

Stenografischer Bericht

öffentlicher Teil

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

5. Juni 2025 – 14:02 bis 15:53 Uhr

Anwesend:

Vorsitz: Michael Boddenberg (CDU)

CDU

Tanja Jost
Heiko Kasseckert
Christoph Mikuschek
J. Michael Müller (Lahn-Dill)
Anna-Maria Schölch
André Stolz
Annette Wetekam

AfD

Klaus Gagel
Andreas Lichert
Dimitri Schulz
Olaf Schwaier

SPD

Elke Barth
Karina Fissmann
Stephan Grüger
Maximilian Ziegler (Vogelsberg)

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Martina Feldmayer
Jürgen Frömmrich
Kaya Kinkel
Katy Walther

Freie Demokraten

Dr. Stefan Naas



Fraktionsassistentinnen und -assistenten:

CDU: Moritz Palm
 AfD: Axel Lange
 SPD: Franziska Pautsch
 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Jan Alexander Fröhlich
 Freie Demokraten: Tobias Schmidt

Landesregierung, Rechnungshof, etc.:

Name (bitte in Druckbuchstaben)	Amts- bezeichnung	Ministerium, Behörde
Karel Mareson	StM	HMVW
Rosal Grottel	RL	HMVW
HEUSER, JONATHAN	Ref	HMVW
Lukas Manes	Referat	
Tim Ackermann		HMVW
Mitsch, Oliver	Ref	StK
Pia Walch	RL	HMVW
BREIDERT, ULRIKE	Jur. in HRH	HRH
Schick, Kerstin Dr.	RL	HMVW
GEIGER, Julia	MR	HMVW
Wetzel, Timm	Ref	HMVW
Muthmann, Thilo	MR	HMVW
Krämer, Horst	ROR	HMVW

Protokollführung: Heike Schnier

(Beginn des öffentlichen Teils: 14:05 Uhr)

7. Dringlicher Berichts Antrag
Olaf Schwaier (AfD), Klaus Gagel (AfD), Andreas Lichert (AfD), Dimitri Schulz (AfD) und Dr. Frank Grobe (AfD)
Klärung der Umstände zur geplanten Schließung des Bayer-Crop-Science-Standorts Frankfurt-Höchst und Zukunft der chemischen Industrie in Hessen
– Drucks. [21/2244](#) –

Abgeordneter **Olaf Schwaier:**

Unser Dringlicher Berichts Antrag versucht, zu präzisieren, was die genauen Umstände sind, die zur geplanten Schließung des Bayer-Crop-Science-Standorts in Frankfurt-Höchst geführt haben, und wie die Landesregierung die Zukunft der chemischen Industrie in Hessen einschätzt. In verschiedenen Pressemitteilungen wurde vor ca. drei Wochen bekannt gegeben, dass bis zu 500 Arbeitsplätze am Standort Frankfurt-Höchst durch die Bayer AG gestrichen werden könnten. Es gibt dazu natürlich – davon gehen wir einmal aus – intensive Verhandlungen zwischen den Tarifpartnern.

Mit unserem Dringlichen Berichts Antrag und den neun Fragen versuchen wir, zu präzisieren, was der Status quo ist. Ich denke schon, dass die Zeit drängt. Da muss schnell etwas passieren. Deswegen fragen wir zum Beispiel mit Frage 4 sehr konkret, was denn nun die regulatorischen Vorgaben sind, die die Konzernleitung als Grund für die Schließung angibt.

Des Weiteren wurden hier noch preisliche Probleme angeführt. Das internationale Wettbewerbsumfeld ist für diese Unkrautbekämpfungsmittel und Pflanzenschutzmittel sehr kritisch geworden. Wir lesen in der Presse – zum Beispiel kam auch in der „Tagesschau“ eine Nachricht –, dass asiatische Hersteller jetzt zunehmend aufgrund von Überproduktion mit Dumpingpreisen in den Markt gehen. Es ist davon die Rede, dass die Marktpreise unter den Herstellkosten dieser Produkte am Standort in Frankfurt liegen. Das ist natürlich eine dramatische Situation. Deshalb bitten wir den Wirtschaftsminister um Auskunft.

Minister **Kaweh Mansoori:**

Der Beantwortung Ihrer Fragen will ich folgende Vorbemerkung voranstellen: Die von der Bayer AG für die Schließung des Standorts angebrachten Gründe sind nicht nachvollziehbar, da die neue Bundesregierung eine Reihe von wettbewerbsfähigkeitssteigernden Maßnahmen bereits eingeleitet oder angekündigt hat, von denen auch die deutschen Bayer-Standorte profitieren werden.

Zudem widersprechen die Absichten der Bayer AG den Prinzipien der Sozialpartnerschaft, auf denen unsere Arbeitswelt basiert. Daher stehen wir als Land an der Seite der Beschäftigten, unterstützen, wo immer es nötig ist, und fordern den Konzern auf, sich auf einen Dialog einzulassen. Unser Ziel ist klar: Arbeitsplätze erhalten und die Interessen der Menschen schützen.

Frage 1: Mit welchen Vertretern der Bayer AG (Vorstand, Werksleitung Höchst, Konzernzentrale) haben der hessische Wirtschaftsminister, die Staatssekretäre oder andere Vertreter des Ministeriums seit Bekanntwerden der Schließungspläne direkte Gespräche geführt? Bitte um Auflistung mit Datum, Gesprächspartner und Zusammenfassung der Gesprächsinhalte.

Frage 2: Falls keine Gespräche mit der Konzernleitung stattfanden oder geplant sind: Warum hat die Landesregierung nicht aktiv Vermittlungsgespräche sowohl mit Arbeitnehmervertretern wie mit der Arbeitgeberseite initiiert?

Es fanden in den vergangenen Wochen zwei Gespräche zwischen der Hausleitung des HMWVW und dem Betriebsrat von Bayer statt. Zudem hat am 04.06.2025 der Minister – also ich – per Schreiben Herrn Bill Anderson, den CEO der Bayer AG, kontaktiert und seine tiefe Sorge und großes Unverständnis über die Ankündigung zur geplanten Schließung des Standorts im Industriepark Frankfurt-Höchst bis Ende 2028 geäußert und klargemacht, dass die Schließungspläne für uns nicht akzeptabel sind.

Er hat zugleich der Geschäftsleitung der Bayer AG das Angebot unterbreitet, gemeinsam mit dem Land Hessen und den Belegschaftsvertreterinnen und -vertretern an einer Alternativlösung zu arbeiten, und in Aussicht gestellt, dass das Land alles in seiner Macht Stehende tun wird, um einen Beitrag zum Erhalt des Standorts und der Arbeitsplätze zu leisten.

Frage 3: Wie bewertet die Landesregierung die öffentliche Positionierung des Wirtschaftsministers, die sich in Wortwahl und Argumentation eng an die Sichtweise der Gewerkschaften und des Betriebsrates anlehnt und dadurch einen möglichen Widerspruch zur Rolle des Ministers als neutraler Vermittler zwischen den Interessen von Unternehmen und Beschäftigten darstellt?

Wirtschaftsminister Mansoori vertritt stets die Interessen des Landes Hessen und setzt sich somit umfassend für die Stärkung des Landes Hessen als Wirtschaftsstandort ein. Diese Haltung lässt sich durchgängig an seiner öffentlichen Positionierung erkennen.

Frage 4: Welche konkreten, regulatorischen Vorgaben (EU-, Bund- oder Landesebene) wurden seitens Bayer im Rahmen der Werksschließungen gegenüber der Landesregierung als wettbewerbshemmend benannt?

Bisher hat die Bayer AG gegenüber der Landesregierung derlei Aspekte nicht genannt.

Frage 5: Inwieweit sieht die Landesregierung einen Zusammenhang zwischen den gestiegenen Industriestrompreisen und der Entscheidung für die Verlagerung von Produktionskapazitäten?

Grundsätzlich verursachen hohe Strompreise für die Industrie einen Wettbewerbsnachteil im internationalen Handel. Das gilt insbesondere für die energieintensive chemische Grundstoffindustrie. Im Zuge des russischen Angriffskrieges haben sich die Energiepreise deutlich erhöht. Allerdings waren die deutschen Strompreise auch vor diesem Ereignis im internationalen Vergleich schon deutlich über dem internationalen Durchschnitt. Zudem sind die Strompreise nur einer von vielen Faktoren, die bei Standort- und Produktionsentscheidungen berücksichtigt werden. Die Hessische Landesregierung arbeitet zusammen mit der Bundesregierung kontinuierlich daran, die Energiepreise auf ein akzeptables Niveau zu senken, ein Level Playing Field für die Unternehmen zu schaffen und somit für attraktive und international konkurrenzfähige Standortbedingungen zu sorgen.

Frage 6: Welche klimapolitischen und regulatorischen Maßnahmen der EU-, Bundes- oder Landesebene (zum Beispiel CO₂-Bepreisung, Förderstopp für bestimmte Chemikalien) wurden von Bayer als Hemmnis für die Produktion in Frankfurt-Höchst angesehen?

Auch hierzu hat die Bayer AG bisher gegenüber der Landesregierung derlei Aspekte nicht genannt.

Frage 7: Liegen der Landesregierung Studien oder betriebswirtschaftliche Risikoanalysen vor, die einen kausalen Zusammenhang zwischen der aktuellen Klimapolitik und dem Arbeitsabbau in der chemischen Industrie prognostizieren?

Der Landesregierung liegen solche Studien nicht vor.

Frage 8: Sieht die Landesregierung eine Gefahr, dass die aktuellen regulatorischen Belastungen in Hessen dazu führen könnten, dass weitere chemische und pharmazeutische Unternehmen Werksschließungen vornehmen oder ihre Standorte ins Ausland verlagern?

Es ist das Ziel der Hessischen Landesregierung, die notwendigen Regulierungen so zu gestalten, dass sie möglichst bürokratiearm, effizient und effektiv wirken. Dort, wo das aus Perspektive der Unternehmen nicht der Fall ist, arbeitet sie an sinnvollen Vereinfachungen auf allen Ebenen. Zudem besitzen auch andere Weltregionen Standortnachteile, die zu Verlagerungen zum Beispiel in den europäischen Binnenmarkt führen.

Frage 9: Welche konkreten Maßnahmen hat die Landesregierung bereits ergriffen oder welche plant sie, um den Auswirkungen der aktuellen regulatorischen Belastungen auf die chemische und pharmazeutische Industrie in Hessen entgegenzuwirken und Standortverlagerungen ins Ausland zu verhindern?

In Hessen werden nicht gezielt einzelne Branchen gefördert, sondern die Wirtschaftspolitik zielt darauf ab, die allgemeinen Rahmenbedingungen für alle Wirtschaftsakteure zu verbessern. Dies vermindert die politische Einflussnahme auf die unternehmerische Tätigkeit und orientiert sich an den Gesetzen und der Effizienz der Marktwirtschaft.

Die Landesregierung bekennt sich zudem uneingeschränkt zu den Zielen der Energiewende und sieht den notwendigen Umbau des Energieversorgungssystems als zentrale Zukunftsaufgabe an. Handlungsleitend sind dabei auch die im Energiewirtschaftsgesetz verankerten Zielsetzungen einer sicheren, preisgünstigen, effizienten und umweltverträglichen Energieversorgung. Hessen treibt den notwendigen Zubau der Erneuerbare-Energien-Anlagen entschlossen voran. Die Landesregierung betrachtet den notwendigen Ausbau der Stromnetze daher auch als zentrale wirtschafts- und industriepolitische Weichenstellung zur Sicherstellung von Wertschöpfung und Beschäftigung in Hessen.

Zugleich forciert die Landesregierung gemeinsam mit den Übertragungsnetzbetreibern den innerhessischen Netzausbau. Dies gilt in besonderer Weise für die Neubau- und Verstärkungsmaßnahmen im Rhein-Main-Gebiet. Das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum koordiniert gemeinsam mit dem zuständigen Regierungspräsidium Darmstadt die anstehenden Planungsverfahren mit dem Ziel, sämtliche verfahrensrechtliche Möglichkeiten zur Planungsbeschleunigung wie zum Beispiel den Verzicht auf zeitintensive Raumordnungsverfahren auszuschöpfen.

Darüber hinaus hat die Hessische Landesregierung mit dem Hessenfonds ein neues Unterstützungsinstrument geschaffen, um Investitionsvorhaben der Unternehmen gezielt zu stärken. Ob eine Werkhalle erweitert werden soll, eine neue Produktionsstraße aufgebaut, die Digitalisierung vorangetrieben oder zukunftsfähige Infrastrukturen aufgebaut werden sollen – der Hessenfonds bietet die Möglichkeit, dafür finanzielle Unterstützung zu erhalten; nicht pauschal und mit dem Gießkannenprinzip, sondern passgenau und mit klarer Orientierung an unternehmerischer Wirklichkeit. Dafür stellt die Hessische Landesregierung über die Wirtschafts- und Infrastrukturbank Hessen zinsvergünstigte Kredite – bis zu 2 Prozentpunkte – und über die Beteiligungs-Managementgesellschaft Hessen mbH Beteiligungskapital zur Verfügung.

Der Hessenfonds ist aktive Wirtschaftspolitik, die zielgerichtet, bedarfsorientiert und unbürokratisch die hessischen Unternehmen dabei unterstützt, wettbewerbsfähig zu sein. Er unterstützt im Wandel und bei Veränderungs- und Transformationsprozessen, und er ist ein Signal: Investitionen sind in Hessen willkommen. Der Hessenfonds bietet zudem neue Möglichkeiten, die die Lücken im bisherigen Förderangebot füllen.

Mit dem Gesetzentwurf zur Veränderung der HBO sollen nicht nur die Genehmigungen von Verwaltungsgebäuden, sondern auch von Fabrikhallen beschleunigt werden. Die Landesregierung arbeitet kontinuierlich daran, Hemmnisse durch Bürokratie abzubauen und Verfahren zu beschleunigen.

