



Niedersächsischer Landtag

Stenografischer Bericht

121. Sitzung

Hannover, den 3. Februar 2017

Inhalt:

Tagesordnungspunkt 25:

Mitteilungen des Präsidenten 12199
Feststellung der Beschlussfähigkeit..... 12199

Tagesordnungspunkt 26:

Mündliche Anfragen - Drs. 17/7285..... 12199

Frage 1:

Mobilität in Niedersachsen 12199
Gerd Ludwig Will (SPD) 12199, 12207
Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und
Verkehr..... 12200 bis 12219
Holger Ansmann (SPD)..... 12206, 12214
Detlef Tanke (SPD)..... 12208
Dr. Gabriele Andretta (SPD) 12209
Karsten Heineking (CDU) 12210, 12218
Karl-Heinz Bley (CDU)..... 12210
Reinhold Hilbers (CDU) 12211
Gerda Hövel (CDU)..... 12212
Sabine Tippelt (SPD)..... 12212
Julia Willie Hamburg (GRÜNE)..... 12214
Frank Henning (SPD) 12215
Heiner Schönecke (CDU)..... 12216
Maaret Westphely (GRÜNE) 12216
Regina Asendorf (GRÜNE) 12217
Hans-Joachim Janßen (GRÜNE)..... 12218
Susanne Menge (GRÜNE) 12219

(Die Antworten zu den Anfragen 2 und 4 bis 59, die nicht in der 121. Sitzung des Landtages am 3. Februar 2017 behandelt und daher zu Protokoll gegeben wurden, sind in der Drucksache 17/7350 abgedruckt.)

Tagesordnungspunkt 27:

Erste Beratung:

Kein Fahrverbot als eigenständige Sanktion bei allgemeiner Kriminalität - Antrag der Fraktion der FDP - Drs. 17/7271..... 12220
Dr. Marco Genthe (FDP) 12220, 12223
Helge Limburg (GRÜNE) 12222
Kathrin Wahlmann (SPD) 12223
Christian Calderone (CDU)..... 12225
Antje Niewisch-Lennartz, Justizministerin. 12227
Ausschussüberweisung..... 12228

Tagesordnungspunkt 28:

Erste Beratung:

Lehrermangel in Niedersachsen: Daten zur Unterrichtsversorgung jetzt vorlegen! - Antrag der Fraktion der CDU - Drs. 17/7276 12228
Kai Seefried (CDU) 12228, 12236, 12240
Uwe Strümpel (SPD) 12231
Heinrich Scholing (GRÜNE)
..... 12234, 12236, 12237
Jörg Hillmer (CDU)..... 12235
Björn Försterling (FDP) 12237, 12240
Frauke Heiligenstadt, Kultusministerin 12239
Ausschussüberweisung..... 12241

Nächste Sitzung 12241

Vom Präsidium:

Präsident	Bernd Busemann (CDU)
Vizepräsidentin	Dr. Gabriele Andretta (SPD)
Vizepräsident	Klaus-Peter Bachmann (SPD)
Vizepräsident	Karl-Heinz Klare (CDU)
Schriftführerin	Ingrid Klopp (CDU)
Schriftführerin	Gabriela Kohlenberg (CDU)
Schriftführer	Klaus Krumfuß (CDU)
Schriftführer	Clemens Lammerskitten (CDU)
Schriftführer	Markus Brinkmann (SPD)
Schriftführer	Stefan Klein (SPD)
Schriftführerin	Sigrid Rakow (SPD)
Schriftführerin	Sabine Tippelt (SPD)
Schriftführer	Belit Onay (GRÜNE)
Schriftführerin	Elke Twesten (GRÜNE)
Schriftführerin	Hilgriet Eilers (FDP)

Auf der Regierungsbank:

