

Das Zweite, was ich sagen will: Die Vermögensteuer, über die wir hier und auch in den Haushaltsdebatten oft diskutieren, ist nicht abstrakt, und sie ist auch keine Erfindung der LINKEN. Die Vermögensteuer ist ein Instrument, das als eine Möglichkeit im Grundgesetz vorgesehen ist, um über die Versteuerung von Vermögen ein Gemeinwesen zu finanzieren. Das ist keine Idee der LINKEN, das ist noch nicht einmal großer Klassenkampf, sondern eine im Grundgesetz vorgesehene Möglichkeit.

Wenn Sie hier so tun, als wäre diese Form der Besteuerung irgendwie unredlich, ja, fast schon unsittlich oder möglicherweise sogar rechtswidrig, dann erwecken Sie einen völlig falschen Eindruck. Das Grundgesetz gibt sie her, man kann sie erheben, es ist eine Frage des politischen Willens, und es finden sich zunehmend mehr Parteien und auch Fraktionen, die der Auffassung sind, dass wir eine solche Vermögensbesteuerung brauchen. Machen Sie der Bevölkerung also bitte nichts vor.

Klar ist, die CDU will die Oberen entlasten. Sie betreibt eigentlich den Klassenkampf, indem sie diejenigen bevorzugen will, die mehr haben. DIE LINKE will breite Teile der Bevölkerung entlasten, über eine gerechtere Einkommensteuer und über eine gerechte Besteuerung des Vermögens.

Sie haben gesagt, Sie wollten eine Bundestagswahldebatte führen. Wir wollten das eigentlich nicht, aber wir bedanken uns, dass hier die Positionen noch einmal deutlich geworden sind.

(Beifall DIE LINKE – Lachen und Zurufe: Oh!)

Vizepräsident Dr. h.c. Jörg-Uwe Hahn:

Okay, vielen Dank. Auch ein amtierender Präsident darf einmal lachen, Herr Schalauske. – Gibt es noch Wortmeldungen? – Nein. Damit ist die Debatte zu Tagesordnungspunkt 50 beendet.

Ich habe hier auf dem Zettel stehen, dass wir gemeinsam den Antrag der LINKEN an den Haushaltsausschuss, federführend, und den Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen überweisen wollen. – Ich sehe überall nur turbulente Zustimmung. Dann werden wir diese Überweisung hiermit beschließen.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 58 auf:

Antrag

Fraktion der Freien Demokraten

Grün kann keine Straße bauen und keine Brücke sanieren

– Drucks. 20/6054 –

zusammen mit Tagesordnungspunkt 56:

Antrag

Fraktion der AfD

Hessen braucht eine Infrastrukturwende: Gesperrte Salzachtalbrücke ist ein Offenbarungseid fehlgeleiteter Infrastrukturpolitik

– Drucks. 20/6051 –

und Tagesordnungspunkt 97:

Dringlicher Antrag

Fraktion der CDU, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ausnahmesituation an der Salzachtalbrücke kooperativ und zeitnah auflösen

– Drucks. 20/6122 –

Wir haben eine Redezeit von zehn Minuten vereinbart. Es handelt sich um den Setzpunkt der Freien Demokraten. Ich erteile dem Antragsteller, Herrn Dr. Naas, das Wort. Herr Dr. Naas, it's your turn.

Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten):

Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen! Am 14. August 2018 stürzte die Polcevera-Brücke in Genua ein. 43 Menschen kamen dabei ums Leben. Bereits zwei Tage später thematisierte die heimische Presse auch den Zustand der hessischen Brücken. Sie zitierte den Präsidenten von Hessen Mobil „Was in Genua geschehen ist, kann hier nicht passieren.“ Der Minister inspizierte daraufhin persönlich eine Brücke in Wiesbaden und versicherte: „Niemand muss sich Sorgen machen, wenn er in Hessen über eine Brücke fährt – auch nicht bei Brücken, die in die Jahre gekommen sind“, Brücken würden bei uns engmaschig überprüft. – Zu diesem Zeitpunkt war Minister Al-Wazir viereinhalb Jahre im Amt, und die vom Minister inspizierte Brücke war nicht irgendeine Brücke, es war die Salzachtalbrücke – die Brücke, um die es heute geht.

(Beifall Freie Demokraten – Zurufe)

Meine Damen und Herren, trotz der engmaschigen Überprüfung musste die Salzachtalbrücke dieses Jahr am 18. Juni gesperrt werden, nachdem sich die Auflage der Südbrücke unkontrolliert um 30 cm gesenkt hatte. Menschen kamen zum Glück nicht zu Schaden. Aber die Sperrung ist eine Katastrophe, nicht nur für Wiesbaden, sondern für das gesamte Rhein-Main-Gebiet: Mehr als 80.000 Fahrzeuge überqueren die Brücke jeden Tag, das ist kaum zu kompensieren; und der Eisenbahnverkehr des Wiesbadener Hauptbahnhofs verläuft, mit einer Ausnahme, unter dieser Brücke hindurch, womit der Bahnhof abgeschnitten ist. Eine ganze Region sitzt fest, eine ganze Region leidet, ein gewaltiger volkswirtschaftlicher Schaden ist entstanden und wird noch entstehen.

(Beifall Freie Demokraten)

Meine Damen und Herren, mindestens 14 harte Monate liegen vor uns. Egal, ob die jetzt geplante Sprengung glückt oder der Neubau schnell vorankommt, woran man Zweifel haben kann: Es bleibt ein Desaster.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, wir alle leiden unter diesem Schaden. Alle Pendlerinnen und Pendler, die im Stau stehen; der Tourismus, der sowieso schon unter der Corona-Pandemie gelitten hat, wird nun weitere Umsatzeinbußen haben. Wie bitter das für die Gastwirte im Rheingau – meist auch Landwirte – ist, will ich hier dahingestellt sein lassen. Manche sagen: Erst kam Corona, dann kamen Al-Wazir und die Salzachtalbrücke.

(Beifall Freie Demokraten und vereinzelt SPD)

Meine sehr verehrten Damen und Herren, mit dem Brückendesaster haben die Menschen der Region eine zusätzliche Last auferlegt bekommen. Die Sperrung ist der „größte anzunehmende Unfall“, wie der Minister selbst sagt. Das ist kein Zufall; das ist der traurige Höhepunkt einer beispiellosen Pannenserie.

(Beifall Freie Demokraten und vereinzelt SPD)

Es sind im Wesentlichen klassische Fehler des Baustellenmanagements, und die politische Verantwortung tragen Sie, Herr Minister.

Die Pannen begannen 2018. Die beauftragte Baufirma beschädigte im Sommer 2018 die Spannglieder der Nordbrücke. Überwacht wurde sie von einem beauftragten Ingenieurbüro, nicht von Hessen Mobil. Hessen Mobil bekommt davon monatelang erst einmal gar nichts mit. Erst fehlende Prüfberichte, die dann angefordert werden, fördern das 2019 zutage. – Ich sage Ihnen: Wenn man am offenen Herzen operiert, dann muss man vielleicht auch doppelt und dreifach beaufsichtigen, und man muss vielleicht auch einmal selbst kontrollieren; denn jeder wusste, dass die Salzachtalbrücke das Sorgenkind ist.

Nachträglich haben Sie dann auch die Arbeitsanweisungen angepasst, Herr Minister. Ein knappes Jahr Verzögerungen und Staus waren die Folge. Aber das Pressefoto von Ihnen bei der persönlichen Inspektion der Brücke – das hat noch gepasst.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, nach drei sicherheitsrelevanten Vorfällen an der Brücke kommt es dann zum Streit mit der Abrissfirma über das Abbruchkonzept. Wer weiß heute, ob die Abbruchfirma nicht recht hatte? Die Brücke war ja nicht ohne. Ergebnis: ein weiteres Jahr Verzögerung. Der Präsident von Hessen Mobil hat dann im Ausschuss auch zugegeben: Wenn ich gewusst hätte, dass es sich so lange hinzieht, hätte ich eine andere Bewertung vorgenommen. – Herr Minister, auch hier hätte Ihre Behörde besser und schneller agieren müssen.

Meine Damen und Herren, dann kam der Unfall an der Südbrücke der Salzachtalbrücke am 18. Juni. Große Betonstücke platzten vom Pfeiler ab und fielen herab. Von einem Passanten, einem Augenzeugen, wurde das der Polizei gemeldet. Angeblich schlugen auch die Sensoren an, aber es sind die Sensoren der Nordbrücke. Die Südbrücke wird nämlich nicht so überwacht. Sie hat gar keine Sensoren. Die 14-tägliche händische Kontrolle wurde in Ihrer Amtszeit noch eingestellt – genau die Kontrollen, die Sie, Herr Minister, im August 2018 noch hervorgehoben hatten. Ich frage mich, ob Sie keine Hinweise von Hessen Mobil hatten, dass sich Brücken bei hoher Temperatur vielleicht auch einmal ausdehnen können, insbesondere, wenn sie keine große Last mehr tragen.

Herr Minister, am Tag der Sperrung waren Sie auf den Tag genau sieben Jahre und fünf Monate im Amt. Seit mehr als siebeneinhalb Jahren sind Sie jetzt für die Verkehrspolitik in Hessen zuständig, verantwortlich, und nach siebeneinhalb Jahren ist es unglaublich albern, die Schuld den Amtsvorgängern in die Schuhe schieben zu wollen.

(Beifall Freie Demokraten und SPD)

Denn die Probleme dieser Pannenbaustelle sind hausgemacht, sie sind intern und nicht extern. Sie liegen an Ihrem Haus, an einer zersplitterten Zuständigkeit mit drei Abteilungsleitern, und sie liegen bei Hessen Mobil. Und das, obwohl Sie heute 500 Mitarbeiter im Ministerium haben – so viele wie noch nie. Es gibt übrigens auch so viel Geld wie noch nie bei Hessen Mobil. Da nützt es auch nichts, wenn Sie immer wieder sagen: Ich habe doch 85 Planer und entsprechende Stellen geschaffen und Planer neu eingestellt. – Es geht hier um die Kontrollen auf der Baustelle. Das ist der entscheidende Punkt. Sind Sie oder Ihr Haus oder Hessen Mobil vielleicht überfordert mit so großen Aufgaben?

