

Stenografischer Bericht

öffentlicher Teil

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

20. August 2026 – 14:00 bis 15:35 Uhr

Anwesende:

Stellv. Vorsitz: Jürgen Frömmrich (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

CDU

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

AfD

Klaus Gagel
Andreas Lichert
Dimitri Schulz
Olaf Schwaier

SPD

Elke Barth
Karina Fissmann-Renner
Stephan Grüger
Maximilian Ziegler (Vogelsberg)

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Martina Feldmayer
Kaya Kinkel
Katy Walther

Freie Demokraten

René Rock

Weitere Anwesende:

Minister Kaweh Mansoori, Vertreterinnen und Vertreter der Ministerien sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraktionen und der Landtagskanzlei.

Die Liste aller Anwesenden liegt der Ausschussgeschäftsführung vor.

(Beginn des öffentlichen Teils: 14:03 Uhr)

4. Dringlicher Berichts Antrag
Fraktion der Freien Demokraten
Klageverfahren im Rahmen der Rückforderungen von
Corona-Soforthilfen
– Drucks. [21/4950](#) –

Minister **Kaweh Mansoori**: Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordnete, meine sehr verehrten Damen und Herren! Der Beantwortung der Fragen will ich folgende Vorbemerkung voranstellen:

Die Corona-Soforthilfen waren ein in der Pandemie 2020 unter außergewöhnlichem Zeitdruck aufgelegtes Hilfsprogramm, um akute Liquiditätsengpässe von Unternehmen, Soloselbstständigen, Selbstständigen und Angehörigen Freier Berufe über nicht rückzahlbare Zuschüsse abzufangen. Von über 134.000 eingegangenen Anträgen wurden 106.214 bewilligt. Insgesamt wurden Fördermittel des Bundes und des Landes in Höhe von knapp 1 Milliarde Euro ausgezahlt.

Bereits vor dem flächendeckenden Rückmeldeverfahren im Sommer 2025 fanden anlassbezogene und stichprobenartige Prüfungen statt. Soweit dabei eine fehlende Berechtigung – zum Beispiel fehlende Antragsberechtigung oder Überkompensation – festgestellt wurde, wurden die entsprechenden Beträge zurückgefordert. Gegen solche Rückforderungsbescheide wurden ebenfalls Klagen erhoben.

Im Zuge des flächendeckenden Rückmeldeverfahrens waren rund 90.000 Verfahren zu überprüfen. Zur Unterstützung des Regierungspräsidiums Kassel wurde deshalb nach der Durchführung eines EU-weiten Vergabeverfahrens die Kanzlei PricewaterhouseCoopers Legal AG Rechtsanwaltsgesellschaft (PwC Legal) mit der Prozessvertretung beauftragt. Seit der Übernahme der im Mai 2025 noch offenen Klageverfahren führt PwC Legal eine detaillierte Statistik zu diesen. Danach wurden zum Stand 09.08.2026 insgesamt 2.254 Verfahren erfasst. Von den 2.254 Klageverfahren wurden 1.190 beendet, während 1.064 Verfahren zum Stand 09.08.2026 noch anhängig sind.

Bei den beendeten Verfahren wird statistisch nicht danach differenziert, ob die Beendigung auch durch übereinstimmende Erledigungserklärungen, eine Klagerücknahme seitens der Kläger oder einen einvernehmlichen Vergleich eingetreten ist. Diese Daten werden nicht gesondert erfasst. Jedenfalls erging in keinem der beendeten Verfahren ein stattgebendes Urteil zulasten des Landes.

Nach dieser Vorbemerkung komme ich nun zur Beantwortung der Fragen.

Frage 1: Wie viele Klagen gegen Rückforderungsbescheide im Rahmen der Corona-Soforthilfen sind aktuell bei hessischen Gerichten anhängig?

Derzeit sind 1.064 Klagen gegen Rückforderungsbescheide bei hessischen Gerichten anhängig;
Stand: 09.08.2026.

Frage 2: In wie vielen Fällen hat das Land Hessen Rückforderungsbescheide über Corona-Soforthilfen aufgehoben oder zurückgenommen, nachdem gegen diese Widerspruch eingelegt oder Klage erhoben worden war?

Zunächst ist anzumerken, dass ein Vorverfahren, also ein Widerspruchsverfahren, gemäß § 16a Absatz 2 Satz 1 des Hessischen Gesetzes zur Ausführung der Verwaltungsgerichtsordnung in Verbindung mit § 68 Absatz 1 Satz 2, erste Alternative der Verwaltungsgerichtsordnung nicht statthaft ist.

Über die Anzahl der aufgehobenen Bescheide, nachdem gegen diese Klage erhoben wurde, wurde keine Statistik geführt. Es handelt sich jedoch um sehr wenige Ausnahmefälle, in denen der Bescheid sich als fehlerhaft herausstellte.

Frage 3: In wie vielen dieser Fälle hat das Land die im Widerspruchs- bzw. Klageverfahren entstandenen Kosten ganz oder teilweise übernommen?

Frage 4: In wie vielen gerichtlichen Verfahren wurde der Rechtsstreit nach einer Aufhebung oder Änderung des Rückforderungsbescheids in der Hauptsache für erledigt erklärt, und wie haben die Gerichte jeweils über die Kosten des Verfahrens entschieden?

Diesbezüglich wird keine gesonderte Statistik geführt.

Frage 5: Über wie viele Klagen gegen Rückforderungsbescheide im Rahmen der Corona-Soforthilfen wurde bereits entschieden?

In 339 Verfahren ergingen klageabweisende Urteile. Stattgebende Urteile sind bislang – Stand: 09.08.2026 – nicht ergangen. Die übrigen schon abgeschlossenen Klageverfahren wurden auf andere Weise beendet, beispielsweise durch Erledigung, Klagerücknahme oder Vergleich.

Frage 6: In wie vielen Klageverfahren hat die Landesregierung eine einvernehmliche Einigung angeboten?

Frage 7: Welche Varianten einer einvernehmlichen Einigung wurden durch die Landesregierung angeboten? (Bitte mit Nennung der Rechtsgrundlage)

Frage 8: In wie vielen Fällen kam es bislang zu einer einvernehmlichen Einigung?

Frage 11: In wie vielen Fällen sah die einvernehmliche Einigung vor, dass der Kläger entgegen dem ursprünglichen Bescheid keine Rückzahlung zu leisten hat?

Zu der gefragten Konstellation wird keine gesonderte Statistik geführt.

Die Landesregierung hat im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten des § 106 der Verwaltungsgerichtsordnung prozessuale Vergleiche genutzt, um Rechtsstreitigkeiten einvernehmlich und beschleunigt zu erledigen. Dies geschah insbesondere zu Protokoll des Gerichts nach § 106 Satz 1

VwGO oder durch die schriftliche Annahme eines gerichtlichen Vergleichsvorschlags nach § 106 Satz 2 VwGO. In einigen Fällen wurden auch außergerichtliche Vergleiche geschlossen, woraufhin das Klageverfahren beendet wurde.

Gegenstand dieser Einigungen waren vorrangig Ratenzahlungsvereinbarungen, mittels derer sich die Antragstellenden zur vollständigen Tilgung der Rückforderungssumme in monatlichen Teilbeträgen verpflichteten. Darüber hinaus wurden – orientiert am jeweiligen Einzelfall – individuelle Vereinbarungen getroffen.

Frage 9: Wurde über den Inhalt dieser einvernehmlichen Einigungen Stillschweigen vereinbart?

Ja, es wurde über den Inhalt der einvernehmlichen Einigungen in der Regel Stillschweigen vereinbart.

Frage 10: Falls ja: Warum und in wie vielen Fällen?

Die Klausel zum Stillschweigen war von Beginn an standardmäßiger Bestandteil der einvernehmlichen Einigungen. Durch die Klausel soll ein vertraulicher Rahmen für eine pragmatische und verfahrensökonomische Lösung geschaffen werden, die nicht verallgemeinerungsfähig ist. Denn jede Einigung basiert auf besonderen, individuellen Umständen des jeweiligen Einzelfalls. Sie dient letztlich dem Schutz der Betroffenen und einer sachgerechten Einordnung der jeweiligen Einigung. Gesetzliche Auskunfts-, Prüf- und Berichtspflichten bleiben von der Stillschweigeklausel selbstverständlich unberührt.

Frage 12: Hat die Landesregierung einvernehmliche Einigungen eigenständig angeboten, oder lässt sie sich in diesen Fällen durch Dritte vertreten?

Die Landesregierung hat die Klageverfahren zunächst selbst geführt. Erst seit Mai 2025 wird das Land Hessen von einer Rechtsanwaltskanzlei vertreten.

Frage 13: Falls sie sich im Klageverfahren durch Dritte vertreten lässt: aus welchen Gründen?

Bereits vor Beginn des flächendeckenden Rückmeldeverfahrens wurde gegen etwa jeden zehnten Rücknahmebescheid Klage erhoben. Mit der Notwendigkeit eines flächendeckenden Rückmeldeverfahrens für zusätzlich rund 90.000 Bewilligungsbescheide war aufgrund der damaligen Erfahrungswerte mit einigen Tausend weiteren Klagen zu rechnen. Offenkundig würde diese Aufgabe mit den beim Regierungspräsidium Kassel hierfür eingesetzten ein bis zwei Juristinnen und Juristen allein nicht zu bewältigen sein. Daher wurde eine externe Kanzlei beauftragt.

Frage 14: Falls sie sich im Klageverfahren durch Dritte vertreten lässt: Welche Kanzleien wurden dazu ausgewählt? (Bitte auch das Vergabeverfahren nennen)

Ausgewählt wurde: PricewaterhouseCoopers Legal AG Rechtsanwaltsgesellschaft (PwC Legal),

Maßnahmennummer: 0030 -Ld. 1.303,

Maßnahme: Rechtsdienstleistungen Corona-Soforthilfen,
Vergabenummer: VG-0437-2024-0408,
Leistung: Rahmenvereinbarung Rechtsdienstleistungen im Rahmen des
Corona-Virus-Soforthilfeprogramms Hessen 2020.

Frage 15: Falls sie sich im Klageverfahren durch Dritte vertreten lässt: Welche Kosten sind dadurch für den Landeshaushalt bereits entstanden, und welche Kosten werden bis zum Abschluss aller anhängigen Verfahren noch erwartet?

