

**HESSISCHER LANDTAG**

29. 08. 2017

112. Sitzung

Wiesbaden, den 29. August 2017

Amtliche Mitteilungen	7911	Frage 825	7913
<i>Entgegengenommen</i>	7911	Torsten Warnecke	7913
Präsident Norbert Kartmann	7911	Ministerin Priska Hinz	7913
Vizepräsident Wolfgang Greilich	7932		
12. Zweite Lesung des Gesetzentwurfs der Fraktionen der CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für ein Gesetz zur Änderung des Kommunalinvestitionsprogrammgesetzes		Frage 826	7913
– Drucks. 19/4828 –	7911	Klaus Dietz	7913
<i>Von der Tagesordnung abgesetzt</i>	7911	Ministerin Priska Hinz	7914
		Frage 828	7914
1. Fragestunde		René Rock	7914
– Drucks. 19/5086 –	7911	Minister Tarek Al-Wazir	7914
<i>Abgehalten</i>	7924		
		Frage 829	7914
Frage 818	7911	Ulrike Alex	7914, 7914, 7915
Andreas Hofmeister	7911	Minister Stefan Grüttner	7914, 7914, 7915
Minister Boris Rhein	7912		
Frage 819	7912	Frage 831	7915
Dirk Landau	7912	Christoph Degen	7915, 7915, 7915
Minister Dr. Thomas Schäfer	7912, 7912	Minister Prof. Dr. R. Alexander Lorz	7915, 7915, 7915
Ulrich Caspar	7912		
Frage 822	7912	Frage 832	7915
Armin Schwarz	7912	Christoph Degen	7915, 7916, 7916
Minister Boris Rhein	7912	Minister Prof. Dr. R. Alexander Lorz	7915, 7916, 7916
Frage 823	7913		
Dr. Ralf-Norbert Bartelt	7913	Frage 833	7916
Minister Boris Rhein	7913	Turgut Yüksel	7916, 7916, 7917
		Minister Prof. Dr. R. Alexander Lorz	7916, 7916, 7917

Frage 834	7917
Turgut Yüksel	7917
Minister Prof. Dr. R. Alexander Lorz	7917, 7917
Lothar Quanz	7917
Frage 838	7918
Dr. Daniela Sommer	7918, 7918
Minister Boris Rhein	7918, 7918
Frage 839	7919
Janine Wissler	7919, 7919, 7919
Minister Peter Beuth	7919, 7919, 7919, 7920, 7920
Dr. Ulrich Wilken	7919
Gerhard Merz	7920
Frage 841	7920
Birgit Heitland	7920
Minister Tarek Al-Wazir	7920
Frage 842	7920
Alexander Bauer	7920
Minister Tarek Al-Wazir	7920
Frage 843	7921
Marius Weiß	7921, 7921, 7921
Minister Peter Beuth	7921, 7921, 7921
Frage 844	7921
Ulrike Alex	7921, 7922
Minister Stefan Grüttner	7921, 7922
Frage 845	7922
Lothar Quanz	7922, 7922
Minister Tarek Al-Wazir	7922, 7922
Frage 846	7923
Tobias Eckert	7923, 7923
Minister Dr. Thomas Schäfer	7923, 7923, 7923
Claudia Ravensburg	7923
Frage 847	7923
Dr. Frank Blechschmidt	7923, 7924, 7924
Ministerin Priska Hinz	7923, 7924, 7924
<i>Anlage</i>	7955

Die Fragen 851 bis 853, 855, 860 bis 862 und die Antworten der Landesregierung sind als Anlage beigelegt. Die Fragen 848 bis 850, 854, 856 bis 859, 863 und 864 sollen auf Wunsch der Fragesteller in der nächsten Fragestunde beantwortet werden.

2. **Regierungserklärung des Hessischen Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung betreffend „Schnell – und klimafreundlich ans Ziel. Hessen wird Vorreiter zukunftsfähiger Mobilität“** 7924
Entgegengenommen und besprochen 7945
Minister Tarek Al-Wazir 7924
Thorsten Schäfer-Gümbel 7929
Ulrich Caspar 7932
Janine Wissler 7935
Jürgen Lenders 7938, 7941
Michael Boddenberg 7940
Karin Müller (Kassel) 7941
3. **Nachwahl eines ordentlichen Mitglieds und eines weiteren stellvertretenden Mitglieds im Hauptausschuss** 7945
Wahlvorschlag der Fraktion der SPD – Drucks. 19/5124 – 7945
Gewählt:
Abg. Dieter Franz als ordentliches Mitglied
Abg. Regine Müller (Schwalmstadt) als weiteres stellv. Mitglied 7945
4. **Nachwahl eines ordentlichen Mitglieds im Hauptausschuss** 7945
Wahlvorschlag der Fraktion der CDU – Drucks. 19/5125 – 7945
Gewählt:
Abg. Birgit Heitland als ordentliches Mitglied 7945
5. **Erste Lesung des Gesetzentwurfs der Landesregierung für ein Drittes Gesetz zur Änderung des Hessischen Gesetzes über den Anspruch auf Bildungsurlaub** 7945
– Drucks. 19/5140 – 7945
Nach erster Lesung dem Sozial- und Integrationspolitischen Ausschuss überwiesen 7951
Minister Stefan Grüttner 7945
Wolfgang Decker 7946
Hermann Schaus 7947
Sabine Bächle-Scholz 7949
René Rock 7950
Marcus Bocklet 7950

6. Erste Lesung des Gesetzentwurfs der Landesregierung für ein Hessisches Gesetz zur Bildung eines Gemeinsamen Landesgremiums nach § 90a Abs. 1 des Fünften Buches Sozialgesetzbuch
– Drucks. 19/5141 – 7951

Nach erster Lesung dem Sozial- und Integrationspolitischen Ausschuss überwiesen 7954

Minister Stefan Grüttner 7951
 Dr. Daniela Sommer 7951
 René Rock 7952

Marjana Schott 7952
 Dr. Ralf-Norbert Bartelt 7953
 Marcus Bocklet 7953

Im Präsidium:

Präsident Norbert Kartmann
 Vizepräsident Dr. Ulrich Wilken
 Vizepräsident Wolfgang Greilich

Auf der Regierungsbank:

Ministerpräsident Volker Bouffier
 Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung Tarek Al-Wazir
 Minister und Chef der Staatskanzlei Axel Wintermeyer
 Ministerin für Bundes- und Europaangelegenheiten und Bevollmächtigte des Landes Hessen
 beim Bund Lucia Puttrich
 Minister des Innern und für Sport Peter Beuth
 Minister der Finanzen Dr. Thomas Schäfer
 Ministerin der Justiz Eva Kühne-Hörmann
 Kultusminister Prof. Dr. R. Alexander Lorz
 Minister für Wissenschaft und Kunst Boris Rhein
 Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz Priska Hinz
 Minister für Soziales und Integration Stefan Grüttner
 Staatssekretär Michael Bußer
 Staatssekretär Mark Weinmeister
 Staatssekretär Mathias Samson
 Staatssekretär Werner Koch
 Staatssekretärin Dr. Bernadette Weyland
 Staatssekretär Thomas Metz
 Staatssekretär Dr. Manuel Lösel
 Staatssekretär Ingmar Jung
 Staatssekretärin Dr. Beatrix Tappeser
 Staatssekretär Jo Dreiseitel
 Staatssekretär Dr. Wolfgang Dippel

Abwesende Abgeordnete:

Timon Gremmels
 Brigitte Hofmeyer

(Beginn: 14:03 Uhr)

Präsident Norbert Kartmann:

Meine sehr geehrten Damen und Herren, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Ich begrüße Sie alle zu Beginn dieser Plenarwoche und heiße Sie herzlich willkommen. Ich hoffe sehr, dass Sie genügend Kraft getankt haben, um die schweren Wochen zu überstehen – mit welchen Zielsetzungen und Erfolgen auch immer. Ich eröffne die heutige Sitzung mit der Feststellung der Beschlussfähigkeit des Hauses. – Dem widerspricht niemand. Damit ist es so.

Die Tagesordnung vom 22. August 2017 sowie ein Nachtrag vom heutigen Tag mit insgesamt 69 Punkten liegen Ihnen vor.

Wie Sie dem Nachtrag zur Tagesordnung in den Tagesordnungspunkten 61 bis 65 entnehmen können, sind fünf Anträge betreffend eine Aktuelle Stunde eingegangen, die wir am Donnerstag ab 9 Uhr abhalten werden.

Ich teile Ihnen mit, dass der **Tagesordnungspunkt 12** von der Tagesordnung abgesetzt wird, da hierzu keine Beschlussempfehlung abgegeben wurde.

Die Genehmigung der Tagesordnung kann jetzt erfolgen. Ist jemand dagegen? – Enthaltungen? – Damit ist sie so beschlossen.

Wie im Ältestenrat vereinbart und in der Tagesordnung vermerkt, tagen wir heute bis 19 Uhr. Wir beginnen mit der Fragestunde, danach mit Tagesordnungspunkt 2, der Regierungserklärung.

Frau Kollegin Hofmeyer ist erkrankt und damit auch entschuldigt. Gute Besserung.

Für Ihre Arbeit an Ihren neuen elektronischen Geräten hier im Plenarsaal stehen Ihnen neue, längere LAN-Kabel zur Verfügung.

(Zurufe: Ah! – Janine Wissler (DIE LINKE): Lange Leitung!)

– Nein. Damit nehme ich alles zurück. Ab und zu ist das längere LAN-Kabel schon da. Es ist offiziell so mitgeteilt, und damit ist es da. – Jetzt kommt der entscheidende Satz: Diese erhalten Sie heute am Info-Point in der Lobby.

(Zurufe: Ah!)

Jetzt darf aber keiner rausgehen. Hier steht nicht WLAN, nur LAN.

Meine Damen und Herren, die Auswahl der sieben Persönlichkeiten für das Kunstwerk „Himmel über Hessen. Lichtgestalten“ haben die Schülerinnen und Schüler des Leistungskurses Politik und Wirtschaft der Q-2-Phase der Liebigschule Frankfurt getroffen, und die ist wie folgt: Johann Wolfgang von Goethe, Justus von Liebig, Adam Opel, Jacob Grimm, Wilhelm Grimm, Anne Frank und Johann Christian Senckenberg – alle sehr berühmte hessische Bürgerinnen und Bürger.

Dann habe ich mitzuteilen, dass zwei Kollegen einen runden Geburtstag gefeiert haben. Beide sind Jahrgang 1967, jetzt müssen Sie selbst rechnen. Zunächst einen Glückwunsch an Herrn Abg. Holschuh. Herr Kollege, alles Gute für die nächste Hälfte des Lebens.

(Allgemeiner Beifall)

Herr Staatssekretär Weinmeister – wo ist er denn? –, Mark, auch dir alles Gute.

(Allgemeiner Beifall)

Heute hat Frau Kollegin Mürvet Öztürk Geburtstag.

(Allgemeiner Beifall)

Der Kollege Blechschmidt hat gewonnen bei dem Streit, wer den Blumenstrauß übergibt. Deswegen macht er das jetzt. – Alles Gute wünsche ich Ihnen.

(Schriftführer Dr. Frank Blechschmidt überreicht einen Blumenstrauß.)

Meine Damen und Herren, bevor wir in die Tagesordnung eintreten, muss ich noch etwas nachtragen, was wir im Ältestenrat besprochen haben. Ich darf daran erinnern, dass wir in der letzten Sitzung eine kurze, aber heftige Phase von ca. 60 Sekunden hatten; aber das war relativ unübersichtlich. Zugegebenermaßen habe ich dem Kollegen Schmitt einen Ordnungsruf erteilt, das ist auch bekannt gegeben worden. Was ich zwangsweise übersehen habe, war die Tatsache – das haben die Stenografen mitbekommen –, dass zwei andere Kollegen das auch verdient haben. Wenn man sich das erarbeitet, hat man es auch verdient.

Dem Kollegen Merz werde ich nachträglich einen Ordnungsruf erteilen für die gleiche Aussage, die der Kollege Schmitt getroffen hat. Ich habe mit ihm gesprochen, er hat sich auch entschuldigt, wunderbar, aber der Ordnungsruf gilt.

Der Kollege Pentz hat auch etwas gerufen, was ich jetzt hier nicht wiederholen möchte.

(Hermann Schaus (DIE LINKE): Was denn?)

Sie können es im Protokoll nachlesen. So ein Wort geht mir nie über die Lippen – außer zu Hause.

(Heiterkeit)

Aber im Ernst: Lieber Herr Pentz, ich erteile Ihnen einen Ordnungsruf wegen der gemachten Aussage – nur damit das auch zu Protokoll gegeben wird. Damit ist auch die Besprechung im Ältestenrat umgesetzt worden.

Meine Damen und Herren, ich rufe jetzt – üblicherweise zu Beginn unserer Sitzungswoche – **Tagesordnungspunkt 1** auf:

Fragestunde – Drucks. 19/5086 –

Ich beginne mit der **Frage 818**. Herr Kollege Hofmeister, CDU.

Andreas Hofmeister (CDU):

Ich frage die Landesregierung:

Welche Erwartungen verbindet sie mit dem kürzlich gestarteten gemeinsamen Patentprojekt der hessischen Hochschulen, in dessen Rahmen die Verwertung von Erfindungen zukünftig durch eine Verbundstruktur unterstützt werden soll?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Staatsminister Rhein.

Boris Rhein, Minister für Wissenschaft und Kunst:

Herr Abg. Hofmeister, meine sehr geehrten Damen und Herren! Es ist das Ziel der Hessischen Landesregierung, dass Erfindungen aus den hessischen Hochschulen verstärkt den Weg in die Anwendung und damit in die Wirtschaft finden. Dafür fördert das Land Hessen seine Hochschulen bis 2019 mit einer zusätzlichen Million Euro. Aber wir geben nicht einfach nur dieses Geld an die Hochschulen weiter, sondern wir haben eine Konstruktion gewählt, die die hessischen Hochschulen gegenüber anderen deutschen Hochschulen in einen echten Vorteil versetzt; denn wir ermöglichen den Hochschulen damit, am entsprechenden Bundesprogramm teilzunehmen.

Das scheint, wenn man einen Vergleich zieht, ein richtiger Ansatz zu sein; denn von bislang acht in den Bundesprogrammen bewilligten Projekten sind vier aus Hessen. Unser Ziel ist es, mit dem Förderrahmen bis Ende 2019 40 entsprechende Projekte zu fördern. Insoweit kann man durchaus sagen, dass der Wissens- und Technologietransfer aus unseren Hochschulen eine der ganz wichtigen Aufgaben für den Technologie-, Wissenschafts- und Innovationsstandort Hessen ist. Darum kümmern wir uns mit dem gewählten Weg und dem zur Verfügung gestellten Geld.

Präsident Norbert Kartmann:

Danke schön.

Ich rufe die **Frage 819** auf. Herr Abg. Landau.

Dirk Landau (CDU):

Ich frage die Landesregierung:

Was wird sich für Kreditnehmer durch die auf Bundesebene vorgesehene gesetzliche Anpassung der Umsetzung der Wohnimmobilienkreditrichtlinie im Hinblick auf die Kreditaufnahmen für Eigenheime ändern?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Finanzminister Dr. Schäfer.

Dr. Thomas Schäfer, Minister der Finanzen:

Herr Präsident, Herr Abg. Landau! Sie erinnern sich an den Hintergrund, dass es durch die Umsetzung der Europäischen Wohnimmobilienkreditrichtlinie in der ersten gesetzlichen Fassung zu erheblichen Unsicherheiten in der Frage gekommen ist, ob es bei der Anschlussfinanzierung von Immobilienkrediten durch die Kreditwürdigkeitsprüfung, insbesondere bei der Frage des Lebensalters der Betroffenen, zu Risiken kommen würde, die es unter den alten Regeln nicht gegeben hat. Deshalb hat sich Hessen gemeinsam mit Bayern und Baden-Württemberg in einer Bundesratsinitiative für eine Änderung des Umsetzungsgesetzes erfolgreich eingesetzt.

Nach dieser nun erfolgten Veränderung kann der Wert einer Immobilie, die finanziert werden soll, bzw. deren Wertsteigerung durch eine beabsichtigte Investitionsmaßnahme bei der Prüfung der Kreditwürdigkeit berücksichtigt werden.

Keine Kreditwürdigkeitsprüfung ist bei sogenannten Immobilienverzehrskrediten mehr vorgesehen. Das heißt, dort,

wo insbesondere ältere Menschen zur Aufbesserung ihrer monatlichen Liquiditätsslage schrittweise ihr Haus als Wert einsetzen, gibt es keine Kreditwürdigkeitsprüfung mehr.

Um Rechtssicherheit herzustellen, werden darüber hinaus im Wege einer Verordnung des Bundes, die noch aussteht, die Kriterien so hinlänglich beschrieben, dass für die Banken, aber auch für die Kreditnehmer Klarheit besteht.

Es steht noch die Formulierung der Regelung aus – aber hierfür gibt es eine entsprechende Zusage des Bundes –, dass auch bei reinen Anschlussfinanzierungen auf eine Kreditwürdigkeitsprüfung verzichtet werden kann. So ist einerseits eine umfassende Rechtssicherheit, andererseits aber auch ein hinlängliches Maß an Sicherheit, gerade für ältere Mitbürgerinnen und Mitbürger, hergestellt, dass sie im Alter, wenn sie über keine regelmäßigen Erwerbseinkünfte mehr verfügen, nicht von einer Zwangsversteigerung ihres Wohnobjekts schon deshalb bedroht sind, weil sie eine Anschlussfinanzierung benötigen.

Präsident Norbert Kartmann:

Zusatzfrage, Herr Kollege Caspar.

Ulrich Caspar (CDU):

Herr Staatsminister, wann rechnen Sie mit der Vorlage der Verordnung?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Minister.

Dr. Thomas Schäfer, Minister der Finanzen:

Das könnte ich Ihnen präzise beantworten, wenn das Land Hessen Ordnungsgeber wäre. Sehen Sie es mir nach, dass ich über den Zeitpunkt der Vorlage im Moment nicht spekulieren möchte.

Präsident Norbert Kartmann:

Frage 822, Herr Abg. Schwarz.

Armin Schwarz (CDU):

Ich frage die Landesregierung:

Wie viele Projekte haben sich in diesem Jahr für Landesfördermittel aus dem „Kulturkoffer“ beworben bzw. sind gefördert worden?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Staatsminister Rhein.

Boris Rhein, Minister für Wissenschaft und Kunst:

Herr Abg. Schwarz, meine sehr geehrten Damen und Herren! Über das Antragsverfahren bei der „Landesvereinigung Kulturelle Bildung Hessen“, die wir als Antragspartner gewählt haben, gingen in einer ersten Ausschreibung für das Jahr 2017 75 Förderanträge ein. Vier Anträge mussten aus formalen Gründen abgelehnt werden. Drei

Antragsteller zogen ihre Anträge zurück. 68 Anträge gingen in das Juryverfahren.

Die Jury befürwortete 32 Projekte, die in diesem Jahr in Summe mit 531.329 € gefördert werden. Die Förderprojekte finden sich unter anderem in Kassel, Frankfurt, Gießen, Wiesbaden, Darmstadt, Flörsheim, Büttelborn, Limburg, Fritzlar, Bad Zwesten. Das zeigt den besonderen Erfolg der Förderung der Kultur im ländlichen Raum, der Förderung freier Theater und der Kleinkunst. Sie macht dort weitere Initiativen möglich, hilft aber vor allem den Ehrenamtlern vor Ort.

Da im ersten Ausschreibungsverfahren nicht alle zur Verfügung stehenden Mittel vergeben worden sind, gab es im April 2017 eine zweite Ausschreibungsrunde. Hierbei sind insgesamt 23 Anträge eingegangen, über die die Jury am 21. Juni beraten. 13 Anträge wurden befürwortet. Diese werden in Summe mit 146.078 € gefördert. Wenn man sich anschaut, wo das Geld hinfließt, kann man sich auch hier genau das vergegenwärtigen, was ich zum ersten Verfahren gesagt habe: Allendorf, Rüsselsheim, Michelstadt, Bad Vilbel und Wetzlar sind unter denjenigen, die von der Förderung profitieren.

Jenseits des Ausschreibungsverfahrens über die LKB verfolgen wir den Grundsatz „Stärken stärken“, den wir gewählt haben, um bereits etablierte und bewährte Projekte aus unterschiedlichen Kulturbereichen mit Mitteln aus dem „Kulturkoffer“ zu fördern. Mit einer Fördersumme von 510.000 € werden zwölf Projekte, beispielsweise „Film Mobil“, „FLUX“, der Schülerschreibwettbewerb „Ohne Punkt und Komma“, die Tage der Industriekultur für Kinder und Jugendliche, die vier Kinder-Kultursommer, das Workshop-Programm „Starke Stücke“, außerdem elf Jugendkunstschulen sowie der Landesverband der Jugendkunstschulen in Hessen gefördert.

Präsident Norbert Kartmann:

Frage 823, Herr Abg. Dr. Bartelt.

Dr. Ralf-Norbert Bartelt (CDU):

Ich frage die Landesregierung:

Wann ist nach ihrer Kenntnis mit der vollständigen Bezugsfertigkeit des Wirtschaftsgebäudes „Haus 35“ auf dem Gelände des Universitätsklinikums Frankfurt am Main zu rechnen, dessen Bau das Land Hessen mit insgesamt 50 Millionen € unterstützt?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Staatsminister Rhein.

Boris Rhein, Minister für Wissenschaft und Kunst:

Herr Abg. Dr. Bartelt, der Neubau des Wirtschaftsgebäudes in dem sogenannten Haus 35 ist aufgrund baulicher, logistischer und hygienischer Defizite erforderlich geworden.

Mit einer Nutzfläche von rund 6.470 m² wird ein Neubau am Standort des Bestandsgebäudes im nordöstlichen Teil des Campus errichtet. Im Neubau werden die Funktionseinheiten Patientenküche, Kantine, Verwaltung der Küche, Zentrallager des gesamten Klinikums sowie das Dezer-

nat 3, das Dezernat für Materialwirtschaft und Dienstleistungen, untergebracht. Das Gebäude stellt insoweit das „versorgungstechnische Herz“ des Klinikums dar, das für die gesamte Warenver- und -entsorgung zuständig ist. Hier kommen sämtliche Lieferungen an, werden bis zu ihrer Verteilung gelagert und dann auf dem gesamten Gelände ihrer Bestimmung zugeführt.

In der Patientenküche werden zukünftig täglich ca. 1.300 warme und 2.600 kalte Mahlzeiten zubereitet. In der Mitarbeiterkantine und im Bistro werden täglich ca. 1.000 Mitarbeiter und Gäste versorgt.

Der Neubau wird voraussichtlich im Sommer 2018 in Betrieb gehen. Der Rohbau wurde im Mai 2017 fertiggestellt. Es ist in der Tat so, wie Sie gesagt haben: Der Anteil des Landes beträgt insgesamt rund 50 Millionen €.

Präsident Norbert Kartmann:

Frage 825, Abg. Warnecke.

Torsten Warnecke (SPD):

Ich frage die Landesregierung:

Beabsichtigt sie, dem Beispiel des Landes Nordrhein-Westfalen oder dem Diskussionsansatz im Lande Thüringen zu folgen, dem Staatswald – hier Hessen-Forst – für die „nicht mehr forstwirtschaftlich genutzten Flächen“ landesweit einen jährlichen hektarbezogenen Nutzungsausgleich zu zahlen?

Präsident Norbert Kartmann:

Frau Umweltministerin Hinz.

Priska Hinz, Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz:

Herr Abg. Warnecke, der Landesbetrieb Hessen-Forst erhält bereits einen Ausgleich für den Naturschutz auf der zweiten Tranche der Kernflächen im Staatswald. Seit dem Jahr 2015 zahlt das Ministerium an den Landesbetrieb Hessen-Forst aus dem allgemeinen Haushalt einen jährlichen Ausgleich in Höhe von 1,3 Millionen € für die 5.800 ha der Kernflächen der Tranche 2. Diese 1,3 Millionen € sind Bestandteil des kameraleen Zuschusses für laufende Zwecke an den Landesbetrieb, im Haushalt in Kapitel 09 60 veranschlagt. Wenn man es umrechnet: Es sind 224 € pro Hektar.

Präsident Norbert Kartmann:

Frage 826, Frau Abg. Müller-Klepper. – Herr Abg. Dietz übernimmt die Frage.

Klaus Dietz (CDU):

Ich frage die Landesregierung:

Wie hat sich die Anzahl von teilnehmenden Betrieben an der Initiative „Becherbonus“ seit Beginn der Kampagne entwickelt?

Präsident Norbert Kartmann:

Frau Ministerin Hinz.

Priska Hinz, Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz:

Herr Abg. Dietz, mit der „Becherbonus“-Initiative sensibilisieren wir seit dem Frühjahr 2016 sehr erfolgreich für die Problematik des Müllaufkommens durch Coffee-to-go-Becher.

Zum Stichtag 23. August 2017 nehmen bundesweit 61 Unternehmen mit mehr als 3.600 Filialen an der Initiative teil. Im November 2016 waren es 32 Unternehmen mit mehr als 2.600 Filialen. Das zeigt, dass es ein kontinuierliches Wachstum gibt.

Unter den Teilnehmern sind große bundesweite Ketten wie Ditsch, Kamps, Tchibo oder Nordsee, Ketten von Bäckereien wie Siebenkorn aus Mittelhessen oder die Bäckereikette Pappert aus Osthessen, aber auch kleine lokale Bäckereien und Cafés. Eine interaktive Karte, auf der Verbraucherinnen und Verbraucher Teilnehmer in ihrer Nähe ganz einfach finden können, ist im Internet auf der Seite www.hessen-nachhaltig.de einsehbar.

Präsident Norbert Kartmann:

Nächste Frage ist die **Frage 828**. Herr Abg. Rock.

René Rock (FDP):

Ich frage die Landesregierung:

Könnten sich die geplanten Änderungen des Landesentwicklungsplans auch auf bestehende bzw. in Aufstellung befindliche Regionalpläne auswirken?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Staatsminister Al-Wazir.

Tarek Al-Wazir, Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung:

Sehr geehrter Herr Abg. Rock, der Landesentwicklungsplan ist das wichtigste Instrument der Landesplanung. Das Ziel der jetzt vorgesehenen Änderung ist eine räumlich ausgewogene, nachhaltige und zukunftsorientierte Entwicklung.

Durch die Änderungen erhalten Regionalversammlungen und der Regionalverband eine aktuelle und zukunftsfähige Vorlage für die Regionalpläne. Die Vorgaben des Plans wirken über die Regionalplanung bis auf die Ebene der kommunalen Planung hessischer Städte und Gemeinden. Die drei hessischen Regionalpläne vertiefen und konkretisieren die Festlegung des Landesentwicklungsplans für die Planungsregionen Nord-, Mittel- und Südhessen. Die Regionalpläne legen Ziele und Grundsätze fest, und zwar unter Beachtung der Vorgaben des Landesentwicklungsplans.

Die Arbeiten zu der neuen Generation der Gesamtregionalpläne haben in allen drei Planungsregionen begonnen. Das wissen Sie. Dabei werden die geplanten Änderungen des Landesentwicklungsplans bereits berücksichtigt. Änderungen am Entwurf des LEP können aber noch eingearbeitet

werden. Auf die derzeit gültigen Gesamtregionalpläne wirken sich die Änderungen des Landesentwicklungsplans aber nicht aus.

Präsident Norbert Kartmann:

Frage 831, Herr Abg. Degen.

(Zurufe)

– Entschuldigung, ich habe Frau Kollegin Alex nicht absichtlich übersehen.

Frage 829, Frau Kollegin Alex.

Ulrike Alex (SPD):

Ich frage die Landesregierung:

Wann wird die im Hessischen Aktionsplan für Akzeptanz und Vielfalt und auf der Internetseite des Hessischen Ministeriums für Soziales und Integration angekündigte Neuauflage der Broschüre „Homosexualität und Alter“ vorliegen?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Sozialminister Grüttner.

Stefan Grüttner, Minister für Soziales und Integration:

Frau Abg. Alex, die Broschüre wurde Ende Juni veröffentlicht.

Präsident Norbert Kartmann:

Zusatzfrage, Frau Abg. Alex.

(Zuruf des Abg. Dr. h.c. Jörg-Uwe Hahn (FDP))

Ulrike Alex (SPD):

Herr Staatsminister, in dem Aktionsplan, der aus dem Mai stammt, wurde bekannt gegeben, dass die neu aufgelegte Broschüre schon vorliegt.

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Minister Grüttner.

Stefan Grüttner, Minister für Soziales und Integration:

Im Rahmen des Hessischen Aktionsplans für Akzeptanz und Vielfalt wurde diese Broschüre bereits veröffentlicht. Sie war mit dem Aktionsplan erhältlich, und sie ist zusätzlich seit Ende Juni dieses Jahres sowohl auf der Internetseite des Sozialministeriums als auch auf der Webseite unter www.gleichgeschlechtliche-lebensweisen.hessen.de veröffentlicht. Seit Ende Juni gibt es keine neuere Auflage.

Präsident Norbert Kartmann:

Weitere Zusatzfrage, Frau Abg. Alex.

Ulrike Alex (SPD):

Herr Minister, wie erklären Sie sich dann, dass trotz regelmäßiger Nachfragen diese Broschüre vor der Sommerpause im hessischen Sozialministerium nicht erhältlich war?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Minister Grüttner.

Stefan Grüttner, Minister für Soziales und Integration:

Frau Abg. Alex, ich kann mich nicht erinnern, dass Sie mich gefragt hätten. Dann hätte ich Ihnen gesagt, dass das Ende Juni auf der Webseite veröffentlicht wurde.

Präsident Norbert Kartmann:

Frage 831. Herr Kollege Degen, jetzt sind Sie dran.

Christoph Degen (SPD):

Ich frage die Landesregierung:

Zu welchen Ergebnissen führte die erste Pilotierung des Qualifizierungsmodells für Schulleiterinnen und Schulleiter in Hessen (QSH) im Kooperationsverbund Mitte?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Kultusminister Prof. Lorz.

Prof. Dr. R. Alexander Lorz, Kultusminister:

Herr Abg. Degen, das Ergebnis aus der prozessbegleitenden Evaluation lässt sich wie folgt zusammenfassen: Das Grundkonzept hat sich in der Form einer verbindlichen und kompetenzbezogenen Vor-dem-Amt-Qualifizierung für das Amt der Schulleiterin bzw. des Schulleiters als tragfähig erwiesen.

Nach meiner Überzeugung wird es in Zukunft einen erkennbaren Beitrag zu einer weiterhin guten Schulentwicklung in Hessen leisten. In der Summe wurde QSH von den Teilnehmenden als außerordentlich erfolgreich sowie als eine der besten Qualifizierungen, die sie bisher erlebt haben, bezeichnet.

Wenn ich mir die Zahlen anschau, ziehe ich daraus das Fazit: Wir hatten 120 Bewerbungen für 32 Plätze im Pilotprojekt und ca. 500 Teilnehmende an der Gewinnungsveranstaltung „Lust auf Leitung“ bei der geplanten hessenweiten Einführung von QSH. Das zeigt für mich ein hohes Interesse unserer Lehrkräfte an Qualifizierung für Leitungsaufgaben und verdeutlicht, dass wir auf dem richtigen Weg sind.

Präsident Norbert Kartmann:

Zusatzfrage, Herr Abg. Degen.

Christoph Degen (SPD):

Herr Kultusminister, haben alle Teilnehmenden die sich an die Qualifizierung anschließende Abschlussprüfung bestanden?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Staatsminister.

Prof. Dr. R. Alexander Lorz, Kultusminister:

Nein, Herr Abgeordneter. Es hat sich eine Quote von ungefähr 20 % ergeben, die das Verfahren nicht bestanden haben – um genau zu sein, sechs von 32 Teilnehmerinnen und Teilnehmern. Diese sechs Teilnehmerinnen und Teilnehmer kommen aus unterschiedlichen Schulformen und haben auch an ihrer Schule unterschiedliche Funktionen – wirklich breit gestreut.

Ich darf hinzufügen, dass sich in Nordrhein-Westfalen, wo ein ähnliches Verfahren seit zehn Jahren durchgeführt wird, über diese zehn Jahre hinweg im Durchschnitt eine vergleichbare Quote des Nichtbestehens ergeben hat. Auch das bestätigt uns darin, dass wir mit dem grundsätzlichen Schwierigkeitsgrad der Anforderungen des Verfahrens bzw. der Formulierung des Anforderungsprofils offensichtlich richtig liegen.

Präsident Norbert Kartmann:

Zusatzfrage, Herr Abg. Degen.

Christoph Degen (SPD):

Waren unter den sechs Personen, die die Abschlussprüfung nicht bestanden haben, auch Personen, die bereits mit einer Schulleitung beauftragt waren oder sind?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Kultusminister.

Prof. Dr. R. Alexander Lorz, Kultusminister:

Herr Abg. Degen, das habe ich nicht vorliegen. Diese Antwort müsste ich Ihnen nachreichen.

Präsident Norbert Kartmann:

Frage 832, Herr Kollege Degen.

Christoph Degen (SPD):

Ich frage die Landesregierung:

Aufgrund welcher Landtagsanfrage erfolgte am 29. Mai 2017 aus dem Hessischen Kultusministerium an die Staatlichen Schulämter eine mit für die Schulen hohem Arbeitsaufwand verbundene Abfrage von beruflichen Schulen zum Ausbildungsberuf Medizinische Fachangestellte?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Kultusminister.

Prof. Dr. R. Alexander Lorz, Kultusminister:

Herr Abg. Degen, es handelte sich dabei um ein Auskultursuchen aus der CDU-Fraktion.

(Zuruf des Abg. Günter Rudolph (SPD))

Präsident Norbert Kartmann:

Zusatzfrage.

Christoph Degen (SPD):

Herr Kultusminister, können Sie mir darstellen, weshalb auf der einen Seite Kleine Anfragen der Opposition in der Vergangenheit immer wieder mit dem Verweis beantwortet wurden, dass der Verwaltungsaufwand für die Beantwortung zu groß sei und die Beantwortung im Rahmen der Fristen abgelehnt wird, aber auf der anderen Seite Anfragen von Regierungsfractionen ohne Fristen und Regularien beantwortet werden?

(Zuruf des Abg. Holger Bellino (CDU))

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Kultusminister.

Prof. Dr. R. Alexander Lorz, Kultusminister:

Herr Abg. Degen, zum Ersten wurde auch in diesem Fall eine Fristverlängerung ganz regulär beantragt. Zum Zweiten darf ich darauf hinweisen, dass es immer eine Betrachtung des Einzelfalls ist. Die Fragen sind: Wie viel Arbeitsaufwand ist wirklich gefordert? Was sind die Punkte, die ermittelt werden sollen? Ich möchte z. B. an Ihre Kleine Anfrage vom Februar 2015 betreffend den Einsatz von Geflügel und anderen Kleintieren an hessischen Schulen erinnern.

Wir haben durch eine Abfrage bei allen Schulen 100 Schulen einzeln ermittelt, die mit Geflügel und anderen Kleintieren arbeiten. Es ist also keineswegs so, dass es hier ein generelles Verhaltensmuster gegenüber Regierungs- bzw. Oppositionsfractionen gäbe, sondern wir schauen uns das wirklich im Einzelfall an.

In dem vorliegenden Fall war allerdings das Auskunftsersuchen aus der Sicht des Fachreferates nicht nur inhaltlich schlüssig, sondern wir konnten davon ausgehen, dass die Ergebnisse auch für das Fachreferat sehr aufschlussreich sein würden. Wir hatten Anfragen zu einer ähnlichen Thematik außerdem bereits aus einer anderen Region. Daraus konnten wir ersehen, dass hier offensichtlich eine Problematik vorliegt.

