

Stenografischer Bericht

öffentlicher Teil

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

28. November 2024 – 14:00 bis 15:42 Uhr

Anwesend:

Vorsitz: Michael Boddenberg (CDU)

CDU

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

AfD

Klaus Gagel
Dimitri Schulz
Olaf Schwaier

SPD

Elke Barth
Karina Fissmann
Stephan Grüger
Maximilian Ziegler (Vogelsberg)

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Martina Feldmayer
Jürgen Frömmrich
Kaya Kinkel
Katy Walther

Freie Demokraten

Oliver Stirböck


Fraktionsassistentinnen und -assistenten:

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

Landesregierung, Rechnungshof, etc.:

Name (bitte in Druckbuchstaben)	Amts- bezeichnung	Ministerium, Behörde
Kerol Mansoori	SM	HMWVW
Ines Fröhlich	StB'in	HMWVW
Parcel Dardel	RL	" "
Jürgen Richter	MR	"
Natahe Scheck	stellv. RL	"
Christoph Pflüger	RR	HMWVW
Oliver Kainer	RD	"
Bigan Bühler	Trainee	"
Patric Kirsch	MR	"
Isabelle Abendschein	Referentin	"
Tim Avermann		"
Oliver Nitsch	Rel	StK
Melanie Krombach	Ref	StK
JÖRG EGERTER	LMR	HMWVW
Holger Casper	BegD	HMLW

Protokollführung: Heike Schnier

(Beginn des öffentlichen Teils: 14:09 Uhr)

1. zur abschließenden Beratung

Antrag

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Mitnahme von E-Rollern im ÖPNV wieder ermöglichen

– Drucks. [21/1182](#) –

Abgeordnete Katy Walther:

Ich möchte unseren Antrag gerne begründen. Wir wollen, dass die Menschen den ÖPNV nutzen. Wir wollen, dass die Menschen multimodal unterwegs sein können, das heißt: verschiedene Verkehrsmittel nutzen. Ein Teil dieser Wegeketten sind die sogenannten E-Scooter. Für die, die sich damit noch nicht so intensiv beschäftigt haben: Gemeint sind damit nicht die Leihroller, sondern die E-Scooter im Eigenbesitz. Das heißt also, Menschen haben sich diese E-Roller gekauft, um damit zur Haltestelle zu fahren und dann von der Haltestelle auch weiter zur Arbeit. Durch Verbote der Mitnahme für diese E-Scooter in der VGF und auch in Darmstadt ist das dort nicht mehr möglich. Brandschutzgründe und Haftungsgründe wurden da vorgetragen.

Es gibt TÜV-Gutachten, die bescheinigen, dass diese E-Scooter-Akkus genauso ungefährlich sind wie die von E-Bikes. Von daher haben wir uns in der Kleinen Anfrage im Mai schon einmal mit dem Thema beschäftigt. Wir hatten damals die Rückmeldung der Landesregierung bekommen, dass es in Hessen und in auch in ganz Deutschland keine Vorkommnisse gegeben hat und dass man sich als Landesregierung natürlich dafür einsetzen möchte, dass die E-Scooter-Mitnahme möglich bleibt, weil sie einen wichtigen Teil der Wegekette abdecken.

Mittlerweile gab es einen TV-Beitrag, wo Herr Minister Mansoori seine Sichtweise ein Stück weit geändert hatte, dann auch auf Sicherheitsbedenken eingegangen ist und eine Abwägung dieser Dinge in den Raum gestellt hat.

Wir möchten, dass die Mitnahme von E-Rollern im ÖPNV weiter möglich ist, und fordern mit unserem Antrag den Landtag und die Landesregierung auf, eine Bundesratsinitiative sowie Maßnahmen in der Verkehrsministerkonferenz zu starten, um sozusagen die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr und auch die Mitnahme im ÖPNV weiterhin möglich zu machen. Das soll dergestalt passieren, dass alle E-Roller, die die neue Norm erfüllen und eine gewisse Referenznummer haben, die wir im Antrag auch benannt haben, weiter in Zügen und Bussen mitgenommen werden dürfen. Dafür hätten wir gerne Ihre Zustimmung.

Abgeordneter Maximilian Ziegler (Vogelsberg):

Tatsächlich ist es so, dass die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung gerade auf Bundesebene überarbeitet wird. Das ist Teil davon, und deshalb sehen wir hier nicht die Notwendigkeit einer Bundesratsinitiative aus Hessen.

Abgeordnete Katy Walther:

Ich möchte an der Stelle doch nachfragen; denn es ist eine Sache, dass im Bund jemand an irgendwas arbeitet. Die andere Sache ist, dass es konkrete Verbote in Hessen betrifft, nämlich bei der VGF und in Darmstadt. Also geht es schon um ein Zeichen aus Hessen heraus, wie wir diese Sache einschätzen und ob wir uns dafür einsetzen wollen, dass das bundesweit geregelt wird, und zwar im Sinne der Pendlerinnen und Pendler mit diesen Fahrzeugen.

Von daher reicht mir die Aussage nicht, dass im Bund an irgendwas gearbeitet wird, sondern ich möchte gerne wissen, wie die Landesregierung das Thema einschätzt, was die Landesregierung zu tun gedenkt oder ob es beim Abwarten bleibt, was im Bund weiter geschieht. Denn wir wissen, wie die Situation im Bund ist. Ob da in dieser Legislaturperiode überhaupt noch etwas vorangebracht werden kann, ist auch fraglich. Mich würde interessieren, wie die Stellung der Landesregierung zu dieser Frage ist und was man zu tun gedenkt, um die Mitnahme weiter zu ermöglichen.

Abgeordneter Maximilian Ziegler (Vogelsberg):

Es wird geregelt; ich wiederhole mich da. Grundlage ist auch nicht ein gesetzliches Verbot einer Regierung, sondern die Empfehlung des VDV nach Gutachten der Hochbahn und nach brand-schutztechnischen Bewertungen der STUVAtec, dass es so eingeschätzt wird, dass man sich in die Fahrlässigkeit begibt, also dass, wenn es beispielsweise in einem Frankfurter Tunnel – wir haben in Frankfurt Tunnel, die länger als eine Minute lang befahren werden – zu einem Ereignis käme, man am Ende vor einem Gericht der Fahrlässigkeit bezichtigt werden könnte. Deshalb muss – das haben Sie ja ausgeführt – diese Norm geändert werden. Neu geprüfte Roller wären dann mitnahmefähig. Aber das ist, wie gesagt, schon Teil dieser Novellierung.

Minister Kaweh Mansoori:

Frau Abgeordnete Walther, ich kenne den Schnitt des Beitrags nicht, den Sie gerade angesprochen haben. Aber ich glaube, da liegt ein Missverständnis vor. Ich erinnere mich an den Beitrag. Da ist die Frage formuliert worden, aus welchen Gründen Verkehrsunternehmen jetzt dazu übergegangen sind, diese Maßnahmen zu ergreifen. Ich habe nur versucht, das aus Sicht der Verkehrsunternehmen einzuordnen. Das habe ich mir mitnichten zu eigen gemacht, im Gegenteil.

Die Verkehrsministerkonferenz am 17. und 18. April dieses Jahres hat einen Beschluss gefasst, auch mit unseren Stimmen aus Hessen, dass diese E-Roller einen wichtigen Beitrag für die Verkehrswende leisten, gerade für das letzte Stück von der jeweiligen ÖPNV-Station nach Hause oder zur jeweiligen Destination. Es ist aber schlichtweg so, wie Herr Abgeordneter Ziegler ausgeführt hat, dass es diese Empfehlung des VDV gibt und dass es unterschiedliche Bewertungen zu den Risiken gibt. Vor diesem Hintergrund gehen viele Verkehrsunternehmen im Rahmen ihrer Zuständigkeiten dazu über, die Mitnahme zu untersagen.

Rein rechtlich ist es so, dass diese Untersagung keinen Verstoß gegen die Beförderungsbedingungen darstellt. Insofern haben wir gar keine Handhabe, aktuell eine andere Situation herbeizu-



führen. Gleichwohl werben wir dafür, dass im Rahmen dieser Normungsprozesse, die jetzt stattfinden, Tretrroller, die bestimmte Standards erfüllen und damit diesen Sicherheitsbedenken begegnen, wieder zugelassen werden, weil wir alle miteinander das Ziel teilen, dass die Mitnahme dieser Roller die Attraktivität des ÖPNV erhöht. Das ist das, woran wir aktuell auch arbeiten.

Wir gehen insofern auch davon aus, dass sich, sobald diese Normungsprozesse abgeschlossen sind, die VMK zeitnah wieder mit dem Thema befassen wird, um einen entsprechenden Beschluss zu fassen.

Abgeordneter Oliver Stirböck:

Das ist halbwegs beruhigend. Trotzdem finde ich, dass es gut wäre, wenn der Hessische Landtag bei dem offenbar gemeinsamen Wunsch, dass auch künftig die Roller im öffentlichen Nahverkehr mitgenommen werden können, ein gemeinsames Zeichen setzen könnte. Das ist auch gewissermaßen eine Klarstellung. Es ist uns wichtig, dass man im öffentlichen Nahverkehr die Tretrroller mitnehmen kann. Das ist eine, finde ich, kleine verkehrspolitische Errungenschaft, die dazu führt, dass der öffentliche Nahverkehr noch attraktiver wird. Deswegen können wir, finde ich, gemeinsam dem sehr guten Antrag der GRÜNEN zustimmen.

Abgeordneter Klaus Gagel:

Das Ziel der Intermodalität ist auf jeden Fall grundsätzlich auch durch uns zu bejahen. Allerdings sehen wir es ähnlich wie Herr Ziegler, dass es in erster Linie eine Entscheidung der Verkehrsunternehmen ist, die diese Entscheidung nicht unbegründet getroffen haben. Von der Seite her lehnen wir den Antrag ab und erwarten sicherlich eine weitergehende Prüfung durch die Verkehrsministerkonferenz oder eine gesetzliche Regelung durch die Bundesregierung, die dann möglicherweise diesen Zustand herstellt, wo diese Sicherheitsbedenken ausgeräumt sind, sodass die Verkehrsunternehmen bei der Entscheidung, diese Transportmittel wieder mitzunehmen, die Sicherheit haben, auf der rechtlich sicheren Seite zu stehen.

