in welchem Format man das an der Stelle weiß, fände ich ganz interessant, auch wie groß der Marktanteil des Airports an Reisen bei den Kunden im Einzugsgebiet des Flughafens ist. – Das war es.

Minister Kaweh Mansoori:

Ich glaube, ich habe sehr detailliert ausgeführt, warum wir überzeugt sind, dass der Flughafen sowohl verkehrlich mit Blick auf Passagierzahlen und Konnektivitäten ein Erfolg ist, als auch wirtschaftlich ein Erfolg ist. Insgesamt kann man sagen – ich saß allein heute mit einem Vertreter des AdV zusammen –, dass die Landschaft der Verkehrsflughäfen in Deutschland in Bewegung ist und dass in der Nachfolge von Corona der Luftverkehr insgesamt in Deutschland sich nicht in der Form erholt hat, wie sich das viele in der Luftverkehrswirtschaft erwünscht haben.

Daran schließt sozusagen die Frage an, wie die Prognose insgesamt für Regionalflughäfen in Deutschland aussieht. Das kann, glaube ich, Stand jetzt keiner sagen. Worauf wir in der Landesregierung Einfluss haben, ist, die Anbindung des Flughafens, insbesondere die verkehrliche, weiter zu verbessern, klare Bekenntnisse zu dieser Infrastruktur abzugeben und eine positive Entwicklung des Verkehrsflughafens zu begleiten. Dazu habe ich mich auch in aller Deutlichkeit geäußert.

Abgeordnete Katy Walther:

Ich habe noch eine konkrete Nachfrage zu dieser Idee einer Zugsanbindung dort. Gibt es Bemühungen, also Schreiben an das Bundesministerium wegen einer Machbarkeitsstudie für eine Zugsanbindung für diesen Flughafen?

Die zweite Frage. Wir haben den Flughafen auch besucht und haben dort als Wachstumsfelder verschiedene Sachen vorgestellt bekommen. Unter anderem ging es dort um eine regelmäßige Türkei-Verbindung über Istanbul. Es ist eine Nachfrage zu den Zahlen, die Sie genannt haben zu diesen Flugverbindungen: Ist es eine regelmäßige Verbindung über Istanbul, oder ist es in den Osterferien ein kurzzeitiges Fliegen in die Türkei und wieder zurück? Es ist also eine Nachfrage zu den Flugdaten in die Türkei, die genannt worden sind.

Dann habe ich noch eine Frage. Ein Wachstumsfeld ist genannt worden, batterieelektrisches Fliegen für Passagiere ab 2035. Da würde mich interessieren, wie Ihre Einschätzung ist, wie realistisch es ist, dass 2035 vom Kassel Airport batterieelektrisches Fliegen für Passagiere stattfindet.

Dann habe ich noch eine Frage zu den Haushaltsmitteln. Wir haben jetzt haushalterische Nöte. Das haben wir auch in allen anderen Themen heute besprochen. Für mich ist die Frage: Wann wäre denn der Punkt erreicht, dass man haushalterisch einfach mal sagt, bis zu diesem Punkt unterstützt man das Vorhaben noch, oder gibt es nach oben keine Grenze der Unterstützung mit Landesmitteln?

Minister **Kaweh Mansoori:**

Die Haltung der Koalition und der Landesregierung zur besseren verkehrlichen Anbindung habe ich ausgeführt. Wer wann in welchen Gremien schon welche konkrete Aktivität unternommen hat, kann ich Ihnen aus dem Stand nicht sagen. Das können wir Ihnen gerne bei Gelegenheit nachliefern. Das halten wir einmal fest. Herr Maus, zu den weiteren Flugbewegungen können Sie gleich noch etwas sagen.

MinR **Dr. Maus:**

Sehr gerne. Da ging es ja um die Türkei-Flüge. Der Minister hatte bereits ausgeführt, es geht um die Airline Corendon, die im nächsten Jahr wie auch in diesem Jahr Antalya anfliegen wird. Es geht nicht um Istanbul.

Minister **Kaweh Mansoori:**

Damit es nicht durchrutscht: Sie hatten gefragt, wann sozusagen der Punkt ist, wo man zu einer anderen Positionierung kommt. Sie fragen nach dem Blick in die Glaskugel. Die Landesregierung hat eine klare zustimmende Position zu diesem Verkehrsflughafen, und das ist unsere Haltung.

Abgeordneter **Sascha Meier:**

Ich habe eine Nachfrage zu der Frage 15, wo aufgrund der Zeit noch keine Antwort gegeben werden konnte, ob wir noch eine Antwort nachgeliefert bekommen.

Dann interessiert mich noch, wie weit im Bereich von Frachtverkehr- und Cargoentwicklung am Flughafen Überlegungen vorangetrieben worden sind und wie der Austausch mit den Unternehmen vor Ort ist. Das ist definitiv, glaube ich, eine interessante Frage.

Minister **Kaweh Mansoori:**

Die Grundstückszahlen sind noch nicht bekannt; das können wir nachliefern. Die Frachtzahlen hatte ich vorgelesen. – Können Sie die Frage wiederholen, bitte?