Es ist auch im Zuge der Einführung des Deutschen Qualifikationsrahmens für lebenslanges Lernen ein Beitrag zur Sicherstellung der Qualität auf den verschiedenen Niveaustufen, denen die Abschlüsse zugeordnet werden können. Schließlich handelt es sich bei den Daten, die in diesem Fall abgefragt wurden, um Daten, die die Schulen ohnehin vorhalten müssen, da der Nachweis jederzeit verlangt werden kann, wenn beispielsweise ein Auszubildender den Umfang des erteilten Unterrichts beanstandet.

Deswegen ergab sich in der Abwägung aller relevanten Gesichtspunkte, dass in diesem Falle die Abfrage bei den betroffenen Schulen – das war auch nur ein entsprechend eingeschränkter Kreis – ihren guten Sinn hatte.

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Kollege Degen, bitte schön.

Christoph Degen (SPD):

Das ist die letzte Frage für heute. – Herr Kultusminister, da Sie sagen, die Antworten seien auch für Ihr Ministerium aufschlussreich gewesen: Würden Sie die Antworten auch der SPD-Fraktion zugänglich machen?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Kultusminister.

Prof. Dr. R. Alexander Lorz, Kultusminister:

Die im Zuge dieser Abfrage ermittelten Daten kann ich Ihnen gerne zur Verfügung stellen.

Präsident Norbert Kartmann:

Jetzt kommen wir zu **Frage 833**. Herr Abg. Turgut Yüksel.

Turgut Yüksel (SPD):

Ich frage die Landesregierung:

An wie vielen staatlichen hessischen Schulen gibt es eigene Gebets- und Andachtsräume zur Ausübung der Religion?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Kultusminister.

Prof. Dr. R. Alexander Lorz, Kultusminister:

Herr Abgeordneter, es obliegt der jeweiligen Schule, selbstbestimmt und eigenverantwortlich beispielsweise einen Raum der Stille einzurichten, in dem dann auch die Ausübung der Religion möglich ist. Es gibt an vielen Schulen konzeptionell pädagogische Räume, die für diesen Zweck genutzt werden. Aber eine statistische Erfassung solcher Räume an hessischen Schulen gibt es nicht.

Präsident Norbert Kartmann:

Zusatzfrage, Herr Abg. Yüksel.

Turgut Yüksel (SPD):

Welche Haltung hat die Landesregierung überhaupt zum Ausbau solcher Gebetsräume, insbesondere für muslimische Schüler und Schülerinnen?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Kultusminister.

Prof. Dr. R. Alexander Lorz, Kultusminister:

Herr Abgeordneter, ich glaube, unsere bisherige Linie, dass wir das der einzelnen Schule vor Ort überlassen, ist gut und richtig. Ich hielte weder etwas davon, jetzt als Kul-

tusministerium den Schulen vorzuschreiben, dass sie so etwas einzurichten hätten, noch hielte ich etwas davon, dass wir das jetzt grundsätzlich verbieten. Das würde im Übrigen auch zu Kollisionen mit dem Grundrecht auf freie Religionsausübung nach Art. 4 Grundgesetz führen.

Deswegen setze ich da wirklich auf die dezentrale Entscheidungsfindung vor Ort. Ich glaube, dass diese Entscheidung vor Ort unter Berücksichtigung der Belange aller Beteiligten gut und vernünftig getroffen wird.

Präsident Norbert Kartmann:

Zusatzfrage, Herr Abg. Yüksel.

Turgut Yüksel (SPD):

Sie sind ja auch verantwortlich für die Schulen. Interessieren Sie sich nicht dafür, ob die Neutralität des Unterrichts oder die Neutralität der Schule durch Ausübung bestimmter Rituale in der Schule ausreichend oder gut ist?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Kultusminister.

Prof. Dr. R. Alexander Lorz, Kultusminister:

Herr Abgeordneter, ich glaube, es versteht sich von selbst, dass, wenn eine Schule sich entscheidet, einen solchen Raum einzurichten – ich habe ihn nicht ohne Grund „Raum der Stille“ genannt –, das natürlich unter Wahrung der Neutralität geschehen muss. Es wäre also sicherlich nicht zulässig, einen solchen Raum ausschließlich für christliche, evangelische, katholische oder muslimische Schülerinnen und Schüler oder für Schülerinnen und Schüler gleich welchen Bekenntnisses einzurichten. Wenn eine Schule das macht, dann muss sie ihn grundsätzlich allen Schülerinnen und Schülern zur Verfügung stellen. Mir sind allerdings bislang keinerlei Beschwerden bekannt geworden, dass das an irgendeiner Stelle nicht beachtet würde.

Präsident Norbert Kartmann:

Sie hatten zwei Zusatzfragen.

Frage 834, Herr Abg. Yüksel.

Turgut Yüksel (SPD):

Ich frage die Landesregierung:

Wird das Förderprogramm InteA (Integration durch Anschluss und Abschluss) für Seiteneinsteigerinnen und Seiteneinsteiger ohne Deutschkenntnisse in den nächsten beiden Schuljahren an allen Standorten fortgesetzt?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Kultusminister.

Prof. Dr. R. Alexander Lorz, Kultusminister:

Herr Abg. Yüksel, die Intensivklassen an beruflichen Schulen, die wir mit dem Kürzel InteA für „Integration

durch Anschluss und Abschluss“ kennzeichnen, also für Seiteneinsteigerinnen und Seiteneinsteiger ohne hinreichende Deutschkenntnisse ab 16 Jahren bei Eintritt in die Maßnahme, wurden vorausschauend bereits zum Schuljahr 2015/16 in allen Schulamtsbereichen eingerichtet. Sie sind ein fester Baustein des schulischen Gesamtsprachförderkonzepts zur durchgängigen Sprachförderung von Schülerinnen und Schülern nicht deutscher Herkunftssprache in Hessen.

Insofern wird dieses Förderangebot auch in den kommenden beiden Schuljahren 2017/18 und 2018/19 kontinuierlich fortgesetzt. Dabei hält die Landesregierung weiterhin an der monatlichen bedarfsgerechten Zuweisung fest, die den Schulen Ressourcen und Planungssicherheit bietet und nach der sich sowohl die Anzahl der Klassen als auch letztlich die Anzahl der Standorte richtet.

Ebenfalls – das möchte ich hinzufügen – kommt der Ermöglichung von geeigneten Anschlussmaßnahmen nach InteA eine herausragende Bedeutung zu. Neben den Übergangsmöglichkeiten in die duale Ausbildung, dem Programm „Wirtschaft integriert“ des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung und den Anschlussmaßnahmen der Bundesagentur für Arbeit besteht jetzt ab dem Schuljahr 2017/18 zusätzlich für einen Teil dieser Schülerinnen und Schüler im Rahmen unseres Aktionsplans II die Möglichkeit der Beschulung in den Bildungsgängen zur Berufsvorbereitung. All diese Parameter werden auch in Zukunft die Zahl der InteA-Klassen bestimmen.

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Kollege Quanz, bitte schön.

Lothar Quanz (SPD):

Ich möchte noch eine Nachfrage stellen. Herr Minister, gibt es eine Evaluierung über den Erfolg dieser Maßnahmen, sodass man etwa sagen kann: „Das ist eine richtig gute Einrichtung, und weil sie so erfolgreich ist, setzen wir sie auch fort“? Oder gibt es da durchaus Fragezeichen, da sich eben nicht die Erfolge einstellen, die man erhofft hat?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Kultusminister Prof. Lorz.

Prof. Dr. R. Alexander Lorz, Kultusminister:

Herr Abg. Quanz, ich darf vielleicht zunächst ins Gedächtnis zurückrufen, dass InteA eine Sprachfördermaßnahme ist. Es geht uns also darum, dass wir die Seiteneinsteigerinnen und Seiteneinsteiger, die schon in fortgeschrittenem Alter zu uns kommen, möglichst schnell durch Intensivsprachförderung dazu befähigen, in der Bildungssprache Deutsch entsprechend zu agieren, um sie dann auch möglichst schnell weiterzuleiten, sodass sie sich für Ausbildung und Arbeit qualifizieren.

Die Ergebnisse der Sprachförderung sind, so glaube ich, sehr vielversprechend, wenn ich mir allein anschau, wie viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer jetzt schon das Deutsche Sprachdiplom der Kultusministerkonferenz absolviert haben. Das gilt auch dann, wenn ich mir die Zahlen anschau, wie viele bereits jetzt in die duale Ausbil-

dung übergegangen sind. Ich glaube, das sind sehr gute Zeichen.

Aber es ist einfach noch zu früh für eine abschließende Evaluation, weil wir natürlich auch sehen, dass die Zeit, die die Schülerinnen und Schüler zunächst einmal in IntEA verbringen, nicht in allen Fällen zu dem entsprechenden Sprachniveau führt. Da muss entschieden werden, ob die Sprachfördermaßnahme fortgesetzt wird oder ob sie beispielsweise in die Bildungsgänge zur Berufsvorbereitung mit ergänzender Sprachförderbegleitung überwechseln. Das sind Fragen, die sich im Einzelfall stellen.

Da wir mit der Herausforderung in diesem Ausmaß erst seit zwei Jahren konfrontiert sind und zwei Jahre die Mindestdauer dieser Sprachfördermaßnahme ist, kann man im Moment einfach noch keine Evaluation vornehmen, sondern wir müssen jetzt sehen, wenn für den Großteil derjenigen, die 2015/16 zu uns gekommen sind, der Übergang in andere Maßnahmen ansteht, wie dieser Übergang funktioniert. Erst danach wird man das abschließend bewerten können.

Präsident Norbert Kartmann:

Jetzt folgt **Frage 838**. Frau Dr. Sommer.

Dr. Daniela Sommer (SPD):

Ich frage die Landesregierung:

Wie bewertet sie den Vorschlag von einer Vielzahl von Betroffenen, einen Tarifvertrag für wissenschaftliche Hilfskräfte an hessischen Hochschulen einzuführen?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Minister Rhein.

Boris Rhein, Minister für Wissenschaft und Kunst:

Verehrte Frau Abg. Dr. Sommer, das Hessische Hochschulgesetz verwendet den Begriff der wissenschaftlichen Hilfskräfte nicht. Bei den wissenschaftlichen Hilfskräften handelt es sich nach der hergebrachten Definition um die in § 75 Abs. 2 des Gesetzes beschriebene Gruppe der Hilfskräfte, die ihr Hochschulstudium abgeschlossen haben. Diese bilden eine vergleichsweise kleine Gruppe der in § 75 des Hochschulgesetzes insgesamt geregelten studentischen und wissenschaftlichen Hilfskräfte.

Da sich die Forderungen nach dem Abschluss von Tarifverträgen in der Vergangenheit sowohl auf studentische als auch auf wissenschaftliche Hilfskräfte bezogen haben, beantworte ich die Frage mit Blick auf alle in § 75 des Hochschulgesetzes geregelten Hilfskräfte.

Nach § 1 Abs. 3 des Tarifvertrages für den öffentlichen Dienst ist es so, dass wissenschaftliche und studentische Hilfskräfte nicht dem Anwendungsbereich des Tarifvertrages unterfallen. Auch sind keine gesonderten Tarifverträge für diese Beschäftigtengruppe abgeschlossen worden. Das ist im Übrigen bis auf ein Bundesland überall in Deutschland so. Abgesehen von Berlin handelt es sich bei den studentischen und den wissenschaftlichen Hilfskräften nicht um Tarifpersonal.

Die Arbeitsverhältnisse von studentischen und wissenschaftlichen Hilfskräften sind dadurch gekennzeichnet, dass es sich um nebenberufliche und vorübergehende Tätigkeiten handelt, die in der Regel in einem nicht einmal annähernd hälftigen Beschäftigungsumfang ausgeübt werden. Die Einsatzmöglichkeiten dieser Personalkategorien sind dementsprechend vielgestaltig. Die Festlegung der Vergütung erfolgt durch die Hochschulen.

Die rechtlichen Rahmenbedingungen werden dann durch die hochschul-, arbeits- und sozialrechtlichen Bestimmungen gesetzt, ein System, das sich bislang durchaus bewährt hat. Ein Bedürfnis, zusätzliche Rahmenbedingungen beispielsweise durch Tarifverträge mit dem Land bzw. den tariffähigen Hochschulen zu setzen, ist nicht erkennbar und würde auch die Hochschulautonomie beschränken.

Zu berücksichtigen ist auch, dass die Beschäftigtengruppe aufgrund der Vielgestaltigkeit der Beschäftigungsverhältnisse, die ich bereits erwähnt habe, stark heterogene Interessen aufweist, was eine tarifvertragliche Regelung nachvollziehbarerweise zusätzlich erschweren und mögliche im Interesse aller liegende Ausgestaltungsspielräume einschränken würde. Gleichwohl – das will ich durchaus zugestehen – muss laufend überprüft werden, ob Umstände eingetreten sind, die Änderungen an den Rahmenbedingungen bis hin zur Einbeziehung in Tarifverträge sinnvoll erscheinen lassen. Dafür gibt es allerdings zurzeit keine Anhaltspunkte.

Präsident Norbert Kartmann:

Zusatzfrage, Frau Dr. Sommer.

Dr. Daniela Sommer (SPD):

Vielen Dank, Herr Minister. – Sie haben schon Berlin als das Bundesland genannt, das es anders handhabt. Inwiefern kann denn Berlin aus Ihrer Sicht Nachahmungscharakter für Hessen haben?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Minister.

Boris Rhein, Minister für Wissenschaft und Kunst:

Ich habe es schon gesagt. Berlin ist eine wunderschöne Stadt. In dem Fall gibt es keinen Nachahmungscharakter, und es besteht aus meiner Sicht auch gar kein Bedürfnis danach. Wenn ich mir die Sätze anschau, die in Berlin gezahlt werden – die Hochschulen setzen ja die Vergütung selbst fest –, dann stelle ich fest, dass sie sich insgesamt im Vergütungsgefüge sehr stark ähneln.

Wir haben im Jahr 2016 eine Umfrage gemacht. Demnach lag die Marge für studentische Hilfskräfte bei 8,50 € bis 11,50 €, wobei die höheren Vergütungen zumeist Hilfskräfte mit einem ersten Hochschulabschluss erhielten. Wissenschaftliche Hilfskräfte wurden mit 13,45 € bis 17,90 € vergütet, wobei der Höchstwert von 17,90 € nur an einer Hochschule gezahlt wurde. Im Übrigen bewegen sich die Werte zwischen 14 und 15 €. Insoweit ist davon auszugehen, dass die Löhne für studentische Hilfskräfte den gesetzlichen Vorgaben an den Mindestlohn entsprechen und damit mindestens 8,84 € betragen.

Präsident Norbert Kartmann:

Wir kommen zu der **Frage 839**. Frau Abg. Wissler.

Janine Wissler (DIE LINKE):

Ich frage die Landesregierung:

Wie kommt sie zu der Einschätzung, ein interreligiöses Friedensgebet von Christen, Juden und Muslimen in Offenbach, veranstaltet vom Dekanat der EKHN und dem katholischen Dekanat, in der Antwort auf die Kleine Anfrage der FDP, Drucks. 19/4482, als eine der Veranstaltungen aufzulisten, „bei denen von einem antizionistischen und/oder antisemitischen Hintergrund auszugehen oder dieser offen zutage getreten ist“?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Innenminister.

Peter Beuth, Minister des Innern und für Sport:

Frau Abgeordnete, die Kleine Anfrage Drucks. 19/4482 des Abg. Florian Rentsch vom 31. Januar beinhaltet unter anderem die Fragestellung, bei welchen Veranstaltungen, Kundgebungen oder Demonstrationen in den Jahren 2010 bis 2016 in Hessen von einem antizionistischen und/oder antisemitischen Hintergrund auszugehen ist.

Die Veranstaltung am 20. August 2014 in Offenbach wurde von der zur Islamischen Gemeinschaft Milli Görüs gehörenden Mevlana-Moschee Offenbach mitveranstaltet. In Publikationen der IGMG wird in Anlehnung an das klassische antisemitische Stereotyp einer vermeintlichen jüdischen Weltverschwörung regelmäßig das angebliche Streben Israels bzw. der Juden nach einem Groß-Israel für in-nerländische Konflikte und Probleme verantwortlich gemacht. Insofern war bei dieser Veranstaltung in Bezug auf die Mitveranstalter auch von einem antisemitischen/antizionistischen Hintergrund auszugehen bzw. war dies nicht auszuschließen.

Die verkürzte Form der Tabellendarstellung in der Anlage der Kleinen Anfrage wirkt in dem Zusammenhang sehr unglücklich. Dies habe ich mit den Kirchenvertretern bereits persönlich erörtert.

Präsident Norbert Kartmann:

Zusatzfrage, Frau Abg. Wissler.

Janine Wissler (DIE LINKE):

Herr Minister, in der Liste sind unter anderem aufgeführt: Veranstaltungen des Kasseler Friedensforums, der Deutsch-Ausländischen Gemeinschaft Schwalbach e. V., des evangelischen Dekanats, der Islamischen Religionsgemeinschaft Hessen, der katholischen Domkirchengemeinde Wetzlar.

Mich würde interessieren: Wer hat denn die Liste erstellt? Woher stammen die Erkenntnisse? Sind es Erkenntnisse des Landesamtes für Verfassungsschutz, dass bei diesen Veranstaltungen antizionistische oder antisemitische Einstellungen offen zutage getreten sind?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Minister Beuth.

Peter Beuth, Minister des Innern und für Sport:

Ich kann Ihnen nicht sagen, wer genau die Erkenntnisse zusammengeführt hat. Im Sinne der Fragestellung wurde geantwortet, dass alle Veranstaltungen aufgelistet wurden, bei denen davon auszugehen war, dass es aufgrund der Themensetzung, der Veranstalter oder Ähnlichem zu antisemitischen oder antizionistischen Vorfällen kommen kann.

Wie gesagt, ich habe mit den beiden Kirchenvertretern über die unglückliche Darstellungsform in der Tabelle bereits gesprochen und erklärt, dass das in der Tat sehr unglücklich gelaufen ist.

Präsident Norbert Kartmann:

Zusatzfrage, zunächst Herr Dr. Wilken.

Dr. Ulrich Wilken (DIE LINKE):

Herr Minister, Sie haben gerade gesagt, es sei eine unglückliche Darstellung. Fällt eigentlich niemandem auf, dass es mehr als eine unglückliche Darstellung ist, wenn eine katholische Domgemeinde in diesem Zusammenhang von Ihnen so diffamiert wird?

Sie haben jetzt zweimal erklärt, dass Sie mit den Kirchenvertretern gesprochen haben. In welcher Form wurde denn Ihre Entschuldigung angenommen?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Minister Beuth.

Peter Beuth, Minister des Innern und für Sport:

Herr Abgeordneter, ich habe mit den Kirchenvertretern die Frage der unglücklichen Darstellung, so wie ich es eben dargestellt habe, erörtert.

Es ging hier um die Frage, wo entsprechende Vorfälle oder Ähnliches vorkommen können, wo eine Wahrscheinlichkeit oder eine Befürchtung besteht; so haben wir die Fragestellung des Abg. Rentsch interpretiert. Daraufhin haben wir versucht, eine umfassende Antwort zusammenzustellen.

Zu der Frage der Auflistung habe ich bereits etwas gesagt.

(Günter Rudolph (SPD): Sie könnten sich auch einfach entschuldigen! Aber das ist, glaube ich, zu viel verlangt!)

Präsident Norbert Kartmann:

Zusatzfrage, Frau Abg. Wissler.

Janine Wissler (DIE LINKE):

Herr Minister, das interreligiöse Friedensgebet, an dem Christen, Muslime und Juden teilgenommen haben, war auch eine Veranstaltung der katholischen Domgemeinde in

Wetzlar und wurde in die Nähe von Antisemitismus gerückt. Wir wissen, dass gerade die christlichen Kirchen und andere, die in der Liste aufgeführt sind, sehr aktiv im Kampf gegen Antisemitismus sind.

Deswegen noch einmal die Frage: Sie haben jetzt das Wort „unglücklich“ benutzt. Wäre es aus Ihrer Sicht nicht sinnvoll, die Antwort auf die Kleine Anfrage und auch die Anlage zurückzuziehen und sich offiziell bei all denen zu entschuldigen, die Sie aufgrund dieser Auflistung in die Nähe von Antisemitismus gerückt haben?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Innenminister.

Peter Beuth, Minister des Innern und für Sport:

Frau Abg. Wissler, die Hessische Landesregierung hat niemanden, auch nicht mit der Darstellung in der Tabelle, in den Bereich des Antisemitismus oder Ähnliches gerückt.

(Janine Wissler (DIE LINKE): Soll das jetzt ein Witz sein? – Günter Rudolph (SPD): Größe muss man auch zeigen! – Janine Wissler (DIE LINKE): Steht doch hier drin!)

Präsident Norbert Kartmann:

Zusatzfrage, Herr Abg. Merz.

Gerhard Merz (SPD):

Herr Minister, habe ich Sie bei Ihrer vorvorherigen Antwort richtig verstanden, dass es für die Einstufung als antizionistisch oder antisemitisch bereits reicht, dass es bei einer solchen Veranstaltung zu Vorfällen dieser Art kommen kann, unabhängig davon, wer der Veranstalter ist?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Minister.

Peter Beuth, Minister des Innern und für Sport:

Herr Abg. Merz, Sie müssen sich die Fragestellung in der Kleinen Anfrage anschauen. Wir haben auf die Kleine Anfrage entsprechend geantwortet. Zum Umfang der Darstellung in der Anlage habe ich mich geäußert.

(Gerhard Merz (SPD): Sie haben sich eben aber anders geäußert! – Zuruf der Abg. Janine Wissler (DIE LINKE))

Präsident Norbert Kartmann:

Frau Kollegin, die Frage ist erledigt. Mit der nächsten geht es weiter.

(Janine Wissler (DIE LINKE): Erledigt, aber nicht beantwortet!)

– Das ist Ihre Interpretation. Ich habe nichts dazu zu sagen – außer dass jetzt die **Frage 841** kommt. Frau Abg. Heitland.

Birgit Heitland (CDU):

Ich frage die Landesregierung:

Wie gestaltet sich – nach erfolgter Erteilung des „Sichtvermerkes“ durch den Bund – der weitere Terminplan zur Realisierung der temporären Seitenstreifenfreigabe auf der A 5 zwischen Darmstadt-Eberstadt und der Landesgrenze zu Baden-Württemberg?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Wirtschaftsminister Al-Wazir.

Tarek Al-Wazir, Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung:

Sehr geehrte Frau Abg. Heitland, mit Schreiben vom 13.06.2017 und 27.06.2017 hat der Bund seine Zustimmung zur Errichtung der Streckenbeeinflussungsanlage auf der A 5 zwischen Darmstadt-Eberstadt und der Landesgrenze zu Baden-Württemberg erteilt. Diese Streckenbeeinflussungsanlage ist die technische Voraussetzung für eine temporäre Seitenstreifenfreigabe.

Die temporäre Seitenstreifenfreigabe soll im vorliegenden Fall im Streckenabschnitt zwischen Landesgrenze und Darmstadt-Eberstadt in Fahrtrichtung Frankfurt am Main bereits ab der Landesgrenze beginnen und in Fahrtrichtung Basel im Bereich der Anschlussstelle Heppenheim enden. Um die Einrichtung der Seitenstreifenfreigabe in Fahrtrichtung Basel über die Anschlussstelle Heppenheim hinaus zur Verbesserung der Verkehrseffizienz zu ermöglichen, laufen derzeit noch Abstimmungsgespräche zwischen Hessen Mobil und dem Bundesverkehrsministerium.

Präsident Norbert Kartmann:

Frage 842, Herr Abg. Bauer.

Alexander Bauer (CDU):

Ich frage die Landesregierung:

Nach welchen Kriterien bzw. auf welcher Grundlage können Kommunen und Landkreise eine Landesförderung für den Ausbau ihrer Radwege erhalten?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Staatsminister Al-Wazir.

Tarek Al-Wazir, Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung:

Sehr geehrter Herr Abg. Bauer, das Land fördert den Neu- und Ausbau der Radwege und der kombinierten Geh- und Radwege von Kommunen und Landkreisen mit jährlich rund 8 Millionen €. Im laufenden Jahr kommen 4 Millionen € pro Jahr aus dem Förderprodukt Nahmobilität neu hinzu. Damit steht neben Mitteln für den Bau von Rad- und Gehwegen nun auch Unterstützung für Machbarkeitsstudien, Planungsleistungen und Öffentlichkeitsarbeit zur Verfügung. Darüber hinaus unterstützt die 2016 gegründete und allen Kommunen offenstehende Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen den Austausch der Kommu-

nen, Hochschulen und Verbände. Ziel der AGNH ist es, bessere Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr zu schaffen und insbesondere durch Information einen effektiveren Mitteleinsatz zu ermöglichen.

Grundlage für die Landesförderung für den Ausbau von Radwegen für Kommunen und Landkreise sind das Entflechtungsgesetz, ehemals Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, und das Finanzausgleichsgesetz. Kriterien für die Auswahl und Priorisierung der Vorhaben sind insbesondere das Nutzenverhältnis, d. h. für welche zukünftigen Verkehrsaufkommen mit der Zuwendung ein Nutzen erzielt werden kann, die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die Netzbedeutung, d. h. welche Bedeutung die Maßnahme im Gesamtnetz der Radwege hat, und die Verbesserung der Qualität, d. h. der Umfang der qualitativen Verbesserung für die Radfahrerinnen und Radfahrer, beispielsweise durch Querungshilfen. Zusätzlich wird berücksichtigt, ob die Maßnahme eine landesweite Bedeutung hat. Dies trifft in der Regel für die hessischen Radfernwege und einige weitere überregionale Radrouten zu.

Präsident Norbert Kartmann:

Frage 843, Herr Abg. Weiß.

Marius Weiß (SPD):

Ich frage die Landesregierung:

Wer hat für Hessen an der Konferenz der Beauftragten für Informationsfreiheit in den Ländern am 13. Juni 2017 in Mainz teilgenommen?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Innenminister Beuth.

Peter Beuth, Minister des Innern und für Sport:

Herr Abgeordneter, an der Konferenz der Beauftragten für Informationsfreiheit der Länder in Mainz am 13. Juni 2017 hat kein Vertreter aus Hessen teilgenommen.

(Günter Rudolph (SPD): Es gibt ja auch kein Gesetz in Hessen! Dann braucht man auch nicht hinzugehen! Das ist logisch!)

Präsident Norbert Kartmann:

Zusatzfrage, Herr Abg. Weiß.

Marius Weiß (SPD):

Herr Minister Beuth, finden Sie es nicht auch ärgerlich, dass Hessen bei auf der Konferenz besprochenen wichtigen Themen wie Transparenz bei Geheimdiensten oder Vorgehen gegen Fake-News außen vor war, weil die Landesregierung es trotz mehrfacher Ankündigungen noch nicht bekommen hat, ein Informationsfreiheitsgesetz für Hessen vorzulegen?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Innenminister Beuth.

Peter Beuth, Minister des Innern und für Sport:

Herr Abgeordneter, wie Sie wissen und wie hier mehrfach dargelegt, wird ein Informationsfreiheitsgesetz gemeinsam mit dem Datenschutzgesetz in nächster Zeit vorgelegt werden. Da werden die entsprechenden Regelungen vorhanden sein, die am Ende einen Beauftragten für Informationsfreiheit beinhalten müssen, der dann auch an Konferenzen teilnehmen kann.

Präsident Norbert Kartmann:

Zusatzfrage, Herr Abg. Weiß.

Marius Weiß (SPD):

Herr Minister Beuth, könnten Sie das „in nächster Zeit“ etwas genauer konkretisieren?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Minister Beuth.

Peter Beuth, Minister des Innern und für Sport:

Ich gehe davon aus, dass wir noch in diesem Jahr ins Plenum kommen werden.

Präsident Norbert Kartmann:

Frage 844, Frau Abg. Alex.

Ulrike Alex (SPD):

Ich frage die Landesregierung:

Was veranlasst sie, die Prüfung der Einhaltung der Förderrichtlinien durch die Landesseniorenvertretung in deren Geschäftsstelle mit erheblichem Personalaufwand, d. h. mit jeweils zwei Vertreterinnen oder Vertretern des Hessischen Ministeriums für Soziales und Integration und des Regierungspräsidiums Gießen, durchzuführen?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Minister Grüttner.

Stefan Grüttner, Minister für Soziales und Integration:

Frau Abgeordnete, die Landesseniorenvertretung Hessen wird seit vielen Jahren von der Hessischen Landesregierung als Interessenvertretung der örtlichen Seniorenvertretungen gefördert. Die Landesregierung schätzt die Arbeit der Landesseniorenvertretung und betrachtet sie als wichtigen Partner, um die Partizipation älterer Menschen in einer älter werdenden Gesellschaft zu stärken.

Für die Förderung der Geschäftsstelle stehen pro Haushaltsjahr 83.000 € zur Verfügung – Mittel, die die Landesregierung auch in Zukunft zur Verfügung zu stellen beabsichtigt. Wie bei allen Zuwendungsempfängern müssen fachliche und haushaltsrechtliche Fragen, die im Zusammenhang mit einem Zuwendungsantrag oder mit einer Verwendungsnachweisprüfung auftreten, geklärt werden. Die im Zusammenhang mit der Förderung der Landessenioren-

vertretung entstandenen Fragen wurden vom Regierungspräsidium Gießen als Bewilligungsbehörde bearbeitet. Einige Punkte wurden zum Teil auf Wunsch der Landes seniorenvertretung im Hessischen Ministerium für Soziales und Integration erörtert.

Zum Verwendungsnachweis 2016 sowie zum Förderantrag 2017 gab es noch Klärungsbedarf. Um eine weitere zeitliche Verzögerung zu vermeiden und gegebenenfalls eine schnelle Entscheidungsmöglichkeit zu eröffnen, fand daher am 27. Juli 2017 in der Geschäftsstelle der Landes seniorenvertretung unter Beteiligung der bisher Beteiligten ein gemeinsamer Termin statt. Das ist insofern eine Entbürokratisierung, als dass man nicht mit drei verschiedenen Stellen zu unterschiedlichen Zeitpunkten reden muss.

Es waren dabei: ein Vertreter des Vorstands, Vertreterinnen des Regierungspräsidiums und eine Mitarbeiterin des Hessischen Ministeriums für Soziales und Integration. Das Gespräch war konstruktiv. Vieles konnte geklärt werden. Wenige noch offene Punkte werden zeitnah bearbeitet. Die Teilnehmenden haben ein weiteres gemeinsames Gespräch vereinbart.

Präsident Norbert Kartmann:

Zusatzfrage, Frau Abg. Alex.

Ulrike Alex (SPD):

Heißt das in der Folge, dass ein Förderbescheid 2017 noch nicht erteilt ist?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Minister Grüttner.

Stefan Grüttner, Minister für Soziales und Integration:

Die vollumfängliche Summe 2017 ist noch nicht gewährt worden. Es sind drei Abschlagszahlungen vorgenommen worden.

Präsident Norbert Kartmann:

Frage 845, Herr Abg. Quanz.

Lothar Quanz (SPD):

Ich frage die Landesregierung:

Welche konkreten Gebiete in Hessen sind von der Änderung des Bundesbaugesetzbuches und von der geänderten Baunutzungsverordnung betroffen, um in der kommunalen Zuständigkeit sogenannte „urbane Gebiete“ auszuweisen, damit auch in Industriegebieten Wohnmöglichkeiten geschaffen werden können?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Staatsminister Al-Wazir.

Tarek Al-Wazir, Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung:

Sehr geehrter Herr Abg. Quanz, mit der im Mai 2017 in Kraft getretenen Änderung des Baugesetzbuches und der Baunutzungsverordnung wurde eine neue Baugebietskategorie „urbane Gebiete“ eingeführt. Mit ihr steht den Kommunen eine weitere Möglichkeit zur Verfügung, um im Wege der Bauleitplanung eine nutzungsgemischte Stadt der kurzen Wege zu verwirklichen.

Die neue Gebietskategorie erlaubt eine räumliche Nähe von wichtigen Funktionen wie Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Bildung, Kultur und Sport. Die Idee der urbanen Gebiete ist es nicht, Wohnmöglichkeiten in Industriegebieten zu schaffen. „Urbane Gebiete dienen“ – so heißt es in der Baunutzungsverordnung – „dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören.“

Das Wohnen ist stärker als im bereits bestehenden Mischgebiet mit einer Pflicht zur Duldung der Störung durch andere Nutzungsarten belastet. Wer im „urbanen Gebiet“ lebt, lässt sich darauf ein, dass es durch Gewerbe oder den Betrieb auf Sportplätzen auch einmal lauter wird.

Die neue Gebietskategorie kann grundsätzlich sowohl bei der Planung einer erstmaligen Bebauung als auch bei der Überplanung bebauter Bereiche zur Anwendung kommen. Trotz der missverständlichen Bezeichnung „urbanes Gebiet“ kann das in allen Städten und Gemeinden geschehen. Die im Vergleich zum Misch- und Kerngebiet flexiblere Nutzungsmischung könnte auch im Zentrum einer kleineren Stadt oder Gemeinde ihre planerische Rechtfertigung haben. Welche konkreten Flächen in Hessen für das „urbane Gebiet“ infrage kommen, ließe sich, wenn überhaupt, nur durch eine Umfrage bei allen hessischen Gemeinden ermitteln.

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Kollege Quanz stellt eine Zusatzfrage.

Lothar Quanz (SPD):

Herr Minister, wenn ich das richtig verstanden habe, heißt das, dass man in ländlichen Regionen durchaus aufgrund der kommunalen Zuständigkeit dafür sorgen könnte, mit einem vereinfachten Verfahren in Industriegebieten Wohnmöglichkeiten zu schaffen?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Minister.

Tarek Al-Wazir, Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung:

Herr Abgeordneter, das Wort „Industriegebiet“ stört mich da ein wenig. Denn, wie gesagt, es ist nicht so, dass man jetzt auf einmal im Industriegebiet wohnen soll. Vielmehr geht es darum, etwas zu schaffen, was noch ein wenig – ich darf das einmal untechnisch sagen – über das bisherige Mischgebiet hinausgeht.

Präsident Norbert Kartmann:

Damit kommen wir zu **Frage 846** des Herrn Abg. Eckert.

Tobias Eckert (SPD):

Ich frage die Landesregierung:

Plant sie Veränderungen am bisherigen System des sogenannten Bäderpfennigs?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Finanzminister.

Dr. Thomas Schäfer, Minister der Finanzen:

Herr Abg. Eckert, die besonderen Belastungen der Heilkurorte werden in Hessen seit dem Jahr 2001 in Form einer besonderen Finanzausweisung im System des Kommunalen Finanzausgleichs berücksichtigt. Das war über viele Jahre ein Betrag von 11,5 Millionen € jährlich.

Im Zuge der Neuordnung des Kommunalen Finanzausgleichs ist dieser Betrag von 11,5 Millionen € im Jahr 2016 auf 13 Millionen € aufgestockt worden. Zugleich wurden die Zuweiskriterien modifiziert. Es werden nur noch kreisangehörige Gemeinden gefördert. Das Zuweiskriterium Übernachtungszahlen wurde begrenzt. Mit Ober- und Untergrenzen soll Fehlanreizen entgegengewirkt werden. Der Aspekt der medizinischen Wertschöpfung wird stärker berücksichtigt. Vor allem wird den Bedarfen in kleineren Kurorten stärker entsprochen.