PwC Legal hat bislang Kosten in Höhe von 1.988.746 Euro abgerechnet. Die Rechtsanwaltskosten werden nach den Vorschriften des Gesetzes über die Vergütung der Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte (RVG) abgerechnet. Die jeweilige Kostenerstattung im Einzelfall wird durch das Gericht nach § 162 VwGO festgesetzt. Der maximale Finanzrahmen der Beauftragung beträgt 4.625.000 Euro. Insbesondere bei einer Klageabweisung oder einer Klagerücknahme haben die Klägerinnen und Kläger die Kosten zu tragen. Diese Erstattungen laufen aktuell an. Soweit Rechtsanwaltskosten von den Klägerinnen und Klägern erstattet werden, wird der Landeshaushalt in dieser Höhe nicht belastet. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Abgeordneter **René Rock**: Mir drängen sich natürlich zwei Fragen auf. Die eine liegt auf der Hand. Klar ist, im ordnungsgemäßen Zustand sind dort vielleicht zwei Rechtsanwälte zuständig. Aber wäre es nicht durch interne Umorganisation möglich gewesen, über einen gewissen Zeitraum ausreichend Ressourcen zur Verfügung zu stellen? Denn wir reden hier schon von enormen Kosten.

Das Zweite. Herr Minister, haben Sie Kenntnis, ob in anderen Bundesländern andere Vorgehensweisen genutzt wurden, um das abzuwickeln, oder ob das sozusagen die Regel aller Bundesländer war?

Minister **Kaweh Mansoori**: Herr Abgeordneter, zu der ersten Frage will ich im Grunde auf meine verlesene Antwort verweisen. Die Erfahrungswerte ließen annehmen, dass einige Tausend weitere Verfahren hinzukommen würden. Selbst wenn wir durch interne Umorganisationen noch einen weiteren Kollegen oder eine weitere Kollegin zugeordnet hätten, wäre das in der Größenordnung in der Geschwindigkeit, in der die Verfahren zu bearbeiten sind, nicht zu leisten gewesen.

Insofern haben wir uns einer externen Unterstützung bedient und das dafür vorgesehene Vergabeverfahren gewählt. Zur Frage der Vorgehensweise anderer Bundesländer, Frau Kollegin, können Sie dazu Auskünfte geben?

RDirin **Meinhardt**: Nicht belastbar. Ich habe keine Übersicht über alle Bundesländer, aber mir wäre es nicht bekannt, dass wir als einziges Bundesland eine Rechtsanwaltskanzlei beauftragt hätten. Das kann ich mir nicht vorstellen.

Abgeordnete **Kaya Kinkel**: Wenn ich das richtig verstanden habe, dann haben bisher 339 klageabweisende Urteile stattgefunden. Das bedeutet, dass dort auf jeden Fall die Kosten der Verfahren bei den Unternehmen liegen, die geklagt haben. Aber über 1.000 Verfahren sind noch im Laufen. Es ist unwahrscheinlich, dass die Masse der Verfahren gegen das Land ausgehen wird. Wenn bisher noch kein Klageerfolg da war, dann ist nicht davon auszugehen.

Aber das bedeutet, dass die Unternehmen einen erheblichen Teil der Kosten tragen müssen. Gleichzeitig sind die Kosten, die über das rechtsberatende Unternehmen auflaufen – bisher 1,9 Millionen Euro –, Kosten, die die Allgemeinheit zu tragen hat. Die sind ja aufgelaufen, weil die Corona-Rückmeldeverfahren so sind, wie sie sind. Deshalb stellt sich mir die Frage, warum kein Widerspruchsverfahren geprüft wurde. Wir hatten es ja schon ein paarmal angesprochen; denn wenn Unternehmen gleich eine Klage anstreben müssen, dann ist das natürlich mit erheblichen Kosten auf beiden Seiten verbunden. Ein Widerspruchsverfahren hätte erst einmal eine niedrigschwellige Überprüfung bedeutet und hätte am Ende wahrscheinlich auch viele Klagen nicht zustande kommen lassen.

Meine zweite Frage. Herr Minister, Sie hatten bei der Wiederaufnahme des Verfahrens gesagt, kein Unternehmen laufe durch die Rückzahlung in Gefahr, in Schieflage zu geraten. Würden Sie das nach wie vor so sagen? Denn zum Beispiel die Friseure – da haben wir auch einige sehr persönliche Rückmeldungen – sagen, für sie hat sich nach diesem Moratorium faktisch nichts geändert. Für sie ist die Situation mit den Rückforderungen und dem Zeitraum, der nach wie vor so starr ist, nach wie vor teilweise existenzbedrohend.

Minister **Kaweh Mansoori**: Zunächst einmal zu den Kosten, die seitens der Unternehmen in dem Fall zu tragen sind, dass sie nicht obsiegen bzw. es zu einem klageabweisenden Urteil kommt, respektive den Kosten, die im Rahmen des gerichtlichen Vergleichs aufgeteilt werden. Es ist völlig üblich, dass es zu dieser Kostenteilung kommt. In diesen Fällen ist allerdings auch darauf hinzuweisen, dass ungeachtet der Wahl der Kanzlei die zu erstattenden Kosten sich nach dem Rechtsanwaltsvergütungsgesetz bemessen. Auch darüber ist einmal diskutiert worden: ob es aufgrund der Wahl der Kanzlei zu höheren Kosten kommt. Das ist nicht der Fall. Alle rechnen die gleichen Kosten nach dem RVG ab.

Frau Meinhardt, ich gehe davon aus, dass von den 1.988.746 Euro, die schon abgerechnet sind, noch nicht die Rückläufe abgezogen sind, die durch Kostenbeteiligung der Klagebeteiligten erfolgen. Das heißt, das müssten wir noch abziehen. Wann können wir die Zahlen nachreichen?

RDirin **Meinhardt**: Auch da ist die Problematik, dass die Leute, die Rechtsanwaltskosten zu zahlen haben, durchaus auch Ratenzahlungsvereinbarungen mit uns abschließen, weil sie die Kosten nicht tragen können. Das heißt, die laufen an, und wir werden erst irgendwann in der Lage sein, eine Gegenüberstellung machen zu können.

Minister **Kaweh Mansoori**: Die Zahlen würden wir Ihnen dann im Laufe der Zeit nachreichen. – Dann hatten Sie zu den Widerspruchsverfahren gefragt. Das Thema ist schon mehrfach hier im Ausschuss erörtert worden. Widerspruchsverfahren sind in Massenverfahren, in denen standardmäßig nach einem bestimmten Prozedere entschieden wird, unüblich. Deswegen wurden sie in diesem Fall nicht gewählt.

Im Übrigen belegt die Zahl der klageabweisenden Urteile im Verhältnis zu den obsiegenden Urteilen, nämlich null, warum Widerspruchsverfahren überhaupt nicht geholfen hätten; denn sämtliche Widersprüche hätten dazu geführt, dass sie abgelehnt worden wären; denn in keinem einzigen Fall, in null Fällen, hat das Gericht entschieden, dass die Praxis Hessens rechtswidrig ist. Insofern hätte die Verwaltung sämtliche Widersprüche zurückgewiesen. Das hätte allein zu Mehraufwand auf Verwaltungsseite geführt. Das bestätigt auch, warum die Verwaltungspraxis, auf Widerspruchsverfahren in solchen Massenverfahren zu verzichten, korrekt ist.

Was das Thema Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage im Rahmen von Rückzahlungen betrifft, ist es genau so, wie ich es dargestellt habe. Es wird einzelfallbezogen geprüft. Wenn belegt ist, dass eine Rückzahlung zu einer wirtschaftlichen Schieflage führt, gibt es Instrumente, um dem vorzubeugen. Das ist beispielsweise die Ratenzahlung und geht bis hin zur Niederschlagung bzw. zum Forderungsverzicht. Auch das wird nach wie vor angewandt.

Aber es ist ein einzelfallbezogenes Verfahren und muss dann im Verhältnis der jeweiligen Unternehmen zu den bearbeitenden Kolleginnen und Kollegen dargelegt werden.

Abgeordnete **Kaya Kinkel**: Aus meiner Sicht widerspricht sich das. Denn wenn Sie sagen, es ist ein einzelfallbezogenes Verfahren, wo man ganz besonders auf die individuelle Situation der Unternehmen schaut und auch Härtefälle besonders betrachtet, dann ist es doch gleichzeitig ab dem Moment kein standardisiertes Massenverfahren mehr. Denn dann guckt man sich den Einzelfall genau an. Von daher widerspricht sich die Antwort aus meiner Sicht.

Minister **Kaweh Mansoori**: Nein, Frau Abgeordnete, das widerspricht sich überhaupt nicht, weil das eine auf Tatbestandsseite liegt und das andere auf Rechtsfolgende. Die Prüfung der Voraussetzungen der seinerzeitigen Gewährung dieser Hilfe und einer etwaigen Rückzahlungspflicht ist ein Standardverfahren. Aber die Berücksichtigung von individuellen Umständen, die womöglich dazu führen, dass ein wirksamer Rückzahlungsanspruch nicht bedient werden kann, weil der wiederum zu einer Schieflage führen würde, das steht auf einem ganz anderen Blatt, nämlich auf der Rechtsfolgende.

Insofern müssen standardmäßig all diese Fälle zurückzahlen, aber in Einzelfällen kann es eben dazu kommen, dass der Rückzahlungsanspruch in eine Ratenzahlung umgewandelt wird oder womöglich gänzlich niedergeschlagen wird.

Abgeordneter **Andreas Lichert**: Danke sehr, Herr Minister, für die Beantwortung. – Bei den genannten Zahlen handelt es sich um die Gesamtzahl der Klagen, die entweder noch anhängig sind oder bereits abgeschlossen wurden.

Ist die Interpretation statthaft, dass in den allermeisten dieser Fälle die Klagen vor dem Moratorium eingereicht wurden? Das ergibt sich allein schon aus der typischen Laufzeit der Verfahren. Trotzdem möchte ich es gerne explizit von Ihnen hören. Ist auch die Annahme plausibel, dass während der Zeit des Moratoriums kaum oder wenige weitere Klagen hinzugekommen sind, da die Unternehmen natürlich schlichtweg das Ergebnis des Moratoriums abwarten wollten? Also, ist diese Interpretation aus Ihrer Sicht statthaft?

Und was sind denn die wesentlichen Ergebnisse dieses Moratoriums? Es ist von Erleichterungen die Rede. Bitte beschreiben Sie, worin konkret diese Erleichterungen bestehen, welche Veränderungen im Verfahren vorgenommen wurden und inwieweit sich das aus Ihrer Sicht auf das weitere Klageaufkommen auswirken wird.

Minister **Kaweh Mansoori**: Herr Abgeordneter, in der Tat gab es den Peak der Klagen vor dem Moratorium. Frau Meinhardt kann das gegebenenfalls noch in Zahlen spezifizieren.

Die Erleichterung besteht im Wesentlichen darin, dass die geänderte Verwaltungspraxis die tatsächliche wirtschaftliche Lage, wie sie sich seinerzeit dargestellt hat, präziser erfasst, indem beispielsweise die Eigenmittel, die eingebracht wurden, berücksichtigt werden können und Darlehensstilgungen nicht nachteilig berücksichtigt werden.

Das führt zu einer präziseren Erfassung der wirtschaftlichen Lage, und es ist von den Wirtschaftsverbänden begrüßt worden, dass die Verwaltungspraxis dahin gehend verändert wird. Das ist das enge Korsett, das uns möglich war. Die Voraussetzungen des Programms selbst konnten nicht geändert werden, aber wir haben den rechtlichen Rahmen für eine pragmatischere, unternehmensfreundliche Praxis durch die veränderte Verwaltungspraxis jetzt ausgereizt.