Abgeordneter J. Michael Müller (Lahn-Dill):

Ich verstehe diesen Antrag nicht wirklich. Der Minister hat gerade – das war übrigens auch presseöffentlich – gesagt, was er in der Verkehrsministerkonferenz gesagt hat und was er für das Bundesland Hessen möchte. Die Verkehrsministerkonferenz hat, wenn ich es richtig verstanden habe und den Minister richtig verstanden habe, nahezu einvernehmlich gesagt: Das wollen wir gerne auch.

Ausschließlich zuständig ist aber der Bundesverkehrsminister, wer sonst? Vor dem Hintergrund kann man das regeln. Aber eben nur er kann es auf dem Verordnungswege regeln. Das muss er tun. Das müssen Sie mir einmal erklären: Sollen wir jetzt auf die Unternehmen einwirken? Letztlich verantworten die die Mitnahme von allen Produkten. Die schließen Produkte aus, weil sie sie für gefährlich halten. Ob sie dies nun aufrechterhalten können oder nicht, muss dann ein anderer regeln.

Aber Fakt ist: Das Land Hessen hat sich eindeutig positioniert. Es möchte, dass so viel wie möglich in der Mobilität zugelassen wird. In diesem Sinne ist der Antrag schlicht und einfach erledigt. Denn all das, was da gesagt worden ist, ist gemacht. Eine Bundesratsinitiative per se ist nicht erforderlich, weil es eine entsprechende Beschlusslage bereits gibt. Also müssen Sie mir wirklich erklären, was das soll.

Letztlich – das will ich auch sagen – gibt es in jedem Bundesland der Bundesrepublik Deutschland Verkehrsbetriebe, die die Mitnahme untersagen: Hamburg, Bremen, Schleswig-Holstein, Berlin; ich könnte sie jetzt alle aufführen. Das liegt schlicht und einfach daran, dass Batterien ab einer gewissen Größe gefährlich sind. Das gilt dann ulkigerweise bei Tunnelfahrten – der Kollege Ziegler hat es schon erwähnt – auch für S-Pedelecs. Das ist erst zu regeln, und im Zweifel ist die Haftungsfreistellung zu regeln.

Ich verstehe es also nicht. Der Antrag ist an sich erledigt. Denn der Minister hat all das, was Sie von ihm erwarten, bereits in wunderbarer Weise erledigt.

(Abgeordnete Martina Feldmayer: Dann können Sie dem Antrag doch zustimmen!)

– Nein, er ist überflüssig.

(Abgeordnete Martina Feldmayer: Nein! Damit unterstützen wir doch den Minister!)

Abgeordnete **Katy Walther**:

Ich will schon einmal darauf zurückkommen: Wir hatten eine Kleine Anfrage im Mai. In der Antwort stand: Alles kein Problem, wir sind dafür. Es ist noch nichts vorgekommen, wir machen das. – Dann gab es diesen TV-Beitrag im Oktober. Darin wurde reagiert auf das Verbot der E-Roller durch zwei Verkehrsunternehmen. Es wurde eingeräumt: Man wisse ja nicht, und man verstehe schon.

Wenn wir die Landesregierung dazu auffordern, in der nächsten Verkehrsministerkonferenz das noch einmal zu unterstreichen, verstehe ich nicht, wo das Problem ist, warum wir das nicht machen können. Es ist nicht erledigt. Es wird einen Regierungswechsel geben, und wer dann irgendwo was macht, das wissen wir doch gar nicht. Wo ist denn das Problem, noch einmal zu unterstreichen, dass wir das wichtig finden? Und zwar nicht für Hamburg oder für Niedersachsen oder wo auch immer, sondern für Hessen, dass wir für Hessen wollen, dass es einheitlich geregelt wird, damit die Mitnahme möglichst schnell flächendeckend und rechtssicher wieder möglich ist.

Denn es besteht doch offensichtlich bei unseren Verkehrsunternehmen in Hessen eine Unsicherheit. Einige verbieten es, andere verbieten es nicht, und wir wollen, dass es flächendeckend möglich ist. Herr Müller, Menschen sind multimodal unterwegs. Wenn man das nicht ist, kann man es vielleicht nicht so stark einschätzen. Aber man sieht, wenn man Bus und Bahn benutzt, wie viele Menschen diese Elektroscooter fahren und sich diese Dinge auch angeschafft haben. Es gibt auch eine Überschneidung in den Akkusystemen, auch bei Fahrrädern. Daher haben wir schon die Sorge, dass es demnächst auch die Fahrräder trifft usw.

Mir wäre schon daran gelegen, dass ich hier gute Gründe höre, warum dieser Antrag nicht mitgegangen werden kann, wenn man sich doch inhaltlich einig ist. Ich habe es nicht gehört, außer dass irgendwo jemand an etwas arbeitet. Aber warum man das von Hessen aus nicht bekräftigen kann, dass man das wichtig findet, verstehe ich nicht.

Abgeordneter J. Michael Müller (Lahn-Dill):

Frau Kollegin Walter, werden Sie nicht persönlich, nach dem Motto, wenn man das nicht macht – – Ich bin multimobil unterwegs, im Vergleich zu manch anderen Leuten, die Fahrzeuge fahren, die aus dem vorigen Jahrhundert stammen, und nicht elektromobil unterwegs sind. Jedenfalls lasse ich mir das an dieser Stelle so nicht sagen. Fakt ist, dass die Verkehrsbetriebe einen Grund haben, das zu untersagen.

Das muss der Bundesgesetzgeber regeln, und der Minister hat erklärt, in der Verkehrsministerkonferenz ist es so besprochen worden, es soll so geregelt werden. Warum soll er denn noch einmal dahin gehen, wenn es bereits so besprochen und beschlossen worden ist? Fragen Sie doch Ihre eigenen Minister, die im Verkehrsbereich dafür zuständig sind. Das ist einfach überflüssig. Hier soll etwas vorgeführt werden, und das ist an dieser Stelle irgendwie nicht in Ordnung.

Abgeordneter Maximilian Ziegler (Vogelsberg):

Es ist auch inhaltlich nicht richtig. Frau Walter, Fahrräder trifft es deshalb nicht, weil die anders genormt sind. Es geht konkret darum: Die DIN EN 17128, die im Referentenentwurf vorgeschlagen ist, hat zum Beispiel für die mechanische Prüfung andere Höhen als bei Fahrrädern. Deshalb sagt man, man will das eben darauf umstellen.

Es geht immer darum: Es ist eine Empfehlung für eine Gefährdungsanalyse. Deshalb muss jedes Unternehmen für sich entscheiden, ob es diese Tunnellängen hat oder nicht. Auch wenn Sie das jetzt ändern, heißt das ja nicht, dass man den Scooter, wenn er nicht auf die neue Norm geprüft ist, mitführen darf. Das ist aber sowieso obsolet, weil es auf Bundesebene bereits Initiativen dazu gibt. Ich meine, Sie können ja eine Presseerklärung machen, dass Ihnen das wichtig ist. Aber wir meinen, dass es dazu keiner Bundesratsinitiative bedarf.

Minister Kaweh Mansoori:

Ich glaube, wir müssen hier keinen Widerspruch untereinander konstruieren, wo es keinen Widerspruch gibt. Hier in diesem Raum sprechen sich, soweit ich es überblicke, alle für Inter- und Multimodalität aus, ausdrücklich auch mit Blick auf diese E-Roller. In der Verkehrsministerinnen- und -ministerkonferenz ist das auch so. Diese Haltung hat die VMK auch im April dieses Jahres bekräftigt.

Jetzt gibt es mit Blick auf das Problem, über das wir alle sprechen, drei verschiedene Lösungswege. Das eine ist eine gesetzliche Haftungsfreistellung. Frau Abgeordnete Walther, das würde allerdings auch nicht dazu führen, dass zwingend alle Verkehrsunternehmen umsteuern, sondern

wenn, müssten Sie eine Mitnahmepflicht regeln. Ich weiß nicht, ob diese Frage hier schon ausreichend zu Ende diskutiert ist, ob wir eine Mitnahmepflicht wollen, ungeachtet dessen, welche Eigenschaften die Produkte haben, die da mitgeführt werden. Die Zurückhaltung bei manchen Verkehrsunternehmen liegt gerade darin begründet, dass sie die Risiken nicht überblicken können.

Deswegen ist aus Sicht der Verkehrsministerkonferenz – dieser Sicht würde ich mich anschließen – der beste Weg auch für die Akzeptanz dieser Geräte, über die wir sprechen, dass im Rahmen eines Normungsprozesses, der jetzt stattfindet, standardisiert wird, welche Batterien, welche Produkte unbedenklich sind, welche möglicherweise mit unterschiedlichen Auffassungen – Sie haben den TÜV genannt – mit gewissen Risiken verbunden sind, um dann Klarheit zu schaffen, auch für diejenigen, die gerade die Leihroller in Umlauf bringen, auf welche Standards sie sich verlassen können, um dann die entsprechenden Produkte anzubieten.

Ich glaube, das wäre der beste Weg, Akzeptanz auf allen Seiten zu schaffen, keine neuen Sicherheitsbedenken auch bei Fahrgästen des ÖPNV zu schaffen, die diese E-Roller nicht verwenden. Sobald dieser Normungsprozess abgeschlossen ist – das sagen auch die Verbände und die Verkehrsunternehmen –, werden sie entsprechende Mitnahmen wieder ermöglichen. Das wird aber ein paar Tage dauern, und das sollten wir einfach abwarten.

Vorsitzender:

Dann sind alle Argumente ausgetauscht. Wir kommen zur Abstimmung.

Beschluss:

WVA 21/12 – 28.11.2024

Der Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum lehnt den Antrag nach abschließender Beratung in öffentlicher Sitzung ab.

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

3. Antrag
Fraktion der AfD
EU-CO₂-Flottengrenzwerte und Verbrennerverbot abschaffen
– Ergebnisse der Ministerpräsidentenkonferenz enttäuschen
– Drucks. [21/1236](#) –

Abgeordneter **Olaf Schwaier**:

Nachdem unser Setzpunkt ausführlich diskutiert wurde, will ich das heute nicht mehr allzu sehr mit einer weiteren Diskussion in die Länge ziehen.