Wir haben mit dem neuen Kommunalen Finanzausgleich ein neues System etabliert. Wir gehen davon aus, dass wir eine Evaluierung auch unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich vorliegenden Bemerkungsnummer 43 des Hessischen Rechnungshofs zu der Haushaltsrechnung für das Jahr 2014 durchführen werden. Wir werden alle diese Gesichtspunkte im Rahmen der Evaluierung des Kommunalen Finanzausgleichs mit einbeziehen.

Strich darunter: Kurzfristig plant die Landesregierung keine Veränderung.

Präsident Norbert Kartmann:

Frau Kollegin Ravensburg stellt eine Zusatzfrage.

Claudia Ravensburg (CDU):

Herr Minister, ich glaube, meine Heimatstadt Bad Wildungen ist mit 1,4 Millionen Übernachtungen das größte hessische Heilbad. Sie ist natürlich auf den Bäderpfennig angewiesen. Liegen Ihnen Erkenntnisse vor, wie Bad Wildungen durch die Reform des Kommunalen Finanzausgleichs beim Bäderpfennig profitieren konnte?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Minister.

Dr. Thomas Schäfer, Minister der Finanzen:

Ich muss ein bisschen in meinen Aufzeichnungen wühlen. – Bad Wildungen hat im Jahr 2015, also unter Geltung der

ursprünglichen Regelung, von dem Bäderpfennig mit 2,7 Millionen € profitiert. Im Jahr 2017 waren es 3,2 Millionen €. Infolge der Neuregelung kam es also zu einer Steigerung um knapp 20 %.

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Kollege Eckert stellt eine Zusatzfrage.

Tobias Eckert (SPD):

Herr Minister, Sie haben unter anderem schon auf die Empfehlungen des Landesrechnungshofs hingewiesen. Dort wird empfohlen, diese Förderung abzuschaffen. Sie haben gerade gesagt: Wir warten, bis wir das insgesamt evaluiert haben. – Könnten Sie aber zu dieser speziellen Forderung aus Sicht der Landesregierung Stellung nehmen? Ist das eine Forderung, der die Landesregierung beiträgt, oder weist sie das, ebenso wie ich, entschieden zurück?

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Finanzminister Dr. Schäfer.

Dr. Thomas Schäfer, Minister der Finanzen:

Ich würde mit der gebotenen Höflichkeit gegenüber dem Rechnungshof eine solche Formulierung nicht wählen wollen. Aber Sie sehen, dass wir die Neuordnung des Kommunalen Finanzausgleichs als ein Gesamtkunstwerk betrachten, bei dem das Herausgreifen einzelner Elemente nicht gerechtfertigt erscheinen würde. Deshalb werden wir auch die Argumente des Hessischen Rechnungshofs in eine Gesamtevaluierung in der neuen Legislaturperiode einzubeziehen haben. Wir werden sicherlich gemeinsam einen Weg finden, diese Argumente in der gebotenen Weise zu wägen.

Präsident Norbert Kartmann:

Es folgt **Frage 847** des Herrn Abg. Dr. Blechschmidt.

Dr. Frank Blechschmidt (FDP):

Herr Präsident, danke. – Ich frage die Landesregierung:

Was tut sie gegen die Verbreitung multiresistenter Keime in Gewässern, die durch gereinigtes Abwasser aus Kläranlagen gespeist werden?

Präsident Norbert Kartmann:

Frau Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, Frau Ministerin Hinz, bitte.

Priska Hinz, Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz:

Herr Abgeordneter, die Anzahl der Keime kann durch eine weiter gehende Reinigungsstufe an Kläranlagen erheblich reduziert werden. Für derartige Reinigungsstufen stehen grundsätzlich Fördermittel des Landes zur Verfügung. Die

hierfür maßgebende Förderrichtlinie wurde am 24. Juli 2017 im „Staatsanzeiger“ veröffentlicht.

Ozonanlagen beseitigen Keime und Spurenstoffe hierbei besonders effektiv. Sie benötigen aber eine zusätzliche Nachreinigung durch eine Filterstufe.

Herkömmliche Reinigungsanlagen mit zwei oder drei Reinigungsstufen eignen sich hingegen nicht zum Herausfiltern antibiotikaresistenter Keime. Für ein Pilotvorhaben des Abwasserverbandes Bickenbach, Seeheim-Jugenheim wurden am 16. August 2017 Landesmittel in Höhe von 2,74 Millionen € bewilligt. Eine weitere Pilotmaßnahme soll in Kürze gefördert werden. In beiden Fällen ist eine Ozonierung des Abwassers vorgesehen.

Außerdem wird in der Kläranlage des Abwasserverbandes Langen-Egelsbach-Erzhausen derzeit im Rahmen einer großtechnischen Versuchsanlage ein Projekt durchgeführt, das unter anderem die weiter gehende Entfernung antibiotikaresistenter Keime zum Gegenstand hat. Das Forschungsprojekt startete im Oktober 2015. Es wird voraussichtlich Mitte 2018 abgeschlossen werden. Das Land fördert das Vorhaben mit 877.500 €.

Allerdings können derartige Reinigungsstufen nur die Einträge aus Kläranlagen vermindern, nicht aber die aus Mischwasserentlastungsanlagen. Außerdem werden resistente Keime auch durch die Abschwemmung von Fäkalien aus der Tierhaltung, in der in erheblichem Umfang Antibiotika eingesetzt werden, in die Gewässer eingetragen.

Die Ausstattung der Kläranlagen mit einer vierten Reinigungsstufe, die mit hohen Kosten verbunden wäre, würde den Eintrag multiresistenter Keime in die Gewässer somit nur verringern, aber nicht vermeiden. Daher sind aus Sicht der Landesregierung Maßnahmen wie eine bewusste Antibiotikaabgabe in der Humanmedizin sowie eine Reduzierung der Antibiotikaabgabe in der Tierhaltung geeignet und erforderlich, um die geschilderte Problemlage abzumildern. Es ist immer sinnvoller, die Vermeidung an der Quelle zu suchen. Man sollte nicht immer auf die End-of-Pipe-Lösungen setzen.

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Dr. Blechschmidt stellt eine Zusatzfrage.

Dr. Frank Blechschmidt (FDP):

Frau Ministerin, vorab möchte ich erst einmal für die sehr ausführliche Antwort herzlich danken. Ich habe dann eine konkrete Frage: Gibt es für den Eschbach Planungen, die eine zukünftige Gefährdung ausschließen?

Präsident Norbert Kartmann:

Frau Ministerin Hinz.

Priska Hinz, Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz:

Mir ist derzeit keine Planung des Abwasserverbandes oder der dortigen Kommunen bekannt.

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Dr. Blechschmidt stellt noch eine Zusatzfrage.

Dr. Frank Blechschmidt (FDP):

Frau Ministerin, last, but not least, wie hoch schätzt die Landesregierung derzeit die Gefahr ein, dass sich ältere oder kranke Menschen an solchen Gewässern anstecken können?

Präsident Norbert Kartmann:

Frau Ministerin Hinz.

Priska Hinz, Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz:

Die Gefahr ist nach Ansicht der Landesregierung derzeit nicht besonders groß. Denn wir gehen davon aus, dass aus solchen Gewässern nicht zwangsläufig mehrere Liter getrunken werden.

Das Trinkwasser in Hessen ist sehr gut. Es wird auch permanent überprüft. Man kann das Leitungswasser mindestens ebenso gut trinken wie das Mineralwasser. In der Regel wird es sogar noch stärker als Mineralwasser kontrolliert.

Präsident Norbert Kartmann:

Meine Damen und Herren, damit beschließe ich für heute die Fragestunde.

(Die Fragen 851 bis 853, 855, 860 bis 862 und die Antworten der Landesregierung sind als Anlage beigefügt. Die Fragen 848 bis 850, 854, 856 bis 859, 863 und 864 sollen auf Wunsch der Fragesteller in der nächsten Fragestunde beantwortet werden.)

Ich rufe **Tagesordnungspunkt 2** auf:

Regierungserklärung des Hessischen Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung betreffend „Schnell – und klimafreundlich ans Ziel. Hessen wird Vorreiter zukunftsfähiger Mobilität“

Die Fraktionsredezeit beträgt 20 Minuten, ebenso die Orientierungszeit der Regierung. Die Reihenfolge der Redner nenne ich Ihnen, nachdem der Minister geredet hat. – Herr Minister, Sie haben das Wort.

Tarek Al-Wazir, Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung:

Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! In diesen Tagen wird intensiv diskutiert, wie viele Schadstoffe Dieselmotoren ausstoßen und warum alternative Antriebe noch so wenig verbreitet sind. Wir streiten über Software-Updates, Hardware-Updates und über die Sinnhaftigkeit von Ausstiegsszenarien.

Das ist ohne Zweifel eine wichtige Debatte, die sich allerdings meistens um die Fehler der Vergangenheit und deren Beseitigung in der Gegenwart dreht. Dabei müsste eigentlich allen klar sein, dass unser Mobilitätssystem insgesamt in der Zukunft in eine verfahrenere Situation geraten wird; denn es basiert zum großen Teil auf fossilen Antriebstechnologien.

nologien, und diese werden angesichts von Klimawandel und Luftverschmutzung immer weniger tragbar.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der CDU)

Doch während kalifornische Internetgiganten das Auto gerade ganz neu denken, während Tesla zeigt, dass E-Mobilität zum Kultartikel taugt, und die Deutsche Post mit ihren – notgedrungen – selbst entwickelten und selbst gebauten Elektrotransportern glänzende Geschäfte erwartet, haben deutsche Hersteller ihre Ingenieure lieber daran gesetzt, Abgaskontrollen zu überlisten, um noch ein paar Jahre in ihren eingefahrenen Spuren weiterrollen zu können.

Das könnte am Ende dazu führen, dass die deutsche Autoindustrie schlicht abgehängt wird. Da es sich bei der Autoindustrie um Deutschlands wichtigste Industrie handelt, darf das einfach nicht passieren.

(Beifall bei der CDU und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Ich bin jedoch ein grundoptimistischer Mensch und deshalb überzeugt davon, dass der Dieselskandal langfristig auch sein Gutes haben kann. Er kam hoffentlich noch rechtzeitig genug, um die nötigen Veränderungsprozesse in der deutschen Autoindustrie anzustoßen; denn der Weltmarkt ändert sich gerade grundlegend. Wer die Produkte der Zukunft, vor allem umwelt- und klimafreundliche Elektrofahrzeuge, nicht liefern kann, der kann seine Position schnell verlieren – siehe Nokia.

(Michael Boddenberg (CDU): Die sind jetzt wieder da!)

Aber nicht nur die deutsche Autoindustrie muss sich verändern, sondern das gilt für unser gesamtes Mobilitätssystem. Der Treibhauseffekt lässt weltweit Meeresspiegel ansteigen, Böden versalzen, fruchtbares Ackerland erodieren; er schürt Kriegsgefahren und treibt Wanderungsbewegungen an.

Jetzt können Sie die Frage stellen: Was hat das mit einer Regierungserklärung über Mobilität zu tun? – Ich sage Ihnen: Das hat sehr viel damit zu tun. Mobilität hat großen Anteil am Ausstoß von Schadstoffen und vor allem von Treibhausgasen. In Hessen beträgt der Anteil ein Drittel. Die Luftqualität in den Innenstädten ist ein Problem; Verkehrslärm verursacht Gesundheitsschäden. Die fossilen Reserven sind endlich. Kurz gesagt: Das bisherige Verkehrssystem erweist sich zunehmend als Sackgasse. Wenn wir weiterhin Mobilität für alle sichern wollen – und das wollen wir –, dann muss uns das klar werden.

(Beifall bei der CDU und bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Wie aber kommt man aus einer Sackgasse wieder heraus? – Nur mit einer Wende, aber nicht als Kehrtwende zurück in eine Zeit, als Reisen noch ein Privileg war, sondern als Aufbruch in ein anderes Verkehrssystem, das mehr Mobilität mit mehr Komfort und mehr Produktivität verbindet, aber weniger Belastungen verursacht. An Hessen führt bekanntlich kein Weg vorbei. Wir kennen aber auch die Kehrseite der Medaille, gerade im Ballungsraum Rhein-Main mit dem verkehrsreichsten Autobahnkreuz, dem größten Flughafen und dem wichtigsten Bahnhof Deutschlands.

Genau deshalb hat unser Bundesland geradezu die Aufgabe, Vorreiter einer klima- und umweltfreundlichen Mobili-

tät zu werden. Schließlich lebt Hessen zu einem beträchtlichen Teil vom Verkehr: Die Lufthansa, die Deutsche Bahn, Fraport, das VW-Werk Kassel und Opel in Rüsselsheim gehören zu unseren größten Arbeitgebern. Wir wollen, dass diese Firmen auch in Zukunft hier in Hessen für Beschäftigung sorgen, ebenso wie kleinere Unternehmen und neue Firmen mit innovativen Ideen.

Natürlich wollen wir auch in Zukunft Freunde und Verwandte besuchen können, in andere Länder reisen und Gäste aus aller Welt empfangen. Dafür brauchen wir nachhaltige Mobilität. Sie ist möglich; ihre Ansätze entstehen schon. Die Hessische Landesregierung will, dass unser ganzes Land davon profitieren kann – die Stadt Frankfurt ebenso wie der Werra-Meißner-Kreis.

(Beifall bei der CDU und bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Eine solche Mobilität ist im Sinne der Bürgerinnen und Bürger. In den Ballungsräumen sind immer weniger von ihnen auf ein bestimmtes Verkehrsmittel fixiert. Sie wollen heute mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, um sich fit zu halten, morgen mit der S-Bahn, um unterwegs schon etwas Arbeit zu erledigen, und übermorgen wieder mit dem Auto, weil sie auf dem Heimweg noch einkaufen möchten. Für immer weniger junge Leute ist das Auto ein Statussymbol; sie wollen es bei Bedarf nutzen, aber nicht unbedingt auch besitzen.

Große und kleine Hersteller sind dabei, das Auto neu zu erfinden. Sie investieren enorme Summen in autonomes Fahren, in neue Antriebe und Speichersysteme, in die Einbettung in das Internet der Dinge. In den Großstädten etablieren sich Carsharing und Leihfahrrad-Systeme. Apps und Internetdienste machen das Smartphone zum Fortbewegungsmittel.

Nutzen wir diese Trends, bahnen wir ihnen den Weg. Der Schlüssel dazu ist die intelligente Verknüpfung der Verkehrsträger mithilfe digitaler Technologie. Verwirklichen wir ein digital vernetztes Verkehrssystem, das jeden jederzeit schnell und klimaschonend an sein Ziel bringt.

(Beifall bei der CDU und bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Ich bin davon überzeugt, dass Hessen dafür die besten Voraussetzungen hat – gerade weil der Verkehr hier eine größere Rolle spielt als in jedem anderen Flächenland. Denn hier konzentriert sich die Kompetenz, Waren- und Verkehrsströme zu managen. Hier kreuzen sich nationale und kontinentale Verkehrswege; Schienen und Straßen sind weit überdurchschnittlich belastet. Lösungen, die hier funktionieren, haben ihren Praxistest definitiv bestanden. Und funktionierende Lösungen sind weltweit gefragt. Hessen kann hier sein besonderes Know-how ausspielen. Auch deshalb wollen wir Vorreiter einer klimafreundlichen und modernen Mobilität werden.

(Beifall bei der CDU und bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Stellen wir uns einmal Hessen im Jahr 2035 vor: Wenn Sie in 18 Jahren morgens von Wiesbaden oder Gießen, Frankenberg oder Grasellenbach nach Frankfurt möchten, dann könnten Sie sich zu Hause von einem selbst fahrenden Auto abholen lassen, das Sie bei Ihrem Verkehrsverbund bestellt haben.

(Zuruf von der CDU: Das will ich aber gar nicht!)

Auf der Autobahn fädelt es sich dann auf eine eigene Spur ein, auf der nur autonome Fahrzeuge unterwegs sind. Diese kommunizieren untereinander, weichen sich gegenseitig aus, warnen sich und organisieren den Verkehrsfluss mithilfe künstlicher Schwarmintelligenz. Der E-Motor surrt leise. Während Sie E-Mails oder Unterlagen lesen, denken Sie vielleicht noch mit leichtem Schaudern an den Berufsverkehr von vor zwei Jahrzehnten.

Das Fahrzeug liefert Sie an der Zieladresse ab oder, noch besser, an einer Mobilitätsstation, wo Sie auf die U-Bahn umsteigen; denn auch in 20 Jahren wird es in den Innenstädten eng sein. Vielleicht steigen Sie – je nach Wetter und Belieben – um aufs elektrisch unterstützte Leihfahrrad, schließlich gibt es ein Netz von Raddirektwegen. Was für Sie am schnellsten und bequemsten ist, hat Ihre Smartphone-App ermittelt. Sie brauchen keine Fahrpläne mehr zu wälzen und keine Tarife zu vergleichen.

Auf dem Land übernehmen autonome Fahrzeuge, z. B. im dörflichen Carsharing, die Schülerbeförderung und lösen die Mobilitätsprobleme vieler älterer Menschen. Der Lieferverkehr in den Innenstädten ist leiser und sauberer, dank intelligenter Logistik: Elektrische Lkw beliefern Mikrodepots in den Randgebieten, für die Feinverteilung sorgen elektrisch unterstützte Lastenfahrräder. Digitale Disponenten stimmen die Lieferrouten so ab, dass Leerfahrten auf ein Minimum begrenzt werden. Die Luft ist besser geworden, die Lebensqualität gestiegen. Es gibt wahrscheinlich mehr Mobilität als heute, aber sie belastet weniger.

Meine Damen und Herren, das sind keine Spinnereien eines grünen Verkehrsministers, sondern Einschätzungen von Experten, Managern und Wissenschaftlern, gewonnen aus Befragungen durch das House of Logistics and Mobility und das Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik.

So unterschiedliche Verbände wie der ADAC und der VCD haben daran mitgewirkt, aber auch Unternehmen wie Opel, Lufthansa, Metro und Google, die auf solche Prognosen ihre Investitionspläne gründen und deshalb nicht zu Träumereien neigen.

Gewiss: Das eine mag früher Wirklichkeit werden als 2035, das andere später und manches vielleicht überhaupt nicht. Worauf es ankommt, ist die Richtung, in die es geht, und die wird sehr deutlich. Eine davon stammt vom ADAC. Ich will daraus nur einen Satz zitieren:

Wir stehen vor ähnlichen Umwälzungen wie nach der Erfindung des Autos vor 125 Jahren.

Wie geht das Land Hessen mit diesen Umwälzungen um? Was haben wir bereits angebahnt? Worauf können wir aufbauen?

Ein Fundament habe ich bereits vor drei Jahren in meiner ersten Regierungserklärung angesprochen, nämlich die Energiepolitik. Ohne einen Ausbau der erneuerbaren Energien kann es keine umwelt- und klimaschonende Mobilität geben.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der CDU)

Ein mit Braunkohlestrom betriebenes Elektroauto verlagert nur die Emissionen vom Auspuff zum Schornstein. Deshalb ist die Energiepolitik ein Schwerpunkt der Arbeit dieser Landesregierung.

Das zweite Fundament der neuen Mobilität ist die Digitalisierung unserer Lebens- und Arbeitswelt, eine technologische Revolution, ohne die autonome Fahrzeuge und vernetzte Systeme nicht denkbar sind. Wie Hessen diese Entwicklung mitgestalten will, das ist Thema der Strategie „Digitales Hessen“, die ich im letzten Jahr in einer Regierungserklärung vorgestellt habe. Die heutige Regierungserklärung zur Mobilität vollendet damit den Dreiklang.

(Janine Wissler (DIE LINKE): Ein Poet!)

Selbstverständlich war die Landesregierung in der Verkehrspolitik seit 2014 alles andere als untätig. Ich will das an dieser Stelle noch einmal feststellen.

Den hessischen Verkehrsverbänden stellt die neue Finanzierungsvereinbarung bis 2021 fast 4 Milliarden € zur Verfügung, knapp 800 Millionen € im Jahr und damit 24 % mehr, als in der letzten Finanzierungsvereinbarung zugesagt worden war.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der CDU)

Damit ist es z. B. möglich, Schienenangebote auch bei sinkenden Bevölkerungszahlen im ländlichen Raum zu erhalten und an manchen Stellen sogar auszuweiten. Es ist z. B. erstmals möglich – das ist ein lang gehegter Traum, ich gebe es zu; ich fordere das, solange ich mich erinnern kann; ich gehöre zwar nicht mehr der Grünen Jugend an, aber ich kann mich noch daran erinnern, dass ich das damals schon forderte –, dass ab dem nächsten Fahrplanwechsel die S-Bahnen im RMV-Gebiet am Wochenende auch nachts durchfahren. Im Dezember geht es los, meine sehr verehrten Damen und Herren.

Seit diesem Schuljahr gibt es das Schülerticket Hessen. Über eine Viertelmillion junger Hessinnen und Hessen haben es schon. Das Schülerticket ermöglicht bequeme Mobilität.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der CDU)

Das erschließt den Bussen und Bahnen neue Nutzerinnen und Nutzer und erspart Müttern und Vätern Elterntaxi-Dienste. Das gibt es nur in Hessen. Dies gilt ebenso vom Jahreswechsel an für das landesweite Jobticket für 145.000 Bedienstete des Landes Hessen.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der CDU)

Auch mit der Infrastruktur geht es nach langem Stillstand voran. Wichtige Schienenprojekte werden realisiert, um den völlig überlasteten Eisenbahnknoten Frankfurt an die Anforderungen des 21. Jahrhunderts anzupassen. Jahrelang wurde über das Maßnahmenpaket Frankfurt/RheinMain plus nur geredet, jetzt wird gehandelt. Im November war Baubeginn für die S-Bahn-Station Gateway Gardens, Anfang Juni der Spatenstich zum Ausbau des Homburger Damms in Frankfurt. Dies war der Auftakt einer Reihe weiterer Maßnahmen wie der Nordmainischen S-Bahn und der Regionaltangente West. Das sind alles lange diskutierte Projekte in der Region, die jetzt endlich konkrete Formen annehmen.

Das gilt auch für ein anderes Projekt. Die Bahn plant noch in diesem Jahr den Spatenstich für ein Projekt, über das geredet wird, solange ich mich erinnern kann, nämlich für den viergleisigen Ausbau der S 6 von Frankfurt-West nach Bad Vilbel.

Auch die dringend benötigten Neu- und Ausbaustrecken Frankfurt – Fulda und Frankfurt – Mannheim sind endlich im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans verankert. Alles in allem will die Bahn in den nächsten Jahren und Jahrzehnten in Hessen rund 12 Milliarden € in zwölf Projekte investieren. Das ist ein wesentliches Ergebnis des Drucks, den die jetzige Landesregierung aufgebaut hat und aufrechterhalten wird, meine sehr verehrten Damen und Herren.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der CDU)

Natürlich kümmern wir uns auch um den Straßenbau. Dabei gilt der Grundsatz: Sanierung vor Neubau. Wir werden die bestehenden Straßen sanieren, und zwar systematisch. Mit unserer auf sieben Jahre angelegten Sanierungsoffensive wenden wir 385 Millionen € für 540 Einzelmaßnahmen auf.

2017 beträgt der Landesstraßenbauetat unter dem Strich 99 Millionen €. Gestern hat das Kabinett den Haushaltsentwurf für den kommenden Doppelhaushalt beschlossen. 2018 werden es 110 Millionen € sein, im Jahr darauf 120 Millionen €, bei einem Sanierungsanteil von weit über 80 %.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der CDU)

Damit wir dieses Geld auch verbauen können, haben wir auch die Planungsmittel für den Bundes- und Landesstraßenbau beträchtlich erhöht.

Im letzten Jahr wurden insgesamt 750 Millionen € Bundesmittel für den Erhalt, den Neu- und den Ausbau sowie für den Betrieb von Autobahnen und Bundesstraßen in Hessen ausgegeben. Damit kommt Hessen auf Platz 4, direkt nach den deutlich größeren Ländern Bayern, Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg, aber beispielsweise deutlich vor Niedersachsen. Über die Hälfte dieser Mittel wurde in Erhaltungsmaßnahmen investiert. Das ist dringend notwendig, weil wir wegen der Versäumnisse vergangener Jahrzehnte schon die ersten Verkehrseinschränkungen erleben, z. B. auf der Bergshäuser Brücke der A 44 zwischen Bunnatal und Kassel und der Salzachtalbrücke der A 66 in Wiesbaden. Wir gehen die Probleme jetzt Brücke für Brücke an.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der CDU)

Meine Damen und Herren, die Summe des Landesgeldes aus Landesstraßenbau- und Planungsmitteln wird 2018 177 Millionen € und 2019 188 Millionen € erreichen. Das ist der höchste Stand, den es jemals in Hessen gab.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der CDU)

Meine sehr verehrten Damen und Herren, Sie sehen, wir können auch Beton – da, wo es sinnvoll ist.

(Heiterkeit und Beifall bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN und der CDU – Zuruf der Abg. Janine Wissler (DIE LINKE))

Eine kluge Mobilitätspolitik denkt aber weiter als bis zur nächsten Leitplanke; denn zur Mobilität gehört nicht nur das Auto. Mobilität beginnt beim Zu-Fuß-Gehen. Wir betrachten Passanten und Radfahrer als gleichberechtigte Teilnehmer des Verkehrs. Sie brauchen ebenfalls gute und

sichere Wege. Sie müssen bequem in Busse und Bahnen wechseln können.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der CDU)

Viele hessische Kommunen haben schon vorbildliche Ansätze hierzu entwickelt. Damit diese Schule machen und sich noch weiter verbessern, haben wir die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen gegründet, der schon knapp die Hälfte der Kommunen angehört.

Natürlich gibt es auch finanzielle Förderung. Für kommunale Fuß- und Radwege stellen wir 8 Millionen € im Jahr zur Verfügung. Für kommunale Nahmobilitätsprojekte stellen wir 4 Millionen € in diesem Jahr zur Verfügung. 2018 werden es voraussichtlich sogar 5,5 Millionen € sein, die ab sofort beantragt werden können.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der CDU)

Wir engagieren uns verstärkt für die Elektromobilität. Der Entwurf des Doppelhaushalts sieht Fördermittel von fast 7 Millionen € pro Jahr vor. Im Jahr 2015 waren es noch 1 Million €. Hessen ist das erste Bundesland mit einem eigenen Förderprogramm für Elektrobusse. Den ersten Förderbescheid für einen Elektrobuss habe ich vor wenigen Wochen in Fulda übergeben, der Bescheid für Frankfurt folgt nächste Woche.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der CDU)

Wir unterstützen die Landeshauptstadt Wiesbaden bei ihrem Vorhaben, ihre komplette Dieselflotte binnen vier Jahren zu elektrifizieren. Dies ist nach unserer Kenntnis bisher ein europaweit einzigartiges Vorhaben. Außerdem unterstützen wir mit voller Kraft die Citybahn in Wiesbaden, die mein Amtsvorgänger noch verhindert hat.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der CDU)

Heute haben wir auf mobileshessen2020.de eine Onlinekarte der E-Ladestationen in Hessen freigeschaltet. Hessen ist nach einer Erhebung des Bundesverbandes der Energie- und Wasserwirtschaft mit 104 öffentlichen Ladestationen pro einer Million Einwohner nach Baden-Württemberg auf Rang 2 der Flächenländer. Aber das reicht bei Weitem nicht. Wir unterstützen daher Energieversorger beim Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur. Schade, dass es erst den Dieselskandal gebraucht hat, damit auch der Bund flächendeckend in E-Busse und Ladeinfrastruktur investiert. Trotzdem ist es gut, dass das jetzt ein bundesweites Vorhaben ist.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der CDU)

Meine sehr verehrten Damen und Herren, selbstverständlich sind auch unsere Bemühungen um den Fluglärmschutz ein Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität. Die vielen kleinen Detailmaßnahmen des aktiven Lärmschutzes, aber auch die großen wie die Lärmpausen und die Lärmobergrenze haben das Ziel, die Entwicklung des Frankfurter Flughafens in Einklang zu bringen mit den berechtigten Anliegen der Anwohner.

Wir haben schon viel für ein zukunftsfähiges Verkehrssystem getan, und wir haben noch viel vor. An dieser Stelle will ich Sie einladen, am 15. September auf dem Hessi-

schen Mobilitätskongress in den Dialog zu kommen, weil ich ausdrücklich sagen möchte: Unsere Strategie ist auf der Basis des Zukunftsbildes, das wir aus der Befragung von Experten gewonnen haben, entwickelt. Darüber wollen wir in Dialog kommen, mit Politik, mit Wirtschaft, mit Gewerkschaften, mit der Gesellschaft insgesamt. Die Leitgedanken sind:

Mobilität ist Daseinsvorsorge; denn sie ist Voraussetzung sozialer Teilhabe. Daher ergänzen wir das privatwirtschaftliche Angebot da, aber nur da, wo der Markt versagt.

Wir bauen unsere Infrastruktur weiter aus zur Grundlage effizienter, vernetzter und umweltschonender Mobilität.

Fuß- und Radverkehr stehen am Anfang und am Ende jeder Mobilitätskette. Wir begreifen die Nahmobilität als integralen Bestandteil des Verkehrssystems und entwickeln sie gemeinsam mit den Kommunen.

Wir verstehen Mobilitätspolitik als Wirtschaftspolitik. Moderne Mobilität verschafft Wettbewerbsvorteile.

Und natürlich ist Mobilitätspolitik auch Klimapolitik.

Konkret heißt das: Mit dem Klimaschutzplan 2025 stellt alleine das Verkehrsministerium in den nächsten Jahren über 21 Millionen € bereit für klimafreundliche Mobilität, z. B. für das Konzept eines Radschnellwegenetzes in den Ballungsräumen Rhein-Main, Gießen/Marburg und Kassel; für Ruftaxis und andere Modellprojekte für den ÖPNV in dünn besiedelten Regionen – Teil dieser Strategie ist auch das Fachzentrum Mobilität im ländlichen Raum, das seit Juni im HoLM als gemeinsames Projekt von RMV und NVV arbeitet –; oder für emissionsfreie City-Logistik, etwa mit Elektrotaxis, Lasten-Pedelecs und Elektrolieferwagen.

Ich will Ihnen ausdrücklich sagen: Gerade in der Nahmobilität und bei Bussen und Bahnen kommt es sehr auf die Kommunen an. Sie brauchen dafür finanzielle Planungssicherheit. Das Land wird daher die nach 2019 wegfallenden Bundesgelder aus dem alten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz aus eigenen Mitteln ersetzen und noch etwas aufstocken. Mit einem hessischen Mobilitätsförderungsgesetz werden wir für kommunale Verkehrsinfrastruktur mindestens 100 Millionen € im Jahr zur Verfügung stellen.

(Beifall bei der CDU und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wir halten dabei an der hälftigen Aufteilung zwischen Maßnahmen zum Ausbau von Bussen und Bahnen und dem kommunalen Straßenbau fest. Nur so werden die Landesanteile an den großen S-, U- und Stadtbahn-Vorhaben der nächsten Jahre zu stemmen sein. Damit können aber auch Radwege an innerstädtischen Straßen gefördert und bessere Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln geschaffen werden.

Wenn der beim ersten Dieselpfahl vereinbarte Fonds für besonders belastete Städte vom Bund eingerichtet wird, dann sind wir vorbereitet. Den hessischen Anteil wollen wir nutzen für unser Fachzentrum für nachhaltige urbane Mobilität, das den Kommunen hilft, passende Lösungen zu finden; zur Förderung von Mobilitätsstationen, die Carsharing-Plätze und Bus- oder Bahnhofstestellen kombinieren; zum weiteren Ausbau der Radwege. In unseren Ballungsräumen – davon bin ich fest überzeugt – muss bis 2035 ein Netz von Radschnellwegen entstehen. Denn oft wird vergessen, dass die Elektromobilität in einem Bereich schon

längst den Durchbruch geschafft hat, nämlich bei E-Bikes und Pedelecs; und die Infrastruktur muss darauf reagieren.

(Beifall bei der CDU und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Diese Maßnahmen aus dem Dieselfonds wirken natürlich nicht sofort. Deswegen braucht es auch kurzfristige Maßnahmen. Ich will an dieser Stelle ausdrücklich sagen: Die Luft in unseren Innenstädten muss besser werden. Gleichzeitig will die Landesregierung keine generellen Fahrverbote.

(Beifall bei der CDU und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Hier müssen der Bund und die verantwortliche Autoindustrie wirksame Maßnahmen ergreifen. Ich bin sehr sicher, dass allen hier bewusst ist, dass Länder und Kommunen an dieser Stelle nicht alleingelassen werden dürfen.

(Beifall bei der CDU und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Zurück in die Zukunft in Hessen: Im innerstädtischen Lieferverkehr müssen wir die Potenziale von Lastenrädern nutzen, damit nicht immer mehr Transporter die Straßen verstopfen.

Stichwort: Infrastruktur. Echten Ausbaubedarf haben wir vor allem auf der Schiene. Deshalb werden wir unseren Druck auf den Bund und die Bahn hoch halten, die angebahnten Projekte zu realisieren. Daneben geht es auch um Maßnahmen im Schienenknoten Frankfurt, um ihn leistungsfähiger zu machen.

Ich will ausdrücklich sagen: Im Regionalverkehr müssen wir prüfen – über die Regionaltangente West hinaus, wobei man die erst mal hinkriegen muss –, ob ein zentral auf Frankfurt ausgerichtetes Netz noch ausreicht oder ob wir mittelfristig einen Schienenring um Frankfurt brauchen. Ich bin sicher, dass auf Dauer kein Weg daran vorbeiführt.

(Beifall bei der CDU und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Abg. Thorsten Schäfer-Gümbel und Elke Barth (SPD))

Wir werden die temporäre Seitenstreifenfreigabe und Verkehrstelematik weiter ausbauen und das Baustellenmanagement weiter verbessern, um unsere Straßen so effizient wie möglich zu nutzen. Aber uns muss klar sein, dass wir die Probleme des Straßenverkehrs nicht alleine auf der Straße lösen können. Natürlich gibt es den Handwerker, der mit seinem Material und Werkzeug nicht die S-Bahn nehmen kann. Wir werden auch niemals überall Schienenanschlüsse haben. Deswegen sage ich denen, die sich ein Leben ohne Auto nicht vorstellen wollen oder es aus guten Gründen nicht können: Nur wenn die Verkehrswende Erfolg hat, werden Sie in Zukunft noch Platz auf der Straße haben, um Auto zu fahren.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, Mobilität ist ein Grundbedürfnis moderner Gesellschaften und Voraussetzung sozialer Teilhabe. Bewegungsfreiheit zählt zu den elementaren Freiheitsrechten. Wir wollen diese Mobilität sichern, schnell und klimafreundlich – für alle und auf Dauer. Und deshalb wird Hessen Vorreiter zukunftsfähiger Mobilität. – Vielen Dank.

(Anhaltender Beifall bei der CDU und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Präsident Norbert Kartmann:

Damit ist die Regierungserklärung abgegeben. Die Fraktionen der Opposition haben zwei Minuten mehr Redezeit, also 22 Minuten.

Ich eröffne die Aussprache und erteile Herrn Abg. Schäfer-Gümbel für die Fraktion der SPD das Wort.

Thorsten Schäfer-Gümbel (SPD):

Herr Präsident, meine sehr verehrten Kolleginnen und Kollegen! Ich habe mich sehr gefreut, als ich im Juni dieses Jahres gehört habe, dass in der nächsten Parlamentswoche eine Regierungserklärung zur Zukunft der Verkehrs- und Mobilitätspolitik in Hessen ansteht. Dazu ist es dann nicht gekommen, weil regierungsseitig kurzfristig entschieden wurde, eine Regierungserklärung zum Thema Länderfinanzausgleich zu halten. Wir waren uns sicher, dass irgendwann im Laufe des zweiten Halbjahres das Thema kommt.