– Ich kann nur sagen, viele Brücken in Hessen sind in einem besorgniserregenden Zustand.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, da nützt es nichts, wenn man die beste und größte Presseabteilung hat,

(Heiterkeit Freie Demokraten)

aber Straßen nicht bauen will und Brücken offenbar nicht sanieren kann. Die Pannen sind in Ihrer Amtszeit passiert, Herr Minister, und zwar, als Sie für die Brücke zuständig waren.

Meine Damen und Herren, in diesem Jahr ist die Brücke an die Autobahn GmbH des Bundes – ich zitiere auch hier den Minister – gut übergegangen, übrigens ohne Übergabeprotokoll. Sie sind damit ein weiteres Sorgenkind los: erst die A 49, jetzt die Salzachtalbrücke. Ich kann Ihnen sagen, ein Fazit bleibt: Grün kann keine Straßen bauen und keine Brücken sanieren. – Vielen herzlichen Dank.

(Beifall Freie Demokraten und vereinzelt SPD)

Vizepräsident Dr. h.c. Jörg-Uwe Hahn:

Vielen Dank, Herr Kollege Dr. Naas. – Als Nächster hat sich der Mit Antragsteller zu Tagesordnungspunkt 97 gemeldet, Herr Meysner, der erst einmal nur für die CDU, aber bestimmt auch für den Koalitionsantrag spricht. Herr Meysner, Sie haben das Wort.

Markus Meysner (CDU):

Sehr geehrter Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Die Salzachtalbrücke ist eine der zentralen Verkehrsachsen im Rhein-Main-Gebiet. Ihre Vollsperrung ist daher für die gesamte Mobilität in und um Wiesbaden, für die ganze Region ein schwerer Schlag. Wir bedauern sehr, dass hierdurch mit dem zeitgleichen Wegfall der A 66, der B 263 und der Bahnstammstrecke zum Wiesbadener Hauptbahnhof eine verkehrliche Ausnahmesituation entstanden ist, die derzeit schwerwiegende Folgen für alle Verkehrsteilnehmer in und um Wiesbaden bedeutet.

Jedoch hat die Sicherheit aller Pendlerinnen und Pendler die oberste Priorität. Genau diese Sicherheit konnte auf der Salzachtalbrücke nicht mehr gewährleistet werden. Daher waren und sind eine Vollsperrung und der Ersatzneubau der Brücke unumgänglich.

Meine Damen und Herren, wir erinnern uns alle an die schrecklichen Bilder aus Genua, als 2018 die Morandi-Brücke einstürzte und 43 Menschen in den Tod riss. Solche Tragödien wollen wir in Hessen nicht erleben, und daher gibt es keine Alternative zu einer Vollsperrung und einem zügigen Abriss der Salzachtalbrücke. Darin sind wir uns hoffentlich alle einig.

Als am 18. Juni die Gefahr eines möglichen Einsturzes durch das Absinken der Brücke erkannt wurde, haben alle Beteiligten zügig gehandelt und gemeinsam unverzüglich den zeitlichen Horizont für die entsprechenden Arbeiten hergestellt. Nun ist der Neubau der Salzachtalbrücke eine komplexe Angelegenheit, die viel Planung und Vorarbeit benötigt. Glücklicherweise wurde damit bereits 2017 begonnen; denn die Erneuerung der Salzachtalbrücke, vor allem des besonders maroden Südteils, war schon seit einigen Jahren in Vorbereitung, auch wenn die Planungen nun der entsprechenden Lage angepasst werden müssen. Das

erweist sich aber als Glück im Unglück; denn hierdurch muss die Autobahn GmbH des Bundes nicht von null anfangen und wird aufgrund der bereits vorliegenden Unterlagen die marode Brücke laut eigener Aussage in den kommenden zwei Monaten sprengen können. Dies wird dazu führen, dass wenigstens die Bahngleise unter der Brücke und die Zufahrt der B 263 schneller wieder freigegeben werden können.

Ein weiterer wichtiger zeitlicher Vorteil ist, dass bereits die Prüfung der Pläne abgeschlossen und die Fundamente und eine Vielzahl der Stahlbauteile vorgefertigt werden konnten. Das bedeutet, dass der Neubau der Autobahn zügig voranschreiten kann und wir derzeit damit planen, dass schon im Herbst 2022 der neu gebaute Südteil der Salzachtalbrücke wieder für den Autoverkehr geöffnet werden kann.

Ich verstehe daher nicht, weshalb die Opposition gerade jetzt so tut, als sei ein Abriss und Neubau der Brücke eine völlige Überraschung und nicht sowieso bereits lange geplant gewesen. Auch der Vorwurf, die Hessische Landesregierung würde nicht in die Infrastruktur investieren, ist Unfug. Hessen ist Transitland, und daher haben wir auch eine überdurchschnittliche Verkehrsbelastung zu bewältigen. Dass wir unsere Infrastruktur pflegen und instand halten, kann man alleine daran erkennen, dass wir das Bundesland mit der höchsten Baustellendichte sind.

Es ist auch nicht zu leugnen, dass sich der Zustand unserer Autobahnen in den vergangenen Jahren kontinuierlich verbessert hat – vor allem, weil auch vom Bund nunmehr Geld für die Sanierung unserer Straßen und Brücken zur Verfügung steht. Diese Mittel werden von uns konsequent in unsere Infrastruktur investiert. Wir haben in den letzten Jahren bei der Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans klare Prioritäten gesetzt und uns im Autobahnbereich auf die für Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit wichtigsten Sanierungs- und Umbauprojekte wie Autobahnkreuze und Autobahnbrücken konzentriert. Beispielhaft möchte ich hier die vorbildlichen Brückenbauarbeiten am Wiesbadener Kreuz erwähnen.

Um die planerische Voraussetzung dafür zu leisten, haben wir bei Hessen Mobil seit 2016 53 neue Stellen allein für den Straßenverkehr geschaffen. 25 davon gehören der Taskforce Brückeninstandsetzung an. Zusätzlich haben wir auch unsere Investitionen in die Ingenieurfreibleistungen erhöht, um Planungskapazitäten zu schaffen und so den Sanierungsstau aufzulösen. Wir befinden uns hier auf einem guten und vor allem richtigen Weg. Allein 2020 sind fast 860 Millionen € in hessische Autobahnen und Bundesstraßen geflossen. Wir wollen diese gute Arbeit und Zusammenarbeit mit der Autobahn GmbH des Bundes, mit Hessen Mobil und in diesem Fall ganz speziell mit der Stadt Wiesbaden fortsetzen, damit auch die Problematik der Salzachtalbrücke zügig gelöst werden kann.

Und jetzt das Wichtigste: Im Sinne der Pendlerinnen und Pendler geht es uns, der CDU-Fraktion, in erster Linie darum, dass schnellstmöglich eine geordnete Verkehrsführung an der Salzachtalbrücke wiederhergestellt wird und man nicht im Klein-Klein der Ursachenforschung Kraft, Energie und womöglich woanders benötigte Kapazitäten bindet. Kurzum: Wer in der Vergangenheit verhaftet ist, kann die Zukunft nicht gewinnen. – Wir lehnen daher die vorliegenden Anträge der FDP und der AfD ab und bitten um Ihre Zustimmung zu dem unsrigen. – Danke schön.

(Beifall CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsident Dr. h.c. Jörg-Uwe Hahn:

Vielen Dank. – Als Nächster spricht Kollege Eckert für die SPD.

Tobias Eckert (SPD):

Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! An der Salzachtalbrücke hat in Hessen nicht nur ein Pfeiler versagt.

(Beifall SPD und vereinzelt Freie Demokraten)

Ich glaube, mit dieser Feststellung wird deutlich, worum es bei der Thematik Salzachtalbrücke geht.

Seit spätestens 2009 ist bekannt, dass diese Brücke so marode ist, dass sie dringend erneuert werden muss. Inzwischen schreiben wir das Jahr 2021. Da ist eine Menge Zeit vergangen, und statt eines Neubaus steht im Salzachtal eine einsturzgefährdete Ruine, die das Rhein-Main-Gebiet an den Rand des Verkehrskollapses bringt. Bei allem Verständnis für planungsrechtlich und bautechnisch komplexe Dinge in einem solchen Verfahren: Herr Minister, der Zeitablauf ist keinem normalen Menschen zu verkaufen.

(Beifall SPD und vereinzelt Freie Demokraten)

Wir als Hessischer Landtag, wir als Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten in diesem Hause lassen Ihnen, Herr Minister, das auch nicht durchgehen, dass Sie sich hier vor dem Hintergrund des Beinahe-Zusammenbruchs der Salzachtalbrücke hinter Zuständigkeitsdiskussionen verstecken. Es geht nicht, dass der Minister auf der einen Seite die Vorgängerregierungen beschimpft

(Günter Rudolph (SPD): Ja!)

und auf der anderen Seite auf die Bundesautobahngesellschaft verweist. Aber einer hat mit allem nichts zu tun: Das ist der zuständige Minister, meine Damen und Herren.

(Beifall SPD und vereinzelt Freie Demokraten)

Dabei sind in Ihrer Amtszeit seit 2014 einige Vorgänge passiert, die Warnsignale hätten sein müssen und die ein Handeln des Ministers dringend erfordert hätten.

Das Ganze ist eine Reihe von Pleiten, Pech und Pannen rund um die Salzachtalbrücke, wie sie – Gott sei Dank – wirklich sehr selten in unserem Land passiert. Vor 2006 fing es an mit den ersten Feststellungen. Dass der Planfeststellungsbeschluss 2016 fertig war, liegt im Übrigen nicht daran, dass Sie in den zwei Jahren so schnell gearbeitet hätten, sondern daran, dass die eben von Ihnen kritisierten Vorgängerregierungen das Verfahren auf den Weg gebracht hatten.

Aber dann kommt das Pannenjahr 2018 mit Bohrungen in der Brücke, und zwar genau da, wo das überhaupt nicht hätte passieren dürfen. Danach gibt es einen Streit – sowohl darüber als auch nachher mit der Firma, die den Abbruch organisieren soll, ob das, was Sie im Vertrag zu den Abbrucharbeiten vorgegeben haben, überhaupt Sinn ergibt und abgearbeitet werden kann. Das alles ist ein Hin und Her, ein Hickhack – und am Ende haben Sie über ein Jahr verloren. – Meine Damen und Herren, das ist alles in der Amtszeit von Tarek Al-Wazir passiert.