In der aktuellen Legislaturperiode wurde die neue Stabsstelle Entbürokratisierung des Ministers für Bundes- und Europaangelegenheiten, Internationales und Entbürokratisierung in der Staatskanzlei geschaffen. Dies unterstreicht den Bedeutungszuwachs des Themas Entbürokratisierung in der aktuellen Koalition und hat zum Ziel, die regulatorischen Belastungen für die Unternehmen zu senken. Ein spezieller Fokus liegt beispielsweise auf der Digitalisierung von Verwaltungsprozessen. Für weitere Beispiele verweisen wir auf die Website der Hessischen Staatskanzlei zum Thema Entbürokratisierung.

Zudem unterstützt Hessen ausdrücklich die Maßnahmen der Bundesregierung wie etwa Bürokratieabbauprogramme sowie Investitionen in Digitalisierung, Infrastruktur und Fachkräftesicherung. Auf Bundesebene setzt sich Hessen aktiv für innovationsfreundlichere und praxisnahe Regulierungen ein. Ziel ist es, die Rahmenbedingungen für forschungs- und energieintensive Branchen wie die Chemie- und Pharmaindustrie gezielt zu verbessern und einer Verlagerung von Standorten frühzeitig entgegenzuwirken. Beispielsweise hat sich Hessen unter anderem im Bundesrat dafür eingesetzt, dass der Schwellenwert für die Genehmigungspflicht von Anlagen mit Elektrolyseuren signifikant auf 10 Megawatt angehoben wird. Unser Ziel war es, die Industrie genehmigungsrechtlich zu entlasten und zugleich immissionsschutz- oder sicherheitsrelevante Aspekte zu berücksichtigen.

Abschließend sei angemerkt, dass die Landesregierung sich mit vielfältigen Maßnahmen für die Fachkräftegewinnung beim Übergang von Schule zum Beruf und zur Ausbildung einsetzt. Zum einen ist der Steuerkreis des Bündnisses Ausbildung Hessen Teil des beim HMSI angesiedelten Zukunftskonvents Fach- und Arbeitskräfte für Hessen. Dieser setzt sich damit im Rahmen seiner Zuständigkeit für die, auch duale, Ausbildung in Hessen für die Fachkräftesicherung ein.

Zum anderen unterstützt das HMWVW Unternehmen und Jugendliche bei der Möglichkeit einer guten und praxisnahen Berufsorientierung mithilfe der hessenweiten Praktikumstage; diese wurden bereits von 3.663 Schülerinnen und Schülern aktiv genutzt. Durch die Praktikumstage wird die Berufsorientierung gestärkt, und Unternehmen und Jugendliche können frühzeitig in Kontakt gebracht werden. Final ist ein weiteres wirksames Instrument zur Abmilderung des Fachkräftemangels das Anwerben und die Gewinnung ausländischer Fachkräfte. Das Welcomecenter Hessen, in Frankfurt angesiedelt, erfüllt hierbei eine wichtige Aufgabe, sodass dieses Angebot ausgeweitet werden soll.

Abgeordneter **Andreas Lichert:**

Danke sehr, Herr Minister, für die Beantwortung der Fragen. Ich habe in der Tat noch ein paar Nachfragen.

Habe ich Sie richtig verstanden, dass echte Gespräche im Grunde genommen hauptsächlich mit dem Betriebsrat/Gewerkschaftsvertretern – meine Worte – stattgefunden haben? Die erwähnte Kommunikation mit dem CEO Anderson klang jetzt eher nach einer Einwegkommunikation. Das heißt, die konkrete Nachfrage: Gibt es einen Dialog mit der Geschäftsleitung und eine Suche nach Lösungen?

Sie haben gesagt, dass die konkreten Problemfelder, die zu der Standortschließung geführt haben, vonseiten der Unternehmensleitung nicht konkret benannt wurden. Es ist aber möglicherweise durch die Gespräche mit dem Betriebsrat deutlich geworden, was die Ziele der Produktionsverlagerung sind. Ursprünglich war davon die Rede, dass die Produktion am Standort Leverkusen oder respektive in NRW konzentriert werden soll. Das würde schon einmal dafür sprechen, dass es nicht deutschlandspezifische Standortfaktoren sein können, die zu dieser Betriebschließung geführt haben. Vielleicht gibt es auch innerhalb der EU Standortverlagerung. Als ursprünglich über die Schließung berichtet wurde, war noch sehr unklar, wo die Ziele dieser Standortverlagerung liegen werden. Möglicherweise hat sich das konkretisiert. Liegen Ihnen dazu Erkenntnisse vor?

Minister **Kaweh Mansoori:**

Ich kann das relativ kurz halten. Die Konzernleitung hat ihrerseits, was unüblich ist, im Vorfeld ihrer Entscheidung nicht den Kontakt zur Landesregierung gesucht. Üblicherweise gibt es in der Vorbereitung einer solchen Entscheidung einen unmittelbaren Kontakt zwischen der Unternehmensleitung und der Landesregierung. Das war hier nicht der Fall.

Wir haben zwei Gespräche auf Ebene des Staatssekretärs mit dem Betriebsrat geführt. Meinerseits ist auch schriftlich noch einmal ein Gesprächsangebot an den CEO unterbreitet worden. Eine Rückmeldung liegt bislang nicht vor.

Abgeordneter **Andreas Lichert:**

Ich möchte nachhaken bezüglich der Ziele der Standortverlagerung. Ich würde unterstellen, wenigstens der Betriebsrat müsste Erkenntnisse darüber haben, wohin die Produktion aus Frankfurt bzw. dem Industriepark Höchst verlagert wird. Liegen dazu Erkenntnisse vor?

Abgeordneter **Olaf Schwaier:**

Ich habe die konkrete Frage: Wenn Sie am 04.06. dem CEO von Bayer, Anderson, geschrieben haben, warum ist das so spät erfolgt?

Minister **Kaweh Mansoori:**

Es gibt natürlich eine Kommunikation der Konzernleitung gegenüber dem Betriebsrat. Aber auch aus den Gesprächen mit dem Betriebsrat war nicht abzuleiten, was genau die Gründe für die Betriebsverlagerung sein sollen. Da finden seinerseits auch Gespräche zwischen den Sozialpartnern statt. Insofern kann man gar nicht final vermelden, wohin jetzt die Betriebsstätte verlegt werden soll.

Insgesamt ist das Vorgehen – ich kann es noch einmal wiederholen – unüblich. Bei so einer Standortverlagerung gibt es grundsätzlich, auch in vergleichbaren Beispielen, gerade dann, wenn es schwierig ist, immer eine Kontaktaufnahme der Unternehmensleitung zur Landesregierung, so

eine Entscheidung vorzubereiten. Das war hier nicht der Fall. Wir haben jetzt unsererseits mit Schreiben vom 04.06. schriftlich dem CEO ein Gesprächsangebot unterbreitet und warten jetzt auf Rückmeldung.

Abgeordneter Dr. Stefan Naas:

Ich bin doch ein bisschen überrascht, dass die schriftliche Ansprache der Unternehmensleitung so spät erfolgt ist. Es gibt ja den kraftvollen Ausdruck: Wir kämpfen um jeden Arbeitsplatz in Hessen. So habe ich es irgendwo gelesen. – Jetzt gab es die Unternehmensnachricht, und da sagen Sie, normalerweise wird das mit der Landesregierung abgestimmt. Da bitte ich um Erläuterung und auch um Erfahrungswerte. Denn das höre ich das erste Mal, und es ist auch nach meiner Einschätzung eher unspezifisch.

Ich gehe nicht davon aus, dass jeder, der in Hessen einen Standort schließt oder eine Betriebsstätte schließt, das vorher mit der Landesregierung abstimmt. Ich kann auch gerne nachfragen, aber das würde mich wirklich statistisch interessieren: ab welcher Größe das erfolgt, wie viele Kontaktaufnahmen das sind, wie dann so eine Kontaktaufnahme stattfindet, wie Sie sich dann darum kümmern und wie das sozusagen auch im Benehmen zwischen Staatskanzlei und Wirtschaftsministerium erfolgt.

Zweitens kann man natürlich mit den Gewerkschaften sprechen, und man kann mit den Betriebsräten sprechen. Das kann man alles machen. Aber viel spannender ist doch die Frage: Was sagt der Arbeitgeber, was sagt derjenige, der am Ende die Entscheidung trifft? – Wenn das so spät erfolgt, wundert mich das schon.

Sie können sich natürlich solidarisieren, das gibt auch sicherlich eine gute Presse. Aber wenn Sie mehr machen wollen, als die allgemeinen Standortbedingungen zu verbessern und vielleicht noch im Nachgang irgendetwas zu richten, dann müsste der Arbeitgeber und der Entscheider am Ende der erste Ansprechpartner sein und nicht der letzte.

Minister Kaweh Mansoori:

Herr Abgeordneter, noch einmal: Der Unterschied liegt darin, dass der eine Sozialpartner den Kontakt aktiv gesucht hat, der andere nicht. Deswegen haben wir unsererseits aktiv das Gesprächsangebot an den anderen Sozialpartner unterbreitet. Ich kann Ihnen jetzt keine Übersicht geben zu vertraulichen Gesprächen, die mit der Leitung anderer Unternehmen stattfinden, aber ich kann es noch einmal wiederholen:

Wenn ein Unternehmen dieser Größe mit dieser Tradition eine solche Standortverlagerung vornimmt, wird das im Vorfeld in vertraulichen Gesprächen angekündigt, und dann kennen wir in solchen Fällen üblicherweise auch die Argumente des Arbeitgebers und können zielgerichtet Angebote der Landesregierung formulieren, wie an diesem Standort gearbeitet werden kann.

Das war hier ausdrücklich nicht der Fall. Wir haben dennoch ein Gesprächsangebot unterbreitet und wollen gerne mit der Bayer AG daran arbeiten, diesen Standort zu erhalten, zumal die

Gründe, die öffentlich für die Standortverlagerung angegeben worden sind, nicht nachvollziehbar sind, da die Bundesregierung bereits wettbewerbsverbessernde Maßnahmen in die Wege geleitet hat, die auch diesem Standort helfen würden.

Abgeordneter **Olaf Schwaier**:

Es ist tatsächlich nicht nur der Standort Frankfurt-Höchst betroffen, sondern auch Dormagen. Es wird verlagert in das Werk Knapsack in Hürth bei Köln. In Dormagen werden also wahrscheinlich auch 200 Stellen abgebaut. Meine konkrete Frage an Sie: Wissen Sie darüber, ob die Konzernleitung dann vielleicht Ihr Pendant in Nordrhein-Westfalen, den nordrhein-westfälischen Wirtschaftsminister, informiert hat? Vielleicht ist wenigstens da eine Information erfolgt.

Abgeordnete **Kaya Kinkel**:

Es ist kein Geheimnis, dass Bayer gerade durch die Übernahme von Monsanto hohe Klagekosten auf sich genommen hat und dadurch wirtschaftliche Schwierigkeiten gerade im Crop-Science-Bereich aufgetreten sind. Da Sie sagen, Sie haben enge Gespräche mit dem Betriebsrat geführt, und auch in Ihrer Pressemitteilung die Argumentation der regulatorischen Rahmenbedingungen aufgegriffen wird, würde ich gerne wissen, wie der Betriebsrat diese regulatorischen Rahmenbedingungen argumentiert. Was genau meint er denn damit?

Abgeordneter **Stephan Grüger**:

Ich bin ein bisschen erstaunt über die Diskussion. Ich finde, der Minister hat sehr deutlich klargestellt, dass einer der beiden Sozialpartner, sprich: nicht der Betriebsrat und nicht die Gewerkschaften, sondern der Arbeitgeber, sich bisher nicht sehr, wie soll ich sagen, proaktiv mit der Landesregierung auseinandergesetzt hat. Die Landesregierung hat gleichwohl eine Einladung ausgesprochen. Von daher finde ich die Kritik daran, dass der Minister nicht erst abgewartet hat, bis der Arbeitgeber sich endlich einmal bequem, mit dem zuständigen Minister zu reden, weltfremd und auch ein bisschen kleinkariert.

(Lachen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Freie Demokraten)

– Ihr könnt darüber lachen, aber es trifft den Nagel auf den Kopf, und ihr lacht genau deswegen.
– Ich möchte die Situation nutzen, dem Minister zu danken für seine Aktivitäten an dieser Stelle und dafür, dass er gleichwohl das Gespräch mit der Werksleitung und mit Bayer-Crop-Science weiterhin sucht und vor allen Dingen bereits das Gespräch mit dem anderen Sozialpartner geführt hat. Dafür gebührt ihm Dank.

Abgeordneter **Andreas Lichert**:

Ich habe noch eine Frage und dann eine Anmerkung. Es gäbe einen sehr plausiblen Grund, dass diese Kommunikation erst am 04.06. stattgefunden hat, und ich meine nicht unseren Dringlichen

Berichts Antrag, sondern dass vielleicht vorher Kommunikation stattgefunden hat. Sie haben gesagt, der eine Sozialpartner kommuniziert aktiv, der andere nicht. Gingen dieser Kontaktaufnahme an CEO Anderson entsprechende Kontaktaufnahmen an die Geschäftsleitung in Deutschland, beispielsweise am Standort, voraus? Sind die entsprechend negativ ausgegangen oder nicht hinreichend erfolgreich gewesen, dass man quasi als Ende der Eskalationsleiter den CEO als Adressaten gewählt hat?

Denn Frau Kollegin Kinkel hat völlig zu Recht darauf hingewiesen: Die strategischen Fragen, die gerade den Bayer-Konzern umtreiben, haben wahrscheinlich relativ wenig mit diesem Standort zu tun. Da gibt es ganz andere Kaliber, die behandelt werden müssen. Das heißt, es ist jetzt nicht unbedingt naheliegend, direkt an den CEO Anderson zu gehen. Das heißt, konkrete Frage: Hat diese Eskalation in Richtung CEO Anderson eine Vorgeschichte im Sinne, dass die Geschäftsleitung auf der niedrigeren, aber zuständigen Ebene aus Ihrer Sicht nicht angemessen reagiert hat?

Dann noch eine Anmerkung. Sie haben in den Raum gestellt, dass normalerweise Konzerne anders agieren. Ich sehe das anders, und meine Erfahrung ist auch eine andere. Die Kontaktaufnahme mit den Regierungen hat typischerweise konkret den Sinn, ein Entgegenkommen, eine Förderung, wie auch immer, auszulösen, die dann in einem ergebnisoffenen Prozess den Ausschlag gibt, dass eben ein Standort nicht aufgegeben wird, dass eine Investitionsentscheidung dann vielleicht doch in Hessen getroffen wird und nicht woandershin fließt etc.