Herr Staatsminister Mansoori, ich habe mir Ihre Rede, nachdem ich sie gehört habe, auch noch aufmerksam durchgelesen. In gewisser Weise war ich sehr überrascht, und zwar, was den Zeitstrahl Ihrer Rede betrifft. Ich denke, wir sind uns alle einig, dass in der Automobilindustrie in Deutschland und auch in Hessen wirklich die Hütte brennt. Es sind also dringend Maßnahmen erforderlich. Sie hatten auch ausgeführt, dass Sie keine Belehrungen brauchen, was Technologieoffenheit betrifft. Gleichzeitig haben Sie dann ausgeführt, dass Vulcan Energy, was Elektrolyseure und Geothermie betrifft, einen Prototypenlauf plant. Ich habe gelesen, der findet 2027 statt, also in drei Jahren oder zweieinhalb Jahren.

Ich habe mich schon gefragt, was Sie denn kurzfristig tun wollen, um die Automobilindustrie in Hessen zu entlasten. Sie hatten auch gesagt, es gebe keinen Vorschlag von der AfD, was wir machen würden. Wir haben nur gesagt, wir wollen definitiv das Verbrennerverbot abschaffen und die Flottengrenzwerte abschaffen. Wir wollen bei den Flottengrenzwerten eben nicht auf ein Kurvenmodell setzen, das eine Bestrafung der deutschen Automobilhersteller bedeutet, wenn sie diese Flottengrenzwerte eben nicht erreichen. Wenn Ihre Idee ist, dass das nicht schon nächstes Jahr, sondern erst in zwei oder drei Jahren gilt, dann kommt trotzdem diese Bestrafung. Aber diese Gelder werden fehlen für Investitionen in neue Technologien.

Wenn Sie von Technologieoffenheit sprechen, gehen Sie auch auf das Thema synthetische Kraftstoffe ein. Aber Sie sagen wörtlich: Es ist ein Fehler, vorzugaukeln, dass Innovationen, die heute überhaupt nicht feststehen, ein Problem der Gegenwart lösen. – Da muss ich vehement widersprechen. Die Firmen Siemens und Porsche haben entsprechende Anlagen in Chile gebaut und werden dort mit grünem Strom synthetische Kraftstoffe herstellen, und zwar im Tonnenbereich und exponentiell sehr schnell. Sie arbeiten an einer Industrialisierung von synthetischen Kraftstoffen. Wenn es um Direktmaßnahmen geht, dann frage ich Sie: Warum kann ich synthetische Kraftstoffe nicht an allen hessischen Tankstellen tanken? Das wäre eine konkrete Frage. Mir ist das nicht klar. Wir brauchen ja schnelle Maßnahmen.

Das Nächste. Sie sagten, wenn es ums Klima geht, dass Ihnen das Verhältnis von Klimaschutz und wirtschaftlichem Erfolg wichtig ist. Ich sehe aber nicht, wo Sie die Priorität setzen. Denn Sie sagten auch:

„Niemand stellt infrage, dass der CO₂-Fußabdruck in Deutschland allein die Klimaschutzziele in der Welt verändern wird.“

Und weiter:

„Nur dann werden andere Staaten, die einen deutlichen größeren CO₂-Fußabdruck haben als wir, uns folgen.“

Ihre Idee ist also, dass China, das mehr als 30 % Anteil am gesamten weltweiten CO₂-Ausstoß hat, uns dann folgt, uns, Deutschland. Ist das allen Ernstes die Aussage, die Sie in dieser Rede machen wollten?

Da bitte ich Sie jetzt um Antworten. Wie wollen Sie schnell die Probleme der Automobilindustrie lösen? Jede Woche erreichen uns Hiobsbotschaften. Ob das Bosch ist, ob das ThyssenKrupp ist, die Zuliefererindustrie ist unter Druck. Dass Sie nach Baunatal fahren, sich dort mit der IG Metall und den Arbeitnehmervertretern treffen und sich solidarisieren, das kann ich menschlich verstehen. Aber dass Sie als Staatsminister für Wirtschaft nicht mit der Firmenleitung sprechen, bzw. nicht schon ein paarmal in Hannover oder in Wolfsburg waren, das finde ich, ehrlich gesagt, zu wenig. Ich würde mir wünschen, dass Sie sich stärker einbringen für den hessischen Standort Baunatal.

Abgeordnete **Kaya Kinkel:**

Ich will auch nicht die ganze Debatte aus dem Plenum wiederholen. Ich glaube, es macht keinen Sinn, wenn wir hier über Elektromobilität streiten. Ich glaube, da sind die Fronten geklärt.

Aber ich habe doch eine Frage; denn es gab einen Vorschlag von Ihnen, Herr Wirtschaftsminister, zum Punkt Flexibilisierung der CO₂-Flottengrenzwerte, den Sie mit dem niedersächsischen Kollegen in die Öffentlichkeit gebracht haben. Da würde mich interessieren: Ist das die Haltung der Landesregierung, oder ist das tatsächlich Ihre Meinung als SPD-Wirtschaftsminister? Davon habe ich nämlich in der Rede nichts mehr gehört. Das würde mich einfach interessieren.

Dann möchte ich noch einen Punkt einbringen. Wir haben in Hessen nicht nur VW als großen und wichtigen Hersteller, sondern wir haben auch noch Opel. Ich kann mich an Zeiten erinnern, wo wir hier im Haus regelmäßig über Opel gesprochen haben, wie schwierig die Situation bei Opel war. Das hat sich jetzt massiv geändert. Opel ist auf einem guten Kurs. Opel bzw. Stellantis hätte ein großes Problem, wenn diese CO₂-Flottengrenzwerte im Jahr 2025 nicht so kommen würden, wie sie geplant sind. Von daher würde mich interessieren, ob Sie als Wirtschaftsminister nur einen Vorschlag machen, der sehr einseitig alleine VW anspricht und die Interessen von VW vertritt, oder ob Sie auch mit Opel im Austausch sind und auch die Interessen von Opel vertreten. Ich finde es schon wichtig, dass wir beide Automobilhersteller nicht gegeneinander ausspielen; denn das sind beides wichtige hessische Player.

Abgeordneter **Stephan Grüger**:

Wir sollten in der Tat die Debatte nicht noch einmal führen. Ich empfehle einen Blick ins Plenarprotokoll. Da sind zumindest von einigen viele kluge Sachen gesagt worden. Aber nach dem Aufschlag muss man noch ein, zwei Sachen klarmachen.

Die Physik lässt sich nicht besiegen. Wer hier glaubt, dass er die Hauptsätze der Thermodynamik außer Kraft setzen kann, der hat offensichtlich von Naturwissenschaften nicht den Hauch einer Ahnung. Es ist völlig klar, dass die batterieelektrische Mobilität, was die Effizienz der Umsetzung der Energie angeht, einfach unschlagbar ist. Wer glaubt, das mit E-Fuels vermeiden zu können, der hat den naturwissenschaftlichen Hintergrund nicht verstanden.

Es geht hier letztendlich nur um die Frage: Will man noch ein paar Jahre die deutsche Automobilindustrie faktisch dadurch, dass man sagt, sie kann so weitermachen wie bisher, aufrechterhalten? Dann gibt es schlagartig einen Totalzusammenbruch, weil dann disruptiv plötzlich alles mit Elektroautos geflutet wird. Aber die kommen dann nicht aus Deutschland, nicht aus Frankreich, nicht aus Europa, sondern aus China und Indien. Insofern verstehe ich diejenigen, die hier sagen: „Lass uns einfach weitermachen wie bisher und gucken, was passiert“, faktisch als Agenten von China und Indien. Die wollen, dass die indische und die chinesische Automobilindustrie eines Tages alle Elektrofahrzeuge und damit faktisch alle Fahrzeuge in Europa liefern.

Hier geht es ganz klar um Industriepolitik. Die einzige Chance darauf, dass wir in Zukunft Mobilität haben mit Fahrzeugen, die in Europa produziert sind, ist, in Europa ein Level Playing Field herzustellen. Das haben Sie übrigens in Ihrer Rede selbst gefordert. Dieses Level Playing Field ist ganz klar eine Regel, die sagt: Ab dann und dann ist eine fossile Mobilität mit Autos nicht mehr möglich. Das ist das Level Playing Field.

Danke, Frau Kinkel, dass Sie darauf hingewiesen haben: Es gibt Automobilhersteller, die sich daran besser angepasst haben, und es gibt welche, die an ihrer Abgassoftware rumgebastelt haben und deswegen 4,5 Milliarden Euro bezahlen mussten. Das Geld fehlt jetzt natürlich für den Umbau. Das eine ist Opel. Das waren die, die nicht an ihrer Abgassoftware rumgebastelt haben. Das andere ist VW. Diese kriminellen Handlungen haben dazu geführt, dass VW jetzt im Nachteil ist. Darüber muss man ganz offen reden. Wenn sich jemand hierhin stellt und sagt, es hat da keine Managementfehler gegeben, dann kann man immer nur auf diese strafbaren Handlungen hinweisen. Es war ja das Management, das das verursacht hat.

Über diese Probleme reden wir jetzt, wie wir es hinbekommen, dass auch VW eine Chance hat, sich in diesem Level Playing Field in Europa, das nach wie vor der größte Automarkt ist, auch mit Elektromobilität durchzusetzen. Das ist das, worum es geht. Sie von der AfD wollen das nicht. Sie wollen die Disruption. Sie wollen am Schluss, dass die gesamte Elektromobilität und die gesamte Pkw-Mobilität chinesisch ist. Das ist Ihr gutes Recht. Aber ich will das nicht. Meine Fraktion will das nicht. Ich glaube, auch die Koalition will das nicht.

Abgeordnete Annette Wetekam:

Sie wissen, dass wir große Befürworter von Technologieoffenheit sind. Das bedeutet, dass wir immer ein Störgefühl bei Verboten haben. Insofern haben wir in der Debatte klar zum Ausdruck gebracht, dass es wichtig ist, diese Dinge zu besprechen und auf den Prüfstand zu stellen. Letzten Endes geht es aber darum, Stärken zu stärken. Das ist das Credo, über das wir reden. Das heißt auch, dass wir weiter in die Elektromobilität investieren müssen. Es ist die Zukunft. Daran geht kein Weg vorbei. Lediglich über die Daten, die zugrunde gelegt sind, kann man diskutieren. Ob das der richtige Zeitpunkt ist, sei dahingestellt.