(Beifall SPD und Freie Demokraten)

Herr Minister, ich will auf einen Fehler hinweisen – ich finde, das ist etwas, wo Sie sich völlig zu Recht hierhin stellen könnten, um zu sagen: ja, genau das haben wir verbrockt –, der mich umtreibt: Ab dem Zeitpunkt der Verkehrsverlagerung von der genau jetzt in Rede stehenden Teilbrücke haben Sie nicht nur das Monitoring, sondern auch die 14-tägliche händische Sonderprüfung eingestellt,

(Stephan Grüger (SPD): Hört, hört!)

und das ab November 2019. Jetzt, im Juni 2021, wundern wir uns, dass in der Zwischenzeit mit diesem Bauwerk etwas passiert. Wenn man nicht hinschaut, dann kann man auch nicht feststellen, was mit dem Bauwerk ist, meine Damen und Herren.

(Beifall SPD und Freie Demokraten)

Deswegen ist die Frage berechtigt: Was hat Al-Wazir eigentlich in den vergangenen sieben Jahren in dem Bereich getan? – Es gibt drei Punkte, auf die man es auch so zusammenbringen kann. Erstens. Das ist alles die Amtszeit von Tarek Al-Wazir. Zweitens. Wer in der Zeit das Amt innehat, trägt auch dafür die Verantwortung. Drittens. Wenn man die Überprüfungen durchgezogen hätte, hätte man das Problem erkannt, also ist es auch Ihr Fehler. Das sind ganz einfache drei Punkte, Herr Minister.

(Beifall SPD und Freie Demokraten)

Aber Sie ducken sich lieber weg, bzw. Sie haben sogar Zeit, sich ein ganzes Wochenende lang bei Twitter mit einem Journalisten zu streiten. Wenn der sagt, dass Sie verantwortlich sind, und Sie mit einem kleinkarierten Mimimi versuchen, deutlich zu machen, dass Sie nichts dafür könnten, hätten Sie Ihre Arbeitszeit ehrlicherweise anders verbringen und sich um den Job kümmern können, für den Sie zuständig sind, nämlich Verkehrsminister dieses Landes zu sein.

(Beifall SPD und Freie Demokraten)

Die Freien Demokraten beschreiben es in ihrem Antrag völlig richtig. Die Salzachtalbrücke ist aber auch kein singuläres Problem, was die Infrastruktur in Hessen betrifft. Außerhalb dieser Zuständigkeits- und Unzuständigkeitsdebatten gibt es weiterhin 37 Brücken im Bereich des Landesstraßenbaus, wo es jetzt lastbeschränkende Maßnahmen gibt. Ich finde, das können wir uns doch alle gegenseitig deutlich versichern: Die Erhaltung und Sanierung dieser Brücken fallen doch nun einmal in Ihre originäre Zuständigkeit, Herr Minister. – In Ihrer Welt wird aber vermutlich auch hierbei Gott und die Welt zuständig sein, die Erdtektonik, die Sonneneinstrahlung, was auch immer; aber der Einzige, der dafür nichts kann, sind Sie.

(Beifall SPD und Freie Demokraten)

Daher will ich sagen, auch wenn die Union bei dem Thema nicht so richtig zuständig ist, Herr Meysner: Da verstehe ich die Union ehrlicherweise auch nicht. Das Spielchen „Die Vorgänger sind dran schuld“ – im Übrigen auch Minister mit Ihrem Parteibuch – gehört sich nicht. Wir spielen das hier auch nicht.

(Lachen Minister Tarek Al-Wazir)

Sie sprechen manchmal auch so Themen wie bürgerliche Tugenden an. Das macht der Amtsinhaber mit dem Vorgänger nicht. Wir kennen das Spielchen, Herr Minister. Ich

hätte mir aber irgendwie gedacht, dass die Union mit dem Koalitionspartner auch einmal darüber diskutiert und die Probleme von heute löst, anstatt Geschichtsdebatten von vorgestern zu führen, meine Damen und Herren.

(Beifall SPD und Freie Demokraten)

Daher ist es tatsächlich ein großes Thema, wie wir mit den Straßen und Brücken in Hessen umgehen. Wie läuft das in den letzten Jahren? Wir laufen in Hessen dem Mangel hinterher. Wir investieren dem Bedarf hinterher. Eine wirkliche Zielvorstellung, wie wir das in Hessen ändern, haben Sie nicht, Herr Minister.

An der Stelle möchte ich mit zwei Mythen aus dem Reich von Al-Wazirs Fabelwelt aufräumen:

Erstens, der Mythos zu den Investitionen in den Landesstraßenbau. Bevor wir das Spielchen mit Bundesautobahnen hin und her spielen, komme ich zum Landesstraßenbau. Herr Minister, Sie nennen nicht umsonst immer das Vergleichsjahr 2013. Sie wollen so sagen, wie viel Sie in Hessen angeblich deutlich mehr investieren. Dann schauen Sie sich die Jahre davor an. Dann haben Sie, was den Erhaltungsanteil angeht, mit 125 Millionen € im Jahr 2009 einen Istwert, den Sie mit 121 Millionen € im Jahr 2020 noch knapp unterlaufen. Wo ist denn da die Wende, Herr Minister? Wo ist denn der Fortschritt, den Sie angeblich verkörpern? – Nein, aus jeder Statistik suchen Sie sich genau das Jahr heraus. Ich könnte im Übrigen noch ein paar mehr Jahre nennen. Es gibt da nicht nur ein Beispiel, bei dem Sie alles andere als deutlich gemacht haben, dass Sie mehr investieren. Das ist und bleibt ein Mythos aus dem Reich Al-Wazir, meine Damen und Herren.

(Beifall SPD und Freie Demokraten)

Zum Zweiten. Weil wir heute zehn Minuten haben, um darüber zu diskutieren, komme ich zum zweiten Mythos. Seit Ihrem Amtsantritt gilt in Hessen der Grundsatz: Wir sanieren, bevor wir neu bauen. – Das haben Sie durchgesetzt. Meine Damen und Herren, Herr Al-Wazir, Sie sind am 28. Januar 2014 ins Amt gekommen. Am 2. Oktober 2013 hat die Sonder-Verkehrsministerkonferenz deutlich beschlossen, dass sie sich diese Leitplanken selbst vorgibt, dass sie die Verkehrspolitik daran orientiert, und das war weit vor Ihrem Amtsantritt. Das ist auch wieder das Thema: Sie verkaufen das gut – zugegebenermaßen machen Sie das gut, Sie reden viel darüber –, aber Sie sind mitnichten auch nur ansatzweise der Erfinder dieser Grundidee „Sanierung vor Neubau“.

(Beifall SPD und Freie Demokraten)

Da sind wir dann nämlich bei der Frage nach kluger Infrastrukturpolitik. Da wird nicht zuerst diskutiert, bei welcher Infrastrukturmaßnahme etwas gespart werden kann, sondern wie klug und vorausschauend investiert und Zukunft gestaltet werden kann, indem ich da investiere, wo es notwendig ist, indem ich Veränderungen und Investitionen da ansetze, damit wir eine bezahlbare, gut funktionierende Infrastruktur für die Menschen in unserem Land vorhalten können. Was Sie tun, ist weder planerisch noch mit Blick auf Investitionen nachhaltig. Wir haben die Diskussion im Kontext des Landesstraßenbaus schon oft geführt. Wenn Sie das, was Sie mit nachhaltig meinen, wieder reinvestieren, dann hätten wir eine ganze andere Diskussion in der Frage des Zustands des Landesstraßenbaus in Hessen, meine Damen und Herren. Es geht darum, nicht nur über

Nachhaltigkeit zu sprechen, sondern sie auch konkret in diesem Bereich zu leben.

(Beifall SPD)

Herr Minister, damit will ich noch einmal sehr eindrücklich an Sie appellieren, eben nicht diese Debatte weiter zu führen, wer wofür zuständig ist – ich habe seit dem 1. Januar nichts mehr damit zu tun; ich glaube, Sie denken sich jedes Mal: Gott sei Dank –, sondern sich zu überlegen, wenn dieses System und nicht nur ein Pfeiler an der Salzachtalbrücke versagt hat, wie es dazu kommen konnte und an welchen Punkten man merkt, dass das System eben nicht gegriffen hat. Ich habe in aller Kürze ein paar Punkte beschrieben, von denen wir das glauben.

Die Salzachtalbrücke ist kein Beweis dafür, dass das System funktioniert, sondern dafür, dass es seine Schwachstellen hat. Das muss man erst einmal zugestehen und daraus Verbesserungen ableiten. Wir wollen nicht, dass es anderswo in Hessen eine Salzachtalbrücke reloaded gibt. Dafür haben auch Sie gemeinsam mit allen anderen Beteiligten die Verantwortung; denn, wie ich am Anfang gesagt habe, an der Salzachtalbrücke hat nicht nur ein Pfeiler versagt. Es bröckelt insgesamt bei Schwarz-Grün, und das nicht nur an der Salzachtalbrücke. – Herzlichen Dank.

(Anhaltender Beifall SPD – Beifall Freie Demokraten)

Vizepräsident Dr. h.c. Jörg-Uwe Hahn:

Vielen Dank, Herr Kollege Eckert. Das war fast eine Punktlandung. – Ich darf Herrn Gagel bitten, schon einmal den Weg aus dem Rheingau bis hierher anzutreten. Nun haben Sie auch das Wort.

Klaus Gagel (AfD):

Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Hessen im Jahr 2021: Während unsere Fahrrad- und Fußgängerparteien wie LINKE, GRÜNE und SPD weiterhin den Fokus auf den Ausbau des Fahrradverkehrs und des immer defizitärer werdenden ÖPNV legen und die Regierungspartei CDU recht willenlos, aber machtbesessen zuschaut, vergammelt unsere sowieso schon in die Jahre gekommene Verkehrsinfrastruktur weiter – insbesondere die für das Auto, für den Lkw-, für den Individual- und Wirtschaftsverkehr, der sich zu einem sehr hohem Prozentsatz immer noch auf der Straße befindet und auch in der Zukunft befinden wird. Sanierung und Neubau laufen viel zu langsam.