Frau Meinhardt, können Sie vielleicht zu den Zahlen noch etwas sagen?

RDirin **Meinhardt**: Ganz genau kann ich das nicht aufschlüsseln, aber wir hatten tatsächlich einen Anstieg im September und Oktober letzten Jahres. Das heißt, die letzten Bescheide, die da noch herausgingen, die wurden beklagt. Das ist eine Größenordnung von ungefähr 500 Klagen, die dann anhängig waren. Seit dem Moratorium – zumindest kann ich das für den Zeitraum vom 2. Juli bis zum 1. August sagen – gab es 65 neue Klagen, allein in einem Monat. Das heißt, wir sehen, dass es weniger geworden ist, aber es ist jetzt nicht so, dass die Menschen nicht mehr klagen wollen.

Abgeordneter **Andreas Lichert**: Meines Erachtens ist aber die Bagatellgrenze doch jetzt von 500 auf 1.000 Euro erhöht worden.

(Minister Kaweh Mansoori: Das war sie vorher schon!)

– Okay, dann hat sich die Frage erledigt.

Abgeordneter **J. Michael Müller (Lahn-Dill)**: Herr Staatsminister, interpretiere ich es richtig, dass wir bei 339 Verfahren quasi obsiegt haben und keines verloren haben – im Gegensatz zu den Ländern Bayern, Baden-Württemberg oder Nordrhein-Westfalen, die sich sämtlich auch anderweitiger Großkanzleien, die spezialisiert sind, bedienen, was man im Internet nachlesen kann – und dass wir aus diesen Verfahren beim angenommenen durchschnittlichen Gebührenwert von 750 Euro diesen Wert zurückbezahlt bekommen, sodass sich daraus schon eine Rückzahlung von rund 700.000 Euro ergibt, wenn man es einmal anrechnet?

Gehen Sie zum anderen davon aus, dass von den restlichen 1.064 Verfahren auch alle gewonnen werden und diese Gebühren auch zurückkämen, sodass, wenn ich den Gebührenwert hochrechne, beim Land Hessen nicht wirklich viel bleibt?

Gehe ich letztlich auch richtig davon aus, dass das Land Hessen damit festgestellt rechtsfehlerfrei gehandelt hat?

Minister **Kaweh Mansoori**: Herr Abgeordneter, auch wenn ich bisher in meiner Anwaltslaufbahn nie nach RVG abgerechnet habe: Ihre Berechnung klingt sehr plausibel.

(Abgeordneter J. Michael Müller (Lahn-Dill): Und rechtsfehlerfrei?)

– Das ist korrekt. In keinem einzigen Fall ist dem Land Hessen ein Rechtsfehler nachgewiesen worden. Aufgrund der Vielzahl der Fälle, die schon vor Gericht behandelt worden sind, gibt es überhaupt keinen Anhaltspunkt, warum das bei den offenen Fällen anders sein sollte.

Abgeordnete **Kaya Kinkel**: Ich habe noch die Frage: Kam es im Zuge der Klagen auch zu einer Reduzierung der Rückzahlungsbeträge bei Einzelnen und, wenn ja, bei wie vielen?

Minister **Kaweh Mansoori**: Da muss ich nachfragen, Frau Kinkel. Sie meinen, ob sich die veränderte Praxis auf die Rückzahlungspflicht in den offenen Verfahren auswirkt, korrekt?

Abgeordnete **Kaya Kinkel**: Ich meine, ob am Ende eines Klageverfahrens ein reduzierter Rückzahlungsbetrag stand: Ein Unternehmen klagt gegen einen bestimmten Rückzahlungsbetrag X,

sagen wir einmal 10.000 Euro, und im Zuge des Klageverfahrens, beispielsweise bei einvernehmlichen Einigungen, haben sich die Rückzahlungsbeträge reduziert.

Wenn ja, wie oft findet das statt, oder um wie viel hat sich dann der Betrag verändert?

Minister **Kaweh Mansoori**: Es ist mit Sicherheit so, dass im Rahmen der Vergleiche in einigen Fällen die Rückzahlungsbeträge reduziert wurden. Es war im Grunde auch Sinn der Übung, dass wir die Verwaltungspraxis für die noch nicht beschiedenen Fälle ändern und im Wege des Vergleiches die Unternehmen, die offene Verfahren haben, von diesen Veränderungen profitieren können.

So wird das auch vollzogen. Das wird nicht statistisch erfasst. Aber es ist zutreffend. Sie reduzieren sich.

Abgeordneter **Klaus Gagel**: Ich habe eine Frage. Wie verhält sich das bezüglich der Bagatellgrenze, wenn zum Beispiel ein Unternehmer 5.000 Euro zurückzuzahlen hat und nur 4.000 Euro zurückzahlt, was einem weiteren offenen Betrag von 1.000 Euro – genau die Höhe der Bagatellgrenze – entsprechen würde? Würden Sie dieser Forderung noch nachgehen, oder würden Sie sagen: „Der hat eine Restforderung von 1.000 Euro, das liegt im Rahmen der Bagatellgrenze, das fordern wir nicht mehr ein?“

Minister **Kaweh Mansoori**: Die Bagatellgrenze bedeutet, dass die Rückforderungspflicht nicht höher als 1.000 Euro liegen darf. Das heißt, in dem Beispiel, das Sie skizziert haben, liegt die Rückforderungspflicht bei 5.000 Euro. Egal, wie viel zurückgezahlt wird, das liegt oberhalb der Bagatellgrenze.

Abgeordneter **Klaus Gagel**: Das heißt, der Unternehmer hat die vollen 5.000 Euro zu zahlen. Das heißt, wenn er 4.000 Euro zahlt, hat er tatsächlich noch 1.000 Euro zu zahlen. Dann würden Sie von diesem Unternehmer weiterhin die 1.000 Euro fordern.

(Abgeordneter J. Michael Müller (Lahn-Dill): Das muss er tun, sonst macht er sich der Untreue schuldig!)

– Ich frage nur nach, wie es gehandhabt wird.

Minister **Kaweh Mansoori**: Das ist zutreffend; denn die Bagatellgrenze ist eng nach den Grundsätzen des Haushaltsrechts zu handhaben. Insofern sind die Vorgaben dafür sehr restriktiv. Das ist ausdrücklich keine Grenze, um in höheren Bereichen unter welchen Spezifikationen auch

immer wegsehen zu können, sondern es geht wirklich um die Kleinstfälle, wo sich der Verwaltungsaufwand nicht rentieren würde und nicht im Verhältnis zu dem stünde, was gegenübersteht.

Frau Meinhardt, nach meinem Kenntnisstand ist es aber auch kein großes Phänomen, dass die Leute die Bagatellgrenze missverstehen und das einfach von der Rückforderungspflicht abziehen.

RDirin **Meinhardt**: Das stimmt, aber Nachfragen dazu gibt es in der Tat, und dann erklären wir es den Leuten auch.

Stellv. Vors. **Jürgen Frömmrich**: Gibt es weitere Fragen zum Dringlichen Berichtsantrag? – Das sehe ich nicht. Dann ist der Dringliche Berichtsantrag der Fraktion der Freien Demokraten, Drucks. 21/4950, besprochen und damit erledigt.

Beschluss:

WVA 21/40 – 20.08.2026

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

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

5. Dringlicher Berichtsantrag
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Auswirkungen des aktuellen Niedrigwassers auf Hessens
Wirtschaft
– Drucks. [21/4955](#) –

Abgeordnete **Katy Walther**: Eine kurze Vorbemerkung. Ich glaube, keiner ist an dem Thema Niedrigwasser in den letzten Wochen vorbeigekommen. Es ist noch schlimmer als im Jahr 2018, wo wir schon dachten, dass die Pegelstände nicht mehr weiter fallen können.

Wir hätten erwartet, dass es vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Auswirkungen – es gab Presseveröffentlichungen von den IHKs auch in Hessen zum Thema wirtschaftliche Auswirkungen des Niedrigwassers auf dem Rhein – eine größere Betriebsamkeit im Wirtschaftsministerium gegeben hätte im Sinne von Gesprächsrunden und Überlegungen, was man eigentlich noch machen kann, bzw. auch zu versuchen, Initiativen, die schon länger laufen, zu beschleunigen.

Wir haben da sehr wenige Aktivitäten wahrgenommen, und deshalb fühlten wir uns bemüßigt, einen Dringlichen Berichts Antrag einzureichen, um einmal nachzufragen. Wir haben heute auch einen eigenen Aktionsplan vorgestellt. Über diese Sachen würden wir mit dem Herrn Minister gerne in Austausch gehen.

Minister **Kaweh Mansoori**: Ich komme direkt zur Beantwortung Ihrer Fragen.

Folgen der Niedrigwasserlage für Hessens Wirtschaft

Frage 1: Welche Häfen und Schleusenanlagen in Hessen sind von der aktuellen Niedrigwasserlage direkt oder indirekt betroffen und inwiefern?

In Hessen sind die Flüsse Rhein und Weser mit ihren Häfen und Umschlaganlagen von der aktuellen Niedrigwasserlage direkt betroffen.

Der Rhein ist als frei fließendes Gewässer ohne Staustufen direkt abhängig vom Wasserdargebot aus den Alpen. Dieses setzt sich aus Wasser aus der Schneeschmelze, teilweise dem Abfluss von Gletschern sowie aktuellen Niederschlägen zusammen. Durch ausbleibende Niederschläge seit dem Frühjahr sowie fehlendes Schmelzwasser der Schneeschmelze liegt der Abfluss sehr deutlich unter den Vorjahren.

Die Weser erhält in der Regel zusätzliches Wasser aus der Eder- und der Diemeltalsperre, um die Schifffahrt auf der Weser zu ermöglichen. Auch hier ist aktuell keine Unterstützung des Pegels durch die Talsperren möglich.

Auf den Flüssen Main und Neckar sind die Wasserstände durch die vorhandenen Staustufen nicht außergewöhnlich niedrig.

Frage 2: Welche Branchen in Hessen sind auf die Binnenschifffahrt angewiesen?

Frage 3: Welche Unternehmen sind von der zum Erliegen gekommenen Binnenschifffahrt direkt betroffen und wodurch?

Frage 4: Wie hoch ist der Umsatz dieser Unternehmen und Branchen in Hessen?

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB) fasst die wesentlichen statistischen Daten rund um die Binnenschifffahrt einmal im Jahr in der Broschüre „Daten & Fakten“ zusammen. Dort finden sich wichtige Kennzahlen zu den Bundeswasserstraßen, zur transportierten Gütermenge, zur Güterstruktur und zur Verkehrsleistung. Weiter finden sich dort Angaben zur deutschen Flotte und zu den Umsatzzahlen der deutschen Unternehmen in der Güter- und Fahrgastschifffahrt.