Wenn ein Konzern im Prinzip diesen ergebnisoffenen Prozess mit einer konkreten Entscheidung abgeschlossen hat, wäre es einigermaßen sinnlos, in Richtung der Landesregierung zu kommunizieren. Man kann das vielleicht unter kommunikativer Kosmetik abheften, dass es sich so gehört – okay, einverstanden. Aber ich denke, es ist eigentlich ein relativ positives Zeichen, wenn die Konzerne ihre Standortentscheidungen nicht immer an ein Entgegenkommen der Politik knüpfen, sondern dass im Vorfeld unternehmensintern bestimmt wird, was die richtige Entscheidung für das Unternehmen ist. Das kann man im Einzelfall natürlich – –

(Zuruf Abgeordneter J. Michael Müller (Lahn-Dill))

– Ich habe das als Anmerkung angekündigt; das muss ja auch möglich sein, Herr Kollege Müller, wenn Sie erlauben.

(Abgeordneter J. Michael Müller (Lahn-Dill): Ich habe Ihnen ja zugestimmt!)

– Danke schön. – Wenn man dieses Verhalten als unüblich darstellt, dann impliziert das eine gewisse Wertung. Die möchte ich mir an der Stelle nicht zu eigen machen, obwohl ich natürlich selbst vorher mit meinen Fragen sehr dezidiert nachgehakt habe.

Minister **Kaweh Mansoori:**

Ich weiß nicht, Herr Abgeordneter Lichert, wo Sie Ihre Erfahrungswerte hernehmen. Aber mein Erfahrungswert als Wirtschaftsminister ist nach anderthalb Jahren der, den ich Ihnen geschildert

habe, nämlich dass gerade dann, wenn solche Standortentscheidungen anstehen, und zwar unabhängig davon, ob man sich noch in einem ergebnisoffenen Prozess befindet oder die unternehmerische Entscheidung bereits feststeht, man den Kontakt miteinander sucht und ins Gespräch geht. Das ist die Erfahrung, die ich in den letzten anderthalb Jahren gemacht habe. Deswegen finde ich das Vorgehen, besonders bei einem solchen Traditionsunternehmen mit so einer Geschichte am Standort, ungewöhnlich. Das ist keine Wertung, sondern ich vergleiche das einfach mit den Erfahrungen, die wir an anderen Stellen gemacht haben.

Zur Frage Verlagerung an andere Standorte. Wo und wie die Produktionskapazitäten zusammengezogen werden, das wird genau das Thema sein, das man in den Gesprächen miteinander erörtern müssen wird. Das entzieht sich einfach unserer Kenntnis, weil dazu ja auch öffentlich nichts kommuniziert worden ist und weil sich dazu auch aus den Gesprächen mit dem Betriebsrat nichts abgebildet hat.

Warum habe ich das Gesprächsangebot direkt an die Konzernleitung ausgesprochen? Da sich in der Vorbereitung abgezeichnet hat, dass die Entscheidung auch auf Ebene der Konzernleitung getroffen worden ist und dass sie deswegen voraussichtlich der richtige Ansprechpartner für uns an der Stelle ist. Was sozusagen die Rahmenbedingungen betrifft, hat sich auch aus den Gesprächen mit dem Betriebsrat abgezeichnet, dass vor allem das Thema der hohen Energiekosten auf der Hand liegt.

Da will ich noch einmal darauf hinweisen, dass die neue Bundesregierung relativ schnell Maßnahmen auf den Weg gebracht hat. Ich komme heute direkt aus der Wirtschaftsministerkonferenz, wo die neue Bundeswirtschafts- und -energieministerin Katharina Reiche zugeschaltet war und jetzt vor der Sommerpause Maßnahmen auf den Weg bringen will zur Senkung von Stromsteuer, Netzentgelten und zur Abstimmung eines wie auch immer gearteten Industrie-Brückentrompreises. Das sind ja alles genau die Maßnahmen, die wir jetzt brauchen, um energieintensive Industrien in Deutschland zu sichern. Das ist öffentlich bekannt, und daher kommt ein Stück weit mein Unverständnis für die Entscheidung der Bayer, weil das, was sozusagen öffentlich bemängelt wird, sich bereits in der Behebung befindet. Insofern wird es natürlich auch unserem Standort zugutekommen, wenn diese Dinge jetzt zeitnah umgesetzt werden.

Abgeordneter **Olaf Schwaier**:

Ich wollte Sie an meine Frage erinnern, ob Sie zum Thema Kontakt hatten mit dem nordrhein-westfälischen Wirtschaftsminister.

Minister **Kaweh Mansoori**:

Mit der nordrhein-westfälischen Wirtschaftsministerin hatte ich in der Sache keinen Kontakt.

Vorsitzender:

Ich sehe keine weiteren Fragen. Dann ist der Bericht gegeben.

Beschluss:

WVA 21/17 – 05.06.2025

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

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

- 8. Dringlicher Berichtsantrag**
Fraktion der Freien Demokraten
Hessische Verkehrsinfrastruktur in desolatem Zustand –
welche Konsequenzen für hessische Straßen und Brücken
folgen aus der Sperrung der Talbrücke bei Bad König im
Zuge der B 45?
– Drucks. [21/2278](#) –

Minister **Kaweh Mansoori:**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrter Herr Abgeordneter Dr. Naas, der Beantwortung der Fragen will ich folgende Vorbemerkung voranstellen:

Das Bauwerk wurde im sogenannten Spannblochverfahren hergestellt. Erst seit einem Schadensfall in Brandenburg im Jahr 2021 ist bekannt, dass diese Bauweise Sicherheitsdefizite aufweisen kann. Dies wurde durch das Bundesverkehrsministerium veröffentlicht. Kennzeichnend für dieses Verfahren ist, dass die gesamte Vorspannkraft je vorgespanntem Trägersteg in einem einzigen, konzentrierten Spannglied geführt wird. Charakteristisch hierfür sind Korrosionsvorgänge, die zunächst unbemerkt im Inneren der Betonkonstruktion stattfinden und erst nach weiterem Fortschreiten durch Rissbildungen an der Betonoberfläche sichtbar werden. In Bad König wurde eine entsprechende Rissbildung bei einer Brückenprüfung Ende April 2025 erstmals identifiziert, wodurch seitens der hessischen Straßenbauverwaltung umgehend gehandelt wurde.

Ich komme zu den Fragen.

Frage 1: Warum wurde bislang kein verbindlicher Zeitplan für den Ersatzneubau veröffentlicht?

Frage 2: Verfügt die Landesregierung über einen Zeitplan für den Ersatzneubau?

Frage 3: Falls ja: Wie sieht dieser im Detail aus?

Frage 4: Falls nein: Wann wird dies der Fall sein?

Bevor ein konkreter Zeitplan für den Ersatzneubau genannt werden kann, müssen zahlreiche Randbedingungen geklärt werden. Zur Sicherstellung des Bahnbetriebs und der Freigabe des unter der Straßenbrücke verlaufenden Mümlingtal-Radwegs ist zuerst der Abriss der Brücke möglichst zeitnah umzusetzen. So wurden zum Beispiel für die Baustellenlogistik unter Hochdruck eine Rampe zur B 45 und eine Zuwegung über die Mümling geplant. Es mussten artenschutzrechtliche Maßnahmen eingeleitet und Baustoffuntersuchungen durchgeführt werden, und es wurden bereits zahlreiche Abstimmungen mit den Fachbehörden vorgenommen.

Für den Abriss der Brücke ist derzeit folgender Zeitplan vorgesehen:

- Ende Juni: Auftragsvergabe (Zuschlag),
- Ende Juni bis Ende Juli: Vorarbeiten des Auftragnehmers,
- Ende Juli: Beginn der Abrissarbeiten,
- Anfang bis Mitte August: Abriss, Aufarbeitung des Materials und Abtransport,
- Mitte August: Räumung der Bahngleise; danach Wiederaufnahme des Bahnbetriebs.

Parallel laufen die Planungen für eine möglichst schnelle Realisierung des Ersatzneubaus. Hierfür sollen alle Beschleunigungspotenziale genutzt werden. Die Aufstellung des Zeitplans für den Ersatzneubau ist Teil der laufenden Planungsphase und wird bekannt gegeben, sobald dieser belastbar ist.

Frage 5: Wann genau erfolgte die Sperrung der Talbrücke B 45 bei Bad König, und durch wen wurde sie angeordnet?

Die Sperrung der Talbrücke im Zuge der B 45 erfolgte am Dienstagabend, den 29. April 2025, durch Hessen Mobil.

Frage 6: Welche konkreten Ergebnisse der Brückenprüfung führten zur sofortigen Vollsperrung?

Bei der letzten Sonderprüfung des Bauwerks am 28. und 29. April 2025 wurden Betonlängsrisse am Überbau detektiert.

Frage 7: Welche Schäden wurden bei der Sonderprüfung im April 2025 festgestellt, insbesondere in Bezug auf Art, Lage, Länge und Breite der Risse?

Die vorgefundenen Risse sind bis zu 3 m lang mit maximalen Rissweiten von 0,3 bis 0,4 mm an der Betonoberfläche der Innenseiten des Hohlkastens.

Frage 8: Welche Befunde haben die regulären Prüfungen sowie die jährlichen Sonderprüfungen der Brücke in den vergangenen zehn Jahren geliefert?

Bis zu den Untersuchungen am 28. und 29. April 2025 waren die Bauwerksprüfungen an der B-45-Unterführung Mümling unauffällig.

Frage 9: Wann vor der aktuellen Sonderprüfung fanden die letzten regulären Prüfungen und Sonderprüfungen der Brücke statt und mit welchem Ergebnis?

Gemäß DIN 1076 werden Ingenieurbauwerke alle drei Jahre geprüft. Die Hauptprüfungen erfolgen alle sechs Jahre handnah mithilfe von Zugangstechnik, also Leitern, Gerüsten, Brückenbesichtigungsgeräten. Drei Jahre nach einer Hauptprüfung sind die Brückenbauwerke einer sogenannten Einfachen Prüfung zu unterziehen. Die sogenannte Einfache Prüfung wird ohne Verwendung von Zugangstechnik als intensive, erweiterte Sichtprüfung durchgeführt. Hierbei sind die Ergebnisse der vorhergehenden Hauptprüfung zu berücksichtigen.

Die letzten entsprechenden Regelprüfungen erfolgten als Hauptprüfung 2025 – in deren Zuge außerdem die letzte Sonderprüfung erfolgte – und 2019 sowie als sogenannte Einfache Prüfung 2022. Mit Ausnahme der Hauptprüfung 2025 wurde ein durchgehend guter Zustand festgestellt.

Aufgrund der bekannten konstruktiv bedingten Defizite dieser Bauweise aus den 1960er-Jahren werden Bauwerke dieser Art von Hessen Mobil mindestens jährlich sondergeprüft. Wie bereits ausgeführt, fand diese Sonderprüfung Ende April 2025 letztmalig statt. Hierbei wurden die erwähnten Längsrisse festgestellt und die Brücke wurde daraufhin aus Sicherheitsgründen gesperrt.

Frage 10: Wie wurde festgestellt, dass die Tragfähigkeit der Brücke aufgrund der festgestellten Risse nicht mehr gewährleistet ist?

Die konstruktionsbedingten Defizite der Brücken, die mit dem sogenannten Spannblochverfahren hergestellt wurden, wurden erstmalig durch das Bundesverkehrsministerium Ende 2021 dokumentiert.

Wie in der Vorbemerkung angeführt, haben Erkenntnisse aus Brandenburg gezeigt, dass bei diesem Spannblochverfahren – unabhängig vom verwendeten Spannstahl – eine Spannungsrissskorrosion einsetzen kann. An der Brücke am Altstädter Bahnhof in Brandenburg führten die damit einhergehenden Spannstahlbrüche zu Betonlängsrisse.

Die B-45-Talbrücke bei Bad König wurde seit Bekanntwerden dieses Schadensmechanismus engmaschig durch Sonderprüfungen überwacht und durch Spannstahlbehebungen und Berechnungen untersucht. Das Rissbild und dessen Entwicklung entsprechend den Erkenntnissen aus Brandenburg wurden bei der Sonderprüfung 2025 festgestellt. Weiterhin wurden Bohrkerne entnommen, um die Risstiefe zu eruieren. Nach Ausschluss anderweitiger Schadenshypothesen muss aufgrund der Prüfungsergebnisse, in Verbindung mit den Erkenntnissen aus der Spannstahlbehebung, von einer Ursache analog zur Brücke in Brandenburg ausgegangen werden.

Frage 11: Warum wurde der Zustand der Brücke laut Angaben von Hessen Mobil bis zu der Sonderprüfung Ende April 2025 als „gut“ bewertet?

Frage 27: Inwieweit werden infolge der aktuellen Ereignisse landesweit weitere Brücken gleichen Bautyps und Alters untersucht oder häufiger überprüft?

Frage 28: Erwägt die Landesregierung, die Frequenz der Sonderprüfungen für Brücken gleichen Bautyps zu erhöhen?

Frage 29: Welche Konsequenzen zieht die Landesregierung aus der aktuellen Situation für die Organisation, Durchführung und Bewertung von Brückenprüfungen in Hessen?

Das Hauptziel der regelmäßigen Brückenprüfung gemäß DIN 1076 ist es, die Sicherheit der Brücke und ihrer Nutzer zu gewährleisten. Dazu gehört die Erkennung von Schäden wie Risse, Korrosion oder Materialermüdung, die die Tragfähigkeit der Brücke beeinträchtigen könnten.

Es gilt festzuhalten, dass solche Schäden bei der B-45-Talbrücke bei Bad König rechtzeitig erkannt worden sind, um die aus Gründen der Sicherheit und Ordnung notwendige Brückenspernung zu veranlassen, ohne dass es während des Betriebs zu größeren Schäden oder im Extremfall zu einer Havarie kam. Da die Bauwerksprüfung ihren Zweck erfüllt hat, müssen keine Konsequenzen für den Verwaltungsbereich der Bauwerksprüfung gezogen werden.