Über die Pro und Contra-Argumente haben wir im Plenum ausreichend diskutiert. Der Wirtschaftsstandort Deutschland muss im Vordergrund stehen. Entsprechend müssen wir gezielt nach vorne schauen.

Minister Kaweh Mansoori:

Herr Gagel, in der Tat habe ich im Plenum ausgeführt, dass Sie viele Fragen aufwerfen und wenig Antworten liefern. Der Umstand, dass Sie sich in dem AfD-Beitrag mehr mit meiner Rede befassen haben und weniger mit dem Antrag, unterstreicht das eher.

Zu den aufgeworfenen Punkten. Gerade weil die Perspektiven der Automobilhersteller unterschiedlich sind, haben wir als Wirtschaftsminister an den VW-Standorten zunächst einmal auf industriepolitische Rahmenbedingungen abgezielt, völlig losgelöst von der Frage, wie es mit den Flottengrenzwerten und dem Verbrennerverbot als solchem weitergeht. Auch bei Opel in Rüsselsheim war die Frage, wie es da weitergeht. Wir sind in Kürze auch in Rüsselsheim.

Mit Blick auf Volkswagen finden übrigens nicht nur Gespräche mit der Beschäftigtenseite statt, sondern auch mit der Standortleitung und auch mit dem Vorstand in Wolfsburg. Das sind vertrauliche Gespräche, über die wir öffentlich nicht berichten. Aber es gibt diese Gespräche, wo wir seitens der Landesregierung mehrfach ausdrücklich angeboten haben, dass überall da, wo wir Standortbedingungen verbessern können, wir auch für konstruktive Gespräche zur Verfügung stehen.

Jenseits vom Hochlauf der Elektromobilität ist Opel auch in Schwierigkeiten. Das hat etwas mit den Standortbedingungen in Deutschland insgesamt zu tun; denn auch die, die mit der Elektromobilität erfolgreicher sind als andere, haben mit steigenden Kosten zu kämpfen. Das gilt insbesondere überall da, wo wir über energieintensive Industrie sprechen. Zur Entlastung bei den Stromkosten habe ich schon mehrfach Vorschläge gemacht, beispielsweise den Netzausbau nicht ausschließlich über Netzentgelte zu finanzieren, sondern eine andere Lösung zu finden. Das würde sofort auch denjenigen Industrieunternehmen helfen, die sich deutlich früher auf den Weg gemacht haben und vorangegangen sind.

Ich habe neulich auch im Bundesrat deutlich gemacht: Die Politik baut keine Autos, das machen andere, aber Politik kann für gute Rahmenbedingungen sorgen. Wenn wir über die Alltagsaug-

lichkeit sprechen, dann müssen wir beispielsweise mit Blick auf die Genehmigung von Rahmeninfrastruktur, von Ladesäulen etc. pp. deutlich besser und schneller werden. Da sind wir auch im Austausch zwischen den Wirtschaftsministerien der Länder und mit der Bundesregierung.

Insofern würde ich immer wieder unterstreichen, dass die Krise der Automobilindustrie in Deutschland insgesamt auch eine Krise mit Blick auf zu hohe Stromkosten ist, wo wir Lösungen bieten müssen. Auch da gehen Dinge voran. Ich habe gestern beispielsweise in Niedersachsen mit dem niedersächsischen Umweltminister die längste Drehstromautobahn der Republik eingeweiht. Warum ist das eine Mitteilung in dieser Debatte? Weil über diese 230 km, die da verbaut sind, Strom in beide Richtungen fließen kann. Das heißt, Solarstrom aus dem Süden kann in den Norden, wenn wir Überschüsse haben. Windstrom aus dem Norden kann in den Süden. Jetzt kommt die eigentliche Mitteilung: Die Einsparungen bei den Redispatch-Kosten sind so hoch, dass sich diese Leitung in drei Jahren amortisiert haben wird. In drei Jahren spart sie das Geld ein, das wir andernfalls an Kraftwerksbetreiber zahlen würden, deren Anlagen aufgrund von Netzengpässen stillstehen müssen, die wir trotzdem vergüten, weil das so vorgesehen ist.

Deswegen sind es die Themen Netzausbau, intelligentere Netze, dezentrale Strategien, Speicherung und Zwischenspeicherung – zu all diesen Themen habe ich im Plenum schon mehrfach gesprochen –, die eine reale Lösung anbieten, nicht nur für das Automobilthema, sondern insgesamt für unseren Industriestandort in Hessen.

Eine Frage, die wir in der Tat kontrovers miteinander weiter diskutieren werden, ist das Thema der Flottengrenzwerte. Es ist eigentlich auch schon in der europäischen Gesetzgebung so vorgesehen: Wenn wir feststellen, Stichwort Revisionsklausel, dass sich die Daten 2035 nicht halten lassen – viele Automobilunternehmen können die nicht halten –, dann müssen wir noch einmal über die Wege dorthin diskutieren, auf Stufen verzichten und stattdessen ein Kurvenmodell anlegen. Das kann ein Kompromiss sein, um diese Dinge zusammenzubringen. Aber noch einmal, Frau Kinkel, das ist nicht der Mittelpunkt der Vorschläge, um unsere Automobilindustrie wieder flottzukriegen, sondern die eigentlichen Kernvorschläge sind beschleunigter Ausbau der Infrastruktur und eine andere Energiepolitik. Davon versprechen wir uns deutlich mehr.

Abgeordneter Olaf Schwaier:

Herr Staatsminister, herzlichen Dank für Ihre Ausführungen. Ihrem letzten Satz können wir nur zustimmen. Allerdings sind wir für eine andere Form der Energiegewinnung, und zwar die Kernkraft. Wie Sie wissen, gehen wir da einen völlig anderen Weg. Leider fordern Sie das nicht. Sie wollen weiterhin auf Flatterstrom setzen. Wie genau der hin und her transportiert wird oder wie er gespeichert wird, wobei er gerade so gut wie gar nicht gespeichert werden kann – das Problem wird nicht weggehen. Da sehen wir von der AfD ganz klar die Kernenergie im Vordergrund.

Dann noch ein Wort zur Automobilindustrie selbst. Es tut mir wirklich leid: Die Firma Opel ist mehr oder minder durch Stellantis dazu verdonnert worden, in der Zukunft ausschließlich Elektroautos zu bauen. Aus meiner Sicht wird ihr das schwer auf die Füße fallen, wie wir das schon bei Volvo

gesehen haben. Volvo hat das erst großspurig bekannt gegeben und ist zurückgerudert: Wichtige Modelle werden jetzt nach wie vor mit Verbrennungsmotor gebaut.

Der ewig gestrige Vorwurf mit den Gesetzen der Thermodynamik, das ist doch alles Quatsch. Sie sehen doch, wie die Leute auf der Straße abstimmen. Sie sehen doch: Ohne die staatlichen Subventionen für das Elektroauto wären doch die Elektroautos nicht bei dem Marktanteil, den sie heute in Deutschland haben. Nachdem Herr Habeck letzten Dezember den Stecker gezogen hat, haben Sie doch gesehen, was passiert ist mit den Zulassungszahlen der Elektrofahrzeuge. Die Menschen wollen diese Fahrzeuge nicht, weil sie diverse Nachteile bieten.

Sie haben schon recht, die Infrastruktur der Lademöglichkeiten ist vollkommen insuffizient. Ich denke auch, das wird auch das Problem in den USA sein. Ich habe mich einmal mit Ihrer Rede beschäftigt. Das heißt aber nicht, dass ich nicht vergessen hätte, was ich selbst dazu gesagt habe. Vielleicht erinnern Sie sich: Ein Herr Trump wird die Ladestruktur in den USA ganz sicher nicht ausbauen, aber die USA sind mit Abstand der wichtigste Markt für die deutsche Automobilindustrie. Das heißt, wir werden einen richtigen Nachteil haben, wenn wir nicht nach wie vor auf das Erfolgsmodell der deutschen Automobilindustrie setzen. Das ist der Verbrennungsmotor mit seinen 10.000 Einzelteilen und nicht der Batterieantrieb mit seinen 1.000 Einzelteilen.

Abgeordneter J. Michael Müller (Lahn-Dill):

Hier werden gerade ideologische Grundkämpfe geführt. Um es einmal freundlich zu formulieren: Das ist genauso falsch wie die Absolutheit der Gegenseite. Außerdem sind Ihre 10.000 Teile, ökonomisch gesehen, das Argument gegen den Verbrenner und nicht für ihn.

Aber ungeachtet dessen geht es darum, dass Politik die Möglichkeiten schafft, sodass die Industrie – so habe ich den Minister verstanden – ihre entsprechenden Produkte anbieten kann. Dann entscheiden sie selber, wie sie das hinbekommen. Bei den Grenzwerten bzw. den Beschränkungen, die die Europäische Union vorgesehen hat, sind wir in einer Bewegungssituation, die Möglichkeiten schafft, Dinge weiterzuführen. Aber es ist doch nicht unsere Aufgabe, egal was ideologisch vorzugeben, was die Industrie zu machen hat.

Das letzte Argument war – ich muss mich auch dagegen stellen –: Die Bürger stimmen ab. – Alles, was subventioniert wird, wird gerne genommen. Das ist doch völlig klar. Aber es wird eben auch alles subventioniert. Sie können doch nicht so tun, als wenn Verbrenner nicht auch subventioniert würden. Sie werden es indirekt durch ganz viele unterschiedliche Maßnahmen politischer Art und Weise, weil wir ja auch wollen, dass Industriepolitik gelebt wird.

Das ist das, was sich die Hessische Landesregierung vorgenommen hat und auch umsetzen wird, dass wir Industriepolitik belebend begleiten und keine Vorgaben machen. Den ideologischen Kampf, was nun toller und besser ist, brauchen wir nicht zu führen. Das werden die Kunden und die Hersteller mit sich schon ordentlich ausmachen.

Vorsitzender:

Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen. Dann können wir auch hier zur Beschlussfassung kommen.