Dass am heutigen Tag, an dem Tag, an dem traditionell zu Beginn des Schuljahres eine Regierungserklärung zur Bildungspolitik und damit eine bildungspolitische Grundsatzdebatte anstehen, stattdessen eine verkehrspolitische Debatte stattfindet, hat uns ein wenig überrascht,

(Michael Boddenberg (CDU): Was?)

mit Blick auf die aktuellen Debatten in der Schullandschaft in Hessen wiederum nicht. Ich bin der Fraktion der FDP deswegen außerordentlich dankbar, dass es möglich sein wird, morgen auch über Bildungspolitik zu reden,

(Beifall bei der SPD sowie der Abg. René Rock, Jürgen Lenders (FDP) und Michael Boddenberg (CDU) – Michael Boddenberg (CDU): Wir haben das so besprochen!)

weil die Bildungsfrage natürlich eine ist, die am Anfang des Schuljahres in dieses Parlament gehört.

(Michael Boddenberg (CDU): Auch wir sind der FDP sehr dankbar, Herr Kollege!)

So können wir uns heute darüber freuen, eine Regierungserklärung zur Zukunft der Mobilitäts- und Verkehrspolitik in Hessen entgegenzunehmen.

Ich will offen sagen, dass viele der Szenarien eines möglichen Verkehrs- und Mobilitätskonzepts für das Jahr 2035 – ich werde später noch ein paar Bemerkungen dazu machen, wie dieses aussehen könnte, welche Rolle die autonome Fahren möglicherweise spielt, welche Rolle die Emissionsfreiheit von Fahrzeugen in Innenstädten spielt, wie Vernetzung und Digitalisierung auf die Verkehrs- und Mobilitätspolitik der Zukunft einwirken – aus unserer Sicht grosso modo Konsens sind. Angesichts dessen, was derzeit in der Fachwelt diskutiert wird, gibt es da keine sonderlich großen Überraschungen. Insofern besteht, glaube ich, in der sehr weit gehenden Zielbeschreibung nicht viel Dis- sens.

Wenn wir als Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten über bezahlbare Mobilität statt Schlaglöcher, Staus und überfüllte Busse und Bahnen reden, reden wir darüber allerdings in dem Bewusstsein, dass wir seit 140 Jahren immer dazu beigetragen haben, dass neue Technologien den Lebensalltag leichter machen und die Lebensqualität verbessern. Deswegen spreche ich – wie auch manche von Ih-

nen – häufig mit Beschäftigten, mit Pendlerinnen und Pendlern, mit Familien über deren Einschätzungen zur aktuellen Lage in der Verkehrs- und Mobilitätspolitik. Ich glaube, dass dieser Blick in der aktuellen Debatte unterzugehen droht. Herr Minister, deshalb eher rhetorisch an Sie die Frage: Was, glauben Sie, sagen eigentlich die Pendlerinnen und Pendler in diesen Tagen zur Verkehrspolitik in Hessen?

Ich gebe Ihnen einen Tipp und lese die Staumeldungen von „planet radio“ – ohne die Staus aufgrund von Unfällen oder defekten Fahrzeugen – von heute Morgen, 8:30 bis 8:45 Uhr, vor: A 3, Würzburg – Frankfurt, zwischen Rasthof Weiskirchen und dem Offenbacher Kreuz: stockender Verkehr; A 3, Köln – Frankfurt, zwischen dem Wiesbadener Kreuz und Kelsterbach: 7 km Stau; A 4, Kirchheim – Eisenach, zwischen Bad Hersfeld und dem Kirchheimer Dreieck: 2 km Stau.

(Heiterkeit bei der SPD – Janine Wissler (DIE LINKE): So viel Redezeit haben Sie nicht, um alles vorzulesen! – Dirk Landau (CDU): Das ist albern!)

– Zu dem Teil, der albern ist, komme ich noch.

A 5, Kassel – Frankfurt, zwischen Friedberg und dem Nordwestkreuz Frankfurt: 6 km Stau; A 60, Mainz – Rüsselsheim, zwischen Hechtsheim-West und Bischofsheim: 8 km Stau.

(Lebhafte Zurufe von der CDU)

– Je lauter Sie werden, umso länger dauert es. Die Liste ist eben lang. Ich habe sie nicht gemacht. Die wurde vom öffentlich-rechtlichen Rundfunk gesendet.

(Beifall bei der SPD – Zurufe von der CDU und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Mathias Wagner (Taunus) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Alles die Schuld Ihrer Bundesregierung!)

A 66, Wiesbaden – Frankfurt, zwischen Wiesbaden-Frauenstein und dem Wiesbadener Kreuz: stockender Verkehr; A 66, Wiesbaden – Frankfurt, zwischen Frankfurt-Zeilsheim und dem Nordwestkreuz Frankfurt: 5 km Stau; A 66, Frankfurt – Wiesbaden, zwischen der Anschlussstelle Mainzer Straße und Wiesbaden-Biebrich: 2 km Stau.

Außerdem lagen Staumeldungen von der A 67, der A 643, der A 661 und der A 671 vor.

(Wortmeldung des Abg. Mathias Wagner (Taunus) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) zu einer Zwischenfrage)

– Nein, Sie können gern anschließend reden.

(Mathias Wagner (Taunus) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie lassen nicht einmal eine Zwischenfrage zu?)

– Nein, nicht einmal eine Zwischenfrage.

(Mathias Wagner (Taunus) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Rednervortrag, Herr Kollege!)

– Genau.

(Zurufe von der CDU und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Die Strecke von Lich nach Wiesbaden dauerte heute Morgen – Abfahrt 7:20 Uhr – 40 Minuten länger als gestern Abend auf dem Rückweg vom parlamentarischen Abend hier im Landtag.

Was ich damit sagen will: Die Wirklichkeit im Jahr 2035, über die der Minister gesprochen hat, trifft im Jahre 2017 auf der Straße auf eine Wirklichkeit – über den Schienenverkehr habe ich noch gar nicht geredet –, die nicht nur dazu führt, dass am Ende dieser Woche – die Verkehrslage wird morgen und übermorgen nicht anders sein, am Freitag vielleicht ein bisschen schlimmer als heute und gestern – kilometerweite Staus auf unseren Straßen entstanden sein werden, sondern auch dazu, dass die davon betroffenen Menschen im Durchschnitt 20 Stunden ihrer Lebenszeit dadurch verloren haben werden, dass sie in einem überlasteten Verkehrssystem gesteckt haben.

(Beifall bei der SPD und bei Abgeordneten der FDP)

Deswegen ist es richtig, dass die Landesregierung eine Regierungserklärung zu diesem Thema gegeben hat. Deshalb ist es richtig, über die Frage zu reden, was man tun will, um diese Zustände zu überwinden. Darüber herrscht Konsens.

Worüber ich heute gerne ein bisschen mehr gehört hätte – ich habe an einer Stelle ja ganz demonstrativ und heftig applaudiert –, ist die Frage, wie es zu diesem Zustand gekommen ist und wie wir die Politik, auch die des Landes, dazu nutzen, auf dem Weg zur Mobilitäts- und Verkehrswende Beiträge zu leisten, um diesen Zustand zu überwinden.

Das, was ich bisher gehört habe, erinnert mich ein bisschen an die Debatten über die Regierungserklärung von Roland Koch über das Projekt „Staufreies Hessen“ aus dem Jahre 2005. Das ist bekanntermaßen mein Lieblingsprojekt. Ich freue mich jeden Tag darüber. Das Projekt heißt jetzt ein bisschen anders, aber im Kern gilt immer noch die Kritik, die der damalige Fraktionsvorsitzende Al-Wazir pointiert und scharf an dem Marketingteil des Projekts „Staufreies Hessen“ geübt hat.

(Günter Rudolph (SPD): Das konnte er!)

– Das konnte er gut. – Ich habe aber ein bisschen den Eindruck, dass zwar in der Rhetorik, wo man hin will, vieles aufgenommen wird, am Ende aber die Substanz, die notwendig ist, um diese Veränderungen zu erreichen, noch nicht vorhanden ist.

(Beifall bei der SPD)

Herr Minister, meine verehrten Kolleginnen und Kollegen aus den Regierungsfractionen, dabei will ich ausdrücklich zugestehen, dass das kein triviales Thema ist. In der Verkehrspolitik haben in den letzten Jahrzehnten ziemlich viele systematische Fehler gemacht – und zwar parteiübergreifend.

(Günter Rudolph (SPD): Außer den GRÜNEN, das ist klar!)

– Das ist klar. Die GRÜNEN machen nie Fehler. Das ist aber ein anderes Thema.

In der Zeit von Rot-Grün vor 1999 ist in Hessen unter dem Verkehrs- und Landesentwicklungsminister Lothar Klemm in der Verkehrs- und Infrastrukturpolitik noch ziemlich viel passiert. Davon profitiert das Land bis heute.

(Beifall bei der SPD)

Herr Minister, deshalb hilft es – auch angesichts einer Bevölkerungsprognose, die jeden hier im Raum alarmieren muss – nicht, sich allein auf Projekte zu beziehen, die im Bundesverkehrswegeplan angelegt sind, insbesondere dann

nicht, wenn es um den Schienenverkehr geht. Die Stadtentwicklungsforschung sagt uns in diesen Tagen und Wochen, dass allein in Frankfurt bis 2030 mit einem Nettozuzug von bis zu 100.000 Neubürgerinnen und Neubürgern zu rechnen ist. Wenn wir in der Großregion Frankfurt/Rhein-Main, von Aschaffenburg bis Mainz, von Bensheim bis Gießen, mit einem Nettozuzug von bis zu 240.000 Menschen rechnen müssen, dann haben wir ein substanzielles Infrastrukturthema. Deswegen ist der Satz – auch dazu hätte ich mir heute ein bisschen mehr erwartet – des „Vorrangs von Sanierung vor Neubau“ angesichts dieser Bevölkerungsentwicklung so richtig wie falsch. Wir haben in der Frage eines möglichen Ringes um den Großraum Frankfurt/Rhein-Main einen Fingerzeig gegeben, welche Fragen wir eigentlich aufzurufen haben. Es wird ohne einen Neu- und Ausbau der Infrastruktur – ich sage ausdrücklich dazu: mit einem absoluten Vorrang für den schienengebundenen Nah- und Regionalverkehr – nicht gehen.

(Beifall bei der SPD)

Dazu hätte ich mir in der Tat heute ein bisschen mehr erwartet – mit Blick darauf, dass Sie gesagt haben, Sie hätten eine Strategie. Nun weiß ich ja, dass der alte Grundsatz lautet: Über das, was die Strategie gewesen ist, entscheidet man am Ende. – Ob das, was Sie zur Energiewende gesagt haben – Sie werden sich dunkel daran erinnern, dass ich vieles von dem ausdrücklich begrüßt habe, was Sie hier erklärt haben –, heute noch haltbar ist, ob wir beispielsweise mit Blick auf die Herausforderungen der E-Mobilität nicht ganz andere Fragestellungen hinsichtlich der Energieerzeugung und -speicherung zu lösen haben – über die Öko- und Energiebilanzen bei der E-Mobilität habe ich noch gar nicht gesprochen –, diese Frage muss zumindest aufgerufen werden.

Ich will an dieser Stelle ausdrücklich sagen: Ihr Hinweis darauf, dass Sie jetzt viel, viel mehr Geld für E-Busse aufwenden, freut mich. Ich weiß, dass Sie Marketing wirklich exzellent können – das erkenne ich neidlos an –, aber ich will Ihre 5 Millionen € für E-Busse, die Sie jetzt ins Schaufenster hängen, einmal übersetzen. Wenn ich die Konzeption richtig verstanden habe, die Sie vorschlagen, wird es am Ende so sein, dass bei den E-Bussen angesichts der Mehrkosten in Höhe von 400.000 bis 450.000 € 40 % der Anschaffungskosten gefördert werden.

Das heißt, Sie werden mit einem Finanzvolumen von etwa 5 Millionen € – Sie haben auf die Programme hingewiesen, die Sie bisher hatten – pro Jahr 25 Fahrzeuge in Hessen fördern können, wenn alles gut läuft.

(Günter Rudolph (SPD): Ach, doch!)

Bei einer geschätzten Gesamtzahl von etwa 3.000 Bussen im öffentlichen Personen- und Schülernahverkehr brauchen wir etwa 100 Jahre, wenn wir diese Ausbauschritte zugrunde legen. Nun muss man fairerweise dazusagen, dass das Bundesprogramm mit der 80-%-Förderung viel lukrativer ist. Insofern wird es da ein paar Entwicklungen geben.

Ich will nur darauf hinweisen, weil Sie, auch in Vorbereitung dieser Regierungserklärung, wieder schöne dpa-Meldungen produziert haben, in denen steht, wie viel Geld Sie jetzt aufwenden, um die E-Mobilität zu fördern. Gemessen an der Aufgabe sind das alles kleine Bausteine. Damit anschließend nicht wieder das Geheule anfängt, sage ich ausdrücklich dazu, das sind auch richtige Schritte.

Aber angesichts der Größe der Aufgabe bei der Mobilitäts- und Verkehrswende – deswegen werden wir Ihr Diskussionsangebot im Rahmen des Mobilitätskongresses ausdrücklich annehmen; ich bin gespannt, ob es nur ein Lippenbekenntnis ist oder ob es ernst gemeint ist – sind das alles ganz kleine Kieselsteine auf dem Weg zu einer Veränderung, bei der wir uns auch Planungs- und Bauzeiten wie bisher nicht mehr erlauben können. In den frühen Siebzigerjahren hat man angefangen, über die Nordmainische S-Bahn zu diskutieren. Wenn wir mit dieser Planungs-, Entscheidungs- und Baugeschwindigkeit die Verkehrs- und Mobilitätswende der Zukunft angehen, dann gute Nacht, Marie. Dann wird das mit dem Projekt überhaupt nichts.

(Beifall bei der SPD)

Aus unserer Sicht – auch da hätte ich mir ein paar Bemerkungen mehr erlaubt; ich will einen Hinweis darauf geben, in welche Richtung man unserer Auffassung nach denken muss – brauchen wir eine Weiterentwicklung der Verkehrsverbünde und der lokalen Nahverkehrsgesellschaften zu Mobilitätsdienstleistern, die deutlich mehr sind als ein bisschen Planung und Organisation. Ich glaube übrigens, dass wir auch da in der Sache nicht so weit auseinanderliegen. Das würde mich zumindest sehr wundern. Aber ich sehe, dass da überhaupt kein Druck ausgeübt wird, um die Veränderungsgeschwindigkeit zu erhöhen, was aber notwendig ist. Wir können die Aufgaben, die vor uns liegen, nicht im Schneckentempo organisieren.

Vielleicht liegt es aber auch ein bisschen daran – ich will zumindest ganz kurz den Blick darauf lenken; das ist keine sozialdemokratisch, sondern eine grün geführte Landesregierung –: Ich finde, dass dazu auch eine professionellere Organisation in der Regierung und in den Ministerien gehört. Die Schaffung einer Einrichtung wie der Abteilung für nachhaltige Mobilität im baden-württembergischen Verkehrsministerium zeigt, was möglich ist, wenn man die Aufgabe ernst nimmt und ihre Lösung wirklich vorantreiben will.

Ich will, auch ein bisschen mit Blick auf die Zeit – aber das ist ein Thema, das mir heute besonders wichtig ist –, einen Punkt aus Ihren Bemerkungen aufgreifen: das Thema Landesstraßenbau und -sanierung. Sie erklären hier, Sie könnten Beton. Ich ergänze: Asphalt, Schotter und alles, was dazugehört. Sie verweisen darauf, dass Sie viel Geld dafür aufwenden. Aber Sie wissen – das müssen Sie in Ihre 3-Milliarden-€-Liste noch mit aufnehmen –, dass die Kosten für die Sanierung und Modernisierung der Straßeninfrastruktur, nach den Daten geschätzt, die Sie uns selbst liefern, bei mindestens 80 Millionen € zusätzlich im Jahr liegen, unter anderem deswegen, weil, wie Sie klar beschreiben, etwa 47 % aller Kommunal- und Landesstraßen in einem schwierigen bis schlechten Zustand sind.

Das heißt, Sie können sich hier jedes Jahr dafür feiern, auch angesichts von Rekordeinnahmen – im Haushalt sind Rekordeinnahmen zu verzeichnen –, dass Sie da ein bisschen mehr machen. Aber wir laufen den Sanierungsbedarfen aus den letzten Jahrzehnten hinterher, die wir nicht befriedigt bekommen, wenn es bei den Instrumenten der heutigen Zeit bleibt.

(Beifall bei der SPD)

Jetzt habe ich noch nichts zu den Autobahnen A 49 und A 44 gesagt. Die Bagger rollen da immer noch nicht, zumindest nicht besondere häufig. Dennoch will ich eine Bemerkung zu dem Thema Gemeindeverkehrsfinanzierungs-

gesetz machen, auf das wir schon lange und sehnsüchtig warten, übrigens auch mit Blick auf den Ausbau des Schienenschnellverkehrs – Stichwörter: Nebenstrecken, Lumdatabahn und Horlofftalbahn, deren Reaktivierung zwingend notwendig ist, um die Verkehrssituation zu verbessern. Auch Sie wissen, dass wir seit Jahrzehnten darüber diskutieren. Ich will das heute einmal angesprochen haben.

Sie stellen heute eine große Zahl – 100 Millionen € – für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz der neuen Ausgestaltung ins Schaufenster. Ich will das ein kleines bisschen relativieren. Es bedeutet, es sind 8 Millionen € mehr als heute in der Finanzierungsstruktur. Das relativiert ein kleines bisschen Ihre Aussagen.

(Günter Rudolph (SPD): Immerhin 10 %!)

Ich betone das alles deswegen, weil in diesem Raum klar sein muss, dass die Verkehrs- und Mobilitätswende eine der wirklich großen Aufgaben für die nächsten Jahre ist und es nicht hilft, sich das schönzureden, das Ganze noch mit ein paar Haushaltsmitteln zu versehen und zu glauben, dass damit am Ende alles wird. Das gilt übrigens genauso für die Erneuerungsinvestitionen sowohl bei den Bussen – über E-Busse habe ich gerade geredet – als auch bei den S- und U-Bahnen. Auch dort haben wir enorme Investitionsdefizite.

Ich will kurz nach Berlin schauen. Der Berliner Senat hat entschieden, mit den Berliner Verkehrsbetrieben ein Paket von 100 Millionen € jährlich zur Investitionsverstärkung zu organisieren. Nun weiß ich auch, dass das nicht vollständig zu vergleichen ist; aber einen Investitionsfonds aufzulegen, mit dem man in den nächsten Jahren substantiell versucht, auch die notwendige Erneuerung des Fuhrparks zu finanzieren, ist überfällig.

Über die grundsätzliche Sinnhaftigkeit von Schüler-, Landes- und anderen Tickets brauchen wir hier nicht zu streiten. Aber im Kern müssen Sie heute doch darum beten, dass nicht alle diese Dinger in Anspruch nehmen. Die Verkehrsverbünde erklären Ihnen nämlich schon heute, dass es auf der Schiene keinerlei Kapazitäten mehr gibt, um all die Personen zu transportieren. Sie können sich gern einmal morgens zwischen 7 Uhr und 9 Uhr in die Regionalbahn setzen, die von Gießen nach Frankfurt fährt: Gestapelt bekommen Sie das hin. Sie kommen vielen Leuten so nah, wie Sie es niemals wollten.

Das ist ein Hinweis darauf, dass wir ein riesengroßes Thema bei den Erneuerungsinvestitionen haben. Auch darauf hätte ich heute gern einen Hinweis gehabt; denn es ist dringend notwendig, einen solchen Fonds aufzulegen.

(Beifall bei der SPD)

Ich will mit Blick auf die sehr kurze Redezeit, die ich noch habe, einen Punkt aufgreifen, der mir am heutigen Tag ebenfalls sehr wichtig ist.

(Zuruf von der CDU)

– Ja, das ist leider so. Ich finde es auch sehr bedauerlich, aber es lässt sich manchmal nicht vermeiden. Vielleicht hätte ich heute weniger Staumeldungen haben müssen. Aber das ist nun einmal die Wirklichkeit. Auch da gilt der alte Grundsatz: Man muss das Leben so nehmen, wie es ist, aber man darf es nicht so lassen.

(Beifall bei der SPD)

Ich will ein paar Anmerkungen zu dem Thema Automobil-land machen. Der Herr Minister hat nämlich am Anfang etwas zu dem Thema Diesellaffäre gesagt und zu den möglichen Veränderungen, die daraus entstehen.

Ich will gleich zu Beginn sagen: Ja, die deutsche Automobilindustrie steht vor gewaltigen Herausforderungen. Aber es geht nicht nur um die Automobilindustrie; denn die Veränderungen von Mobilität, auch der Produktionszyklen von Autos, werden auch uns fordern: in der beruflichen Bildung, in der Industriepolitik. Ich finde es übrigens ein riesengroßes Problem, in welcher Art und Weise die Industriepolitik derzeit von einigen Interessierten verächtlich gemacht wird; denn ich glaube, am Ende wird diese Herausforderung nur gemeinsam von Industrie, Gewerkschaften, Politik, Wissenschaft und Zivilgesellschaft gelöst werden können. Sie wird nie von nur einem gelöst werden.

(Beifall bei der SPD)

Es geht darum, dass durch den Beschiss einiger Vorstände samt einigen Technikverantwortlichen eine ganze Branche und ihre Beschäftigten in einer Art und Weise unter Druck geraten, die hoch emotionalisiert. Das macht, was die Transformation der deutschen Automobilindustrie betrifft, manches Thema noch schwieriger. Die Entkarbonisierung – ich sage ausdrücklich nicht Elektrifizierung – des Verkehrssektors, die eine Technologieoffenheit auch bei der Antriebstechnologie erfordert, ist eine der ganz großen Aufgaben. Da geht es nicht nur um Batterien.

Ich will nur einen kleinen Hinweis geben. Vor wenigen Tagen war ich bei der Fritz Winter Eisengießerei in Stadtallendorf. Sie haben dort deutlich gesagt, dass, wie man erkennt, wenn man sich die Öko- und die Energiebilanz betrachtet, ihre neuen Gussmethoden bei einem klassischen Bus zu erheblichen Vorteilen gegenüber der derzeit gängigen Produktion von Alumotoren führen. Warum? Im direkten Vergleich mit der neuen Produktion müsste ein Alumotor, so, wie er heute Standard in der Leichtbauweise ist, 800.000 km fahren, um die Energie- und CO₂-Bilanz zu erreichen, die mit dieser Gussmethode erzielt wird.

Das wurde unabhängig untersucht. Deswegen müssen wir auch bei den Fragen der Automobilindustrie weg von einer isolierten Betrachtung von Tank und Rad hin zu einer Gesamtbetrachtung, weil wir uns ansonsten auch an den Entwicklungsmöglichkeiten der deutschen Automobilindustrie und einer wirklich nachhaltigen Mobilitätsentwicklung vergeifen. Das ist mir am Ende sehr, sehr wichtig.

(Beifall bei der SPD – Vizepräsident Wolfgang Greilich übernimmt den Vorsitz.)

Ich komme zum Schluss mit einem kleinen abschließenden Hinweis. Ich habe mir hier noch einen Punkt aufgeschrieben, als Sie das am Ende angesprochen haben, nämlich das Thema der Luftverkehrswirtschaft. Sie hatten ja im letzten Jahr einmal angekündigt, dass Sie vor der Sommerpause etwas zum Thema Lärmobergrenze und auch den Perspektiven der Mobilitätsentwicklung in diesem Bereich sagen. Wir warten immer noch darauf.

Sie hatten eigentlich angekündigt, dass Sie ordnungsrechtlich vorgehen wollen. Wir hätten gern heute gewusst, wie Sie damit umgehen. Langer Rede kurzer Sinn: Für uns ist die Mobilitäts- und Verkehrswende deutlich mehr, als nur zu beschreiben, wie man sich im Jahr 2035 fortbewegt. Das sind übrigens fünf Jahre mehr, als der Bundesverkehrswegeplan und der Landesentwicklungsplan gehen –

warum auch immer. Es geht nicht nur darum, darüber zu reden, wie das im Jahr 2035 geht.

Für uns geht es vor allem darum, wie wir die Mobilitätssituation der Menschen in Stadt und Land für Pendlerinnen und Pendler und für die Beschäftigten dauerhaft verändern. Ich finde, dazu ist heute von Ihnen entschieden zu wenig gesagt worden. Das bedauere ich. Aber wir werden ganz sicher auch im Rahmen des Mobilitätskongresses im Gespräch bleiben. – Herzlichen Dank.

(Anhaltender Beifall bei der SPD und der Abg. Mürvet Öztürk (fraktionslos))

Vizepräsident Wolfgang Greilich:

Vielen Dank, Herr Kollege Schäfer-Gümbel.

Meine Damen und Herren, noch eingegangen und an den Plätzen verteilt ist ein Dringlicher Antrag der Abg. Lotz, Gremmels, Löber, Müller (Schwalmstadt), Schmitt, Siebel, Warnecke, Grüger (SPD) und Fraktion betreffend Erhalt des Landgestüts Dillenburg, Drucks. 19/5198. Wird die Dringlichkeit bejaht? – Das ist der Fall. Dann wird dieser Dringliche Antrag Tagesordnungspunkt 70, und die Redezeit beträgt fünf Minuten je Fraktion.

Ansonsten fahren wir jetzt in der Debatte fort. Als Nächster hat Herr Kollege Caspar für die CDU-Fraktion das Wort. Bitte sehr.

Ulrich Caspar (CDU):

Herr Präsident, meine Damen und Herren! Wir sprechen heute über das Thema Mobilität in Hessen. Wenn wir sagen: „An Hessen führt kein Weg vorbei“, dann verdeutlichen wir damit, wie zentral Hessen in der Bundesrepublik Deutschland, aber auch in Europa liegt und wie wichtig für uns Verkehrsdienstleistungen sind. Denn wir sehen eben Verkehr nicht nur als eine Belastung an, sondern wir sehen ihn als eine Chance an, Dienstleistungen für Menschen und für Waren zu erbringen, die durch unser Land wollen, die als Ziel unser Land haben oder die von unserem Land ausgehen.

Das bedeutet nicht, dass wir uns nicht auch sehr sorgfältig anschauen müssen, dass diese Verkehrsdienstleistungen und Verkehre im konkreten Einzelfall auch für Menschen zu Belastungen führen können. Deswegen müssen wir uns damit beschäftigen, wie wir für die, die negativ vom Verkehr betroffen sind, auch die Belastungen reduzieren können.

(Beifall bei der CDU)

Herr Staatsminister Al-Wazir, ich bin Ihnen deswegen dankbar, dass Sie hier verdeutlicht haben, welche Punkte für uns wichtig sind und wie wir vorankommen, weil dieser Bereich eben ein sehr wichtiger Wirtschaftszweig ist.

Ich möchte das einmal an meiner Heimatkommune, der Stadt Frankfurt, verdeutlichen. Dort ist es so, dass mehr Menschen im Bereich Verkehr und Logistik beschäftigt sind als am Finanzplatz. Sie sehen daran, welche Bedeutung das auch schon für die größte Stadt unseres Landes hat und erst recht für das Land insgesamt. Es ist nicht nur ein wichtiger Wirtschaftszweig, sondern es ist damit sozusagen die Schlüsselindustrie auch für alle anderen. Dann dass alle anderen Unternehmen sich hier ansiedeln und gut arbeiten können, hat eben im Wesentlichen damit zu tun,

dass wir diese gute geografische Lage haben, gepaart mit einer hervorragenden Infrastruktur.

Herr Schäfer-Gümbel, wenn Sie in Ihrer Rede eben die Staumeldungen vorgelesen haben, muss ich sagen: Es ist schön, dass Sie sich so sehr Gedanken um unser Land machen, sodass Sie die wesentlichen Dinge hier erfasst und vorgetragen haben. Der eine oder andere von uns hat auch einmal eine Staumeldung gehört, wenn er das Radio anmacht. Insoweit war der Debattenbeitrag hier bedingt hilfreich.

(Nancy Faeser (SPD): Waren Sie nicht der Erfinder von „Staufreies Hessen“, Herr Caspar?)

Denn die, die hier schon sind, sind von dem Stau ja nicht mehr betroffen. Vielleicht können wir es in Zukunft so machen, dass Sie uns am Ende der Plenardebatten immer mitteilen, welche Staus uns dann am Abend erwarten.

(Nancy Faeser (SPD): Waren Sie nicht der Erfinder von dem „Staufreien Hessen“? Haben Sie das zurückgenommen? Gilt das noch, Herr Boddenberg?)

Dann hätten wir wenigstens etwas von Ihren Ausführungen.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU)

Was aber die Staumeldungen und Ihre Ausführungen gezeigt haben, ist, dass wir in Zukunft ganz erhebliche Aufgaben haben.

(Nancy Faeser (SPD): Wer hat das denn erfunden mit dem „Staufreien Hessen“?)

Wir können diese Aufgaben nur lösen, wenn wir in allen Verkehrsegmenten die Infrastruktur systematisch ausbauen. Hier ist z. B. eine Ringverbindung um die Stadt Frankfurt herum angesprochen worden. Dazu muss ich sagen: Das ist sicherlich ein sehr guter Ansatz. In Berlin wurde der S-Bahn-Ring bereits 1928 gebaut. Das hat man eben gemacht, um Verkehre aus der Innenstadt herauszuhalten, damit nicht der direkte Weg durch die Innenstadt genommen wird, sondern, wenn es eben möglich ist, eine schnellere Verbindung, die zwar einen längeren Weg um die Stadt führt, aber eben die Stadt entlastet.

Wenn wir jetzt die RTW, also die Regionaltangente West, auf den Weg gebracht haben, ist das natürlich ein wichtiges Element einer solchen Ringverbindung, die weiterentwickelt werden kann. Da muss ich der Landesregierung danken, dass sie sehr engagiert dieses Thema angegangen ist und jetzt auch voranbringt. Das ist gut für Hessen und auch gut für die Region.

(Beifall bei der CDU und bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Aber ich nenne auch die anderen Bahnprojekte. Denken Sie an die nordmainische S-Bahn-Verbindung. Sie ist sehr wichtig, nicht nur für den Main-Kinzig-Kreis, nicht nur für die Stadt Frankfurt, nicht nur für die Menschen, die dort arbeiten und leben, sondern sie ist auch eine Stärkung und damit auch eine Entlastung von anderen Schienensträngen, die wir dann wiederum auch für anderen zusätzlichen Schienenverkehr nutzen können.

Sie haben darauf hingewiesen, dass es hier manchmal Kapazitätsengpässe gibt. Deswegen ist es richtig, dass auch Sie dieses Thema sehr engagiert angegangen sind. Herr Minister, Sie haben ebenfalls darauf hingewiesen, dass es mit dem Baubeginn des Homburger Damms auch endlich

darum geht, den Verkehrsknoten am Frankfurter Hauptbahnhof zu entlasten und zu stärken. Auch das ist eine Maßnahme, für die Sie sich sehr eingesetzt haben. Wir meinen, dass das der richtige Weg ist.

Was neben dem Ausbau der Schienenprojekte ebenfalls erforderlich ist, sind natürlich die Straßenbauprojekte. Selbstverständlich nützt die beste Straße nichts, wenn sie eben nicht mehr befahrbar ist. Natürlich ist also die Sanierung von Straßen wichtig. Aber für uns ist eben genauso wichtig, dass es auch zusätzliche Projekte gibt. Hier muss man doch feststellen, dass in den letzten Jahrzehnten sicherlich zu wenig in Infrastruktur in ganz Deutschland investiert worden ist.

(Beifall und Zuruf der Abg. Nancy Faeser (SPD))

Deswegen freuen wir uns, dass der jetzige Bundesverkehrsminister das Ruder herumgeworfen hat und mit dem neuen Verkehrswegeplan so viele Mittel in das System hineingegeben hat – –

(Lachen bei der SPD)

– Herr Schäfer-Gümbel, ich weiß gar nicht, warum Sie lachen. Ihre Bundestagsfraktion hat doch dem Verkehrswegeplan zugestimmt.

(Zuruf des Abg. Thorsten Schäfer-Gümbel (SPD))

Dass der Bundesverkehrswegeplan nun so viele Mittel auf den Weg bringt, wie bisher noch nie für Infrastruktur in Deutschland bereitgestellt worden sind, ist doch, so glaube ich, ein ganz erheblicher Fortschritt.

Wenn man anschaut, wie sich das für Hessen auswirkt, so muss man sagen, dass die Gespräche, die Ministerpräsident Bouffier, aber auch Staatsminister Al-Wazir, geführt haben, außerordentlich erfolgreich waren. Während wir früher nur etwa 7 % der Bundesverkehrswegemittel erhalten haben, sind es jetzt an die 12 %.

(Beifall bei der CDU und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Das zeigt eindeutig: Auch der Bund hat sich davon überzeugen lassen, dass wir in Hessen eine wichtige Rolle spielen, dass die Infrastruktur gerade bei uns gestärkt werden muss.

Neben den Mitteln, die jetzt ausreichend für die Sanierung, für die Erneuerung,

(Nancy Faeser (SPD): Wird eigentlich noch neu gebaut oder nicht mehr?)

aber auch für den Neubau zur Verfügung stehen, ist ein Engpass nach wie vor, das entsprechende Planungsrecht zu schaffen.

Herr Schäfer-Gümbel, Sie hätten ja auch etwas dazu sagen können, dass es vielleicht ein Fehler war, dass es, als Ihre Partei in Hessen an der Regierung war, nicht gut war, dass das Beschleunigungsgesetz, welches wir bei den Projekten der deutschen Einheit genutzt haben, nicht auch z. B. für die A 44 angewandt worden ist. Wenn man das gemacht hätte, dann wäre sie schon längst fertig. Dafür können Sie persönlich nichts,

(Zuruf des Abg. Michael Boddenberg (CDU))

aber ich meine schon, dass es zu einer redlichen Diskussion gehört, auch das zu erwähnen.

(Beifall bei der CDU)

Das Planungsrecht und die langen Verfahren machen uns Schwierigkeiten. Das betrifft sowohl Schienenprojekte als auch Autobahnprojekte. Als Beispiel nenne ich Schienenprojekte in Tschechien, in der Schweiz, in Belgien, in Frankreich, deren Umsetzung jeweils hervorragend funktioniert hat, die nun alle auf eine entsprechende Fortsetzung und Anbindung in Deutschland in gleicher Bauqualität warten. Unsere Verfahren dauern sehr lange. Nehmen Sie die Schienenverbindung in die skandinavischen Länder, Stichwort: Fehmarn. Die dänische Seite ist mit den langen Wegstrecken, die dort zu planen sind, längst fertig, während die Planung unserer kurzen noch verbleibenden Strecke nicht abgeschlossen ist.

Das Planungsrecht in Deutschland ist außerordentlich kompliziert. Die Wirtschaftsminister der letzten und vorletzten Regierung haben schon entsprechende Vorstöße auf Bundesebene unternommen, um das Ganze zu beschleunigen, was leider nicht gelungen ist.

(Nancy Faeser (SPD): Was kann die Landesregierung dafür?)

Wir hoffen nunmehr, dass es durch die Bundesinfrastrukturgesellschaft dazu kommen wird, dass der Bund, der den Ländern derzeit bei großen Projekten nur 3 % der Gesamtkosten der Maßnahmen als Planungskosten erstattet, obwohl diese oft in einer Größenordnung von 15 bis 20 % liegen, wenn er diese Dinge jetzt im Rahmen der Umstrukturierung selbst bezahlen muss, die notwendige Motivation hat, das Planungsrecht zu vereinfachen. Das ist momentan noch ein Thema, mit dem wir leider leben müssen. Das trägt dazu bei, dass die Dinge, die wir alle wollen, nicht so schnell vorangehen, wie wir uns wünschen würden.