In Hessen sind vor allem Branchen, die auf den Transport von Massengütern, Gefahrstoffen und schweren Industrieanlagen angewiesen sind, von der Binnenschifffahrt und Wasserstraßen wie dem Rhein und dem Main abhängig.

Dazu zählen:

1. Chemische und pharmazeutische Industrie (Rohchemikalien, Gase und Gefahrstoffe),
2. Energie- und Mineralölwirtschaft (Flüssige Mineralölerzeugnisse wie Heizöl, Diesel, Benzin sowie Kohle für Kraftwerke),
3. Bauwirtschaft (Steine, Erden, Zement),
4. Land- und Forstwirtschaft (Getreide, Futtermittel und Düngemittel),
5. Binnenschifffahrts- und Reedereigesellschaften (einschließlich Fähren),
6. Tourismus- und Freizeitwirtschaft (Flusskreuzfahrten auf Rhein und Main sowie Wassertourismus auf Bundeswasserstraßen wie der Lahn).

Eine trennscharfe Auflistung der Umsätze der genannten Branchen ist nicht möglich. Die stark betroffene Industriebranche der chemischen und pharmazeutischen Industrie hatte in Hessen im Jahr 2023 einen Gesamtumsatz von 32 Milliarden Euro. Nennenswerte Umsatzeinbußen in den zuvor genannten Branchen sind der Landesregierung jedoch nicht bekannt.

Darüber hinaus ist der Tourismus, also Flussfahrten und wasserbezogene Freizeitangebote, betroffen, wobei dies auch auf konkurrierende Belange zwischen Schifffahrt und Tourismus zurückzuführen ist, wenn es beispielsweise um das Ablassen von Wasser aus Rückhaltebecken wie dem Edersee für die Schifffahrt geht, was sich gegebenenfalls zulasten des (Wasser-)Tourismus vor Ort auswirkt.

Dem HMWVW sind, neben den in der Presse berichteten Fällen, keine weiteren Einzelunternehmen bekannt.

Frage 5: Wurde mit den betroffenen Unternehmen und den Industrie- und Handelskammern aus Hessen und dem Verkehrsminister ein Krisengipfel zur aktuellen Lage durchgeführt, oder ist die Durchführung eines solchen Gipfels geplant?

Das Land hat bislang keinen eigenen Krisengipfel geplant, befindet sich aber im Kontakt mit der Branche und den Verbänden, zum Beispiel dem Speditions- und Logistikverband Hessen. Zudem stehen die Länder, und somit auch Hessen, in einem engen Austausch mit dem Bund unter Einbindung der Wirtschaft, der Autobahn GmbH und der Deutschen Bahn AG.

Frage 6: Wie bewertet die Landesregierung die Ergebnisse der Blitzumfrage der Industrie- und Handelskammern unter mehr als 150 überwiegend industrie- und logistiknahen Unternehmen, nach denen aufgrund der aktuellen Niedrigwasserslage 78 % der Unternehmen von steigenden Kosten berichten, 72 % ihre Logistikprozesse anpassen mussten und fast jedes dritte Unternehmen bereits die Produktion einschränkt?

Frage 7: Laut Aussage der Landesregierung in einer Antwort auf eine Kleine Anfrage seien „Unternehmen im Falle eines Niedrigwasserszenarios selbst in der Lage, schnell zu reagieren und am Markt entsprechende Transportkapazitäten einzukaufen“. Bleibt die Landesregierung bei dieser Bewertung und, wenn ja, wie zeigt sich das in der aktuellen Situation konkret?

Frage 10: Sieht die Landesregierung die Notwendigkeit, ihre in einer Antwort auf eine Kleine Anfrage getroffenen Aussage, die direkte Abhängigkeit der hessischen Unternehmen sowie der Bürgerinnen und Bürger von Lieferungen mit dem Binnenschiff sei vergleichsweise gering, angesichts der aktuellen Lage neu zu bewerten und, wenn ja, inwiefern?

Frage 11: Sieht die Landesregierung die Notwendigkeit, ihre in einer Antwort auf eine Kleine Anfrage getroffenen Aussage, über die bundesweit geregelte Bevorratung hinaus werde keine Notwendigkeit eigener Szenarien, Vorsorge- und Notfallkonzepte gesehen, im Angesicht der aktuellen Lage neu zu bewerten und, wenn ja, inwiefern?

Bei der in Frage 6 erwähnten Blitzumfrage der Industrie- und Handelskammern handelt es sich um eine deutschlandweite Umfrage der Industrie- und Handelskammern entlang des Rheins. Daher lassen sich die Ergebnisse der Umfrage nicht ausschließlich auf hessische Unternehmen beziehen. Eine differenzierte Darstellung je nach Bundesland wurde in der Blitzumfrage nicht angegeben.

Das Niedrigwasser aufgrund des Hitzesommers im Jahr 2018 hat die Unternehmen weitgehend unvorbereitet getroffen, sodass damals volkswirtschaftliche Schäden in Milliardenhöhe entstanden sind. Diese wären durch einen Ausbau der Wasserstraßen, zum Beispiel der Abladeoptimierung Mittelrhein, zwar nicht vermeidbar, aber zu reduzieren gewesen. Das Land hat sich daher politisch mehrfach und kontinuierlich für die Umsetzung der Abladeoptimierung eingesetzt, zuletzt im Rahmen der Sonder-Verkehrsministerkonferenz vom 6. August 2026 unter TOP 4.

Gleichzeitig war und ist abzusehen, dass Niedrigwassersituationen, wie sie derzeit vorliegen, bedingt durch den Klimawandel künftig häufiger zu erwarten sind. Zahlreiche Unternehmen haben daher die Zeit seit 2018 genutzt, um Vorsorge zu treffen. Zu den Maßnahmen gehören nicht nur Konzepte zur Nutzung anderer Verkehrsträger, sondern zum Beispiel auch die Entwicklung von Schiffen mit geringem Tiefgang. Die Maßnahmen werden auch durch den Bund gefördert. In Summe haben die Maßnahmen dazu geführt, dass die Unternehmen sich mit den Risiken aus Niedrigwasser befasst und eigene Maßnahmen entwickelt haben. Dies wurde in einer erneuten „Verkehrsträgerübergreifenden Koordinierungsrunde Niedrigwasser“ des Bundesverkehrsministeriums am 19. August 2026 von den Vertretern der Wirtschaft ausdrücklich bestätigt.

Vor diesem Hintergrund bleibt die Landesregierung bei ihrer Bewertung, wie in der Beantwortung der Kleinen Anfrage Drucks. 21/3582 des fraktionslosen Abgeordneten Sascha Herr betreffend „Handlungsfähigkeit und Risikovorsorge des Landes Hessen im Bereich der Binnenschifffahrt“ dargestellt. Vor allem das Niedrigwasser 2018 hat bei vielen Unternehmen das Bewusstsein dafür geschärft, welche Folgen Niedrigwasser haben kann. Dies führt zu einem dazu, dass die Auswirkungen auf die hessische Wirtschaft durch das diesjährige Niedrigwasser vergleichsweise gering ausfallen. Zum anderen zeigt sich die Versorgungssituation von Bevölkerung und Unternehmen daher in diesem Jahr deutlich robuster als 2018.

Positionierung und Handeln der Landesregierung

Frage 8: Welche eigenen schriftlichen Initiativen der Landesregierung an die Verkehrsministerkonferenz bezüglich der Niedrigwasserproblematik gab es?

Frage 9: Wie hat sich Hessen zum Thema Zukunft der Wasserstraßen auf der jüngsten Sonder-VMK konkret positioniert?

Hessen hat sich bei der Sonder-Verkehrsministerkonferenz nachdrücklich für eine Stärkung der Bundeswasserstraßen als strategische Infrastruktur zur Sicherung der Lieferketten eingesetzt und trägt den einstimmigen Beschluss vollumfänglich mit. Angesichts der extremen Niedrigwasserstände – insbesondere auf dem für Hessen zentralen Rhein – forderte das Land kurz- und langfristige Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel. Kern der hessischen Positionierung war die Forderung nach einer engen Einbindung der Länder in die Taskforce „Niedrigwasser“ des Bundes, einer beschleunigten Umsetzung der Bundesverkehrswegeplanmaßnahmen am Rhein sowie nach ausreichenden Bundesmitteln für baureife Planungen. Zudem hat sich Hessen für ein nationales oder europäisches Flottenförderprogramm für niedrigwassergeeignete Schiffe ausgesprochen, um die klimafreundliche Güterverlagerung auf die Wasserstraßen langfristig abzusichern.

In der Vergangenheit ist das Thema „Wasser- und Schifffahrtsangelegenheiten“ – und somit auch Themen im Kontext der Niedrigwassersituation – gerade vor dem Hintergrund der Erfahrungen 2018 in der Verkehrsministerkonferenz stets ein Thema gewesen. Die VMK wird von der Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleitungen der Länder (GKVS) vorbereitet. Daher wird die überwiegende Anzahl von Beschlüssen im Kontext der Niedrigwasserthematik auf Grundlage der GKVS und nicht von einem einzelnen Land eingebracht. In diesem Kontext werden unter Beteiligung Hessens jeweils Beschlüsse der GKVS auf der VMK beraten und beschlossen. Zu nennen sind hier folgende Beschlüsse seit 01.01.2024:

1. VMK am 9. und 10. Oktober 2024
 - TOP 8.3: Binnenschifffahrt ist ein Verkehrsträger der Zukunft,
2. VMK am 2. und 3. April 2025
 - TOP 8.1: Binnen- und Seeschifffahrt weiterentwickeln,
3. VMK am 29. und 30. Oktober 2025
 - TOP 8.2: Bedarfsgerechte Finanzierung der Bundeswasserstraßen sicherstellen und nicht nachvollziehbare Haushaltskürzungen ausgleichen,
4. VMK am 25. und 26. März 2026
 - TOP 8.1: Binnenschifffahrt ist ein Verkehrsträger der Zukunft,
 - TOP 8.2: Bedarfsgerechte Finanzierung der Bundeswasserstraßen sicherstellen und nicht nachvollziehbare Haushaltskürzungen ausgleichen,

- TOP 8.3: Bedarfsgerechte Personalausstattung der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung sicherstellen und Einsparauflagen zurücknehmen (dieser TOP wurde von Nordrhein-Westfalen und Baden- Württemberg eingereicht).

Frage 12: Welche konkreten Vorschläge umfasst die von Staatssekretärin Fröhlich geforderte „belastbare, langfristige Strategie für den Verkehr auf den Wasserstraßen“, und welche Maßnahmen wird die Landesregierung hierfür ergreifen?

