



## Kurzbericht

## öffentlicher Teil

23. Sitzung – Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen  
16. September 2020, 14:04 bis 17:07 Uhr

### Anwesend:

Vorsitz: Janine Wissler (DIE LINKE)

#### CDU

Dirk Bamberger  
Jürgen Banzer  
Birgit Heitland  
Heiko Kasseckert  
Markus Meysner  
Manfred Pentz

#### BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Hildegard Förster-Heldmann  
Vanessa Gronemann  
Markus Hofmann (Fulda)  
Kaya Kinkel  
Karin Müller (Kassel)  
Katy Walther

#### SPD

Elke Barth  
Tobias Eckert  
Stephan Grüger  
Knut John  
Marius Weiß

#### AfD

Arno Enners  
Klaus Gagel  
Andreas Lichert

#### Freie Demokraten

Dr. Stefan Naas  
Oliver Stirböck

#### DIE LINKE

Jan Schalauske  
Janine Wissler (Vorsitz)

**Fraktionsassistentinnen und -assistenten:**

CDU: Ilka Heil  
 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Jan Alexander Fröhlich  
 SPD: Milena Stuhlmann  
 AfD: Meysam Ehtemai  
 AfD: Alexander Fries  
 Freie Demokraten: Tobias Schmidt  
 DIE LINKE: Sebastian Scholl

**Landesregierung, Rechnungshof, etc.**

Name (bitte in Druckbuchstaben)	Amtsbe- zeichnung	Ministerium, Behörde
Helke Saut-Schödlc	NR	HMWEUW
Christin Milonville	RD	HMSI'
Franziska Richter	Prone	HMWEVW
Stefanie Haifark	RDin	AProf
Ulrich Staiger	MR	HMWEVW
Fritz Pohle	OAR	HMWEVW
SPAKER	TR	'1
HANS WEIGANDT	MR	HMWEVW
Tim Aerenman	R	HMWEVW
Johannes Kolescho	RD	HMWEVW
Regina Barch	MR	HMWEVW
Schneidder, Brigitta	Beraterin	HMWEVW
Berger, Ronin	ROB'in	STK
Hansen, Sask	RD'in	HMWEVW
Allerw, TAREK	H	HMWEVW

**Inhaltsverzeichnis:****Punkt 1: – zur abschließenden Beratung –****Antrag**

Elke Barth (SPD), Christoph Degen (SPD), Tobias Eckert (SPD),  
Stephan Grüger (SPD), Knut John (SPD), Marius Weiß (SPD), Fraktion  
der SPD

Experimentierklausel zur Baulandmobilisierung

– Drucks. [20/1221](#) –

S. 4

**Punkt 2 bis Punkt 7: siehe nicht öffentlicher Teil**

**Punkt 8:****Dringlicher Berichts Antrag**

Fraktion der SPD

Standortschließung und Stellenabbau bei Continental

– Drucks. [20/3585](#) –

S. 4

**Punkt 9:****Dringlicher Berichts Antrag**

Torsten Felstehausen (DIE LINKE), Heidemarie Scheuch-Paschkewitz  
(DIE LINKE), Jan Schalauske (DIE LINKE) und Fraktion

A 49: Erfüllung der Vorabmaßnahmen zum Weiterbau der Autobahn

– Drucks. [20/3591](#) –

S. 21

**Punkt 10:**

Petitionen

siehe nicht öffentlicher Teil

(Beginn des öffentlichen Teils: 14:06 Uhr)

### **Punkt 8:**

#### **Dringlicher Berichts Antrag**

#### **Fraktion der SPD**

#### **Standortschließung und Stellenabbau bei Continental**

#### **– Drucks. [20/3585](#) –**

Minister **Tarek Al-Wazir**: Die Vorbemerkung der Antragsteller lese ich nicht vor, die Fragen auch nicht, sondern immer nur die Antworten.<sup>1</sup>

Ich fange an mit meiner Vorbemerkung. Die Landesregierung hat größtes Interesse am Erhalt von Arbeitsplätzen und tiefes Verständnis für die Sorgen der Beschäftigten. Dies hat sie beispielsweise in Gesprächen mit der Standortleitung in Babenhausen, dem dortigen Betriebsrat des Unternehmens und dem Bürgermeister deutlich gemacht. Die Landesregierung trifft allerdings keine unternehmerischen Entscheidungen, sondern kann allerhöchstens versuchen, diese zu beeinflussen.

Die Automobilindustrie befindet sich seit einiger Zeit in einem tiefgreifenden strukturellen Umbruch, zu dem nun die Corona-Pandemie erschwerend hinzutritt. Die Automobilbranche bei diesem Umbruch zu begleiten und zu unterstützen, ist eine Aufgabe der Politik insgesamt, was ein einzelnes Bundesland nicht allein leisten kann. Hessen beteiligt sich daher intensiv am „Transformationsdialog Automobilindustrie“ und an der „Konzertierten Aktion Mobilität“ der Bundesregierung.

Die Vorbemerkungen vorangestellt, nehme ich zu dem Berichts Antrag im Einvernehmen mit dem Chef der Staatskanzlei wie folgt Stellung:

*Frage 1: Wie und wann hat die Landesregierung von dem drastischen Stellenabbau erfahren?*

Die Information zum geplanten Abbau von 2.200 Arbeitsplätzen am Standort Babenhausen wurde am 25. September 2019 per E-Mail vom Büro der Continental AG in Berlin an das Wirtschaftsministerium übermittelt. Darüber hinaus hat der Hessische Ministerpräsident von den aktuellen zusätzlichen Stellenabbauplänen durch eine E-Mail von Continental am 01.09.2020 erfahren.

*Frage 2: Wie beurteilt die Landesregierung die Argumente der Geschäftsführung für den Stellenabbau? Findet die Landesregierung das Argument, dass einzig die Pandemie den Stellenabbau bedinge, nachvollziehbar?*

*Frage 3: Wie beurteilt sie den Stellenabbau an den jeweils konkreten Standorten von Continental in Bezug auf die Produktion vor dem Hintergrund, dass z. B. am Standort in Karben Elektronikkomponenten hergestellt werden?*

Die Fragen 2 und 3 beantworte ich zusammen: Es ist nicht die Aufgabe der Landesregierung, Entscheidungen von Unternehmensleitungen für den Abbau von Arbeitsplätzen in

---

<sup>1</sup> Zur besseren Verständlichkeit wurden die Fragen ins Protokoll eingefügt.

ihren Unternehmen und zu deren Produktionsstrategien zu beurteilen. Die Landesregierung wird in Gesprächen versuchen, möglichst viele der Arbeitsplätze zu sichern. In diesen Gesprächen werden die aktuelle Situation auf dem Fahrzeugmarkt und die besonderen Kompetenzen einzelner Standorte sicherlich eine Rolle spielen.

*Frage 4: Was hat und wird die Landesregierung unternehmen, um den Stellenabbau zu verhindern?*

Zunächst ist festzuhalten, dass die Landesregierung Entscheidungen von Unternehmen bezüglich ihrer Unternehmens- und Arbeitnehmerstruktur nicht verhindern kann und darf. Die Landesregierung kann in Gesprächen mit Unternehmensleitungen lediglich ihren Standpunkt und ihre Interessen deutlich machen bzw. Möglichkeiten der Unterstützung und Förderung prüfen.

Herr StS Dr. Nimmermann hat sowohl im Oktober 2019 zu den Plänen bezüglich des Standorts Babenhausen als auch aktuell im September 2020 zu den Plänen an den Standorten Karben und Frankfurt-Rödelheim den Vorstandsvorsitzenden der Continental AG, Dr. Elmar Degenhart, angeschrieben und seine Besorgnis bezüglich des geplanten Abbaus einer großen Zahl von Arbeitsplätzen deutlich gemacht. Zudem hat er in beiden Schreiben darum gebeten, das Gespräch mit der Hessischen Landesregierung aufzunehmen.

*Frage 5: Hat die Landesregierung mit der Geschäftsführung von Continental Gespräche zum Stellenabbau geführt, oder plant sie, diese zu führen?  
Falls sie Gespräche geführt hat, mit welchem konkreten Ergebnis?  
Falls nein, warum nicht?*

Herr StS Dr. Nimmermann hat am 25. Februar 2020 ein Gespräch mit dem Leiter des Continental-Standorts Babenhausen geführt. Dieses Gespräch ergab keinen neuen Sachstand.

Der Hessische Ministerpräsident hat am 8. September 2020 mit Herrn Jourdan, Vorstandsmitglied der Continental AG, in einem Telefonat über die Situation bei Continental gesprochen.

Eine Rückmeldung des Vorstandsvorsitzenden der Continental AG auf das Schreiben von Herrn StS Dr. Nimmermann vom September 2020 steht noch aus.

*Frage 6: Hat die Landesregierung mit den Betriebsräten und der Gewerkschaft Gespräche geführt, oder plant sie, diese zu führen?  
Falls sie Gespräche geführt hat, mit welchem konkreten Ergebnis?  
Falls nein, warum nicht?*

Am 12. März 2020 fand ein Gespräch zwischen Herrn StS Dr. Nimmermann und dem Ersten Bevollmächtigten der IG-Metall-Geschäftsstelle Darmstadt, Herrn Jochen Homburg, sowie dem Betriebsratsvorsitzenden des Continental-Standorts Babenhausen, Herrn Roland Weihert, statt. Es wurden Kontakte zur Arbeitsebene des HMWEVW hergestellt, um Fördermöglichkeiten zu prüfen, die allerdings aus beihilferechtlichen Gründen nicht zu realisieren waren, da Continental ein Großunternehmen ist. Bei verschiedenen Gesprächen mit Gewerkschaftsvertretern zu anderen Anlässen war auch die Situation bei Continental Gesprächsgegenstand.

*Frage 7: Wie hat sich die Landesregierung an der Aktionswoche der IG Metall in ganz Hessen gegen den Stellenabbau beteiligt?*

Die Landesregierung hat sich an der Aktionswoche der IG Metall nicht beteiligt.

*Frage 8: Wie beurteilt die Landesregierung die Bedeutung Hessens als Automobilstandort und Standort der Zulieferbetriebe?*

Die in Hinblick auf die Beschäftigtenzahlen zweitgrößte – ca. 54.000 Beschäftigte 2018, damit 13 % der Beschäftigten der hessischen Industrie – und mit internen Aufwendungen für Forschung und Entwicklung von 1,9 Milliarden € forschungsstärkste Industriebranche Hessens ist geprägt von den großen Automobilherstellern Opel, Volkswagen und Daimler. Auch namhafte Zulieferer und Engineering-Dienstleister haben ihre Standorte in Hessen. Die Automobilindustrie ist damit eine wichtige Industriebranche, die auch für zahlreiche Dienstleistungsunternehmen eine enorme Bedeutung hat.

*Frage 9: Was will die Landesregierung unternehmen, um den Automobilstandort Hessen mit seinen wichtigen Zulieferbetrieben zu unterstützen?*

Die Automobilindustrie sieht sich wie keine andere Industriebranche aktuell gleich mehreren parallel stattfindenden Transformationsprozessen gegenüber. Neben der auch in allen anderen Branchen zu gestaltenden Digitalisierung der Produktionsprozesse – Stichwort „Industrie 4.0“ – muss sich die Automobilindustrie einschneidenden Veränderungen der Mobilität und des Produkts Automobil selbst widmen. Die Transformation der Antriebstechnologie hin zu emissionsarmen bzw. -freien Fahrzeugen bringt dabei neben den Themen „vernetztes Fahren“ und „autonomes Fahren“ einschneidende Veränderungen für Unternehmen, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und technologische Grundlagen mit sich.

Die Unterstützung der Automobilindustrie bei der Bewältigung dieser Transformationsprozesse ist keine Aufgabe, die ein Bundesland allein bewältigen kann. Es ist ein koordiniertes Vorgehen notwendig, zumal die allermeisten betroffenen Unternehmen auch Standorte oder sogar ihre Unternehmenszentralen in anderen Bundesländern oder im Ausland haben. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie hat daher einen „Transformationsdialog Automobilindustrie“ gestartet, an dem sich neben Bund und Ländern auch Verbände, Kammern und Unternehmen beteiligen. Die Ergebnisse dieses Transformationsdialogs werden in die „Konzertierte Aktion Mobilität“ einfließen, für die das Bundeskanzleramt die Federführung hat. Hessen bringt sich in diesen Prozess aktiv ein.

*Frage 10: Welche zusätzlichen Förderprogramme plant sie aufzulegen? Mit welchen Akteuren ist die Landesregierung hierfür im Gespräch? Mit welchen Ergebnissen?*

Diese Frage ist erst zu beantworten, wenn der in der Antwort auf Frage 9 beschriebene Prozess abgeschlossen ist. Dann wird klar sein, welche Maßnahmen der Bund ergreift, um die Automobilindustrie in der aktuellen Lage zu unterstützen. Erst dann ist es sinnvoll, über flankierende bzw. ergänzende Maßnahmen der Länder zu entscheiden. Eine Entscheidung des Bundes über seine Fördermaßnahmen soll noch in diesem Jahr fallen.

Abg. **Tobias Eckert:** Herzlichen Dank, Herr Minister, für die Antworten auf unsere Fragen. Ich will aber vorwegschicken, dass ich mir eigentlich etwas anderes erhofft habe bei der Darstellung, was Sie als Hessische Landesregierung tun können, wenn es in einem nicht

unwichtigen Wirtschaftszweig innerhalb Hessens nicht nur große Transformationsherausforderungen gibt, sondern tatsächlich auch Einzelunternehmen – dafür ist Continental ein Beispiel – von massiven Veränderungen durch Entscheidungen der Konzernleitung betroffen sind, die im Zweifelsfall nicht alleine durch die Transformationsprozesse begründbar sind. Anders als die Hessische Landesregierung haben wir uns sehr wohl an der Aktionswoche der IG Metall in der Diskussion rund um die beabsichtigte Schließung von Continental-Standorten in Hessen beteiligt.

Sie haben z. B. zu Karben keine Ausführungen gemacht. Aber beim Standort Karben sieht man bezüglich des Know-hows und der Entwicklung dieses Unternehmens, dass sich diese Industrie in einem Transformationsprozess befindet, dass sie Know-how am hessischen Standort hat und eigentlich innerhalb des Standorts sehr gut positioniert ist. Jetzt kommt es zu der Pervertierung, dass die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den letzten Jahren durch Einsparungen am eigenen Gehalt die mögliche Verlagerung der Arbeitsplätze mitfinanziert haben. Das zeigt die ganze Dramatik der Entscheidung der Konzernzentrale. Diese beurteile ich, anders als Sie, sehr wohl. Ich glaube, dass Politik die Herausforderung hat, das zu beurteilen und klar Stellung zu beziehen. Denn wenn das schärfste Schwert der Hessischen Landesregierung bei so dramatischen Veränderungen in einem Wirtschaftszweig wie der Zulieferindustrie im Bereich Automobil ist, dass der Staatssekretär einen Brief schreibt, dann ist es, gelinde gesagt, das erklärte Desinteresse an der weiteren Entwicklung in diesem Bereich. Ich will an der Stelle sehr deutlich und hart sagen, dass ich wirklich etwas anderes von Ihnen erwartet oder gewünscht hatte.

Der Kollege Grüger hat mit einer Kleinen Anfrage zum Thema Automobilland Hessen – und Ihren Antworten – deutlich herausgearbeitet, dass leider Gottes meine Hoffnung unbegründet war. Sie sagen deutlich, warum Sie sich beim Thema Automobilland Hessen nicht überörtlich beteiligen. Eben haben Sie zu Frage 9 gesagt, Hessen bringt sich bei den Debatten auf Bundesebene ein. Aber dann, wenn Bundesländer selbst vorangehen und Ideen entwickeln, ziehen Sie sich auf die Haltung zurück: Wir haben keinen Konzernstandort in Hessen, und deswegen ist es nicht mehr unser Thema. – Ich frage mich, was wir eigentlich mit Opel in Rüsselsheim haben, wenn nicht den Sitz eines Unternehmens, auch wenn es jetzt zu einem Gesamtkonzern gehört.

Das und die Antworten auf unsere Fragen zeigen, wie wenig diese Landesregierung sich tatsächlich mit dem Thema Transformationsprozess in der Automobilindustrie und der Sicherung von Erwerbsbeschäftigung im Bundesland Hessen kümmert. Sie sagen, es wird sich verändern. Da stimme ich Ihnen zu: Das war vor Corona schon, und Corona hat das Ganze forciert. Dann ist aber das Schreiben eines Staatssekretärs deutlich zu wenig. Da erwarte ich Engagement seitens der Regierung, dass man Flagge zeigt, dass man sich klar positioniert, dass man deutlich macht, was man davon hält, dass das auch kein Umgang in einer sozialen Marktwirtschaft ist. Auf der einen Seite wollen Unternehmen diesen Transformationsprozess gestalten. Dafür sind Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bereit, Opfer zu bringen, damit der Konzern diesen Umstieg hinbekommt. Aber wenn Sie sich die Zahlen anschauen, sehen Sie, dass die Summe, die dort eingespart wurde, das ist, was an neuen Standorten außerhalb unseres Bundeslandes reinvestiert wird, wohin diese Arbeitsplätze verlagert werden sollen.

Da erwarte ich von der Landesregierung eine klare Position. Sie treffen nicht die unternehmerische Entscheidung, aber darum geht es nicht. Ich finde, dass politischer, öffentlicher Druck auch durch Mitglieder der Landesregierung vertreten werden kann und auch soll. In meinen Augen sind Sie dazu da. Deswegen halte ich Ihre Antworten für sehr traurig. Das zeigt insgesamt das Desinteresse, dass Sie ein Problem beschreiben, aber als Landesregierung offensichtlich nicht aktiv handeln wollen.

Minister **Tarek Al-Wazir**: Ich will jetzt ein bisschen deutlicher werden. Ganz ernsthaft, geht es hier um Debatten in öffentlicher Sitzung, in der keine Öffentlichkeit da ist, oder geht es darum, dass wir Arbeitsplätze retten wollen? Ich weise zurück, dass wir desinteressiert seien, sehr deutlich. Vielleicht ist an einer Stelle klar geworden, was vielleicht Ihr Punkt ist. Sie haben in einem Satz gesagt: politischer, öffentlicher Druck. – Politischer Druck muss nicht immer öffentlich sein. Manchmal ist es wirkungsvoller, wenn er nicht öffentlich ist.

Ich habe nicht darüber geredet, was in den Gesprächen, die wir führen, gesprochen wird. Wir werden auch weiter sprechen. Wir sind in allen Debatten beteiligt. Ich habe letzte Woche die Landesregierung beim Autogipfel vertreten. Wir sind im Gespräch mit Wirtschaft und Gewerkschaften. Wir starten in den Industrietrialog. Aber eine Sache müssen Sie schon sehen: Continental ist ein globaler Konzern mit, ich glaube, 230.000 Beschäftigten. Wenn Sie heute die Zeitung aufmachen, stellen Sie fest, dass sie beispielsweise auch angekündigt haben, ihr Reifenwerk in Aachen zu schließen. Da frage ich mich, ehrlich gesagt, auch, was das mit Transformation zu tun hat; denn auch Elektroautos brauchen Reifen.