Ministerpräsident Stephan Weil (SPD)	Staatssekretär Dr. Jörg Mielke, Staatskanzlei
Minister für Inneres und Sport Boris Pistorius (SPD)	
Finanzminister Peter-Jürgen Schneider (SPD)	Staatssekretär Frank Doods, Finanzministerium
Ministerin für Soziales, Gesundheit und Gleichstellung Cornelia Rundt (SPD)	Staatssekretär Jörg Röhmann, Ministerium für Soziales, Gesundheit und Gleichstellung
Kultusministerin Frauke Heiligenstadt (SPD)	Staatssekretärin Erika Huxhold, Kultusministerium
Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Olaf Lies (SPD)	Staatssekretärin Daniela Behrens, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Minister für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz Christian Meyer (GRÜNE)	
Justizministerin Antje Niewisch-Lennartz (GRÜNE)	
Ministerin für Wissenschaft und Kultur Dr. Gabriele Heinen-Kljajić (GRÜNE)	
Minister für Umwelt, Energie und Klimaschutz Stefan Wenzel (GRÜNE)	Staatssekretärin Almut Kottwitz, Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz

Beginn der Sitzung: 9.06 Uhr.

Präsident Bernd Busemann:

Meine Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich eröffne die 121. Sitzung im 43. Tagungsabschnitt des Niedersächsischen Landtages der 17. Wahlperiode. Gemeinsam mit den Schriftführern wünsche ich Ihnen einen guten Morgen!

(Zurufe: Guten Morgen, Herr Präsident!)

Tagesordnungspunkt 25:

Mitteilungen des Präsidenten

Wir dürfen bereits jetzt, zu früher Morgenstunde, die **Beschlussfähigkeit** des Hauses feststellen.

Zur Tagesordnung: Wir beginnen die heutige Sitzung mit Tagesordnungspunkt 26, den Mündlichen Anfragen. Anschließend setzen wir die Beratungen in der Reihenfolge der Tagesordnung fort. Die heutige Sitzung soll gegen 11.35 Uhr enden.

Die mir zugegangenen Entschuldigungen teilt Ihnen nunmehr der Schriftführer Herr Klein mit.

Schriftführer Stefan Klein:

Guten Morgen! Für heute haben sich entschuldigt: von der CDU-Fraktion Herr Kollege Dr. Deneke-Jöhrens und von der SPD-Fraktion Herr Kollege Bosse.

Präsident Bernd Busemann:

Vielen Dank. - Meine Damen und Herren, ich rufe auf den

Tagesordnungspunkt 26:

Mündliche Anfragen - Drs. 17/7285

Die für die Fragestunde geltenden Regelungen unserer Geschäftsordnung setze ich als bekannt voraus.

Um dem Präsidium den Überblick zu erleichtern, bitte ich darum, dass Sie sich schriftlich zu Wort melden, wenn Sie eine Zusatzfrage stellen möchten.

Ich stelle fest: Es ist jetzt 9.08 Uhr.

Ich rufe auf die

Frage 1:

Mobilität in Niedersachsen

Sie wird vorgetragen von dem Kollegen Gerd Ludwig Will, SPD-Fraktion. Bitte sehr, Herr Will!

Gerd Ludwig Will (SPD):

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Für das Land Niedersachsen haben die ländlichen Räume eine große Bedeutung. Eine Entwicklung, die allein an der Entwicklung der großen Zentren ausgerichtet ist, spiegelt die räumlichen Strukturen unseres Flächenlandes nicht wider.

Daneben führt das gestiegene Umweltbewusstsein der Bevölkerung zu einer gesteigerten Nachfrage nach Mobilitätsangeboten jenseits des Individualverkehrs. Dies gilt sowohl für die städtischen Ballungsgebiete als auch insbesondere für den ländlichen Raum.

Verkehrsminister Olaf Lies hat in einer Pressemitteilung vom 16. Januar 2017 deutlich gemacht:

„Wir machen Niedersachsen mobil. Mit unserem umfangreichen Förderprogramm verbessern wir den öffentlichen Personennahverkehr nachhaltig und sorgen dafür, dass unsere Bürgerinnen und Bürger im ganzen Land mobil bleiben.“

Die öffentliche Hand kann im Sinne einer guten Daseinsvorsorge auf die räumliche Situation angepasste Mobilitätskonzepte anbieten, wobei die Unterschiede der Bedürfnisse in den städtischen Gebieten und dem ländlichen Raum entsprechend zu berücksichtigen sind. Solche Maßnahmen, die der Verbesserung der Mobilität der Bürgerinnen und Bürger in Niedersachsen dienen, sind von Bedeutung zum Erhalt der Dörfer und Städte in den ländlichen Regionen.