Eine solche Strategie kann nur gemeinsam mit den Infrastrukturbetreibern erarbeitet werden. Sie muss Straße, Schiene und Wasserstraße als Gesamtsystem begreifen und dessen Resilienz in den Blick nehmen. Die Häfen sind in diesem Zusammenhang als Knotenpunkte der unterschiedlichen Verkehrsträger zu sehen, an denen Schiffsverkehre mit der Straße oder Schiene über den Kombinierten Verkehr verknüpft sind. In diesem Sinn setzt sich die Landesregierung dafür ein, dass künftig gemeinsam konzipiert wird, wie Lieferketten resilient gestaltet werden können und welche Anforderungen an die Infrastruktur bestehen. Die Landesregierung nimmt dazu alle Aspekte von Resilienz in den Blick, zum Beispiel auch die Cybersicherheit von Häfen und Schifffahrt oder terroristische Gefahrenabwehr und nutzt dazu alle Austauschformate wie auch die Länderkonferenz Rhein.

Frage 13: Wurden die Folgen der aktuellen Niedrigwasserlage bereits im Rahmen des KRITIS-Lagebildes erfasst? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?

Das in der Frage angesprochene KRITIS-Lagebild ist als Verschlussache eingestuft und nur für den Dienstgebrauch freigegeben, weshalb die Landesregierung von einer Beantwortung der Frage absieht.

Frage 14: Welche Maßnahmen wird die Landesregierung zur Abmilderung der Folgen von Niedrigwasser und zur Stärkung der Wasserstraßen als Logistik- und Transportwege ergreifen?

Frage 16: Ist aus Sicht der Landesregierung die Abladeoptimierung Mittelrheintal allein ausreichend für die Sicherung der Wasserstraßen als Verkehrswege bei extremen Niedrigwasserereignissen?

Betroffen sind in erster Linie die weitgehend frei fließenden Flüsse Rhein und Weser. Am Rhein setzt sich das Land, wie auch schon die Vorgängerregierungen, insbesondere für die Abladeoptimierung Mittelrhein ein. Die Abladeoptimierung Mittelrhein wird dafür sorgen, dass gerade bei einer Niedrigwasserphase mehr Güter auf dem Rhein über einen längeren Zeitraum als derzeit transportiert werden können. Das Ziel der Maßnahme ist in erster Linie, sicherzustellen, dass bei normalem Wasserstand Schiffe mit einem Tiefgang von 2,1 m den Rhein befahren können.

Dabei ist darauf hinzuweisen, dass es sich um bundeseigene Infrastrukturen handelt, bei denen der Bund als Eigentümer entscheidet, ob und in welchem Umfang Ausbauvorhaben durchgeführt werden. Vor diesem Hintergrund wurde der Bundesverkehrsminister zur Länderkonferenz Rhein

eingeladen, zuletzt im Rahmen der „Verkehrsträgerübergreifenden Koordinierungsrunde Niedrigwasser“ des Bundesverkehrsministeriums am 12. August 2026.

Darüber hinaus wird auf die Ausführungen zu den Fragen 8 und 9 verwiesen.

Frage 15: Welche Maßnahmen aus dem Koalitionsvertrag zur Stärkung der Binnenschifffahrt sind bislang umgesetzt und welche noch geplant?

Die Landesregierung setzt sich grundsätzlich vor dem Hintergrund stabiler Transport- und Versorgungsketten und der Emissionsminderung für eine Stärkung der Wasserstraße als Transportweg ein. Die Binnenschifffahrt verfügt als Verkehrsträger bei normalen Wasserständen über zusätzliche, sehr umweltverträglich nutzbare Kapazitäten. Die Möglichkeiten der Unterstützung durch das Land sind allerdings begrenzt, da die Häfen in Hessen in kommunaler oder privater Hand sind und die Wasserstraßen in Bundeszuständigkeit liegen. Daher versucht die Landesregierung zu unterstützen, wo dies möglich ist, wie bei der Sensibilisierung hessischer Unternehmen für relevante Förderungen des Bundes oder durch den kontinuierlichen Einsatz für die Abladeoptimierung Mittelrhein.

Alternative Verkehrswege (Straße und Schiene)

Frage 17: Wie viele Lkw-Ladungen würden benötigt, um die aktuell jährlich in Hessen auf dem Wasserweg umgeschlagene Menge an Gütern zu transportieren?

Im Jahr 2024 – neuere Zahlen liegen aus der amtlichen Statistik noch nicht vor – wurden in den hessischen Häfen an Rhein und Main insgesamt 9 Millionen Tonnen umgeschlagen.

Rechnet man den gesamten Güterumschlag um, ergibt sich bei einer zulässigen Beförderungsmenge von ca. 25 Tonnen bei Lkw, dass etwa 360.000 Lkw-Fahrten erforderlich wären.

Laut einer Auswertung des Hessischen Ministeriums des Innern, für Sicherheit und Heimatschutz zur Verkehrslage am vergangenen Wochenende auf den hessischen Autobahnen haben die hessischen Polizeipräsidien sehr geringe bzw. nicht wahrnehmbare Zunahmen des Schwerverkehrs gegenüber sonstigen Samstagen und Sonntagen gemeldet. Lediglich das Polizeipräsidium Frankfurt am Main und lediglich für Samstag, den 15.08.2026, hat eine „subjektive Zunahme des Schwerverkehrs in Höhe von weniger als 5 % gegenüber dem sonst zu beobachtenden Stand“ angemerkt.

Es konnten seitens der hessischen Polizeibehörden am vergangenen Wochenende auch keine auf erhöhten Schwerverkehr zurückzuführende Störungen auf hessischen Autobahnen festgestellt werden.

Frage 18: Welche zusätzlichen Ausnahmenregelungen vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot für Lkw sind nach der jüngsten Lockerung möglich, die zuvor nicht möglich waren?

Bereits seit dem 11. August 2026 gilt in Hessen wie auch in anderen Bundesländern zur Bewältigung der Auswirkungen des Niedrigwassers in den deutschen Binnenschifffahrtsstraßen eine

bis einschließlich 31.08.2026 befristete Ausnahme vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot sowie von den Samstagsfahrverboten der Ferienreiseverordnung für Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 Tonnen und für Anhänger hinter Lastkraftwagen. Die Ausnahme umfasst auch notwendige Leerfahrten, sofern diese unmittelbar mit den Folgen des Niedrigwassers zusammenhängen. Am 19.08.2026 wurde auf Bitten des Bundesverkehrsministeriums die bestehende Ausnahmeregelung auf Großraum- und Schwertransporte ausgeweitet. Die gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten der Fahrerinnen und Fahrer bleiben davon unberührt.

Hierzu wird auch auf die Pressemitteilungen des hessischen Wirtschaftsministeriums vom 11. und 19. August 2026 verwiesen.

Frage 19: Gibt es ausreichend Fahrerinnen und Fahrer in Hessen, die die zusätzlich benötigten Lkw fahren können?

Sowohl der Bund als auch der Speditions- und Logistikverband Hessen und DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V. geben an, dass das Verlagerungspotential auf die Straße aus unterschiedlichen Gründen sehr begrenzt ist. Grund dafür sind sowohl der bestehende Fahrer-mangel als auch ein Mangel an Fahrzeugtypen, die für diese Ersatztransporte benötigt werden und die überwiegend bereits operativ verplant sind.

Frage 20: Welche zusätzlichen Kapazitäten existieren aktuell im hessischen Schienengüterverkehrsnetz, insbesondere entlang des Rheins?

Hierzu hat die Deutsche Bahn in den regelmäßigen Abstimmungsgesprächen „Verkehrsträgerübergreifenden Koordinierungsrunde Niedrigwasser“ des Bundesverkehrsministeriums mitgeteilt, dass die DB InfraGO als Betreiberin der entsprechenden Schienenstrecken im Zuge der Korridorsanierung am Rechten Rhein in den Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB) für die hier im Speziellen nachgefragte Umleitungsstrecke Linker Rhein aus Gründen der betrieblichen Stabilität eine Kapazitätsobergrenze von acht Zügen je Stunde und Richtung festgelegt habe. Auf Basis der Betriebsdaten aus den ersten Wochen der Korridorsanierung hätten von Montag bis Freitag durchschnittlich 108 freie Trassen pro Tag zur Verfügung gestanden. An Samstagen und Sonntagen habe dieser Wert bei durchschnittlich 173 freien Trassen pro Tag gelegen. Die genannten Werte bezögen sich jeweils auf beide Fahrtrichtungen zusammen. Hinzu kämen noch weitere freie Kapazitäten auf anderen Umleiterstrecken wie der Siegstrecke und der Main-Weser-Bahn. Die verfügbaren Trassenkapazitäten bestünden dabei überwiegend in den Nachtstunden, in den Tagesrand- und Tagesstunden in geringerem Umfang.

Frage 21: Inwieweit beeinträchtigt die rechtsrheinische Korridorsanierung die Organisation von zusätzlichen Verkehren auf der Schiene?

Laut DB habe die DB InfraGO im Zuge der Korridorsanierung am Rechten Rhein in den INB für die Hauptumleitungsstrecken Siegstrecke, Linker Rhein und Main-Weser-Bahn jeweils Kapazitätsobergrenzen festgelegt. Neben der vollständigen Sperrung der Rechten Rheinstrecke führten diese Kapazitätsbegrenzungen zu Einschränkungen der für zusätzliche Verkehre verfügbaren Netzkapazitäten. Im Rahmen der „Verkehrsträgerübergreifenden Koordinierungsrunde

Niedrigwasser“ des Bundesverkehrsministeriums am 12.08.2026 hat das hessische Verkehrsministerium erklärt, dass eine Absage oder Verschiebung der rechtsrheinische Korridorsanierung nicht zur Debatte steht. Laut DB InfraGO sind freie Trassen vorhanden und ermöglichen damit zügig Gelegenheitsverkehre. Hierzu wird ergänzend auf die Ausführungen **zur** Frage 20 verwiesen.

Frage 22: Wie bewertet die Landesregierung die Bedeutung und das Potenzial von Gleisanschlüssen für Gewerbegebiete (private Gleisanschlüsse)?

Frage 23: Warum wurde die hessische Gleisanschlussförderung abgeschafft?

Die Richtlinie zu Fördermitteln für den Schienengüterverkehr des Landes Hessen besteht nach wie vor. Wo wirtschaftlich möglich, sieht die Hessische Landesregierung private Gleisanschlüsse als geeignetes Mittel zur Verlagerung von Verkehren auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene an. Trotz der in Artikel 87e des Grundgesetzes niedergelegten Verantwortung des Bundes unter anderem für den Schienengüterverkehr und der für den Schienengüterverkehr gewährten Bundesförderung stellt das Land Hessen ergänzend dazu auch weiterhin Mittel gemäß der Richtlinie zu Fördermitteln für den Schienengüterverkehr zur Verfügung, soweit die in der Richtlinie niedergelegten Fördervoraussetzungen erfüllt sind.

Mittelverfügbarkeit zur Unterstützung Betroffener und für Investitionen

Frage 24: Welche Mittel stehen im aktuellen Landeshaushalt zur Verfügung, um Kommunen, die Binnenhäfen und andere Infrastruktur der Binnenschifffahrt betreiben, bei der Bewältigung der Niedrigwasserfolgen zu unterstützen?