Natürlich werden wir alle diese Themen diskutieren. Aber wenn man den Eindruck erweckt, die Landesregierung könnte am Ende darüber entscheiden, ob in Babenhausen weiterhin Produktion stattfindet oder ob der Standort Karben geschlossen wird oder nicht, dann macht man den Leuten auch etwas vor. Wir können Druck machen. Wir können alles versuchen, was wir versuchen können. Aber wir treffen am Ende nicht die Entscheidung. Manchmal ist die Situation schwierig. Denken Sie einmal an Karstadt. Da gibt es wenigstens noch Immobilienbesitzer, mit denen man reden kann, ob sie ihre Miete reduzieren. Aber die Standorte von Conti gehören Conti. Da gibt es auch keinen Dritten, mit dem man irgendwie verhandeln könnte. Das ist die Situation, in der wir sind.

Noch einmal: Ja, wir können die üblichen Spielchen machen, wenn ich es einmal so nennen darf. Da hat jeder seine Rolle. Das verstehe ich auch. Aber an dieser Stelle sage ich noch einmal: Desinteresse können Sie uns wirklich nicht vorwerfen. Das heißt, Sie können das schon tun, aber es stimmt nicht.

Abg. **Andreas Lichert**: Herr Minister, es erleichtert uns natürlich sehr, dass Sie nicht desinteressiert sind am Schicksal der Arbeitsplätze. Sie haben dargestellt, dass es in der Tat nicht Aufgabe der Landesregierung sein kann, auf konkrete unternehmerische Entscheidungen Einfluss zu nehmen, zumindest über ein gewisses statthafes Maß hinaus. Aber mir kam gegen Ende der Fragenliste ein wenig zu kurz, was die Landesregierung tatsächlich an Möglichkeiten hat. Ich glaube, so wenige sind das gar nicht.

Vielleicht ein Gedanke vorweg. Wir reden jetzt zwar konkret von Conti, aber natürlich geht es um eine Malaise, die die gesamte Automobilindustrie und Zulieferindustrie umfasst. Da kann die Landesregierung sehr wohl etwas tun. Sind denn im Rahmen der Landesregierung je Gespräche geführt worden oder Ideen entwickelt worden, dass man z. B. die landesseitige Beschaffung auf der Automobilseite bewusst forciert? Wir leben im Zeitalter der Sonderschulden. Das heißt, die Restriktionen dürfen in den nächsten Monaten ein wenig kleiner geworden sein.

Das bezieht sich jetzt nicht konkret auf Conti, weil Sie am Markt einigermaßen neutral als Einkäufer auftreten müssen. Aber was können und wollen Sie tun, um die Automobilindustrie auf der Nachfrageseite konkret zu unterstützen?



Minister **Tarek Al-Wazir**: Herr Lichert, bei aller Bedeutung der eigenen Beschaffung: Ja, auch da Land ist ein bedeutender Beschaffer. Aber, mit Verlaub, selbst wenn wir jedem Polizisten einen eigenen Streifenwagen kaufen würden, würde das die Gesamtzulassungszahlen in Deutschland nicht relevant beeinflussen. So viele Autos hat das Land Hessen jetzt auch nicht.

Abg. **Dr. Stefan Naas**: Ich beginne mit der ersten Bemerkung im Anschluss an den Kollegen von der SPD, Herrn Eckert. Mich hat die Antwort nicht verwundert. Es ist genau so gekommen, wie ich es mir vorgestellt habe.

Herr Minister, ich sage Ihnen, ich habe keinen Zweifel daran, dass Sie natürlich die Arbeitsplätze in Hessen im Blick haben. Die Frage ist aber, ob das Ihr Leib- und Magenthema ist. Es ist schon angesprochen worden, es gibt zu kleineren Themen größere Pressemeldungen: Förderung von Lastenfahrrädern usw. Das gibt es alles. Ich habe meine Zweifel, dass die Automobilindustrie Ihr Schwerpunkt in der Wirtschaftsförderung ist. Der Zweifel ist durch die Antwort genährt worden. Es ist eine beamtenmäßige Antwort. Sie ist völlig in Ordnung, das ist klar. Aber es ist die Frage, ob es darüber hinaus noch etwas gibt.

Dass Sie einen Brief geschrieben haben, dass Sie das Gespräch gesucht haben, das erwartet man von einer Landesregierung egal welcher Couleur. Ich erwarte auch, dass Sie am Ende immer wieder betonen, dass das Land keine unternehmerische Entscheidung trifft. Wir werden uns anschauen. Das Land ist teilweise als Unternehmer tätig, verstärkt tätig oder beteiligt, auf allen Ebenen. Wir sehen es an der kreiseigenen Menügesellschaft, die es im Hochtaunuskreis gibt. Wir sehen es an Deponien, wo die Kommunen unternehmerisch tätig werden oder in den letzten Jahren tätig wurden und wir jetzt die Scherben zusammenkehren. Dazu will ich gar nichts sagen. Deswegen ist es gut und richtig, dass der Staat das nicht tut.

Mich würde interessieren, was Ihre Perspektive ist: Ist das immer nur die Elektromobilität – den Verweis habe ich heute schon zweimal gehört –, die relativ technikarm ist und die am Ende dazu führt, dass wir wahrscheinlich einen Ausverkauf von deutscher Technik haben werden, oder ist es vielleicht auch die Förderung von Wasserstoff- und anderen Technologien, wo wir vielleicht deutsches Know-how in der Mobilität weiter nutzen können? Das ist für mich eine entscheidende Frage.

Ich habe noch zwei konkrete Fragen, die werden Sie schnell beantworten können. Zum einen geht es um die Förderprogramme. Wurden von Continental in Hessen irgendwelche Förderprogramme abgerufen? Wir haben ein großes Portfolio. Wir haben heute Morgen wieder gehört, wie umfassend das ist. Gibt es aus Ihrem Bereich, von der WIBank Förderungen oder eine Unterstützung?

Zum anderen zum Autogipfel. Mein Kenntnisstand war, dass Hessen nicht dabei ist. Jetzt nehme ich positiv zur Kenntnis, dass Hessen dabei ist. Vielleicht können Sie dazu noch Ausführungen machen.

Minister **Tarek Al-Wazir**: Was die Förderung angeht: Wir dürfen Conti gar nicht fördern, weil Conti ein Großkonzern ist. Wir können nur KMUs fördern.

(Abg. Dr. Stefan Naas: Es gibt vielleicht auch Beteiligungen!)

Condor hat eine Bürgschaft bekommen – das ist etwas anderes –, die auch noch bei der EU notifiziert worden ist. Das ist der Unterschied. Aber da Conti nach meiner Kenntnis Gewinn macht, ohne ich, dass der Versuch einer Notifizierung nicht besonders erfolgreich wäre. Das wären auch ganz andere Debatten, ob man staatliches Geld für einen Konzern ausgibt, der Gewinn macht. Aber gut.

Zum Autogipfel. Dabei waren die Länder mit den drei börsennotierten Konzernen mit Hauptsitzen in Deutschland, also VW, Mercedes und BMW. Aber es waren auch Hessen und NRW dabei, Stichwort: Opel und Ford, wo die Mutterkonzerne entweder in Frankreich oder in den USA sitzen.

Wir haben uns dort ausführlich mit der Frage auseinandergesetzt, wie man Technologieführerschaft in bestimmten Bereichen behält oder wiedergewinnt, Stichwort: autonomes Fahren und Digitalisierung. Das ist einer der Punkte.

Wenn Sie sich Conti anschauen und die gesamtdeutsche Zulieferindustrie – ich meine, in der letzten oder vorletzten Ausgabe des „Spiegel“ war ein Überblick, und da gibt es durchaus unterschiedliche Situationen. Es gibt Firmen wie beispielsweise ZF in Friedrichshafen, die sich frühzeitig mit Zukunftstechnologien auseinandergesetzt haben und die bei der Elektromobilität jetzt mit dabei sind. Sie sind beispielsweise Lieferanten von Tesla. Andere sind das halt nicht.

Deswegen glaube ich, dass die Frage von Zukunftstechnologien am Ende auch ein Punkt ist, wo manche besser und manche schlechter unterwegs sind. Es wäre völlig falsch, an dieser Stelle zu sagen, dass man sich keine Gedanken darüber macht, was in nächster Zeit gebraucht wird.

Zum Stichwort Zukunftstechnologie können wir jeden einzelnen Verkehrsträger durchgehen. Wir sind mit unserem Kompetenzzentrum „Klima- und Lärmschutz im Flugverkehr“ dabei, ausdrücklich darum zu kämpfen, dass eine Pilotanlage für PtL-Produktion in Hessen aufgebaut wird, weil wir sicher sind, dass wir dort Kraftstoffe brauchen. Denn das Flugzeug wird noch sehr lange mit einem Verbrennungsmotor unterwegs sein.

(Abg. Dr. Stefan Naas: Wie war das Verb? „Wir kämpfen darum“?)

– Selbst baue ich das nicht. Da sucht man Partner. Man ist auf Bundesebene unterwegs. Man ist unterwegs mit Hochschulen, um am Ende einen Erfolg zu haben. – Die weltgrößte Brennstoffzellenzugflotte wird bald im Auftrag des RMV im Taunusnetz unterwegs sein. Die funktionierende Oberleitung für Lkw an der A 5 – darüber machen Sie sich lustig. Wir haben es gefördert, weil wir sicher sind, dass wir in den unterschiedlichsten Bereichen alles versuchen müssen, um den Verkehr zu dekarbonisieren, und zwar nicht nur im Sinne von Batterieelektrik, sondern auch in ganz anderen Bereichen. Die Stichwörter sind hier synthetische Kraftstoffe, direkte Elektrifizierung, Brennstoffzelle.

Schauen Sie sich an, dass wir beispielsweise die Wasserstofftankstelle bei der ESWE am Bahnhof gefördert haben. Leider war die deutsche Industrie nicht in der Lage, die dazugehörigen Busse zu liefern. Das ist aber nicht das Problem der Hessischen Landesregierung. Ich hoffe, dass sie jetzt hinterherkommen. – Wir sind sehr technologieoffen in allen Bereichen. Wir fördern alle, die sich Gedanken über die Frage machen, wie die Zukunft der Mobilität aussieht. Das genau sind Chancen, wenn es darum geht, wie wir die Produkte der Zukunft entwickeln. Das wird viel Individualverkehr sein, das wird viel Schwerlastverkehr sein. Es wird viel Zug sein, mit allem, was dazugehört, mit allen möglichen unterschiedlichen Antriebsarten. Aber am Ende sind die Unternehmen diejenigen, die ihre

Forschungs- und Entwicklungsausgaben – ich hatte die Zahl genannt – in die richtige Richtung lenken müssen, damit die Produkte der Zukunft entstehen.

Abg. **Heiko Kasseckert**: Zwei oder drei Vorbemerkungen vorweg. Ich wundere mich über die Tränen, die wir jetzt alle weinen – es werden nicht die letzten sein – über den Verlust von Arbeitsplätzen in der Automobilindustrie. Es ist noch nicht allzu lange her, da sind wir – ich schließe kaum jemanden aus – der Greta hinterhergerannt und dachten, das ist das einzig Wahre, das die Welt rettet. Es ist noch nicht allzu lange her, da haben wir richtigerweise Diskussionen über Dieselfahrverbote in den Städten mit dem Ziel geführt, die Luft dort zu verbessern. Über den normalen Flottenaustausch wäre das über die Zeit auch besser geworden.

Ich will es gar nicht als falsch darstellen. Aber das, was daraus wurde, nämlich das Ende der gesamten Automobilindustrie und des Verbrennungsmotors im Speziellen vorherzusagen, ist verbunden damit, dass wir uns in den nächsten Jahren immer mehr mit der Frage beschäftigen müssen: Wo gehen die Arbeitsplätze von rund einem Drittel unserer Volkswirtschaft hin? Es kann sich niemand davon freisprechen, wenn das unser erklärtes Ziel war und wir es nicht schaffen, in der gleichen Zeit alternative Antriebsmodelle, alternative Mobilität anzubieten. Es ist richtig und notwendig, dass wir über den ÖPNV, über Elektrofahrzeuge, über batteriebetriebene Elektrofahrzeuge reden, wo wir wissen, dass die Fertigungstiefe 1 : 7 ist. Es ist völlig klar, dass ich dann, wenn ich deutlich weniger Aufwand in ein solches Automobil stecken muss, weniger Arbeitsplätze brauche.

Was haben wir gemacht? Wir haben das Aus des Verbrennungsmotors postuliert und es auf der anderen Seite nicht geschafft, zu sagen, was wir in der gleichen Geschwindigkeit an neuen Arbeitsplätzen schaffen wollen.

Lieber Kollege Eckert, da binde ich uns alle ein: Deshalb ist es etwas verwunderlich, wenn wir uns jetzt hinstellen und sagen, was die Landesregierung gegenüber Conti tun soll, um die Arbeitsplätze zu retten. Sie haben z. B. das Werk in Karben angesprochen. Conti hatte schon vor der Corona-Krise angekündigt, dass Babenhausen geschlossen wird. Karben produziert Halbleiter für Babenhausen. Wenn also Babenhausen wegfällt, liegt es auf der Hand, dass das nicht ohne Schaden an Karben vorbeiführt.

Zur Frage, was die Politik tun kann, will ich deutlich sagen, dass wir zu Recht Wirtschaft und Politik voneinander trennen. Das soll auch so bleiben. Wir treffen nicht die Entscheidungen von Conti. Wir müssen unsere Entscheidungen treffen, beispielsweise für das Thema Mobilität, für den Umstieg. Ich bin für den Umstieg, auch in der Mobilität. Ich glaube aber, dass die Zeitachse, die wir vorgeben, vielleicht etwas zu ambitioniert ist und dass wir es nicht schaffen, in der gleichen Zeit alternative Arbeitsplätze anzubieten. Deshalb ist es zu durchsichtig, zu fragen, was die Landesregierung getan hat, ob jetzt in Gesprächen mit dem Betriebsrat oder der Geschäftsführung, mit wem auch immer. Die Landesregierung wird die unternehmerische Entscheidung von Conti nicht korrigieren können. Man kann über öffentlichen Druck reden, dass man sagt, man äußert sich dazu. Aber ob das am Ende die Lösung ist, das mag ich bezweifeln.

Die drei letzten der zehn Fragen sind die Fragen, mit denen wir uns intensiv beschäftigen müssen: Was sind unsere Antworten, was sind unsere Schwerpunkte, was ist unsere Perspektive für die Zukunft? Ich glaube, dass wir inzwischen erkannt haben, dass Elektromobilität oder alternative Mobilität nicht nur batteriebetriebene Mobilität ist, sondern dass beispielsweise auch Wasserstoff dazugehört. Der Bund hat die nationale Wasserstoffstrategie aufgelegt. Wir versuchen jetzt den Transfer auf die Landesebene. Auch das finden

Sie in unserem Koalitionsvertrag. Das wird jetzt sicherlich mit noch mehr Engagement und Tempo umzusetzen sein, weil wir sehen, dass auf der einen Seite mehr Arbeitsplätze wegfallen, als wir auf der anderen Seite perspektivisch schaffen können.

Noch einmal, und ich sage es ganz deutlich: Jeder Arbeitsplatz, den wir hier verlieren, schmerzt. Wir haben als Koalitionspartner in der Bewertung der unterschiedlichen Antriebstechniken ganz unterschiedliche Auffassungen. Aber klar ist als Koalition auch: Wir müssen Mobilität umbauen. Wir wollen Mobilität sauberer machen. Aber wir sollten nicht so tun – das tut wahrscheinlich keine Partei hier im Raum –, dass wir auf der einen Seite uns ausschließlich dem Klimaziel stark verbunden fühlen, ohne zu wissen, dass das auf der anderen Seite in der Ökonomie und bei den Arbeitsplätzen nicht ohne Folgen sein wird. Davon kann sich hier niemand freisprechen. Dafür haben wir auf Landes- wie auf Bundesebene alle Verantwortung in den unterschiedlichsten Funktionen der Parteien zu tragen. Wir tragen auch einen Teil Mitverantwortung für das, was hier geschieht.

Abg. **Stephan Grüger**: Dazu gibt es einiges zu sagen. Herr Kasseckert, die Frage, warum Conti der Meinung war, man müsse Arbeitsplätze abbauen, hat definitiv nichts mit Greta Thunberg zu tun und auch nicht damit, dass ihr irgendwelche Leute hinterhergerannt sind. Die Probleme liegen viel tiefer und weit vor der Erfindung von Fridays for Future. Die deutsche Automobilindustrie hat – das hat mit fehlender Konkurrenzfähigkeit in niedrigpreisigen Segmenten zu tun, das hat etwas mit der Verweigerung einer Transformationsindustrie zu tun – lange Zeit darauf gesetzt, dass sie weiterhin im Hochpreissegment Fahrzeuge mit viel PS an den Markt, an den Mann und an die Frau bekommen kann. Bis heute glaubte sie, außer VW, offensichtlich nicht daran, dass batteriebetriebene Elektromobilität etwas Sinnvolles ist, sondern folgt der absurden Idee, man könne mit der elektrischen Schreibmaschine den PC irgendwie verhindern, sprich: mit der Wasserstofftechnologie bei Pkws die batteriebetriebene Elektromobilität verhindern.

Die Fehlentscheidungen, die leider gestützt durch die Fehleinschätzungen politischer Parteien und ihrer Handlungsträger waren – ich schließe hier die Sozialdemokratie und die von ihr gestellten Handlungsträgerinnen und -träger nicht aus, die das unterstützt haben und bis heute unterstützen –, haben zur Folge, dass wir weiterhin ein Problem für den Automobilstandort Deutschland und damit für den Industriestandort Deutschland verschärft bekommen.

Das sind die Folgen, über die wir jetzt reden. Letztendlich aufgeworfen ist die Frage: Wie sieht Industriepolitik aus? In diesem Ausschuss, in diesem Land lautet die Frage: Wie sieht hessische Industriepolitik aus? – Man kann hingehen und fragen: Was soll man in der konkreten Situation machen, in der Stellen abgebaut werden? Da ist das Kind aber schon in den Brunnen gefallen. – Das stimmt, wobei man dann auch sagen muss, zumindest nach außen: Ich nehme dem Minister ab, dass es noch viele andere Gespräche gegeben hat, die vielleicht tiefergehend waren und von denen die Öffentlichkeit inklusive uns nichts erfahren hat. Aber einfach nur ein machtvoller Brief eines machtvollen Staatssekretärs, das klingt nicht nach einem wirklich kräftigen Versuch, irgendwie einzugreifen.