Beschluss:

WVA 21/12 – 28.11.2024

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

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

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

Berichterstattung: Olaf Schwaier

Beschlussempfehlung: Drucks. [21/1409](#)

**6. Dringlicher Berichts Antrag
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Brückenbauwerke in Hessen
– Drucks. [21/1358](#) –**

Minister **Kaweh Mansoori:**

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Erlauben Sie mir, der Beantwortung der Fragen folgende Vorbemerkung voranzustellen:

Im Zuständigkeitsbereich des Landes befinden sich aktuell 3.963 Brückenbauwerke, die sich auf 4.354 Brückenteilbauwerke – 2.295 im Zuge von Bundesstraßen, 2.059 im Zuge von Landesstraßen – verteilen. Bei Brücken mit getrennten Überbauten je Fahrbahn oder unterschiedlichen Bauarten wird jede Überbaukonstruktion für sich als Teilbauwerk bezeichnet.

Die Brückenbauwerke im Zuständigkeitsbereich des Landes werden gemäß DIN 1076 regelmäßig überprüft. Bei den Prüfungen werden Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit erfasst, das Bauwerk auf der Grundlage einer Zustandsnote einer Qualitätsstufe zugeordnet und der Zustand dokumentiert. Aus Einzelschadensbewertungen ergibt sich ein Gesamtzustand für ein Bauwerk.

Die Zustandsnote eines Bauwerks bildet eine wichtige Grundlage für die weitere Erhaltungsplanung und lässt die Dringlichkeit notwendiger Maßnahmen erkennen. Sie ist ein Stichtagswert, welcher der ständigen Fortschreibung der Daten unterliegt.

Selbst die Einstufung eines Bauwerks als sanierungsbedürftig bedeutet nicht zwangsläufig eine Nutzungseinschränkung des Bauwerkes, sondern dient vielmehr als Indikator für eine in näherer Zukunft anzustrebende Instandsetzungsmaßnahme. In manchen Fällen führen vergleichsweise einfache Schäden zum Beispiel am Brückengeländer, an der Entwässerung oder Beeinträchtigungen der Dauerhaftigkeit durch Betonabplatzungen, schadhafte Abdichtungen oder Ähnliches zu einer deutlichen Verschlechterung des Bauwerkszustandes mit entsprechender Einstufung.

Entscheidend ist, dass bei allen für den Verkehr freigegebenen Brücken im Zuge des Landes- und Bundesstraßennetzes im Zuständigkeitsbereich des Landes die Stand- und Verkehrssicherheit gewährleistet ist.

Ich komme zu den einzelnen Fragen.

Frage 1: Wie viele Brückenbauwerke befinden sich aktuell im hessischen Landesstraßennetz, und wie viele davon sind sanierungsbedürftig oder fallen innerhalb der nächsten vier Jahre aus der Nutzung?

Von den 2.059 Brückenteilbauwerken im Zuge von Landesstraßen im Zuständigkeitsbereich des Landes sind 86 Teilbauwerke sanierungsbedürftig. Bei allen sanierungsbedürftigen Teilbauwerken erfolgen Instandsetzungs- oder Erneuerungsmaßnahmen. Keines dieser Brückenteilbauwerke fällt aus der Nutzung.

Frage 2: Welche dieser Projekte sollen priorisiert angegangen werden, und wie lautet der Zeitplan für alle anderen?

Die Erhaltungsstrategie bei Hessen Mobil entspricht den Vorgaben der aktuellen technischen Regelwerke und wird auf Grundlage des Hessen-Mobil-eigenen Bauwerksmanagementsystems (BMS), das im Jahr 2021 neu eingeführt wurde, umgesetzt. Damit lassen sich durch eine mathematische Modellierung und ingenieurmäßige Bewertung Bauwerke nach ihrem Erhaltungsbedarf priorisieren. Auf diese Weise können der Erhaltungsbedarf und die Auslastung der einzelnen Einheiten von Hessen Mobil für die kommenden Jahre anhand objektiver Kriterien abgeschätzt werden. Die Erhaltungsstrategien werden somit optimiert und abgestimmt für jedes Bauwerk festgelegt.

Frage 3: Welche sonstigen Brückenbauwerke (Rad-, Fußgänger-, Eisenbahnbrücken etc.) befinden sich aktuell in der Zuständigkeit des Landes Hessen, und wie viele davon sind sanierungsbedürftig oder fallen innerhalb der nächsten vier Jahre aus der Nutzung?

Frage 4: Welche dieser Projekte sollen priorisiert angegangen werden, und wie lautet der Zeitplan für alle anderen?

Rad- und Fußgängerbrücken im Zuständigkeitsbereich des Landes sind in der genannten Anzahl der Brückenteilbauwerke gemäß den Fragen 1 und 6 enthalten.

Im Netz der Hessischen Landesbahn bzw. der Regionalbahn Kassel befinden sich insgesamt 41 Brückenbauwerke. Davon sind zwei in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Eines dieser Bauwerke wird 2025 erneuert, für das andere finden 2026 Ersatzmaßnahmen statt.

Frage 5: Wie viele hessische Brückenbauwerke jedweder Nutzung befinden sich aktuell in kommunaler Zuständigkeit, und wie viele davon sind sanierungsbedürftig oder fallen innerhalb der nächsten vier Jahre aus der Nutzung?

Frage 13: Ist ein zusätzlicher Ausgleich über den KFA für die Sanierung von kommunalen Brückenbauwerken geplant, analog zur Ausweisung von Gewerbe- oder Neubaugebieten?

Über die Anzahl und den Zustand der Brücken in kommunaler Baulast liegen der Landesregierung keine Informationen vor.

Frage 6: Wie viele Brückenbauwerke befinden sich aktuell im hessischen Bundesstraßen- und Autobahnnetz, und wie viele davon sind sanierungsbedürftig, stark sanierungsbedürftig oder fallen innerhalb der nächsten vier Jahre aus der Nutzung?

Das Autobahnnetz befindet sich seit 2021 in der alleinigen Zuständigkeit des Bundes. Für Bundesstraßen ist das Land Hessen im Auftrag des Bundes tätig.

Von den 2.295 Brückenteilbauwerken im Zuge von Bundesstraßen im Zuständigkeitsbereich des Landes sind 87 Teilbauwerke sanierungsbedürftig. Bei allen sanierungsbedürftigen Teilbauwerken erfolgen Instandsetzungs- oder Erneuerungsmaßnahmen. Keines dieser Brückenteilbauwerke fällt aus der Nutzung.

Frage 7: Ist nach Einschätzung der Landesregierung und von Hessen Mobil der Erhalt der Brückenbauwerke in Hessen so weit gesichert, dass die von ihr beabsichtigte Steigerung der Investitionen in Straßenneubauvorhaben verantwortet werden kann?

Frage 10: Werden die Straßenbaumittel für den nächsten Haushalt erneut nach dem Prinzip „Sanierung vor Neubau“ verplant und, wenn ja, in welcher prozentualen Aufteilung (Sanierung/Neubau)?

Frage 15: Welche anderen Maßnahmen plant sie, um den Infrastrukturerhalt zu sichern?

Im Landesstraßenbau gilt weiterhin der Grundsatz „Sanierung vor Neubau“. Der Finanzbedarf für Sanierungen/Erneuerungen im Zuge von Landesstraßen wird bei der jährlichen Aufstellung des Landeshaushalts berücksichtigt.

Zudem unternimmt das Land große Anstrengungen, Personal mit entsprechenden Fachkenntnissen zu binden und zu gewinnen. Darüber hinaus werden Werkzeuge wie zum Beispiel das Hessen-Mobil-eigene Bauwerksmanagementsystem entwickelt und weiterentwickelt, um die dringlichsten Erhaltungsmaßnahmen zu ermitteln und die Handlungsschwerpunkte entsprechend auszurichten.

Frage 8: Wie haben sich die Baukosten im Straßenbau in diesem Jahr entwickelt, und mit welchen Entwicklungen rechnet sie in Zukunft?

Gemäß Baupreisindizes des Statistischen Bundesamtes sind die Baukosten für Straßen vom IV. Quartal 2023 bis zum III. Quartal 2024 um ca. 4 % gestiegen (Quelle <https://www.destatis.de/DE/Themen/Wirtschaft/Konjunkturindikatoren/Preise/bpr210.html#fussnote-1-241660>). Die Landesregierung geht von weiterhin steigenden Baupreisen aus.

Frage 9: Wie bewertet sie die fachlichen Argumente des ADAC Hessen in seiner Pressemeldung mit dem Titel „Sofortiger Ausbau der A 5 nicht im Interesse der Autofahrer; Marode Infrastruktur hat Vorrang“ vom 29.09.2024?

Die Erhaltung und der Ausbau der Bundesautobahnen einschließlich der Investitionsplanung für das Autobahnnetz in Deutschland liegen in der Verantwortung des Bundes sowie der Autobahn GmbH des Bundes. Die Hessische Landesregierung erwartet vom Bund die zeitnahe Erstellung des angekündigten Gesamtkonzeptes zur Bewertung und zur Realisierbarkeit eines Ausbaus der A 5 sowie dessen Abstimmung mit dem Land Hessen und den betroffenen Kommunen.

Frage 11: Welche Einsparposten im aktuellen Nachtragshaushalt betreffen die Sanierung von Straßen- oder Brückeninfrastruktur in Landesverantwortung?

Der Nachtragshaushalt 2024 sieht keine Einsparungen im Bereich des Landesstraßenbaus vor.

Frage 12: Welche Einsparposten im kommenden Kürzungshaushalt betreffen die Sanierung von Straßen- oder Brückeninfrastruktur in Landesverantwortung?

Der Entwurf des Landeshaushaltes 2025, der am 13.11.2024 vom Kabinett beschlossen wurde, sieht keine Einsparungen im Bereich des Landesstraßenbaus vor. Die Beschlussfassung des Haushaltes 2025 durch den Haushaltsgesetzgeber ist abzuwarten.

Frage 14: Plant sie eine mittelfristige Steigerung der Mittel für Ingenieurfreibleistungen?

Der Entwurf des Landeshaushaltes 2025, der am 13.11.2024 vom Kabinett beschlossen wurde, sieht Mittel für Ingenieurfreibleistungen in Höhe von 33 Millionen Euro vor. Dies entspricht dem Verfügungsrahmen für das Jahr 2024. Die Beschlussfassung des Haushaltes 2025 durch den Haushaltsgesetzgeber ist abzuwarten. Die Bedarfe für Ingenieurfreibleistungen für den Haushalt 2026 ff. müssen neu bewertet werden.