Frage 25: Welche Mittel stehen im aktuellen Landeshaushalt zur Verfügung, um Unternehmen, die auf die Binnenschifffahrt angewiesen sind, bei der Bewältigung der Niedrigwasserfolgen zu unterstützen?

Mittel, die nur auf die Folgen des Niedrigwassers zugeschnitten sind, stellt die Landesregierung nicht zur Verfügung.

Frage 26: Wie viel Geld aus dem Infrastruktur-Sondervermögen für Infrastruktur und Klimaschutz für Hessen ist für Wasserstraßen, Häfen und Schleusen vorgesehen?

Wasserstraßen und Schleusen sind Bundeswasserstraßen und liegen in bundeseigener Verwaltung. Hier entscheidet Bund über Investitionsschwerpunkte. Häfen in Hessen sind in kommunaler oder privater Hand – hier müssen die Kommunen als Hafeneigentümerinnen entscheiden, ob und gegebenenfalls in welcher Höhe sie Mittel aus dem Sondervermögen für ihre Häfen einsetzen. Konkrete Investitionssummen sind der Landesregierung nicht bekannt.

Frage 27: Welche Wasserstraßen und Infrastrukturprojekte der Binnenschifffahrt sind auf Initiative der Landesregierung Teil des Infrastrukturzukunftsgesetzes geworden?

Der Bund hatte zunächst nicht vorgesehen, die Wasserstraßen im Sondervermögen zu berücksichtigen. Die Länder – so auch Hessen – haben den Bund aufgefordert, Mittel aus dem

Sondervermögen auch für Wasserstraßen des Bundes einzusetzen, sodass nunmehr 1,2 Milliarden Euro zur Verfügung stehen. Darüber hinaus hat sich die Landesregierung stets dafür eingesetzt, dass die Abladeoptimierung Mittelrhein – mit einem Kosten-Nutzen-Verhältnis von 30,7 – als Projekt mit einem extrem hohen volkswirtschaftlichen Nutzen vorrangig umgesetzt wird.

Länderkonferenz Rhein in Wiesbaden

Frage 28: Wird die Länderkonferenz Rhein am 4. September wie geplant auf einem Eventschiff stattfinden, das aus den Niederlanden kommt, und ist mit dem Schiff eine Rundfahrt geplant?

Die Länderkonferenz Rhein findet – insbesondere vor dem Hintergrund des aktuellen Niedrigwassers – am 4. September 2026 in Wiesbaden statt. Die Ausgestaltung der Konferenz wird in Abhängigkeit von der dann aktuellen Lage entschieden.

Frage 29: Warum beinhaltet die Tagesordnung der von Hessen ausgerichteten Länderkonferenz Rhein keine Tagesordnungspunkte zur Resilienz von Lieferketten, Ertüchtigung von Wasserstraßen, dem Bundesverkehrswegeplan und ähnlichen strategischen Herausforderungen?

Die vier Länder Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Hessen setzen sich seit 2013 gemeinsam für die Wasserstraße Rhein ein. Mit der Düsseldorfer Liste haben die Länder 2013 gegenüber dem Bund deutlich gemacht, dass sie die klare Erwartung haben, dass der Bund Zugangsinfrastruktur der Binnenhäfen, vergleichbar der der Seehäfen, vorrangig ausbaut. Spätestens seit der Wiesbadener Erklärung von 2018 haben sich die Länder gemeinsam sehr klar zur Beseitigung von Tiefenengstellen im Rahmen der Abladeoptimierung Mittelrhein bekannt. Die Länder begleiten dieses Verfahren kontinuierlich, zum Beispiel im Projektbeirat oder der Beschleunigungskommission. Dabei spielten die genannten strategischen Herausforderungen stets eine Rolle. Mit dem Thema Hafensicherheit wurde dieses Mal eine strategische Herausforderung als Schwerpunkt gewählt, der bislang noch nicht im Rahmen der Konferenzen behandelt wurde.

Darüber hinaus wird auf die Ausführungen zu den Fragen 8 und 9 verwiesen.

Frage 30: Wer hat die Themenschwerpunkte der Länderkonferenz Rhein festgelegt?

Die Festlegung der Themen erfolgt durch die vier ausrichtenden Bundesländer.

Frage 31: Welche konkreten Initiativen zur Bewältigung aktueller und zukünftiger Niedrigwasserlagen will die Landesregierung bei der Länderkonferenz einbringen?

Die Länderkonferenz Rhein versteht sich als Sprachrohr der Rheinanliegerländer in Richtung Bund. Dabei ist die Ertüchtigung der Wasserstraße Rhein das wichtigste gemeinsame Anliegen. Entsprechend ist die Unterzeichnung eines gemeinsamen Positionspapiers geplant, das den dringenden Handlungsbedarf am Rhein gegenüber dem Bund mit Nachdruck adressiert.

Rolle des Klimaschutzes und Folgen der Niedrigwasserlage für Hessens Natur

Frage 32: Welche Rolle spielt der Klimawandel nach Erkenntnissen der Landesregierung bei Extremwetterlagen wie der aktuellen Trockenheit und dem daraus resultierenden Niedrigwasser?

Nach Einschätzung des Ministeriums für Landwirtschaft und Umwelt, Weinbau, Forsten, Jagd und Heimat ist Niedrigwasser, wie Hochwasser, ein natürlicher Bestandteil des Wasserhaushalts. Solche Extremereignisse wurden in der Vergangenheit beobachtet und sind auch für die Zukunft zu erwarten.

Es ist zu erwarten, dass sich solche extremen Wetterlagen durch die langfristige Erwärmung des Klimasystems weiter intensivieren und häufiger auftreten werden. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass grundsätzlich regelmäßig niedrige Pegelstände des Rheins wiederkehren. Im Verlauf des hydrologischen Jahres – 1. November bis 31. Oktober – tritt Niedrigwasser gegen Ende auf, bevor die Niederschläge in Herbst und Winter beginnen.

Frage 33: Waren oder sind aus Sicht der Landesregierung und vor dem Hintergrund der Niedrigwasserlage Haushaltskürzungen im Bereich Klimaschutz in Hessen angebracht?

Die Landesregierung stellt im Förderprodukt Klimaschutz mit jährlich rund 23 Millionen Euro mehr Mittel bereit, als in der Vergangenheit je verausgabt wurden. Sie unterstützt damit die Kommunen und andere Akteure aktiv und mit hohem Mitteleinsatz bei der Umsetzung von Maßnahmen, die dem Klimaschutz und der Klimaanpassung dienen.

Aus Sicht der Landesregierung ist es vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage sachgerecht, die Ausgaben für Klimaschutzmaßnahmen wie auch alle anderen Förderangebote regelmäßig auf ihre Wirksamkeit, Wirtschaftlichkeit und Priorität zu überprüfen und die verfügbaren Mittel gezielt einzusetzen.

Frage 34: Gab es Gespräche mit den Naturschutzverbänden über eine gemeinsame Positionierung zur Zukunft des Rheins als Wasserstraße?

Die Flussgebietsgemeinschaft Rhein, der Hessen angehört, führt regelmäßig Gespräche mit Interessenverbänden, um deren Belange bei der wasserwirtschaftlichen Betrachtung zu berücksichtigen. Da der Rhein mehrere Länder und mehrere Staaten durchfließt, ist nur eine gemeinsame, länderübergreifende Betrachtung und Positionierung sinnvoll.

Der Rhein als Wasserstraße unterliegt der Bundesverwaltung. Inwiefern der Bund als Eigentümer der Bundeswasserstraße Rhein Gespräche mit Naturschutzverbänden zu dem Thema führt bzw. geführt hat, ist nicht bekannt.

Frage 35: Welche ökologischen Folgen hat das Niedrigwasser für die hessische Tier- und Pflanzenwelt?

Die Frage lässt sich nicht pauschal beantworten, da die ökologischen Folgen vom Einzelfall abhängig sind. Grundsätzlich lässt sich sagen, dass ausgehend von geringeren Abflüssen und Wasserständen die Wassertemperaturen steigen und der Sauerstoffgehalt im Wasser abnimmt. Dies kann zu einer Gefährdung von Fischen und Muscheln und dem Austrocknen von Kleinstlebensräumen und Laichgebieten führen. Auch Auen und Uferpflanzen können unter dem Wassermangel leiden.

Frage 36: Wird die Landesregierung als Konsequenz aus dem Niedrigwasser damit beginnen, wirksamen Klimaschutz zu betreiben und, wenn ja, welche Maßnahmen sind im Gewässerschutz geplant?

Die Landesregierung bleibt dem Ziel des Klimaschutzes verpflichtet und betreibt – insbesondere in der Umsetzung des Klimaplanes Hessen 2030 – aktive Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel.

Der Fokus für einen nachhaltigen Gewässerschutz liegt in der Klimaanpassung. Dazu gehört unter anderem die Umsetzung der wassersensiblen Siedlungsentwicklung, das heißt, das Regenwasser vor Ort zu speichern und zu nutzen, statt es ungenutzt abzuleiten. Im Rahmen der Gewässerentwicklung dienen insbesondere Auenrenaturierungsmaßnahmen dazu, Wasser länger in der Landschaft zu halten und den Abfluss zu verzögern. – Ich danke für die Aufmerksamkeit.

(Beifall CDU und SPD)

Abgeordnete **Katy Walther:** Ich habe eine Frage zu den Gesprächen mit den hessischen Unternehmerinnen und Unternehmern und den Logistikverbänden. Gab es diese Gespräche im Zuge der aktuellen Niedrigwasserproblematik? Wie haben sie ausgesehen, und wer waren die Teilnehmer der hessischen Logistikverbände und Unternehmen?

Minister **Kaweh Mansoori:** Frau Abgeordnete, die Frage hatte ich bereits beantwortet. Einen Verband hatte ich beispielhaft genannt. Ob wir überhaupt über eine vollumfängliche Liste aller Fachgespräche verfügen, die auf der Wegstrecke geführt worden sind, kann ich gar nicht beantworten. Ich kann jedenfalls bestätigen, dass auch Gespräche meinerseits mit Verbänden geführt worden sind.

Abgeordneter **Klaus Gagel:** Herr Minister, die Abladeoptimierung Mittelrhein ist im Planfeststellungs- und Erörterungsverfahren. Das heißt also, wir werden in etwa sechs bis sieben Jahren, also 2033, die Fertigstellung sehen. Würden Sie sagen, dass diese Fertigstellung der Abladeoptimierung Mittelrhein dann durchgängig bei solchen Lagen, wie wir sie mit dem Niedrigwasser derzeit haben, eine deutliche Verbesserung gegenüber der bisherigen Situation darstellt? Und wenn nein, warum nicht?