Aber in der Tat ist die Frage: Welche Industriepolitik hat in Hessen dazu geführt, dass diese Situation jetzt eintritt? Gab es die Möglichkeit, politische Rahmenbedingungen so zu setzen, dass Conti in Hessen zumindest bessere Voraussetzungen gehabt hätte? Diese Fragen stehen immer noch im Raum. Sie sind aus unserer Sicht nicht beantwortet. Die ganz entscheidende Frage ist – und was die Frage angeht, sind wir uns alle einig –: Wie muss eine Industriepolitik in Zukunft aussehen, damit wir seltener solche Probleme in Hessen haben?

Jetzt muss ich auf die Antwort auf meine Kleine Anfrage zurückkommen. Ich freue mich, dass Hessen beim Autogipfel dabei war. Die Antwort auf die Kleine Anfrage enthielt den Hinweis, Hessen sei kein Automobilstandort, sei daher kein Autoland und würde deswegen bei den Autoländern nicht mitmachen.

(Minister Tarek Al-Wazir: So steht es garantiert nicht drin!)

– Doch, das steht dort so drin. Dort steht, Hessen ist kein Sitz der drei großen Automobilkonzerne VW, Daimler und BMW. Deswegen sei Hessen in der öffentlichen Wahrnehmung kein Autoland. – Das sehen wir völlig anders. Für uns ist Hessen Sitz von Opel, auch wenn Opel jetzt zu einem anderen Konzern gehört. Opel gehörte schon lange zu einem anderen Konzern. Trotzdem sitzt Opel hier in Hessen. Deswegen sehen wir von unserem Selbstverständnis her Hessen als ein Autoland. Es ist genauso bedeutend wie die anderen Autoländer und sollte sich von daher entsprechend öffentlich zeigen und deutlich machen, dass wir nicht nur ein Automobil-, sondern ein maßgeblicher Industriestandort sind.

Dann sind wir wieder bei dem Thema: Was bedeutet das dann industriepolitisch? Wie wollen wir in Hessen industriepolitisch dafür sorgen, dass Hessen ein Autoland bleibt, dass Opel sich gut entwickelt, dass die Automobilzulieferer beste Voraussetzungen vorfinden und dass wir vor allem sehr viele Arbeitsplätze in Hessen in diesem Bereich haben? Denn wir wissen – auch darüber gibt es, glaube ich, keinen Streit –, dass das zumeist sehr gut bezahlte Arbeitsplätze sind, im Tarifvertrag der IG Metall mit Gesamtmetall. Das wollen wir natürlich erhalten.

Die Frage ist: Was bedeutet das in Bezug auf Elektromobilität? Wie betrachten wir die Entwicklung der Wertschöpfungsketten im Bereich der Elektromobilität? Was tut das Land Hessen dafür, die Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, eine möglichst große Fertigungstiefe bei der Elektromobilität zu haben und einen möglichst großen Teil der Wertschöpfungskette in unserem Land abzubilden, inklusive der damit verbundenen Arbeitsplätze? Das sind die Fragen, die im Raum stehen, und die Landesregierung hat aus unserer Sicht darauf noch keine befriedigenden Antworten gegeben.

Abg. **Manfred Pentz**: Ich muss mich zu Wort melden, weil ich mich gewundert habe über die Richtung, die diese Debatte einschlägt. Als ich vorhin in die Sitzung gekommen bin, habe ich mir die Frage gestellt, ob wir hier bei einer Straßendemo sind, als der Kollege Eckert hier losgepolter hat und anscheinend einen Gewerkschaftsbrief vorgelesen hat, oder ob wir in einem Fachausschuss miteinander über die Tatsachen der Thematik sprechen.

Ich will vorweg eines klarstellen. Babenhausen ist mitten in meinem Wahlkreis, in dem ich seit zehn Jahren Landtagsabgeordneter bin. Ich habe die Entwicklung von Anbeginn an natürlich auch sehr kritisch begleitet. Ich kann mich in keiner Weise darüber beschweren, dass der Wirtschaftsminister oder der Ministerpräsident nicht immer ein offenes Ohr für die Thematik, für die schwierige Situation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hatten. Ich habe überhaupt keinen Zweifel, und im Übrigen weiß ich auch, dass hier mehrere Telefonate, Schriftverkehr und Gespräche geführt wurden mit dem Ziel, mit Continental natürlich im Gespräch zu bleiben, um die schlimmsten Folgen der Entscheidung zu lindern.

Ich muss sagen, der Kollege Kasseckert hat das in einer sehr ehrlichen und offenen Weise angesprochen. Wenn man sich als Sozialdemokratie hinstellt und einzelne Abgeordnete nach Babenhausen fahren und dort den Mitarbeitern entgegenschreien, sie müssten mit

dem Finger nach Wiesbaden zeigen, schuld sei die Landesregierung oder die Bundesregierung oder der CDU-Teil der Bundesregierung oder wer auch immer, im schlimmsten Fall der Papst, dann reicht das nicht aus.

Wenn man die Dinge wahrnimmt und sich anschaut, was in Babenhausen bei Continental über viele Jahre natürlich auch vom Management verschlafen wurde, dann reicht es auch nicht aus, wenn man sich in AfD-Manier hinstellt und sagt, die Landesregierung soll noch ein paar Polizeiautos bestellen, am besten Zwölfzylinder mit Armaturen Brettern von VDO, die eine Fertigungstiefe haben, die jenseits von Gut und Böse ist. – Daran merkt man, dass einige offenbar den Schuss nicht gehört haben. Das Ergebnis dieser Debatte ist anscheinend, dass wir die gesellschaftliche Veränderung, die weltweite technische Veränderung nicht wahrnehmen wollen – oder einzelne Teile von uns nicht wahrnehmen wollen – und für billige Münze für sich verkaufen wollen.

Mein Ziel – ich denke, ich spreche auch für die CDU-Fraktion – ist, dass wir weiter im Gespräch mit den Verantwortlichen bleiben, aber vor allem mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, dass wir sozial verträgliche Lösungen in Babenhausen finden, so weit das machbar ist, und es ist machbar. Ich habe sehr viele Gespräche geführt. Ich glaube auch, dass wir mit sehr vielen Mitarbeitern auf einem sehr guten Weg sind. Auch da will ich, so hart es klingt, eine kleine Lanze für Continental brechen; denn man spürt, dass es dem Management, vor allem den Führungskräften in Babenhausen, an die Nieren geht und sie alles dafür tun, um sozial verträglich mit diesem Abbau umzugehen und das Schlimmste zu lindern.

Am Schluss sage ich, obwohl wir hier im Fachausschuss sind, aber wir können es wo auch immer, im Plenum oder auf der Straße austragen: Wenn eines klar ist nach dieser Debatte, dann ist es, dass wir uns von SPD und AfD sicherlich nicht belehren lassen müssen in Fragen, wie wir Arbeitsplätze für die Zukunft nicht nur retten, sondern auch schaffen können. Ich glaube, da haben wir keinen Nachholbedarf, weder die Regierung, noch die CDU-Fraktion.

Abg. **Tobias Eckert:** Es ist schon interessant, wie manche hier versuchen, das offensichtliche Geringtun der Landesregierung darzustellen und schönzureden. Der Generalsekretär der Union hat es eben sehr deutlich gemacht. Er hat, wie ich glaube, auch für alle deutlich gemacht, dass 2018, als wir uns alle rund um das Thema Opel engagiert haben, das Handeln vonseiten des Ministerpräsidenten und der Landesregierung offensichtlich nur Show war. Denn Sie haben gerade wortreich erklärt, dass das überhaupt nicht unser Geschäft sei und Sie sich auf Landesebene überhaupt nicht mit hineinmengen können. Das ist sehr deutlich. Deswegen bin ich Ihnen für Ihren Wortbeitrag sehr dankbar. Sie haben klargemacht: Wenn Sie sagen, Sie wollen eine Lanze für Conti brechen, dann reden Sie über das Management. Wenn wir über Conti reden, dann reden wir über die Firma, und dazu zählen die Arbeitsplätze, die wir hier haben. Ein herzliches Dankeschön für diese Klarstellung.

Der Kollege Grüger hat intensiv zum Thema Industriepolitik gesprochen. Das kann ich mir sparen, ich schließe mich aber inhaltlich voll an. Ich will etwas anderes deutlich machen. Sie reden davon: Es gab viele Themen und Gespräche. Aber die Antworten des Ministers auf unseren Berichtsantrag sind, dass es ein Schreiben des Staatssekretärs gab und ein Gespräch des Ministerpräsidenten mit jemandem aus der Geschäftsleitung, aber nicht mit dem Chef, sondern in der Ebene darunter, und dass Sie noch auf Rückmeldungen warten. – Das ist und bleibt nach wie vor Fakt, und das sind und bleiben die Antworten

der Landesregierung. Wenn Sie sagen, es gibt ganz viel, dann ist das zumindest nicht das, was die Landesregierung dargestellt hat.

Kollege Grüger hat zu Recht ganz viele Fragen formuliert, die insbesondere zum Schluss unseres Dringlichen Berichtsantrags angesprochen worden sind. Es geht vor allem um die Frage, wie wir diesen Transformationsprozess vom Land Hessen mit den Betroffenen organisieren und unterstützen können, und nicht, wie Sie es eben in zwei Wortbeiträgen dargestellt haben: Die Wirtschaft bestreitet diesen Transformationsprozess, und wir stehen dabei und schauen, wie wir helfen können. Wir glauben, dass das nicht der Dreh- und Angelpunkt von Industriepolitik ist. Sie haben den Dialogansatz aus unserem Wahlprogramm abgeschrieben und in Ihren Koalitionsvertrag aufgenommen – das ist im Übrigen sehr löblich –, zu sagen: Wir wollen das Thema Industriestandort Hessen gemeinsam gestalten, auf der einen Seite die Unternehmen, auf der anderen Seite die Gewerkschaften und als dritter Spieler die Politik. Das ist genau das Dreieck, das es braucht, um diese Entwicklung gemeinsam hinzubekommen. Wir wären wirklich dankbar, wenn es substantiierte Antworten seitens der Landesregierung gäbe, was sie tatsächlich tut, als das, was wir heute an Antworten bisher gehört haben.

Abg. **Klaus Gagel:** Ich will zunächst einmal bemerken, dass ich mich hier über SPD und CDU sehr wundere. Herr Eckert, der Landesregierung, dem Minister hier Desinteresse vorzuwerfen – das würden selbst wir als AfD überhaupt nicht vermuten. Selbstverständlich hat der Minister ein Interesse daran. Es ist nur die Frage, inwieweit wir in Hessen Einfluss nehmen können, handelt es sich doch um einen globalen Markt. Auch in diesem Zusammenhang muss man die Äußerung von Herrn Pentz einordnen. Das war wieder einmal typisches Selbstlob der CDU und der Landesregierung, aber letztlich an der Ursache vorbei; denn bei der Zulieferindustrie handelt es sich – wir reden über Conti und andere – um einen globalen Markt, und globale Märkte funktionieren immer über Konkurrenzfähigkeit. Wirtschaft ist immer im Wandel. Es werden immer die Teilnehmer am Markt in einem globalen Wirtschaftssystem bestehen bleiben, die die besten Produkte und die konkurrenzfähigsten Produkte mit der höchsten Marge am Markt anbieten können.

Schauen wir am Beispiel Conti auf die Zahlen. Die waren bereits 2019 negativ. Wenn man die zweiten Quartale miteinander vergleicht: Da ist beim freien Cashflow ein Minus von 25 Millionen € konzernweit. Wir sind im zweiten Quartal 2020 sogar auf minus 1,8 Milliarden € gefallen. Es ist völlig klar, dass ein globaler Player wie Conti eine Unternehmensentscheidung trifft, um das Unternehmen zu erhalten, und sicherlich Stellen dort abbaut, wo es nach Entscheidung des Unternehmens nicht mehr rentabel ist.

Wie gesagt, Conti ist nur ein Beispiel. Wir haben in verschiedenen Zulieferindustrien bereits Arbeitsplatzabbau gesehen. Das hier nur mit Transformationsprozess zu begründen, greift zu kurz. Es ist ein globales Problem. Wir müssen uns in Hessen und generell in Deutschland Gedanken machen, wie wir die Autoindustrie und damit auch die Zulieferer wirksam unterstützen. Vor dem Hintergrund ist es für mich verwunderlich, dass ausgerechnet die SPD und die CDU solche Akzente in dieser Diskussion setzen. Waren es nicht Sie, die letztes durch den Bund nur Elektrofahrzeuge fördern wollten? Waren die Verbrenner dort nicht ausgenommen? Waren dort nicht gewisse Restriktionen? Das war doch auch von der SPD gefordert worden. Also fordert man erst etwas, was letztlich für die Automobilindustrie schwierig ist, und wundert sich hinterher, dass Stellen abgebaut werden. Das ist eine Zweischnidigkeit, die man bei Ihnen erkennt.

(Abg. Elke Barth: Braucht ein Elektroauto keine Reifen?)

Eines muss man feststellen: dass das Thema Corona den Individualverkehr als Gewinner hat hervorbringen können. Das sieht man überall. Der ÖPNV und der Flugverkehr sind die Verlierer. Der Individualverkehr ist der Gewinner. Ich spreche mit Autoverkäufern, die mir berichten: Die Zahlen haben sich nach der Krise relativ gut erholt. Die Nachfrage nach Autos ist schon da, natürlich nicht höher als vorher. Insofern müssen wir uns als Politiker fragen – das ist auch meine Frage an das Ministerium –: Wenn wir fahrradfreundliche oder insektenfreundliche Umgebungen schaffen, dann könnten wir auch versuchen, autofreundliche Umgebungen herzustellen. Das kann das Land Hessen doch herstellen.

Herr Minister, es geht um eine größere Autofreundlichkeit in Hessen insgesamt, sodass der Konsument sagt, er hat wieder Freude am Fahren, er hat gute Straßen, er kann sich freuen, Auto zu fahren, und dann kauft er sich wieder öfter ein Auto. Dann werden auch wieder mehr Autos verkauft, und der Zulieferindustrie geht es wieder gut. Dann haben wir das Problem des Arbeitsplatzabbaus bei Zulieferern auch nicht mehr – das wäre meine Frage an den Herrn Minister.

(Abg. Katy Walther: Deutschland 1960!)

Abg. **Kaya Kinkel**: Zunächst einmal möchte auch ich darauf hinweisen, dass wir über die unternehmerische Verantwortung sprechen, die das Unternehmen für seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und auch für die Region hat, in der produziert wird. Da muss man schon sagen, dass die Transformation im Automobilbereich nicht erst seit gestern oder mit Corona angefangen hat, sondern schon lange davor. Wir alle wissen, wie dringlich das Handeln ist, gerade wenn es um das Thema Klimawandel geht, auch wenn es darum geht, die Emissionen im Verkehr zu reduzieren. Es kann niemand sagen, es ist erst seit gestern bekannt, dass es eine Veränderung in dieser Branche geben wird.

Diesen Veränderungsprozessen zu begegnen, das ist der Punkt. Ich glaube, dass man in Unternehmen sehr viel früher auf diese Transformationsprozesse und Veränderungsprozesse antworten kann. Wir haben die Digitalisierung und auch den normalen Fortschritt. Wir brauchen nicht mehr Tachonadeln in jedem Auto, sondern es gibt mittlerweile digitale Anzeigen. Es ist also nicht nur der Klimawandel, sondern viele Faktoren führen dazu, dass der Veränderungsprozess in der Branche voranschreitet. Es gibt viele Unternehmen, die diesen Veränderungsprozessen gut begegnen, die ihre Geschäftsmodelle weiterentwickeln, gerade viele kleine und mittlere Unternehmen, denen nichts anderes übrig bleibt, als zu sagen: Ich weiß, in ein paar Jahren wird mein Geschäftsmodell nicht mehr funktionieren, weil die Digitalisierung andere Anforderungen hat, und das heißt, dass alles auf den Prüfstand gestellt wird. – Es gibt viele Unternehmen, die sehr verantwortungsvoll mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern oder den Arbeitnehmervertretern umgehen.

Ich sehe die Landesaufgabe hier eher darin, den Transformationsprozess im Ganzen zu begleiten, und weniger, wie die SPD in Frage 10 angedeutet hat, möglicherweise Fördermittel für einzelne Unternehmen aufzulegen. Ich glaube nicht, dass das der richtige Weg ist. Es geht vielmehr darum, die Transformation zu begleiten, also unter anderem durch den Industrietrichter, aber auch dadurch, wie Innovationen gefördert werden und vor allem, wie Innovationen in die Anwendung kommen. Die Wasserstoffzüge wurden genannt, aber auch die Elektrooberleitung, die ein gutes Beispiel dafür geben, wohin die Mobilität gehen soll.

Noch einmal, auch das Unternehmen ist gefordert, die Diskussionen, die in der Gesellschaft stattfinden, aufzunehmen und darauf zu reagieren.



Abg. **Janine Wissler**: Meine Frage geht gleich in Richtung Autogipfel, ob Sie dazu etwas sagen können.

Eine Vorbemerkung. Ich denke, dass die Situation, dass die Automobilbranche vor einem gigantischen Umbruch steht, bekannt ist. Wir reden schon lange über das Thema Opel, und bei den Zulieferern ist es nicht nur Conti, sondern z. B. auch Norma in Maintal, wo Stellen abgebaut werden sollen. Dabei finde ich schon, dass man sehen muss, dass es durchaus Unternehmen gibt, die die Corona-Krise ein Stück weit nutzen, um Dinge durchzusetzen, die sie die ganze Zeit schon haben durchsetzen wollen. Deswegen muss man im Fall von Conti sagen, dass deren Gewinn zwar eingebrochen ist, sie aber nach wie vor Gewinn machen. Conti hat nach wie vor Dividenden an die Aktionäre ausgeschüttet. Es ist nicht so, dass das ein Unternehmen ist, das kurz vor der Pleite steht. Ein Teil der Arbeitsplätze soll auch gar nicht abgebaut werden, sondern es sollen Tätigkeiten an andere Standorte verlagert werden. Es erscheint mir wichtig, darauf im Falle von Conti hinzuweisen.

Es waren viele bei der Aktion in Karben gewesen, auch Abgeordnete des Ausschusses. Ich denke, dass der öffentliche Druck wichtig ist. Ich habe gerade gesehen, dass Armin Laschet in Reaktion auf die Schließung des Standorts in Aachen Conti sehr hart angegriffen hat. Ich glaube, dass es total notwendig ist, den öffentlichen Druck zu erhöhen, auch über Parteigrenzen hinweg. Ich habe in Karben mit einem Kollegen gesprochen, der mir gesagt hat: Er ist seit 45 Jahren am Standort in Karben. Er hat seine Ausbildung dort gemacht und hätte in fünf Jahren sein 50-jähriges Firmenjubiläum und den Eintritt in die Rente gehabt. Aber jetzt soll 2023 der Standort geschlossen werden. Von daher finde ich, dass es eine große Verantwortung gegenüber diesen Menschen gibt.