Lassen Sie mich noch etwas zur Zukunft der Technik sagen. Wir müssen daran arbeiten, dass der Verkehr klimafreundlicher funktioniert als bisher. Wir haben großen Respekt vor den Menschen, die Entscheidungen getroffen und sich z. B. im Vertrauen auf die Politik Fahrzeuge gekauft haben. Wir stehen an der Seite dieser Menschen und sagen ganz klar: Wir lehnen Fahrverbote ab, das wollen wir nicht. Wir wissen, dass es viele andere Möglichkeiten gibt, diese zu vermeiden.

Ich nenne nur: Wenn an bestimmten Messpunkten sehr hohe Werte erreicht werden, dann müsste man auch überprüfen, ob man das den Menschen, die dort wohnen, weiter zumuten kann oder ob man den Verkehr örtlich nicht auch auf mehrere Straßen ableiten muss, damit es nicht zu solchen Spitzenbelastungen an viel befahrenen Straßen kommt.

Wenn wir etwas weniger ideologisch an die Themen herangehen – manche Diskussionen sind geradezu „autophob“ oder „dieselphob“ – und sagen, worum es uns geht, nämlich um die Gesundheit der Menschen, dann lassen sich viele kreative Wege finden, ohne dass wir eine Maßnahme ergreifen müssen, die dazu führen würde, dass viele Menschen, die sich im Vertrauen auf die Politik zugelassene Fahrzeuge gekauft haben, nun Probleme bekommen. Das wollen wir nicht. Das können wir den Menschen hier ganz klar zusagen.

(Beifall bei der CDU und bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Wir sind uns, glaube ich, einig, dass wir aus Klimaschutzgründen alles dafür tun müssen, um klimaschädliche Gase zu reduzieren. Das sollte Priorität haben. Ich meine aber,

das Ganze sollte in technologieoffener Form geschehen. In der Diskussion wird jetzt sehr stark darauf abgestellt, dass der Elektromotor den Verbrennungsmotor ersetzen soll. Das ist mir etwas zu einfach.

Zunächst einmal muss man sagen: Der Elektromotor ist nichts Neues, auch das Elektroauto nicht. Bereits im Jahr 1895 hat die Firma AEG ein Fahrzeug gebaut, in dem in den vier Radnaben jeweils Elektromotoren saßen, ein Verfahren, das ein Milliardär in den USA wieder aufgegriffen hat. Er produziert damit jetzt Fahrzeuge in größerer Stückzahl.

Nur, wir wissen, dass sich diese alte Erfindung nicht durchsetzen konnte. Das hatte Gründe. Bewegte Fahrzeuge, egal ob sie fahren oder fliegen, müssen nämlich die Energie, die sie für ihre Bewegung brauchen, mit sich führen. Wenn diese Energie in Batterien abgespeichert ist, führt das zu großen Gewichtsproblemen. Das heißt, Energie in Form von Strom abzuspeichern, braucht erheblich mehr Gewicht, das sie dann auch mit sich führen müssen. Damit wird allein dadurch ein weiterer Energieverbrauch erzeugt. Wenn sie demgegenüber Energie in Form von Fetten und Ölen mit sich führen, ist dies leichter, und sie brauchen saldiert weniger Energie.

Denjenigen, die mir das nicht glauben, gebe ich den Hinweis, sich einmal mit der Natur auseinanderzusetzen; dort geschieht ganz viel Forschung. Die Natur hat bekanntlich auch Strom erfunden; denken Sie an die Gehirnströme oder den Zitteraal, der ihn sogar als Waffe einsetzt. Aber diese Energie wird in den sich bewegenden Körpern nicht abgespeichert, sondern das geschieht über Fette und Öle, weil die leichter sind.

Wenn es uns gelingt, Treibstoffe herzustellen, die nicht zu einem CO₂-Ausstoß führen – die Wissenschaft ist ja auf diesem Weg unterwegs –, dann könnten sie auch in Verbrennungsmotoren zum Einsatz kommen. Solche CO₂-freien Treibstoffe könnten beispielsweise aus Algen gewonnen oder durch Bakterien produziert werden. Aber das wird sicherlich noch viele Jahre dauern. Deswegen kann die Elektroenergie, der Elektroantrieb bis zu dem Zeitpunkt, zu dem wir CO₂-neutrale Treibstoffe haben, eine Übergangstechnologie sein. Wenn das der Fall ist, ist vielleicht die Idee des Elektromotors auch schon wieder am Ende.

All das sind Spekulationen. Nur, wenn Sie sich heute mit den Wissenschaftlern unterhalten, die in dem Bereich tätig sind, dann werden Sie feststellen, dass wir in der politischen Umsetzung immer etwas hinter dem zurück sind, was andere schon vordenken.

Weil das so ist, ist meiner Ansicht nach der Ansatz, dass wir bestimmte Ziele definieren müssen, z. B. die CO₂-Freiheit, sinnvoll, ohne dass wir im Detail bestimmte Techniken festlegen. Technologieoffenheit ist die Voraussetzung für Innovation und Fortschritt, auch im Verkehrsbereich. Wir sind, glaube ich, auch hier auf gutem Weg. Das zuständige Ministerium unterstützt auch dies. Auch hierfür, Herr Al-Wazir, bin ich Ihnen dankbar.

Meine Damen und Herren, Sie können daran sehen: Hessen ist auf einem guten Weg. Wir bringen die Verkehrspolitik in unserem Land voran. Für uns steht im Mittelpunkt der Mensch mit seinem individuellen Verkehrsbedürfnis. Wir arbeiten daran, dass es für alle Menschen hier besser wird, und wir arbeiten daran, dass wir sagen können: Hessen ist ein Land, in dem wir gut und gerne leben.

(Anhaltender Beifall bei der CDU und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsident Wolfgang Greilich:

Vielen Dank, Herr Kollege Caspar. – Als Nächste spricht Frau Abg. Wissler für die Fraktion DIE LINKE. Bitte sehr.

Janine Wissler (DIE LINKE):

Herr Präsident, meine Damen und Herren! Zunächst einmal: Wir sind erstaunt, dass wir hier heute nicht, wie zu Beginn eines jeden Schuljahres üblich, eine Regierungsregierung zur Schulpolitik erleben. Offensichtlich möchte die Landesregierung vier Wochen vor der Bundestagswahl nicht über Lehrermangel,

(Beifall bei der LINKEN, der SPD und der FDP – Michael Boddenberg (CDU): Ach du liebe Zeit! – Weitere Zurufe von der CDU und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

den stockenden Ausbau der Ganztagschulen, die mangelnde Umsetzung der Inklusion, marode Schulgebäude und Schulschließungen reden. Da fällt es offenbar selbst einer um Eigenlob nicht verlegenen Landesregierung schwer, sich zu rühmen.

Meine Damen und Herren, es scheint Ihnen lieber zu sein, heute über fliegende Autos im Jahr 2070 zu reden als über Schulen im Jahr 2017.

Herr Minister, Sie haben heute eine schöne neue Welt der Mobilität gezeichnet und Zukunftsvisionen, von denen wir noch sehr weit weg sind. Nun sind wir – das wissen Sie, Herr Minister – Visionen ja nicht abgeneigt, aber leider haben Sie bei Ihrer Zukunftsvision für den Verkehr 2035 einige Aspekte völlig ausgeklammert.

Beispielsweise zur Bezahlbarkeit von Bussen und Bahnen haben Sie nichts gesagt, ebenso wenig wie zur Barrierefreiheit. Das sind aber Grundvoraussetzungen für Mobilität für alle. Denn wer sich die Fahrkarte nicht leisten kann oder als Rollstuhlfahrer gar nicht erst auf den Bahnsteig kommt, bleibt außen vor.

Herr Minister, auch zu den Beschäftigten, die mit Bussen und Bahnen tagtäglich Fahrgäste quer durchs Land fahren – und das leider zu immer schlechter werdenden Bedingungen –, haben Sie kein Wort verloren. Ich finde, das ist der Arbeit der vielen Menschen, die im ÖPNV arbeiten, nicht angemessen.

(Beifall bei der LINKEN)

Herr Minister, Ihren Ausführungen zum sogenannten Dieselskandal kann ich in großen Teilen zustimmen. Aber dieser sogenannte Dieselskandal ist eigentlich kein Dieselskandal, sondern ein politischer Skandal. Es ist ein Skandal um einen Filz aus Politik und Automobilindustrie. Es ist ein Skandal um einen Bundesminister und ein Kraftfahrt-Bundesamt, die ihren Kontrollpflichten nicht nachkommen.

Wir haben in den letzten Jahren einen munteren Personalaustausch zwischen Autoindustrie und staatlichen Aufsehern, zwischen Politik und Lobby erlebt. Ingenieure haben viel Zeit und Energie darauf verwendet, durch Betrugssoftware Grenzwerte zu unterlaufen, statt eine umweltfreundliche Technik zu entwickeln. Und die politisch Verantwort-

lichen haben das nicht unterbunden, obwohl es klare Hinweise darauf gab.

Meine Damen und Herren, Grenzwerte sind keine unverbindlichen Empfehlungen. Jedes Jahr sterben Tausende Menschen durch Schadstoffe, deren Emission vermeidbar wäre. Und das ist auch eine soziale Frage;

(Beifall bei der LINKEN)

denn an den stark belasteten Straßen wohnen tendenziell die weniger wohlhabenden Menschen, diejenigen, die sich keine andere Wohnung leisten können, während die dicksten Autos in der Regel von denen gefahren werden, die sie sich leisten können und woanders wohnen. Deshalb ist die Frage von Luftreinheit und von Umweltschutz auch eine soziale Frage.

(Beifall bei der LINKEN)

All das hat nichts mit technischen Problemen zu tun. Es kann nur durch eine andere Politik gelöst werden. Wir brauchen kein Software-Update, sondern wir brauchen eine grundlegende Verkehrswende, und dazu muss man bereit sein, sich mit den Vorständen der Automobilindustrie anzulegen, auch wenn das am Ende die eine oder andere Parteispende kostet.

Ja, Elektromobilität kann manche Probleme lindern. Elektroautos können helfen, die Schadstoffbelastung in den Städten zu senken. Man muss aber schon hinzufügen – das haben Sie auch gemacht, Herr Minister –, dass sie Innenstädte entlasten, weil die Schadstoffe einfach räumlich woanders entstehen. Oder, wie es die „Anstalt“ so schön auf den Punkt gebracht hat: „Der Auspuff des Elektroautos ist der Schornstein des Kohlekraftwerks“. Das Elektroauto ist also so schmutzig oder sauber wie der Energiemix insgesamt, und beim heutigen Energiemix nutzt ein Elektroauto dem Klima kaum. Die Schadstoffe kommen einfach nicht mehr aus dem Auto, sondern woanders aus dem Schornstein. Um die international vereinbarten Klimaziele zu erreichen, brauchen wir dringend Energieeinsparungen und natürlich die Energiewende.

Elektroautos sind also kein Allheilmittel. Die meisten Probleme bleiben nämlich erhalten oder werden durch neue ersetzt. Wenn man den gesamten Produktionsprozess berücksichtigt, sind die CO₂-Emissionen von Elektrofahrzeugen nicht wesentlich geringer als die von normalen Fahrzeugen, da für die Batterieproduktion viel mehr Energie gebraucht wird als für die Produktion eines normalen Motors.

Hinzu kommt, dass für die Herstellung von Batterien viele kritische Rohstoffe gebraucht werden, deren Vorkommen unter katastrophalen Umweltbedingungen und unter menschenverachtenden Arbeitsbedingungen im globalen Süden ausgebeutet werden. Und natürlich sind auch diese Rohstoffe endliche Ressourcen. Von daher löst das Elektroauto nicht die grundlegenden Verkehrsprobleme, die wir heute haben.

Auch Elektroautos stehen noch im Stau und verstopfen die Städte. Auch sie machen Autobahnen täglich zur Standspur und schöne Altbastraßen zum vollgestellten Parkplatz. Vielfach sind Elektroautos heute Luxus- und Statusartikel, meistens werden sie zusätzlich zu Benzinern angeschafft als Spielzeug oder als Einkaufs-Zweitwagen.

Meine Damen und Herren, Oslo ist heute die Stadt mit den meisten Elektroautos weltweit, und zwar auch, weil man

dafür insgesamt 20.000 € Förderung vom norwegischen Staat bekommt. Fakt ist allerdings, dass 60 % dieser Elektroautos als Zweit- oder Drittwagen angeschafft worden sind, die Elektroautobesitzer insgesamt mehr Auto fahren und die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs zurückgegangen ist. Im Ergebnis heißt Elektromobilität hier also konkret: noch mehr Autos in der Stadt. – Das ist natürlich völliger Unsinn und kann nicht die Vision für die Zukunft sein.

(Beifall bei der LINKEN)

Wenn die deutschen Automobilhersteller nun mit dicken Premium-Limousinen und SUVs mit Elektroantrieb punkten wollen, dann zeigt das wieder, dass sie nichts begriffen haben. Wenn weiterhin mehrere Tonnen Gefährt für eine einzige Person durch die Gegend gefahren werden, dann löst das keine Energieprobleme. Wenn die Autos weiterhin 23 Stunden am Tag ungenutzt herumstehen, dann löst das keine Platzprobleme in den Städten. Wenn die Autos weiterhin immer mehr werden, dann löst das keine Verkehrsprobleme. Es ändert die Verkehrsprobleme nicht, wenn es einen geänderten Antrieb gibt.

Wirkliche Antworten auf die Verkehrsprobleme heute zu finden, heißt auch, Verkehr zu reduzieren, die erzwungene Mobilität zu reduzieren. Frankfurt ist dieses Jahr wieder Vize-Pendlerhauptstadt – kein Titel, auf den man stolz sein sollte. Die Menschen, die tagein, tagaus im Stau nach Frankfurt morgens rein und abends wieder raus stehen, können über den Titel Ihrer Regierungserklärung „Schnell ... ans Ziel“ vermutlich nur den Kopf schütteln.

(Thorsten Schäfer-Gümbel (SPD): Stimmt!)

Viele Menschen sind gezwungen, teilweise weit zu pendeln, weil sie keinen bezahlbaren Wohnraum in der Stadt finden. Menschen müssen sich mittlerweile ins Auto setzen, wenn sie einen Hammer oder ein Werkzeug kaufen wollen, weil es in den Innenstädten dafür überhaupt keine Einkaufsmöglichkeiten mehr gibt.

Verkehrspolitik ist eben mehr als die Planung von Verkehr. Verkehrspolitik ist auch Stadtplanung, die Steuerung von Gewerbeansiedlungen, die Stärkung regionaler Wirtschaftskreisläufe, und Verkehrspolitik ist auch Wohnungspolitik. Denn einfach nur immer mehr und immer breitere Straßen zu bauen und Elektroautos darauf zu setzen, das kann nicht die Lösung sein.

Ich sage Ihnen auch: Wer sich tagtäglich darüber ärgert, dass Lieferwagen von UPS, DHL, und wie sie alle heißen, Fahrbahnspuren und insbesondere Radwege zuparken, der sollte sich darüber im Klaren sein, dass das auch eine Folge der Privatisierung der Deutschen Post und der Liberalisierung des Paketmarktes ist.

(Beifall bei der LINKEN – Dirk Landau (CDU): Die Post steht da genauso!)

– Herr Landau, ja, das ist richtig. Da stehen auch die Wagen der Deutschen Post. Auch sie parken die Radwege zu. Nur, wissen Sie: Seit der Liberalisierung ist es eben so, dass nicht ein Lieferwagen der Deutschen Post nach Hintertupfingen fährt und dort alle Pakete ausliefert, sondern dass gleich mehrere Unternehmen mit mehreren Fahrzeugen dorthin fahren. Sie liefern dann an die Bewohner verschiedene Pakete aus.

Das ist ein Irrsinn. Das zeigt ganz konkret, dass die Liberalisierung keine Probleme löst, sondern Probleme schafft. In diesem Fall geschieht das durch mehr Verkehr.

(Beifall bei der LINKEN)

Es ist gut, dass Elektromobilität als Alternative erforscht wird.

(Dirk Landau (CDU): Sie sind doch wieder bei Astrid Lindgren! „Ich mach mir die Welt, wie sie mir gefällt!“)

– Das mit Astrid Lindgren ist eine schöne Formulierung. Herr Landau, ich erkläre Ihnen das gerne noch einmal. Da besteht natürlich ein Unterschied. Für die Paketzulieferung war ein Unternehmen, die Deutsche Post, zuständig. Sie konnte sich dementsprechend die Wege zurechtlegen. Sie konnte schauen, wie man möglichst effizient mit einem Auto irgendwo hinfährt. Jetzt machen das zehn bis 15 Unternehmen in Konkurrenz zueinander. Ja, auch das bedeutet mehr Verkehr.

Es ist gut, dass mit dem Thema Elektromobilität nach Alternativen geforscht wird. Das gilt auch für andere Antriebsmethoden. Aber sie ist eben kein Allheilmittel. Vielmehr dient sie oft auch als Alibi der Industrie, die sich reinwaschen will.

Ich finde, eines sollte man bei dem ganzen Elektroautohype nicht vergessen: Funktionierende Elektromobilität gibt es seit mehr als einem Jahrhundert. Es gibt sie mit Straßenbahnen, U-Bahnen und Eisenbahnen. Ich finde, das zeigt, dass wir genau auf diesen Weg setzen müssen: nicht immer mehr motorisierten Individualverkehr, sondern die Stärkung des öffentlichen Verkehrs.

(Beifall bei der LINKEN)

Genauso ist es beim Güterverkehr. Natürlich kann man noch anfangen, die hintereinander herfahrenden Lkw zu institutionalisieren. Man kann Gigaliner zulassen. Man kann dann noch eine Oberleitung darüber klemmen, wie es mit dem Feldversuch auf der A 5 geschehen soll.

Man kann die Oberleitung aber auch dahin tun, wohin sie gehört, nämlich über eine Schiene. Das kann gerne auch parallel zu einer Autobahn geschehen. Den Lkw-Fernverkehr zu fördern ist nicht sinnvoll. Stattdessen brauchen wir eine Trendwende auch im Güterverkehr. Dafür muss die Lkw-Maut erhöht werden. Sie muss ausgeweitet werden, um eine Lenkungswirkung zu erzielen. Es sollte nur noch das mit dem Lkw gefahren werden, was mit dem Lkw gefahren werden muss.

Wir müssen neue, menschenverträgliche Eisenbahngütertrassen und flexible Umschlagplätze planen. Das brauchen wir ganz dringend, anstatt immer noch mehr Verkehr und Güter auf die Straße zu verlagern.

(Beifall bei der LINKEN)

Herr Minister, Sie haben auch die neuen Fahrkartenangebote angesprochen. Es gibt das günstige Ticket für Schülerinnen und Schüler und die Freifahrt für die Landesbeamten und Landesbeschäftigten. Das sind Schritte in die richtige Richtung. Das erkennen wir an. Es gibt da aber ein großes Aber: Das schafft auch neue Probleme und Ungerechtigkeiten.

Beim Schülerticket ergeben sich gleich mehrere Ungerechtigkeiten. Zum einen wird die Fahrt zur Schule in manchen Städten teuer als vorher. Wer gar nicht hessenweit fahren

will, was er jetzt darf, sondern einfach nur zur Schule, der hat nichts von diesem Mehrnutzen. Er bezahlt nur mehr. Teilweise sind das 20 %.

(Zuruf)

– Herr Wiegel, ich erkläre Ihnen das gerne. Wenn ich regelmäßig von Frankfurt nach Köln fahre und dafür 50 € bezahle und mir dann gesagt wird, dass das Ticket jetzt 20 € teurer wird, dass ich für diesen Preis aber gleich weiter nach Amsterdam fahren kann, wenn ich aber gar nicht nach Amsterdam muss, dann freue ich mich doch nicht darüber, dass ich jetzt theoretisch kostenfrei nach Amsterdam fahren kann. Vielmehr ärgere ich mich darüber, dass ich für meine notwendige regelmäßige Fahrt von Frankfurt nach Köln mehr bezahlen muss. So ist das auch mit dem Schülerticket.

(Beifall bei der LINKEN und der Abg. Sabine Waschke (SPD))

Es ergeben sich weitere Ungerechtigkeiten bei den Schülern. Wer mehr als 3 km von der weiterführenden Schule weg wohnt, bekommt die hessenweite Freifahrt quasi geschenkt. Die Kinder, auf die das nicht zutrifft und deren Eltern sich das Ticket nicht leisten können, sind von der Mobilität ausgeschlossen. Sie können dann eben nicht –

(Michael Boddenberg (CDU): Wer 20 m von der Schule entfernt lebt, der geht zu Fuß!)

– Herr Boddenberg, Sie können nicht quer durch das Hessenland fahren. Auch das ist natürlich eine Ungerechtigkeit.

(Michael Boddenberg (CDU): Er kann sich das Ticket trotzdem kaufen!)

Was ist denn mit den Schülern, die, warum auch immer, eine weiter entfernte Schule besuchen? Das kann pädagogisch notwendig sein, oder es kann sein, dass sie umgezogen sind. Aber im Umkreis von 3 km gibt es eine näher gelegene Schule. Was ist denn mit denen? – Da entstehen neue Ungerechtigkeiten.

Man muss auch sagen, dass das Schülerticket für viele Familien schwer bezahlbar ist. Ja, 31 € ist ein guter Preis für eine Monatskarte im Vergleich zu den völlig überbeurten Preisen, insbesondere im Rhein-Main-Gebiet. Aber für Eltern, die jeden Euro umdrehen müssen, ist das noch sehr viel Geld. Das gilt insbesondere, wenn es mehrere Kinder betrifft.

Zum Vergleich: Der im Hartz-VI-Regelsatz für einen Erwachsenen vorgesehene Anteil für die gesamte Mobilität beträgt 26 €. Das sind 5 € weniger als für das Ticket, wie es jetzt beschlossen wurde.

Ich finde, das sollten Sie nicht einfach abtun. Herr Minister, Sie haben Mobilität als elementares Freiheitsrecht bezeichnet. Sie haben aber mit keinem Wort die Kosten der Mobilität erwähnt. Erst die Bezahlbarkeit für alle bedeutet Zugänglichkeit für alle.

(Beifall bei der LINKEN)

In diesem Sinne sind die neuen Angebote für die Schülerinnen und Schüler, für die Landesbeamten und die Landesbeschäftigten gut. Für alle anderen wird das Fahren mit Bus und Bahnen aber weiterhin immer teurer. Die zehn Minuten dauernde Straßenbahnfahrt von Kaufungen nach Kassel kostet mittlerweile knapp 4 €. Die kurze Busfahrt von Bad Vilbel über die Stadtgrenze nach Frankfurt kostet

sogar fast 5 € pro Weg. Eine rabattierte Monatskarte für Frankfurt-Pass-Inhaber, also Menschen mit geringem Einkommen, kostet stolze 61 € im Monat und gilt dann nur für Frankfurt. Eine Pendlerin von Darmstadt nach Frankfurt bezahlt rund 180 € im Monat.

Diese Preise sperren viele Menschen von Mobilität aus. Es wird die freie Fahrt für einige geben. Es gibt aber immer teurere Fahrscheine für alle anderen. Das ist nicht gerecht. Herr Minister, das habe ich in Ihrer Vision für das Jahr 2035 vermisst. Wir brauchen günstige Fahrpreise für alle. Am besten hätten wir den Nulltarif, und das nicht erst im Jahr 2035.

(Beifall bei der LINKEN)

Dass so etwas geht, haben Sie selbst mit Ihrer kreativen Ausgestaltung rund um das Landesticket bewiesen. Damit haben Sie gezeigt, dass so etwas möglich ist.

Ich will natürlich auch über die Situation der Beschäftigten sprechen. Herr Minister, das haben Sie leider nicht getan. Es geht um die Busfahrerinnen und Busfahrer, die durch abenteuerliche Regelungen mit unbezahlten Pausen und geteilten Schichten bei 14 Stunden Arbeit schnell unter den gesetzlichen Mindestlohn kommen, und das bei diesem sehr verantwortungsvollen Job.

Das ist die Folge des Wettbewerbs und der Ausschreibungspraxis auf dem Rücken der Beschäftigten. Mittlerweile gibt es alle paar Monate Probleme mit Busunternehmen irgendwo in Hessen. Es kommt zu Pleiten, Pech und Personalmangel. Ganz aktuell gibt es das im Landkreis Waldeck-Frankenberg. Aber auch die Menschen in Bad Homburg, in Oberursel, in Frankfurt-Höchst, im Main-Taunus-Kreis, in Friedberg und anderswo in Hessen, die auf einen verlässlichen Busverkehr angewiesen sind, haben schon unter diesem Billigwettbewerb gelitten.

Mit den Ausschreibungen hat man keines der versprochenen Ziele erreicht. Das Gegenteil ist sogar der Fall. Das hat zu deutlichen Lohneinbußen geführt. Das hat zu einem Massensterben mittelständischer Verkehrsunternehmen bei einem wachsenden Einfluss internationaler Konzerne geführt, die, oh Wunder, ihre Monopolstellung mittlerweile ausnutzen, um drastische Preissteigerungen durchzusetzen.

Das ÖPNV-Angebot stagniert derweil. Die Fahrpreise befinden sich im bundesweiten Vergleich auf Spitzenniveau. Wir sagen deshalb: Mobilität als Daseinsvorsorge gehört in die öffentliche Hand und unter demokratische Kontrolle, und zwar nicht nur dort, wo der Markt versagt, sondern überall.

(Beifall bei der LINKEN)

Es kann doch nicht sein, dass sich die Privaten die Rosinen herauspicken und der Staat für den Rest verantwortlich ist.

Deswegen sagen wir auch: Die Privatisierung der Buslinien ist genauso falsch wie die der Bahnen oder der Autobahnen. Gerade bei den Straßen hat uns der aktuelle Fall A 1 mobil ein weiteres Mal aufgezeigt, dass die Privatisierung der Infrastruktur ein Fehler ist. Gewinne werden privatisiert, die Verluste der Allgemeinheit übertragen. Die de facto beschlossene Privatisierung der Bundesautobahnen hat weiteren ÖPP-Projekten Tür und Tor geöffnet. Diese Privatisierung öffentlicher Infrastruktur lehnen wir ab, und zwar bei Buslinien, bei Bahnen und bei Autobahnen.

(Beifall bei der LINKEN)

Es ist die Aufgabe der öffentlichen Hand, für zuverlässige und gut ausgebaute Verkehrsverbindungen zu sorgen. Insbesondere beim ÖPNV muss da mehr passieren. Auf dem Land gibt es in vielen Landstrichen praktisch keinen funktionalen ÖPNV. In den Ballungsgebieten platzen die Züge aus allen Nähten. Hier und da gibt es eine neue Buslinie. Aber es gibt nicht den großen Wurf. Viele der laufenden Ausbauprojekte, eigentlich alle, sind Jahrzehnte alt.

Es gibt da also eine ganze Menge zu tun. Sammeltaxis, Carsharing, Mitnahmemodelle können einen guten ÖPNV ergänzen. Sie dürfen ihn aber nicht ersetzen.

Auch hinsichtlich des Themas Barrierefreiheit gibt es noch viel zu tun. Da geht es viel zu langsam voran. Auch das kam in Ihrer Vision für das Jahr 2035 leider nicht vor. Dabei ist Barrierefreiheit natürlich wichtig, um Mobilität für alle zu garantieren.

(Beifall bei der LINKEN)

Das gilt für alle Lebensbereiche, aber natürlich auch für Busse und Bahnen. Hier muss etwas passieren. Umständliche Rampen an den Zügen können nur eine Übergangslösung sein.

Herr Minister, auch für das Radfahren gilt: Da wird sehr viel geredet und öffentlichkeitswirksam geworben, im Alltag jedoch bleibt das Radfahren oft genug eine Zumutung. Die vom Land unterfinanzierten Kommunen haben keine Mittel für eine zusammenhängende Planung von Radnetzen. Sie müssen sich mit Stückwerk begnügen, wenn die Straßen sowieso saniert werden. Dann kommt es oft zu den berüchtigten und irgendwann im Nichts endenden Fahrradwegen, die überdies noch gefährlich sind. Ich sage mal so: Wenn wir in Hessen wenigstens so viele Radschnellwege hätten, wie Sie dieses Wort vorhin in Ihrer Regierungserklärung erwähnt haben, Herr Minister, dann wäre schon eine ganze Menge gewonnen.

Lassen Sie mich noch ein weiteres Thema ansprechen, nämlich den Flughafen. Herr Minister, es ist schön, dass wir jetzt wissen, dass Sie auch „Beton können“, wie Sie es gerade in Ihrer Regierungserklärung gesagt haben. Das wissen wir und die Menschen in der Region leider schon, seitdem Sie das Terminal 3 am Frankfurter Flughafen durchgewunken haben. Ja, Sie können sogar auch Flughafen ausbauen, sehr zum Leidwesen der Menschen in der Region.

(Beifall des Abg. Herrmann Schaus (DIE LINKE))

Sie begleiten das ungebremste Wachstum des Frankfurter Flughafens mit Placebo-Maßnahmen, ob das nun die freiwilligen Lärmverschiebungen sind, die momentan gerne mal ausfallen, weil sie derzeit nicht so recht ins Konzept passen, oder eine Lärmobergrenze, mit der es noch lauter werden könnte, als es heute ohnehin schon ist. Nein, aktiver Lärmschutz muss heißen: eine Reduzierung der Flugbewegungen und ein echtes achtstündiges Nachtflugverbot. Der Flughafen im Ballungsraum – und mit ihm seine Arbeitsplätze – kann nur dann eine Zukunft haben, wenn er menschenverträglich gestaltet ist.

(Beifall bei der LINKEN)

Alles in allem bleibt mir zu sagen: Ja, die Verkehrspolitik unter den FDP-Ministern war schlechter, aber gemessen an den Versprechen, die die GRÜNEN gegeben haben, nämlich die Durchsetzung einer Verkehrswende, bleibt Ihre

Politik weit hinter dem zurück, was möglich und notwendig wäre.

Meine Damen und Herren, normalerweise sollte man, wenn man in einer Debatte gesprochen hat, bis zum Ende der Aussprache bleiben und zuhören. Normalerweise mache ich das auch, nur heute bitte ich um Verständnis, dass ich schon früher gehe. Heute findet in Offenbach eine Demonstration gegen die Abschiebung von Schülern nach Afghanistan statt. Diese Demonstration wurde organisiert von Mitschülern und von Lehrern, unter anderem auch mit Unterstützung durch den DGB.

In Offenbach sind mittlerweile über 70 Schüler von einer Abschiebung nach Afghanistan bedroht. Ich finde, es kann nicht sein, dass vom Auswärtigen Amt offiziell eine akute Reisewarnung ausgesprochen wird, zugleich aber Schülerinnen und Schüler in dieses unsichere Land abgeschoben werden sollen. Jedes Kind, jeder Jugendliche verdient ein Recht auf Bildung, auf Unversehrtheit und auf eine gute Zukunft.

(Beifall bei der LINKEN)

Da wir diese Forderung nach einem Bleiberecht natürlich unterstützen, weil Afghanistan kein sicheres Land ist, werde ich mich jetzt auf den Weg nach Offenbach machen, um an dieser Demonstration teilzunehmen.

(Judith Lannert (CDU): Frau Kollegin, hier ist Ihr Job während des Plenums! Das kann doch nicht wahr sein!)

Ich bitte um Verständnis dafür, dass ich der Debatte daher nicht weiter folgen kann. – Vielen Dank.

(Anhaltender Beifall bei der LINKEN – Judith Lannert (CDU): Das kann doch jetzt wohl nicht wahr sein! – Weitere Zurufe)

Vizepräsident Wolfgang Greilich:

Vielen Dank, Frau Abg. Wissler. – Als Nächster spricht der Kollege Lenders für die Fraktion der Freien Demokraten. Bitte schön.

Jürgen Lenders (FDP):

Herr Präsident, meine Damen und Herren! Herr Staatsminister, am Anfang Ihrer Rede habe ich wirklich gedacht, dass Sie ein Bild skizzieren, wie sich diese Landesregierung zukünftig Mobilität in Hessen vorstellt – das haben Sie mit vielen Bildern untermauert –, und dass wir mal nicht dieses Klein-Klein hören nach dem Motto: „Ihr habt früher alles falsch gemacht“, sondern dass wir uns an eine etwas andere Diskussionskultur gewöhnen können. Dann haben Sie mich allerdings relativ schnell wieder auf den Boden der Tatsachen zurückgeholt, indem Sie in alte Denkmuster zurückgefallen sind.

Trauen wir uns doch einfach mal, Mobilität neu zu denken. Wie stellen wir uns Hessen im Jahr 2030 vor? Wie werden wir in Zukunft reisen? Wie kommen wir auf die Arbeit, zur Uni oder zum Arzt? Wie werden Waren und Güter bewegt? Schon da stellt sich die Frage: Woher wissen wir eigentlich, wo und wie wir in Zukunft arbeiten? Müssen Studenten in 15 Jahren wirklich noch in Hörsälen sitzen, oder werden sie ihren Unterricht durch neue Möglichkeiten der Digitalisierung erhalten? Vielleicht gibt es dann gar keine klassischen Präsenzuniversitäten mehr.

Wir haben dazu ein wenig von Ihnen gehört im Zusammenhang mit den Bildern, die Sie skizziert haben. Ich könnte diese Beispiele mit Ihnen zusammen weiter voranbringen. Es wäre sogar gut, wenn wir uns dieser Aufgabe einmal parteiübergreifend widmen würden. Im Moment sieht die Realität jedoch noch etwas anders aus. Täglich pendeln 350.000 Menschen nach Frankfurt, um dort zu arbeiten. 90.000 Frankfurter verlassen täglich die Stadt, um irgendwo anders zu arbeiten. Wo aber werden diese Menschen in 15 Jahren ihre Jobs haben?

Ich bin in vielen Punkten nicht einer Meinung mit Frau Wissler. Es stimmt jedoch, dass das Wohnen, das Leben, das Arbeiten und der Verkehr in einem direkten Zusammenhang gesehen werden müssen. Im Moment wird viel zu viel an Lebenszeit und an Energie damit verschwendet, von seinem Wohnort, von seinem Lebensumfeld dorthin zu kommen, wo man arbeitet. Genau dort müssen wir neu denken. Wir müssen den ländlichen Raum mit den Ballungsräumen zusammen denken, nur so werden wir dort Lösungen finden.

(Beifall bei der FDP)

Herr Staatsminister Al-Wazir, Sie haben in Ihrer Rede – manchmal ist es ja ganz gut, wenn man eine Rede nicht schon am Abend zuvor erhält; ich habe sie erst heute Morgen zu lesen bekommen – sehr viel dazu gesagt, was diese Landesregierung jetzt endlich machen will.

Dieser jahrzehntelange Stillstand, der nun endlich ein Ende hat, Herr Boddenberg – –

(Michael Boddenberg (CDU): Ihr Fraktionsvorsitzender hatte mich angesprochen!)

– Deswegen habe ich Sie angesprochen. Ganz ehrlich, Herr Boddenberg: Hätten wir jemals als Koalitionspartner so viel Kritik an Ihnen geübt – das hätte mit Sicherheit eine Koalitionsrunde nach sich gezogen.

Herr Al-Wazir, die CDU regiert in diesem Land seit 1999, und für all das, was Sie kritisiert haben – für vieles zumindest –, ist dann auch die CDU verantwortlich. Das ist ja eine schöne Argumentation eines Staatsministers.