Abgeordneter **Sascha Meier:**

Es ging darum, dass es zwischendrin Gerüchte gab – ich kann es gerne noch einmal sagen –, dass Amazon gegebenenfalls ein Interesse hätte, vor Ort Pakete von A nach B zu schicken. Daher die Rückfrage, inwiefern die Landesregierung bei der Entwicklung der Cargosituation des Frachtverkehrs – –

(Abgeordneter J. Michael Müller (Lahn-Dill): Das stand in der „HNA“ von 2008!)

– Ja, das ist aus 2008. – Trotzdem ist es eine Frage, wie es da aussieht mit der Weiterentwicklung.

Minister **Kaweh Mansoori:**

Die Frachtmenge jetzt, das sind die 5,319 Tonnen. Wer darüber hinaus weiterhin welche Fracht in Zukunft über Kassel bewegen kann, mit Verlaub, das erschließt sich der Kenntnis der Landesregierung.

Abgeordnete **Katy Walther:**

Ich habe noch eine Frage zu der Strategie, die vorgestellt worden ist. Es war tatsächlich von Flügen über Istanbul die Rede. Vielleicht kann man einmal fragen, wie weit dort die Entwicklung ist. Vielleicht können Sie das nachliefern. Denn es war tatsächlich nicht von Antalya die Rede. Also gibt es da vielleicht etwas Neues.

Ich habe aber noch eine Frage. In Egelsbach ist die Landesfliegerstaffel, die Polizeiflieger, stationiert. Bei der Führung am Flughafen Kassel-Calden wurde gesagt, dass man sich vorstellen könnte, dort in Zukunft Flüge im öffentlichen Interesse abzuwickeln. Von daher die Frage: Gibt es Bestrebungen der Landesregierung, dort was Ähnliches wie in Egelsbach anzusiedeln?

Minister **Kaweh Mansoori:**

Dazu können wir uns derzeit noch nicht äußern.

Abgeordneter **Heiko Kasseckert:**

Ich habe nur einen Verfahrenshinweis. Wir ertragen das geduldig, Kaya und liebe Kolleginnen und Kollegen. Aber wir sollten uns vielleicht überlegen, ob es das richtigen Instrument ist, solch eine Hin- und Herfragerei im Ausschuss vorzunehmen. Wir haben den Berichts Antrag. Der gibt ausreichend Gelegenheit, schriftliche Fragen detailliert zu stellen. Wir haben jetzt gesehen, dass gerade die Nachfragen aus dem Stand vielfach gar nicht beantwortet werden können. Wie auch? Ganz davon abgesehen, dass manche Prognosen Vermutungen sind.

Ich hätte einfach nur die Bitte – ich habe für alles Verständnis –, dass wir diese Instrumente wie insbesondere Dringliche Berichts Anträge nicht konterkarieren. Unter uns: Was ist jetzt dringlich daran, dass wir uns 21 lange Antworten anhören müssen und danach eine Riesendiskussion

entsteht über Fragen, die wir nicht beantworten können oder die der Minister aus dem Stegreif nicht beantworten kann?

Das ist einfach nur eine kollegiale Bitte. Es geht nichts über die politische Diskussion, aber wir sollten dieses Instrument hier nicht konterkarieren.

Abgeordnete **Katy Walther:**

Lieber Heiko, kollegiale Replik auf deine Einlassung: Wir haben jetzt bei jedem Punkt diskutiert, dass uns Geld fehlt im Haushalt. Ich glaube, es ist das Recht und die Pflicht der Opposition, alle Positionen, die im Haushalt relevant sind, zu hinterfragen. Wir wissen ja nicht, was an Antworten gegeben wird, bis ins kleinste Detail. Von daher ist es klar, dass sich im Ausschuss Nachfragen ergeben. Es ist vielleicht heute nicht der beste Zeitpunkt, wenn alle zu Fraport wollen. Keine Ahnung, was jetzt das Problem ist. Aber wir haben auch früher schon Berichtsanträge gehabt, über die wir stundenlang diskutiert haben. Da saßen wir vielleicht auf anderen Seiten und haben uns auch genervt weggedreht. Das verstehe ich alles. Aber bitte gestehe uns zu, dass wir so lange fragen, bis wir so schlau sind, dass wir das einordnen können. Denn uns geht es darum, dieses Thema zu durchdringen. Ich glaube, das ist ein faires Verfahren.

Vorsitzender:

Mein Vorschlag wäre, dass Herr Kasseckert und Frau Walther das einmal bilateral besprechen.

Ich sehe aber, dass dieser Bericht heute gegeben ist, mit vielleicht auch weiteren Fragen in Zukunft. Da können wir uns über das Verfahren sicherlich einvernehmlich einigen.

Beschluss:

WVA 21/9 – 29.08.2024

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

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

(Schluss des öffentlichen Teils: 16:03 Uhr –
folgt Fortsetzung des nicht öffentlichen Teils)

Wiesbaden, 9. September 2024

Protokollführung:

Vorsitz:

Heike Schnier

Michael Boddenberg