Herr Minister, ich möchte eine konkrete Frage zum Autogipfel stellen. Ich habe gelesen, dass es die Idee gibt, sowohl von der SPD – Walter-Borjans hat das formuliert –, aber auch von IG-Metall-Chef Hofmann und Annalena Baerbock, eine staatliche Beteiligungsgesellschaft zu gründen, um bei in Not geratenen Automobilzulieferern durch einen Staatseinstieg die Arbeitsplätze zu sichern und eine gewisse Mitsprache zu haben.

Mich würde interessieren, inwieweit diese Idee des staatlichen Beteiligungsfonds beim Autogipfel eine Rolle gespielt hat, ob die Hessische Landesregierung eine Haltung dazu hat. Denn es ist schon die Frage, den Strukturwandel zu organisieren. Wir sehen z. B. an NRW, dass der Kohleausstieg einen Strukturwandel mit sozialen Verwerfungen gebracht hat. Die Frage ist, ob man ihn politisch so flankieren kann, dass es Konversionsprogramme gibt, und ob die Idee eines staatlichen Beteiligungsfonds – ich glaube, das wurde in einem „FAZ“-Artikel von Annalena Baerbock und Hofmann gemeinsam vertreten – beim Autogipfel überhaupt eine Rolle gespielt hat.

Ich habe gelesen, dass Arbeitsgruppen eingesetzt wurden bei dem Autogipfel. Mich würde interessieren, was deren Arbeitsauftrag ist, ob wir als Hessen beteiligt sind oder auf welcher Ebene wir beteiligt sind. Das würde mich interessieren; denn es geht um die Frage, wie wir es schaffen, Arbeitsplätze zu retten, ohne veraltete Technologien zu zementieren. Das ist genau die Debatte um die Kaufprämien für Verbrennungsmotoren, was nicht zukunftsfähige Technologien zementieren würde. Beim Autogipfel gab es aber offensichtlich keine Einigung, sondern diese Arbeitsgruppen. Mich würde interessieren, ob Sie dazu noch etwas sagen können und zur Haltung der Landesregierung zum staatlichen Beteiligungsfonds.

Abg. **Andreas Lichert:** Es ist zu Recht auf unternehmerische Verantwortung hingewiesen worden, und es gibt auch viel Trittbrettfahrerei. Die gibt es aber auch auf der politischen Ebene. Wer das Wort Verantwortung im Mund führt, sollte sich daher auch an die eigene Nase fassen. Deswegen fand ich auch die Äußerungen des Kollegen Kasseckert zielführend, noch einmal daran zu erinnern, wer sich in der Vergangenheit wie positioniert hat und wie es heute von vielen wahrscheinlich nicht vergessen wurde.

Zu dem überaus sachlichen Beitrag des Kollegen Pentz, der, glaube ich, jetzt nicht da ist, muss ich auch einen Satz sagen. Sinngemäß war die Aussage, die CDU braucht keinen Nachhilfeunterricht von anderen Parteien. – Doch, das braucht sie; denn sie hat ihren ordnungspolitischen Kompass verloren. Ich möchte nur ein paar Schlaglichter setzen. Das sind die großen industriepolitischen Projekte der letzten zehn Jahre. Sie alle kennen das Thema der Energiewende. Denken wir zurück an den Solarboom, den wir vor zehn Jahren hatten. Dann kam ein Windkraftboom. Das waren alles Scheinblüten. Die Pro-Kopf-Subventionen pro Arbeitsplatz lagen damals deutlich höher als bei der Steinkohleindustrie. Wenn man bereit ist, so viel Geld auszugeben, dann kann man natürlich auch der Gartenzweigbranche zu einer Blüte verhelfen. Aber volkswirtschaftlich ist es grober Unfug.

Viele andere Maßnahmen kann man unter der Überschrift „Wohlstandsvernichtung“ zusammenfassen. Beim Thema Elektromobilität will ich nicht das ganz große Fass aufmachen. Das sollte hier nicht Gegenstand sein. Aber aktuell ist es so, dass das Spielzeuge für Besserverdienende sind. Die werden jetzt mit staatlichen Mitteln stark bezuschusst. Parallel gibt es die Diskussion um Fahrverbote. Wen betrifft das? Sind das die Besserverdienenden, die sich relativ neue Fahrzeuge leisten können? – Nein, natürlich nicht.

Nur einmal ein Schlaglicht gesetzt. In meinem Heimatlandkreis, der Wetterau, wären 60.000 Fahrzeuge bei 300.000 Einwohnern von den Fahrverboten in Frankfurt betroffen gewesen. Das trifft genau die Falschen. Das sind diejenigen, die keine Alternative haben.

Insofern müssen wir, wenn wir alle das Thema Verantwortung ernst nehmen, uns fragen: Wer ist wie stark von unseren industriepolitischen Weichenstellungen betroffen? All das, was hier besprochen wurde, hört sich vielfach gut an. Aber schauen Sie einfach auf das Ergebnis. An ihren Früchten werdet ihr sie erkennen, und die Früchte sind nicht gut.

Minister **Tarek Al-Wazir:** Ich will an dieser Stelle noch einmal darauf hinweisen: Die Überschrift des Berichtsantrags lautet: „Standortschließung und Stellenabbau bei Continental“. Continental als global agierendes Unternehmen möchte weltweit 30.000 Stellen streichen, davon ungefähr die Hälfte in Deutschland. Ich möchte drei Orte nennen; zwei davon wurden schon genannt. Es geht beispielsweise um Regensburg mit 2.000 Stellen, Aachen mit 2.000 Stellen und Babenhausen mit 2.000 Stellen. Karben kommt noch als großer Standort dazu, und dann gibt es noch andere Bereiche. Wenn ich sage, es sind Regensburg, Aachen und Babenhausen, dann könnte vielleicht klar werden, dass es nicht Schuld der Hessischen Landesregierung sein kann, dass Continental in so einer Situation ist. Ich will nur darauf hinweisen.

Wir haben es mit der Krise eines großen Unternehmens zu tun, das im Transformationsprozess der Automobilindustrie große Schwierigkeiten hat. Jetzt muss man sich jede einzelne dieser Entscheidungen anschauen. Ich habe z. B. am Montag eine halbe Stunde mit dem Bürgermeister von Babenhausen telefoniert und auch über die Frage diskutiert, ob es seiner Einschätzung nach woanders auch Stellenaufbau gibt. Es ist teilweise der Vorwurf, dass es gar nicht darum geht, dass es keine Nachfrage mehr gibt, sondern dass man woanders, wo die Lohnkosten günstiger sind, neue Standorte aufbaut und dafür teilweise

europäische Fördermittel in Anspruch nimmt. Man muss prüfen, ob das stimmt. Wenn es stimmt, wenn man nachweisen kann, hat man in Gesprächen mit der Unternehmensleitung andere Möglichkeiten, darauf hinzuweisen, was da passiert.

Aber, wie gesagt, das funktioniert am besten, indem man sich kundig macht und dann miteinander spricht. Aber am Ende gilt erneut, dass nicht die Hessische Landesregierung entscheidet und auch keine andere Landesregierung und auch nicht die Bundesregierung, sondern dass wir allerhöchstens versuchen können, Entscheidungen zu beeinflussen, die am Ende aber von anderen getroffen werden.

Zu den Standorten. Ich kann mich übrigens noch erinnern, als die VDO in Bockenheim war – ältere Mitbürger erinnern sich –, bevor sie nach Karben gingen. Das ist ein traditionsreiches Unternehmen. Wir haben jedes Interesse daran, es zu erhalten, und sind im Zweifel auch bereit, uns sehr deutlich und öffentlich zu positionieren. Aber, wie gesagt, am Ende kann man nur versuchen, solche Entscheidungen zu beeinflussen.

Zur Frage, welche Alternativprodukte infrage kommen, will ich schon sagen, dass das im Zuliefererbereich, wo sie global unterwegs sind, nicht unbedingt der Punkt ist. Ich würde aber Elektromobilität nicht als Spielzeug für Besserverdienende bezeichnen. Ich glaube, der größte Gewinner der Elektroprämien ist momentan ein Auto, das Renault Zoe heißt. Das ist jetzt nicht der große Tesla. Ein großes Problem ist beispielsweise, dass Renault liefern kann und die deutsche Autoindustrie nicht. Das ist ein Teil der Problematik, mit der wir es zu tun haben. Also muss man an dieser Stelle dafür sorgen, dass die entsprechenden Autos im Angebot sind. Das kann aber keine Regierung tun. Das müssen die Unternehmen schon selbst tun. Man kann sie nur unterstützen.

Deswegen zum Thema Unterstützung. Ich habe so schnell den genauen Wortlaut dessen, was wir da beschlossen haben, nicht gefunden. Aber im November soll es das nächste Treffen des Autogipfels geben, wobei das nicht Autogipfel, sondern „Konzertierte Aktion Mobilität“ heißt. Bis dahin soll geprüft werden – das passiert auf Bundesebene –, ob es eine solche Eigenkapitalstärkung von Zulieferern für den Transformationsprozess geben kann. Ich weiß nicht, was da herauskommen wird. Das steht unter der Überschrift einer marktwirtschaftlichen Lösung. Ich ahne aber, dass es eher um Firmen wie die gehen wird, um die wir uns gerade in Witzenhausen sorgen, und nicht um Conti. Es ist völlig klar, bei der Eigenkapitalstärkung geht es um die kleinen und die mittelständischen Betriebe und nicht um börsennotierte global agierende Großkonzerne. Das sind schon unterschiedliche Bereiche.

Ansonsten wollte ich noch etwas zum Stichwort „Mehr Freude am Fahren“ sagen. Die Autodichte in Deutschland ist von 2009 bis 2019 um 12 % gestiegen. Wir haben jetzt 569 Autos pro 1.000 Einwohner, und das sind alle mitgezählt, von der Kinderkrippe bis zum Pflegeheim. Es könnte sein, dass wir es in Deutschland mit einem ziemlich gesättigten Markt zu tun haben. Dementsprechend wäre die Frage – auch hier ist das Stichwort Transformation –, in welchen Bereichen wir neue Industrie haben. Deswegen habe ich vorhin über autonomes Fahren und Digitalisierung und Ähnliches geredet, wo man neue Möglichkeiten hat.

Ich will das an dieser Stelle zum Abschluss noch einmal sagen – die Zahlen hatte ich genannt: fast 60.000 Beschäftigte und 1,9 Milliarden € Ausgaben für Forschung und Entwicklung in der Automobilindustrie in Hessen –: Natürlich ist das ein riesiger und relevanter Markt. Gleichzeitig gibt es andere Märkte, über die man sich nicht lustig machen sollte. Natürlich können nicht alle, die heute Autos bauen, in Zukunft Fahrräder bauen, Herr Naas. Das habe ich auch nie behauptet.

(Abg. Dr. Stefan Naas: Mir ging es um die Förderung!)

Aber wenn Sie sich über Lastenräder lustig machen, empfehle ich Ihnen einen Besuch bei Riese & Müller in Mühlthal. Das ist auch im Landkreis Darmstadt-Dieburg, wie Babenhäuser. Da arbeiten inzwischen 400 Leute, und die bauen ziemlich viele Lastenräder. – Das wird nicht den Rückgang der Autoindustrie wettmachen, aber auch das ist Wertschöpfung, auch das sind Industriearbeitsplätze. Auch das ist etwas, wo wir glauben, dass wir in vielen Bereichen Möglichkeiten haben, dass neue Mobilitätsformen auch hier entstehen.

Beispielsweise die Elektrobusse, die in Wiesbaden fahren werden, werden in Mannheim gebaut, und die Batterien kommen aus Langen von einer Firma, die in Darmstadt gegründet wurde, und die heißt Akasol. Dort gibt es inzwischen 150 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Auch an dieser Stelle sehen Sie: Es ist nicht so eindimensional, sondern wir haben an vielen Orten eine Transformation der Mobilität und müssen dafür sorgen, dass in dieser Transformation Wertschöpfung und Arbeitsplätze bestmöglich erhalten bleiben.

Ich möchte jetzt Herrn Weigandt das Wort geben, dass er in Bezug auf den Transformationsprozess – das ist nicht der Autogipfel, sondern der andere Bereich – sagt, wo wir beteiligt sind.

**MinR Weigandt:** Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie hat den „Transformationsdialog Automobilindustrie“ aufgelegt, um all diese Themen, über die heute zum Teil gesprochen wurde, die mit dem Transformationsprozess verbunden sind, breit zu diskutieren – unter Einbeziehung der Länder, der Verbände, der Kammern und von Unternehmen. Es ist vor einigen Wochen beschlossen worden, dass dazu vier Regionaldialoge eingerichtet werden, bei denen die Bundesländer einbezogen sind. Der Regionaldialog 1 beschäftigt sich mit dem Thema Strategien, der Regionaldialog 2 mit dem Thema Innovationen, der Regionaldialog 3 mit Aus- und Weiterbildung und der Regionaldialog 4 mit dem Thema Unternehmensfinanzierung.

In all diesen Regionaldialogen ist Hessen vertreten, und zwar nicht nur durch Mitarbeiter der Landesregierung, sondern auch durch Kammern und Gewerkschaften. Der Bankenverband ist beim Regionaldialog 4 dabei, sodass das eine breit aufgestellte Basis ist. Diese Regionaldialoge sollen Ergebnispapiere erarbeiten, die dann in die „Konzertierte Aktion Mobilität“ bzw. den Autogipfel einfließen sollen. Das heißt, die Ergebnisse sollen bis November, bis der nächste Autogipfel tagt, vorliegen und werden dort in die weiteren Beratungen einfließen, wie Herr Minister Al-Wazir das eben beschrieben hat.

**Vorsitzende:** Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen. Damit können wir den Dringlichen Berichtsantrag als gegeben betrachten.

#### **Beschluss:**

WVA 20/23 – 16.09.2020

Der Dringliche Berichtsantrag gilt mit der Entgegennahme des mündlichen Berichts des Ministers im Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen als erledigt.

**Punkt 9:****Dringlicher Berichts Antrag****Torsten Felstehausen (DIE LINKE), Heidemarie Scheuch-Paschkewitz (DIE LINKE), Jan Schalauske (DIE LINKE) und Fraktion****A 49: Erfüllung der Vorabmaßnahmen zum Weiterbau der Autobahn****– Drucks. [20/3591](#) –**

Minister **Tarek Al-Wazir**: Auch hier lese ich die Vorbemerkung der Antragsteller nicht vor, sondern nur meine, und auch nicht die Fragen, sondern nur die Antworten.<sup>2</sup>

Meine Vorbemerkung. Die A 49 ist eine Bundesautobahn. Bauherr ist der Bund; das Land Hessen ist noch bis Ende 2020 in Auftragsverwaltung für den Bund tätig. Vom 1. Januar 2021 an übernimmt der Bund diese Aufgaben, die dann maßgeblich von der hierzu gegründeten Autobahn GmbH des Bundes erfüllt werden.

Der Weiterbau der A 49 wurde mit dem aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen vom Bundestag im Dezember 2016 beschlossen, von der Bundesregierung in Auftrag gegeben und vom Bundesverwaltungsgericht bestätigt. Alle drei Gewalten haben also dem Projekt zugestimmt. Demokratische Entscheidungen und abschließende Gerichtsurteile sind auch dann zu akzeptieren, wenn man sie sich anders gewünscht hätte.

Diese Vorbemerkung vorangestellt, nehme ich zu dem Berichtsantrag wie folgt Stellung:

*Frage 1: Die Maßnahme Nr. I.3.3 A (FFH) besteht aus dem Umbau von Nadelholzbeständen in Buchenwälder in drei Schritten innerhalb von 10 bis 15 Jahren. Das Bundesamt für Naturschutz gibt für Maßnahmen mit einer Entwicklungsdauer von 10 bis 15 Jahren eine unsichere Erfolgsprognose und empfiehlt, diese nicht zu genehmigen.*

*a) Wie ist der Umsetzungsstand dieser Maßnahme?*

Die Maßnahme ist umgesetzt.

*b) Wieso wurde eine Maßnahme, deren Erfolgshorizont zehn Jahre überschreitet, genehmigt, und mit welcher Begründung setzten sich die Behörden über die Empfehlungen des Bundesamts für Naturschutz hinweg?*

Das Entwicklungsziel der Maßnahme ist in erster Linie die Aufwertung des Landlebensraums für Amphibien. Dies lässt sich mit einer kürzeren Entwicklungsdauer von unter zehn Jahren erreichen. Der Umbau der Fläche wurde zudem nicht über den genannten Zeitraum von 10 bis 15 Jahren durchgeführt, sondern ist bereits vollständig erfolgt. Somit ist auch kein Widerspruch zu Empfehlungen des Bundesamts für Naturschutz gegeben.

*c) Wer hat die Wirksamkeit dieser Maßnahme geprüft?*

Die obere Naturschutzbehörde.

---

<sup>2</sup> Zur besseren Verständlichkeit wurden die Fragen ins Protokoll eingefügt.

d) *Wird diese Maßnahme von der Landesregierung als erfolgsversprechend angesehen?*

Ja. Die Maßnahme wurde unter naturschutzfachlichen Kriterien konzipiert und umgesetzt.

e) *Kann die Landesregierung mit Sicherheit sagen, dass die geplanten Buchenanpflanzungen unter den Bedingungen des Klimawandels gelingen und sich der geplante Bestand zu einem Laub- oder Laubmischwald entwickeln wird?*

In Abstimmung mit der oberen Naturschutz- und oberen Forstbehörde wurden im Rahmen des zulässigen Mischungsverhältnisses für einen Lebensraumtyp (LRT) 9110 statt der Buchen Eichen gepflanzt, die den standörtlichen Gegebenheiten besser entsprechen. Die Entwicklung zu einem Laubwald ist nach naturschutzfachlicher Einschätzung bestätigt.

f) *Gibt es bereits Erfahrungen über solche oder vergleichbare Maßnahmen und über deren ökologisch ausgleichende Wirkungen?*

Waldumbaumaßnahmen in Form der Umwandlung von Nadelholzbeständen zu naturnahen Mischwäldern wurden schon vielfältig durchgeführt. Die ökologisch ausgleichende Wirkung ist unstrittig.

g) *Ist diese Maßnahme nach Ansicht der Landesregierung als Ausgleichsmaßnahme im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes geeignet?*

Ja. Die Maßnahme wurde unter naturschutzfachlichen Kriterien konzipiert und umgesetzt.

Frage 2: *Am 20.03.2019 wurde Ausgleichsmaßnahme XIV.7.4 A genehmigt.*

a) *Wurde diese Ausgleichsmaßnahme nach dem 20.03.2019 nochmals geändert?*

Nein.

b) *Wenn ja: War eine öffentliche Beteiligung in der Änderung der Maßnahme erforderlich? Wurde die Öffentlichkeit in die Änderung der Maßnahme eingebunden?*

Da die Frage 2 a mit Nein beantwortet wurde, ist eine Beantwortung nicht notwendig.