(Beifall bei der FDP – Zuruf des Abg. Michael Boddenberg (CDU))

Ich will mich mit diesen Dingen aber gar nicht so sehr befassen, sondern mich vielmehr den Zukunftsfragen widmen. Ich glaube, wir sind auf dem richtigen Weg, wenn wir sagen: Das Ganze wird eher in Richtung Mobilitätsdienstleistungen gehen. Es geht um die Fragen: Was brauchst du? Brauchst du es schnell? Brauchst du es abends? Mit Gepäck? Mit wie vielen Personen? Brauchst du einen Schlafplatz? Brauchst du eine Arbeitsumgebung? – Die Mobilitätsangebote werden verkehrsträgerübergreifend sein. Wenn wir uns mit den Modellen, die Sie ebenfalls skizziert haben, etwas näher auseinandersetzen, dann wissen wir genau, vor welchen Herausforderungen wir stehen.

Mit alten Lösungsansätzen kommen wir da nicht weiter. Sie allerdings sind leider recht schnell wieder in die alten Reflexe zurückgefallen und haben noch viel schneller Ihre Errungenschaften hervorgehoben: das Fahrradfahren, das Zu-Fuß-Gehen, die Citybahn usw. Der Kollege Schäfer-Gümbel hat Ihnen sehr schön noch einmal dargelegt, was Sie alles nicht gesagt haben. Sie haben beispielsweise nicht gesagt, dass es einen Landesstraßenbau gibt, der jedes Jahr

mindestens 185 Millionen € benötigte, Sie aber gerade mal 99 Millionen € in den Haushalt einstellen, sich dann aber hierhin stellen und sagen, Sie könnten auch Beton.

Meine Damen und Herren, das hat nichts mit Beton zu tun. Das hat etwas damit zu tun, dass viele Menschen, die von Durchgangsverkehren belastet sind, auf eine Umgehungsstraße warten.

(Beifall bei der FDP und der SPD)

Diese Menschen haben ein Recht darauf, dass endlich Landesstraßen gebaut werden, um diese Kommunen zu entlasten.

Wir haben vom Staatsminister nur wenig über den Waren- und Güterverkehr gehört. Wir wissen, dass die Zahl der transportierten Waren und Güter weiter zunehmen wird. Aufgrund seiner zentralen Lage ist Hessen das Transitland Nummer eins. Das betont jeder. Meine Damen und Herren, mit dem Flughafen Frankfurt haben wir den größten europäischen Umschlagplatz für Luftfracht.

Was tun wir aber dafür, um Waren und Güter intelligenter zu transportieren, um Standzeiten zu vermeiden und um die Sicherheit im Güterverkehr zu erhöhen? Der Lang-Lkw ist einer der Lösungsansätze. Das wurde von den GRÜNEN bisher aber immer als Teufelszeug verurteilt.

Meine Damen und Herren, wir können uns gerne über Huckepacksysteme unterhalten. Ich glaube, dass wir dabei gar nicht so weit auseinander sind. Wir sollten uns aber noch einmal darüber unterhalten, wie solche Huckepacksysteme wirklich wettbewerbsfähig werden.

Meine Damen und Herren, wenn man in die Zukunft schaut, muss man nicht über irgendwelche Vakuumröhren spekulieren, die in irgendwelchen Wüsten oder in den USA entstehen werden. Die Zukunft, über die wir sprechen wollen, ist viel näher als das, was Sie hier teilweise skizziert haben. Im nächsten Jahr werden Bosch und Daimler ein Roboter-Taxi auf den Markt bringen. In vier Jahren sollen diese serienreif im Einsatz sein. Ab 2025 werden sie voll autonom gesteuert werden.

Meine Damen und Herren, bei der Anhörung haben wir gehört, dass das autonome Fahren in weiter Zukunft vielleicht eine Chance hat. – Estland macht das bereits. Das Fahrzeug gibt es auch hier in Deutschland. Lassen Sie uns endlich ein Pilotprojekt anstoßen mit gesteuerten Mikrobussen für den ÖPNV. Das kann eine echte Innovation sein. Diese Landesregierung hat diese Vorstöße von uns bisher immer nur abgelehnt.

(Beifall bei der FDP)

Die digitale Mobilität – Digitalität 4.0 – bietet Deutschland und Hessen große Chancen. Wir wollen diese Chancen ergreifen und Hessen zum Innovationsführer im Bereich der Mobilität machen. Wir glauben, dass Start-ups und Gründer einen großen Beitrag dazu leisten können, mit neuen kreativen Antworten auf die Herausforderungen der Zukunft zu reagieren.

Facebook, Google und Amazon gehören heute zu den wertvollsten Unternehmen der Welt und stoßen in immer neue Geschäftsbereiche vor. Wie werden denn Facebook und Google in dieser Mobilitätswelt unterwegs sein? Schaffen wir es denn in Deutschland, eigene Champions, eigene Weltmarktführer in dieser digitalen Welt zu etablieren, oder schaffen wir es nicht?

Wir haben in Hessen z. B. mit dem HoLM die allerbesten Voraussetzungen dafür, um gerade solch einer neuen Start-up-Kultur einen Boden zu liefern und einen Rahmen zu geben.

Meine Damen und Herren, die Bundesregierung will Deutschland zum weltweiten Leitmarkt für autonomes und vernetztes Fahren machen. Wo findet das aber eigentlich in Hessen statt? Mit welchen Projekten will sich Hessen als Standort für digitale Verkehrswirtschaft etablieren? Bis auf wenige Skizzen am Anfang Ihrer Rede, Herr Staatsminister, sind Sie heute Antworten schuldig geblieben.

(Beifall bei der FDP)

Diese neuen Mobilitätsanforderungen und Mobilitätskonzepte erfordern neues Denken auch in der Raum- und Stadtplanung. Das ist heute bereits von den Kollegen gesagt worden. Wenn Autos ihren Gast abladen und autonom weiterfahren, brauchen wir nicht nur weniger Parkplätze, sondern es entstehen auch neue Anforderungen. Diese Fahrzeuge stehen dann zwar nicht mehr auf einem Parkplatz, aber sie sind immer in Bewegung. Das heißt, sie sind permanent im Stadtraum.

Außerdem brauchen wir neue Anlaufpunkte für solche Mikrobusse. Unter Umständen brauchen wir auch so etwas wie einen Drohnenparkplatz oder ein Drohnenparkcenter für die Warenversorgung. Das hat direkt etwas mit Stadtplanung zu tun. Das bleibt nicht auf der Straße hängen. Da werden wir deutlich mehr machen müssen. Sie haben das skizziert. Ich bin durchaus willens, solch einen Weg gemeinsam mit Ihnen zu gehen und mich auf eine Diskussion mit Ihnen einzulassen. Dann müssen Sie aber auch sagen, wie Sie konkret weiter voranschreiten wollen, wie denn eine solche Infrastruktur in Hessen aussehen soll.

Herr Al-Wazir, ich finde, Ihre Rede hat auf ein Problem hingewiesen, das ich auch bei Frau Wissler sehe, bei der ich aber schon alle Hoffnung aufgegeben habe. Sie befindet sich sehr stark in ihren alten Strickmustern. Sie ist sehr darauf fixiert, das Seelenheil sei der kostenlose ÖPNV für alle. Die Frage, wie das in Hessen finanziert werden soll, muss Frau Wissler wahrscheinlich nie beantworten. Das ist aber auch gut so.

(Beifall bei der FDP)

Herr Al-Wazir, Sie haben das aber leider auch gemacht. Nach einem guten Anfang sind Sie anschließend in ein grünes Strickmuster zurückgefallen. Bei Ihnen sieht es so aus, dass Ihr Seelenheil die Elektromobilität ist. Ich finde es übrigens sehr spannend, dass Herr Kollege Caspar an dieser Stelle eine andere Position einnimmt. Die SPD hat dankenswerterweise deutlich differenzierter gesagt, dass wir uns technologieoffen in eine solche Diskussion hineinbegeben sollen.

(Thorsten Schäfer-Gümbel (SPD): Wie denn sonst?)

Meine Damen und Herren, Zukunft und Technologieoffenheit wird bei den GRÜNEN offenbar eher von Parteitagebeschlüssen bestimmt, als dass sie von Vernunft getrieben ist.

(Beifall bei der FDP)

Wir vertrauen auf die Innovationskraft von Ingenieuren und Entwicklern. Wir beginnen die Debatte nicht mit einer Verbotsdiskussion, wie dies die GRÜNEN machen. Wir stehen für Innovations- und Technologieoffenheit.

Meine Damen und Herren, deshalb gehört auch für uns der Diesel ganz klar dazu. Herr Al-Wazir, ich habe gehört, was Sie zur Dieseltechnologie gesagt haben. Das hört sich manchmal doch sehr anders an. Ich sage aber für uns Freie Demokraten: Fahrverbote wird es mit uns nicht geben; denn diese sind nichts anderes als eine Enteignung.

(Beifall bei der FDP)

Außerdem sehen wir in der Dieseltechnologie durchaus eine gute Zukunft, weil der Diesel dazu beiträgt, die CO₂-Ziele Deutschlands zu erreichen. – Herr Lenders hat gesagt, dass der Diesel dazu beiträgt, die CO₂-Ziele Deutschlands zu erreichen. Nicht, dass mir nachher wieder dumme Fragen gestellt werden.

(Zuruf der Abg. Angela Dorn (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN))

Außerdem ist der Diesel für die Menschen bezahlbar.

Meine Damen und Herren, wir sind gegen Fahrverbote, weil diese Zehntausende Pendler in Hessen treffen und damit die Menschen bestraft werden würden, die am wenigsten etwas für die aktuelle Situation können.

Herr Al-Wazir, statt hier das Märchen vom bösen Diesel zu erzählen, sollten Sie einmal sagen, dass der Verkehrssektor seit 1990, also schon länger, als die CDU regiert, die Stickoxidemissionen um 70 % gesenkt hat. Noch nie waren die Autos so umweltfreundlich wie heute. Ihr Ansatz ist aber eher, das Auto zu verteufeln und anderen Technologien als dem Elektroauto eine Absage und Verbote zu erteilen.

Meine Damen und Herren, wer angesichts dieser Fakten Angst und Hysterie schürt, handelt unverantwortlich.

(Beifall bei der FDP)

Die Bürger haben für solche Geisterfahrerdiskussionen, die meilenweit an der Realität vorbei sind, kein Verständnis. Herr Boddenberg, so komisch ist das nicht. Wir müssen für die Menschen, die ein Dieselfahrzeug haben – ich lasse Ihre Zwischenfrage gleich gern zu; lassen Sie mich nur diesen Satz zu Ende bringen, dann dürfen Sie –, Antworten finden. Demjenigen, der noch ein Dieselfahrzeug fährt, werden überhaupt keine Antworten zur Frage des Wertverlusts gegeben vom Dieseltipp, der maßgeblich von dieser Bundesregierung betrieben worden ist.

Jetzt lasse ich gerne eine Zwischenfrage zu.

Michael Boddenberg (CDU):

Herr Kollege, Sie haben von Geisterfahrern gesprochen. In diesem Zusammenhang habe ich eine Frage. Wer ist denn das aus Ihrer Sicht? Ist Ihnen bekannt, dass es eine Klage der Europäischen Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland gibt?

Wenn ich darf, stelle ich noch eine zweite Frage: Hat denn die FDP eine Antwort auf dieses Verfahren bzw. auf die Notwendigkeiten, die sich aus der Überschreitung von Grenzwerten ergeben?

(Beifall bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN – Angela Dorn (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sehr gute Frage!)

Jürgen Lenders (FDP):

Herr Boddenberg, es ist vor allem für ein hessisches Unternehmen ein Riesenproblem, dass die Europäische Union diese Pakete zusammengeschürt hat. Aber wir müssen auch klar sagen: Sollte es nicht gelingen, den Diesel in den Fahrzeugflotten zu etablieren, dann werden Unternehmen wie Opel immense Strafzahlungen zu leisten haben, weil sie es im Flottenverbund nicht hinbekommen. Das ist einer der Gründe, warum sich General Motors damit beschäftigt hat: Ist der Diesel, ist die Fahrzeugindustrie in Europa zukünftig noch ein Geschäftsmodell, das man wirtschaftlich betreiben kann, oder ist sie keines mehr? – General Motors ist nach vielen Überlegungen zu dem Schluss gekommen: Mit dem, was die Europäische Union da vorhat, muss Schluss sein.

Herr Boddenberg, dann lassen Sie uns gemeinsam dafür kämpfen, dass aus Europa nicht solch ein Unfug kommt, der eine Schlüsselbranche in Deutschland kaputt macht. Wenn die Deutsche Umwelthilfe, die Aufträge nicht nur von Toyota, sondern auch vom Land Hessen bekommt, solche Generalangriffe auf die deutsche Automobilindustrie, auf den Diesel fährt, dann gefährden wir Tausende von Arbeitsplätzen, und dann kann man nur die Bundesregierung auffordern, dem etwas entgegenzusetzen. Herr Boddenberg, dann haben Sie uns sofort an der Seite. Das müsste die Antwort sein. Lassen Sie uns gemeinsam nach Brüssel marschieren, und lassen Sie nicht zu, dass man diese Arbeitsplätze kaputt macht.

(Beifall bei der FDP)

Meine Damen und Herren, Verbote einer Technologie sind genauso falsch wie staatliche Quoten für Elektroautos. Beides führt am Ende in eine technologische Sackgasse. Das hat Ihnen auch der Kollege Caspar versucht zu sagen, auch wenn der Widerspruch nicht ganz so deutlich wurde.

Elektroautos sind heute keinesfalls die saubere, umweltfreundliche Alternative. Auch Elektroautos produzieren Feinstaub, auch Elektroautos bringen einen Rucksack an CO₂-Emissionen mit. Erst ab einer Fahrleistung von 80.000 km wird die CO₂-Bilanz batteriebetriebener Fahrzeuge besser; das haben Ihnen die Kollegen schon gesagt. Aber allein bei der Gewinnung der Seltenen Erden, der Rohstoffe, die wir für die Batterietechnologie brauchen, wenn wir uns einmal anschauen, in welchen Ländern und unter welchen Rahmenbedingungen das passiert, kann man wirklich sagen: Elektromobilität mag bei bestimmten Verkehrsträgern sinnvoll sein, aber sie ist mit Sicherheit nicht der Weisheit letzter Schluss.

(Beifall bei der FDP – Vizepräsident Dr. Ulrich Wilken übernimmt den Vorsitz.)

Deswegen ist solch ein Schwarz-Weiß-Denken bei Weitem nicht richtig. Wir können heute nicht sagen, wie die Mobilität in den nächsten Jahrzehnten aussehen wird. Aber wir wissen schon heute, dass der Wettbewerb um die beste Technologie begonnen hat. Dazu gehört die Elektromobilität, dazu gehören aber auch neue Antriebstechnologien, wie z. B. die Brennstoffzelle oder ganz neue Kraftstoffe.

Meine Damen und Herren, auch in Zukunft sind wir elementar auf eine funktionierende Straßenverkehrsinfrastruktur angewiesen. Jeden Tag beißen Zehntausende Pendler entnervt ins Lenkrad, weil sich Bauarbeiten verzögern. Herr Al-Wazir, Sie haben viel zu verschulden, aber nicht die Bundesbaustellen von Hessen Mobil. Trotzdem darf

man sicherlich darauf hinweisen, dass diese Landesregierung die finanziellen Mittel, die in Berlin zur Verfügung gestanden hätten, noch nicht einmal ganz abgerufen hat. Ich weiß nicht, ob sich der bayerische Verkehrsminister oder der Bayerische Ministerpräsident bei Ihnen schon einmal für das Geld bedankt hat, das er jetzt verbauen darf.

Meine Damen und Herren, es ist leider Gottes ein Stück weit Ideologie. Den Menschen, die jeden Tag hier im Stau stehen, die jeden Tag nach Frankfurt rein- und rausfahren, werden Sie nicht mit einer „Zu Fuß gehen“-Kampagne wirklich eine Lösung anbieten können. Wer von Melsungen nach Kassel muss, um dort seiner Arbeit nachzugehen, dem werden Sie nicht mit einem Radschnellweg helfen können, Herr Al-Wazir.

(Günter Rudolph (SPD): Der kann die Regiotram nutzen!)

– Der kann dann die Regiotram nutzen. Die hat zumindest einmal Verkehrsminister Dieter Posch gemacht.

Meine Damen und Herren, wir haben so viele Probleme. Aus eigenen Mitteln hat das Land zu all den Wohltaten, die Sie hier schon verkündet haben, rund 340.000 € in diese Zukunftsfelder hineingesteckt, die Sie am Anfang Ihrer Rede skizziert haben. Davon sind 300.000 € für ein Projekt, das der Vorgänger von Herrn Al-Wazir, Herr Posch, angestoßen hat. Diese Bilanz ist nach solch einer Rede eher peinlich. Mobilität 4.0 ist nicht nur ein technisches Thema, es ist auch eine Geisteshaltung. Es setzt eine Einstellung voraus, neue Dinge auszuprobieren, Verkehrspolitik nicht ideologisch zu betreiben, auch nicht vorher wissen zu wollen, was am Ende der Entwicklung steht. Es mag sein, dass Schwarz-Grün halbwegs geräuschlos regiert. Aber für die Menschen in Hessen ist dies eher eine Friedhofsstille. – Vielen Dank.

(Beifall bei der FDP)

Vizepräsident Dr. Ulrich Wilken:

Danke, Herr Lenders. – Für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN erteile ich Frau Müller das Wort.

Karin Müller (Kassel) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Herr Präsident, meine Damen und Herren! Da in den letzten Reden wieder so viel von Problemen gesprochen worden ist, ist es an der Zeit, jetzt wieder einmal von Lösungen zu reden und auf den Ausgangspunkt der Regierungserklärung des Verkehrsministers zurückzukommen.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der CDU – Günter Rudolph (SPD): Den Minister zu loben! Das kam ein bisschen zu kurz!)

– Genau, Herr Rudolph.

Hessen ist Vorreiter für eine zukunftsfähige Mobilität. Bei dieser Mobilität der Zukunft werden die Wahlfreiheit der Verkehrsmittel, ein hohes Maß an Mobilität und der Klimaschutz zusammengebracht. Damit schaffen wir mehr Lebensqualität, mehr Mobilität und weniger Verkehr, und das in einem Transitland wie Hessen.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der CDU)

Und das mit einem grünen Verkehrsminister, der in dieser Regierung mit der CDU die Richtung geändert hat, was FDP-Minister anscheinend nicht geschafft haben, wie Herr Lenders gerade ausgeführt hat.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der CDU)

Wir haben einen Plan, und wir arbeiten kontinuierlich daran, dass dieser umgesetzt wird. Was ich bisher gehört habe, ist kein Konzept. Von Herrn Schäfer-Gümbel wurden fünf Minuten Staumeldungen vorgelesen. Er hätte die von NRW vorlesen können; dann hätte er über eine halbe Stunde gebraucht, weil NRW Stauland Nummer eins ist.

(Heiterkeit und Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der CDU – Günter Rudolph (SPD): Die GRÜNEN freuen sich, dass woanders der Stau noch größer ist!)

Ihr Konzept ist: „Darfs ein bisschen mehr sein?“ 3.000 Busse gibt es, die sollen sofort ersetzt werden. Nachhaltig wäre das in keinem Fall, wenn wir sofort alle Busse verschrotten und dafür E-Busse anschaffen würden. Zudem gibt es kaum E-Busse, und es ist auch nicht so einfach, die Busse auszutauschen. Wenn Sie sich mit dem Thema beschäftigt hätten, wüssten Sie, dass die Linienführung genau berechnet werden muss, dass man nicht alle Busse überall einsetzen kann. Einfach etwas zu fordern ohne Ahnung ist noch kein Konzept.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der CDU)

Zur FDP. Herr Lenders, ich war angenehm überrascht, dass Sie nicht gleich wieder gewettert haben, was mit der A 44, der A 49, der A 66 oder sonst irgendwelchen Straßen ist, sondern sich jetzt auf das autonome Fahren fokussiert haben. Aber außer dem autonomen Fahren habe ich, ehrlich gesagt, nicht viel gehört. Wenn das Ihre einzige Vision ist und Sie sich nicht um die Probleme im Moment kümmern, dann helfen Sie den Menschen vor Ort auch nicht.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der CDU)

Wir brauchen eine Verkehrswende; denn die Energiewende ist nötig. Außer der FDP und Herrn Trump bestreitet das niemand mehr. Um die Klimaschutzziele zu erreichen, brauchen wir gerade im Verkehrssektor eine andere Mobilitätspolitik. Mit einem „Weiter so“ werden die weltweit beschlossenen Nachhaltigkeitsziele nicht umgesetzt werden können; das ist allen klar. Die Diskussion um den Diesel verstärkt die Diskussion allenfalls, ist aber nicht der Auslöser dafür. Ob es Einfahrverbote geben wird oder nicht – keiner will sie –, wird nicht davon abhängen, was Herr Schulz an einem Tag und Frau Hendricks an dem anderen Tag sagt. Da sehe ich auch nicht, welche Lösungen er hat, um die Grenzwerte von Stickoxid einzuhalten. Die Grenzwerte sind keine grüne Erfindung, wie ich in der Presseerklärung von Herrn Lenders lesen konnte. Die Grenzwerte sind auf EU-Ebene festgelegt worden. Sie einfach in einem gleitenden Sinkflug zu ändern wird nicht funktionieren, Herr Lenders.

(René Rock (FDP): Die Grenzwerte sind nicht vom Himmel gefallen, die sind nicht gottgegeben!)

– Die Grenzwerte gibt es aber, und wir leben in einem Rechtsstaat; das hat die FDP auch einmal gewusst. Die Menschen haben ein einklagbares Recht auf eine unver-

sehrt Gesundheit. Jedes Jahr sterben weltweit Menschen durch Stickoxide von Dieselabgasen. Da kann man doch nicht die Hände in den Schoß legen, das ignorieren und einfach nichts tun.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der CDU)

Wie gesagt, die Stickoxide sind nur ein Teil des Problems. Das größere Problem ist der CO₂-Ausstoß. Da gibt es klar vereinbarte Ziele. In Hessen verursacht der Verkehr über 36 % aller CO₂-Emissionen. Das liegt an der Transitfunktion des Landes. Deswegen ist es eine große Herausforderung, umzusteuern und Mobilität mit weniger CO₂-Emissionen zu gewährleisten. Daran arbeiten wir. Die Herausforderung haben wir angenommen und uns auf den Weg gemacht – zu mehr Lebensqualität und mehr Mobilität sowie weniger Verkehr und mehr Klimaschutz.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der CDU)

Die Mobilität der Zukunft ist nicht auf nur ein Verkehrsmittel fokussiert. Die Menschen leben bereits jetzt multimodal, insbesondere die jungen Menschen in den Ballungsräumen. Das Handy wird zum Zündschlüssel; das Auto ist ein Baustein in einer Wegeketten und wird genutzt, muss aber nicht besessen werden. Auf manchen Wegen fährt man mit dem Auto, auf manchen mit dem Fahrrad. Manche Wege geht man zu Fuß oder nutzt Bus oder Bahn. Dafür optimale Bedingungen zu schaffen, das ist die Aufgabe der Politik; denn die Menschen sind schon viel weiter als der Gesetzgeber. Sie erwarten zu Recht, dass wir die Rahmenbedingungen schaffen, damit diese Multimodalität funktioniert und die Menschen stressfrei von A nach B kommen.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der CDU)

Daran arbeitet die Landesregierung. Seit der Regierungsübernahme wurden alle Verkehrsmittel konkret in den Blick genommen. Dort, wo Nachholbedarf besteht, wird kontinuierlich daran gearbeitet, aufzuholen.

Es wird Sie verwundern, aber ich fange einmal mit den Straßen an; denn dort gab und gibt es einen Sanierungstau, wie auch hier oft beklagt wurde. Daran geändert wurde bisher aber nichts. Wir haben das Leitmotiv „Neubau vor Sanierung“ – –

(Jürgen Lenders (FDP): Neubau vor Sanierung? Interessant!)

– Das Leitmotiv lautet natürlich: Sanierung vor Neubau und Investitionen in ein ordentliches Straßennetz.

(Heiterkeit und Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Jürgen Lenders (FDP): Jetzt haben wir Sie wirklich aus dem Konzept gebracht!)

– Ich wollte nur prüfen, ob Sie zuhören. Das hat funktioniert.

(Heiterkeit)

Mit der „Sanierungsoffensive 2016 – 2022“ weiß jeder, welche Straße in den nächsten Jahren wann saniert wird. Die 540 Einzelmaßnahmen werden nach Dringlichkeit abgearbeitet – und nicht nach dem Datum von Landrats- oder Bürgermeisterwahlen.

Die Landesmittel sind kontinuierlich erhöht worden. Das ist ein gutes Signal für den Erhalt der Straßeninfrastruktur und vor allen Dingen für die Substanz der Straßen.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der CDU)

Auch bei den Bundesmitteln aus dem Bundesverkehrswegeplan wird nach klaren Kriterien und nach Dringlichkeit gehandelt. Das Land investiert insbesondere in Brücken und in Autobahnknoten. Wenn es manchen zu lange dauert, wie hier suggeriert wird – auch hinsichtlich des Ausbaus der Schieneninfrastruktur –: Die Abteilung „Zaubern“ wurde leider noch nicht besetzt. Wir gewährleisten durch unser Handeln, dass das Bundesstraßennetz weiterhin funktionstüchtig ist. Auch wenn es jetzt zu Einschränkungen kommt, weil überall gebaut wird, kann der Verkehr immerhin weiterlaufen. Die Bergshäuser Brücke musste verengt werden, aber es wurde noch keine einzige Brücke gesperrt. Das gab es in Hessen zum Glück noch nicht.

Zusammengefasst zum Bereich Straße: Auf dem Weg, den die Landesregierung beschritten hat, geht es immer nach Dringlichkeit. Zu sanieren ist immer besser, als neu zu bauen. Das ist nachhaltig und zukunftsweisend, und das ist ein wichtiger Baustein für ein mobiles Hessen.

Die öffentlichen Verkehrsmittel Bus und Bahn sind das Rückgrat der Mobilität. Ohne Busse und Bahnen würde der Verkehr, gerade in den Ballungsräumen, völlig zum Erliegen kommen. Das konnten wir erleben, als bei der Bahn gestreikt wurde. Wenn alle Menschen auf die Straßen drängen, dann kommen auch die, die wirklich darauf angewiesen sind, mit dem Auto zu fahren, nicht weiter. Deswegen bilden die Massentransportmittel Bus und Bahn das Rückgrat der Mobilität.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der CDU)

An dieser Stelle ein Lob an den Herrn Ministerpräsidenten und an den Wirtschafts- und Verkehrsminister

(Günter Rudolph (SPD): Na endlich! Ich habe mich schon gewundert!)

– ja, ich habe noch nicht genug gelobt –, die sich beim Bund dafür eingesetzt haben, dass die Regionalisierungsmittel erhöht worden sind. Es hätte noch mehr sein können, aber diese Mittel sind die Grundlage, um den regionalen Schienenverkehr aufrechtzuerhalten.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der CDU)

Die Bundesmittel sind eine gute Grundlage, aber bei Weitem nicht ausreichend, um die steigenden Bedarfe bei Bussen und Bahnen zu finanzieren. Deswegen nimmt Hessen seit längerer Zeit wieder Landesmittel in die Hand: 124 Millionen € an Landesmitteln in den kommenden fünf Jahren für Busse und Bahnen. Ich finde, das kann sich sehen lassen.

(Günter Rudolph (SPD): Erstmals?)

– Nein, wieder. Wenn ich daran erinnern darf: Es gab unter Rot-Grün eine Zeit, da wurden schon einmal Landesmittel für diesen Bereich eingesetzt.

(Günter Rudolph (SPD): Das habt ihr doch schon verdrängt!)

– Ich habe es doch gerade gesagt.

(Günter Rudolph (SPD): Im letzten Jahrtausend, genau! – Mathias Wagner (Taunus) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN), an die Rednerin gewandt: Lob funktioniert auch nicht! Dann kritisiere weiter! – Heiterkeit)

– Auch ich komme ja aus Nordhessen, aber so viel Gemäre bringe ich nicht zustande.

(Heiterkeit und Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der CDU)

Auch die Kommunen haben ihren Beitrag geleistet, indem sie zweckgebundene KFA-Mittel für den ÖPNV zur Verfügung gestellt haben. Diese Erfolgsgeschichte kann jetzt weitergehen, wenn wir eine ausreichende Finanzierung haben. Wir geben rund 800 Millionen € im Jahr für den ÖPNV aus. Das sind 24 % mehr als bei der letzten Finanzierungsvereinbarung. Ich finde, das ist ein großartiger Erfolg, der sich sehen lassen kann.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der CDU)

Damit aber nicht genug: Um möglichst viele Menschen in den ÖPNV einsteigen und diesen bequem nutzen zu lassen sowie den ÖPNV zu stärken, gibt es eine Freifahrtregelung für alle hessischen Landesbediensteten. Das ist für viele eine zusätzliche Lohnerhöhung, weil sie ihr Ticket nicht mehr selbst zahlen müssen. Zum anderen ist das ein Beitrag zum Klimaschutz. Viele, die das Ticket bekommen, haben sowieso schon eines und werden auch weiterhin den bequemen ÖPNV nutzen. Andere werden sich künftig überlegen, ob sie das Auto nehmen. Der eine oder andere wird das Auto stehen lassen; das haben mir einige auch schon gesagt. Sie werden in Zukunft stressfrei an den Arbeitsplatz kommen. Sie brauchen keinen Parkplatz mehr zu suchen und können die Zeit des Fahrens dafür aufwenden, andere Dinge zu tun, z. B. ein Buch zu lesen oder neue Bekanntschaften zu knüpfen. Das Leben wird mit der Freifahrtregelung, die wir ab dem 1. Januar 2018 schaffen werden, vielfältiger und lebenswerter.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der CDU)

Das ist ein Gewinn für den Klimaschutz und für die Lebensqualität. Wie das Jobticket letztendlich genutzt wird, werden wir sehen. Bisher sind die Rückmeldungen aber sehr positiv.

(Günter Rudolph (SPD): Das gibt es doch noch gar nicht!)

– Das habe ich doch gerade gesagt. Hören Sie doch zu, Herr Rudolph.

(Heiterkeit und Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der CDU)

Ich habe gesagt, wir werden sehen, wie es genutzt wird, aber die bisherigen Rückmeldungen sind positiv. Das kann ich doch weitergeben.

(Zurufe von der SPD)

– Wer genau zuhört, der erspart sich Zwischenrufe.

Was wir jetzt schon sagen können: Das Schülerticket ist ein großer Erfolg.

(Zurufe von der SPD)

– Ich warte ein bisschen, bis Sie sich beruhigt haben.

Vizepräsident Dr. Ulrich Wilken:

Meine Damen und Herren! Frau Müller hat das Wort,

(Günter Rudolph (SPD): Das hat keiner bestritten!)

und Sie lauschen ihr bitte. – Das gilt auch für Herrn Rudolph. Hören Sie ein bisschen zu.

(Günter Rudolph (SPD): Wenn ich will, höre ich auch zu!)

Karin Müller (Kassel) (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Herr Rudolph, bitte nicht einfach dazwischenquatschen und mich falsch verstehen wollen.

Was wir jetzt schon erleben können, ist der volle Erfolg des Schülertickets. Das ist die beste Fahrkarte, seit Tickets erfunden wurden.

(Heiterkeit und Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der CDU)

Auch hier wird ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet, wenn Schülerinnen und Schüler, Auszubildende und Angehörige von Freiwilligendiensten einfach und bequem für nur 1 € durch ganz Hessen fahren können. In der Zeit der Ausbildung merken sie, wie bequem das ist, und wollen gar kein Auto mehr. Ich habe es eingangs schon erwähnt: Der Trend bei jungen Leuten, gerade in Ballungsräumen, geht dahin, ein Auto eher zu benutzen statt zu besitzen, und für Fahrten, die sie bequem mit dem ÖPNV machen können, werden sie dem ÖPNV treu bleiben.

Das Schülerticket hat weitere Komponenten, unter anderem soziale Komponenten. Die Eltern werden entlastet, weil sie nicht mehr als Elterntaxi fungieren müssen. Wir konnten in den Zeitungen lesen, dass es gerade zu Schuljahresbeginn oft zu Unfällen kommt, weil die Eltern mit ihren Autos kreuz und quer stehen. Das kann man verhindern, wenn sich Kids zusammentun und mit ihrem Ticket, mit dem sie jetzt hessenweit fahren können, selbstständig zur Schule fahren – und damit auch selbstständiger werden.

Ein Wort noch zu der Kritik an der angeblichen Ungerechtigkeit. Ich weiß nicht, was daran ungerecht ist, wenn alle jetzt mehr Leistung für weniger Geld bekommen. Das ist nicht ungerecht, sondern gerecht, und das ist ein Beitrag, den diese Landesregierung zum Klimaschutz, zur Lebensqualität und zur Mobilität für Kinder und Jugendliche sowie zur Bildungsgerechtigkeit leistet.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der CDU)

Am Schulgesetz wurde nichts geändert. Die 3-km-Regelung gab es auch vorher schon. Dass man jetzt eine Neiddebatte lostritt, nach dem Motto: „Diejenigen, die weiter als 3 km entfernt wohnen, bekommen es erstattet, die anderen nicht“, zeugt davon, dass man eine gute Sache einfach nicht anerkennen kann.

(Günter Rudolph (SPD): Wir werden es an die Eltern weitergeben, was Frau Müller erzählt! – Weitere Zurufe von der SPD)

– Ich kann mich jetzt nicht so oft unterbrechen lassen, sonst komme ich nicht mehr zu meinem Lieblingsthema. – Nachdem wir jetzt die Erfolgsstory vom Bus-, Bahn- und vom Straßenverkehr gehört haben,

(Nancy Faeser (SPD): Erfolgsstory! – Weitere Zurufe von der SPD)

wird es Zeit, auf die Erfolge beim Rad- und Fußverkehr sowie insgesamt auf die Nahmobilität zu blicken. Dieser Bereich wird – ich sehe es gerade – von der FDP immer gern belächelt.

(Zurufe von der FDP)

Sie kennen nur Straßen. Rad- und Fußverkehr wird immer als lächerlich abgetan. Aber gerade in diesem Bereich kann man mit relativ wenig Geld viel für Klimaschutz und Lebensqualität tun.

Das eine ist die Infrastruktur. Da hat Hessen noch einen Nachholbedarf. Deswegen werden in die Radwege an den Landesstraßen jetzt 4 Millionen € investiert. Auch diese 4 Millionen € hatten Sie vorher im Haushalt stehen; Sie haben sie aber nicht ausgegeben. Jetzt ist klar festgelegt: Bis 2022 sollen 60 Radwege gebaut werden. Das ist ein großer Schritt nach vorne.

Die meisten Radwege sind in kommunaler Hand. Dafür, dass ein Radweg aufhört, ist nicht die Landesregierung verantwortlich, sondern das liegt in der Verantwortung der Kommunen. Das Land stellt den Kommunen jährlich 7 Millionen € für Rad- und Fußverkehr zur Verfügung. Wie gesagt, das Geld und die Infrastruktur sind das eine.

Aber man braucht meistens mehr als nur die Hardware. Deswegen ist die Gründung der AG Nahmobilität aus meiner Sicht ein Meilenstein, um den Rad- und Fußverkehr voranzubringen. Mittlerweile ist die Hälfte der hessischen Kommunen Mitglied in der AG Nahmobilität. Voneinander zu lernen, mit Fachleuten zu diskutieren, im Wettbewerb um die besten Konzepte zu streiten und den Rad- und Fußverkehr voranzubringen ist die Idee dabei – die wunderbar funktioniert. Wir haben gehört, auf dem letzten Kongress ist eine Nahmobilitätsstrategie verabschiedet worden. Es wird Geld bereitgestellt, um die Kommunen dabei zu unterstützen, mehr in diesem Bereich zu tun und voranzukommen.