Die Organisation und Durchführung der Brückenprüfungen funktionieren in Hessen sehr gut: Die Prüfungen werden stets innerhalb der durch DIN 1076 geregelten Fristen – Hauptprüfung alle sechs Jahre, sogenannte Einfache Prüfung alle drei Jahre – umgesetzt. Da bestimmte Schadensmechanismen sich nicht über mehrere Jahre, sondern auch innerhalb kürzerer Zeitspannen entwickeln, wird der Turnus der regelmäßigen Brückenprüfungen in solchen Fällen auf der Grundlage ingenieurtechnischer Bewertungen verdichtet, indem Brückenprüfungen aus besonderem Anlass vorgesehen werden. Sowohl die B-45-Talbrücke bei Bad König als auch die vier anderen Brücken dieser Art wurden mindestens jährlich sondergeprüft. Ich verweise hierzu auf die Antwort zur Frage 9.

Ein wichtiger hessischer Beitrag zu Sicherheit und Ordnung im Zusammenhang mit der Festlegung des Prüfturnus stellt das bei Hessen Mobil entwickelte und veröffentlichte Tool dar, mit welchem sich für spannungsrissskorrosionsgefährdete Bauwerke objektbezogen ein Mindestprüfturnus ermitteln lässt, der im Rahmen von Sonderprüfungen in Hessen auch stets umgesetzt wird.

Die Rissentwicklung an der B-45-Talbrücke bei Bad König entwickelte sich wegen des Bautyps und des damit im Zusammenhang stehenden Schadensmechanismus, welcher primär durch Längsrisse gekennzeichnet ist, innerhalb eines eher kürzeren Zeitraums, sodass die Zustandsnote der vorher mit der Zustandsnote 2,3 bewerteten Brücke seit der Feststellung der Risse aufgrund der Auswirkungen auf die Tragsicherheit nun deutlich schlechter ist.

In besonderen Fällen mit Schadensmechanismen, die sich beispielsweise innerhalb sehr kurzer Zeitspannen oder auch spontan entwickeln können, kann es auch notwendig werden, den Prüfturnus weiter zu reduzieren, gegebenenfalls bis zu Dauerüberwachungen mittels Monitoringsystemen. Für Bauwerke des gleichen Bautyps wie die B-45-Talbrücke bei Bad König, welche mit dem sogenannten Spannblochverfahren errichtet wurden, wird durch die Landesregierung aus den zuvor genannten Gründen und auch auf der Grundlage bundesweiter Erfahrungen mit dem Betrieb solcher Bauwerke im ungeschädigten Zustand keine Notwendigkeit einer weiteren Verdichtung der für die betroffenen Bauwerke angeordneten Sonderprüfungen gesehen.

Frage 12: Welche Untersuchungsmethoden wurden bei den bisherigen Prüfungen eingesetzt, und unterscheiden sich diese von den bei der Sonderprüfung eingesetzten Methoden?

Die Risse wurde im Rahmen einer handnahen Hauptprüfung nach DIN 1076 bzw. der in diesem Zuge durchgeführten Sonderprüfung visuell festgestellt. Über den Umfang einer turnusmäßigen Hauptprüfung hinaus wurden der Spanngliedverlauf genauer untersucht und die Risstiefe am Bohrkern eruiert.

Frage 13: Warum wurde trotz bekannter Bedeutung der Brücke kein Notfall- oder Krisenplan für den Ausfall einer zentralen Nord-Süd-Verbindung im Odenwald vorgehalten?

Für die vielen ungeschädigten Bauwerke in Hessen mit entsprechender Verkehrsbedeutung, zu denen bis zur Sonderprüfung im April 2025 auch die B-45-Talbrücke bei Bad König gerechnet wurde, kann aus wirtschaftlichen sowie kapazitiven Gründen kein Notfall- oder Krisenplan vorgehalten werden.

Mit der Feststellung der Längsrisse in Bad König wurden unmittelbar Redundanzen im Verkehrsnetz durch die Beschilderung der Umleitung aktiviert. Gleichzeitig wird der Krisensituation durch die Einrichtung der Taskforce sowie der Nutzung der Beschleunigungspotenziale, welche durch Gesetzgebung geschaffen wurden, Rechnung getragen.

Frage 14: Welche Konstruktionsmerkmale weist die Brücke auf, und welche Bedeutung haben diese Merkmale für die aufgetretenen Schäden?

Bei der Brücke handelt es sich um eine Spannbeton-Hohlkastenbrücke. Der Überbau spannt als Durchlaufträger über drei Felder mit Stützweiten von 37,50, 41,60 und 37,50 m. Der Hohlkasten ist bekriechbar.

Das Bauwerk wurde 1961 mit dem sogenannten Spannblochverfahren errichtet, bei dem es zu Korrosionsvorgängen kommen kann. Es wird im Übrigen auf die Vorbemerkung verwiesen.

Frage 15: Welche Instandsetzungs- oder Verstärkungsmaßnahmen wurden an der Brücke seit ihrer Instandsetzung 2010/2011 durchgeführt?

Nach 2010 wurden durch die zuständige Straßenmeisterei Unfallschäden ausgebessert und Beschilderungen angepasst. Grundhafte Instandsetzungs- sowie Verstärkungsmaßnahmen fanden seit 2010 nicht mehr statt. Hierfür gab es keine Notwendigkeit, da bis zur Hauptprüfung 2025 ein durchgehend guter Zustand festgestellt wurde.

Frage 16: Wäre eine Sanierung der Brücke grundsätzlich möglich gewesen, und weshalb wird diese nun ausgeschlossen?

Eine Sanierung des Bauwerks, welche eine Verstärkung zur Verbesserung der Tragfähigkeit beinhalten muss, wäre nach derzeitigem Kenntnisstand nicht möglich gewesen. Diese Bewertung

stützt sich auf Erfahrungen des Bundes mit vergleichbaren Bauwerken. Hintergrund ist insbesondere die Tatsache, dass der Korrosionsvorgang des Spannstahls, welcher wegen des Tragkraftverlusts zur Rissbildung führte, im Inneren der Spannbetonkonstruktion stattfindet und das Ausmaß des Spannstahlausfalls und damit das notwendige Verstärkungsmaß unklar sind. Hinzu kommt, dass Korrosion im Inneren des Bauwerks nicht geheilt oder gestoppt werden kann und damit ein fortschreitender Schädigungsprozess vorliegt.

Frage 17: Seit wann steht fest, dass ein Abriss unumgänglich ist, und wer hat diese Entscheidung getroffen?

Hessen Mobil hat diese Entscheidung auf Basis einer fachlichen Bewertung zum Zeitpunkt der Sperrung getroffen. Grund dafür sind die irreparablen Schäden aufgrund der Konstruktion.

(Abgeordneter Dr. Stefan Naas: „Seit wann“ war die Frage!)

– Ich kann es nur wiederholen.

Frage 18: Welche Varianten eines Ersatzneubaus werden derzeit geprüft, und wie lange würde deren Realisierung voraussichtlich dauern?

Die Variantenbewertung ist Bestandteil der Planung für den Ersatzneubau.

Frage 19: Ist die Errichtung einer Behelfs- oder Interimsbrücke zur kurzfristigen Wiederherstellung der Verbindung geplant und, falls ja, in welchem Zeitrahmen?

Auch eine Behelfsbrücke, welche in Seitenlage zum Bestandsbauwerk errichtet werden müsste, ist zu planen und baurechtlich abzusichern. Aus Sicht von Hessen Mobil ergeben sich hier große zeitliche Nachteile, etwa aufgrund der Notwendigkeit zusätzlicher Rampen zur Anbindung an den Dammbereich der Bundesstraße mit größeren Erdarbeiten im Retentionsraum. Insofern ist es zielführender, wenn sich Hessen Mobil auf den schnellstmöglichen Ersatzneubau in gleicher Lage konzentriert.

Frage 20: Wird ein förmliches Planfeststellungsverfahren erforderlich sein, oder wird das Ersatzbauvorhaben nach Bundesfernstraßengesetz ohne Planfeststellung umgesetzt?

Ziel ist es, die baurechtlichen Voraussetzungen ohne die Durchführung eines langjährigen Planfeststellungsverfahrens zu schaffen.

Frage 21: Welche Schritte unternimmt die Landesregierung zur Beschleunigung der Planung, Genehmigung und Realisierung des Neubaus?

Mit der Absicht eines schnellstmöglichen Ersatzneubaus hat die Landesregierung als Sofortmaßnahme Hessen Mobil gebeten, eine behördenübergreifende Taskforce einzurichten. Ziel ist es, dass alle Beteiligten in enger und konstruktiver Zusammenarbeit möglichst schnelle und pragmatische Lösungen finden.

Insbesondere aufgrund der verkehrlichen Bedeutung des Brückenbauwerks, das täglich von etwa 16.000 Fahrzeugen befahren wurde, wird Hessen Mobil im Rahmen der rechtlichen Vorgaben nun alle Möglichkeiten ausschöpfen, um die planerische Vorbereitung sowie die bauliche Umsetzung des Ersatzneubaus größtmöglich zu beschleunigen.

Neben dem Vorhaben, den Ersatzneubau ohne ein langwieriges Planfeststellungsverfahren zu errichten, prüft Hessen Mobil zusätzlich, ob das Ausschöpfen von Entscheidungsspielräumen durch eine funktionale Ausschreibung sowie erweiterte Vergabekriterien, insbesondere der Bauzeit, wie sie beispielsweise beim Ersatzneubau der Rahmedetalbrücke im Zuge der A 45 bei Lüdenscheid zur Anwendung kamen, zu einer weiteren Verkürzung der Planungs- und Bauzeit beitragen kann.

Frage 22: Welche Aufgaben, Zusammensetzung und Kompetenzen hat die eingerichtete Taskforce zur Bewältigung der Brückensituation?

Neben den Fachabteilungen von Hessen Mobil nehmen unter anderem Fachbehörden des Odenwaldkreises, die Kommunen Bad König und Michelstadt, das Regierungspräsidium Darmstadt sowie Vertreter der Deutschen Bahn, der VIAS und der Polizei teil.

Bei der Taskforce handelt es sich um ein behördenübergreifendes Expertengremium. Ziel ist es, direkt und auf kurzem Wege Informationen auszutauschen und Entscheidungen herbeizuführen.

Frage 23: Wie oft hat die Taskforce inzwischen getagt?

Die Taskforce hat bislang einmal getagt. Kickoff-Termin war am 20. Mai 2025. Weitere Treffen sind bereits abgestimmt und terminiert. Die nächste Sitzung der Taskforce findet am 17. Juni 2025 statt.

Frage 24: Welche konkreten Erkenntnisse hat die neu eingesetzte Taskforce bislang zutage gebracht?

Themen der ersten Taskforce-Sitzung waren der Abriss, der Neubau und die verkehrliche Situation. Hessen Mobil stellte im Rahmen des Termins das Konzept zum Abbruch der Talbrücke vor. Die Beteiligten signalisierten ihre Zustimmung. Zudem wurde über die aktuelle verkehrliche Situation gesprochen. Weitere Optimierungen wie die Anpassung der Beschilderungen sollen schnellstmöglich umgesetzt werden. Es konnten auf kurzem Weg schnelle und effiziente Lösungen erzielt werden, die es Hessen Mobil ermöglichten, das Abrisskonzept zu finalisieren und die Planung des Neubaus fortzusetzen.

Frage 25: Wie viele Brücken gleichen Bautyps gibt es im Zuständigkeitsbereich des Landes?

Mit der Brücke in Bad König-Zell gibt es im Zuständigkeitsbereich von Hessen Mobil im Zuge von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen fünf Brückenbauwerke, die mit dem Spannbalkverfahren errichtet wurden.

Frage 26: Welche sind dies?

Zusätzlich zum Bauwerk bei Bad König sind dies:

- L 3384, Unterführung DB in Borken,
- L 3148, Unterführung Schwalm bei Uttershausen,
- B 43, Überführung Anschlussstelle B 43, Opeltor bei Bischofsheim,
- K 33, Unterführung Eder bei Bergheim (Ederbrücke).

Frage 30: Welche Änderungen der Infrastrukturpolitik, insbesondere hinsichtlich des Brückenerhalts, plant die Landesregierung vor dem Hintergrund dieses Vorfalls?

Die Landesregierung hat sich zur Verstärkung der Investitionen in den Landesstraßenbau, inklusive Ingenieurbauwerke, bekannt. Dabei soll der Grundsatz „Erhaltung vor Neubau“ beibehalten werden. Auch beim Bund setzt sich die Landesregierung dafür ein, dass eine ausreichende Finanzierung gesichert ist, um den im Mittel guten Bauwerkszustand bei hessischen Bundesstraßen mindestens auf gleichbleibendem Niveau zu halten.

Um notwendige Ersatzneubauten künftig möglichst schnell realisieren zu können, wird die Landesregierung mit dem Vorgehen in Bad König und einer Begleitdokumentation pilothaft einen Rahmen entwickeln, um die durch die aktuelle Gesetzgebung geschaffenen Beschleunigungspotenziale in der Planung sowie der baulichen Umsetzung größtmöglich auszuschöpfen.

Mein Haus hat jüngst einen zusätzlichen Mittelbedarf aus dem angekündigten Sondervermögen des Bundes eruiert, unter anderem für die Erhaltung der Brücken im Zuge der Landesstraßen. Diese Mittel sollten aus meiner Sicht ergänzend zu den im Haushalt bereitgestellten Mitteln eingesetzt werden, um den Zustand der Bauwerke im Bereich der Landesstraßen insgesamt zu verbessern.

Frage 31: Welche Maßnahmen wurden hinsichtlich Kommunikation und Information gegenüber Bürgern, Kommunen, Unternehmen und Verbänden seit Bekanntwerden der Sperrung ergriffen?

Zur Unterrichtung der Öffentlichkeit und hinsichtlich der Kommunikation gegenüber dieser sind folgende Maßnahmen zu nennen:

- Vor-Ort-Termin der Landesregierung und Hessen Mobil mit Pressevertreterinnen und -vertretern, Landtagsabgeordneten, Vertreterinnen und Vertretern von Landkreis und Kommunen sowie Wirtschaftsverbänden am 4. Juni 2025,
- Anberaumung einer Bürgerversammlung der Stadt Bad König am 11. Juni 2025 zum persönlichen Dialog,
- regelmäßige Folgeveranstaltungen zum aktuellen Informationsaustausch, auch zum Beispiel mit Beteiligung von regionalen Unternehmen,
- telefonische Hotline zum Regionalbüro Südhessen,
- Einrichtung eines Informationskanals über WhatsApp für das Projekt,

- Einrichtung einer Projektseite und einer FAQ-Reihe mit regelmäßigen Updates auf der Website von Hessen Mobil.