Frage 3: *Die Maßnahme Nr. 1.8 A (FFH) sieht eine Anlage von Laichgewässern für den Kammmolch vor, die nach dem Baubeginn von den Tieren nicht mehr erreicht werden können.*

a) *Ist es richtig, dass die Anlage der neuen Laichgewässer für den Kammmolch ganz oder teilweise mit Teichfolien erfolgte?*

Ja, das ist richtig.

b) *Ist es richtig, dass die Umsetzung der Maßnahme mit teilweise offenliegender Teichfolie erfolgte?*

Die Teichfolie wurde eingebaut und war vollständig mit Erdmaterial überdeckt. Infolge von Witterungseinflüssen liegt sie jetzt zum Teil frei. Dies ist unschädlich.

c) *Wurden in die Wirksamkeitsbetrachtung auch die Aspekte der offenliegenden Folien an den Laichgewässern, die räumliche Entfernung von den alten Laichgewässern zu den neuen Laichgewässern und des neu angelegten Waldweges als mögliche Barriere betrachtet?*

Ja.

d) *Ist es zutreffend, dass eine periodische Austrocknung von Laichgewässern für den Kammmolch vorteilhaft ist, weil sie den Fischbestand und damit Räuber der Kammmolchlarven reduziert?*

Typische Laichgewässer des Kammmolches fallen nicht periodisch trocken. Der Fischbestand wird bei den hergestellten Kammmolchteichen durch die sehr flache Bauweise – maximal 1 m Tiefe – ferngehalten.

e) *Inwieweit verhindert die Umsetzung der Maßnahme mit Teichfolie die periodische Austrocknung?*

Entsprechend den Vorgaben der Planfeststellung – Maßnahmenblatt I.8 A (FFH) – dürfen nur Teile des Gewässers periodisch trockenfallen, nicht das komplette Gewässer. Die Teichfolie wurde eingebaut, um eine Versickerung des Wassers zu verhindern. Dass Teile des Gewässers periodisch trockenfallen, ist gewährleistet, da die Teiche nur durch Niederschläge gespeist werden.

f) *Wurde die Wirksamkeit der CEF-Maßnahme im Vorhinein untersucht?*

Die Maßnahme wurde unter naturschutzfachlichen Kriterien konzipiert. Sie ist Teil eines Maßnahmenkonzepts, welches von einem Büro für Umwelt- und Landschaftsplanung erarbeitet wurde. Dieses wurde nach einem umfangreichen Öffentlichkeits- und Trägerbeteiligungsverfahren im Rahmen der Planfeststellung, an dem unter anderem die obere Naturschutzbehörde und Naturschutzverbände beteiligt waren, festgesetzt.

g) *Welche Wirksamkeit wurde der geplanten Maßnahme nachweislich zugesprochen?*

Die Maßnahme ist als Laichgewässer für Kammmolche wirksam.

h) *Ist davon auszugehen, dass eine Quellpopulation der Kammmolche in den nächsten zwei Jahrzehnten in den neuen Gewässern entstehen wird?*

Ja, als Teilpopulation der im Herrenwald vorhandenen Population der Kammmolche.

i) *Ist diese Maßnahme nach Ansicht der Landesregierung als Ausgleichsmaßnahme im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes geeignet?*

Ja. Die Maßnahme wurde unter naturschutzfachlichen Kriterien konzipiert und umgesetzt.

*Frage 4: Die Maßnahme Nr. VII.9 A (Teilabschnitt 1) hat als Ziel, durch die Entwicklung von Ufergehölzen und Hochstaudenfluren neue Brutgebiete für den Gelbspötter zu schaffen. Die aktuelle Eigentümerin der Ausgleichsflächen ist die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES).*

Richtigstellung: Die DEGES ist nicht Eigentümerin der Fläche. Die Maßnahmenflächen sind dem Baulastträger der Autobahn (Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung, endvertreten durch die DEGES GmbH) zunächst besitzüberlassen und werden zu einem späteren Zeitpunkt Eigentum der Bundesstraßenverwaltung. Teile der Maßnahme wurden zudem mittels Landverzichtsklärung nach § 52 FlurbG gesichert.

*a) Wurde die Wirksamkeit der CEF-Maßnahme im Vorhinein untersucht und, wenn ja, mit welcher Erfolgsprognose?*

Die Maßnahme wurde unter naturschutzfachlichen Kriterien konzipiert. Sie wurde nach einem umfangreichen Öffentlichkeits- und Trägerbeteiligungsverfahren im Rahmen der Planfeststellung, an dem unter anderem die obere Naturschutzbehörde und Naturschutzverbände beteiligt waren, festgesetzt. Es ergibt sich eine günstige Erfolgsprognose.

*b) Wurde die Maßnahme planmäßig umgesetzt?*

Ja.

*c) Wurde bei der Umsetzung von dem ursprünglich genehmigten Plan abgewichen, und liegt der Grund darin, dass ohne diese Planänderung eine zeitnahe Umsetzung nicht möglich gewesen wäre?*

Nein, von dem ursprünglich genehmigten Plan wurde nicht abgewichen.

*d) Besteht nach Ansicht der Landesregierung die Gefahr, dass die DEGES als Grundstückseigentümerin die Flächen wieder in den ursprünglichen Zustand zurückführt?*

Die DEGES ist nicht Grundstückseigentümerin der Flächen und beabsichtigt nicht, die Flächen wieder in den ursprünglichen Zustand zurückzuführen.

*e) Welche Absicherung gibt es, dass die DEGES die Ausgleichsmaßnahmen auf ihrem Grundstück auf ewige Zeiten erhält?*

Die DEGES ist nicht Grundstückseigentümerin der Flächen, sondern steuert als Projektentwicklungsgesellschaft des Bundes und einiger Bundesländer die Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen. Nach drei bis fünf Jahren wird die weitere Betreuung der Ausgleichsmaßnahmen an die zuständige Straßenbauverwaltung, hier voraussichtlich die Autobahn GmbH des Bundes, übergeben. Die Umsetzung der Maßnahmen ist daher dauerhaft gesichert.

*f) Ist die Duldung dieses Umstands bewusst in Kauf genommen worden, und ist die Duldung eines solchen Umstands aus Sicht des Ministeriums rechtswidrig?*

Die unterstellte Duldung ist, wie den vorhergehenden Antworten zu entnehmen ist, nicht in Kauf genommen worden.



*g) Kann ein Kompetenznachweis vorgelegt werden, obwohl die ADEBAR-Kartierung (Atlas deutscher Brutvogelarten) den Gelbspötter nicht im entsprechenden Gebiet nachweisen konnte?*

Dass im Rahmen der ADEBAR-Kartierung der Gelbspötter nicht nachgewiesen werden konnte, deutet darauf hin, dass die Art im Gebiet möglicherweise nicht mehr vorkommt. Der Planfeststellungsbeschluss ist davon ausgegangen, dass die Art mit einem Revier am Diebachsgraben einen störungsbedingten Funktionsverlust erleidet. Vor diesem Hintergrund wurde die Maßnahme VII.9 A auch als CEF-Maßnahme für den Gelbspötter definiert und wird entsprechend umgesetzt.

*Frage 5: Die Maßnahme Nr. XI.8 A soll natürliche Standortverhältnisse in der Ohmaue wiederherstellen.*

*a) Stimmt es, dass nur bei Hochwasserereignissen die natürlichen Standortverhältnisse vorzufinden sind und die Flutmulde ansonsten die Blänken nicht ausreichend bewässern kann?*

Die Maßnahme dient insgesamt der Wiedervernässung von Grünlandflächen und einer Ackerbrache. Hierzu wurden eine neue Flutmulde und Blänken hergestellt. Blänken sind per Definition nur temporär wasserführend. Sie liegen entsprechend den Vorgaben des Maßnahmenblatts der Planfeststellung parallel zu der neu hergestellten Flutmulde und werden periodisch, wie es die Planfeststellung vorsieht, überflutet. Eine ausreichende Bewässerung ist gegeben.

*b) Ist diese Maßnahme nach Ansicht der Landesregierung als Ausgleichsmaßnahme im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes geeignet?*

Ja. Die Maßnahme wurde unter naturschutzfachlichen Kriterien konzipiert und umgesetzt.

*Frage 6: Die Maßnahme Nr. XI.12.1 A soll ein neues Brutgebiet für den Kiebitz schaffen und ebenfalls die natürlichen Standortverhältnisse der Ohmaue herstellen.*

*a) Wurde die Wirksamkeit der CEF-Maßnahme im Vorhinein untersucht?*

Die Maßnahme wurde unter naturschutzfachlichen Kriterien konzipiert. Sie wurde nach einem umfangreichen Öffentlichkeits- und Trägerbeteiligungsverfahren im Rahmen der Planfeststellung, an dem unter anderem die obere Naturschutzbehörde und Naturschutzverbände beteiligt waren, festgesetzt. Es wurde zudem nach Abschluss der Planfeststellung ein Arbeitskreis unter Beteiligung der oberen Naturschutzbehörde und der Naturschutzverbände gebildet, der die Optimierung der Maßnahme zum Ziel hatte.

*b) Welche Wirksamkeit wurde der geplanten Maßnahme nachweislich zugesprochen?*

Sie dient als Lebensraum von Arten der offenen Agrarlandschaft, insbesondere des Kiebitzes.

*c) Inwiefern kann das Bruthabitat des Kiebitzes hergestellt werden, wenn in seiner Brutzeit von April bis Juni die erste von zwei Mahden stattfindet?*

Als Ergebnis des unter 6 a erwähnten Arbeitskreises wurde festgelegt, dass alternativ zu den Mahden eine Beweidung mit Wasserbüffeln stattfindet. Im April bis Juni findet daher keine Mahd statt.

d) *Gab es auf den Flächen der Maßnahmen bis dato eine Entwicklung von wechselfeuchten bis feuchten Grünlandbereichen und Nassgrünlandbereichen?*

Ja, die Entwicklung hat eingesetzt.

e) *Welche Erfordernisse eines Bruterfolgnachweises müssen zum Zweck der Funktionskontrolle nachgewiesen werden?*

Das Maßnahmenblatt sieht eine Funktionskontrolle des Bestands des Kiebitzes in den Jahren 2, 5 und 10 nach Fertigstellung der Maßnahme vor; hierbei wird die Anzahl der im Gebiet vorkommenden Tiere ermittelt.

f) *Sind die getroffenen Regelungen mit den Anforderungen von CEF-Maßnahmen konform?*

Ja.

g) *Gibt es einen Brutnachweis, wenn nicht sogar einen Bruterfolgnachweis von Kiebitzen im entsprechenden Gebiet?*

Ja, es gab dieses Jahr vier Brutpaare in der Fläche; Ende Juni konnten sieben flügge Jungvögel beobachtet werden.

h) *Gibt es Ziele für Goldregenpfeifer und Kampfläufer, und wie sehen diese aus?*

Die Maßnahme dient auch der Herstellung der natürlichen Standortverhältnisse für den Goldregenpfeifer und den Kampfläufer. Ein Monitoring oder eine Funktionskontrolle bezogen auf diese Arten sieht die Planfeststellung allerdings nicht vor.

i) *Unter welchen Voraussetzungen werden diese Ziele als erfüllt angesehen?*

Die funktionsgerechte Herstellung der natürlichen Standortverhältnisse ist als Ziel erfüllt.

Frage 7: *Die Maßnahme Nr. XI.12.2 A umfasst die Entwicklung von Extensivwiesen mit einschüriger Mahd mit dem Ziel, Bruthabitate des Kiebitzes zu schaffen und natürlichen Standortverhältnisse zu verbessern.*

a) *Erfolgte die Umsetzung der Maßnahmen für die Ohmaue plangemäß?*

Als Ergebnis des unter 6 a erwähnten Arbeitskreises wurde festgelegt, dass alternativ zu der einschürigen Mahd eine Beweidung mit Wasserbüffeln stattfindet.

b) *Konnte die Wirksamkeit der Maßnahme erbracht werden? Inwiefern ist die fehlende Vernässung gegebenenfalls für die Nichterreichung der Maßnahme verantwortlich?*

Die Wirksamkeit der Maßnahme konnte erbracht werden: Vier Kiebitzbrutpaare haben sich dieses Jahr im Gebiet aufgehalten. Wie bereits erwähnt, konnten Ende Juni sieben flügge Jungvögel beobachtet werden.

*Frage 8: Trifft es zu, dass bei der Ausgleichsmaßnahme „Umsiedelung von Zauneidechsen“ das Monitoring nicht die Wirksamkeit der Maßnahme überprüft, sondern nur den Erhalt der geschaffenen Ersatzstrukturen? Wenn ja: Ist diese Maßnahme nach Ansicht der Landesregierung als Ausgleichsmaßnahme im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes geeignet?*

Die neuen Biotopflächen wurden im Rahmen der Maßnahmen II.14 A (FFH), IV.14 A (FFH) und V.7.3 A erstellt; die eigentliche Umsiedlung der Zauneidechsen wird durch die Maßnahme 10 V definiert. Die Maßnahmen II.14 A (FFH) und IV.14 A (FFH) sehen als spezielle Funktionskontrolle die Kontrolle des Zielzustands anhand der für die Zauneidechse erforderlichen Strukturparameter vor. Im Rahmen des Monitorings für die Maßnahme V.7.3 A ist die Erfassung des Bestands der Zauneidechsen vorgesehen. Die Maßnahme 10 V umfasst keine Vorgaben für ein Monitoring.

*Frage 9: Trifft es zu, dass die Zäune, die die Zauneidechse im Klein-Tal zwischen Niederlein und Lehrbach aufhalten sollen, schadhaft und verbuscht sind?*

Die Zäune wurden mehrfach durch Dritte in Mitleidenschaft gezogen und jeweils zeitnah repariert. Eine Verbuschung bezogen auf die Zäune, die die Ersatzbiotopflächen umgeben, liegt nicht vor.

*a) Wenn ja, kann das die Funktionalität beeinträchtigen?*

Eine Verbuschung oder eine schadhafte Umzäunung könnte die Funktionalität beeinträchtigen. Da eine Verbuschung nicht vorliegt und die schadhaften Stellen zeitnah repariert wurden, ist die Funktionalität nicht beeinträchtigt.

*b) Ist die CEF-Maßnahme dann noch wirksam?*

Die Wirksamkeit der CEF-Maßnahme ist gegeben, siehe Antwort zur Frage 9 a.

*c) Kann das Ein- bzw. Aussperren der Zauneidechse langfristig durch den Zaun erfolgen (bitte Antwort hinsichtlich der Langlebigkeit des Zauns)?*

Das Ein- bzw. Aussperren der Zauneidechsen ist nur während der Baudurchführung, d. h. über einen Zeitraum von vier Jahren, erforderlich. Die Zäune haben, bezogen auf diesen Zeitraum, die erforderliche Langlebigkeit.

*Frage 10: Ist es nach Ansicht der Landesregierung überhaupt möglich, den Verlust von 85 ha Wald im Dannenröder Wald in Zeiten des Klimawandels durch Eingriffs- ausgleichsmaßnahmen auszugleichen? Antwort bitte mit Begründung.*

Vom Dannenröder Wald werden 27 ha gefällt. Der Verlust von insgesamt 85 ha Wald bezieht sich auf beide VKEs (VKE 30 und 40), d. h. auf die Trasse von Schwalmstadt bis zum Ohmtal-Dreieck.

Ja, der Ausgleich dieses Verlusts ist möglich. Es werden im gleichen Umfang Ersatzaufforstungen durchgeführt. Zudem werden in einem Gesamtumfang von ca. 320 ha Ausgleichsmaßnahmen in Waldflächen durchgeführt, die zum Ziel haben, naturnahe Waldflächen zu erhalten und zu entwickeln. Diese naturnahen Waldflächen, die wertvolle Biotope mit Altholzbestand ergeben, werden aus der Bewirtschaftung genommen, sind

gesichert und bleiben dauerhaft erhalten. Dies wirkt sich auch positiv auf das CO<sub>2</sub>-Bindungsvermögen aus und ist daher auch positiv bezogen auf den Klimaschutz einzustufen. Es wird dort kein Baum für wirtschaftliche Zwecke gefällt.

Demgegenüber unterliegt die Fläche von 85 ha Wald, die für den Lückenschluss gefällt wird, der Forstwirtschaft. Dies bedeutet, dass aus wirtschaftlichen Interessen der in Teilen vorhandene Altbaumbestand jederzeit gefällt werden kann. Im Bereich der planfestgestellten Ausgleichsmaßnahmen ist dies ausgeschlossen. Der Eingriff in den Dannenröder Forst wird also ausgeglichen, was ihn natürlich nicht ungeschehen macht.

*Frage 11: Darf der Bau der A 49 auch dann fortgesetzt werden, wenn nicht alle Vorabmaßnahmen planmäßig und ihre Ziele erreichend umgesetzt wurden?*

Die Vorabmaßnahmen werden planmäßig umgesetzt, die Fortsetzung des Baus der Autobahn ist daher nicht infrage zu stellen.

*Frage 12: Geht die Landesregierung davon aus, dass alle Vorabmaßnahmen erfolgreich und ihre Ziele erreichend abgeschlossen wurden? Antwort bitte mit Begründung.*

Ja. Entsprechende Hinweise liegen seitens der oberen Naturschutzbehörde vor. Die konzipierten Maßnahmen sind vielfach erprobt. Es liegen daher ausreichend Erfahrungswerte vor, um von dem Erfolg der Maßnahmen ausgehen zu können.

*Frage 13: Kann die Hessische Landesregierung Vertreterinnen und Vertreter des Aktionsbündnisses „Keine A 49“ den letzten vollständigen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens genehmigten Maßnahmenplan zur Verfügung stellen?*

Der Maßnahmenplan kann selbstverständlich zur Verfügung gestellt werden. Entsprechende Anfragen sind direkt an die Planfeststellungsbehörde im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen zu stellen.

Abg. **Jan Schalauske:** Vielen Dank, Herr Staatsminister, für die Beantwortung des zugegebenermaßen umfangreichen und durchaus detaillierten Fragenkatalogs. Da Sie zu Beginn eine Vorbemerkung gemacht haben, will ich meiner Nachfrage bzw. Kommentierung auch eine kurze Vorbemerkung vorwegschicken. Wie Sie wissen, ist der Weiterbau der A 49 seit Jahrzehnten Gegenstand heftiger Kritik insbesondere von zahlreichen Bürgerinitiativen in der Region. Vielen Menschen scheint es zudem aktuell in Zeiten von Klimawandel und Verkehrswende weder sinnvoll noch zielführend, eine Planung für einen Straßenbau aus den Fünfziger- oder Sechzigerjahren des vorangegangenen Jahrhunderts zu verfolgen. Die Autobahn wird durch ein europäisches Naturschutzgebiet – das ist der Herrenwald, ein FFH-Gebiet nach europäischem Naturschutzrecht – sowie durch Wasserschutzgebiete gebaut werden, die für die Versorgung von Hunderttausenden Menschen zur Verfügung stehen und deren Wasser bis in das Rhein-Main-Gebiet geleitet wird.