Auf die Erfolgsstory der Elektromobilität ist schon hingewiesen worden. Bei den Pedelecs ist man schon weit vorangekommen. Dafür braucht man eine Infrastruktur; darauf müssen die Kommunen reagieren. Man braucht vernünftige Abstellplätze, die alle gefördert werden können, und vernünftige Radwege. Wir brauchen die Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV. Auch bei der Verkehrssicherheit gibt es einige Punkte, an denen gearbeitet wird.

Andererseits sind schon viele Meilensteine erreicht worden. Die Nahmobilitätsstrategie habe ich erwähnt. Es gibt den hessenweiten Wettbewerb „Schulradeln“, und es gibt die Meldeplattform Radverkehr, an der sich jede Kommune kostenlos anmelden kann. Dort können jede Lücke und jedes Schlagloch sofort gemeldet werden. Es gibt jetzt ein Handbuch zur Beschilderung der Radwege, auf dass wir noch mehr Sterne bei den Radfernwegen bekommen; denn wir können das jetzt endlich ordentlich zertifizieren. Es gibt einen überarbeiteten Radroutenplaner und anderes mehr.

Es ist also hautnah zu spüren, dass sich etwas verändert in diesem Land. Die Voraussetzungen sind geschaffen. Gerade bei den jungen Menschen haben wir die Chance, das Mobilitätsverhalten zu ändern, und wir haben auch die Chance, beim Klimaschutz und bei den Grenzwerten viel

zu erreichen – ohne irgendwelche Verbote, sondern nur mit Angeboten, die die Menschen auch gern nutzen werden.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der CDU)

Es gibt einen weiteren Bereich, um den sich diese Landesregierung kümmert: das betriebliche Mobilitätsmanagement. Im Moment ist es so: Ein Auto hat fünf Sitze, aber meistens wird nur einer genutzt. Wenn Sie sich einmal anschauen, sehen Sie, dass meistens nur ein Mensch im Auto sitzt.

Aber immer mehr Unternehmen und die ivm im Auftrag der Landesregierung erarbeiten Konzepte für ein betriebliches Mobilitätsmanagement, sodass das Auto effektiv genutzt werden kann. Zum einen sparen die Beschäftigten dadurch Geld, zum anderen haben sie z. B. auch keine Parkplatzsuche mehr. Darin liegt ein enormes Potenzial. Das merkt man daran, dass sich in diesem Bereich viele Unternehmen gründen, um die ökonomischen Potenziale zu nutzen und um die Menschen ökologischer, bequemer und günstiger an ihren Arbeitsplatz zu bringen.

Der Verkehrsminister hat die Vision für die kommenden Jahre skizziert. Hessen ist mit seiner Mobilitätspolitik gut aufgestellt, um auf die kommenden Herausforderungen zu reagieren. In diesem Sinne lassen Sie uns gemeinsam an der Mobilität der Zukunft arbeiten. Lassen Sie uns für gute Rahmenbedingungen für alle Verkehrsteilnehmer sorgen.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der CDU)

Vizepräsident Dr. Ulrich Wilken:

Danke schön, Frau Müller. – Wir sind am Ende der Debatte angelangt. Die Regierungserklärung ist abgegeben, entgegengenommen und besprochen worden.

Ich rufe **Tagesordnungspunkt 3** auf:

Nachwahl eines ordentlichen Mitglieds und eines weiteren stellvertretenden Mitglieds im Hauptausschuss

Der Abg. Uwe Frankenberger hat mit Schreiben vom 28. Juni 2017 mitgeteilt, dass er mit sofortiger Wirkung auf sein Amt als ordentliches Mitglied im Hauptausschuss verzichtet. Ferner legt der Abg. Dieter Franz mit Ablauf des 28. Juni 2017 sein Amt als weiteres stellvertretendes Mitglied im Hauptausschuss nieder.

Nach § 6 Abs. 2 unserer Geschäftsordnung werden die ordentlichen sowie alle stellvertretenden Mitglieder des Hauptausschusses durch den Hessischen Landtag gewählt. Mit der Ihnen vorliegenden **Drucks. 19/5124** schlägt die Fraktion der SPD den Abg. Dieter Franz als ordentliches Mitglied sowie die Abg. Regine Müller aus Schwalmstadt als weiteres stellvertretendes Mitglied im Hauptausschuss vor. Wird der Wahl durch Handzeichen widersprochen? – Das ist nicht der Fall.

Damit kommen wir zur Abstimmung. Wer dem Wahlvorschlag Drucks. 19/5124 zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. – Das ist das gesamte Haus. Damit erübrigt sich die Gegenprobe. Ich stelle fest, dass somit der Abg. Dieter Franz als ordentliches Mitglied sowie die Abg. Regine Müller aus Schwalmstadt als weiteres stellvertretendes Mitglied in den Hauptausschuss gewählt wurden.

Ich rufe **Tagesordnungspunkt 4** auf:

Nachwahl eines ordentlichen Mitglieds im Hauptausschuss

Mit Schreiben vom 12. Juli 2017 teilt der Abg. Heiko Kasseeckert mit, dass er mit Wirkung vom 28. August 2017 auf seine ordentliche Mitgliedschaft im Hauptausschuss verzichtet.

Nach § 6 Abs. 2 unserer Geschäftsordnung werden die ordentlichen sowie alle stellvertretenden Mitglieder des Hauptausschusses durch den Hessischen Landtag gewählt. Mit der Ihnen vorliegenden **Drucks. 19/5125** schlägt die Fraktion der CDU die Abg. Birgit Heitland als ordentliches Mitglied im Hauptausschuss vor. Wird der Wahl durch Handzeichen widersprochen? – Das ist nicht der Fall.

Damit kommen wir zur Abstimmung. Wer dem Wahlvorschlag Drucks. 19/5125 zustimmt, den bitte ich um das Handzeichen. – Das ist wiederum das gesamte Haus. Damit stelle ich fest, dass die Abg. Birgit Heitland als ordentliches Mitglied in den Hauptausschuss gewählt wurde. Ich wünsche mit allen gute Zusammenarbeit.

(Allgemeiner Beifall)

Wir kommen zu **Tagesordnungspunkt 5**:

Erste Lesung des Gesetzentwurfs der Landesregierung für ein Drittes Gesetz zur Änderung des Hessischen Gesetzes über den Anspruch auf Bildungsurlaub – Drucks. 19/5140 –

Ich erteile Herrn Staatsminister Grüttner zur Einbringung das Wort.

Stefan Grüttner, Minister für Soziales und Integration:

Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Das Bildungsurlaubsgesetz gibt jedem in Hessen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten die Möglichkeit der Teilnahme an einer fünftägigen Bildungsurlaubsveranstaltung zur politischen Bildung, zur beruflichen Weiterbildung oder zur Schulung für die Wahrnehmung eines Ehrenamts. Der Bildungsurlaub wird gut angenommen. Durchschnittlich mehr als 10.000 Beschäftigte nehmen jedes Jahr die entsprechenden Angebote wahr. Übrigens kommt der überwiegende Teil von ihnen aus der Privatwirtschaft und hier aus Betrieben mit mehr als 500 Beschäftigten.

Was die politische Bildung betrifft, wählen die Teilnehmenden vor allen Dingen Veranstaltungen zu dem Thema Arbeitswelt und Arbeitsrecht. In der beruflichen Weiterbildung werden neben EDV- und Sprachkursen zunehmend Veranstaltungen besucht, die der Vermittlung von persönlichen Kompetenzen dienen: Stressbewältigung, Gesundheitsprävention oder Kommunikationsfähigkeit. Die anerkannten Bildungsurlaubsveranstaltungen prägen seit Jahren die hessische Weiterbildungslandschaft. Sie greifen gezielt die Weiterbildungsansprüche der hessischen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer auf und vermitteln Handlungskompetenzen.

Der Bildungsurlaub ist ein spezifisches Bildungsangebot, das es den Teilnehmenden letztendlich ermöglichen soll, eigenständig in ihre Persönlichkeitsentwicklung zu investieren. Er leistet damit einen unverzichtbaren Beitrag zum lebenslangen Lernen der Menschen in Hessen.

Das Hessische Bildungsurlaubsgesetz ist bis zum Ende des Jahres befristet. Damit weiterhin von diesen Angeboten Gebrauch gemacht werden kann, ist es notwendig, das Gesetz in seiner Geltungsdauer zu verlängern und auch an aktuelle Erfordernisse anzupassen.

Ein paar Punkte, was der Gesetzesentwurf an Änderungen enthält:

Erstens. Die Verkürzungsmöglichkeiten für Veranstaltungszeiten. Damit wird eine bessere Vereinbarkeit der Durchführung von Bildungsurlaubsveranstaltungen mit familiären und beruflichen Belangen ermöglicht.

Zweitens. Eine Experimentierklausel. Im Rahmen der zunehmenden Digitalisierung und der bedeutenden Rolle des Internets ist die Berücksichtigung neuer Lern- und Lehrformate unumgänglich. Die eingeführte Experimentierklausel bietet hierfür die Möglichkeit, neue Wege zu beschreiten und Bildungsurlaubsveranstaltungen im Sinne des digitalen Wandels und der Nutzung der Vorteile der Digitalisierung auszugestalten.

Drittens. Wir fördern die Teilnahme von Beschäftigten von Kleinst- und Kleinunternehmen. Sie haben gerade gehört: Die meisten Teilnehmenden kommen aus der Privatwirtschaft, und dort aus Betrieben von mehr als 500 Personen. Da ist es mit der Vereinbarkeit und für den Arbeitgeber besser. Deswegen ist hier von unserer Seite vorgesehen, dass wir, wenn der Gesetzgeber dem zustimmt, bei Arbeitnehmerfreistellung und gleichzeitiger Lohnfortzahlung, die insbesondere kleinere Arbeitgeber beschäftigt, einen Teil der Kosten übernehmen, um die Teilnahme von Beschäftigten von Kleinst- und Kleinunternehmen gezielt zu unterstützen. Dafür ist ein Lohnkostenzuschuss von 50 % der jeweiligen Lohnkosten vorgesehen.

Viertens. Wir haben die Ehrenamtsschulung für Auszubildende mit in das Gesetz aufgenommen.

Ich denke, dass das vorgelegte Bildungsurlaubsgesetz den modernen Anforderungen entspricht. Ich weiß, dass es immer wieder die Frage gibt, ob die ehrenamtlich kommunalpolitisch Tätigen auch an den Bildungsurlaubsveranstaltungen teilnehmen sollen. Das ist ein Punkt, den wir noch einmal genau betrachten müssen.

Natürlich sind diejenigen, die in Kreistagen und Stadtverordnetenversammlungen ihr Ehrenamt auch als Kommunalpolitiker ausüben, eine besondere Stütze dieser Gesellschaft. Ich denke allerdings, dass die Angebote der den politischen Parteien nahestehenden Bildungsinstitute durchaus auch offen sind und genügend Ansatzpunkte für die kommunalpolitisch Tätigen bieten. Bei dem Mandatssicherungsgesetz und vielen anderen Bereichen muss man sehen, ob man das noch mit dem Bildungsurlaubsgesetz verknüpfen kann. Diese Debatte werden wir führen. Zum jetzigen Zeitpunkt ist das nicht vorgesehen.

Trotzdem denke ich, dass das ein Gesetz ist, das den modernen Ansprüchen Genüge tut. Ich freue mich auf eine interessante Debatte dazu.

(Beifall bei der CDU und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsident Dr. Ulrich Wilken:

Danke, Herr Grüttner, für die Einbringung. – Ich eröffne die Debatte über den Gesetzesentwurf. Die vereinbarte Rede-

zeit beträgt siebeneinhalb Minuten. Als Erster hat sich Herr Decker für die SPD-Fraktion gemeldet.

Wolfgang Decker (SPD):

Herr Präsident, meine Damen und Herren! Lassen Sie mich eingangs ein paar grundsätzliche Anmerkungen zur Inanspruchnahme von Bildungsurlaub in Hessen machen. Ich beziehe mich dabei im Wesentlichen auf den Ende des letzten Jahres von der Landesregierung vorgelegten Bildungsurlaubsbericht.

Die SPD-Fraktion hatte dazu auch einen Berichtsantrag gestellt, weil wir festgestellt haben, dass die Weiterbildung im Berichtszeitraum sowohl auf der Anbieterseite als auch auf der Nachfragerseite zum Teil deutlichen Schwankungen unterlegen ist. Zum Beispiel stieg die Zahl der anerkannten Träger, aber der Anteil der Träger, die tatsächlich Veranstaltungen durchgeführt haben, ist gesunken. Die Gründe für eine Inaktivität sind der Landesregierung nicht näher bekannt. So zumindest die Antwort auf den Berichtsantrag. Offen bleibt für uns auch die Frage, welche Möglichkeiten die Landesregierung sieht, die erschreckend niedrige Quote von Veranstaltungen von Jugendbildungsträgern zu erhöhen. Es scheint, als wolle die Landesregierung in dem neuen Gesetzesentwurf darauf reagieren. Ich komme darauf noch an anderer Stelle zu sprechen.

Es gab nach unserer Auffassung weitere Auffälligkeiten. Viele an Bildungsveranstaltungen Teilnehmende machen nicht von ihrem Recht auf Bildungsurlaub Gebrauch. Wie kann man das ändern? Die Bildungsurlaubsquote beträgt im öffentlichen Dienst gerade einmal 2,7 % und in der Privatwirtschaft ganze 0,29 %. Sie sagen in Ihrer Antwort, dass Sie als nicht am Bildungsmarkt Beteiligte keine Informationen über Resonanz und Gründe für Teilnahme oder Nichtteilnahme haben. Ich will das an dieser Stelle auch gar nicht bestreiten. Das dürfte wahrscheinlich auch objektiv der Fall sein.

Die höchste Quote der Inanspruchnahme von Bildungsurlaub liegt in der Altersgruppe von 50- bis 60-Jährigen, während die jüngeren Altersgruppen wesentlich weniger teilhaben. Sie sagen, dass Ihnen hierzu keine weiteren Erkenntnisse vorliegen. Insofern können Sie nur Vermutungen über die unterschiedlichen Gründe anstellen. Auch das will ich Ihnen an dieser Stelle gern glauben.

Auf unsere Frage, wie die Landesregierung gedenkt, dem bedrückenden Absinken der Teilnehmerzahlen zu begegnen, hat sie geantwortet: „Die Landesregierung sieht kein bedrückendes Absinken“. Da haben Sie sicherlich recht: Wenn man sich auf einem Niveau befindet, das ohnehin nicht so hoch ist, kann man auch in der Tat nicht von bedrückendem Absinken sprechen.

Ich führe diese Punkte hier aber nicht an, um unserer Oppositionsrolle gerecht zu werden. Ich führe sie an, weil wir uns Sorgen über den allgemeinen Zustand der Bildung, in diesem Fall der Weiterbildung, machen. Wir alle müssen uns Sorgen über das zunehmende Desinteresse am Geschehen im öffentlichen Leben und an gesellschaftlichen Entwicklungen machen, wie ich das auch schon in der Ausschussdebatte deutlich gemacht habe.

Dies verzeichnen wir bei Weitem übrigens nicht nur bei Jugendlichen. Das reicht inzwischen weit hinein in die nachfolgenden Altersgruppen. Die Tatsache, dass immer weniger Menschen eine Tageszeitung lesen und sich viele

nur noch – in manchen Fällen sogar nur ganz partiell – über das Internet informieren, muss uns allen zu denken geben.

Deshalb sagen wir: Gezielte und attraktive Weiterbildung ist zumindest ein Baustein, um dieser Entwicklung entgegenzutreten.

(Beifall bei der SPD)

Wir sagen an dieser Stelle auch sehr deutlich, dass es nach unserer Auffassung Aufgabe des Staates sein muss, in diesem Fall des Landes Hessen, künftig noch verstärkter mit dafür Sorge zu tragen, dass dieser Teil der Bevölkerung wieder mehr an das öffentliche Leben und Geschehen herangeführt wird und daran teilnimmt.

Das betrifft nach unserer Auffassung nicht nur das berufliche Umfeld, sondern gerade auch die politische und gesellschaftspolitische Bildung, das Gemeinwohl und natürlich auch das ehrenamtliche Engagement. Deshalb halten wir es für sinnvoll und notwendig, ungeachtet der uns jetzt vorliegenden Gesetzesnovelle eine tiefer gehende Studie durchzuführen, um Antworten zu finden und die Gründe zu beleuchten, zu denen die Landesregierung bisher keine ausreichende Stellung beziehen konnte.

Dies wäre aus unserer Sicht dann auch die geeignete Grundlage für eine weitere und verstärkte Kampagne, die natürlich von Landesseite in Zusammenarbeit mit der Trägerseite ins Leben gerufen werden sollte – gerade um die eben beschriebenen Tendenzen zu stoppen und möglichst auch umzukehren. Das ist also eine gesellschaftspolitische Aufgabe.

Diese Kampagne sollte auch deutlich machen, dass die Regierung und die Politik insgesamt – und dazu sind wir als Fraktionen im Landtag natürlich auch aufgefordert – ausdrücklich für die Inanspruchnahme von Weiterbildung und Bildungsurlaub werben. Nach unserer Auffassung gibt es nämlich immer noch zu viele Betriebe und Arbeitgeber, die das gar nicht so gern sehen, wenn ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Bildungsurlaub beantragen. Das hält natürlich auch viele davon ab, einen solchen Bildungsurlaub in Anspruch zu nehmen, was sich sicherlich auch negativ auf die Zahlen auswirkt.

(Beifall bei der SPD)

Wie ich auch schon im Ausschuss deutlich gemacht habe, bitten wir noch einmal um Auskunft, ob es Vergleichswerte aus anderen Bundesländern gibt, jedenfalls auch darüber, ob in den anderen Bundesländern oder beim Bund Studien verfügbar sind, wie ich sie eben gerade beschrieben habe. Wenn ja, kann ich mir vorstellen, dass das auch für Hessen erhellend wäre.

Ich möchte noch zwei oder drei Sätze zum vorliegenden Gesetzentwurf sagen. Die künftige Einbeziehung von Auszubildenden in den Bildungsurlaubsanspruch für Ehrenamtsschulungen ist aus unserer Sicht durchaus ein Schritt in die richtige Richtung, um dem Nachwuchsmangel, den ich gerade auch im Ehrenamtsbereich beschrieben habe, entgegenzutreten.

Auch der von Ihnen angestrebte Lohnkostenzuschuss für Kleinst- und Kleinunternehmen zur Förderung der Teilnahme dortiger Beschäftigter könnte ein Beitrag sein, die Teilnahme an solchen Veranstaltungen zu erhöhen. Man wird es sehen.

Die Experimentierklausel ist, so glaube ich, in sich verändernden Zeiten für uns selbstverständlich.

Sie haben ja eine Regierungsanhörung durchgeführt. Es gibt da nur eine komplette Ablehnung. Sie kommt vom Verband der hessischen Unternehmer. Ich glaube, das wundert uns in diesem Hause gemeinsam nicht, dass sie dem ablehnend gegenüberstehen.

(Heiterkeit des Abg. Günter Rudolph (SPD))

Deshalb will ich das auch gar nicht weiter kommentieren. Daneben gibt es auch grundsätzliche Zustimmung. Es gibt aber auch zahlreiche Änderungsvorschläge, unter anderem vom Deutschen Gewerkschaftsbund, vom VdK, von Sozialverbänden, aber auch von den kirchlichen Trägern. Hierzu will ich der Einfachheit halber auf die uns vorliegende Synopse verweisen.

Bei dieser Gelegenheit – Herr Minister, Sie haben das eben selbst angesprochen – will ich diesen Punkt auch noch einmal hervorheben: Es gibt ein Ihnen vorliegendes Schreiben der SGK Hessen, in dem diese nicht nur vorschlagen, sondern das auch sehr dezidiert begründen, warum es sinnvoll ist, auch die etwa 10.000 in Hessen ehrenamtlich kommunalpolitisch tätigen Bürgerinnen und Bürger künftig in die Bildungsurlaubsarbeit einzuschließen.

Wenn man die Ortsvereine dazunimmt, dann sind es wahrscheinlich sogar um die 20.000 Bürgerinnen und Bürger, die sich engagieren. Es gibt viele gute Gründe, dies zu tun, nicht der Gleichstellungsgedanken wegen, sondern auch weil wir gerade auf dieser Ebene der Politik zunehmend feststellen müssen, dass es immer schwerer wird, Menschen zu gewinnen, die sich ehrenamtlich politisch engagieren, zumindest auf den unteren Ebenen in den Gemeinden. Auch dem gilt es im Interesse eines intakten Gemeinwesens entgegenzuwirken.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Dr. Ulrich Wilken:

Herr Decker, kommen Sie bitte zum Schluss.

Wolfgang Decker (SPD):

Ich komme zum Schluss, Herr Präsident. – Aus all den vorgenannten Gründen sollten wir den Gesetzentwurf nicht übers Knie brechen, sondern uns entsprechend Zeit nehmen. Deshalb darf ich für meine Fraktion an dieser Stelle schon eine mündliche Anhörung im Ausschuss beantragen. Dann können sich auch die noch dazu äußern, die bisher wegen der knappen Fristen keine Zeit hatten, Stellung zu nehmen. – Herzlichen Dank.

(Beifall bei der SPD und der LINKEN)

Vizepräsident Dr. Ulrich Wilken:

Danke, Herr Decker. – Für DIE LINKE hat sich Herr Schaus zu Wort gemeldet.

Hermann Schaus (DIE LINKE):

Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Für jemanden wie mich, der bereits in den Siebzigerjahren gewerkschaftliche Jugendbildungsarbeit mit organisiert

und durchgeführt hat, ist diese Gesetzesnovelle eine besondere Herzensangelegenheit.

Mit der Vorlage des Gesetzentwurfs nimmt die Hessische Landesregierung wichtige Impulse aus dem Evaluationsprozess der vergangenen Jahre auf und verbessert die gesetzlichen Voraussetzungen, um die Zugänge zur Weiterbildung zu erleichtern. Dies begrüßen wir ausdrücklich.

(Beifall bei der LINKEN)

Die Entwicklung des hessischen Bildungsurlaubsgesetzes, das zunächst ausschließlich den Bereich der politischen Bildung umfasste, dann später auf die berufliche Bildung erweitert wurde, soll nun in einem dritten Schritt die Fortbildung zur Wahrnehmung eines Ehrenamts von Auszubildenden umfassen. Diese Ausweitung im Gesetz begrüßen wir auch. Sie ist eine sinnvolle Erweiterung, sofern die Kernbereiche politische Bildung und berufliche Weiterbildung dadurch nicht zurückgedrängt werden.

Ich zitiere Sie, Herr Minister Grüttner, aus dem jüngst vorgelegten Erfahrungsbericht der Landesregierung über die Durchführung des hessischen Bildungsurlaubsgesetzes von 2011 bis 2014, in dem Sie auf Seite 45 unter Resümee Folgendes schreiben:

Durch die explizite Verknüpfung der beruflichen und gesellschaftspolitischen Bildung im Bildungsurlaub bietet der Bildungsurlaub neben der Vermittlung von Fachwissen und sozialen Schlüsselkompetenzen eine gezielte gesellschaftspolitische Reflexion und somit die Kompetenz, die eigene Situation in dem sich verändernden gesellschaftspolitischen Kontext einzuordnen und zu reflektieren.

Diese Aussage unterstreiche ich ausdrücklich, Herr Minister.

Wenn es also bisher bei der Vermittlung von beruflichem Fachwissen auch wichtig war, auf die Situation der betroffenen Arbeitnehmer zu blicken und dazu einen Diskussionsraum im Bildungsurlaub anzubieten, dann muss dieser Anspruch zukünftig auch z. B. für Bildungsurlaube für ehrenamtlich in der Flüchtlingshilfe Tätige in der Form gelten, dass dort neben der fachspezifischen Fortbildung auch Diskussionsraum für die Ursachen von Flucht und Vertreibung eingeplant wird. Das ist selbstverständlich.

(Beifall bei der LINKEN)

Da beziehe ich mich gerne auf Sie und Ihre Aussage, Herr Minister. Ich halte es deshalb für angezeigt, für Schulungen zur Wahrnehmung des Ehrenamtes einen erweiterten Politikbegriff unter Berücksichtigung des Lebens- und Arbeitsalltags der Menschen in diese Bildungsurlaube explizit mit aufzunehmen.

(Beifall bei der LINKEN)

Wir unterstützen deshalb den dazu gemachten Vorschlag der Arbeitsgemeinschaft Arbeit und Leben, „die gesamtgesellschaftliche und politische Bedeutung der im Zentrum stehenden Aktivitäten und Aktionen des betreffenden Ehrenamtes“ in den Mittelpunkt zu stellen. Dies ergibt sich für mich zwangsläufig aus der Historie des hessischen Bildungsurlaubsgesetzes.

Nach dem neuen § 9 sollen Kleinbetrieben mit bis zu 20 Beschäftigten auf Antrag bis zu 50 % der Lohnkosten erstattet werden. Dies soll für Veranstaltungen sowohl der politischen Bildung als auch der beruflichen Weiterbildung

gelten. Wir sehen in dieser Regelung durchaus eine Chance, Beschäftigten aus Kleinbetrieben, die das Bildungsurlaubsgesetz bisher kaum in Anspruch nehmen, die Teilnahme an der politischen Bildung zu erleichtern.

Allerdings birgt die Erstattung des Arbeitsentgelts immer dann die Gefahr einer verdeckten Subventionierung, wenn es sich um Maßnahmen der beruflichen Weiterbildung handelt, die im Interesse des Arbeitgebers liegen. Betriebe können in diesem Fall das Bildungsurlaubsgesetz für erwünschte berufliche Weiterbildungsmaßnahmen ihrer Beschäftigten, die sie allerdings selbst finanzieren müssten, nutzen, um sich darüber hinaus Teile des Arbeitsentgelts erstatten zu lassen. Wir schlagen daher vor, die anteilige Erstattung des Arbeitsentgelts lediglich auf Maßnahmen der politischen Bildung zu beschränken.

(Beifall bei der LINKEN)

Wir regen zudem an, dass bildungsinteressierte Menschen, deren finanzielle Lage aufgrund ihrer sozialen Lebens- und Arbeitssituation eine Teilnahme an Bildungsurlauben üblicherweise nicht ermöglicht, ebenfalls einen Zuschuss zu den anfallenden Seminarkosten erhalten können. Das wäre dann ins Gesetz aufzunehmen.

(Beifall bei der LINKEN)

Mit § 12 Abs. 1 soll die Möglichkeit eröffnet werden, Bildungsveranstaltungen auf drei Tage zu verkürzen. Wir begrüßen diese Ausnahmeregelung. Die zeitliche Öffnung erleichtert es vor allem Frauen mit Kindern, die oft nicht eine ganze Woche lang abkömmlich sind, an einer Bildungsveranstaltung teilzunehmen. Allerdings darf dies nicht zu einer langfristigen Verkürzung des Gesamtanspruchs auf Bildungsurlaub werden.

(Beifall bei der LINKEN)

Unklar bleibt zudem, wie mit dem Restanspruch von zwei Tagen verfahren werden soll. Dieser könnte zwar ins Folgejahr übertragen werden, aber selbst wenn man dann an zwei dreitägigen Bildungsurlaubsveranstaltungen teilnehmen würde, bliebe ein Resttag übrig.

Wir unterstützen auch die in § 12 Abs. 2 vorgesehene Erprobung innovativer Lehr- und Lernformen. Diese Regelung eröffnet die Möglichkeit, neue methodisch-didaktische Modelle zu erproben, die insbesondere Beschäftigten mit geringerer Bildungserfahrung den Zugang zur Weiterbildung erleichtern können.

Zu begrüßen ist abschließend auch die vorgesehene Verlängerung der Anerkennungsverfahren auf zwei Jahre. Hier wird der Arbeitsaufwand sowohl bei den Trägern als auch bei den Ministerien reduziert.

Warum dieses Gesetz nun allerdings erneut auf fünf Jahre befristet werden soll, ist und bleibt nicht nachvollziehbar. Wir plädieren hier für ein unbefristetes Gesetz.

All diese Punkte sollten meines Erachtens in einer mündlichen Anhörung – da stimme ich dem Kollegen Decker zu – im Ausschuss mit den Bildungsträgern eingehend erörtert werden. Die dort gewonnenen Erkenntnisse könnten das neue Gesetz dann noch praxistauglicher machen. – Vielen Dank.

(Beifall bei der LINKEN)

Vizepräsident Dr. Ulrich Wilken:

Danke, Herr Schaus. – Für die CDU-Fraktion hat sich Frau Bächle-Scholz zu Wort gemeldet.

Sabine Bächle-Scholz (CDU):

Herr Präsident, meine Damen und Herren! Wir beraten die Änderung des Bildungsurlaubsgesetzes. Der Gesetzgeber ist gefordert, das Bildungsurlaubsgesetz weiterzuentwickeln und an die Bedürfnisse der Zukunft und die Anforderungen der Arbeitswelt anzupassen.

(Beifall bei der CDU und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Der Zeitpunkt dafür passt; denn das bestehende Gesetz ist befristet bis Ende des Jahres. Somit steht die Überarbeitung bzw. auch die Entscheidung über die weitere Gültigkeit des Gesetzes auf der Tagesordnung.

Aber auch der Inhalt passt; denn Tatsache ist, dass Bildungsurlaub nicht bedeutet, dass sich einige Menschen, die Zeit dafür haben und aus einem größeren Unternehmen kommen, für eine Woche in einem Hotel oder in einer Bildungseinrichtung treffen und im Rahmen von Frontalunterricht über neue Entwicklungen unterrichtet werden.

(Beifall bei der CDU)

Ein weiterer Inhalt passt sich an: die Steigerung der Zugangsmöglichkeiten. Wir haben mitbekommen: Die Anforderungen der Arbeitswelt an die Inhalte haben sich verändert. Aber auch die Möglichkeiten, den Unterricht zu gestalten, haben sich verändert sowie die Anforderungen der Teilnehmer an die zeitliche Gestaltung von Bildungsurlaub. So viel zu dem vorhin genannten Stichwort „attraktive Weiterbildung“.

Alldem trägt die von der Landesregierung eingebrachte Vorlage Rechnung. Denn durch den von der Landesregierung vorgelegten Vorschlag besteht künftig die Möglichkeit, bildungsurlaubsfähige Angebote mit einer verkürzten Veranstaltungszeit anzubieten. Zu dem bisherigen Umfang von fünf Tagen kommt also eine weitere Möglichkeit hinzu, die drei Tage umfasst.

(Beifall bei der CDU und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Somit wird ein Flexibilitätsfaktor geschaffen; denn zum einen gibt es Inhalte, die in einem bestimmten Zeitraum schlichtweg abgehandelt sind und bei denen es keinen Sinn macht, sie in die Länge zu ziehen.

(Beifall bei der CDU und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Zum anderen ist das Zeitbudget der Arbeitnehmer schlicht und einfach beschränkt. Dabei geht es gar nicht so sehr um die Frage, wie lang ein Arbeitnehmer nicht am Arbeitsplatz ist, sondern – Herr Schaus hat es auch angesprochen – um die Frage, wie lang der Arbeitnehmer nicht zu Hause ist. Das ist bedingt dadurch, dass sich in den letzten Jahren die Gestaltung des Familienlebens verändert hat – beide Partner arbeiten und sollen sich gemeinsam um die Kinder kümmern oder ein Familienmitglied pflegen.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU)

Beide Partner wollen und müssen daher auch die Möglichkeit zur Fortbildung erhalten. Wenn wir dies wollen, müs-

sen wir das Bildungsurlaubsgesetz so anpassen, dass dies möglich ist. Wenn wir es nicht tun, läuft es darauf hinaus: Ein Partner geht in den Bildungsurlaub, und der andere Partner muss sich Urlaub nehmen, um die Betreuung der Kinder oder die Pflege von Angehörigen sicherzustellen. Das hat die Folge, dass Bildungsurlaub gar nicht stattfindet.

Eine andere, zeitgemäße Erweiterung des Bildungsurlaubsgesetzes ist die neu zu schaffende Experimentierklausel. Hierdurch soll es möglich werden, neue Möglichkeiten des Lernens mittels elektronischer oder internetbasierter Lern- und Lehrmethoden im Rahmen des Bildungsurlaubsgesetzes einzubinden. Tatsache ist, dass sich in den letzten Jahren die Möglichkeit des elektronischen Lernens erheblich vergrößert hat. Ich nenne als Beispiel nur die Möglichkeit eines elektronischen und wirklich internetbasierten Lernens für Studenten an der Fernuni Hagen.

Solche Möglichkeiten müssen aber auch im Bereich des Bildungsurlaubs einbezogen werden können. Selbstverständlich gehört zur Schaffung solcher Möglichkeiten ein entsprechender Kontrollmechanismus.

Mehrfach wurde auch angesprochen, und für mich als Vertreterin der Arbeitnehmer ist es ein Meilenstein: Die Förderung der Teilnahme von Beschäftigten von Kleinst- und Kleinunternehmen wird ebenfalls neu geregelt.

(Beifall bei der CDU und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wir reden hier über Unternehmen mit weniger als 20 Beschäftigten. Auch wenn schon jetzt Mitarbeiter dieser Unternehmen einen Anspruch auf Bildungsurlaub haben, stellt es jedoch eine erhebliche Belastung für die Unternehmen dar. Viele Arbeitnehmer haben daher Bedenken, dass sie bei der Inanspruchnahme von Bildungsurlaubsmöglichkeiten dem Unternehmen schaden, weil sie sehr wohl die Belastung des Arbeitgebers durch den Bildungsurlaub sehen – oder auch die zusätzliche Belastung der Kollegen.

Durch die in § 9 neu vorgesehene Regelung soll ein Lohnkostenzuschuss in Höhe von 50 % der jeweiligen Lohnkosten solcher Betriebe erreicht werden. Das ist eine Erleichterung für die Arbeitgeber, von der wir im Ergebnis auch hoffen, dass ein verstärkter Zuspruch von jenen Mitarbeitern an Bildungsurlaubsveranstaltungen stattfindet.

Als Letztes möchte ich noch die Möglichkeit der Ehrenamtsschulung für Auszubildende ansprechen. Wir sind uns darüber einig, dass das Ehrenamt gestärkt werden soll. Wir sind uns darüber einig, dass insbesondere – wir haben es auch schon gehört – junge Menschen für das Ehrenamt gewonnen werden müssen bzw. ehrenamtliches Engagement nachhaltig gesichert werden muss. Aber gerade wenn wir darüber sprechen, müssen wir auch so handeln. Denn es ist nicht mehr als folgerichtig, die Schulung zur Wahrnehmung eines Ehrenamtes als Gegenstand einer bildungsurlaubsfähigen Veranstaltung in das Gesetz aufzunehmen.

Insofern fasse ich zusammen: Der vorliegende Gesetzentwurf stellt sich der ständigen Weiterentwicklung des Wissens und der Kompetenz der Beschäftigten. Er folgt dem Grundprinzip des lebensbegleitenden Lernens – unter anderem auch eine Forderung des VdK.

Lassen Sie mich noch anfügen: Die 2 Millionen €, die hierfür eingestellt werden sollen, halte ich für durchaus angemessen.

Sollte es zu einer Anhörung im Ausschuss kommen, sehe ich dieser mit Spannung entgegen, zumal meine Vorredner durchaus einiges an dieser Novellierung lobend hervorgehoben haben. – Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsident Dr. Ulrich Wilken:

Danke, Frau Bächle-Scholz. – Für die FDP-Fraktion erteile ich Herrn Rock das Wort.