Meine Damen und Herren, wie weit es schon gekommen ist, zeigt eine exemplarische Bestandsaufnahme. Talbrücke Sechshelden zwischen Dillenburg und Haiger: Restnutzungsdauer ist abgelaufen, die Brücke seit 2014 verstärkt, ein Ersatzneubau ist für 2022 geplant. Talbrücke Völkersbach bei Ehringshausen: Restnutzungsdauer ist abgelaufen, wird bereits seit 2013 verstärkt, Ersatzneubau soll noch 2021 folgen. Talbrücke Bechlingen und Bornbach, Aßlar: Ersatzneubau beginnt dieses Jahr, Fertigstellung ist geplant für 2027. Krebsachtalbrücke beim Wetzlarer Kreuz: Restnutzungsdauer ist abgelaufen, soll noch in diesem Jahr verstärkt werden, Zustand wird laufend überwacht, Ersatzneubau ab 2023. Thalaubachtalbrücke bei Eichenzell-Döllbach: Baujahr 1968, ist der Verkehrsbelastung nicht mehr gewachsen, Neubau bis 2027. Noch ein Beispiel ist die

Vorlandbrücke bei Hochheim: Zustand kritisch, Zulassung lief Ende 2019 aus, als Maßnahmen erfolgen seit Ende 2019 Notabstützung und enge Überwachung.

Natürlich ist heute die einsturzgefährdete Salzachtalbrücke das Thema. Über deren Schicksal und die Auswirkungen haben wir eben schon sehr viel von den Kollegen gehört. Wir konnten dazu in den vergangenen Tagen alles in der Presse lesen und hören.

Meine Damen und Herren, ist das das Land, von dem Frau Merkel sagt, dass wir in ihm gut und gerne leben? Ist das das Land mit moderner Infrastruktur, das den Erfordernissen des heutigen Auto- und Lkw-Verkehrs gewachsen ist? Kam der Anstieg der Verkehrszahlen über die letzten 30 Jahre so überraschend, dass man rechtzeitig nichts dagegen hätte tun können?

(Beifall AfD)

Ich kann alle drei Fragen mit Nein beantworten; denn es handelt sich um ein kollektives Politikversagen auf Landes- und Bundesebene. Das ist eine Politik, die die Interessen der Bürger und Autofahrer schon seit Jahrzehnten aus den Augen verloren hat, eine Politik, die auf Fachleute und Wissenschaftler in ihrer gesamten Breite nicht mehr hören will, und eine Politik, die nur ein eingeschränktes Sichtfeld und damit ein eingeschränktes Beurteilungsvermögen hat und sich ansonsten zunehmend von parteipolitisch motivierten Ideologen hat leiten lassen.

(Beifall AfD)

Meine Damen und Herren, das Ergebnis sehen wir heute. Es ist ein Offenbarungseid fehlgeleiteter Infrastrukturpolitik der letzten 20 bis 30 Jahre, nicht nur hier in Hessen, sondern in der ganzen Bundesrepublik Deutschland. Zwar hat man heute die Probleme erkannt, aber wenn ich sehe, dass in einem Land, welches früher einmal stolz auf seine Bildung war, an allen Ecken und Enden Fachkräftemangel herrscht, keine Ingenieure und kein Personal verfügbar sind, Stellen nicht besetzt sind, wie bei Hessen Mobil, dann könnte ich direkt beim Thema Bildung und Nachwuchs erneut das Fass des kollektiven Politikversagens der letzten 20 bis 30 Jahre aufmachen. Die von Frau Merkel im Jahr 2015 versprochenen Fachkräfte aus Nordafrika haben den Arbeitsmarkt nach meiner Kenntnis nicht so sehr belebt, eher unsere Sozialsysteme.

(Beifall AfD)

Wenigstens kann man eines feststellen: Dieser Staat funktioniert zumindest an einigen Stellen noch sporadisch, wenn auch zeitverzögert und durch fehlendes Fachpersonal erheblich behindert, gerade noch so. Wenn ich dies jedoch mit den Achtzigerjahren, mit einst guter Verwaltung und höherem Wohlstand vergleiche, steht dies zu heute in keinem Verhältnis. Ich befürchte, wenn unsere faktenfrei und ideologisch ausgerichteten Parteien immer größeren Einfluss bekommen sollten – danach sieht es leider aus –,

(Felix Martin (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Sie fliegen beim nächsten Mal wieder raus, keine Angst!)

werden wir bis 2040 – jetzt wage ich eine Zukunftsprognose – vermutlich in einer Bananenrepublik angekommen sein, in der die Fahrradfahrer auf teils gesperrten und maroden Straßenresten ehemals guter Infrastruktur Umwege um die kaum mehr bedienten Baustellen suchen, während man im Hintergrund scharenweise sich drehende Windrä-

der auf abgeholzten Wälder sehen kann und der Normalbürger mit seinem Elektroauto versucht, etwas Strom zu laden, bevor der nächste Blackout kommt, meine Damen und Herren.

(Beifall AfD)

Ja, es muss so deutlich gesagt werden. Die Salzachtalbrücke ist nur ein Symptom für das ganze Politikversagen im Bereich der Verkehrs- und Infrastrukturpolitik. Das ist ein Symptom. Das hätte an jeder anderen Stelle jederzeit auch auftreten können. Es ist heute schon absehbar, dass dieses Versagen im Bereich der EU, des Euros, des sogenannten Klimaschutzes, des Haushalts – ich könnte noch mehr Beispiele nennen – ähnlich sein wird. Es ist nur eine Frage der Zeit, bis diese Versagenssymptome in Form größter anzunehmender Unfälle, wie der Herr Minister es selbst nennt, auch an anderer Stelle auftreten.

(Beifall AfD)

Zurück zu den maroden Straßen und Brücken, meine Damen und Herren. Wir haben es in Niedernhausen gesehen. Niedernhausen steht ebenfalls stellvertretend für etliche Brücken und Straßen in Landesverantwortung oder auch in kommunaler Verantwortung. Da rühmt sich die Landesregierung, die Mittel im Rahmen ihrer sogenannten Sanierungsoffensive von 86 Millionen € im Jahr 2013 auf 136 Millionen € im Jahr 2020 erhöht zu haben. Wenn wir die Preissteigerung betrachten, dann sehen wir, das sind nicht nur 20 %, Herr Minister, wie Sie es im Ausschuss gesagt haben. Im Bereich der Bauten mit schwerem Gerät sind die Preise erheblich weiter gestiegen. Wir haben es einmal ausgerechnet. Da kommen Ihre 136 Millionen € von 2020 real ungefähr dem Wert von 2013 nahe. Das ist, real gesehen, keine Steigerung. Das hat eben, glaube ich, der Kollege Decker schon ausgeführt.

(Ulrike Alex (SPD): Herr Decker ist nicht mehr da!)

Das ist auf jeden Fall viel zu wenig, um Hessens marode Infrastruktur wieder auf Vordermann zu bringen, meine Damen und Herren.

(Beifall AfD)

Meine Damen und Herren, das ist keine Sanierungsoffensive, sondern eine Sanierungsdefensive. Wir fordern daher für die in Landesverantwortung stehenden Brücken – 37 an der Zahl von insgesamt 400 – einen Notfallfonds über 20 Millionen €, um eine Beschleunigung der Abarbeitung des Landessanierungsstaus zu bewirken.

Meine Damen und Herren, in der „FAZ“ konnte man vor zwei Tagen einen sehr schönen Artikel über die kommunalen Brücken lesen. Bei den kommunalen Brücken ist die Situation noch schlimmer. Diese werden teilweise gar nicht überwacht. Da sagt die Kommune: Na ja, das geht ja noch. Da machen wir halt so weiter. – Auch bei den kommunalen Brücken haben wir einen erheblichen Sanierungsstau, aber niemand weiß genau, wie schlimm der eigentlich aussieht. Das wissen allenfalls die Kommunen.

(Beifall AfD)

Bezüglich unseres Notfallfonds, der 20 Millionen € umfassen soll, werden Sie sagen: Woher sollen wir denn das Geld nehmen? – Das ist kein Problem. Streichen Sie die Hälfte Ihres nutzlosen Klima-Klimbims. Dann haben Sie sofort mehr als 20 Millionen €.

(Beifall AfD)

Herr Minister, bezüglich der Salzachtalbrücke: Die Bürger sind wütend.

(Zuruf Jürgen Frömmrich (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN))

Das ist hier eben schon angeklungen. Die Rheingauer Winzer sind wütend. Die Gastronomen sind wütend. Die Wirtschaft ist wütend.

(Jürgen Frömmrich (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die AfD ist wütend!)

Herr Minister, Niedernhausen war schon peinlich, aber die Salzachtalbrücke war oberpeinlich. Die Bürger haben die Nase voll von vergammelter Infrastruktur. Sorgen Sie dafür, dass es in Hessen nicht noch mehr altersbedingtes Versagen maroder Brücken und Straßen gibt, ob nun in Bundes-, Landes- oder Kommunalverantwortung. Der Bürger, der Autofahrer, die Wirtschaft haben es mit ihren Steuern, die sie reichlich bezahlen, mehr als verdient. – Vielen Dank.

(Beifall AfD)

Vizepräsident Dr. h.c. Jörg-Uwe Hahn:

Vielen Dank. Auch das war zeitlich fast eine Punktlandung. – Als Nächste hat Frau Kollegin Walther für die Fraktion der Bündnisgrünen das Wort.

(Zuruf BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Herr Präsident!)

Katy Walther (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Kaum ein Thema abseits von Corona hat uns in der vergangenen Zeit so sehr beschäftigt wie die Salzachtalbrücke: drei Anfragen und Berichtsanhträge im ersten Halbjahr, eine eigene Informationsveranstaltung in der vergangenen Sitzung des Wirtschaftsausschusses, eine Sondersitzung des Wirtschaftsausschusses zum Berichtsanhtrag der FDP und zwei Fragen in der Plenarrunde.

Zu den Befragungen waren Vertreter der Autobahn GmbH, von Hessen Mobil, Verkehrsdezernent Kowol von der Stadt Wiesbaden und Mitarbeiter des Ministeriums da. Es wurden alle Fragen beantwortet, bis hin zu der Frage, was denn bei einem Erdbeben der Stärke 4 passieren würde. Die Frage kam übrigens von Herrn Gagel.

Dieser Setzpunkt ist der letzte Versuch der Opposition, der Regierung noch etwas ans Zeug zu flicken. Hier gibt es aber nichts zu flicken, meine Damen und Herren. Alle Kontrollen wurden vorschriftsmäßig durchgeführt, alle Anstrengungen unternommen, um das Bauwerk zu verstärken bis zum Neubau, der geplant war. Doch es kam anders.