Es sollen – darauf haben Sie hingewiesen – auf der gesamten Fläche 85 ha intakten Waldes gerodet werden. Wenn wir über den Dannenröder Wald sprechen, reden wir über einen Mischwald mit bis zu 300 Jahre altem Baumbestand. Zudem ist zu befürchten, dass in der Region durch den Straßenbau das Verkehrsaufkommen massiv zunehmen wird, weil nach Erfahrung aus Jahrzehnten neue Straßen mehr Verkehr nach sich ziehen und auch eine dazugehörige Flächenversiegelung von Ackerland. Zudem soll die Autobahn

bekanntlich als PPP-Projekt gebaut werden. Ob die Kosten dafür angemessen sind – das hat sogar der Bundesrechnungshof als nicht überprüfbar bezeichnet.

Jetzt möchte ich zunächst mit Blick auf die von Ihnen beantworteten Fragen detaillierter nachfragen zu Frage 10. Sie haben ausgeführt, dass es möglich sei, den Verlust der 85 ha Wald durch neuen naturnahen Wald entsprechend zu kompensieren, wenn auch nicht ungeschehen zu machen. Meine Frage ist, ob Ihre Ausführungen auch dem Rechnung tragen, dass es sich insbesondere bei der Teilmenge des Dannenröder Waldes um einen schon seit Jahrzehnten sehr naturnah bewirtschafteten Wald handelt, der durch die dortigen Eigentümer schon seit den Achtzigerjahren ökologisch besonders wertvoll bewirtschaftet wird, der zudem in einem Zusammenhang steht mit dem Trinkwasserkörper in der Region. Die Frage ist, ob eine Wiederaufforstung diesem besonderen Charakter des Waldes überhaupt gerecht werden könnte.

Ich möchte insgesamt zu den sehr detaillierten Antworten, die Sie hier gegeben haben, zur Bewertung der Naturausgleichsmaßnahmen sehr präzise nachfragen. Sehen Sie auf der Grundlage der von Ihnen gemachten Ausführungen damit alle Naturausgleichsmaßnahmen, die genannt wurden, als zielführend und zufriedenstellend umgesetzt an, sodass alle Bedenken, die aufgrund der Naturausgleichsmaßnahmen vorhanden sind, damit hinfällig wären und deswegen der Weiterbau so vonstattengehen kann? Das wäre die Frage zu den Naturausgleichsmaßnahmen.

Heute war mehrfach in einigen Pressemeldungen – Sie haben selbst auch den Hinweis gegeben – die Rede davon, dass das Bundesverwaltungsgericht die letzten Klagen zur Planfeststellung abgewiesen hat. Das ist zweifelsohne richtig. Gleichwohl hat das Gericht deutlich gemacht, dass das Vorhaben unter heutigen Maßstäben nicht mehr genehmigungsfähig wäre. Dazu würde ich gerne Ihre Einschätzung hören.

In diesem Zusammenhang möchte ich eine weitere Nachfrage stellen. Das Gericht hat ein weiteres Gutachten zum Thema Trinkwasser angeregt. Daher will ich fragen: Trifft es zu, dass Sie, Herr Staatsminister, die Vergabe dieses Gutachtens, das das Gericht angesprochen hat, an die DEGES delegiert haben? Warum wurde das so gemacht? Etwas pointierter nachgefragt: Hat man da nicht vielleicht den Bock zum Gärtner gemacht?

Ich würde gerne darüber hinaus fragen, ob der Weiterbau der A 49 weiterbetrieben wird, obwohl noch zahlreiche Petitionen in dieser Sache im Landtag anhängig sind. Müssten nicht zunächst diese Petitionen abgearbeitet werden?

Interessant finde ich, dass die Bundestagsfraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN einen sofortigen Baustopp fordert, heute per Antrag an den Deutschen Bundestag, und auch eine Revision des Verkehrswegeplans. Meine Frage ist, ob Sie, Herr Staatsminister, sich als hessischer Verkehrsminister dieser Forderung Ihrer Parteifreunde in Berlin nach einem Moratorium anschließen. Ist es nicht sinnvoll, uralte Bauprojekte aus dem letzten Jahrhundert unter neuen Kenntnissen auf den Prüfstand zu stellen?

Minister **Tarek Al-Wazir**: Ich versuche, es zu beantworten, von den konkreten Ausgleichsmaßnahmen bis hin zur politischen Debatte. – Zunächst zum Grundprinzip des Ausgleichs. Noch einmal: Es werden insgesamt, auf der ganzen Strecke, 85 ha Wald gefällt, davon 27 ha im Dannenröder Forst. Dieser Waldverlust von 85 ha wird ausgeglichen. Da wird sozusagen auf derselben Fläche Ersatz gepflanzt. Sie sagen natürlich zu Recht: Ein alter Mischwald und eine neue Anpflanzung sind nicht vergleichbar in ihrem ökologischen Wert. Zusätzlich gibt es im Gesamtumfang von ca. 300 ha Ausgleichsmaßnahmen in

Waldflächen, die bereits bestehen, um die ökologische Wertigkeit der bestehenden Waldflächen zu verbessern und diese langfristig aus der Nutzung zu nehmen. Der Dannenröder Forst ist ein Wirtschaftswald. Er ist zwar von Schenck zu Schweinsberg immer vorbildlich bewirtschaftet worden, aber er ist weiterhin ein Wirtschaftswald. Die anderen Flächen werden aus der Nutzung genommen.

Die Frage war, ob der Ausgleich damit erfolgt ist. Ich sage: Ja, der Ausgleich ist erfolgt, was trotzdem die Rodung nicht ungeschehen macht. Es ist ein Ausgleich. Das muss man sich an dieser Stelle vergegenwärtigen.

Nach meiner Kenntnis haben wir es mit ca. 65 Ausgleichsmaßnahmen zu tun; ich habe hier diverse benannt. Sie sind alle auf dem Weg bzw. bereits umgesetzt. Da manche dieser Ausgleichsmaßnahmen einen Zielhorizont von mehreren Jahren haben, geht es darum, dass sie auf jeden Fall begonnen sind und bisher gut laufen. Die Naturschutzverbände schauen sehr genau darauf, dass die Ausgleichsmaßnahmen auch so gemacht werden. Ich habe jedenfalls keine Kenntnis, dass an irgendeiner Stelle eine Ausgleichsmaßnahme nicht begonnen oder nicht umgesetzt wurde.

Im Übrigen kann ich an dem Punkt auch nur sagen: Sie haben die Rechtswege angesprochen, und im Zweifel müsste jemand das gerichtlich klären lassen. Das tut aber bisher niemand. Also gehe ich davon aus: Wenn das alles nicht gemacht worden wäre, dann hätte schon jemand geklagt. Insofern können Sie sehen, dass das gemacht wird.

Jetzt zur Frage: Gutachten und DEGES, Bock und Gärtner. Herr Schalauske, als Umweltpolitiker haben Sie eines immer gelernt: Verursacherprinzip. Das habe ich schon bei der Kritik an der Beteiligung der Fraport an der NORA-Studie nicht verstanden. Der Vorhabenträger, der die Maßnahme macht, soll auch für die Kosten aufkommen – wer den sonst? Dass am Ende der Vorhabenträger dafür zu sorgen hat, dass Gutachten in Auftrag gegeben und auch bezahlt werden, das finde ich ausdrücklich richtig. Sollen wir das denn alles mit Steuergeld bezahlen? In diesem Fall tun wir es, weil es eine öffentliche Geschichte ist. Aber dieselbe Debatte haben Sie bei jedem Windrad. Es wird immer gesagt, das ornithologische Gutachten sei vom Projektierer in Auftrag gegeben worden. – Von wem denn sonst?

Deswegen muss ich an dieser Stelle darum bitten, sich darüber Gedanken zu machen. Die machen das nicht selbst. Die vergeben das an Leute, die das immer machen. Insofern weiß ich nicht, ob die Kritik gerechtfertigt ist. Noch einmal: Dieser wasserrechtliche Fachbeitrag – so heißt das – ist von der DEGES in Auftrag gegeben worden, und zwar freiwillig. Sie hätten es nicht machen müssen, weil das Bundesverwaltungsgericht die Klage abgewiesen hat. Sie haben es im Nachhinein freiwillig gemacht, aber sie hätten es nicht machen müssen. Das gehört auch dazu.

Zur Frage, ob das Bundesverwaltungsgericht gesagt habe, dass man das heute nicht mehr genehmigen könnte. – Das stimmt so nicht. Es ist jetzt sehr kompliziert. Ich versuche, es so einfach auszudrücken, wie es irgend geht. Der Planfeststellungsbeschluss ist von 2012. Dann gab es eine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss. Die ist im April 2014 vom Bundesverwaltungsgericht abgewiesen worden. Danach gab es bestandskräftiges Baurecht. Ein Jahr später gab es in einem anderen Fall eine Entscheidung des EuGH, dass man die Europäische Wasserrahmenrichtlinie auch in solchen Fällen abprüfen muss. Dann gab es die nächste Klage nach dem Motto: Fehler, man hätte das machen müssen. – Das heißt nicht, dass das Vorhaben der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie widerspricht. Es heißt nur, dass man es nach den Regeln der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie durchprüfen muss. Das ist aber etwas anderes. Aber das geht oft durcheinander.

Das Bundesverwaltungsgericht hat gleichzeitig gesagt, dass aus seiner Sicht auch das deutsche Wasserrahmenrecht – ich nenne es einmal untechnisch so – Möglichkeiten bietet, die Eingriffe so weit zu minimieren, dass das Vorhaben nicht gefährdet ist. Also auch das Bundesverwaltungsgericht hat gesagt, dass man im Zweifel durch zusätzliche Schutzmaßnahmen dafür sorgen kann, dass das Vorhaben der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie entspricht.

An dieser Stelle zum Stichwort Grundwasser. Der Grundwasserkörper ist unterirdisch, und die Autobahn ist oberirdisch. An einer Stelle gibt es das Problem, dass eine Tonschicht durch Pfeiler von Brücken durchbrochen wird. Da gibt es besondere Auflagen für die Bauphase. Darüber hinaus gibt es die Frage, wie man mit dem Oberflächenwasser umgeht, das den normalen Reifenabrieb, Ölverlust und Ähnliches enthält. Wenn es darauf regnet, was passiert, wo läuft es hin? Das geht bis zur Frage, was passiert, wenn ein Unfall geschieht und andere Sachen auslaufen. Dann geht es um die Frage, ob es genügend Regenrückhaltebecken gibt, ob es genug Filter gibt, die dafür sorgen, dass das Oberflächenwasser nicht so verschmutzt ist, dass es nicht mehr ins Grundwasser versickern dürfte usw. Das heißt aber nicht, dass das Bundesverwaltungsgericht gesagt hätte, das Vorhaben wäre heute nicht mehr genehmigungsfähig. Das Bundesverwaltungsgericht hat gesagt: Man hätte die Europäische Wasserrahmenrichtlinie durchprüfen müssen. Das ist aber ein Unterschied. – Das vielleicht zur Einordnung.

Der dritte Punkt ist die Frage, wie man zur A 49 steht. Herr Schalauske, ich habe meine erste Debatte vor Ort gemacht, da hatte der Hessische Rundfunk noch Geld für die Reihe „Stadtgespräch“ vor Ort. Ich glaube, es war in Borken im Jahr 2001 oder 2002. Damals habe ich wacker gegen die A 49 gekämpft. Jeder hatte seine unterschiedlichen Positionen. CDU, SPD und FDP waren immer dafür. Die LINKEN gab es damals noch nicht, die GRÜNEN waren immer dagegen.

Am Ende hat der Bundesgesetzgeber, der Deutsche Bundestag, mit dem Bundesverkehrswegeplan und dem daraus folgenden Fernstraßenausbaugesetz im Dezember 2016 die A 49 beschlossen. Er hat ein Gesetz daraus gemacht, und der Bau der A 49 hat Gesetzeskraft; denn das Fernstraßenausbaugesetz ist ein vom Deutschen Bundestag beschlossenes Gesetz. Zusätzlich hat der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestags – Stichwort: ÖPP-Gesetz – explizit für dieses einzelne Projekt die Mittel bereitgestellt. Das macht er sonst nicht. Also hat die erste Gewalt sich sehr deutlich geäußert. Die Bundesregierung hat dann in Person des Bundesverkehrsministers den Bauauftrag erteilt. Er ist Bauherr, wir sind nur die Auftragsverwaltung, noch vier Monate lang. Das Bundesverwaltungsgericht hat gesagt, dass der Planfeststellungsbeschluss gilt und gebaut wird. Das heißt: Erste, zweite und dritte Gewalt haben gesagt: Bauen.

Ganz ehrlich, ein Minister, der einen Amtseid darauf geleistet hat, die Gesetze zu beachten, der mag politisch zu dieser Autobahn stehen, wie er will. Aber er kann sich nicht aussuchen, welches Gesetz er umsetzt und welches nicht. Die Bundesrepublik Deutschland ist der Bauherr, und der Bundestag hat den Bauauftrag gegeben. Es wird zwar immer gesagt, Baurecht ist nicht Baupflicht. Wenn der Bauherr sagt, dass er vom Baurecht keinen Gebrauch machen will, dann kann er dies tun. Aber die Auftragsverwaltung kann dies sicher nicht.

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Jetzt haben Sie die Frage, die ich stellen wollte, am Ende fast weggenommen. Aber sie ist nicht ganz beantwortet. Insofern werde ich noch eine Frage dazu stellen.

Aber zunächst einmal möchte ich Sie dafür loben, dass Sie sich sehr früh positioniert und als Verkehrsminister gesagt haben, dass Sie dieses Projekt selbstverständlich zu Ende führen. Das gefällt uns nicht nur aufgrund Ihrer eindeutigen rechtsstaatlichen Haltung, sondern natürlich auch inhaltlich, weil es gut ist, dass sinnvolle Projekte zu Ende geführt werden. Dass das Projekt sinnvoll ist, brauche ich hier nicht zu wiederholen. Eine ganze Region wartet auf diesen Lückenschluss. Unsere Volkswirtschaft – „An Hessen führt kein Weg vorbei“; wir sind ein Transitland – braucht an dieser Stelle eine Entlastung.

Die alten Diskussionen will ich nicht wiederholen. Sie haben auch eine schöne Aufgabenteilung: die politische Seite bei den GRÜNEN, bei der Fraktion, die rechtsstaatliche Seite bei Ihnen; insofern unangreifbar.

(Abg. Katy Walther: Es sind nicht wir, die sich anketten!)

– Ich kenne die Posts mit An-Bäume-Ketten usw. Das ist alles prima.

(Weitere Zurufe)

– Wir tauschen das per SMS aus.

**Vorsitzende:** Genau, vielleicht können Sie das noch klären. Die einen sind gegen Autobahnen, die anderen gegen Windräder. Jeder hat seine Bäume. Aber wir führen jetzt die Diskussion weiter.

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Ich komme auf meine Frage zurück. In der Presse stand: Baurecht ist nicht Baupflicht. – Jetzt haben Sie gesagt, das bezieht sich auf den Bauherrn, und das ist die Bundesebene. Die Bundesebene könnte an dieser Stelle darauf verzichten. Das ist nachvollziehbar, aber vielleicht können Sie deutlich machen – für mich ergibt sich das auch aus bundesfreundlichem Verhalten –, dass Sie als Auftragsverwaltung das selbstverständlich umzusetzen haben. Vielleicht können Sie auch etwas zu der Rechtspflicht im Verhältnis von Bund und Land sagen, weil in der Diskussion immer wieder damit argumentiert wird, das Land habe hier irgendein Ermessen, etwas zu tun oder nicht zu tun.

Minister **Tarek Al-Wazir:** Ich habe sehr deutlich gemacht, dass die Auftragsverwaltung, wie der Name schon sagt, bedeutet, dass man Aufträge ausführt. Wenn es Baurecht gibt und der Bauherr darauf besteht – der Bauherr ist die Bundesrepublik Deutschland –, dass gebaut wird, dann werden wir diesen Auftrag umsetzen. Ich füge aber hinzu, Herr Dr. Naas: Das gilt aber auch, wenn Bürgermeister und Landräte vor Ort sagen, dass ihnen die Vorranggebiete für die Windkraft nicht passen. Dann bestehen wir auch darauf, dass sie umgesetzt werden.

(Abg. Dr. Stefan Naas: Selbstverständlich! Ich habe nichts anderes erwartet!)

– Es ist so. Wir haben muntere Debatten über die Frage gehabt, ob kreisweite Flächennutzungspläne im Odenwald über den Teilregionalplan Energie der Landesregierung gehen. Das tun sie nicht. Deswegen gilt das überall. Man kann sich nicht nur das heraussuchen, was einem gefällt. Gleichzeitig muss man das akzeptieren, was einem nicht gefällt.

(Abg. Dr. Stefan Naas: Mir ist keine Demonstration von uns bekannt!)



Das ist vielleicht der Punkt. Ansonsten weiß ich, wie Ihr Lob gemeint ist. Das freut mich ungefähr so wie das Lob von Janine Wissler an Michael Boddenberg in Sachen Sondervermögen. Sie wissen, welches Lob auch wehtut, aber geschenkt.

Ich will Ihnen sagen, was mir ein bisschen Sorgen bereitet. Wir haben alle unsere unterschiedlichen Positionen zu diesem Autobahnbau in der Vergangenheit gehabt. Aber wir haben dort momentan eine Situation, wo es schwieriger wird. Ich habe Sorge davor, dass es vor Ort eskaliert. Ich will es deutlich sagen. Wir hatten jetzt schon ein paar Ereignisse: versuchte Brandanschläge auf die Baumaschinen, gespannte Drähte in Höhe der Köpfe der Polizeireiter und Ähnliches. Deswegen bitte ich, dass wir alle alles versuchen, um klarzumachen, dass wir alle froh sind, dass wir in einem Land leben, in dem man auch gegen genehmigte Projekte protestieren darf, wir aber alles dafür tun müssen, dass dieser Protest bitte, bitte friedlich bleibt. Ich mache mir schon Sorgen, dass es weiter eskaliert. Ich hoffe, dass wir das nicht erleben. So will ich es einmal sagen.

Ich bin im Gespräch mit allen, mit denen man überhaupt sprechen kann, soweit sie einem zuhören. Das machen auch viele andere vor Ort. Aber das ist mir ein großes Anliegen.

Ansonsten sage ich Ihnen jetzt schon eines voraus. Wir haben viele Projekte aus der Vergangenheit, über die seit Jahrzehnten gestritten wird. In Hessen sind es vor allem die A 44 und die A 49. Dieser Autobahnbau wird natürlich die Landschaft verändern. Ich kenne Leute aus dem Werra-Meißner-Kreis, die immer für die A 44 waren und nachher zu mir kamen und völlig erschrocken waren, wie das Tal aussieht. Ich kann Ihnen jetzt schon voraussagen, dass auch das kommen wird.