Darüber hinaus finden enge Abstimmungen mit dem Landkreis und den Städten im Rahmen der Taskforce und durch gemeinsam initiierte Bürgerversammlungen statt. Regionale Verbände und Unternehmen können jederzeit über E-Mail-Kontakt und Telefon an Hessen Mobil herantreten.

Abgeordneter Dr. Stefan Naas:

Ich will es schon einmal ankündigen: Ich habe eine ganze Reihe von Nachfragen. – Ich möchte mich erst einmal herzlich bedanken. Das war jetzt eine sehr ausführliche Beantwortung, und ich glaube, da können wir sehr gut einsteigen.

Die erste Frage. Haben Sie denn die fünf Brücken gleicher Bauart mittlerweile überprüft, oder bleiben wir da einfach im Turnus? Sie haben sie dankenswerterweise genannt, aber meine erste Reaktion wäre jetzt: Da gehen wir sofort hin und gucken, ob wir da auch 3 m lange Risse finden – es besteht ja auch ein zeitlicher Zusammenhang zu Brandenburg.

Die zweite Frage. Wie lang war die Restlaufzeit bei der Nutzungsdauer der Brücke? Wir haben das bei der Salzbachtalbrücke auch schon einmal diskutiert im Jahre 2019. Damals ist herausgekommen, dass die Brücke längst überfällig war und eigentlich schon zur Erneuerung anstand. Das würde mich auch interessieren, weil natürlich klar ist: Das sind Brückenbauwerke aus den Sechzigerjahren. Die sind für einen anderen Schwerlastverkehr ausgewiesen gewesen. Die sind über viele Jahre überbeansprucht worden. Da ist natürlich die Frage: War diese Brücke schon sozusagen auf der Liste, oder war das eine, die noch nicht abgängig war, wo man der Auffassung war, die hat eigentlich noch zehn oder zwölf oder auch 20 Jahre?

Die dritte Frage in dem Zusammenhang. Sie haben jetzt gesagt, Sie streben in dem Bereich keine Planfeststellung an. Bin ich da richtig informiert, dass Sie sich dann auf die Erleichterungsnovelle beziehen, was das Bundesfernstraßengesetz angeht, und da insbesondere § 33? Das ist ja ein schönes Thema für eine Bundesstraße. Aber dann wäre die Frage: Was machen wir eigentlich bei Landesstraßen?

Minister Kaweh Mansoori:

Wenn Sie erlauben, Herr Vorsitzender, würde ich ein paar allgemeine Bemerkungen machen und dann Herrn Dr. Schüler bitten, detaillierter auf die Fragen einzugehen, die teilweise sehr fachlich sind. Zunächst einmal kann ich Ihnen jetzt nicht die genaue Vorschrift nennen, aber ja, es geht im Grunde um die Ausnutzung des Planungsbeschleunigungsgesetzes auf der Bundesebene, das im Bundesfernstraßengesetz seinen Niederschlag gefunden hat. Welche Vorschrift das genau ist, das kann möglicherweise Herr Dr. Schüler gleich sagen.

Eine Restlaufzeit war nach meinem Kenntnisstand hier nicht bekannt, und was die weitere Überprüfung der Brücken betrifft: Alle, die ich genannt habe, sind sozusagen in der verdichteten Sonderprüfung und werden quasi jährlich einer weiteren Prüfung unterzogen. Wann die nächsten

Überprüfungstermine sind, das können gegebenenfalls Sie sagen, Herr Dr. Schüler, ich kann es nicht.

LtdMinR Dr. Schüler:

Ganz kurz zu der Frage nach der Restnutzungsdauer. Die Restnutzungsdauer wird immer im Hinblick auf Brückenbauwerke berechnet, wo es um Ermüdungserscheinungen geht bzw. wo es um Ermüdungsnachweise geht. Diese Ermüdungsproblematik stellte sich aber nicht bei der Talbrücke, weil es hier um Korrosionserscheinungen geht. Das ist die Problematik mit diesem Spannbalkenverfahren. Deswegen gibt es für diese Art von Brücken keine Restnutzungsdauer, die berechnet wurde. Das ist das eine.

Das andere mit den Sonderprüfungen hat der Minister gesagt. Für die anderen vier Brücken, wo es auch dieses Spannbalkenverfahren gab, werden jährlich Sonderprüfungen durchgeführt. Diese jährlichen Sonderprüfungen werden natürlich weiter fortgesetzt. Wenn sich dort Erkenntnisse ergeben, wird das noch engermaschiger gemacht. Das ist letztlich im Fokus von Hessen Mobil, seitdem das vom Bundesverkehrsministerium auf Grundlage der Feststellung in Brandenburg am Altstädter Bahnhof dokumentiert wurde.

Planfeststellung. Sie haben § 33 angeführt. § 33 bezieht sich auf das Hessische Straßengesetz. Wir haben hier eine Bundesstraße. Insoweit ist § 17 Absatz 1 Satz 2 des Fernstraßengesetzes anzuwenden.

(Abgeordneter Dr. Stefan Naas: Sie haben recht! Ich war im falschen Gesetz!)

§ 17 Absatz 1 Satz 2 bezieht sich nicht auf die letzte Novelle vom Planungsbeschleunigungsgesetz, sondern auf die vorherige vom 03.03.2020, wo in Analogie zur 17. BImSchV festgelegt wurde, dass nur bei baulich erheblichen Erweiterungen ein Planfeststellungsverfahren in Betracht kommt. Wo es um Anpassungen geht, um technisches Regelwerk und so etwas, hat der Gesetzgeber klar gesagt: Dies sind Ersatzneubauten, und das muss im Rahmen von Ersatzneubauten bleiben. Da kann ein Planfeststellungsverfahren ausgeschlossen werden, bzw. es ist keine Änderung im Sinne des § 17 Absatz 1 Satz 1.

Abgeordneter Dr. Stefan Naas:

Ich bleibe dabei: Ich fordere, dass Sie einmal schauen, wie es bei den anderen fünf Brücken aussieht und nicht erst, wann das in acht, zehn oder zwölf Monaten ansteht. Aber gut, das müssen Sie wissen.

Ich habe noch ein paar andere Fragen. Für mich war ganz spannend, dass Sie gesagt haben, Sie versuchen, die artenschutzrechtlichen Genehmigungen möglichst schlank zu halten bei der Vergabe zum Abriss. Was muss ich mir darunter konkret vorstellen? Haben wir da auch wieder Hindernisse, selbst beim Abriss? Bei mir gilt der Satz: Not kennt kein Gebot. Da müsste doch der Artenschutz eigentlich ein bisschen hintanstehen. Wenn die Brücke zusammenfällt, ist dem Artenschutz auch nicht Rechnung getragen.



Dann habe ich noch eine Frage. Sie sprachen davon, dass Sie einen Zeitplan für den Neubau noch nicht machen können, weil Sie jetzt erst einmal beim Abriss sind. Gibt es denn schon eine grobe Einschätzung? Es gibt ja konkrete Forderungen auch der IHK aus dem Bereich, die da sagen, vier Jahre ist zu lang, zwei Jahre wäre wünschenswert. Jetzt haben Sie einen Zeitplan für den Abriss vorgelegt. Da sind wir einmal optimistisch, insbesondere was das Können der Verwaltung angeht. Aber wenn wir einmal unterstellen, das klappt alles – wir haben ja gute Sprengmeister in Deutschland; ich schätze, es wird eine Sprengung –, dann ist das Ding im August weg. Dann wird der Schutt beseitigt. Sie haben auch schon gesagt, wann die Bahn wieder fahren kann. Das ist auch sehr gut. Aber dann könnten wir ja loslegen, und dann gäbe es auch eine grobe Perspektive, wann die Brücke wieder steht.

Minister Kaweh Mansoori:

Herr Abgeordneter, ich gehe gerne auf die ergänzenden Fragen ein. Es gibt ein abgestuftes Prüfprogramm – das hatte ich auch dargestellt –: sechs Jahre, drei Jahre, wenn wir was finden, Sonderprüfung, ein Jahr auf der Basis ingenieurfachlicher Überprüfung. Dies wird natürlich auch kontinuierlich überarbeitet, und wenn es angezeigt ist, wird der Turnus auf der Basis ingenieurfachlicher Überprüfung noch weiter verdichtet.

Man muss grundsätzlich an der Stelle betonen: Das Prüfprogramm hat gegriffen. – Jetzt so eine Panik zu verbreiten und zu sagen, alle Brücken, die wir im Land haben, sind jetzt einsturzgefährdet, das wäre nicht sachgerecht. Vielmehr gibt es ein abgestuftes Prüfprogramm, und dort, wo es ingenieurfachlich angezeigt ist, wird es auch über ein Jahr hinaus weiter verdichtet. Diese Überprüfungen finden jetzt fortlaufend statt. Je nachdem, welches Ergebnis die haben, können wir hier gerne auch in weiteren Sitzungen des Ausschusses wieder berichten.

Was das Vergabeverfahren betrifft, streben wir eine funktionale Ausschreibung für den Brückenneubau an. Das heißt, Planung und Bau sollen aus einer Hand erfolgen. Das bietet ein erhebliches Geschwindigkeitspotenzial. Aber was die Wiederinbetriebnahme des Neubaus betrifft, das kann man redlicherweise jetzt noch nicht sagen, weil das ein Stück weit auch davon abhängt, wie die Abrissarbeiten verlaufen werden. Erst dann können wir einen realistischen, tragfähigen Zeitplan vorstellen. Aber wichtig ist, glaube ich, dass wir auf der Wegstrecke eine enge Kommunikation miteinander haben und auch mit den unterschiedlichen Akteuren in der Taskforce immer wieder auch über die Zwischenstände offen sprechen, weil da mögliche weitere Beschleunigungspotenziale identifiziert werden können.

Aber dadurch, dass wir gesagt haben, wir gehen sofort den Abriss an, wir gehen auf eine funktionale Ausschreibung, wir nutzen die Beschleunigungspotenziale aus dem Bundesgesetz und verzichten auf die Planfeststellung, haben wir ja schon den Hinweis gegeben: Alles, was möglich ist, soll auch umgesetzt werden. – Trotzdem wäre es nicht redlich, jetzt irgendwelche Monats- oder Jahreszahlen in den Mund zu nehmen, die dann nach den Abrissarbeiten womöglich nicht gehalten werden können.

Was das Thema Artenschutzrecht betrifft: Die erforderlichen Ausnahmen sind bereits erteilt. Das heißt, wir gehen nicht davon aus, dass da Hürden im Weg stehen. Das gilt aber nur für die Abrissarbeiten. Für den Neubau können wir dazu eine Aussage machen, wenn wir im Rahmen der Planungen so weit sein werden.

Abgeordneter **Dr. Stefan Naas:**

Vielen Dank an die Kollegen, dass ich das ein bisschen portionieren darf. – Dann habe ich noch eine Frage. Wie gesagt, es geht nicht um alle Brücken, es geht um fünf, wie Sie selbst vorgetragen haben. Aber lassen wir das.

Die Brücke ist gesperrt worden am 29. April, abends, sofort nach Überprüfung. Jetzt haben Sie eine tolle Taskforce gemacht. Warum tagt die erst am 20.05. – das ist fast ein Monat – und dann wieder, haben Sie gesagt, am 17.06., also monatlich. Warum eigentlich erst einen Monat später? Es war doch klar, was das für einen Druck gibt. Warum hat das so lange gedauert?

Minister **Kaweh Mansoori:**

Wenn wir uns einmal anschauen, wie üblicherweise die Zeitabläufe sind, wenn eine Brücke vom Netz genommen wird, und wir uns diese Situation hier anschauen: dass die Ausschreibung für den Abriss schon raus ist, der Bund schon die Finanzierung für den Abriss freigegeben hat und die Abrissarbeiten in wenigen Wochen beginnen können. Das ist ein Tempo, da ist mir jetzt, ehrlich gesagt, kein anderes Infrastrukturprojekt bekannt, wo das so schnell ging. Alle Akteure sind sofort zur Tat geschritten. Wir versammeln die jetzt etwa im Monatsturnus, um sozusagen die unterschiedlichen Erkenntnisse übereinanderzulegen und auch wechselseitig zu gucken, welche Hausaufgaben es gibt. Aber es ist nicht so, dass außerhalb dieser Taskforce-Sitzungen niemand arbeiten würde, sondern nur weil die Kolleginnen und Kollegen von Hessen Mobil im Grunde schon in der Nacht übergegangen sind zur Arbeit, ist es möglich, dass wir jetzt schon eine Ausschreibung draußen haben und in wenigen Wochen der Abriss beginnen kann.

Abgeordneter **Klaus Gagel:**

Herr Minister, ich will das ganze Thema noch ein bisschen in die Verallgemeinerung hineinbringen. Sie haben eben die vier ähnlichen Brückenbauwerke bedacht. Nichtsdestotrotz wissen wir aus der Zeit dieser Wahlperiode – wir haben das Thema schon oft im Plenum gehabt; wir haben unser Thema Brückenbauwerke in Hessen auch als Aktuelle Stunde gehabt –, dass dringender Handlungsbedarf angesagt ist. Sie erinnern sich vielleicht an die Diskussion. Was man feststellen muss, ist, dass die Landesregierung hier immer noch reaktiv handelt. Das heißt, irgendwas muss passieren, damit dann Maßnahmen ergriffen werden.

Meine Frage ist, und das bezieht sich selbstverständlich ganz besonders auf die vier ähnlichen Brückenbauwerke: Wann kommt denn die Landesregierung zu dem Punkt, proaktiv zu agieren? Das heißt, zu sagen: Für diese fünf Brückenbauwerke haben wir schon die Planung, da haben wir schon alles gemacht, da steht auch schon eine Taskforce für den Fall. Wir müssen das Ding

schließen, und wir müssen es sprengen, um einfach auch Zeiten zu verkürzen, damit wir sofort handlungsfähig sind.