Minister **Kaweh Mansoori**: Herr Abgeordneter, vielen Dank für die Frage. Wie ich bereits ausgeführt hatte, führt die Abladeoptimierung Mittelrhein natürlich zu einer Verbesserung mit Blick auf mögliche Tiefgänge von 2,10 m, die dann in dem Bereich durchgängig möglich sind.

Trotzdem löst die Abladeoptimierung nicht alle Probleme; denn dadurch kommt nicht mehr Wasser in den Rhein. Die Folgen, über die wir jetzt diskutieren, sind ja die des Wassermangels. Insofern ist das ein Teil einer Gesamtstrategie, aber nicht die Lösung für alle Probleme, die wir heute erleben. Herr Langhagen-Rohrbach, vielleicht mögen Sie fachlich noch ergänzen.

MinR **Dr. Langhagen-Rohrbach**: Zu Ihrer Frage, Herr Abgeordneter Gagel. Die Abladeoptimierung Mittelrhein würde zumindest erst einmal dazu führen, dass wir bei normalen Wasserständen diese 2,10 m durchgängig abladen könnten, also die Schiffe etwas mehr beladen könnten, als das bislang der Fall ist.

Sie haben sicherlich der Berichterstattung der vergangenen Woche entnommen, dass eine Zweiteilung des Rheins diskutiert worden ist, dass man eben über die Mittelrheinstrecke hinaus nicht mehr durchgehend auf dem Rhein würde fahren können.

Diese Zweiteilung, die wir jetzt durch den Niedrigwasserstand gesehen haben, könnte man durch eine solche Maßnahme länger hinauszögern. Aber wie der Minister schon ausgeführt hat: Wenn kein Wasser mehr da ist, ist irgendwann auch mit umgesetzter Abladeoptimierung Mittelrhein Schluss.

Abgeordnete **Kaya Kinkel**: Ich bin schon sehr verwundert über Ihre Aussage, dass die Auswirkung auf die hessische Wirtschaft so gering sei. Da muss ich ehrlich sagen, es entsetzt mich ein bisschen, dass ein hessischer Wirtschaftsminister so etwas sagt. Denn die Rückmeldungen, die wir aus der Wirtschaft bekommen, und auch das, was die Logistiker selbst sagen, ist, dass die Güter und Waren, die bisher auf dem Rhein per Schiff transportiert wurden, dort nur noch sehr eingeschränkt transportiert werden können, und die, die auf dem Rhein transportiert werden, kosten sehr viel mehr. Die Zuschläge sind enorm.

Die Produktionseinschränkungen und insbesondere die Kostensteigerungen, die wir erleben, betreffen auch die hessische Wirtschaft. Dann zu sagen, in Hessen seien wir sozusagen kaum davon betroffen, das macht mich wiederum betroffen, dass das der hessische Wirtschaftsminister sagt. Vielleicht sollte er einmal das Gespräch mit der hessischen Wirtschaft und mit den Unternehmen und den Logistikern suchen; denn die sagen das ganz anders.

Aber meine Frage geht in eine andere Richtung. Sie haben selbst gesagt, dass solche Ereignisse in Zukunft häufiger stattfinden werden. Was plant denn das Land Hessen im Zuge einer Vorsorge, was man tun kann und wie weit im Voraus man auf solche Situationen reagieren kann? Wie sieht das Land Hessen seine Verantwortung in dem Bereich?

Noch eine Frage. Sie haben gesagt, im August 2026 fand ein Gespräch zur Abladeoptimierung Mittelrhein statt. Wann fand das letzte Gespräch davor statt? Wann haben Sie vor August 2026 das letzte Mal zum Thema Abladeoptimierung Mittelrhein gesprochen?

Minister **Kaweh Mansoori**: Frau Abgeordnete, was Ihre Bewertung betrifft, legen Sie mir Dinge in den Mund, die ich gar nicht gesagt habe. Ich habe davon gesprochen, dass die Auswirkungen vergleichsweise gering ausfallen, weil anders als 2018 die Unternehmen auf die Lage besser vorbereitet sind. Das ist auch die Rückmeldung, die die Unternehmen in den entsprechenden Runden selbst gegeben haben: dass Vorkehrungen getroffen worden sind zu Lieferketten, zu Produktionsprozessen.

Wenn ein wesentlicher Verkehrsträger ausfällt, hat das natürlich Auswirkungen. Das kann man sehen, das leugnet auch niemand. Aber es geht doch darum, diese Auswirkungen einzuordnen gegenüber Entwicklungen, die wir in der Vergangenheit auch schon gesehen haben. Die Auswirkungen sind vergleichsweise geringer.

Was Ihre Frage nach dem Gespräch Abladeoptimierung Mittelrhein betrifft: Herr Langhagen-Rohrbach, können Sie zu den Abläufen etwas sagen?

MinR **Dr. Langhagen-Rohrbach**: Das Gespräch, das Sie angesprochen haben, war die Staatssekretärsrunde, die im Moment jede Woche stattfindet. In dem Fall war es die von Mittwoch vergangener Woche, also 12. August. Das hat der Herr Minister so ausgeführt.

Darüber hinaus gibt es regelmäßige Runden auf Länderebene gemeinsam mit dem Bund im sogenannten Projektbeirat zur Abladeoptimierung Mittelrhein. Da finden die Gespräche in der Regel einmal im Frühjahr und einmal im Herbst des Jahres statt. Darüber hinaus gibt es bei Bedarf weitere Termine, wo man sich austauscht.

Minister **Kaweh Mansoori**: Frau Abgeordnete, dann war noch Ihre Frage zu langfristigen Gegenstrategien offen. Auch dazu hatte ich umfangreich ausgeführt. Das ist zum einen die enge Zusammenarbeit mit der Bundesregierung, was die Optimierung der Bundeswasserstraßen betrifft, und die langfristige Unterstützung auch von Unternehmen im Bereich der Dekarbonisierung, weil das die andere Seite der Medaille ist.

Das betrifft die Veränderung von Lieferketten, da sind vielfältigste Instrumente der Wirtschaftsförderung bis hin zum Hessenfonds zu nennen, zu dem ich jetzt nicht schon wieder referieren will. Danach wollen Sie mich, glaube ich, auch gar nicht befragen. Aber so ist das, glaube ich, einzuordnen. Wir können kurzfristig nicht verändern, dass der Rhein Niedrigwasser führt. Aber was wir tun können, ist, langfristig mit den Eigentümern der Infrastruktur die Infrastruktur zu stärken und uns im Bereich von Lieferketten unabhängiger zu machen.

Das schließt übrigens ausdrücklich auch die Ertüchtigung anderer Verkehrswege ein. Deswegen setzt die Landesregierung auch einen Schwerpunkt auf Straße und Schiene, und deswegen ist es auch unerlässlich, dass das Verkehrsnetz künftig entsprechende Kapazitäten vorhält, um den Ausfall von einzelnen Verkehrsträgern besser verschmerzen zu können.

Abgeordneter **Maximilian Ziegler (Vogelsberg)**: Ich wollte eigentlich nur kurz anmerken, weil das hier wieder so hart geframet wird und auch in der Pressemitteilung der GRÜNEN so hart geframet wurde.

Ich war 2018 noch auf der Baustelle. Auch da gab es Niedrigwasser, auch da mussten wir viel Geld bezahlen. Damals war der Minister Tarek Al-Wazir. Ich hoffe, dass meine Fraktion damals hier nicht so ein Fass aufgemacht hat. Denn am Ende muss man einfach sagen: Man kann nicht alle Klimafolgen beim Ministerium abladen. Der Herr Mansoori ist nicht Moses und hat den Rhein nicht zweigeteilt.

Ich glaube, dass die Beantwortung der Fragen vor allem zeigt, dass gemacht worden ist, was man eben kurzfristig machen kann. Das ist wichtig, also auch diese Sonntagsfahrverbote für Lkw aufzuheben. Das ermöglicht natürlich für die Wirtschaft, dass man eine gewisse Flexibilität hat und entscheiden kann, welche Güter man per Lkw – es gibt ja keine großen Kapazitäten – transportieren kann wie zum Beispiel Maschinen. Aber sie fangen jetzt nicht an, Sand, Kies oder Zement dann groß mit dem Lkw am Rhein entlang zu transportieren.

Abgeordnete **Katy Walther**: Ich habe eine Frage. Die Situation 2018 war schon sehr niedrigwassergeprägt. Würden Sie die Situation heute hinsichtlich der Qualität der Niedrigwasserereignisse damit gleichsetzen, oder ist das heute eine schlimmere Situation?

Minister **Kaweh Mansoori**: Der Wasserstand ist objektiv niedriger. Die Unternehmen sind darauf besser vorbereitet. Ich hoffe, das ordnet das differenziert ein.

(Beifall CDU und SPD)

Abgeordnete **Katy Walther**: Ich habe noch eine Frage. Wir hatten auch Gespräche mit Logistikern, die uns gesagt haben, sie hatten bisher keine Möglichkeit, ihre Sorgen im Zusammenhang mit dem Bundesverkehrswegeplan oder auch mit kurzfristigen Maßnahmen direkt beim Ministerium loszuwerden.

Sind das jetzt Einzelne, die nicht berücksichtigt waren, oder gibt es eine Liste von Gesprächen? Ich rede wirklich vom aktuellen Niedrigwasserereignis, wo diese halt aus welchen Gründen auch immer nicht dabei waren. Also, gab es diese Chefgespräche zwischen Ihnen, den Unternehmen und den IHKs in der aktuellen Niedrigwasserperiode?

Minister **Kaweh Mansoori**: Ich kann jetzt nicht überblicken, wer wann mit welchen Verbänden gesprochen hat. Ich persönlich habe mit der VhU als Dachverband gesprochen. Die Staatssekretärin hat mit Mitgliedsverbänden gesprochen. Auf Fachebene werden weitere Gespräche geführt. Ich würde das aber gern konstruktiv auflösen.

Wenn Sie also den Eindruck haben, es gibt einen Branchenverband oder einzelne Unternehmen, die sich mit ihren Anliegen nicht gehört fühlen, dann nehme ich das sehr ernst. Stellen Sie gerne den Kontakt her, und dann kriegen die kurzfristig ein Gesprächsangebot. So haben wir auch immer reagiert auf Unternehmen und Verbände, die sich zu spezifischen Branchenthemen mit uns austauschen wollen. Da wird kein Gespräch auf die lange Bank geschoben, sondern alle kriegen auch kurzfristig ein Gespräch. Das muss ja nicht immer ein physisches sein, aber Telefonate sind immer möglich, und das machen wir gerne auch in Ihrem Fall möglich.

(Beifall CDU und SPD)

Abgeordnete **Katy Walther**: Ich habe noch eine Frage zum Thema Einsatz für die Abladeoptimierung beim Bund. Ich bin jetzt nicht bei der Sonder-Verkehrsministerkonferenz oder bei den Verkehrsministerkonferenzen, von daher habe ich erst einmal eine technische Frage.

Ist unter dem Punkt 8 immer die Binnenschifffahrt aufzurufen? Also ist es kein Thema, das man gesondert anmeldet, sondern es ist eines, das immer auf der Tagesordnung steht?