1. Welche Maßnahmen zur Stärkung der Mobilität im ländlichen Raum hat die Landesregierung seit 2013 bisher ergriffen?

2. Wie wurden die Aufgabenträger für den SPNV und ÖPNV in Niedersachsen durch die Landesregierung seit 2013 einschließlich Infrastrukturmaßnahmen unterstützt?

3. Welche Finanzmittel wurden in welcher Höhe in die Stärkung des ÖPNV/SPNV seit 2013 investiert?

Präsident Bernd Busemann:

Vielen Dank, Herr Kollege Will.

Meine Damen und Herren, die Geräuschkulisse - im Moment geht es wieder - war eben nicht so erfreulich. Man will den Redner - ob er nun fragt oder antwortet - ja verstehen können.

Für die Landesregierung antwortet der Verkehrsminister, Herr Lies. Bitte sehr!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich bin dem Abgeordneten Will und der SPD-Landtagsfraktion für diese Mündliche Anfrage sehr dankbar.

(Zustimmung bei der SPD - Björn Thümler [CDU]: Nein! Ist das wahr? Das hätten wir auch gefragt! - Weitere Zurufe von der CDU)

Sie gibt mir Gelegenheit, den seit 2013 eingeleiteten grundlegenden Wandel in der Förderung sowohl des schienengebundenen Personennahverkehrs als auch des öffentlichen Personennahverkehrs auf der Straße - dies haben wir in der Frage gehört - gerade im Hinblick auf die ländlichen Räume einmal im Gesamtkontext darzustellen und vor allen Dingen die vielfältigen Bausteine für mehr und bessere öffentliche Mobilität in Niedersachsen zu erläutern, die diese Landesregierung seit dem Regierungsantritt auf den Weg gebracht hat. Denn in der Tat, liebe Kolleginnen und Kollegen: Wir, Rot-Grün, machen Niedersachsen mobil. - Das darf man in aller Deutlichkeit sagen.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Als Vorbemerkung, vor die Klammer gezogen, möchte ich einiges dazu ausführen, warum ein gutes Mobilitätsangebot - und das eben nicht nur in Niedersachsen - von so grundlegender Bedeutung ist.

Mobilität ist eine zentrale Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum, für Wohlstand und für soziale Integration. Mobilität und Wirtschaftsleistung sind eng miteinander verbunden. Wirtschaftliche Dynamik ist ohne Mobilität und die dazugehörige Infrastruktur in einer modernen Industriegesellschaft nicht denkbar.

Umgekehrt bestimmen aber auch die wirtschaftliche Dynamik und die Einkommen maßgeblich die Nachfrage nach Mobilität. Mobilität ist auch Vor-

aussetzung für ein individuelles und freies Leben. Die freie Wahl des Verkehrsmittels etwa gibt allen Bürgerinnen und Bürgern die nötige Flexibilität, um verschiedene Bedürfnisse zu befriedigen, sei es auf dem Weg zur Schule, zur Arbeit, zum Arzt, zum Einkaufen oder auch für die Freizeitgestaltung.

In den kommenden Jahren wird sich die Mobilität, meine Damen und Herren, in Niedersachsen verändern. Warum?

Das Verkehrsaufkommen wird deutlich steigen. Der Personenverkehr wird, gemessen in Personenkilometern, zwischen 2010 und 2030 bundesweit voraussichtlich um 13 % zunehmen, und zwar in ganz unterschiedlicher Form: Flugzeug 65 %, Bahn 19 % und Pkw 10 % mehr.

Beim Pkw ist die Zunahme vor allem auf die größeren Mobilitätsbedürfnisse sowohl in der Freizeit als auch im Berufsleben zurückzuführen. Regional wird sich Mobilität dabei sehr unterschiedlich entwickeln.