Minister Kaweh Mansoori:

Herr Abgeordneter, ehrlich gesagt habe ich das weniger als Frage, sondern eher als in eine Frage eingekleidetes politisches Statement verstanden, das ich auch nicht besonders realistisch finde. Denn man darf den Leuten auch keinen Sand in die Augen streuen. Wir können nicht jedes Infrastrukturprojekt gleichzeitig anpacken, sondern das muss man doch in einer vernünftigen Form miteinander priorisieren. Es gibt gar nicht die Planungskapazitäten, um jetzt für jedes Brückenbauwerk schon den Ersatzneubau zu planen.

Es gibt eine Ausnahme, was die B-43-Überführung betrifft, eine der vier Brücken, die ich genannt hatte. Da ist der Neubau für 2025 geplant. Im Übrigen müssen die Dinge natürlich priorisiert werden. Wenn jetzt Schadensereignisse eintreten, die im Rahmen der vorherigen Überprüfung nicht vorhersehbar gewesen sind, dann müssen Sie halt ad hoc handeln. Ja, es wird sich nicht ausschließen lassen, dass es auch an anderen Stellen, wenn außergewöhnliche Schadensereignisse eintreten, die nicht absehbar sind, zu Ad-hoc-Entscheidungen kommen wird. Gerade deswegen überprüfen wir in den entsprechenden Schritten und in dem entsprechenden Turnus diese Bauwerke, damit wir uns eben auf die Situation vorbereiten können. Aber da, wo wir mehr Zeit haben, sind wir auch vorbereitet. Ich glaube, wir haben in dem Fall unter Beweis gestellt, dass wir auch ad hoc handlungsfähig sind.

Abgeordnete Katy Walther:

Ich habe eine Frage zu einer Antwort auf unseren Dringlichen Berichts Antrag „Brückenbauwerke in Hessen“. Ich beziehe mich jetzt auf unsere Kleine Anfrage, die ja noch nicht beantwortet worden ist, aber zum selben Thema, zu dieser Talbrücke. In der Antwort auf unseren Dringlichen Berichts Antrag „Brückenbauwerke in Hessen“ vom 20.11.2024 hieß es, dass keine Brücke in den nächsten Jahren aus der Nutzung falle. Wir haben genau danach gefragt. Bis zur Untersuchung im April wurde der Zustand des Bauwerks als gut bewertet. Aber kurz darauf ist sie dann akut einsturzgefährdet und voll gesperrt.

Wie kommt es also zu dieser offensichtlichen Fehleinschätzung? Denn zwischen den einzelnen Zeiten wurde der Zustand der Brücke total anders eingeschätzt.

Minister Kaweh Mansoori:

Ich glaube, die Frage hatte ich schon beantwortet, Frau Abgeordnete. Im Rahmen der vorherigen Überprüfung ist diese Rissbildung nicht aufgefallen, und deswegen hat sich natürlich durch die letzte Sonderprüfung das Schadensbild erheblich anders dargestellt. Deswegen sind wir dann auch zu der Bewertung gekommen, dass aus Sicherheitsgründen die Brücke vom Netz genommen werden muss.

Abgeordnete Katy Walther:

Ich habe das mit Absicht noch einmal gefragt, weil sich mir dann die Frage stellt, wenn es bei der Sichtprüfung nicht aufgefallen ist, warum man nicht doch für diese anderen Brücken, die ja auch offensichtlich beschädigt sind oder wo zumindest eine Gefahr besteht, auf ein Monitorverfahren zurückgreift, indem man da vielleicht Sensoren anbaut oder was auch immer. Für mich ist die Frage, warum man sich in Zukunft darauf verlässt und nicht Sensoren oder so etwas anbaut, wenn wir da jetzt nichts sehen, aber die Wahrscheinlichkeit besteht, dass es schon kurz darauf anders sein kann.

Minister Kaweh Mansoori:

Ich kann mich da nur noch einmal wiederholen. Dort findet eine fortwährende ingenieurfachliche Bewertung statt. Bei den vorherigen Bewertungen ist der Zustand anders bewertet worden als bei der letzten Überprüfung. Aber natürlich wird jetzt im Zuge der Erfahrungen bei dieser Brücke auch überprüft, was das möglicherweise für die Prüfintervalle an anderen Stellen bedeutet, ob die ingenieurfachliche Bewertung angepasst werden muss. Es ist aber jedenfalls eine ingenieurfachliche Bewertung, wann und in welcher Form bestimmte Schadensereignisse zu erwarten sind und deswegen wann und in welcher Form eine Überprüfung der Brücken stattfindet.

Abgeordneter Dr. Stefan Naas:

Ich will direkt anschließen an das Thema der Kollegin. Sie haben bei den Ausführungen zur Taskforce so ein bisschen das Bild vermittelt, alles sei ganz schnell hier im Lande Hessen. – Ich sehe das nicht so. Ich hätte als Allererstes an Ihrer Stelle die sofortige Überprüfung der weiteren vier Brücken angeordnet, mit oder ohne Sensorik, schon um ein bisschen besser zu schlafen.

Zweitens hätte ich sofort die Taskforce einberufen; denn die Taskforce hindert Sie und Hessen Mobil nicht, tätig zu werden. Ich habe keine Zweifel – Sie haben es ja gut dargestellt –, dass Hessen Mobil natürlich sofort ab der Schadensmeldung tätig geworden ist bezüglich der Ausschreibungsunterlagen usw. Aber es geht auch um die Abstimmung mit den Behörden; so habe ich Sie auch verstanden. Da hätte man sehr schnell zusammenkommen können und nicht erst nach einem Monat oder nach einem knappen Monat. Das hätte ich mir als Taskforce schneller gewünscht.

Als Allerletztes, wie gesagt: Wir haben bei der Salzbachtalbrücke auch Sensorik gehabt. Jetzt werden Sie vielleicht ausführen, dass es da nicht geht, weil es ein ganz anderes Bauwerk ist. Wir haben ja viele hundert Brücken in Hessen, aber bei fünf Brücken gleichen Bautyps wäre es wirklich angezeigt, das jetzt nicht einem Zufall zu überlassen; denn es war ein gewisser terminlicher Zufall. Es hätte auch eine Woche später oder früher sein können.

Was mich so stark verunsichert an dieser Stelle, ist eben: Es gibt einen Termin, der ist festgesetzt, der ist mindestens einmal jährlich. Dann kommt der Termin, und dann wird die Brücke sofort

gesperrt. Da gibt es dann auch keine Frist mehr von zwei Wochen, sondern es wird sofort gesperrt. Wenn das der Fall ist, dann muss man bei allen weiteren vier Brücken zumindest jetzt sofort noch einmal überprüfen.

Ich habe noch eine Frage. Sie haben von dem Bedarf für Sondermittel gesprochen, der im Moment in Ihrem Hause eruiert wird und dass er schon berechnet wurde. Wie hoch sind denn da die Summen?

Abgeordneter **Klaus Gagel**:

Meine Frage ist recht kurz, und zwar frage ich, Herr Mansoori, nach der Finanzierung der Planung und des Neubaus. Der Bund ist als Straßenbulasträger für die Finanzierung zuständig. Ist die Finanzierung schon zugesagt, und, wenn sie noch nicht zugesagt ist, wann wird sie zugesagt werden? Wie ist da der aktuelle Stand?

Abgeordneter **Heiko Kasseckert**:

Ich will nur eine Anmerkung machen. Natürlich ist es wichtig, dass wir darüber aus Sicherheitsgründen diskutieren. Aber ich will zumindest feststellen, dass alles funktioniert hat. Alle Sensoren haben funktioniert und haben rechtzeitig vor einem Schadensfall sozusagen die Untauglichkeit der Brücke festgestellt, und sie wurde dann gesperrt.

(Abgeordnete Katy Walther: Ich denke, es gibt da keine Sensoren!)

Katy Walther, wir kommen auch nicht auf die Idee, zu fragen: Hat der vorherige Wirtschaftsminister vor zwei Jahren vielleicht nicht ordentlich gearbeitet und die Brücke nicht ordentlich geprüft? Hätte man diesen Schaden nicht vielleicht schon vor zwei oder drei Jahren sehen müssen?

Fakt ist, wir haben ein sauberes Verfahren, in dem Brückenbauwerke geprüft werden. Dieses Verfahren hat funktioniert, weil in diesem Verfahrensfall bei dieser Prüfung der Schaden aufgetaucht ist, und die Folge ist die Schließung. Es ist möglicherweise ein Punkt, dass man sagt: Wenn wir vergleichbare Brückenbauwerke haben, ist es ein Indiz, dass wir jetzt loslegen und diese Brücken auch in diese Richtung prüfen. Man kann auch darüber nachdenken – ich glaube, Herr Gagel hat es gesagt –, dass man bei Brückenbauwerken dieses Alters vielleicht bestimmte Dinge im Vorlauf oder auf Vorrat jetzt prüft oder vorbereitet. Mag alles sein.

Stefan, bei dieser Art von Schaden bei diesem Bauwerk, was jetzt vor uns ist, bei dieser Sanierung oder dem Neubau, von vier Wochen zu sprechen, warum es jetzt vier Wochen gedauert hat, bis eine Taskforce die Arbeit aufgenommen hat – da bitte ich euch doch wirklich, die Kirche im Dorf zu lassen. Wir kriegen eine Mitteilung am Freitagabend, die Brücke muss gesperrt werden. Dann wird erst einmal logischerweise ein ganzer Apparat angeschmissen. Dann ist die Folge aus einer Analyse, aus einer Bewertung, dass man sagt: Okay, darauf konzentrieren wir jetzt alle Kapazitäten im Sinne einer Taskforce. Die nimmt dann drei Wochen später die Arbeit auf.

Herr Minister, Sie haben den Zeitplan vorgestellt, dass wir jetzt schon sehr schnell die Ausschreibung haben, dass wir in naher Zukunft schon den Abriss der Brücke haben. Ich erinnere daran, wie oft und lange wir über Sanierungen, Teilschließungen oder teilweise Sperrungen von einer Seite und dann der anderen Seite diskutiert haben. Das haben wir mit der Schiersteiner Brücke erlebt, mit dem Abriss, dass am Ende der vollständige Abriss und der Neubau viel schneller, viel effektiver und auch sozusagen für die Verkehrswegeführung viel sinnvoller ist. Ich glaube, auch das muss man sagen: Da ist schnell eine Entscheidung getroffen worden, das Bauwerk abzureißen, neu zu bauen, bei aller Problematik mit der Umleitung, die daraus entsteht. Das ist doch völlig klar. Aber das kann man weder einem Ministerium noch einem Einzelnen, noch einer Partei oder sonst jemandem anlasten.

Wir müssen sehen, dass man jetzt vernünftige Lösungen findet, dass die Zeit möglichst kurz ist. Da habe ich nach den ersten Gesprächen, nach dem, was Sie heute vorgestellt haben, ein gutes Gefühl, dass man gesehen hat, wie schnell man herangehen kann und wie schnell die Dinge umgesetzt werden.

(Beifall CDU und SPD)

Abgeordneter Maximilian Ziegler (Vogelsberg):

Herr Kasseckert hat mir schon vorgegriffen. Ich wollte das im Prinzip unterstreichen. Wir reden ja hier – der Herr Minister hat es in der Antwort auf die Frage gesagt – von einem Haarriss von 0,1 mm Breite, 3 m lang, den man gefunden hat. Wenn Sie einmal eine Betonfläche gemacht haben, dann wissen Sie, dass diese Betonfläche voll von diesen Haarrissen ist. Hier hat der Prüfprozess also offensichtlich gegriffen. Die Verwaltung hat hier gute Arbeit gemacht. Das muss man, glaube ich, auch einmal herausstellen.

Herr Gagel, wir haben 43.000 Brückenbauwerke in Deutschland. Davon sind 18.000 vor 1970 gebaut worden. Sie müssen das jetzt auch einmal konkret machen, genauso wie Herr Naas. Wenn Sie, sage ich einmal, nicht alle zwei Tage einen Bohrkern aus einer dieser fünf Brücken ziehen, wollen Sie dann den Minister konkret verantwortlich machen, wenn irgendwas passiert? Die Prüfsingenieure wissen, was sie machen. Sie machen eine Prüfung einmal jedes Jahr. Die erfolgt offensichtlich gut und zuverlässig. Ich glaube, das ist doch ausreichend bei diesen Brücken. Das will ich noch einmal unterstreichen. Wir reden hier über Haarrisse, die gesehen worden sind. Das ist wirklich eine gute Arbeit.

Abgeordnete Katy Walther:

Vielleicht noch kurz zu dir, Heiko. Du hast gesagt, dass wir jetzt auch nicht fragen, ob der Minister vor zwei Jahren richtig gearbeitet hat. Ich finde das ein bisschen bemerkenswert, weil wir gerade am Anfang gehört haben, dass es Impulse aus Brandenburg sind, die sich zu diesen Prüfungen heute sozusagen verdichtet haben. Von daher glaube ich, das, was du uns gerade vorgeworfen hast, dass wir uns hier populistisch einer Sache annehmen, ist nicht der Fall.

Ich hätte noch eine Frage zur Taskforce Brückenbau. Es wurde gesagt, und in den Pressemeldungen steht es auch, dass die gegründet wurde und dann die Arbeit innerhalb von vier Wochen aufgenommen hat. Ich habe jetzt nachgeschaut. In alten Berichtsunterlagen, auch aus den Jahren 2019 und 2021, wird immer wieder von der Taskforce Brückenbau berichtet. Wir haben ja den Minister gestellt, von daher weiß ich das auch. Wir hatten diese Taskforce Brückenbau schon immer. Deshalb frage ich mich: Gab es die zwischenzeitlich nicht mehr? Waren da weniger Menschen beschäftigt? Oder warum musste man jetzt eine Taskforce Brückenbau gründen, und inwiefern unterscheidet die sich von der alten Taskforce Brückenbau?