Am 18. Juni meldeten Passanten und Bauarbeiter Schäden an der Brücke, die daraufhin sofort gesperrt wurde. Schon am nächsten Morgen gab es ein Meeting mit allen Beteiligten, um die Sicherheit der Menschen im Umfeld zu garantieren und sie mobil zu halten; denn die Auswirkungen auf die Pendler waren enorm. Durch den zeitgleichen Wegfall der A 66, der B 263 und der Bahnstammstrecke zum Hauptbahnhof Wiesbaden ist eine verkehrliche Ausnahme-situation entstanden. Wir können uns bei allen Pendlerinnen und Pendlern für die Geduld wirklich nur bedanken.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Einen Notfall kann man nicht planen. So hat es Verkehrsdezernent Kowol zusammengefasst. Ich füge hinzu, das stimmt, aber man kann ihn managen. Er wurde von allen Beteiligten sehr gut gemanagt. Großräumige Umleitungen unter Zuhilfenahme der Verkehrszentrale Deutschland, Schienenersatzverkehre, der Bypass, Busverstärker, der Einsatz von E-Scootern – nichts wurde unversucht gelassen, um die Verkehrssituation zu entspannen. Besonderer Dank geht an die Stadt Wiesbaden, die einen sehr großen Beitrag geleistet hat, obwohl sie aufgrund des Luftreinhalteplans auch andere Aufgaben zu meistern hat.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Die Situation hat sich entspannt, auch wenn sie natürlich weiterhin belastend für die Pendlerinnen und Pendler ist; denn sie ist alles andere als normal.

Nun wird die Sprengung vorbereitet, damit der Bahnverkehr und die Bundesstraße zeitnah wiederhergestellt werden können und die Belastung der Pendlerinnen und Pendler reduziert wird. Daneben laufen die Beweissicherung und die Suche nach den Hintergründen. Wir haben großes Vertrauen, dass die Autobahn GmbH, Hessen Mobil, die Stadt Wiesbaden und alle anderen Verfahrensbeteiligten dabei weiterhin gut zusammenarbeiten.

Nun noch etwas zu dem Vorwurf, GRÜNE könnten keine Straßen bauen. Liebe FDP, ich denke, da haben Sie einfach nicht richtig aufgepasst.

Vergleichen wir den Bundesverkehrswegeplan 2003 und 2030, so hat sich das am Gesamtinvestitionsvolumen anteilige Projektvolumen in Hessen von 7 % auf 12 % fast verdoppelt, von 3,6 Milliarden € im Bundesverkehrswegeplan 2003 auf 8,2 Milliarden € im Bundesverkehrswegeplan 2030.

(Zuruf Freie Demokraten)

Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan enthält 65 Projekte in den obersten beiden Bedarfsgruppen. 36 sind nach der Priorisierung von 2017 in Bearbeitung. Darüber hinaus wurden den Kommunen zehn weitere Projekte vorgeschlagen, die prioritär angegangen werden sollen, darunter Ortsumgehungen und Ausbauprojekte wie das der B 45 Dieburg–Groß-Umstadt.

Über 1 Milliarde € wurden im Jahr 2020 in den Erhalt, den Um-, Aus- und Neubau von Bundesfern- und Landesstraßen in Hessen investiert: 639 Millionen € für hessische Autobahnen, 231 Millionen € für Bundesstraßen, 132 Millionen € für Landesstraßen, davon erstmals 8 Millionen € für Radwege an Landesstraßen und weitere 79 Millionen € für Ingenieurfreibleistungen.

Natürlich kommt ein Großteil des Geldes vom Bund, nämlich das für die Bundesstraßen und Autobahnen. Aber ohne das Engagement von Hessen hätte es doch viele dieser Projekte nicht gegeben. Das zeigt: Wir GRÜNE können sehr wohl Straßen bauen.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Bauen heißt bei uns aber nicht zwingend nur Neubau; denn Straßenkilometer haben wir in Hessen wahrlich genug. Wir setzen auf Sanierung vor Neubau; denn Infrastruktur will gepflegt werden. Was nützen die längsten Straßen, wenn sie kaputt sind? In diesem Punkt unterscheiden wir uns üb-

rigens von den Vorgängerregierungen, was wichtig ist und die Salzachtalbrücke wohl ausreichend bewiesen hat.

Die im Bundesverkehrswegeplan 2030 avisierten 65 Projekte mit einer Länge von 315 km verteilen sich auf 183 km Landesstraßen und 69 km Bundesstraßen. Die Sanierungsquoten belaufen sich dabei auf 90 %. Seit 2014 sind die Straßenbaumittel um rund 40 % gestiegen. GRÜNE können also sehr wohl Straßen bauen, lieber Stefan Naas.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

GRÜNE können übrigens auch Radwege bauen. 111 Millionen € wurden zwischen 2014 und 2019 investiert: 39 Millionen € für Radwege an Bundesstraßen, 20 Millionen € für Radwege an Landesstraßen und 52 Millionen € als Förderung für Kommunen für Fuß- und Radwege. 2020 bis 2024 sollen 244 Millionen € für weitere Radwege ausgegeben werden. Wir sind froh, dass der Radweg an der Salzachtalbrücke und die Fußgängerwege dort mittlerweile wieder benutzbar sind.

Es wurde auch massiv in Personal investiert. 22 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurden im Jahr 2020 eingestellt; denn Geld allein baut keine Radwege. Es wurden acht Stellen für die Planung von Radwegen an Landes- und Bundesstraßen geschaffen, zwei neue Stellen für die Förderung und die Taskforce Radverkehr.

Von 2016 bis 2019 wurde der Neu- und Ausbau von insgesamt 17,2 km Radwegen im Zuge von Landesstraßen fertiggestellt. Darüber hinaus wurden insgesamt 36,3 km Radwege an Landesstraßen saniert.

Liebe FDP, es gibt ein Sprichwort: Wenn wir etwas nicht sehen wollen, lässt uns das Leben früher oder später darüber stolpern. – Also, fröhliches Fallen über sanierte Straßen, Radwege, Querungshilfen, Radabstellanlagen, und was Sie sonst noch alles nicht sehen wollen. – Danke schön.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und einzeln CDU)

Vizepräsident Dr. h.c. Jörg-Uwe Hahn:

Vielen Dank. – Als Nächste ist Frau Wissler an der Reihe.

Janine Wissler (DIE LINKE):

Herr Präsident, meine Damen und Herren! Die Salzachtalbrücke, eine Autobahnbrücke, ist einsturzgefährdet und musste gesperrt werden, mitsamt der darunter verlaufenden Bahnstrecke zum Wiesbadener Hauptbahnhof. Minister Al-Wazir hat das den „größten anzunehmenden Unfall für ... Wiesbaden“ genannt. Ich will ihm da nicht widersprechen.

Die Situation ist in der Tat so ernst, dass sich niemand dieser Brücke näher als 50 m nähern darf. Nicht einmal ein darauf parkender Spezial-Lkw konnte von der Brücke geholt werden. So große Sorgen macht man sich um die Einsturzgefährdung dieser Brücke – nur, um das noch einmal zu verdeutlichen.

Man kann nur von Glück sprechen, dass nichts Schlimmeres passiert ist, dass niemand verletzt wurde, wie das in Genua im Jahr 2018 der Fall war, als eine Brücke eingestürzt ist. Entdeckt wurde dieser Schaden nicht durch eine Überprüfung, nicht, weil man sich das routinemäßig ange-

schaut hat, sondern entdeckt wurde der Schaden, weil Passanten die Polizei gerufen haben, weil Betonteile von der Brücke heruntergefallen sind.

(Minister Tarek Al-Wazir: Bauarbeiter!)

– Bauarbeiter oder Passanten. Es waren auf jeden Fall aber auch Passanten. Es gab wohl mehrere Notrufe. Im Ausschuss war die Rede davon, dass es auch Passanten waren, die die Polizei gerufen haben, weil sie heruntergefallene Betonteile gesehen haben. – Ich finde, das zeigt, wie dramatisch die Situation ist und wie gefährlich das ist.

(Beifall DIE LINKE, SPD und Freie Demokraten)

Die Sperrung der Brücke vor drei Wochen hat dramatische Auswirkungen auf die Mobilität und die Lebensqualität vieler Menschen in Wiesbaden und in der Region. Der Wiesbadener Hauptbahnhof ist weitgehend abgehängt vom Schienenverkehr. Die umliegenden Straßen sind überlastet. Das kostet viele Menschen, insbesondere die Pendlerinnen und Pendler, jeden Tag viel Zeit und Nerven.

Die Frage ist, wie dieses Desaster hätte verhindert werden können. Ich will darauf hinweisen, dass seit 2009, also schon eine ganze Weile lang, die Brücke unter Beobachtung steht. Bereits damals wurden Schäden entdeckt. Bereits damals wurden Schäden behoben. Ich möchte nur vorsichtig darauf hinweisen, dass im Jahr 2009 noch die FDP den Wirtschafts- und Verkehrsminister gestellt hat. Ich finde, das muss man an dieser Stelle auch sagen. Die Probleme gehen also schon deutlich weiter zurück.

In diesem konkreten Fall mag es eine Verkettung von unglücklichen Umständen gewesen sein, wie die Fehlbohrungen durch Bauunternehmen. Aber dahinter stehen deutlich größere Probleme, die hier zumindest indirekt mitgewirkt haben.

Zuallererst ist dies die jahrzehntelange Vernachlässigung der Infrastruktur. Lieber wurden neue Autobahnen gebaut und Umgehungsstraßen eröffnet, als sich ausreichend um den Altbestand zu kümmern. Dass die altersschwache Salzachtalbrücke immer wieder, mit einer Notmaßnahme nach der anderen, für ein paar weitere Jahre ertüchtigt wurde, hat auch damit zu tun. Wie gesagt, seit 2009 ist die Brücke unter Beobachtung. Das ist natürlich eine Folge davon, dass in die Infrastruktur insgesamt viel zu wenig investiert wurde.

Das ist auch die Folge eines jahrelangen Stellenabbaus bei Hessen Mobil. Jahrelang, gar jahrzehntelang wurde Personal abgebaut. Statt Nachwuchs zu gewinnen, gab es Stellenbesetzungssperren. Mit der Umstrukturierung der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung zu Hessen Mobil und einer Spartenorganisation im Jahr 2012, damals noch unter FDP-Verkehrsminister Posch, wurden 10 % der Stellen auf einen Schlag abgebaut.

Natürlich trägt der amtierende Minister Al-Wazir Verantwortung für die Situation. Das ist doch vollkommen klar. Er ist schließlich auch nicht erst seit gestern Minister. Die Kürzungen und die Probleme sind aber schon deutlich früher entstanden. Insofern wäre ich als FDP da ein bisschen vorsichtiger. Ich würde da nicht so einfach behaupten, Grün könne keine Brücken bauen. Ich würde einmal sagen: Der schlanke Staat und der schlanke öffentliche Dienst, den die FDP immer wieder gefordert hat, und der Stellenabbau, den Sie immer betreiben wollten, der macht die Brücken kaputt.