Ich kann Ihnen auch noch sagen, dass natürlich die A 49 eine Umfahrung der A 7 und der Kasseler Berge mit entsprechender Folge für die Wege des Schwerlastverkehrs ist. Diejenigen, die an der Bestands-A-49 wohnen, von Neuental bis Kassel, wohnen zwar an einer Autobahn, aber da findet jetzt relativ wenig statt, solange der Lückenschluss nicht da ist. Das wird deutlich lauter werden. Auch das wird so sein. Das sage ich Ihnen an dieser Stelle auch, nicht, dass am Ende alle völlig überrascht sind. Das wird so passieren.

Abg. **Jan Schalauske:** Herr Staatsminister, Letzteres ist, glaube ich, einigen Menschen in der Region durchaus bewusst: dass die große Gefahr besteht, dass die A 49 mit ihrer Fertigstellung nicht mehr den Charakter haben wird, der ihr in den Sechzigerjahren des letzten Jahrhunderts einmal zugewiesen wurde, nämlich eine regionale Verbindung zu sein, sondern dass sie dann Teil eines europäischen Fernstraßennetzwerks ist und zu einer schnellen Nord-Süd-Verbindung in ganz Europa mit allerlei Verkehrsbelastungen für Mittelhessen und die anliegenden Städte, Gemeinden und Landkreisen gehört. Diese Befürchtung ist groß. Wir werden sehen, wie es kommt, wenn der Weiterbau tatsächlich erfolgen sollte.

Ich habe Nachfragen zu Ausführungen von Ihnen, zum einen Fragen zu den Naturlandschaftsmaßnahmen. Ich frage mich bei der Zertifizierung dieses Verfahrens und beim Monitoring, wie man jetzt schon sicher sein kann, auch mit Blick auf den Klimawandel, dass Maßnahmen über 10, 15 oder 20 Jahre, die auch Neupflanzungen betreffen, wirklich erfolgreich sein können, auch im Sinne von Klimaschutz und Naturlandschaft. Das Gleiche gilt insbesondere für naturnahe ökologische Aufforstungsprojekte, für die man einen sehr langen Atem braucht, während Rodungen sofort wirksam werden und der mit den Bäumen vorhandene Klimaschutz und Naturschutz nicht gewährleistet werden kann.

Die zweite Nachfrage und Bemerkung betrifft den Vorhabenträger DEGES und eine was-serrechtliche Prüfung. Das Gericht hält es für sinnvoll, dass man das im Nachgang tut. Sie sagen, der Verursacher soll es bezahlen, insofern soll DEGES das bezahlen. Das ist eine Logik. Die andere Logik ist, dass DEGES im Auftrag des Bundes den Bau dieser Autobahn sicherstellen soll. Wenn DEGES, die den Bau dieser Autobahn sicherstellen soll, ein solches Gutachten in Auftrag gibt, besteht möglicherweise beim Auftraggeber, also dem Ver-antwortlichen für den eigentlichen Beauftragter, das Interesse, das eigene Vorhaben durchzusetzen. Inwiefern ist dann die Objektivität sichergestellt? Oder hätte es nicht auch andere Wege gegeben, z. B. im Rahmen Ihres Ministeriums oder durch eine andere Auf-tragsvergabe, ein unabhängigeres Gutachten zu bewerkstelligen? Ist die Kostenfrage da das entscheidende Argument?

Dann überhaupt zur Frage Wasserschutzgebiet und Wasserrecht. Sie haben ausgeführt, dass ein Problem mit Blick auf die EU-Wasserrichtlinie die Brückenpfeiler sein können, die tief in den so wichtigen Wasserkörper hineinragen. Sie haben auch darauf hingewiesen, dass es Probleme mit dem Oberflächenwasser gibt durch Ölverlust, Reifenabrieb usw. Da stellt sich schon die Frage, wenn Sie diese Probleme erkennen, ob man das nicht durch ein unabhängigeres Gutachten hätte bearbeiten sollen.

Zum Schluss zu Ihrer politischen Haltung, Herr Staatsminister. Sie haben gesagt, Sie sind Auftragsverwaltung, Sie haben das durchzuführen, was nach Recht und Gesetz ent-schieden worden ist. Gleichzeitig haben Sie darauf hingewiesen, dass Sie eine politische Mei-nung zu dem Ganzen haben. Wenn ich auf die Diskussionen im Hessischen Landtag bli-cke und auch auf die eine oder andere öffentliche Äußerung von Staatsministern, habe ich den Eindruck, dass auch Staatsminister an der einen oder anderen Stelle politische Entscheidungen, die auf anderen Ebenen gefällt werden, durchaus kritisch kommentie-ren und sich auch im Rahmen ihrer Möglichkeiten – die können von Fall zu Fall unter-schiedlich sein – für Veränderungen einsetzen.

Ich könnte mir vorstellen, dass es einen Einfluss auf Debatten im Deutschen Bundestag und anderswo haben würde, wenn die Hessische Landesregierung und der hessische Staatsminister sagen würden: Wir halten ein Moratorium angesichts der neuen Fakten-lage und der Diskussionen für sinnvoll; wenn der Bundestag es anders entscheidet, sei es drum. – Deswegen noch einmal die Frage: Sind Sie der Auffassung, dass es unter den jetzigen Bedingungen von Klimawandel, Wasserrahmenrichtlinie und vielem mehr nicht sinnvoller wäre, ein Moratorium zu verfassen, wie es die grüne Fraktion im Deutschen Bun-destag fordert?

Minister **Tarek Al-Wazir**: Zum Monitoring. Natürlich wird die obere Naturschutzbehörde da-rauf achten, dass die Ausgleichsmaßnahmen zum Erfolg führen. Da, wo die Ausgleichs-maßnahmen abgeschlossen sind – das hatte ich gesagt –, geht es beim Grundbesitz über zur Autobahn GmbH. Wenn Maßnahmen, aus welchem Grund auch immer, nicht funkti-onieren, dann muss man nacharbeiten. Aber so etwas macht man generell bei Aus-gleichsmaßnahmen. Bei Ausgleichsmaßnahmen, die über eine Perspektive von zehn Jah-ren laufen, wartet man nicht die zehn Jahre ab, ob der Baum angewachsen ist, bevor man anfängt zu bauen. Wenn man merkt, dass etwas nicht so funktioniert, wie man es wollte, wird man nacharbeiten, damit es funktioniert. Die Ausgleichsmaßnahmen müssen nur begonnen sein, aber noch nicht komplett beendet, vor allem, wenn sie eine langjäh-rige Perspektive haben. Das ist eigentlich auch logisch.

Ich will nur sagen: Wir haben in Hessen zwei große ICE-Neubauprojekte: Frankfurt–Fulda und Frankfurt–Mannheim. Die wollen wir auch alle, Stichwort: Güter und Kurzstreckenflüge auf die Schiene. Da werden viele Ausgleichsmaßnahmen nötig sein. Da werden wir auch nicht darauf warten, bis die allerletzte beendet ist, sondern sie müssen begonnen sein und müssen dann begleitet werden, damit sie erfolgreich sind. So ist die Idee.

Zum Thema Grundwasserkörper, Baustelle, Brückenpfeiler, Oberflächenwasser. Alle diese Fragen sind im Planfeststellungsbeschluss behandelt und beantwortet. Es gibt bis hin zur Frage, wie die Betonmischung des Pfeilers dieser Brücke ist und wie die Bauarbeiten stattfinden, Regelungen, damit man genau das Problem nicht hat. An einer Stelle wird, wenn ich es recht im Kopf habe, sogar irgendein Grundwasserbrunnen außer Betrieb gesetzt, zumindest für die Bauzeit, damit an dieser Stelle kein Problem mit einem Zementbestandteil entstehen kann. All diese Probleme sind erkannt worden, sind bearbeitet worden. Für alle diese Probleme gibt es Lösungen nach Planfeststellungsbeschluss, die das Bundesverwaltungsgericht als ausreichend erachtet hat.

Jetzt gibt es die Zusatzfrage zum wasserrechtlichen Fachbeitrag zur Durchprüfung des Ganzen nach der EU-Wasserrahmenrichtlinie. Wir können viel im Ministerium, aber das würden wir genauso an ein Büro vergeben, wie die DEGES es vergeben hat. Das machen nicht die Vorhabenträger selbst, sondern es gibt spezialisierte Büros, die das machen. Dementsprechend kann aus meiner Sicht die Frage, an wen die Rechnung geschickt wird, für das, was Inhalt des Gutachtens ist, keine Rolle spielen. Im Übrigen können Sie sicher sein, dass alle diese Gutachten von Leuten, die sich sehr genau auskennen, teilweise sehr kritisch betrachtet werden. Herr Schalauske, ich gehe davon aus, dass Sie sich die Fragen nicht selbst ausgedacht haben.

Zur politischen Frage. Sie kennen die unterschiedlichen Haltungen der Parteien. Sie kennen auch meine Haltung. Wir haben einen politischen Kampf geführt. Dieser politische Kampf ist vor Ort entschieden, und er ist in Hessen entschieden. Ich kann mich noch erinnern an „Schwalm ohne Autobahn“, an die Ortsumgehungskonzepte an der B 3 und Ähnliches. Ich glaube, keine Gemeindevertretung von Baunatal bis Homberg hat jemals mehrheitlich beschlossen, dass sie für Ortsumgehungen statt der Autobahn ist. Im Gegenteil, die Kreistage haben jeweils mit Mehrheit beschlossen, dass sie für die A 49 sind, zuletzt erst wieder vor einigen Wochen im Kreistag des Schwalm-Eder-Kreises.

Die örtlichen Bundestagesabgeordneten haben sich sehr für dieses Projekt eingesetzt. Die Wahlergebnisse kann man auch sehen. Es ist nicht so, dass es Erdrutscherfolge für die Autobahngegner gab, um es vorsichtig auszudrücken. Das kann ich bedauern, aber ich sehe es. Wir sind zu einem Punkt gekommen, wo entschieden wurde. Ich sage für die Landesregierung: Wir haben an dieser Stelle gesagt, das Projekt wird fortgeführt und beendet. Am Ende sind es noch 31,4 km bis zum Lückenschluss. Wenn der Bauherr, die Bundesrepublik Deutschland, sagen würde, er will es nicht mehr, dann wäre es etwas anderes. Deswegen werden Sie von mir hören, wie meine Haltung zu diesem Projekt immer war. Sie werden aber immer auch hören, dass ich in Auftragsverwaltung natürlich das umsetze, was der Bauherr von der Auftragsverwaltung verlangt. Wenn der Bauherr die Meinung ändert, hätten wir eine andere Lage.

Abg. **Katy Walther:** Ich möchte mit einem Teil der Begründung aus Leipzig nachhelfen. Dort steht:

Nach Auffassung des BVerwG erweist sich allerdings der Planfeststellungsbeschluss vom 30.05.2012 unter Berücksichtigung der späteren Rechtsprechung des EuGH hinsichtlich der wasserrechtlichen Prüfung als fehlerhaft. Er enthalte zwar umfangreiche Untersuchungen insbesondere zur Straßenentwässerung und zum Trinkwasserschutz. Es fehle aber eine Prüfung anhand der speziellen Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie.

Jetzt wird es wichtig:

Dieser Fehler führe jedoch nicht dazu, dass der bestandskräftige und durch das BVerwG seinerzeit rechtskräftig bestätigte Planfeststellungsbeschluss nunmehr wieder infrage gestellt werden müsste. Insbesondere sei eine Aussetzung seiner Vollziehung zur Durchführung eines ergänzenden Verfahrens nicht erforderlich.

Ich glaube, an dieser Stelle wird deutlich, dass es keine Handhabe gibt, das jetzt nicht zu machen, es sei denn, man handelt willkürlich oder begeht Rechtsbruch. – Das ist die rechtliche Einordnung. Ich glaube, auch zur Haltung der grünen Partei in diesem Verfahren gibt es keine Fragen. Sie können unsere Pressemitteilung von heute lesen. Wir haben Parteiratsbeschlüsse dazu gefasst. Es ist relativ klar, wie wir dazu stehen. Trotzdem werden wir hier keinen Rechtsbruch begehen und auch keine willkürlichen Taten.

Abg. **Klaus Gagel**: Ich finde ziemlich grotesk, wie sich die Diskussion insgesamt entwickelt. Da wird ein grüner Minister – entschuldigen Sie, Herr Staatsminister – von der linken Seite gegrillt, und die FDP muss dem Minister beispringen, während die CDU gelangweilt an ihren Notebooks und Handys spielt und nicht einen einzigen Satz zur A 49 sagt. Man muss wirklich sagen: Wie kommt die A 49 in den Koalitionsvertrag? Das ist bestimmt nicht die Idee der GRÜNEN gewesen, sondern eher der CDU. Dafür sind wir Ihnen auch dankbar.

Politisch springe ich jetzt allerdings Ihrem Minister bei; Sie tun es selbst nicht. Ich muss Sie loben, Herr Al-Wazir. Auch ich bin von Ihrer staatspolitischen Verantwortung überzeugt, dass Sie die Auftragsverwaltung des Bundes in Hessen richtig wahrnehmen und die A 49, wenn es denn der Bauherr will, hier umsetzen werden.

Mir wird in dieser ganzen Diskussion eines zu wenig gesagt, und die CDU schweigt dazu. Sie lässt lieber die GRÜNEN die Argumente pro A 49 rechtfertigen, während Sie da hinten gar nichts sagen. Das ist ganz schön schwach.

(Abg. Dirk Bamberger: Das Beste kommt zum Schluss!)

– Man hätte von Ihnen aus auch etwas sagen können. – Ich sage es Ihnen einmal. Worum geht es in Hessen? Überall sehen wir es doch. Nachhaltige Stärkung der Kommunen – das steht alles bei Ihnen im Koalitionsvertrag. Sie wollen den ländlichen Raum fördern. Was bringt denn die A 49? Die Leute vor Ort sind für die A 49; denn sie hat Vorteile für die Menschen. Wir reden natürlich über Probleme. Wenn Sie eine Autobahn durch ein Naturschutzgebiet oder im ländlichen Raum bauen wollen, dann gibt es überall Probleme mit Naturschutz, dem Wasser und dem Wald. Das ist keine Frage. Aber der Vorteil für die Menschen ist die bessere Verbindung zu den Großstädten oder Großräumen Kassel, Marburg, Gießen. Die kleinen Dörfer und Orte werden entlastet. Es wird keine Ortsumgehung geben. Der Verkehr konzentriert sich, die Fahrzeiten werden geringer. Es wird einen Standortvorteil für die Unternehmen geben, für die Wirtschaft in Mittelhessen. Für den ländlichen Raum ist das gut.

Die A 49 hat so viele Vorteile, und deswegen sprechen sich gerade, wie der Herr Minister sich eben geäußert hat, die Kreistage und die lokalen Politiker vor Ort mehrheitlich dafür aus. Natürlich sehen wir, was heute Nacht wieder passiert ist. Die LINKEN karren aus ganz Deutschland irgendwelche sogenannten Aktivisten an, die sich dann im Wald festketten, um die große Show zu reißen. Es sind ganz viele dagegen im Dannenröder Forst. Das ist die typische Vorgehensweise der linken Partei, um möglichst viel Aufsehen zu erregen, was aber keinerlei Repräsentativität hat; denn der Volkswille, der politische Wille ist ganz klar. Die historische Entwicklung und die Entscheidung sind auch ganz klar pro A 49. Daran gibt es gar nichts zu bezweifeln.

Ich finde die Diskussion sehr grotesk, dass Herr Naas von der FDP und wir von der AfD dem grünen Minister beispringen müssen, während die CDU da sitzt und an ihren Notebooks spielt.

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Ich fange noch einmal vorne an, erst einmal beim Lob für den Minister, das ich wiederholen kann, insbesondere nach den aktuellen Ausführungen. Ich finde das sehr bemerkenswert. Es ist auch genau richtig. Ich finde auch die Differenzierung sehr gut. Wie gesagt, es kommt dazu, dass wir das Projekt auch inhaltlich sehr gut finden.

Da in einem kleinen Seitenhieb auf die Windräder eingegangen wurde, kann ich sagen, dass ich zwar inhaltlich gegen die Windräder und auch die Weißflächen, wie wir sie dieser Tage im Regionalverband und in der Regionalversammlung Südhessen verabschiedet haben, gestimmt habe, aber ganz im Sinne Ihres Rechtsverständnisses selbstverständlich für eine Offenlage und auch für eine Veröffentlichung im Staatsanzeiger war. Sie werden eine positive Beschlussfassung sehen, wie Sie das auch rechtsstaatlich sehen. Das finde ich sehr gut.

Ich will auf eine Sache eingehen, und das ist das Entscheidende. Man muss sich auch die Frage stellen, wie viel Wald wir in Hessen am Ende produzieren wollen. Wir haben schon über 42 % Waldfläche, und es kommt durch die Ausgleichsmaßnahmen wieder Waldfläche dazu. Es werden Ackerböden aufgeforstet. Deswegen muss man auch einmal die Frage stellen: Wie viel Wald will die LINKE eigentlich? Soll man alles bewalden? Am Ende werden auch Lebensmittel produziert werden müssen. Es ist trotzdem gut und richtig, aber man soll nicht mit dem Bild spielen, dass am Ende weniger Wald vorhanden ist. Ja, der Wald muss aufwachsen, aber es ist wieder aufgeforstet worden, und es gibt weitere Ausgleichsmaßnahmen.

Zur Kollegin Walther muss ich sagen, dass ich das Rollenverständnis nicht ganz verstehe. Mir war es am Anfang der Sitzung eigentlich klar: Die GRÜNEN werden sich hier eher politisch positionieren im Sinne der Bundestagsfraktion, auch im Sinne ihrer Wähler, und der Minister – ich habe von einer klaren Aufgabentrennung gesprochen – wird die Staatsseite, die Verwaltungsseite an dieser Stelle wahrnehmen. Ich bin ein bisschen überrascht, weil die Posts eindeutig für die Demonstranten im Dannenröder Forst waren, dass heute diese staatspolitische Seite so uneingeschränkt geteilt wurde. Bei der CDU warte ich auf die eindeutig positive Stellungnahme für diese Autobahnmaßnahme. Ich glaube, das eint uns. Das ist auch ein Punkt, bei dem wir Ihnen dankbar sind, dass Sie das im Koalitionsvertrag durchgesetzt haben. Es ist ein guter Punkt für dieses Land, weil wir diese Straße brauchen.

Die Diskussionen, die wir um alternative Kraftstoffe führen, sind sehr positiv orientiert und positiv gestimmt, was die Zukunft angeht. Das wird dazu führen, dass wir die Schadstoffe,

die mit jeder Autobahn einhergehen, langfristig in den Griff bekommen. Deswegen ist es für uns eine Infrastrukturmaßnahme, die zusätzlich zu den Radwegen notwendig ist, zusätzlich zum Ausbau der Schiene, zusätzlich zu den anderen Infrastrukturausbauten, die wir in unserem Land vornehmen. Deswegen sehen wir das nach wie vor positiv.