Frage 16: Wie bewertet die Landesregierung die Rolle der Taskforce Brückenerhaltung bei Hessen Mobil in der Beseitigung des Sanierungsstaus bei Brückenbauwerken?

Frage 17: Plant sie, die Taskforce personell aufzustocken?

Frage 18: Wenn nein, warum nicht?

Mit der Neuausrichtung von Hessen Mobil im Zusammenhang mit der Überleitung der Autobahnaufgaben auf das Fernstraßenbundesamt und die Autobahn GmbH des Bundes zum 1. Januar 2021 wurde auch der Bereich Ingenieurbauwerke bei Hessen Mobil organisatorisch weiterentwickelt. In der Zentrale von Hessen Mobil erfolgt das Erhaltungsmanagement für die Brückenerhaltungsmaßnahmen auf der Grundlage des im Jahr 2021 neu eingeführten Hessen-Mobil-eigenen Bauwerksmanagementsystems. Die Umsetzung der entsprechend der Erhaltungsstrategie festgelegten Maßnahmen erfolgt durch die zuständigen regionalen Organisationseinheiten bei Hessen Mobil.

Ich will mich bei Ihnen bedanken für die Aufmerksamkeit und vor allem bei den Kolleginnen und Kollegen im Haus für die Fleißarbeit.

(Beifall CDU und SPD)

Abgeordnete **Katy Walther:**

Ich möchte mit drei Fragen anfangen. Zur Frage 2, welche dieser Projekte priorisiert angegangen werden sollen und wie der Zeitplan lautet, habe ich keine zufriedenstellende Antwort gehört, sondern ich habe nur gehört, wie das Verfahren grundsätzlich ist. Da würde mich wirklich interessieren, was die ersten Sachen sein werden, die Sie in der Priorisierung abarbeiten werden.

Dazu, wie viele hessische Brückenbauwerke in kommunaler Zuständigkeit sind, haben Sie gesagt, darüber gibt es keine Infos. Mich würde interessieren, ob die Landesregierung – wir hatten weiter hinten noch eine Frage dazu formuliert; dazu habe ich jetzt auch keine zufriedenstellende Antwort bekommen – eine Unterstützungsmöglichkeit für die Kommunen sieht, die sich schon in der Zeitung geäußert haben, dass ihnen die Instandsetzung und Sanierung der kommunalen Brücken zunehmend Probleme bereiten und dass sie sich da eine Landesunterstützung wünschen. Ich würde gerne wissen, ob die Landesregierung dafür etwas plant.

Dann habe ich noch eine Frage. Wir hatten bisher im Straßenbauhaushalt das Motto „Sanierung vor Neubau“ mit einer prozentualen Quote von über 90 % für die Sanierung. Ich habe nicht gehört, wie die prozentuale Verteilung der Mittel in Zukunft geplant ist. Auch dazu hätte ich gerne eine konkrete Antwort.

Minister **Kaweh Mansoori:**

Zunächst einmal zu der Verteilung. Es ist aktuell nicht geplant, das Verhältnis 90/10 zu verändern. Das ist nach wie vor so vorgesehen.

Dann haben Sie das Thema der Priorisierung angesprochen. Natürlich kommen die dringlichsten Maßnahmen zuerst. Im Übrigen treiben wir natürlich da, wo Planungsrecht zu erstellen ist, Planungsrecht voran und treffen dann im Anschluss die entsprechenden Maßnahmen.

Es gibt natürlich ein paar Verkehrsprojekte, gerade wenn wir über Brücken sprechen, die von besonderer Brisanz sind. Beispielsweise zur Bergshäuser Brücke hat es im Ministerium in der Vergangenheit Zusammentreffen mit der IHK Kassel-Marburg gegeben mit Blick auf die wirtschaftspolitische Bedeutung dieser Brücke, auch mit den beteiligten Landkreisen, um einfach einmal die Lage zu erörtern und Transparenz in diese Verfahren zu bringen.

Es ist auch so, dass gesetzliche Veränderungen in der Zwischenzeit erfolgt sind, die allerdings kurzfristig innerhalb einiger Vorhaben nicht zum Tragen kommen. Ich will am Beispiel der Bergshäuser Brücke präzisieren. Es gibt ein Beschleunigungsgesetz auf der Bundesebene, das Ersatzbaumaßnahmen an gleicher Stelle deutlich privilegiert, was die Verfahrensschritte betrifft, das also weniger Verfahrensschritte vorsieht. Das hilft Ihnen allerdings nur dort, wo Sie, Stand jetzt, neu anfangen zu planen, nicht dort, wo Projekte bereits seit Jahren in der Planung sind, wo beispielsweise auch naturschutzfachliche Überprüfungen stattgefunden haben. Da würde – so ist die fachliche Einschätzung des Hauses, der ich mich am Ende auch als Minister anschließe – unter Inanspruchnahme solchen Beschleunigungsmaßnahmen am Ende deutlich mehr Zeit verloren werden als beim Vorantreiben der bisherigen Planung.

Natürlich erwarten wir, dass wir mit Blick auf Sanierungsmaßnahmen respektive Ersatzbaumaßnahmen, die in Zukunft erfolgen, dann mithilfe auch dieser Beschleunigungsgesetze in der Schaffung von Planungsrecht schneller werden können.

Was die Unterstützung der Kommunen betrifft, müssten Sie das präzisieren, weil ich der Frage nicht entnommen habe, was die genaue Erwartungshaltung ist.

Abgeordnete **Katy Walther:**

Die genaue Frage, um es zu präzisieren, wäre: Wird es zum Beispiel ein Förderprogramm für Kommunen geben, um sie bei der Sanierung ihrer in kommunaler Zuständigkeit befindlichen Brücken zu unterstützen?

Abgeordnete **Kaya Kinkel:**

Ich habe noch eine Zusatzfrage zur Höhe des Sanierungsaufwandes. Danach haben wir auch gefragt. Vielleicht können Sie auf der einen Seite eine Zahl nennen, wie hoch der Sanierungsaufwand bei diesen sanierungsbedürftigen Brückenbauwerken, die Sie jetzt genannt haben, insgesamt ist, und auf der anderen Seite, wie hoch der Titel für Straßenbaumittel im Haushalt im Moment ist. Sie haben gesagt, das Verhältnis 90/10 wird auch in Zukunft beibehalten. Sie haben gesagt, es gibt keine Einsparungen. Gibt es denn einen Aufwuchs? Wird mehr in dem Haushaltstitel zu finden sein?

Minister **Kaweh Mansoori:**

Was die Forderung nach einem zusätzlichen Förderprogramm betrifft, kann ich sagen, dass das, Stand jetzt, nicht geplant ist, wenngleich wir natürlich dauerhaft auch mit Blick auf den KFA und

andere Themen mit den Kommunen im Austausch über die Frage sind, wie kommunale Infrastruktur finanziert werden kann. Der Ministerpräsident hatte im Zuge der Vorstellung der Eckpunkte Haushalt das Thema Daseinsvorsorgefonds angesprochen. Da sind wir nach wie vor in Gesprächen.

Ich glaube aber ohnehin, dass das Thema Geld das eine ist. Das andere ist, dass wir auch zügig zu Planungsrecht kommen. Da spielen die Beschleunigungsthemen, die ich eben angesprochen habe, und auch das Zur-Geltung-Kommen des Beschleunigungsgesetzes eine große Rolle. Für den Bereich, der sich nach Landesrecht richtet, werden wir ohnehin im neuen Jahr ein Straßenbaupaket vorstellen, das auch Beschleunigungsthemen vorsieht, die wir dann gemeinsam mit Hessen Mobil erarbeitet haben. Im Übrigen würde ich, wenn der Vorsitzende es erlaubt, die Fachkompetenz aus dem Haus bemühen, weil ich das aus dem Stand nicht beantworten kann.

MinR Richter:

Zu den Investitionen kann ich sagen, dass wir in den Jahren 2021 bis 2023 sowohl beim Land als auch beim Bund ungefähr 80 Millionen Euro in die Sanierung und den Neubau von Brücken gesteckt haben. Daran wird sich zunächst auch nichts ändern. Sollte dort ein Mehrbedarf sein, würde er gegebenenfalls zulasten der Straße gehen.

Abgeordnete Katy Walther:

Ich habe nicht genau verstanden, ob Frau Kinkel die Antwort bekommen hat, die sie wollte, nämlich zum Straßenbauansatz insgesamt. Können Sie das noch einmal sagen? Was ist der Ansatz im neuen Haushalt?

MinR Richter:

Im nächsten Jahr stehen im Landesstraßenbau 170,1 Millionen Euro zur Verfügung, ohne Radwege.

Abgeordnete Katy Walther:

Das ist der Ansatz, den wir jetzt auch schon hatten. Können Sie das bestätigen?

(MinR Richter: Genau!)

– Es gibt also keine Steigerung bei den Straßenbaumitteln.

Dann habe ich noch eine Frage zur Pressekonferenz zum Haushalt. Da wurde in den Folien und bei der Präsentation in Aussicht gestellt, dass es Kürzungen bei Hessen Mobil geben soll. Ich würde gerne fragen, wie und in welchem Umfang sich das dann niederschlägt. Sind das personelle Kürzungen? Was genau ist da geplant?

Minister Kaweh Mansoori:

Ich will vielleicht einen generellen Hinweis geben. Die gesamten Fragen zum Thema Haushalt stehen in der nächsten Zeit ohnehin unter dem Vorbehalt dessen, was Sie als Haushaltsgesetzgeber entscheiden. Wir können ohnehin – das war auch Gegenstand der Antworten, die ich Ihnen eingangs vorgetragen habe – immer nur unter dem Vorbehalt der Haushaltsberatungen, die vor uns stehen, antworten. Natürlich steht es Ihnen allen frei, dann noch andere Schwerpunkte zu setzen und Änderungen vorzunehmen.

Ich kann für meine Seite als Minister sagen: Ich habe für das laufende Jahr verhindern können, dass es zu Kürzungen kommt, und ich habe auch keine Kürzungen für das nächste Jahr vorgeschlagen. Das ist das, was ich gewährleisten kann. Alles andere muss dann im Parlament entschieden werden.