(Beifall DIE LINKE und Jürgen Frömmrich (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) – Zuruf)

– Doch. Am Ende sind es Menschen, die Brücken planen und bauen. Selbstverständlich ist das so.

Für praktisch alle Landesregierungen der vergangenen Jahre und Jahrzehnte war die Straßenbauverwaltung ein Ort, an dem man immer wieder mit Kahlschlägen und Umstrukturierungen Geld einsparen wollte. Auch Schwarz-Grün startete 2014 mit einem Stellenabbau. Damals hieß das: Konsolidierungspfad zur Einhaltung der Schuldenbremse. Damals wurde von Schwarz-Grün festgeschrieben, wie viele Stellen bei Hessen Mobil abgebaut werden sollten.

Immer und immer wieder wurden Reformen angestrengt. Es wurden bekloppte Dinge ausprobiert, wie z. B. die Privatisierung einer Straßenmeisterei, damals in Groß-Umstadt. Das geschah alles mit dem Ziel, noch ein bisschen Geld zu sparen, bis man gemerkt hat: Die Privatisierung spart kein Geld, komisch – will da vielleicht ein Privater mitverdienen?

Der Bauhaushalt von Hessen Mobil ist in den letzten zwei Jahrzehnten zwar gestiegen, vor allem durch die Konjunkturprogramme des Bundes; zugleich wurde das Personal, das dieses Geld verbauen sollte, aber immer weniger. Um einmal eine konkrete Zahl zu nennen: In den letzten 30 Jahren sank die Zahl der Beschäftigten von über 5.000 auf ca. 3.500. Wohl gemerkt, das war vor dem weiteren Aderlass durch die Autobahn GmbH. So war die Entwicklung. Man glaubt, mit viel weniger Personal mehr bauen zu können. Wie soll das denn funktionieren? Es liegt doch auf der Hand, dass es dann Probleme gibt.

(Beifall DIE LINKE)

Die 340 neuen Stellen, die innerhalb der nächsten drei Jahren geschaffen werden sollen – das wurde Anfang des Jahres verkündet, Herr Minister –, sind ein Tropfen auf einen heißen Stein. Da würde mich interessieren: Wie ist eigentlich der Stand der Dinge? 340 neue Stellen, 105 davon in diesem Jahr: Wie viele Stellen sind davon schon besetzt? Liegt die Freigabe aus dem Finanzministerium vor? Es wäre wichtig, zu wissen, ob der Personalaufwuchs bei Hessen Mobil jetzt endlich vorstattengeht.

Wie überall, wo mit dem Rasenmäher Stellen gestrichen werden und wo Stellen unbesetzt bleiben, sorgt das nicht gerade für ein attraktiveres Arbeitsumfeld für die Verbliebenen. Mangels Nachwuchs wird das Durchschnittsalter der Beschäftigten immer höher, und dann findet man halt auch immer weniger Nachwuchs.

Fehlende Investitionen und Stellenabbau hängen selbstverständlich mit der Ideologie von Schuldenbremse und „schwarzer Null“ zusammen. In der Vergangenheit wurde immer behauptet, wer Schulden mache, der versündige sich an den kommenden Generationen. Diese Generationen werden sich einmal herzlich bedanken – für die marode Infrastruktur, für kaputte Brücken, für marode Schulen und für Bahnhöfe, die vor sich hin bröckeln. Jeder verantwortungsvolle Mensch nimmt doch einen Kredit auf, wenn er merkt, dass das Dach seines Hauses kaputtgeht; denn er weiß: Wenn er jetzt kein Geld ausgibt, dann bekommt er einen größeren Dachschaden.

(Heiterkeit und Beifall DIE LINKE und vereinzelt SPD)

Die öffentliche Hand hat die Infrastruktur aber systematisch kaputtgespart. Mit diesen politisch gewollten Kürzungszwängen hängt selbstverständlich auch die Tatsache zusammen, dass mittlerweile keine Vorratsplanungen mehr gemacht werden. Es fehlt nämlich an Personal. Das heißt, es wird nicht mehr rechtzeitig für den Fall vorgeplant, dass ein Neubau erforderlich ist oder für andere Maßnahmen Geld ausgegeben werden muss. Würde man das vorausschauend tun, dann bräuchte man im Fall der Fälle nur in die richtige Schublade zu schauen und könnte auf Vorplanungen zurückgreifen.

Mit dem Wechsel von rund 920 Stellen zur Autobahn GmbH erfolgt bei Hessen Mobil die nächste Umstrukturierung. Ich will jetzt unsere grundsätzliche Kritik an der Autobahn GmbH nicht wiederholen, aber darauf hinweisen: Das ist der nächste Umstrukturierungsprozess, in dem sich Hessen Mobil befindet, nachdem man schon 2012 die ganze Struktur umgekrempelt hat.

Die Kahlschläge der Vergangenheit bleiben eine schwere Hypothek. Deshalb richtet sich unsere Kritik ausdrücklich nicht an die Beschäftigten von Hessen Mobil, die trotz schlechter Rahmenbedingungen, andauernder Umstrukturierungsmaßnahmen und Personalmangels versuchen, ihre Arbeit bestmöglich zu machen. Deshalb einen herzlichen Dank an die Beschäftigten von Hessen Mobil. Sie sind nicht verantwortlich für diese Situation.

(Beifall DIE LINKE und vereinzelt SPD)

Die Kürzungen manifestieren sich auch im Zustand der hessischen Autobahnbrücken. Das betrifft nicht nur die Salzbachtalbrücke. Im Dezember letzten Jahres haben wir im Wirtschaftsausschuss über die Bahnbrücke in Niedernhausen gesprochen. Die ist zwar deutlich kleiner, aber auch sie war einsturzgefährdet, und auch sie hat eine ganze Eisenbahnstrecke lahmgelegt. Zwei solcher Vorfälle innerhalb eines Jahres, das ist schon bedenklich.

Im Wirtschaftsausschuss haben wir auch über den Zustand anderer Brücken gesprochen. Der Minister sprach damals von „bekannten Problembrücken“ – unter anderem die Salzbachtalbrücke. Es ging um die Schwachpunkte von Spannbetonbrücken aus den Sechzigerjahren, von denen es ziemlich viele gibt. Es ging darum, dass diese Brücken Materialmängel haben und dass sie den heutigen Belastungen nicht mehr gewachsen sind, weil sie in den Sechzigerjahren geplant wurden, als die Autos und die Lkw leichter waren und ihre Zahl geringer war. Der Vertreter von Hessen Mobil und auch der Herr Minister sprachen in der Sitzung davon, dass die Brücken konstruktionsbedingt zu „Spontanversagen“ neigen. Das Wort „Spontanversagen“ möchte man im Zusammenhang mit Talbrücken überhaupt nicht hören.

(Heiterkeit)

Wenn man weiß, dass das passieren kann, dann ist daran auch nichts mehr „spontan“. Dazu muss man wissen, dass diese Brücken sogenannte Restnutzungsdauern haben, die ausgerechnet werden können. Die Restnutzungsdauer der südlichen Salzbachtalbrücke war eigentlich schon 2017 abgelaufen, nachdem die Nutzungsdauer mit Ertüchtigungsmaßnahmen und Flickschusterei mehrfach verlängert worden war. Da ist doch die Frage: Muss man diese Zeiträume ausnutzen? Man weiß bei einer 60 Jahre alten Brücke doch, dass sie erneuert werden muss. Deshalb ist es notwendig, dass hier vorausschauender geplant wird und dass die Brücken gesichert werden.

Vizepräsident Dr. Ulrich Wilken:

Kommen Sie bitte zum Schluss.

Janine Wissler (DIE LINKE):

Herr Präsident, ich komme zum Schluss. – Die Situation, die wir jetzt haben, wird noch mindestens ein Jahr andauern, auch wenn Sprengung und Neubau optimal laufen. Wir brauchen schnelle und gute Notfalllösungen. Wir müssen aber vor allem die Konsequenz ziehen, die anderen Brücken zu sanieren und schnellstmöglich zu erneuern, damit die Sicherheit der Brücken und Straßen in Hessen gewährleistet ist.

(Beifall DIE LINKE)

Vizepräsident Dr. Ulrich Wilken:

Vielen Dank, Frau Wissler. – Für die Landesregierung spricht nun Herr Staatsminister Al-Wazir.

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

Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich darf mich für die Gelegenheit bedanken, die Situation rund um die Salzbachtalbrücke an dieser Stelle noch einmal ausführlich darzustellen. Es sind ja auch hier im Parlament fast alle betroffen, ob sie mit dem öffentlichen Personennahverkehr oder mit dem Auto unterwegs sind – und mit uns viele Menschen in Wiesbaden, im Umland und im Rheingau-Taunus-Kreis.

Deshalb will ich mit der Feststellung beginnen, dass es ein paar Punkte gibt, über die wir uns einig sind.

Erstens. Die Sperrung der Salzbachtalbrücke, der Hauptbahnstrecke und der Straßen darunter ist, wie ich es formuliert habe, der größte anzunehmende Unfall für die Mobilität in Wiesbaden und im Umland. Es ist nicht der Super-GAU; der wäre eingetreten, wenn Menschen zu Schaden gekommen wären. Das muss man an dieser Stelle noch einmal ausdrücklich sagen.

Zweitens. Wir haben es jetzt mit etwas zu tun, was nie passieren sollte. Das Ministerium, Hessen Mobil und auch ich selbst haben in den letzten Jahren immer daran gearbeitet, dass das nicht passiert. Das, was jetzt passiert ist, die Vollsperrung der Brücke sowie der Straße und der Bahnstrecke unter der Brücke, sollte nie passieren. Das ist nämlich für die Pendlerinnen und Pendler, für die Gastronomie, für die Tourismusbranche, auch im Rheingau, eine neue, schwere Belastungsprobe.