Selbstverständlich muss man irgendwann einmal Rechtsklarheit und Rechtssicherheit haben. Dabei kann sich das Recht nachher verändern. Sie argumentieren übrigens bei den Windrädern auch ähnlich. Wenn irgendwann einmal der Bussard wiederkommt oder der Rotmilan, aber das Ding schon genehmigt ist, wird auch in diese Richtung argumentiert. Deswegen darf ich dieses Argument hier auch verwenden. Dann gilt das selbstverständlich auch für die Straße, und es gibt zu irgendeinem Zeitpunkt Rechtssicherheit. Die Kollegin Walther hat das hervorragend vorgetragen.

Abg. **Tobias Eckert:** In der Tat, die A 49 ist ein wichtiges Infrastrukturprojekt, nicht nur für den Vogelsberg. Wir waren und sind eine der politischen Gruppierungen, die das immer wieder gefordert und positiv begleitet haben. Daran hat sich auch nichts geändert. Wir sind der Auffassung, dass in der Tat geltendes Baurecht umgesetzt und durchgesetzt werden muss. Das berücksichtigt natürlich die Bedenken und die Diskussionen von Betroffenen vor Ort. Die gilt es immer und überall ernst zu nehmen. Das Problem ist in der Tat eine Gemengelage, wenn sich zusätzlich andere von außen in die Debatte einschalten. Da sollte es in unser aller Interesse sein, dass wir deutlich – da bin ich dem Minister dankbar – darauf hinweisen, dass es am Ende bei aller Meinungsverschiedenheit darum geht, dass wir es so eskalationsfrei wie möglich gestalten, insbesondere wenn es um Situationen geht, die wir uns alle nicht wünschen.

Da muss man deutlich machen: Ja, es gibt einen politischen Diskurs, der sehr lange und umfangreich geführt worden ist. Es gab immer wieder Beschlussfassungen und klare Statements in die Richtung, wie die Politik insgesamt unter tatkräftiger aktiver Mithilfe von Bürgerinitiativen – es gibt mindestens so viele Bürgerinitiativen, die pro A 49 unterwegs sind – das mit auf den Weg gebracht hat. Herr Minister, deswegen brauche ich Sie weder zu loben noch zu kritisieren. Das ist in der Tat Ihre Aufgabe als Minister, es umzusetzen in Auftragsverwaltung, zumindest noch die nächsten paar Monate, solange Sie noch dafür zuständig sind. Ab nächstem Jahr ist es tatsächlich etwas anders.

Ich glaube, dass man viele dieser Eskalationssituationen vermeiden kann, wenn man sehr frühzeitig – das wäre in dem Fall bei der ersten Besetzung gewesen – proaktiv den Diskurs aufgenommen hätte, um deutlich zu signalisieren: Ja, wir können politisch darüber diskutieren, aber es gibt ein Baurecht, und wir werden es durchziehen. Das ist unser Auftrag, dazu sind wir da. Ich glaube, es ist richtig und wichtig, zu signalisieren, dass wir das auch umsetzen. Ich hoffe, das geschieht nicht immer auf dem Rücken von Polizeibeamtinnen und -polizeibeamten, die meistens dafür herhalten müssen, wenn die Konflikte vorher nicht richtig geklärt wurden.

Ich glaube, dass wir als Staat das eine oder andere Mal falsche Signale gesetzt haben. Im Sommer war ich in Neu-Eichenberg, und ich sehe, dass dort immer noch Protestcamps von der öffentlichen Hand geduldet werden, obwohl das Thema politisch erledigt ist. Daher glaube ich, dass wir als öffentliche Hand die Herausforderung haben, zu sagen: Ja, wir haben etwas entschieden, in dem einen Fall so herum, in dem anderen Fall so herum. Das heißt dann aber, dass nach diesem Protest alle entsprechend ihren geordneten Bahnen nachgehen. In dem einen Fall heißt das, dass geräumt wird. Ich glaube, es ist die Verantwortung der Landesregierung, das sauber zu argumentieren.

Herr Minister, den Schuh müssen Sie sich leider anziehen. Weiland, noch vor Ihrer ersten Berufung ins Kabinett, sagten Sie: „Mit mir wird es ein Terminal 3 am Flughafen nicht geben“, um hinterher zu erklären: Ich konnte nichts machen. Bei solchen Themen wie jetzt sagen Sie, Sie wollen es nicht, Sie wollen es verhindern, um später zu erklären, dass Sie es nicht verhindern können. Das sendet die falschen Signale.

Wir als Politik sollten uns bei Infrastrukturprojekten ehrlich machen. Die Ökologie muss im Moment von jeder Seite dann herhalten, wenn man ein Projekt verhindern will. Wenn es um Windräder geht, dann ist der FDP der Wald wichtig. Jetzt ist bei anderen der Wald wichtig, wenn es um die Straße geht. Am Ende sollten wir bei Infrastrukturthemen einen Weg gehen, wo wir mit frühzeitigem öffentlichen Diskurs und intensiver Vorbereitung den Weg ebnen, um eine Entscheidung herbeizuführen und sie dann in einem Zeitraum umzusetzen, den man lebensalterstechnisch überblicken kann. Wir haben eben von Zeiten bei der A 49 geredet, die bei mir Geschichtsunterricht sind. Auch das hat viel mit den Herausforderungen von Infrastrukturprojekten zu tun, dass wir einen anderen Diskurs brauchen: am Anfang einen intensiven, langen, umfangreichen Diskurs mit Pro und Contra, um dann eine Entscheidung zu bekommen. Die muss man dann aber umsetzen, und zwar in einer Form, dass wir tatsächlich Infrastruktur schaffen, sei es für Windkraft, sei es für Mobilität.

Die ICE-Strecken haben Sie angesprochen. Ich hoffe, dass wir nachher eine Realisierung hinbekommen; denn wir wollen es alle. Wir brauchen Infrastruktur, um Veränderungen hinzubekommen. Die A 49 ist ein wichtiger Lückenschluss, den wir weiterhin positiv begleiten. Wir hoffen, dass vor Ort alles friedlich bleibt und alle in diese Richtung argumentieren und die Debatte führen, wie Planungsprozesse in Zukunft aussehen sollen, damit wir vom Reden ins Umsetzen kommen – schneller, als wir das bei der A 49 und anderen Bereichen hinbekommen haben. Ich glaube, das ist die Hausaufgabe insgesamt für Politik.

Abg. **Heiko Kasseckert**: Vielleicht zwei Bemerkungen, eine davon inhaltlich. Ich glaube, die Position der CDU zum Ausbau und Weiterbau der A 49 ist glasklar. Sie steht nicht nur im Koalitionsvertrag, sondern wir haben sie auf allen Ebenen und immer gefordert. Wir sind eine Rechtsstaatspartei. Wir diskutieren jetzt seit zweieinhalb Stunden und sind erst beim zweiten Dringlichen Berichts Antrag. In den Grundlinien ist das Spiel immer das Gleiche. Es hat überhaupt keinen Sinn, den Minister zu kritisieren, weil er eine politische Meinung der GRÜNEN in der Vergangenheit vertreten hat und jetzt in der Verantwortung als Minister natürlich das umsetzen muss, was der Rechtsstaat entschieden hat. Da muss man ihn weder mit Häme noch mit Vorwürfen attackieren. Es ist absurd, was Sie hier für ein Theater spielen. Es kann jeder seine Meinung haben; das ist in Ordnung. Es kann jeder unterschiedliche Auffassungen haben. Auch das ist in Ordnung. Aber dass wir permanent dieses Grundlinienspiel machen – vorhin war es umgekehrt, jetzt machen wir bei der A 49 mit diesen Argumenten –, ist traurig.

Für die CDU ist klar: Wir sind für den Ausbau. Wir halten es für ein wichtiges Infrastrukturprojekt. Tobias Eckert hat am Ende gesagt, dass es nicht nur um die A 49 geht, sondern auch um andere Infrastrukturprojekte. Wir haben große Schienenprojekte vor uns. Das ist die Strecke Frankfurt–Fulda, das ist die Strecke Frankfurt–Mannheim. Es ist die Nordmainische S-Bahn. Alle diese Dinge werden uns nicht nur Zustimmung bringen, sondern vor Ort wird es Widerstände geben. Denen müssen wir uns stellen. Politik ist ein Streit um Meinungen, auch ein Streit um Positionen. Am Ende können wir froh sein, dass wir das in einem Rechtsstaat tun. Aber wir müssen uns alle dahin gehend versammeln, dass wir anerkennen, wenn Entscheidungen getroffen sind, dass sie dann auch zur Umsetzung kommen. So viel zum Inhaltlichen.

Herr Gagel, ich möchte Ihre Unverschämtheiten zurückweisen. Ihre Argumente werden, wenn sie lauter und frecher sind, nicht besser. Aber wie wir an einer Diskussion teilnehmen, ob wir aufmerksam den Argumenten zuhören, ob wir reagieren, das ist unsere Sache. Aber Ihre Unverschämtheiten gegenüber unseren Abgeordneten weise ich ausdrücklich zurück. Lassen Sie das. Das können Sie in Ihren Reihen machen. Wir wissen, wie Sie untereinander mit Ihren Abgeordneten umgehen. Wir haben hier einen offenen und gepflegten Umgang, und so soll es auch bleiben.

Abg. **Dirk Bamberger:** Ich möchte nur noch einmal feststellen, dass es den Abg. Gagel überhaupt nichts angeht, was seine Kolleginnen und Kollegen im Ausschuss machen oder nicht machen. Genauso geht es mich nichts an, ob die AfD-Fraktion bei wichtigen Entscheidungen im Plenum anwesend ist und was die Kollegen, die nicht da sind, in der Zeit unternehmen. Das sollte vielleicht auch Herr Gagel akzeptieren.

Abg. **Klaus Gagel:** Ich will das gar nicht kommentieren. Ich habe eben die Pressemitteilung der GRÜNEN gelesen und bin relativ erstaunt, wenn ich die politische Gemengelage sehe. Da muss ich Sie fragen, liebe Kollegen von der CDU: Sind Sie sich sicher, dass Sie den richtigen Koalitionspartner haben angesichts der politischen Positionierung Ihrer beiden Parteien?

Abg. **Katy Walther:** Auf Herrn Gagel möchte ich nicht eingehen. Die Luft können wir uns sparen.

Ich möchte Stefan Naas etwas entgegen, der meint, hier ein Einfallstor gefunden zu haben. Wenn du meine Posts richtig gelesen hast: Ich war öfter im Dannenröder Forst und habe in meinen Posts meinen Zwiespalt sehr deutlich gemacht. Ich habe gesagt, als Mutter und Umweltschützerin tut es mir in der Seele weh, was da passiert. Als Sprecherin für Straßenbau unserer Fraktion muss ich dieses Projekt verteidigen.

Ich glaube, das ist einfach so bei Menschen. Ich bin ein Mensch, ich bin in der Politik, ich weiß, welche Maßstäbe ich persönlich für mich habe. Trotzdem werde ich das Projekt mittragen. So ist es halt, wenn wir hier mitarbeiten. Die rechtlichen Hintergründe habe ich allen dargestellt. Genau so werde ich das handhaben. Ich glaube, da ist kein Einfallstor zu finden, um irgendeinen Keil zu treiben.

**Vorsitzende:** Ich stelle fest, es liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Damit können wir den Tagesordnungspunkt abschließen.

### **Beschluss:**

WVA 20/23 – 16.09.2020

Der Dringliche Berichts Antrag gilt mit der Entgegennahme des mündlichen Berichts des Ministers im Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen als erledigt.



**Punkt 1:****– zur abschließenden Beratung –****Antrag**

**Elke Barth (SPD), Christoph Degen (SPD), Tobias Eckert (SPD),  
Stephan Grüger (SPD), Knut John (SPD), Marius Weiß (SPD), Fraktion  
der SPD**

**Experimentierklausel zur Baulandmobilisierung**

**– Drucks. [20/1221](#) –**

Abg. **Elke Barth:** Wir haben den Tagesordnungspunkt, der fast auf den Tag genau schon ein Jahr alt ist, wieder auf die Tagesordnung nehmen lassen. Es gibt neue Entwicklungen, zumindest ist Schriftverkehr geflossen. Ich möchte den Minister bitten, dass er uns darüber berichtet.

Minister **Tarek Al-Wazir:** Zunächst zum aktuellen Stand. Es gibt eine gemeinsame Arbeitsgemeinschaft der Bauministerkonferenz und der Umweltministerkonferenz, die sich mit genau diesem Zielkonflikt zwischen Innenentwicklung und Immissionsschutz beschäftigt, Stichwort: Lärm und Gerüche. Dort sind wir beteiligt. Diese Arbeitsgemeinschaft hat ihre Arbeit abgeschlossen und einen Abschlussbericht erstellt.

Dieser Abschlussbericht geht jetzt an die Auftraggeber: die Bauministerkonferenz und die Umweltministerkonferenz. Der Abschlussbericht enthält Vorschläge zu einer Experimentierklausel, allerdings in verschiedenen Varianten, weil sich die Umweltseite und die Bauseite nicht einigen können, da sie unterschiedliche Positionen haben. Der Vorschlag ist – da sind sie sich aber einig –, dass diese Experimentierklausel in der TA Lärm und nicht im Baugesetzbuch verortet werden soll. Wenn ich es recht in Erinnerung habe, soll die Geruchsimmissions-Richtlinie in die TA Luft integriert werden. Bisher gibt es die TA Lärm, die TA Luft und die Geruchsimmissions-Richtlinie. Die Geruchsimmissions-Richtlinie soll in die TA Luft integriert werden. So weit sind sich alle einig. Jetzt ist die spannende Frage, wie das real aussehen wird.

Die Umweltministerkonferenz und die Bauministerkonferenz werden sich jetzt mit diesen Fragen beschäftigen. Das wird also noch ein bisschen dauern. Natürlich werden wir auch mit dem Bundesumweltministerium über diese Frage reden; denn ohne die geht nichts.

Aber in Bezug auf Ihren Antrag muss man sagen: Wir haben uns im Sinne der Antragsteller verhalten, haben mit der Bundesebene diskutiert, haben uns dafür eingesetzt. Wie es weitergeht, liegt daran, wie Umweltministerkonferenz, Bauministerkonferenz und Bundesumweltministerium damit umgehen. Wir jedenfalls können nichts weiter tun, weil es jetzt nicht mehr auf unserer Ebene ist.

Jetzt kommt ein großes Aber. Die Experimentierklausel, die vorgeschlagen wurde, bezieht sich auf den Lärm. Wir haben in Hanau aber vor allem ein Geruchsproblem, Stichwort: Dunlop. Hanau war der Auslöser für diesen Antrag. Die Frage ist einerseits, wie weit das Sanierungsprogramm bei der Reifenfabrik dazu führt, dass die Gerüche abnehmen. Das ist der erste Punkt, der hilft. Das müsste die Stadt Hanau klären, wenn sie an dieser Stelle die Bauleitplanung machen möchte.

Dann gibt es noch die Frage, ob es an dieser Stelle die Möglichkeit gibt, dass es eine Art Bestandsschutz gibt – Bestandsschutz kann man eigentlich nicht sagen, weil es kein Bestand ist. Ich will es so herum versuchen: Wenn am Ende dort ein „Wohngebiet“ ist, wo

jetzt schon „gewohnt“ wird, und nebendran ein neues entsteht, dann ist zu fragen, ob man in einer bestimmten rechtlichen Öffnungsklausel es ermöglicht, dass man das überträgt. – Ich habe versucht, das zu beschreiben und so zu erklären, dass jemand, der sich nicht jeden Tag mit Baurecht beschäftigt, das verstehen kann.

Es gibt einen Punkt, den Sie vielleicht heute in der Zeitung gelesen haben. Es ist Zufall, dass es heute in der Zeitung war. Herr Kaminsky hat ans Bundesumweltministerium geschrieben und bittet, in diese Richtung zu denken. Die Stadt Hanau sagt aber auch auf jeden Fall, dass nichts passieren darf, was den Bestand der Dunlop gefährdet.

Jetzt haben Sie alle Bereiche gesehen. Deswegen würde ich sagen: Wir müssen sehen, wie es weitergeht mit der Experimentierklausel im Bereich Lärm, im Zweifel mit der Integration der Geruchsmissions-Richtlinie in die TA Luft, und der Frage, ob man dort eine Möglichkeit bietet, wenn Wohngebiete in der Nähe sind, deren Stand auf, rechtlich gesehen, neue Wohngebiete zu übertragen.

Abg. **Elke Barth**: Vielen Dank für die Ausführungen. Bei der Bauministerkonferenz sind Sie nach wie vor dabei, nehme ich an. Insofern fände ich es sinnvoll, dass Sie es weiter begleiten und dass Sie uns weiterhin berichten. Ich bin froh, dass wenigstens die Arbeitsgruppe nach einem Jahr mit ihrer Arbeit fertig ist. Ich hoffe, die Ministerkonferenzen brauchen nicht ebenso lange, um zu einem Ergebnis zu kommen.

Insofern würde ich die Beschlussfassung über den Antrag weiterhin schieben. Für mich ist das Thema erst erledigt, wenn wir dort im positiven Falle eine Genehmigung erhalten oder im schlechten Fall erklärt bekommen, dass das Thema leider nicht genehmigungsfähig ist. – Ich möchte darum bitten, damit wir immer den aktuellen Informationsstand haben, dass wir es weiter schieben dürfen. Ich bin mit der Ausschussgeschäftsführung in Kontakt. Wenn es nichts Neues gibt, kommt der Punkt natürlich nicht auf die Tagesordnung.

**Vorsitzende**: Das ist jetzt eine Art Dauerpunkt, aber wenn die antragstellende Fraktion die Abstimmung verschieben will, dann schieben wir.

Minister **Tarek Al-Wazir**: Das können Sie entscheiden. Wir können auch sagen, dass wir, wenn es ein Ergebnis der Umweltministerkonferenz oder der Bauministerkonferenz gibt, Ihnen das einfach mitteilen.

Abg. **Elke Barth**: Ja, aber solange wir den Antrag auf der Tagesordnung haben, geht das nicht unter. Deswegen wäre mir das lieber.

Abg. **Heiko Kasseckert**: Wir können das gerne so machen. Aber wenn ich Frau Barth richtig verstanden habe, bleiben Sie im Gespräch, und der Tagesordnungspunkt kommt erst wieder auf die Tagesordnung, wenn es wirklich etwas Neues gibt.

(Abg. Elke Barth: Genau!)

**Vorsitzende:** Das habe ich auch so verstanden. Wir werden nicht in jeder Sitzung über die Baulandmobilisierung reden. Wenn es etwas Aktuelles gibt, dann kann es entweder einen Hinweis seitens des Ministeriums an die Ausschussgeschäftsführung geben oder seitens der antragstellenden Fraktion. Dann besprechen wir das noch einmal.

**Beschluss:**

WVA 20/23 – 16.09.2020

Die Beschlussfassung wird vertagt.

(Schluss des öffentlichen Teils: 16:35 Uhr  
– folgt Fortsetzung des nicht öffentlichen Teils)