Im Übrigen hat sich die Haushaltslage, in der wir uns gerade befinden, niemand ausgedacht. Die habe ich mir ganz sicher so nicht gewünscht, sondern das ist Ausdruck der wirtschaftlichen Lage, in der wir uns befinden. Das heißt, die Frage ist: Wie können wir unseren Beitrag dazu leisten, dass die hessische Wirtschaft sich stärker entwickelt, um daraus heraus dann auch die Einnahmen zu generieren, die wir brauchen, um mehr Mittel auszugeben? Es wäre durchaus auch in meinem Sinne, dass wir mehr Mittel für den Ausbau und die Modernisierung unserer Infrastruktur zur Verfügung haben. Insofern können wir hier zwar eine wirtschaftspolitische Grundsatzdiskussion führen, wie wir das hinkriegen wollen. Aber wie am Ende der 25er-Haushalt aussehen wird, das können wir nicht im Wirtschaftsausschuss erörtern, und wahrscheinlich könnte es aktuell nicht einmal der Haushaltsausschuss, denn so weit sind wir noch nicht.

Abgeordneter Klaus Gagel:

Wie ich Ihren Antworten entnommen habe, haben wir also ungefähr 4.000 Brückenbauwerke in Hessen bei Landes- und Bundesstraßen. Wir haben 86 bzw. 87 plus zwei von der Hessischen Landesbahn, also insgesamt 175 sanierungsbedürftige Brückenbauwerke in Hessen.

Die Tatsache, dass Sie keine Erhöhung der Mittel in Aussicht stellen, ist eine schlechte Nachricht für den hessischen Bürger; denn das bedeutet letztendlich, dass wir einem Sanierungsstau immer hinterherlaufen. Denn die Brücken werden nicht von heute auf morgen sofort saniert. Das heißt, es gibt Sanierungen von Brücken, aber dann werden wieder neue Brücken sanierungsbedürftig, sodass wir wahrscheinlich bei dieser Zahl bleiben werden.

Können Sie in irgendeiner Form irgendeine Perspektive geben, dass die Zahl der aktuell sanierungsbedürftigen Brücken irgendwann einmal sinken wird, beispielsweise in fünf Jahren? Denn wenn wir in diesem langsamen Tempo weitermachen, dass wir immer nur so viele Brücken sanieren, wie dann auch wieder neu in die Sanierungsbedürftigkeit hineinfallen, werden wir an dem Zustand der maroden Infrastruktur nichts ändern. Soweit ich Sie auch verstanden hatte in unserer Aktuellen Stunde – wir haben das Thema Brücken in der Aktuellen Stunde thematisiert –, war ich schon der Meinung, dass die Landesregierung sich bewegen würde, dass sie den Zustand der

maroden Infrastruktur generell auf dem Schirm hat, diesen Zustand als nicht günstig bewertet und ihn langfristig beseitigen will.

Das heißt also, eine Erhöhung der Mittel wäre nach meiner Einschätzung und nach den Antworten dieses Berichtsantrags doch angesagt, um einen Sanierungsstau über die Jahre hinweg abzubauen. Können Sie das vielleicht erläutern?

Abgeordneter **Maximilian Ziegler (Vogelsberg)**:

Meine Frage ist: Gehen denn alle Ausschreibungsvolumina, die wir an den Markt bringen, in diesem Jahr weg? Gibt es genügend Bewerbungen von Firmen? Mich würde interessieren, wie das an der Stelle aussieht. Das ist eine Frage an die Fachabteilung, ob es überhaupt immer genug Auftragnehmer gibt für die Projekte, die wir ausschreiben.

Abgeordnete **Katy Walther**:

Ich will jetzt doch noch einmal nachfragen, weil in der Pressekonferenz die Kürzungen bei Hessen Mobil vorgetragen worden sind. Freilich können wir als Haushaltsgesetzgeber im Zuge der Beratungen immer noch Vorschläge machen. Aber das war ein Punkt, der explizit vorgetragen wurde. Ich wüsste gerne, was die Kürzungen bei Hessen Mobil, wie sie jetzt angekündigt worden sind, genau bedeuten: Stellen nicht wiederbesetzen, Stellen streichen oder was auch immer? Was genau ist der Umfang dieser Einsparmöglichkeiten bei Hessen Mobil, die in der Pressekonferenz angekündigt worden sind?

Abgeordneter **Jürgen Frömmrich**:

Ich wollte kurz auf das eingehen, was der Minister in Richtung des Haushaltsgesetzgebers gesagt hat, der wir sind. Ja, das ist richtig. Aber die Fragen, die an Sie gestellt wurden, sind: Wie sieht Ihre Planung aus, was für Vorschläge haben Sie gemacht, und wie haben Sie sich mit dem Finanzminister verständigt? Aus der Erfahrung wissen wir, dass diese Gespräche wichtig sind und meistens eine Vorlage dafür sind, was am Ende dann im Haushalt beschlossen wird. Die Fraktionen werden dann noch mit eigenen Initiativen kommen, aber im Großen und Ganzen wissen wir dann, wohin die Richtung geht.

Deswegen richtet sich die Frage an Sie, und deswegen wäre es auch nett, wenn Sie die Fragen beantworten würden, die sich darauf beziehen, wie Sie die Anmeldung gemacht haben und wie Sie sich mit dem Finanzminister verständigt haben. Die Beratungen folgen natürlich noch.

Dann haben Sie etwas gesagt zur Wirtschaftslage und zur Haushaltslage. Ja, das kann man sich immer besser vorstellen. Ich will aber schon daran erinnern, dass Sie 1 Milliarde Euro mehr Steuereinnahmen haben, 700 Millionen Euro mehr Schulden, die Sie aufnehmen, 500 Millionen Euro aus der Rücklage, 400 und gequetschte Millionen Euro aus der Rücklage für den Hochschulbau. Da wollen wir einmal die Kirche im Dorf lassen, auch was die Frage der Haushaltsmittel angeht.

Von daher wäre ich schon dankbar, wenn Sie die Fragen, die hier von den Kollegen dazu gestellt worden sind, was Sie veranschlagt haben, was Sie vorhaben, wie es beim Straßenbau, beim Brückenbau und bei anderen Maßnahmen aussieht, auf der Grundlage dessen beantworten, was Sie angemeldet haben und wie Sie sich mit dem Finanzminister verständigt haben.

Abgeordneter Heiko Kasseckert:

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich glaube, dass wir den zweiten Schritt vor dem ersten machen. Wir sollten erst einmal abwarten, bis der Haushalt eingebracht ist. Dann haben wir die genauen Zahlen, dann haben wir ausreichend Raum. Auch bei der cursorischen Lesung des einen oder anderen Einzelplans ist bei inhaltlichen Fragen, die nicht in der politischen Diskussion stehen, nachzufassen, und am Ende ist das natürlich zu bewerten.

Ich will trotzdem auf den einen oder anderen Punkt eingehen. Katy, 170 Millionen Euro ist das Rekordniveau, auf das wir gemeinsam in den letzten Jahren den Anteil Straßenbau nach oben geschoben haben. Wir kamen von einer Größenordnung von 90 Millionen Euro und haben versucht, das auf die Abschreibungshöhe zu bringen. Zu dem Zeitpunkt betrug sie 180 Millionen Euro. Das haben wir mit 170 Millionen Euro knapp erreicht.

Ich will an dieser Stelle sagen: Es ist eine politische Entscheidung in der neuen Koalition in der Diskussion, diesen Teil unbeeinflusst von Kürzungen zu belassen. Das hat nichts mit Hessen Mobil zu tun. Das sind die reinen Mittel für den Straßenbau zuzüglich der Mittel für den Radverkehrsbau. Damit sind wir, glaube ich, bei etwas über 180 Millionen Euro. Das ist ein Rekordergebnis: so hoch, wie wir es noch nie hatten.

(Abgeordneter Jürgen Frömmrich: Im letzten Haushalt auch!)

– Ich sagte es ja: Wir kommen von daher, und die Entscheidung hier war: Wir behalten es auf dem Niveau. – Landauf, landab stehen wir, die gesamte Politik, vor der Frage, ob wir Fördermitteln ausschütten wie mit dem Füllhorn. Die Party ist aber vorbei. Es ist weder im Bund noch im Land Geld da, sodass wir sagen könnten, wir könnten große Ideen sozusagen mit dem Füllhorn verwirklichen.

Entscheiden heißt verzichten. Wir müssen Optionen, Alternativen aufgeben. Hier haben wir uns entschieden, und das will ich an dieser Stelle deutlich machen, dass wir im Straßenverkehr, im Straßenbau die Mittel nicht kürzen, sondern auf dem bisherigen Rekordniveau von 170 Millionen Euro lassen. Dass das 250 Millionen Euro sein könnten, vielleicht auch 300 Millionen Euro, da sind wir uns doch völlig einig, Herr Gagel, und dass wir einen über lange Jahre entstandenen und wahrscheinlich immer weiter gehenden Investitionsbedarf haben, da sind wir uns völlig einig – jenseits der Frage, ob wir das Geld überhaupt verbauen können, ob wir überhaupt die Kapazitäten von Baufirmen haben.

Ich bitte einfach, dass wir darüber diskutieren und uns politisch austauschen, wenn wir die Zahlen auf dem Tisch haben. Das ist, glaube ich, jetzt vielleicht nicht der richtige Zeitpunkt. Das war mir nur wichtig zu sagen. Jeder hat aus seiner Sicht begründete Argumente, warum es hätte mehr sein müssen, warum es anders ist, als wir es vielleicht gemeinsam vorher betrachtet haben. Aber

man muss dann auch einordnen, wie die heutige Situation ist, mit welchen Ressourcen wir zu tun haben. Deshalb glaube ich, dass es richtig und wichtig ist, dass wir im Bereich von Straßenbau, wo der Investitionsbedarf wirklich hoch ist, dieses Niveau zumindest für das Jahr 2025 beibehalten.