Drittens. Wir sind uns sicherlich auch darin einig, dass diese schwierige Situation so schnell wie möglich aufgelöst werden muss. Deswegen sage ich noch einmal ausdrücklich: Aus der Sicht der Landesregierung muss die Sprengung des südlichen Bauwerks – und eventuell auch des nördlichen Bauwerks –, auf die sich die Autobahn GmbH vorbereitet, so schnell wie möglich durchgeführt werden, damit man wenigstens die Bahnstrecke und die Straße unter der Brücke wieder in Betrieb nehmen und, auch das gehört dazu, mit dem Neubau der Salzbachtalbrücke beginnen kann. Dann ist nämlich, so merkwürdig das jetzt klingt, das Baufeld frei; momentan führt man ja nur Sicherungsmaßnahmen durch. Das muss so zügig wie möglich

erfolgen. Ich setze darauf, dass die Autobahn GmbH das jetzt so macht. Wir sind mit der Autobahn GmbH im Gespräch darüber, dass man den Sommer nutzt, das zu tun, damit sich die Situation möglichst gebessert hat, wenn die Sommerferien herum sind.

Wir haben eine Situation erlebt, die wir so nicht wollten und so auch nicht für vorstellbar hielten. Das sage ich ausdrücklich. Am Abend des 18. Juni, als Bauarbeiter und Passanten das Versagen des Überbaus gemeldet haben und die Polizei aus Vorsichtsgründen auch den Nordteil sofort gesperrt hat, ist etwas passiert, was die Statiker und die Gutachter vorher nicht für möglich gehalten hatten.

Man muss an dieser Stelle zur Erklärung sagen: Das Problem ist am Südbauwerk aufgetreten. Auf diesem Bauwerk war seit November 2019 kein Verkehr mehr: keine Lkw, keine Autos. Es war sogar schon der Asphalt entfernt worden. Das heißt, das südliche Bauwerk hatte „nur noch“ sein – bereits reduziertes – Eigengewicht zu tragen. Deswegen ist auch den Verantwortlichen der Autobahn GmbH bis heute nicht klar, warum das Lager eigentlich versagt hat. Wer am letzten Freitag in der Sondersitzung des Ausschusses genau hingehört hat, der hat erfahren, dass die Autobahn GmbH inzwischen eine bundesweite Prüfung in Auftrag gegeben hat, alle Brücken ähnlichen Bautyps mit ähnlichen Rollenlagern zu überprüfen, damit man sichergehen kann, dass an anderer Stelle nicht etwas Ähnliches passiert. Das ist auch ausdrücklich richtig.

Wir haben selbstverständlich eine Debatte über die Frage erlebt, wer verantwortlich ist. Ich will an dieser Stelle noch einmal ausdrücklich sagen: Ich bin dankbar dafür, dass wir sofort am Samstagmorgen Vertreter von Hessen Mobil, der Stadt Wiesbaden und der Autobahn GmbH zusammenrufen konnten, um uns alles Menschenmögliche auszudenken, um die Verkehrssituation zu entlasten, um schnellstmöglich dafür zu sorgen, dass das erwartete Chaos im Berufsverkehr, das am Montag eingetreten ist, möglichst nicht lange anhält. Da sind viele kreative Ideen geäußert worden, und einige davon sind schon umgesetzt worden. Vielleicht hat sich der eine oder andere z. B. den „Bypass“ über den bisherigen Mittelstreifen der Autobahn angeschaut. Ich bin ausdrücklich dankbar dafür, dass alle ihr Bestmögliches gegeben haben.

Ich will jetzt dem Kollegen Naas nicht in dem Ton antworten, den er in seiner Presseerklärung vom Sonntag angeschlagen hat. Ich habe mir aber schon überlegt: Warum macht das die FDP an dieser Stelle? Ich glaube schon, dass das in gewisser Weise eine Form der Vorwärtsverteidigung war. Eigentlich sollte man sich nicht selbst aus alten Landtagsdebatten zitieren. Ich muss es an dieser Stelle aber einfach einmal tun. Ich habe mich in einer munteren Debatte im Jahre 2013, in der 144. Sitzung, mit dem Kollegen Müller (Heidenrod) auseinandergesetzt und habe damals gesagt:

Denn in Ihrem Antrag stehen nur Neubauprojekte und dazu eine Einfügung: „neben der Erhaltung des bestehenden Netzes“. Das Wort Sanierung kommt bei Ihnen aber überhaupt nicht vor.

Deswegen sage ich: Sie gefährden mit Ihrer Politik langfristig die Mobilität, auch des Individualverkehrs, denn irgendwann kommt es zu den Brückensperrungen, wenn man nicht investiert.

(Zurufe)

Ich habe ab 2014 die Schwerpunktsetzungen sukzessive geändert. Dafür war ich verantwortlich, und das ist auch, im Nachhinein gesehen – wenn ich das einmal so sagen darf –, ausdrücklich richtig gewesen: Sanierung und Ersatzbau vor Neubau. Wo, wenn nicht bei der Salzbachtalbrücke, kann man sehen, wie dringend nötig das war und ist? Die Salzbachtalbrücke ist nicht die einzige Problembrücke, die wir haben.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und vereinzelt CDU)

In den Protokollen darauffolgender Landtagsdebatten liest man, dass ich von der FDP jahrelang genau dafür kritisiert wurde. Ich könnte Ihnen da ganz viel vorlesen. Der Kollege Lenders, den ich ansonsten sehr schätze, sagte am 22. November 2017 – das war die 119. Sitzung, falls Sie es nachlesen wollen –:

Sie haben ein neues Konzept eingeführt, das „Sanierung vor Neubau“ heißt. Dieses Konzept endet im Stau.

Ich kann Ihnen sagen: An dem, was wir jetzt in Wiesbaden erleben, kann man sehen, dass das nicht richtig ist. Es ist vielmehr so: Wenn man die bestehende Infrastruktur nicht instand hält, endet das im Stau.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und vereinzelt CDU)

Wir haben uns lange darüber auseinandergesetzt. Wir haben in den letzten Jahren Schritt für Schritt, Haushaltsjahr für Haushaltsjahr, was die Mittel und was das Personal angeht, die Richtung geändert. Aber der Straßenbau verhält sich wie ein Tanker, vor allem, wenn man die langen Planungsvorläufe bedenkt. Bis man einen Tanker, der in eine bestimmte Richtung gefahren ist, in eine andere Richtung gedreht hat, das dauert. Dazu bedarf es dreierlei Voraussetzungen: ausreichende finanzielle Mittel, ausreichendes Personal und die erforderlichen Planungen und Baurechte.

Sie haben sich – wie auch der Kollege Eckert – die Ausgaben in den letzten Jahren angeschaut. Was da nicht hilft, sind Sonderprogramme. Es hilft nur ein kontinuierliches Umsteuern. Im Jahr 2011, das Sie immer heranziehen, gab es aber die Konjunktursonderprogramme nach der Finanzkrise 2009/2010. Das waren Strohflecken, die einmal aufgeflackert sind, und danach ging es wieder nach unten.

Genau das ist der Vorteil von dem, was wir hier, sozusagen perspektivisch, Schritt für Schritt und Jahr für Jahr machen. Jedes Jahr ist kontinuierlich Geld hinzugekommen, und jedes Jahr, bis 2020, ist Personal aufgebaut worden. Zum Beispiel wäre die Taskforce Brückenerhaltung, die wir 2016 gegründet haben, gar nicht möglich gewesen, wenn nicht dieser Landtag mit seiner schwarz-grünen Mehrheit die 25 zusätzlichen Stellen bewilligt hätte. Erst dann kann man anfangen, etwas zu tun.

(Beifall CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsident Dr. Ulrich Wilken:

Herr Minister, ich weise auf die Redezeit hin.

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

Vielen Dank, Herr Präsident. – Deswegen will ich an dieser Stelle ausdrücklich sagen: Ja, man braucht das Personal, man braucht die Mittel, und man muss kontinuierlich dranbleiben.

Das Gleiche gilt für die externen Vergaben. Wir haben beides gemacht: Wir haben einerseits Personal aufgebaut, und andererseits haben wir zusätzlich Geld für Externe zur Verfügung gestellt. Das haben wir in den letzten Jahren verdoppelt. Von 2014 bis 2020 haben wir den Betrag sogar mehr als verdoppelt: von 36,8 Millionen € auf fast 80 Millionen €. Das ist Schwerpunktsetzung.

Das machen wir jetzt auch bei den Landesstraßen so. Da der Kollege Eckert es angesprochen hat, will ich es ausdrücklich noch einmal sagen: Auch da gibt es jetzt Brücke für Brücke eine Betrachtung, die die Restnutzungsdauer, die Lastbeschränkung und die Frage, wann man etwas tun muss, einbezieht. Das war eine kleine Anfrage von Herrn Dr. Naas – Stichwort: Wie viele Landesstraßen haben wir mit Lastbeschränkungen? – Es sind 37, kann ich Ihnen sagen. Jede einzelne ist aufgeführt. 18 dieser Brücken wollen wir bis 2023 ersetzen bzw. sanieren. Für weitere fünf Brücken werden wir rund zwei Jahre länger brauchen.

Dann gibt es einen Rest, von dem man ehrlicherweise sagen muss, dass die Lastbeschränkung da einen Sinn ergibt. Da es der Kollege Eckert angesprochen hat: Sie alle kennen die wunderschöne Brücke in Runkel. Sie gehört zu einer Landesstraße. Wir wollen sie aber nicht so ertüchtigen, dass in Zukunft 44-Tonner darüberfahren können. Ich glaube, darin sind wir uns einig. Dementsprechend ist klar: Wir arbeiten uns Schritt für Schritt voran.

Was die Salzachtalbrücke angeht: Sie haben gesagt, das sei eine sehr lange Zeit. 2009 hatte man die Erkenntnis, diese Brücke hält nicht mehr so lange, wie man dachte, und dann stellte sich die Frage, was eigentlich passiert ist. Der Antrag auf Planfeststellung wurde im Januar 2015 gestellt; der Planfeststellungsbeschluss wurde Ende 2016 erlassen. Wenn man sich damit auskennt, weiß man, es ist ungewöhnlich schnell, ein solch großes Projekt innerhalb von zwei Jahren abzuschließen. Das mag Sie jetzt verwundern. Aber es geht um die Planfeststellung eines Brückenabrisses und -neubaus im laufenden Betrieb – untendrunter die Bahnstrecke mit allem, was dazugehört –, da haben Hessen Mobil, das Regierungspräsidium Darmstadt und die Planfeststellungsbehörde im Verkehrsministerium gute Arbeit geleistet.