René Rock (FDP):

Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren! Wir diskutieren heute den Anspruch auf Bildungsurlaub und, aus unserer Sicht, Verbesserungen, die dazu im Raum stehen. Ich will auf die vier Punkte eingehen, vielleicht nicht so ausführlich wie meine Vorredner. Man muss nicht zwingend alles wiederholen, was hier Richtiges gesagt worden ist.

Für uns ist klar, dass durch die kürzeren Zeitformate eine modernere Umsetzung möglich wird. Es ist natürlich auch gut, dass jetzt Auszubildende teilnehmen können. Die Experimentierklausel ist auch eine wichtige Öffnung, um zu sehen, ob man weitere Innovationen unterbringen kann, um die Formate attraktiver zu machen.

Ich möchte zu zwei kurzen Bewertungen kommen. Das richte ich an Herrn Decker und Herrn Schaus. Man muss klar sagen, dass die, die den Bildungsurlaub zum Teil finanzieren müssen, dem ein Stück weit kritischer gegenüberstehen und möchten, dass die Kosten für sie im Rahmen bleiben. Das betrifft gerade die kleineren Betriebe. Das ist nachvollziehbar. Das muss man hier nicht abtun. Das ist immerhin Geld, das erwirtschaftet werden muss und das man dann in Mitarbeiter investiert.

Wenn es eine Fortbildung ist, dann kann es auch einmal eine Fortbildung sein, die im betrieblichen Sinne ist. Das muss man nicht gleich kritisieren und in den Raum stellen, dass sich Unternehmen irgendwie missbräuchlich verhielten. Ich glaube, es ist gut, dass Mitarbeiter sich fortbilden. Es ist wichtig, dass Mitarbeiter sich fortbilden. Aber man muss es nicht gleich wieder in den Siebzigerjahren verorten. Ich glaube, dass Unternehmen heute viel weiter sind und auch mehr Einsicht haben.

(Beifall bei der FDP und bei Abgeordneten der CDU)

So viel zu dem Zungenschlag. Vielleicht bin ich auch nur ein bisschen zu sensibel. Aber uns ist aufgefallen, wie an dieser Stelle argumentiert wurde.

Dann kommen wir auch schon zu dem eigentlich wichtigen Punkt, den der Kollege Decker angesprochen hat, zur Frage: Ist das überhaupt ein Format, das in der Form angenommen wird, wie man es sich wünschen kann? Da gibt es, glaube ich, nur eine Antwort, und die heißt: Nein.

Darum ist die Überlegung, eine mündliche Anhörung durchzuführen und in das Thema hereinzuhören, mit Sicherheit richtig. Ich glaube auch, das wird im Ausschuss nicht kritisch diskutiert werden. Es wird von allen so gesehen. Das werden wir sicherlich auch so machen.

Dennoch stelle ich die grundsätzliche Erwägung zur Überlegung: Ist dieses Format in der Form heute für den Arbeitsmarkt und das, was wir erreichen wollen, überhaupt noch das richtige Instrument? – Ich bin sehr gespannt auf das, was die Anhörung dazu erbringen wird. Wir werden in der Anhörung sicherlich auch genau diese Fragen stellen und werden sicherlich nicht die Einzigen sein, die diese Frage stellen. Es ist aus unserer Sicht auch richtig, in regelmäßigen Abständen diese befristeten Gesetze zu überarbeiten; denn dann kann man sehen, ob sie überhaupt noch zeitgemäß sind und sinnvoll unsere Gesellschaft gestalten.

Damit wird deutlich, dass das ein Gesetzentwurf ist, der eigentlich eine gute Intention hat. Aber das wird bei Weitem nicht für das reichen, was wir uns wünschen. Von daher zeigt sich, dass die Befristung der Gesetze sehr wohl richtig und klug ist. Zweitens zeigt sich, dass wir bei der politischen Bildung immer noch viel zu tun haben. – Vielen Dank.

(Beifall bei der FDP)

Vizepräsident Dr. Ulrich Wilken:

Herr Rock, danke schön. – Für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN erhält nun Herr Bocklet das Wort.

Marcus Bocklet (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Herr Minister und Frau Bächle-Scholz haben die wichtigen Punkte, die mit dem Gesetzentwurf verändert werden sollen, erwähnt. Ich führe sie der Vollständigkeit halber auf.

Die Verkürzung der Veranstaltungszeiten ist ein wesentlicher Punkt. Wir wollen eine Experimentierklausel einfügen. Das halte ich für sehr wichtig. Die Förderung der Teilnahme von Beschäftigten in kleinsten und kleinen Unternehmen ist, finde ich, ein ganz wichtiger Bestandteil. Das gilt auch für die Ehrenamtsschulungen für Auszubildende.

Mit diesen Vorschlägen geht man auf die Ergebnisse der Evaluation ein, die die Regierung hat durchführen lassen. Ich finde diese vier Punkte richtig. Ich bin auf die Anhörung gespannt.

Ich will noch einige Bemerkungen zu dem machen, was Herr Kollege Rock gesagt hat. Ich war Jugendbildungsreferent und Bildungsreferent. Ich will auf die Frage, ob das in dieser Form richtig ist, antworten: Ich glaube, ja. Aber es gibt auch keinen Zweifel daran, dass wir uns alle wünschen würden, dass der Bildungsurlaub stärker in Anspruch genommen wird. Wir müssen noch viel energischer dafür werben, dass die Menschen an Bildungsurlauben teilnehmen.

(Präsident Norbert Kartmann übernimmt den Vorsitz.)

Der Hinderungsgrund ist wahrscheinlich damals wie heute, dass die Menschen die Sorge haben, sie hätten dadurch Nachteile in ihren Betrieben. Es gibt da eine extrem hohe Anzahl bestimmter Menschen. So war es zumindest damals in meiner aktiven Zeit. Ich habe auch bis heute nicht das Gegenteil gehört. Die wesentlichen Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren vor allem Beschäftigte aus dem öffentlichen Dienst. Die in privaten Unternehmen Beschäftigten haben die Sorge, dass sie Benachteiligungen bis da-

hin haben werden, dass ihre Verträge nicht verlängert werden und vieles mehr.

Das scheint mir in der Tat noch ein Handlungsfeld zu sein. Man sollte auf die Unternehmen einwirken. Herr Rock, da haben wir einen kleinen Dissens. Ich glaube nicht, dass das nicht zeitgemäß ist. Ich glaube, dass die Menschen gerade bei einer Wirtschaft, bei der Arbeitsplatzverlust droht, Angst haben, die Angebote zu nutzen.

Ich finde die Angebote mittlerweile hochmodern und ganzheitlich. Ich finde, es gibt praktisch nichts, zu dem man nicht einen Bildungsurlaub belegen kann. Ich finde sie gut. Sie müssen durch eine harte Schule gehen, um den Bildungsurlaub genehmigt zu bekommen. Ich finde, diese Angebote sind kaum zu kritisieren. Ich finde es schade, dass viele Menschen das nicht in Anspruch nehmen.

Da entstehen auch Kosten. Es ist oft teuer, einen fünf-tägigen Sprachkurs, einen Computerkurs, eine politische Bildung oder eine andere Fortbildung zu buchen. Das kann man den Menschen nicht ersparen. Man muss auch einen Beitrag von ihnen erwarten können.

Aber wir können auf jeden Fall an dem Druck auf die Unternehmen arbeiten, den Menschen noch größere Freiräume zu geben. Sie sollten sie ermuntern, daran teilzunehmen. Denn ich glaube, da geht es um das ganzheitliche Bild des Mitarbeiters. Wenn es ihm gut geht, wenn er einen allgemeinen Bildungsurlaub macht, wenn er einen politischen Bildungsurlaub macht oder wenn er eine berufliche Seitenfortbildung macht, dann ist er ein guter Mitarbeiter. Dann ist er zufrieden und weniger krank. Das ist auch im Interesse des Unternehmens.

Ich glaube deswegen, dass der Entwurf des Bildungsurlaubsgesetzes vorbildlich ist. Der Bildungsurlaub kann aber sicherlich noch stärker in Anspruch genommen werden. Ich finde die Vorschläge, die die Landesregierung unterbreitet hat, richtig. Wir sehen der Anhörung gespannt entgegen. – Danke schön.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei Abgeordneten der CDU)

Präsident Norbert Kartmann:

Meine Damen und Herren, mir liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Damit wurde die erste Lesung durchgeführt.

Wir überweisen den Gesetzentwurf zur Vorbereitung der zweiten Lesung dem Sozial- und Integrationspolitischen Ausschuss. Dem widerspricht keiner? – Dann ist das so beschlossen.

Damit darf ich dann **Tagesordnungspunkt 6** aufrufen:

Erste Lesung des Gesetzentwurfs der Landesregierung für ein Hessisches Gesetz zur Bildung eines Gemeinsamen Landesgremiums nach § 90a Abs. 1 des Fünften Buches Sozialgesetzbuch – Drucks. 19/5141 –

Das Wort erhält Herr Staatsminister Grüttner.

Stefan Grüttner, Minister für Soziales und Integration:

Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Auf der Grundlage des GKV-Versorgungsstrukturgesetzes, das ab 2012 gilt, hat die Landesregierung von der Möglich-

keit Gebrauch gemacht, ein Gemeinsames Landesgremium nach § 90a Sozialgesetzbuch V zu etablieren. Diese landesrechtliche Regelung ist auf den 31. Dezember dieses Jahres befristet. Die Evaluation hat ergeben, dass die Fortführung dieses Gremiums einheitlich gewünscht wird. Denn in diesem Gremium kann ein intensiver und sektorenübergreifender Austausch der beteiligten Institutionen stattfinden.

Es ist allerdings auch deutlich geworden, dass es einige Änderungswünsche gibt, die die Landesregierung aufgenommen und in den Gesetzentwurf eingearbeitet hat. Zum einen soll jetzt alles in ein Gesetz zusammengeführt werden. Die Stimmrechtsanteile der Vertreter der gesetzlichen Krankenversicherung sollen nach Marktanteilen neu geregelt werden, um den jeweiligen Herausforderungen der einzelnen Kassenarten gerecht zu werden und um optimale und versichertengerechte Entscheidungen zu finden und gemeinsame Voten der gesetzlichen Krankenversicherung zu ermöglichen.

Wir binden inzwischen alle Kammern zur Förderung der intersektorellen Zusammenarbeit aller Akteure ein. Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass nicht die Frage des Stimmrechts entscheidend ist, sondern die Beteiligung und die uneingeschränkte Möglichkeit der Sachdiskussion in den Arbeitsausschüssen. Das ist ohne Stimmrecht genauso wertvoll wie mit Stimmrecht.

Im Übrigen wird auch das Einstimmigkeitsprinzip beibehalten werden. Das heißt, wenn einer der Beteiligten, die ein Stimmrecht haben, dagegen spricht, gibt es keinen Beschluss des gemeinsamen Lenkungsgremiums.

Es wird die Berichtspflicht der oder des Vorsitzenden eines Arbeitsausschusses über den Umsetzungsstand der Empfehlungen oder die Pflicht der Stellungnahme zur kontinuierlichen Weiterentwicklung des Gremiums geben. Ich sage dazu nur einmal: Bei einem der Arbeitsausschüsse, die sehr intensiv tätig sind, geht es um die Frage der sektorenübergreifenden Zusammenarbeit bei der Notfallversorgung. Das ist ein Thema, das uns intensiv beschäftigt.

Man merkt, dass die Zusammenarbeit sowohl der Kassen als auch der Kassenärztlichen Vereinigung Hessen, der Krankenhäuser und anderer auf dieser Ebene andere Möglichkeiten der Entscheidungs- und Lösungsfindung für wichtige Probleme bietet, als das in anderen Strukturen möglich ist. Insofern wird eine noch stärkere Patientenorientierung durch die Arbeit des Gemeinsamen Landesgremiums etabliert und fortgeführt werden. Auch in diesem Fall bittet die Landesregierung um Zustimmung zu dem vorgelegten Gesetzentwurf.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Präsident Norbert Kartmann:

Herr Minister, vielen Dank. – Ich eröffne die Aussprache und stelle fest, dass sich Frau Kollegin Dr. Sommer zu Wort gemeldet hat. Sie haben das Wort. Wenn keine Wortmeldung mehr kommt, sind wir nach Ihrer Rede schon fertig.

Dr. Daniela Sommer (SPD):

Sehr geehrter Herr Präsident, meine Damen und Herren! Herr Minister Grüttner hat es gerade schon ausgeführt: Das Land Hessen hat im Jahr 2012 von der gesetzlichen Mög-

lichkeit Gebrauch gemacht, nach § 90a Sozialgesetzbuch V ein gemeinsames Gremium auf Landesebene zu bilden.

(Günter Rudolph (SPD): Jetzt kommen sie! Jetzt werden sie alle munter!)

Heute sprechen wir erneut über dieses Landesgremium, da das Gesetz auf Ende des Jahres 2017 befristet ist. Ziel ist es, durch eine verstärkte Vernetzung eine bedarfsgerechte und qualitativ hochwertige gesundheitliche Versorgung in ganz Hessen zu fördern. Deswegen gibt es dieses Gremium. Es beschließt Empfehlungen zu sektorenübergreifenden Fragen der Versorgung.

Sie haben es schon erwähnt: Neben dem Hessischen Ministerium für Soziales und Integration werden auch die Kassenärztliche Vereinigung Hessen, die Landesverbände der Krankenkassen, die Ersatzkassen, die Hessische Krankenhausgesellschaft und die Kommunalen Spitzenverbände vertreten sein. Nun sollen auch die Heilberufskammern hinzukommen.

Im Jahr 2012 gehörte ich noch nicht dem Landtag an und konnte deshalb nicht mit Beschluss fassen. Deswegen habe ich mir die Plenarprotokolle angeschaut und gelesen, worüber Sie diskutiert haben. Das war unter anderem, dass weitere Mitglieder benannt werden sollten. Herr Grüttner, Sie sagten damals, dass das bewusst schlank gehalten werden sollte. Ich zitiere:

Es würde dieses Gremium mit Sicherheit überlasten, wenn man jetzt die Psychotherapeuten, die Pflege, die Heilkunde, die Osteopathen in das Gesetz mit aufnehmen würde.

Die Heilberufskammern sollen dann dabei sein. Auch wenn es im Gesetzentwurf nicht verankert ist, möchte ich Sie gerne fragen, ob Sie heute, nach fünf Jahren Arbeit des Landesgremiums, noch genauso urteilen oder ob Sie neben den Heilberufskammern auch andere relevante Partner einbinden möchten. Denn das Ziel ist schließlich die verstärkte Vernetzung. Dazu zählen einfach alle Fachgebiete im Gesundheitsbereich.

(Beifall bei der SPD)

Ich freue mich auf die weitere Auseinandersetzung. Wir werden auch in diesem Fall gerne eine Anhörung beantragen, um zu schauen, ob sich die Arbeit des Landesgremiums bewährt hat bzw. evaluiert wurde.

Sie haben von Evaluation gesprochen. Uns liegen zwar die Unterlagen der Regierunganhörung vor, jedoch nichts über eine interne Evaluation. Deswegen würden wir gerne wissen: Was hat stattgefunden? Welche Änderungen sind gegebenenfalls noch notwendig?

Insbesondere bin ich sehr gespannt, zu erfahren, wann das Gremium getagt hat, welche Empfehlungen beschlossen und wie diese umgesetzt wurden. Oder haben bislang lediglich die offiziell bekannten Termine stattgefunden? Das waren vier an der Zahl: im März 2014 die Einrichtung einer Arbeitsgruppe, im Januar 2015 die Annahme einer vorliegenden Geschäftsordnung, im November 2015 der Abschluss von Vereinbarungen zur ärztlichen und pflegerischen Versorgung und zu stationären Pflegeheimen sowie im Oktober 2016 zum Konzept einer psychosozialen, psychoonkologischen Versorgung sowie zur Errichtung eines Arbeitsausschusses zur sektorenübergreifenden Notfallversorgung.

Das sind sehr wichtige und spannende Themen, die das Gremium seiner Zielbestimmung zufolge angepackt hat. Mir wäre es darüber hinaus aber noch wichtig, Folgendes zu erfahren: Inwiefern befinden sich Beschlüsse und Konzepte konkret in der Umsetzung? Funktioniert die Vorschaltfunktion des Gremiums wie angedacht? Welche Rolle spielt das Gremium nach fünf Jahren bei der Bedarfplanung und Sicherstellung der vertragsärztlichen Versorgung tatsächlich? Inwiefern sind bisher andere Organisationen eingebunden worden, die keine originären Mitglieder sind?

(Beifall bei der SPD)

Im Gesetz finden sich darüber hinaus unscharfe und missverständliche Formulierungen, auch bezogen auf die Regelungen zur Berichterstattung und zu den Empfehlungen zur Umsetzung. Sie sind leider ohne verbindlichen Charakter, trotz des so wichtigen Inhalts.

Meine Damen und Herren, Sie sehen, dass noch ganz viele Fragen offen sind. Das Landesgremium – da bin ich mir sicher – kann die Herausforderungen und Anforderungen des demografischen Wandels, bezogen auf die gesundheitlichen Versorgungsfragen, begleiten. Die Frage ist nur: Wie hat es dies in den letzten fünf Jahren getan? Welche Erfahrungen und Ergebnisse sind bis dato zu verzeichnen, und wie werden diese genutzt?

Ich freue mich auf die weitere sehr wichtige Debatte mit dem gesundheitspolitischen Anliegen, eine zukunftssichere, flächendeckende und bedarfsgerechte Versorgung sicherzustellen. In diesem Sinne wünsche ich uns gute Beratungen. – Herzlichen Dank.

(Beifall bei der SPD und der Abg. Mariana Schott (DIE LINKE))

Präsident Norbert Kartmann:

Das Wort hat nun der Abg. Rock für die FDP-Fraktion.

René Rock (FDP):

Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren! Ich mache es deutlich kürzer als meine Vorrednerin. Sie hat von dem gesprochen, was wir alles noch nicht wissen. Das ist richtig so. Wir werden jetzt eine Anhörung durchführen, wenn ich es richtig verstanden habe. Dann werden wir einen tieferen Einblick in das Thema gewinnen können.

Nach dem, was ich bislang erkennen konnte, war das, was die Landesregierung vorgelegt hat, durchaus schlüssig. Ich kann mir daher vorstellen, dass wir am Ende des Prozesses diesen Gesetzentwurf mittragen. – Vielen Dank.

(Beifall bei der FDP und des Abg. Dr. Ralf-Norbert Bartelt (CDU))

Präsident Norbert Kartmann:

Ich gebe das Wort an Frau Kollegin Schott.

Marjana Schott (DIE LINKE):

Herr Präsident, meine Damen und Herren! Wir haben diesem Gesetzentwurf im Jahr 2012 nicht zugestimmt, weil eben nicht festgeschrieben war, wer die Vertreter in diesem Gremium sein sollen. Nun ist es festgeschrieben. Das zeigt, dass dafür eine Notwendigkeit bestand.

Wir waren immer dafür, dass in diesem Gremium eine ausgeglichene Besetzung vorherrscht. Diese ausgeglichene Besetzung gibt es aber auch jetzt wieder nicht. In dem Gremium sitzen zu wenige Patientenvertreter und gar keine Beschäftigtenvertreter. Warum sind die Menschen, die in diesem Sektor in großer Zahl beruflich unterwegs sind, nicht auch in diesem Gremium vertreten? Wie erfahren die Fachwelt und die geneigte Öffentlichkeit, worüber man in dem Gremium beraten hat?

Wir sind daher der Meinung – das wurde vorhin schon ausführlich beschrieben; deshalb will ich es nicht in aller Ausführlichkeit noch einmal tun –, dass auch die Veröffentlichung der Stellungnahmen und Beschlüsse im Gesetz festgeschrieben werden sollte. So kann man hier Abhilfe schaffen, und wir erfahren, wie oft sie tatsächlich getagt haben und wie hilfreich ihre Arbeit ist. Dann muss man nicht mühsam danach suchen, und wir müssen uns zudem nicht beim nächsten Mal, wenn wir wieder hier stehen und über dieses Thema debattieren, darüber auseinandersetzen, ob und wie viel getagt wurde und wie hilfreich das war, was da erarbeitet worden ist.

Ich hoffe, dass wir dazu im Rahmen der Anhörung noch mehr erfahren werden. Damit möchte ich es für heute Abend gut sein lassen. – Herzlichen Dank.

(Beifall bei der LINKEN)

Präsident Norbert Kartmann:

Herzlichen Dank. – Nächster Redner ist für die CDU-Fraktion der Kollege Dr. Bartelt.

Dr. Ralf-Norbert Bartelt (CDU):

Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Sektorenübergreifende Versorgung ist ein wichtiges Thema bei vielen gesundheitspolitischen Diskussionen. Sie fordert die Verzahnung zwischen ambulanter und stationärer Medizin. Bei Behandlung chronischer Erkrankungen, in der Onkologie, bei Versorgung im ländlichen Raum, der Sicherstellung der Notfallversorgung werden sektorenübergreifende Konzepte angestrebt.

Das seit 2012 bestehende GKV-Versorgungsstrukturgesetz des Bundes ermöglicht, in den Ländern Gremien einzurichten, die Empfehlungen zur Stärkung der sektorenübergreifenden Versorgung geben. In ihnen sind verpflichtend das Land, die Kassenärztliche Vereinigung, die gesetzlichen Krankenkassen und die Krankenhausgesellschaft vertreten. Auch Hessen hat 2012 ein solches Gremium gebildet. Das Landesgesetz läuft Ende dieses Jahre aus, und das ist Anlass für den Gesetzentwurf der Landesregierung zur Bildung eines Gemeinsamen Landesgremiums nach § 90a Abs. 1 SGB V.

Bei der Evaluation des Gesetzes haben sich die Beteiligten für eine Fortsetzung des Gremiums ausgesprochen. Wie bisher werden auch die Kommunalen Spitzenverbände und Patientenvertretungen dem Gremium angehören. Das ist von Bedeutung, da sektorenübergreifende Versorgung auch ein Lösungsansatz zur Behebung des Versorgungsdefizits im ländlichen Raum ist. Chronisch kranke Menschen benötigen besonders die Aufhebung der Grenzen zwischen ambulanter und stationärer Medizin.

Die aktuellen Änderungen sind nicht grundsätzlicher Natur, haben aber praktische Auswirkungen: gleichberechtig-

te Vertretung der Kassenärztlichen und Kassenzahnärztlichen Vereinigung, Mitgliedschaften der Kammern aller Heilberufe – Apothekerkammer, Zahnärztekammer, Ärztekammer –, Anpassung der Stimmrechte der einzelnen gesetzlichen Krankenkassen an die Mitgliederzahlen und die Möglichkeit, Betroffene zu einzelnen Fragen hinzuzuziehen, beispielsweise bei der Entwicklung von E-Health-Systemen.

Die Landesgremien wurden dem Grunde nach positiv bewertet, aber auch kritisch begleitet. Der beratende Charakter begrenzt natürlich die Umsetzung von Beschlüssen; auf entsprechende Kommentierungen im „Deutschen Ärzteblatt“ sei verwiesen.

Wir sind an das Bundesgesetz gebunden, stimmen aber auch darin überein, dass Rechte und Verantwortung der Krankenhausgesellschaft, der gesetzlichen Krankenkassen und der Kassenärztlichen Vereinigung bei der Sicherstellung der ärztlichen Versorgung und deren Finanzierung nicht angetastet werden dürfen. Dessen ungeachtet erwarten wir schon, dass die Empfehlungen dieses Gremiums ernst genommen werden.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Sie sind ausgewogen, da die vorgeschriebene Zusammensetzung das Gleichgewicht von Leistungserbringern und Kostenträgern gewährleistet. Beschlüsse müssen weitgehend einstimmig gefasst werden. Das gilt besonders, wenn es sich um Empfehlungen zur Sicherstellung der Versorgung im dünn besiedelten ländlichen Raum handelt.

Die Novellierung des Gesetzes zur sektorenübergreifenden Versorgung soll dem Landesgremium mehr Bedeutung und Durchsetzungskraft verleihen und damit auch einen Beitrag bei einem unserer Hauptprobleme in der Gesundheitspolitik leisten, nämlich der Sicherstellung der Versorgung des ländlichen Raums. Wir sind optimistisch, dass wir durch diesen Gesetzentwurf hierzu einen Beitrag leisten können. – Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU und der FDP)

Präsident Norbert Kartmann:

Nächste Wortmeldung, Herr Abg. Bocklet für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Marcus Bocklet (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Der vorgelegte Gesetzentwurf trifft auf unsere Zustimmung. Das Gemeinsame Landesgremium hat sich einheitlich für die Fortführung dieses Gremiums ausgesprochen. Es findet die Arbeit sinnvoll, richtig und unterstützenswert. Was dort gesundheitspolitisch diskutiert wird, ist von großer Bedeutung.

Wir GRÜNE finden das, was mit dem Regierungsentwurf vorgelegt wird, ausreichend, hinreichend und zufriedenstellend. Auch wir sehen einer Anhörung in welcher Form auch immer mit Interesse entgegen, um zu eruieren, ob es noch bessere Vorschläge gibt. Wir sind mit dieser Fassung zufrieden. – Ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der CDU)

Präsident Norbert Kartmann:

Herzlichen Dank. – Mir liegen keine Wortmeldungen mehr vor. Damit ist die Aussprache beendet.

Wir überweisen den Gesetzentwurf zur Vorbereitung der zweiten Lesung an den Sozial- und Integrationspolitischen Ausschuss. – Dagegen erhebt sich kein Widerspruch. Dann ist das so beschlossen.

Meine Damen und Herren, mit der Erinnerung an den um 19:30 Uhr stattfindenden parlamentarischen Abend des

Vereins Deutscher Ingenieure im Restaurant des Hessischen Landtags bedanke ich mich herzlich bei Ihnen für die Teilnahme und lade Sie ein für morgen früh um 9 Uhr. Auf Wiedersehen.

(Schluss: 18:21 Uhr)

Anlage (zu Tagesordnungspunkt 1 – Fragestunde)**Frage 851 – Hermann Schaus (DIE LINKE):**

Ich frage die Landesregierung:

Was war der Anlass, dass am Montag, 19. Juni 2017, trotz geklärt und gelöster Sicherheits- und Brandschutzfragen ein in Nutzung gebrachtes, leer stehendes landeseigenes Gebäude der Universität in der Mönchebergstraße 42 in Kassel durch die Polizei geräumt wurde?

Antwort des Ministers des Innern und für Sport Peter Beuth:

Das Anwesen in der Mönchebergstraße 40 – 42 in 34125 Kassel wurde ab dem 03.06.2017 von einem zunächst unbekanntem Personenkreis widerrechtlich und ohne Erlaubnis des Rechteinhabers besetzt.

Die polizeiliche Räumung des Objekts am 19.06.2017 erfolgte aufgrund eines Beschlusses des Amtsgerichts Kassel vom 16.06.2017. Grundlage hierfür waren ein Räumungsbegehren sowie ein Strafantrag des Kanzlers der Universität Kassel.

Frage 852 – Hermann Schaus (DIE LINKE):

Ich frage die Landesregierung:

Wie bewertet sie den Abtransport und die sofort vollzogene Verbrennung von zahlreichem privatem Mobiliar, Küchenequipment und anderen Wertgegenständen, obwohl dieses Privateigentum durch Polizei und Univerwaltung den geräumten Nutzerinnen und Nutzern des Hauses Mönchebergstraße 42 in Kassel zugeordnet wurde?

Antwort des Ministers des Innern und für Sport Peter Beuth:

Bei der Räumung des Objekts wurden insgesamt 18 Personen angetroffen und deren Personalien durch Polizeikräfte festgestellt. Im Anschluss an die Maßnahmen zur Identitätsfeststellung wurden alle Personen eindrücklich zu persönlichen Gegenständen in dem Gebäudekomplex „Villa Rühl“ befragt und die Eigentumssicherung angeboten. Eine männliche Person erhob Anspruch auf einen Rucksack, welcher ihm sofort ausgehändigt wurde. Eine weibliche Person vermisste ihre Lederjacke, auch diese wurde gefunden und ausgehändigt. Weitere Ansprüche wurden von den Personen der Besetzergruppe ausdrücklich nicht erhoben.

Objektfremde Gegenstände, auf welche die Hausbesetzer keinen Eigentumsanspruch erhoben hatten, die jedoch von gewissem materiellem Wert waren, wie z. B. Laptops und Mobiltelefone, wurden zunächst zur Eigentumssicherung nach HSOG durch die Polizei sichergestellt.

Anschließend wurden durch Universitätsmitarbeiter diverse Gegenstände vernichtet. Hierbei handelte es sich um Uraltmöbel, Matratzen, alte Haushaltsgegenstände, verschmutzte Kleidung, Unmengen von Müll und teilweise ungenießbare Lebensmittel.

Zum Abschluss der Maßnahmen wurde Kontakt mit der Staatsanwaltschaft aufgenommen. Diese wurde über die sichergestellten, objektfremden Gegenstände in Kenntnis gesetzt, woraufhin sie als Herrin des Strafverfahrens entschied, dass es sich hierbei um Beweismittel in einem Strafverfahren handelt, die nach der StPO sicherzustellen sind. Dies wurde umgehend umgesetzt. Die Gegenstände

befinden sich derzeit in der Asservatenkammer des Polizeipräsidiums Nordhessen.

Frage 853 – Dr. Daniela Sommer (SPD):

Ich frage die Landesregierung:

Wie viele Vollzeit-Pflegestellen im Intensivbereich in hessischen Kliniken können laut Befragung der Deutschen Krankenhausgesellschaft nicht besetzt werden?

Antwort des Ministers für Soziales und Integration Stefan Grüttner:

Die Deutsche Krankenhausgesellschaft hatte das Deutsche Krankenhausinstitut mit einer repräsentativen, schriftlichen Befragung zur Personalsituation in der Intensivpflege und der Intensivmedizin beauftragt. Das im Zuge dieser Beauftragung erstellte Gutachten weist nur bundesweite Zahlen aus, keine hessischen. Es kommt zu dem Ergebnis, dass eine Pflegekraft im Krankenhaus durchschnittlich 2,2 Intensivfälle pro Schicht betreut, was annähernd den einschlägigen Empfehlungen zum Pflege-zu-Patient-Verhältnis entspricht. Problematisch ist, dass jedes Krankenhaus Probleme hat, offene Stellen in der Intensivpflege zu besetzen. Bundesweit sind derzeit insgesamt 3.150 Stellen in der Intensivpflege vakant.

Frage 855 – Wolfgang Greilich (FDP):

Ich frage die Landesregierung:

Plant sie nach dem Vorbild Schleswig-Holsteins, eine Verordnung zu erlassen, wonach bei Abgabe gültiger amtlicher Dokumente wie des Personalausweises – etwa durch sogenannte „Reichsbürger“ – von den zuständigen Behörden für die Verwahrung eine Gebühr erhoben werden soll?

Antwort des Ministers des Innern und für Sport Peter Beuth:

Nachdem bekannt geworden ist, dass Schleswig-Holstein eine Gebühr für die Verwahrung von abgegebenen, aber noch gültigen Personalausweisen und Pässen erhebt, wurde vom Ministerium des Innern und für Sport eine Länderumfrage durchgeführt, an der sich nur wenige Länder beteiligten. Diese teilten mit, dass keine mit der Gebührenregelung von Schleswig-Holstein vergleichbare Regelung in ihrem Land existiere. Schleswig-Holstein hat angekündigt, über die Erfahrungen mit der Gebührenerhebung in der nächsten Besprechung der Personalausweisrechtsreferentinnen und -referenten des Bundes und der Länder zu berichten, die vom Bundesinnenministerium allerdings noch nicht terminiert ist. Eine Entscheidung über die Einführung der Gebühr, die sodann für alle Bürgerinnen und Bürger aus Gründen der Gleichbehandlung gelten müsste, soll nach der Besprechung getroffen werden, wobei diese unter anderem auch davon abhängig ist, ob die Mehrheit der Länder sich für die Gebühr aussprechen wird. Bislang gilt in den Ländern mit Ausnahme von Schleswig-Holstein ein Pass- und Personalausweiswesen ein einheitliches Gebührenrecht nach der Personalausweisgebührenverordnung und der Passverordnung.

Frage 860 – Ernst-Ewald Roth (SPD):

Ich frage die Landesregierung:

Was versteht sie unter „Straftätern“, wenn sie im Zusammenhang mit Abschiebungen, z. B. nach Afghanistan, davon spricht, dass „vorrangig Straftäter“ abgeschoben werden?

Antwort des Ministers des Innern und für Sport Peter Beuth:

Straftäter sind rechtskräftig verurteilte Personen.

Frage 861 – Jan Schalauske (DIE LINKE):

Ich frage die Landesregierung:

Warum befinden sich an der Marburger Stadtautobahn B 3a keine Messstationen, die Aufschluss über die dort entstehenden Stickoxidwerte (NO_x) geben, obwohl die dortigen Verkehrsströme in den letzten Jahren erheblich gestiegen sind?

Antwort der Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz Priska Hinz:

Nach der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen sollen Probenahmestellen unter anderem so gewählt werden, dass sie Werte für Bereiche liefern, in denen die höchsten Belastungen auftreten. Daher wurde für Marburg als Standort der verkehrsbezogenen Luftqualitätsmessung die Universitätsstraße gewählt, die diese Voraussetzungen aufweist.

Für die B 3a in Marburg gilt zwar mit gut 40.000 Fahrzeugen pro Tag ein hohes Verkehrsaufkommen, die vier- bis sechsspurige „Stadtautobahn“ lässt aber einen praktisch ungehinderten Verkehrsfluss zu. Nur auf einer Länge von ca. 100 m befindet sich überhaupt Wohnbebauung neben der Bundesstraße. Der Abstand zwischen diesen Häusern beläuft sich auf mehr als 40 m. Die Randbebauung ist nicht geschlossen, und die Bundesstraße verläuft in diesem Bereich in Hauptwindrichtung, sodass eine gute Durchlüftung gewährleistet wird. Daher besteht an dieser Stelle keine Gefahr einer Überschreitung von Immissionsgrenzwerten.

Um zu überprüfen, ob es neben den Bereichen mit ortsfesten Luftmessstationen auch in anderen Bereichen zu Überschreitungen kommen kann, werden Modellrechnungen durchgeführt, die anhand der örtlichen Verkehrs-, Bebauungs- und Vorbelastungsdaten die Gesamtbelastung mit Stickstoffdioxid oder auch Feinstaub berechnen. Dies wurde auch für die B 3a im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans Marburg durchgeführt mit dem Ergebnis, dass Immissionsgrenzwertüberschreitungen in diesem Bereich nicht zu befürchten sind.

Frage 862 – Jan Schalauske (DIE LINKE):

Ich frage die Landesregierung:

Welche aktuelle Lebensdauer wurde für die Marburger Spannbetonbrücke der B 3a vor dem Hauptbahnhof vor dem Hintergrund ermittelt, dass Anzahl und Gewicht des Schwerlastverkehrs in den letzten Jahren erheblich zugenommen haben?

Antwort des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung Tarek Al-Wazir:

Die angesprochene Brücke, die Hochstraße der B 3 in Marburg, wurde 1974 erbaut und ist 420 m lang. Das Bauwerk wurde 2012/2013 durch Hessen Mobil einer eingehenden statischen Nachrechnung unterzogen. Die Ergebnisse zeigten, dass die Brücke voll funktionstüchtig ist und die vorhandenen Verkehrsbelastungen aufnehmen kann. Es gibt keine Anzeichen, dass die Brücke mittelfristig den zu erwartenden Verkehrsbelastungen nicht standhalten wird.

Alle drei Jahre werden turnusmäßige Brückenprüfungen durchgeführt.