MinR **Dr. Langhagen-Rohrbach**: Wenn Binnenschifffahrtsthemen diskutiert werden, dann sind die immer TOP 8. Aber es wird nicht auf jeder Verkehrsministerkonferenz zwingend ein Binnenschifffahrtsthema behandelt.

Abgeordnete **Katy Walther**: Dann habe ich noch eine Frage mit Blick auf die Länderkonferenz Rhein: Werden Sie sich dafür einsetzen, dass vor dem Hintergrund der Niedrigwasserperiode dort andere Themen diskutiert werden, als jetzt auf der Tagesordnung standen? Das war ja eher wenig von Resilienz und Lieferkettenproblematik geprägt, sondern eher, sage ich einmal, ein netter Austausch über Hafeninfrastruktur in den einzelnen Bundesländern.

Minister **Kaweh Mansoori**: Frau Abgeordnete, das ist so nicht zutreffend. Ich hatte bereits dazu ausgeführt, dass wir bewusst mit Blick auf Sicherheit und Resilienz einen Aspekt gesetzt haben, über den in der jüngeren Vergangenheit nicht gesprochen worden ist. Das ist auch keine hessische Vorgabe, sondern die vier einladenden Länder stimmen die Tagesordnung immer gemeinsam ab. Wir sind auch in einem Austausch. Insofern kann und will ich gar nicht ausschließen – so hatte ich es auch ausgeführt –, dass die Befassung auf der Konferenz angesichts der aktuellen Lage angepasst wird.

Abgeordnete **Martina Feldmayer**: Ich habe mit Interesse Ihre Pressemitteilung zum Niedrigwasser gelesen und war erfreut, dass zumindest ein Minister einmal das Wort Klimaschutz in den Mund genommen hat. Es ist in den letzten Wochen herausgestochen, dass Sie das getan haben. Von daher vielen Dank, dass Sie das auch benennen und dass wir an die Ursachen dieser ganzen Misere gehen müssen.

Ich habe trotzdem irritiert festgestellt, dass die Landesregierung zumindest in einem Regierungsentwurf plant, das Klimagesetz so zu ändern, dass es überhaupt keinen Effekt mehr hat. Da sollen auch die Sektorenziele wegfallen. In Ihrem Bereich, im Verkehrsbereich, sollen ja die Treibhausgasemissionen um 34 % bis 2030 gesenkt werden. Es wird auch gesagt, dass besonders im Bereich Schifffahrt und Güterverkehr noch ein großes Potenzial zur Senkung der Treibhausgasemissionen steckt.

Wenn es jetzt diese Probleme mit dem Niedrigwasser gibt, welche Pläne gibt es in Ihrem Haus, das zu kompensieren, damit Sie das Sektorenziel in Ihrem Bereich erreichen? Das wäre die Frage, falls diese Sektorenziele bestehen bleiben.

Momentan bestehen sie ja, aber wir würden uns wünschen, dass Sie – wenn Sie tatsächlich zum Klimaschutz stehen – noch einmal deutlich machen, wo die Landesregierung und Sie als SPD-Minister bei der Frage Änderung des Klimagesetzes und Wegfall der Sektorenziele stehen.

Minister **Kaweh Mansoori**: Vielen Dank, Frau Abgeordnete, für die Frage. Ich will es allerdings noch einmal klarstellen. Als ich eben zum Bekenntnis der Landesregierung zum Klimaschutz ausgeführt habe, habe ich nicht meine persönliche Auffassung vorgetragen, sondern die Auffassung der gesamten Landesregierung, auch häuserübergreifend.

Der entsprechende Antworttext stammt sogar – das war ja sichtbar – aus dem Umweltministerium und gar nicht aus meinem Haus. Insofern ist es schon unser gemeinsames Ziel in der Landesregierung, Klimaanpassung und Klimaschutz wirksam voranzutreiben. Wir können sicherlich trefflich über die Instrumente streiten, darüber, wie wirksam zum Beispiel Sektorenziele sind. Ob es ein bisschen Flexibilität gibt, dass sozusagen das Verfehlen von Zielen in dem einen Sektor kompensiert werden kann durch noch wirksameren Klimaschutz in anderen Sektoren, ist, glaube ich, vor allem eine politische Frage.

Ich kann das jedenfalls für unser Haus sagen: Gerade Instrumente wie das Nachrangkapital für die Energiewirtschaft oder auch der Hessenfonds sind dazu da, die Dekarbonisierung voranzutreiben, unsere Wirtschaft zukunftsfähiger aufzustellen, weniger Emissionen zu emittieren und gleichzeitig den Wohlstand in unserem Land zu sichern.

Wir glauben als Landesregierung, auch als Koalition, dass das nicht nur ein Beitrag ist, den gesellschaftlichen Zusammenhalt zu sichern, sondern vor allem wirtschaftlichen Erfolg mit Klimaschutz zu verbinden. Ich würde mir auch wünschen, dass das ein Ansatz wäre, den wir gemeinsam auch parteiübergreifend hier im Landtag voranbringen.

Ich schaue einmal zu Herrn Mann aus dem HMLU, ob Sie zu den Überlegungen zum Klimagesetz sprachfähig sind bzw. dazu ausführen wollen. – Nein. Aber ich glaube, was die Grundausrichtung der Landesregierung betrifft, habe ich das eingeordnet.

Abgeordnete **Katy Walther**: Ich habe noch eine Frage nach potenziellen Bundesratsinitiativen. Wir haben jetzt festgestellt – das haben Sie ja auch festgestellt –, dass die Binnenschifffahrt ein wichtiger Logistikträger ist. Wenn wir uns die Zahlen angucken, dann ist es so, dass mit einem Binnenschiff, je nachdem, wenn es Schüttgut ist, ca. 1.000 Lkw abgelöst werden können.

Wenn man sich das aber vor Augen hält und Sie immer davon reden, dass man alle Verkehrsträger gleichmäßig sozusagen bearbeiten muss, dann würde ich gerne wissen, wo die Bundesratsinitiative Binnenschifffahrt bisher in der Legislatur geblieben ist, zumal im Koalitionsvertrag schon sehr beschrieben worden war, was Sie für die Wasserstraßen tun, und ob es nicht ein Ungleichgewicht gibt im Hinblick auf die Initiativen, die Sie bisher für die Straße und für den Luftverkehr ergriffen haben.

Minister **Kaweh Mansoori**: Frau Abgeordnete, ich glaube, durch die Vielzahl von Tagesordnungspunkten der Verkehrsministerkonferenz, zu denen ich ausgeführt hatte, wird hinreichend deutlich, wie klar sich die Landesregierung auch gegenüber der Bundesregierung hinter der Binnenschifffahrt positioniert hat. Aber wenn Sie sich auch noch Bundesratsinitiativen wünschen, will ich gar nicht ausschließen, dass es womöglich irgendwann welche geben wird.

Abgeordnete **Katy Walther**: Ich würde gerne noch etwas wissen. Sie haben von Maßnahmen des Bundes berichtet. Wenn ich Ihre beiden Maßnahmen angucke, die Sie per Pressemitteilung bekannt gegeben haben, dann sind das sozusagen Maßnahmen des Bundes gewesen, die Hessen jetzt umsetzt. Gibt es irgendwelche originär hessischen Maßnahmen des hessischen Verkehrsministeriums, um in der Niedrigwasserperiode der hessischen Wirtschaft zu helfen?

Abgeordneter **J. Michael Müller (Lahn-Dill)**: Ich wollte nur ganz freundlich daran erinnern, dass wir einen Dringlichen Berichts Antrag behandeln, der Voraussetzungen hat. Aber wir machen gerade einen Pfannkuchen. Wir sind weit weg von dem, was ist und was mit der dringlichen Frage beabsichtigt ist, und die Geschäftsordnung sagt schon, dass wir uns ein bisschen beschränken sollen.

Darauf wollte ich ganz freundlich mit gebotenem Respekt vor dem Vorsitzenden, den ich auch wirklich zum Ausdruck bringen möchte, äußern.

Stellv. Vors. **Jürgen Frömmrich:** Vielen Dank, Herr Müller, aber wir haben, glaube ich, hier schon oft genug Pfannkuchen gebacken, und von daher ist es keine Ausnahme. Aber danke für den Hinweis.

Minister **Kaweh Mansoori:** Frau Abgeordnete, ich glaube, ich habe jetzt sehr umfangreich ausgeführt, was die Landesregierung macht, um den Wandel in der Wirtschaft zu unterstützen, wie eng wir uns abstimmen mit den anderen Rhein-Ländern, wie kurzfristig wir Maßnahmen auf den Weg gebracht haben, um Entlastungen und Ausweichmöglichkeiten auf andere Transportwege zu ermöglichen, und wie wir beispielsweise auch durch unsere Entscheidung, große Teile des Sondervermögens den Kommunen zur Verfügung zu stellen, einen Teil der Infrastruktureigentümer in Hessen in die Lage versetzen, zu investieren.

Insofern will ich, wenn Sie der Landesregierung nahelegen wollen, wir würden nicht handeln, das auch im Namen der Landesregierung zurückweisen.

Abgeordneter **Klaus Gagel:** Ich will keinen Pfannkuchen backen, aber ich habe auch noch eine Frage. Die Landesregierung hat in den 1980er-Jahren lange Jahre das Projekt einer Talsperre im Rheingau-Taunus-Kreis verfolgt, die Ernstbachtalsperre, und hat es dann verworfen. Sehen Sie Talsperren grundsätzlich als Möglichkeit der Linderung für Niedrigwasserlagen, möglicherweise auch am Rhein, und könnte man so eine Idee auch auf dem Hintergrund der Erzeugung grundlastfähiger erneuerbarer Energie eventuell wieder aufgreifen?

Minister **Kaweh Mansoori:** Sie sehen es mir nach, Herr Abgeordneter – ich bin 1988 geboren –, dass ich mich jetzt nicht zu Entscheidungen aus den Achtzigerjahren äußern kann und auch nicht im Stehgreif zu bestimmten Infrastrukturmaßnahmen, nach denen nicht gefragt worden ist.

Wenn Sie mir die Frage nachreichen, setzen wir uns gerne damit auseinander, und dann kriegen Sie dazu auch eine qualifizierte Antwort.

Stellv. Vors. **Jürgen Frömmrich:** Die Talsperre am Edersee oder am Diemelsee kann man berücksichtigen. Da ist auch kein Wasser drin.

Wortmeldungen liegen mir nicht mehr vor. Dann haben wir den Tagesordnungspunkt 5, den Dringlichen Berichtsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drucks. 21/4955, besprochen. Damit ist der Tagesordnungspunkt erledigt.

Beschluss:

WVA 21/40 – 20.08.2026

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

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

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

Wiesbaden, 26. August 2026

Protokollführung:

Stellv. Vorsitz:

Heike Schnier

Jürgen Frömmrich