Abgeordneter Klaus Gagel:

Die Frage nach der Finanzierung ist zwar noch nicht beantwortet, aber ich will noch einen Aspekt herausstellen, Herr Kasseckert und Herr Ziegler. Natürlich haben wir viele marode Bauwerke, alte Bauwerke aus den Sechziger- und Siebzigerjahren. Aber die Problematik, die wir doch haben, ist: Wir wissen, dass diese Bauwerke alt sind, dass sie teilweise marode sind, und wir sind hinter der Kurve. Wir agieren immer nur reaktiv. Wann kommen wir irgendwann in einen Zustand, um proaktiv zu agieren, indem wir sagen: „Okay, wir wissen das, und wir haben einen Status, in dem wir das abarbeiten, indem wir präventiv Brückenbauwerke, die ihre Restnutzungsdauer erreicht oder überschritten haben, aber vielleicht noch benutzbar sind, trotzdem abreißen und sie neu bauen“?

Wenn Sie fünf Joghurte im Kühlschrank haben, die alle das gleiche Verfallsdatum haben und von denen einer Schimmel aufweist, essen Sie die anderen vier noch, oder werfen Sie die anderen vier weg? Da müssen wir vielleicht überlegen, dass wir an eine Stelle kommen, wo wir mehr Aktivität zeigen, anstatt immer nur auf Unfälle reaktiv zu agieren.

Abgeordneter J. Michael Müller (Lahn-Dill):

Ich möchte einfach einmal äußern, dass ich dankbar bin, dass die hessische Straßenbauverwaltung schlicht und einfach unterwegs ist und aufpasst und dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit höchstem Verantwortungsbewusstsein nicht erst seit der neuen Regierung, sondern auch schon unter den Vorregierungen agieren. Das muss man doch einmal feststellen.

Wir müssen doch sagen, wir unterhalten uns bei diesen Brückenfragen immer um Situationen, wo etwas erkannt worden ist. Ich erinnere mich an viele Fragen von allen möglichen hier Vertretenen zur Bausituation an der Brücke, bei der Kabel durch das Bauunternehmen durchgetrennt worden sind. Da sind Fragen gestellt worden, die kann man sich gar nicht mehr vorstellen, wie schrecklich die Regierung damals war. Letztlich ist es doch so – der Kollege Kasseckert hat es dankenswerterweise gesagt –, dass unsere Prüfverfahren funktionieren. Dafür muss man dankbar sein.

Jetzt muss man daraus etwas ziehen. Jetzt muss man das überlegen. Das kann man nicht machen, indem man hier Fragen stellt, vorwurfsvoll ist und sagt, die Regierung und die Verwaltung macht nichts. Vielmehr muss man abwarten und sagen: Wir lassen uns einen Bericht geben, von

mir aus in ein paar Wochen oder Monaten, wie es denn weitergeht. – Aber Antworten geben auf Fragen, die noch gar nicht in irgendeiner Form zu definieren sind, das wäre unredlich, wäre auch nicht gut. Ich wiederhole es noch einmal: Ich bin dankbar, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der hessischen Straßenbauverwaltung so agieren, wie sie agieren, nämlich vorsichtig und vorausschauend.

Abgeordnete **Katy Walther:**

Ich habe noch eine Frage. Herr Minister, Sie haben gesagt, dass aus dem Infrastrukturvermögen des Bundes Geld fließen muss in die Infrastruktur der Länder. Ist es dann auch so, dass sich im Straßenbauhaushalt abbilden wird, und zwar vielleicht durch einen besonders geschützten Teil dieses Etats, dass auch dort die Sanierungsmaßnahmen forciert werden?

Minister **Kaweh Mansoori:**

Ich beginne mit der Frage zur Taskforce. Es gibt unterschiedliche Taskforces. Es gibt – das hatte ich, glaube ich, auch vorgetragen – die im Jahr 2015 gegründete Taskforce Brückenbau. Das war eine interne Organisationseinheit von Hessen Mobil. Die gibt es auch noch. Die macht auch weiterhin ihre Arbeit.

Es gibt außerdem diese projektbezogene Taskforce, die ich jetzt für dieses konkrete Projekt eingesetzt habe, um alle Akteure zusammenzuholen, die etwas mit dieser Brücke zu tun haben. Die Arbeit hat auch nicht erst begonnen, als die Taskforce das erste Mal getagt hat, sondern die Arbeit zwischen den entsprechenden Behörden hat im Grunde in der Nacht begonnen, als die Sperrung erfolgt ist. Sonst hätten wir jetzt nicht die Freigabe der Mittel für den Abriss. Das ist ja ein Ausdruck davon, dass die Arbeit sofort stattgefunden hat.

Aber es macht Sinn, regelmäßig die unterschiedlichen Akteure vor allem für die Kommunikation in die Region zusammenzuholen. Es steht natürlich jedem hier frei, das anders zu bewerten. Aber ich war gestern vor Ort. Es waren zwei Bürgermeister da. Der Landrat war da, zwei Landtagsabgeordnete waren da. Da war die örtliche Wirtschaft vertreten. Sie waren alle sehr positiv, was die Geschwindigkeit des Fortschritts vor Ort betrifft, und sehr dankbar für das, was die Straßenbauverwaltung durch ihre ordentliche Arbeit verhindert hat, und auch sehr dankbar für die Fortschritte, die man dort vor Ort sehen kann.

Ein Detail zu diesem Thema Sonderprüfung. Hätte ich das eben schon gehabt, hätte es wahrscheinlich die Diskussion ein Stück weit abgekürzt. Die sind alle Anfang des Jahres sondergeprüft worden. Eine Brücke ist jetzt vom Netz gegangen. Eine wird 2025, also dieses Jahr, neu errichtet, und die anderen drei waren unauffällig. Deswegen ist jetzt nicht angezeigt, da sie Anfang des Jahres schon geprüft worden sind, sie jetzt noch einmal zu prüfen.

Dann ist von Herr Gagel gefragt worden, was mit den Kosten ist. Kosten für den Neubau kann ich Ihnen jetzt nicht nennen. Kosten für den Abriss können wir Ihnen nennen, wenn die Ausschreibung erfolgt ist. Aber der Bund hat die Mittel inzwischen schon freigegeben. Die Freigabe der

Mittel für den Neubau erfolgt zeitlich nachgelagert. – Frau Walther, sind Ihrerseits noch Fragen offen?

Abgeordnete **Katy Walther:**

Sie haben gesagt, aus Personal- und Kapazitätsgründen kann man keine Krisennotfallpläne erarbeiten. Habe ich das richtig verstanden?

Minister **Kaweh Mansoori:**

Was ich damit sagen wollte: Sie können keinen Krisennotfallplan für jedes Brückenbauwerk machen.

Abgeordnete **Katy Walther:**

Gibt es – das ist eine reine Verständnisfrage – so etwas in der Art in anderen Bundesländern?

Minister **Kaweh Mansoori:**

Das weiß ich nicht. Das entzieht sich meiner Kenntnis.

Vorsitzender:

Jetzt sind wir durch mit den Fragen, vielen Dank. Dann ist der Bericht gegeben.

Beschluss:

WVA 21/17 – 05.06.2025

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 behandeln.

9. **Dringlicher Berichts Antrag**
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Finanzierung neuer Schienenverkehre in Hessen
– Drucks. [21/2289](#) –

Abgeordnete Katy Walther:

Uns geht es bei dem Berichtsantrag um die Finanzierung von Verkehren auf neuen Strecken. Angesichts der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung im Dezember 2024 wurde von den Verkehrsverbänden betont, dass nur der Status quo finanziert sei. Bei der Inbetriebnahme der S 6, also der neuen Gleise, wurden diese Verkehre nur durch Umstrukturierung im Bestandsangebot möglich.

Die Frage stellt sich deshalb für uns auch in Bezug auf die RTW, deren Teilinbetriebnahme bevorsteht. Im Sinne der Pendlerinnen und Pendler fragen wir natürlich nach, weil es nicht in deren Sinne sein kann, dass irgendwo Züge weggenommen werden, damit auf neuen Strecken etwas fahren kann. Auch im Koalitionsvertrag stand, dass das Angebot ausgebaut werden soll.

Deshalb fragen wir jetzt nach, was es damit auf sich hat, wie es mit dem ÖPNV weitergeht, wenn neue Strecken an den Start gehen, ob da auch neue Züge fahren können oder ob im Bestandsangebot umstrukturiert wird, um die zu bestücken.

Minister Kaweh Mansoori:

Der Beantwortung stelle ich folgende Vorbemerkung voran:

Der öffentliche Personennahverkehr ist in Hessen eine kommunale Selbstverwaltungsangelegenheit. Aufgabenträger sind die Landkreise, kreisfreien Städte und Sonderstatusstädte nach § 4a der Hessischen Gemeindeordnung. Die Aufgabenträger nehmen die in § 7 Absatz 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen festgelegten Aufgaben gemeinsam in Verkehrsverbänden wahr.

Zur Finanzierung konsumtiver Ausgaben im ÖPNV, insbesondere zur Bestellung der Verkehrsleistungen, stellt das Land den in Hessen tätigen Verkehrsverbänden im Rahmen mehrjähriger Finanzierungsvereinbarungen jährlich ein Budget zur Verfügung. Die Zuwendungen des Landes umfassen die vollständigen Fördermittel für den ÖPNV nach dem Regionalisierungsgesetz sowie Mittel aus dem Kommunalen Finanzausgleich und originäre Landesmittel. Aus diesen Budgetmitteln leisten die Verkehrsverbände ihrerseits Zahlungen an die Verkehrsunternehmen für die Erbringung von Verkehrsleistungen.

Die aktuellen Finanzierungsvereinbarungen mit den drei in Hessen tätigen Verkehrsverbänden RMV, NVV und VRN für den Landkreis Bergstraße wurden im Dezember 2024 für die Jahre 2025 bis 2027 abgeschlossen. Die jeweiligen Budgets sind den Verbänden nach umfassenden Ermittlungen bedarfsgerecht zugeteilt worden.

Ich komme zu den Fragen.

Frage 1: Zu welchem Zeitpunkt soll die (Teil-) Inbetriebnahme der Regionaltangente West nach aktuellem Stand erfolgen?

Die derzeit im Bau befindlichen, zentralen Abschnitte der RTW – Planfeststellungsabschnitte Nord, Mitte und Süd 1 – sollen gemäß den Angaben der RTW GmbH Ende 2028 baulich fertiggestellt werden, sodass entsprechende Teilbetriebnahmen der RTW im Jahr 2029 erfolgen können. Nachlaufend dazu sollen die übrigen Abschnitte der RTW – also Nord 2 zum Nordwestzentrum, Süd 2 nach Neu-Isenburg-Birkengewann – fertiggestellt werden.

Frage 2: Wird die Stadt Langen an die RTW angeschlossen?

Die Entscheidung über den verkehrlichen Zweck der RTW und damit auch über die durch sie anzubindenden Städte und Gemeinden liegt in der Zuständigkeit der RTW GmbH. Hierzu fassen die Gesellschafter der RTW GmbH entsprechende Gesellschafterbeschlüsse. Die Realisierbarkeit einer Weiterführung der RTW über Dreieich-Buchschlag hinaus bis nach Langen unter anderem aus betrieblicher, verkehrlicher und förderrechtlicher Sicht wird derzeit durch die RTW GmbH untersucht. Hierbei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass im bestehenden Netz freie Kapazitäten nur noch begrenzt vorhanden sind. Nach Vorliegen der diesbezüglichen Ergebnisse werden die Gesellschafter der RTW GmbH durch die Geschäftsleitung informiert und über die weitere Vorgehensweise beschließen.

Frage 3: Sind die prognostizierten Baukosten vollständig durchfinanziert?

Der Bund hat die RTW insgesamt in das GVFG-Bundesprogramm aufgenommen. Die Finanzierung der Baukosten im Einzelnen erfolgt strukturiert nach Planungsabschnitten und gemäß dem Fortgang der Planung bzw. Planfeststellungsverfahren. So sind die sogenannten Planfeststellungsabschnitte Nord, Süd 1 und Mitte bereits planfestgestellt. Parallel wurden die vorgenannten Abschnitte durch den Bund in das GVFG-Bundesprogramm aufgenommen und die Gesamtfinanzierung abschnittsbezogen gesichert.

Frage 4: Wie teilen sich die Baukosten auf die einzelnen Gesellschafter auf?

Frage 5: Wie teilen sich die Zuschüsse des Landes zur RTW in originäre Landes- und unterschiedliche Bundesmittel auf?

Die zuwendungsfähigen Baukosten für dieses kommunale Projekt werden zu einem Anteil von 75 % aus Bundesmitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sowie weiteren 20 % aus Landesmitteln bezuschusst. Die verbleibenden 5 % sind durch die RTW-Gesellschaft zu tragen. Die Verteilung auf die einzelnen zahlungspflichtigen Gesellschafter ergibt sich aus dem Gesellschaftervertrag und erfolgt proportional zum jeweiligen Gesellschafteranteil.

Frage 6: Geht das Ministerium davon aus, dass das in der aktuellen Finanzierungsvereinbarung vorgesehene Geld für Verkehre auf der RTW ausreicht, ohne im Bestandsangebot kürzen zu müssen?

Frage 7: Mit welchen Mitteln sollen die zusätzlichen Verkehre der RTW ab 2026 finanziert werden, wenn die aktuelle Finanzierungsvereinbarung nur für das Bestandsangebot ausreicht, wie die Verbände angemerkt haben?