Abgeordneter Oliver Stirböck:

Das Niveau beizubehalten ist immerhin besser, als das Niveau zu senken. Das ist richtig. Allerdings kann ich das Selbstlob doch nicht ganz unwidersprochen stehen lassen. Wir haben zwischen 2014 und jetzt sozusagen 688,8 Millionen Euro an Infrastrukturvermögen verloren. Die negativen Nettoinvestitionen im letzten Jahrzehnt sind schlichtweg amtlich, und das ist anders, als es zwischen 2009 und 2014 war, als wir das Vermögen noch um 241 Millionen Euro ausbauen konnten.

Hessen hat in den letzten zehn Jahren von seiner Substanz gelebt, und wenn wir das jetzt nur stabil halten, werden wir weiter von der Substanz leben. Das lässt sich auch jetzt schon prognostizieren.

Minister Kaweh Mansoori:

Ich habe viele Wortbeiträge mitgeschnitten. Eine Auswahl von Fragen, die in meine Richtung adressiert waren, die will ich zu beantworten versuchen.

Eine Frage war: Gibt es eine Perspektive, mittelfristig oder wann auch immer, dass wir weniger sanierungsbedürftige Brücken haben als vorher? – Ja, das hat auch etwas damit zu tun – wenn man sich einmal genau anguckt, wo die Sanierungsfälle, technisch gesehen, herkommen –, dass wir heute andere Sachen bauen, als seinerzeit verbaut worden ist. Was uns ausdrücklich zu schaffen macht, sind beispielsweise die Spannstäbe, ähnlich wie sie auch in der Carolabrücke verpackt waren. Heute wird anderes Material verbaut, das auch ausgerichtet ist auf die Belastung, wie sie sich tagtäglich darstellt.

Wir haben auch Innovationen in der Bauart der Brücken. Beispielsweise haben wir – das ist ein bundesweit vorbildliches Pilotprojekt gewesen – bei Kelsterbach eine Brücke, die an Ort und Stelle in Teilmodulbauweise saniert worden ist. Das, was da verbaut worden ist, ist mit Blick auf die Unterhaltungskosten und den weiteren Unterhaltungsbedarf deutlich nachhaltiger als die üblichen Technologien, die angewendet werden. Deswegen sind es natürlich auch Innovationen, die mit Blick auf die Zukunft die Kostenlast ein Stück weit senken werden. Eine der Herausforderungen im Vergaberecht wird es beispielsweise sein, das auch angemessen zu berücksichtigen, weil Sie bei solchen Innovationen grundsätzlich höhere Gestehungskosten haben und trotzdem von wirtschaftlichen Projekten sprechen müssen. Darüber wird zu reden sein, wenn wir uns das Thema Vergaberecht dezidierter anschauen.

Zweiter Punkt. Es gab die Frage, wie es um die Etatisierung von Hessen Mobil steht. Das ist eben schon in der Aussprache deutlich geworden: Es gibt nicht den Vorschlag, bei den Straßenbaumaßnahmen zu kürzen. Die sollen auf dem Niveau verbleiben. Innerhalb von Hessen Mobil geht

es auch nicht um die Straßenmeistereien, sondern um einen Beitrag im Bereich der Verwaltung. Das können wir gerne beim Thema Haushalt vertiefen, aber das bewegt sich jetzt schon ein bisschen weit weg vom eigentlichen Antrag.

Was das Thema Bewerbung auf öffentliche Ausschreibungen betrifft, würde ich das Haus noch einmal um Unterstützung bitten.

MinR Richter:

Es stimmt, wir hatten in der Vergangenheit Probleme, dass wir gar keine Bieter bekamen bei Ausschreibungen. Das ist aber Vergangenheit. Mir ist in den letzten zwei, drei Jahren von Hessen Mobil kein Fall mehr zugetragen worden, dass wir Ausschreibungen wiederholen mussten.

Abgeordnete Katy Walther:

Sie haben gesagt, das betrifft die Verwaltungsebene bei Hessen Mobil – so stand es auch in der Präsentation. Ich habe eine spezielle Nachfrage: Betrifft das auch die Taskforce Brückensanierung oder die Planungsebene von Hessen Mobil?

Minister Kaweh Mansoori:

Davon gehe ich nicht aus, Frau Abgeordnete. Ich kann es Ihnen aber in dem Detaillierungsgrad nicht sagen. Wir besprechen das, wenn das Thema Haushalt auf der Tagesordnung steht.

Abgeordnete Katy Walther:

Ich habe noch eine Nachfrage. Es steht hier: „Beispiele für Konsolidierungsmaßnahmen der Ressorts“. Das war die Präsentation zum Haushalt, die gehalten worden ist. Da steht für Ihren Bereich: „Wirtschaft: Verwaltung Hessen Mobil“. Ich möchte gerne wissen, wie diese Sparvorschläge genau aussehen. Vielleicht können Sie es dem Protokoll anhängen. Ich hätte gerne eine Antwort; denn das ist ein Vorschlag aus Ihrem Ressort.

Minister Kaweh Mansoori:

Frau Walther, es gibt überhaupt keinen Grund für so eine Aufregung. Wir reichen Ihnen das gerne nach. Dann hängen Sie es ans Protokoll dran.¹

¹ Das HMWVW teilte per Mail vom 09.12.2024 mit:

„Die Einsparungen bei Hessen Mobil betreffen im Wesentlichen den Bereich des Sachhaushalts. Der Landesstraßenbauhaushalt und die Mittel für Ingenieurleistungen werden nicht gekürzt, sodass es für diesen Bereich nicht zu einem Stellenabbau kommt. Konkrete Beispiele für Einsparungen sind: Verzögerter Austausch von Fahrzeugen, geringere Beschaffungen, Verzögerungen bei der Sanierung von Liegenschaften und Reduzierungen im Sachhaushalt.“

Abgeordneter Jürgen Frömmrich:

Vielleicht sollte der Minister sich ein bisschen beruhigen; denn Fragen sind hier schon gestattet. Es ist Ihre Aufgabe, sie zu beantworten. Aber ich finde schon, dass Sie hier nicht zu beurteilen haben, welche Fragen gestellt werden und welche nicht.

Im Zusammenhang mit dem Haushalt haben Sie Dinge gesagt, die schon relevant sind. Wir reden über Brücken, Straßenbaumaßnahmen und andere Geschichten. Wenn Sie im Haushalt ankündigen, dass Sie in der Verwaltung von Hessen Mobil sparen – wir kennen die Geschichte, wir wissen, woher wir im Bereich Hessen Mobil kommen, dass wir seinerzeit keine Planer gehabt haben, die die Straßen überhaupt geplant haben –, dann ist das schon eine Frage, die man hier stellen kann. Wenn Sie das ans Protokoll anhängen, dann wäre ich Ihnen dankbar. Aber die Bewertung, welche Fragen hier gestellt werden, überlassen Sie bitte uns.

Abgeordneter Klaus Gagel:

Ich möchte betonen, dass die Frage der Kürzung bei Hessen Mobil auch für unsere Seite besonders interessant ist; denn wir haben in einer der Plenardebatten erfahren, dass die Ausführung von Straßenbauleistungen nur 15 % und von Planungs- und Ingenieurleistungen 85 % beträgt. Eine Kürzung bei Hessen Mobil, wie auch immer sie aussehen mag, im Bereich Planung und Ingenieure – keine Ahnung, was da genau vorgesehen ist – würde natürlich mittelbar Auswirkungen haben auf den Sanierungsplan und auf den zeitlichen Ablauf. Letztendlich sollte alle Abgeordneten das Ziel vereinen, dass wir den von uns allen erkannten Sanierungstau schnellstmöglich beenden wollen. Dazu sollte es auch irgendeine Perspektive geben.

Minister Kaweh Mansoori:

Ich habe von der Verwaltung gesprochen. Daraufhin ist gemutmaßt worden, dass Verwaltung auch Planungsleistung sein könnte. Das habe ich weder gesagt noch gemeint; denn Planungsleistung ist nicht Verwaltung. Da geht es eher um Verschlinkungen in der Beschaffung etc. Wir ermitteln das gerne noch in dem Detaillierungsgrad, in dem Sie es wünschen. Dann hängen wir das dem Protokoll an. Das sind ohnehin nur Vorschläge, die wir machen, weil am Ende Sie es beschließen.

Insofern ist die Herausforderung, die zu bewältigen ist, dieselbe wie zu dem Zeitpunkt, als wir die Diskussion zu diesem Tagesordnungspunkt angefangen haben. Trotz allem, auf das Herr Frömmrich hingewiesen hat: Aufgrund veränderter Steuereinnahmen und aufgrund des Zensus haben im nächsten Jahr knapp 2 Milliarden Euro gefehlt. Auch wenn das Wissenschaftsministerium – da haben Sie recht, Herr Frömmrich – einen Beitrag leisten will und Mittel, die gerade nicht gebraucht werden, um die Liquidität im Hochschulbau zu gewährleisten, zur Verfügung stellt, auch wenn Rücklagen in Anspruch genommen werden, sind immer noch erhebliche Einsparungen zu erzielen, die alleine für unser Haus mehr als 70 Millionen Euro betragen.

Ich finde, es ist eine Mitteilung an sich, zu sagen: Wir sparen dann nicht an der Infrastruktur, sondern halten sie auf dem bisherigen Niveau. Das ist nicht ganz einfach durchzuhalten, aber

das ist allen Beteiligten hier im Raum klar. Die Detailfragen werden wir in den nächsten Wochen miteinander erörtern.

Abgeordneter Jürgen Frömmrich:

Das können wir machen. Es ist natürlich auch klar, dass die Haushaltslage angespannt ist. Etwas anderes habe ich auch nicht gesagt. Die Zahlen, die Sie gerade gesagt haben, kommen aus der Steuerschätzung. Fakt ist aber, dass wir trotzdem im Gegensatz zum vorigen Haushalt 1 Milliarde Euro Mehreinnahmen haben. Das kann man nicht wegnuscheln. Das ist eine Tatsache. Die anderen Dinge besprechen wir, wenn wir den Haushalt beraten.

Vorsitzender:

Es gibt keine weiteren Wortmeldungen. Damit ist der Bericht gegeben.

Beschluss:

WVA 21/12 – 28.11.2024

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

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

(Schluss des öffentlichen Teils: 15:28 Uhr
– folgt Fortsetzung des nicht öffentlichen Teils)

Wiesbaden, 9. Dezember 2024

Protokollführung:

Vorsitz:

Heike Schnier

Michael Boddenberg