Dass die weiteren Bauvorbereitungen – der detaillierte Bauwerksentwurf und das europaweite Ausschreibungsverfahren von Hessen Mobil – parallel zur Planfeststellung stattgefunden haben, ist auch ungewöhnlich. Normalerweise wartet man, bis der Planfeststellungsbeschluss ergangen ist. Dass das parallel ging, hat auch etwas mit der neuen Taskforce Brückenerhaltung und mit dem zusätzlichen Personal zu tun: Ein Jahr später sind nur für die Salzachtalbrücke zwei Leute zusätzlich eingestellt worden. Die haben nichts anderes gemacht, als sich um diese Brücke zu kümmern. Deswegen ist die Auftragsvergabe zum Abbruch und zum Neubau bereits im Oktober 2018 erfolgt.

Dann kam Pech dazu. Das ist so. Wir hatten diese Restnutzungsdauern und haben versucht, die Nordbrücke noch länger in Betrieb zu halten. Wir haben Verstärkungsmaßnahmen in Auftrag gegeben, damit wenigstens die drei

Spuren mit der Wechselverkehrsführung erhalten werden können. Dann hat die Baufirma genau da gebohrt, wo sie nicht hätte bohren sollen. Es war vorher mithilfe von Georadarmessungen geschaut worden, wo genau die Spannglieder sind. Herr Naas, die Firma hat genau dort gebohrt, obwohl vorher extra gesagt wurde, dort soll man nicht bohren. Da sind noch Rechtsstreitigkeiten anhängig. Die hat jetzt die Autobahn GmbH übernommen.

Das ist wirklich außerordentlich bedauerlich und misslich, aber so etwas passiert. Wenn Sie nichts machen, passieren keine Fehler. Aber langfristig gesehen, wird dann noch viel mehr passieren. Das ist genau der Punkt, warum wir dafür sorgen müssen, dass mehr investiert wird. Es gibt natürlich auch aus diesem Bauschaden Konsequenzen. Hessen Mobil hat eine neue Arbeitsanweisung speziell für den nachträglichen Einbau von Ankern in Brücken aufgestellt.

Letzter Punkt. Wir wollen, dass diese Situation, die absolut misslich ist, schnellstmöglich jedenfalls so weit beseitigt wird, dass man die Bundesstraße benutzen und wieder mit der Bahn fahren kann. Wir sind mit der Autobahn GmbH im Gespräch, die übrigens mit unseren Vorarbeiten nicht unzufrieden ist, sondern sie sagen, da ist – gerade weil die Auftragsvergabe schon stattgefunden hat – viel an Vorarbeit geleistet worden. Große Teile der neuen Salzachtalbrücke sind schon gefertigt. Die wird nämlich anders konstruiert als ihre Vorgängerin, zum Teil mit Stahlteilen. So misslich, so bedauerlich und so katastrophal die Situation für die Mobilität auch ist: Ich setze darauf, dass, wenn die Brücke weg ist – und damit all die negativen Auswirkungen –, das Baufeld frei ist und die neue Brücke von der Autobahn GmbH schnellstmöglich gebaut wird.

Wir haben auch ausdrücklich beim Bundesverkehrsministerium hinterlegt, dass wir alle ein großes Interesse daran haben. Dann werden wir alle gemeinsam immer weiter daran arbeiten müssen, dass unsere Infrastruktur, die vor allem aus den Sechziger- und Siebzigerjahren stammt – Stichwort: Spannbetonbrücken –, erneuert wird. Das gilt nicht nur für Autobahnen, sondern auch für Bundesstraßen, Landesstraßen und Eisenbahnbrücken, die teilweise noch älter sind. An dieser Infrastruktur werden wir arbeiten und dann hoffentlich Erfolge haben. Aber ich sage Ihnen, das wird uns noch Jahre und Jahrzehnte beschäftigen, und zwar nicht nur bei dieser Brücke. – Vielen Dank.

(Beifall BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und vereinzelt CDU)

Vizepräsident Dr. Ulrich Wilken:

Danke, Herr Staatsminister Al-Wazir. – Wie vom Minister schon angemerkt, hat sich Herr Dr. Naas von der FDP noch einmal zu Wort gemeldet. Der Minister hat seine Redezeit um, grob geschätzt, sechs Minuten überschritten, sodass Ihnen eineinhalb Minuten Redezeit zuwachsen. Sie haben sechseinhalb Minuten, und es wird Sie niemand beschimpfen, wenn Sie die nicht ausnutzen.

Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten):

Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Lieber Herr Minister, das war eine ganz schön lange Rede dafür, dass man alles richtig gemacht hat und das hier noch einmal erklären musste.

(Beifall Freie Demokraten, vereinzelt SPD und DIE LINKE)

Aber, liebe Kolleginnen und Kollegen, noch einmal etwas zum Meister der Vorwärtsverteidigung: Den haben wir hier vorne sitzen. Diese Argumente konnte man in der Tat alle schon in der Presse lesen, und deswegen konnte ich mich relativ beruhigt gleich melden, ohne die Rede abwarten zu müssen. Es kam dann auch so, wie es schon in der Presse stand.

Sie haben erst einmal alles schön vermengt, nämlich den Autobahnbau mit dem Landesstraßenbauprogramm – das war auch in der Presse schon so –, denn es hat eine entlastende Wirkung, wenn man die passenden Folien und die passenden Zahlen zur Hand hat. Die Kolleginnen und Kollegen von der SPD haben das im Ausschuss schon sehr treffsicher problematisiert. Ich will es auch noch einmal machen.

Um was geht es denn hier? Es geht um die Salzachtalbrücke. Das ist eine Autobahnbrücke; also geht es um den Bundesfernstraßenbau. Als Verteidigungslinie gibt es den Hinweis, es geht nicht um die Frage, ob Sie genügend Geld in den Landeshaushalt eingestellt haben, sondern nur darum, ob Sie genügend Planer und genügend Kapazitäten bei Hessen Mobil haben. Die entscheidende Frage ist doch nicht, ob Sie genügend Planer für die Salzachtalbrücke hatten. Das habe ich Ihnen gar nicht vorgeworfen. Vielmehr geht es um die Frage, ob Sie genügend Kontrollen auf der Salzachtalbrücke durchgeführt haben. Das haben Sie mit keinem Satz erwähnt.

(Beifall Freie Demokraten, vereinzelt SPD und DIE LINKE)

Die 85 Stellen helfen Ihnen doch gar nicht, wenn es um die Planung geht. Ich habe zur Planung der Salzachtalbrücke gar nichts gesagt. Vielmehr geht es um die Kontrolle auf der Brücke, und die Arbeitsanweisungen haben Sie danach in der Tat ändern lassen. Die hat Hessen Mobil geändert, und das ist für uns ein Indiz dafür, dass eben nicht alles gelaufen ist.

(Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Haben Sie geschlafen im Ausschuss? Da hat er es doch erklärt!)

– Herr Kaufmann, ich habe weiß Gott nicht geschlafen im Ausschuss. Ich weiß nicht, wo Sie waren, ich war auf jeden Fall da.

(Zuruf Frank-Peter Kaufmann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN))

Jetzt kommen wir zum Landesstraßenbauprogramm. Dass wir im Tiefbau und im Hochbau Preissteigerungen haben, die weit über das hinausgehen, was Sie an Zuwächsen haben, haben wir Ihnen schon einmal gesagt. Dass Sie die Statistik so interpretieren, wie es für Sie schön ist – nach den großen Konjunkturprogrammen –, hat der Kollege Eckert ausgeführt. Dass es auch noch unter der Abschreibung liegt, brauche ich ebenfalls nicht auszuführen. Das sind statistische Werte.

Aber die Krönung ist für mich die große Geschichte, dass Sie sich hier von Anfang an für Sanierung vor Neubau eingesetzt und darum gekämpft haben. Da haben Sie so schön aus dem Protokoll der 144. Plenarsitzung im Jahr 2013 zitiert. Aber vielleicht kennen Sie auch die Drucks. 18/6436. Das waren die Haushaltsanträge der GRÜNEN zum Dop-

pelhaushalt 2013/2014. Da haben die GRÜNEN beim Landesstraßenbauprogramm Einsparungen in Höhe von 35 Millionen € gefordert.

(Zuruf BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Wir haben gedacht, Sie wollen über den Bundesstraßenbau reden!)

– Wir reden jetzt über den Landesstraßenbau, den er eben auch angeführt hat. – Es waren 35 Millionen €, die Sie für Ihre anderen wichtigen Projekte in dem Jahr gebraucht haben. Jetzt muss man sich das einmal in Erinnerung rufen: Es ging damals im Landesstraßenbau um 100 Millionen € insgesamt. Die Sanierungsquote lag bei 72 %. Sie wollten 35 Millionen € einsparen; das wären 7 Millionen € weniger gewesen für den Straßenerhalt.

Das ist das Vorwerfbare hier. Auch die GRÜNEN haben 2013/2014 am Landesstraßenbauetat, und zwar am Erhaltungsetat, die Axt angelegt; denn das Geld war damals knapp. Aber dann stellen Sie sich bitte nicht hierhin und behaupten, man sei der große Sanierer und Erhalter und habe immer dafür gekämpft. Das ist nicht so.

(Beifall Freie Demokraten und SPD)

Deswegen können Sie – in Ihren Augen – gern weiter vorwärts verteidigen. Wir werden Sie auf diese Zahlen festnageln, und wir werden schauen, wie es mit Ihren Sanierungen weiterläuft: ob das alles unfallfrei und glatt über die Bühne geht oder ob es bei den Bundesstraßen, die keine Autobahnen sind, und bei den Landesstraßen zu weiteren Komplikationen und Sperrungen kommt. Wir freuen uns auf die weitere Diskussion. – Vielen Dank.

(Beifall Freie Demokraten)

Vizepräsident Dr. Ulrich Wilken:

Danke, Herr Dr. Naas. – Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Das heißt, wir sind am Ende der Aussprache angekommen.

Wir überweisen die drei aufgerufenen Anträge zur weiteren Beratung an den Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr, Wohnen und Landesentwicklung.

Ich rufe **Tagesordnungspunkt 90** auf:

**Dritte Lesung
Gesetzentwurf
Landesregierung
Gesetz zur Teilhabe von Menschen mit Sinnesbehinderungen**
– Drucks. 20/6111 zu Drucks. 20/6039 zu Drucks. 20/5474 –

Ich bitte als Erstes um Berichterstattung durch den Kollegen Schad.

Max Schad, Berichterstatter:

Der Sozial- und Integrationspolitische Ausschuss empfiehlt dem Plenum, den Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drucks. 20/6103, in dritter Lesung anzunehmen. Das Votum erging einstimmig.