- Frage 8: Wird es Nachverhandlungen zur bestehenden Finanzierungsvereinbarung geben, um auf neuen Strecken, wie der S 6 oder der RTW, zusätzliche Verkehre fahren zu lassen, ohne Bestandsverkehre zu kürzen und umzuorganisieren?*
- Frage 9: Laut Koalitionsvertrag genießt das Ausbauprogramm „RheinMain plus“ „höchste Priorität in der Umsetzung“. Ist nach Auslegung des Ministers damit nur der Bau oder auch die Finanzierung des Angebots auf neuen Strecken gemeint?*
- Frage 10: Steht die Landesregierung zu der Einschätzung, dass die Finanzierung des Bestandsangebotes und zusätzlicher Leistungen im SPNV in der Verkehrspolitik des Landes Hessen an erster Stelle stehen, wie im Koalitionsvertrag festgehalten?*
- Frage 11: Laut Koalitionsvertrag ist für die in den kommenden Jahren neu in Betrieb gehenden Infrastrukturen „die Finanzierung der damit einhergehenden Angebotsausweitung (...) zu sichern“. Wie wird diese Ankündigung in Bezug auf den ÖPNV in Hessen, und ganz besonders in Bezug auf die RTW, umgesetzt?*

Die aktuelle Finanzierungsvereinbarung mit dem RMV ist für die Jahre 2025 bis 2027 abgeschlossen worden. Das Bekenntnis der Landesregierung im Koalitionsvertrag, dass die Finanzierung des Bestandsangebotes und zusätzlicher Leistungen auf Infrastrukturen an erster Stelle stehen, war in den Verhandlungen zu den Finanzierungsvereinbarungen leitend. Die entsprechenden Bedarfe sind in den Finanzierungsbudgets berücksichtigt. Dazu zählen auch die Bedarfe für den bereits fertiggestellten ersten Bauabschnitt der S 6. Nicht berücksichtigt sind hingegen Verkehre auf dem zweiten Bauabschnitt der S 6 sowie auf der RTW. Diese Infrastrukturmaßnahmen werden während der Laufzeit der aktuellen Finanzierungsvereinbarung bis Ende 2027 nicht in Betrieb gehen. Aus diesem Grunde sind weder Nachverhandlungen zu führen noch sonstige Maßnahmen zu ergreifen.

Entsprechende Mehrbedarfe werden erst in den Verhandlungen für eine Anschlussvereinbarung ab 2028 zu berücksichtigen sein. Dass das Land für die Vorhaben des regionalen Verkehrsangebots, die mit Bundes- und Landesmitteln gefördert werden, der Aufgabenträgerorganisation auch Betriebskosten finanziert, wurde bereits in dem benannten Schreiben vom 20. November 2024 zur Finanzierung der Betriebsleistung der RTW klargestellt. Auch für eine Anschlussvereinbarung bleibt erklärtes Ziel der Landesregierung, Bestandsverkehre zu sichern und Verkehre auf fertiggestellte Infrastruktur zu bringen. Die Bedarfsanmeldungen der Verkehrsverbände werden unter dieser Prämisse, aber auch im Lichte der dann zur Verfügung stehenden Mittel zu bewerten sein.

- Frage 12: Welche regelmäßigen Treffen zwischen dem Minister und den Spitzen der Verkehrsverbände und wichtiger Schienenverkehrsunternehmen gibt es, und in welchem Rahmen finden sie statt?*

Staatssekretärin Ines Fröhlich nimmt für das HMWVW regelmäßig an den Aufsichtsratssitzungen von RMV und NVV teil. Das sind üblicherweise bis zu drei Sitzungen pro Verbund und Jahr. Beim RMV finden zudem jährlich bis zu vier Sitzungen des Präsidiums, teilweise als Klausursitzungen,

sowie politische Vorgespräche unter Beteiligung der Verbundgeschäftsführer statt. Daneben werden jeweils anlassbezogene Treffen des Ministers oder der zuständigen Staatssekretärin mit den Verbundgeschäftsführern durchgeführt.

Hinzu kommen neben anlassbezogenen Treffen die etwa dreimal jährlich stattfindenden Treffen des Koordinierungsrates des Programms „Frankfurt RheinMain plus“, in dem wichtige Infrastrukturprojekte zusammengefasst sind. Projektpartner sind hier die DB, der Bund, das Land Hessen, die Stadt Frankfurt und der RMV. Das HMWVW ist hier in der Regel auf Staatssekretärebene vertreten.

Frage 13: Kam es während der Vakanz des Staatssekretärs-/Staatssekretärinnenpostens zu Verzögerungen bei den Verhandlungen zur Finanzierungsvereinbarung mit den Verbänden, und hat dies dazu geführt, dass Ausschreibungen für Zusatzverkehre – beispielsweise für die S 6 – nicht rechtzeitig durchgeführt werden konnten?

Nein, das war nicht der Fall.

Frage 14: Wie ist der aktuelle Stand bei den anderen, sich im Ausbauprogramm „RheinMain plus“ befindlichen Schieneninfrastrukturprojekten? Bitte einzeln nennen.

Frage 15: Ist die Finanzierung dieser Projekte durchgehend gesichert?

Im Programm „Frankfurt RheinMain plus“ ist eine Vielzahl unterschiedlicher Schieneninfrastrukturmaßnahmen zusammengefasst, bei denen es sich teils um Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans, teils auch um Maßnahmen des Nahverkehrs handelt. Mit Ausnahme der in den vorangehenden Fragen bereits behandelten RTW liegt die Vorhabenträgerschaft für die Maßnahmen bei der DB.

Bei den Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans ist der 2. Bauabschnitt des Knotens Frankfurt-Stadion im Bau. Für den Fernbahntunnel Frankfurt läuft die Vorplanung. Die ergänzenden Maßnahmen für den Knoten Frankfurt Hauptbahnhof und Südbahnhof mit Deutschherrnbrücke befinden sich in verschiedenen Stufen der Planung bzw. Realisierung. Beispiele sind die Deutschherrnbrücke in der Vorplanung und Zugdeckungssignale in Frankfurt Hauptbahnhof in Betrieb.

Für die Wallauer Spange läuft das Planfeststellungsverfahren. Gleiches gilt für den nördlichen Abschnitt der Neubaustrecke Frankfurt–Mannheim; weitere Abschnitte sind in Entwurfs- und Genehmigungsplanung.

Für die Ausbaustrecke Hanau–Gelnhausen liegen für die östlichen Teilabschnitte die Planfeststellungsbeschlüsse vor. Für die östlich anschließende Neubaustrecke Gelnhausen werden derzeit vorbereitende Arbeiten für die Vorplanung durchgeführt. Die Aus- und Neubaustrecke Fulda–Gerstungen befindet sich in der Vorplanung, ebenso wie die Ausbaustrecke Hagen–Siegen–Hanau. Für die Kurve Kassel, also die Verbindung der Strecken Paderborn–Kassel und Kassel–

Göttingen/Halle für den Güterverkehr, wurde die Entwurfs- und Genehmigungsplanung beauftragt.

Für die Nordmainische S-Bahn liegen die Planfeststellungsbeschlüsse der Bauabschnitte Frankfurt und Maintal vor. Nachdem bereits Vorabmaßnahmen, also die Bahnübergangsbeseitigung und Vorkehrungen zur Unterfahrung von Bebauung, durchgeführt wurden, steht der offizielle Baubeginn kurz bevor.

Die 1. Baustufe des Ausbaus der S 6, also die eigenen Gleise von Frankfurt-West bis Bad Vilbel, ist seit letztem Jahr in Betrieb. Die 2. Baustufe von Bad Vilbel bis Friedberg ist noch im Planfeststellungsverfahren.

Bei den Vorhaben des Programms „S-Bahn plus“ zur Kapazitäts- und Qualitätsverbesserung der S-Bahn Rhein-Main sind verschiedene Maßnahmen – das sind Blockverdichtungen, Versatz von Signalen und zusätzliche Weichen im Frankfurter Hauptbahnhof – bereits in Betrieb. Andere Maßnahmen befinden sich in verschiedenen Planungsstadien. Dazu zählen die überschlagene Wende Niedernhausen – da ist die Vorplanung abgeschlossen – und der Kreuzungsbahnhof Hanau-Steinheim. Der befindet sich im Planfeststellungsverfahren.

Bei den übrigen Nahverkehrsvorhaben ist für die Reaktivierung der Horloffalbahn die Entwurfsplanung in der Finalisierung. Das Baurecht wird im zweiten Halbjahr 2025 erwartet. Für die Anbindung des Terminals 3 des Flughafens Frankfurt ist die Vorplanung in der Finalisierung.

Für den Ausbau und die Elektrifizierung der Niddertalbahn sollen demnächst die Unterlagen zur Planfeststellung beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht werden.

Die Finanzierung der Planung und des Baus der Projekte des Bundesverkehrswegeplans erfolgt durch den Bund gemäß dem Bundesschienenwegeausbaugesetz. Die Finanzierung der Planung und des Baus der Nahverkehrsprojekte erfolgt auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes. Die Bereitstellung von Finanzhilfen des Bundes bzw. der Komplementärfinanzierung aus Landesmitteln zur baulichen Umsetzung der Projekte erfolgt entsprechend dem Fortschritt der Projekte und ist abhängig vom Vorliegen aller Fördervoraussetzungen, insbesondere einem rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss sowie einer vollständigen Kostenberechnung und dem Nachweis der Wirtschaftlichkeit, also der Nutzen-Kosten-Untersuchung.

Abgeordnete Katy Walther:

Meine erste Nachfrage bezieht sich auf die Frage 2 zu Langen. Es ist so, dass Langen erst ein bisschen später dazugestoßen ist zu dem Vorhaben der RTW, aber mittlerweile nicht unbedeutende Summen Geldes eingesetzt hat, um eine eigene Machbarkeitsstudie usw. vorzulegen, und seit knapp zwei Jahren keine Rückmeldung bekommt auf die Frage: Haben sie eine Chance, angeschlossen zu werden, wann wird die Entscheidung fallen?

Ich wollte hier fragen, ob es zumindest einen Zeitplan gibt, weil sich auch immer wieder darauf bezogen wird, es müssen noch Untersuchungen gemacht werden. Ich wüsste gern, wie dieser

Zeitplan für diese Untersuchungen aussieht und wann Langen eine Antwort bekommt, ob es dabei ist oder nicht.

Minister **Kaweh Mansoori:**

Frau Walther, ich kann es nur wiederholen: Es wird untersucht. Was den Zeitplan betrifft, gehen wir davon aus, dass die Untersuchung in diesem Jahr abgeschlossen ist.

Abgeordneter **Dr. Stefan Naas:**

Herr Minister, der spannendste Punkt der GRÜNEN war doch eigentlich die Darstellung, dass es viele Neubauprojekte gibt, ein großes, die RTW, dass die Finanzierung zweifelhaft ist und dass man natürlich Sorge haben kann.

Es gibt ja immer wieder Einlassungen der Landesregierung, es soll alles mindestens so gut sein wie im Moment. Natürlich freuen wir uns auch auf die Zuwächse im Streckenausbau, aber es drängt sich natürlich die Frage auf: Wie soll das alles finanziert werden? Dazu gab es auch schon Einlassungen im Plenum.

Jetzt habe ich es vielleicht überhört, aber eine Antwort habe ich heute nicht bekommen. Also, Sie prüfen, und das wird alles noch kommen. Wir reden nicht über die Baukosten, wir reden über die laufenden Kosten, wenn die Strecken da sind. Sie haben gesagt, die RTW soll im wesentlichen Teilabschnitt am 01.01.2029 – wenn ich richtig zugehört habe – an den Start gehen. Das hoffen wir auch alle, weil das natürlich eine riesige Verbesserung für die Region ist.

Aber wie wollen Sie sicherstellen, dass die Mittel dann auch da sind? Wie kriegen wir das hin? Das sind ja laufende Mittel, die kommen jedes Jahr dazu. Gibt es da heute eine Aussage von Ihnen, oder bleibt es dabei: Prognosen sind schwer, vor allem wenn sie auf die Zukunft bezogen sind?

Minister **Kaweh Mansoori:**

Herr Abgeordneter, heute ist heute, morgen ist morgen. Wir haben jetzt eine Finanzierungsvereinbarung für die nächsten drei Jahre. Die stellt genau das sicher, was ich gesagt habe: dass der Bestand gesichert ist und dass die Mehrleistungen dargestellt werden können, ohne dass es zu Abbestellungen an anderer Stelle kommt. Alles das, was wir an neuer Infrastruktur adressieren, ist Gegenstand einer Finanzierungsvereinbarung, die für die Zeit ab 2028 verhandelt wird. Redlicherweise kann ich im Mai des Jahres 2025 nichts zu dem Haushalt des Jahres 2028 sagen. Ich glaube, das sehen Sie mir nach.

Abgeordnete **Katy Walther:**

Dann habe ich die Nachfrage, ob zumindest der Wunsch besteht, dass das Volumen der Finanzierungsvereinbarung 2028 deutlich höher ausfällt als das, was wir jetzt haben, um die Mehrverkehre bezahlen zu können.

Minister Kaweh Mansoori:

Wir werden in der Vorbereitung der Finanzierungsvereinbarung ab 2028 – die Verhandlungen werden voraussichtlich im Jahr 2027 beginnen – diese Mehrbedarfe beziffern. Wir werden uns die Kostenstruktur der Verbände angucken, und dann werden wir das in Einklang bringen mit den uns zur Verfügung stehenden Mitteln – wieder in der Absicht, dass der Bestand gesichert wird und die Mehrleistungen aus der Finanzierungsvereinbarung finanziert werden können. Aber wie groß die Bedarfe für die nächste Finanzierungsvereinbarung sind, das wird Gegenstand der Verhandlungen sein. Dazu kann ich heute nichts sagen.

Abgeordneter Dr. Stefan Naas:

Das ist sehr zögerlich. Sie sind doch Sozialdemokrat. Ich hoffe, wir können uns doch darauf einigen, dass wir das, was wir bauen, auch betreiben wollen. Darum kämpfen wir doch beide. Dann ist es doch klar, dass Sie als Verkehrsminister sich kraftvoll dafür einsetzen werden, dass das Geld im Landeshaushalt auch bereitsteht. Ich hätte das heute verkündet. Den Pflock hätte ich erst einmal gesetzt. Das kann doch auch nicht schaden. Alles andere wäre doch absurd.

Minister Kaweh Mansoori:

Wenn ich das als Unterstützung für meinen Einzelplan durch die Oppositionsfraktionen ab dem Jahr 2028 verstehe, gerne. Darauf freue ich mich.

(Abgeordnete Katy Walther: Bei dem Posten auf jeden Fall! – Abgeordneter Dr. Stefan Naas: Auf jeden Fall!)

Vorsitzender:

Dann sind wir mit dem Tagesordnungspunkt durch. Der Bericht ist gegeben.

Beschluss:

WVA 21/17 – 05.06.2025

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 behandeln.

(Schluss des öffentlichen Teils: 15:42 Uhr –
folgt Fortsetzung des nicht öffentlichen Teils)



Wiesbaden, 13. Juni 2025

Protokollführung:

Vorsitz:

Heike Schnier

Michael Boddenberg