In den Ballungsräumen, in denen die Bevölkerungszahl eher zu- als abnimmt, ergeben sich demzufolge auch ganz andere Bedingungen, unter denen die Mobilität dort stattfinden kann. Hier gibt in der Regel eine gut ausgebaute Infrastruktur und einen funktionierenden öffentlichen Personennahverkehr. Außerdem besteht oft auch die Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln.

In der Fläche hingegen wird es immer schwieriger, die grundlegenden Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen, was übrigens nicht nur wirtschaftliche Gründe hat. Die besonderen Herausforderungen kann man dabei benennen: der spürbare Bevölkerungsrückgang in den ländlichen Regionen, verbunden mit einem gleichzeitigen Rückgang der Zahl der Schüler, deren Beförderung mindestens in den ländlichen Regionen ein Fundament des öffentlichen Personennahverkehrs ist. Auch Dienstleistungsangebote ziehen sich damit aus der Fläche zurück. Aber parallel dazu ergibt sich eine deutlich steigende Bedeutung guter Mobilitätsanbindung für die Attraktivität von Wohn- und Gewerbestandorten. Und, meine Damen und Herren, nicht zuletzt wollen Menschen im ländlichen Raum auch im Alter mobil bleiben, und sie wollen zu Hause wohnen.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Immer öfter zeigt sich, dass die bisherigen starren Buslinien-Verkehrsangebote nicht unbedingt immer

die tatsächlichen Mobilitätsbedarfe der Menschen treffen. In den Regionen vor allem bedarf es neuer Ansätze und eines Ausbaus von flexiblen öffentlichen Mobilitätsangeboten.

Dieser Herausforderung stellen sich die Landesregierung und die sie tragenden Fraktionen mit einem Gesamtkonzept für die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs auf der Straße und des schienengebundenen Personennahverkehrs genauso.

Eine zentrale Rolle spielen dabei - und das ist ganz entscheidend - die Landkreise, die kreisfreien Städte und die Zweckverbände, die als kommunale Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr auf der Straße verantwortlich sind. Ihnen gesteht unser Nahverkehrsgesetz seit Langem eine zentrale Rolle für die Planung und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs vor Ort zu.

Durch die von diesem Hohen Haus mit rot-grüner Mehrheit im vergangenen Jahr beschlossene Novelle zum Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz haben die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger seit dem 1. Januar 2017 endlich auch die vollständige Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr erhalten.

Die kommunalen Spitzenverbände - ich will daran erinnern - haben das zu Recht seit mehr als 20 Jahren gefordert. Wir haben die Handlungsmöglichkeiten der Kommunen im öffentlichen Personennahverkehr deutlich gestärkt und vor allen Dingen, meine Damen und Herren, mit 20 Millionen Euro zusätzlich auch die erforderlichen Finanzierungsmittel zweckgebunden bereitgestellt, damit der öffentliche Personennahverkehr vor Ort zielgerichtet verbessert und ausgebaut werden kann.

Das, liebe Kolleginnen und Kollegen, stärkt gerade auch den ländlichen Raum. Deshalb - und das betone ich - heißt es auch zu Recht: Wir machen Niedersachsen mobil, und zwar in Stadt und im Land.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Dies vorausgeschickt, komme ich schon zur Beantwortung der ersten Frage.

(Dr. Stefan Birkner [FDP]: Erstaunlich schnell, Herr Minister!)

Es geht ja um Mündliche Anfragen und die Fragestunde. Ich will mich deshalb im Vorlauf etwas reduzieren.

Ich komme nun zur Antwort auf die erste Frage des Abgeordneten Will: Welche Maßnahmen zur Stärkung der Mobilität im ländlichen Raum hat die Landesregierung seit 2013 bisher ergriffen?

Meine Damen und Herren, Mobilität ist ein großes Stück Lebensqualität. Der Maßstab des Handelns der Landesregierung ist insoweit der Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90/Die Grünen für die 17. Wahlperiode des Niedersächsischen Landtags. Ich will dazu etwas zitieren. Unter dem Unterpunkt „Öffentlicher Nahverkehr“ heißt es - ich zitiere -:

„Die rot-grüne Koalition wird alle Regionen des Landes bedarfsgerecht in den öffentlichen Nahverkehr einbeziehen und an die überregional bedeutsamen Bahnknoten anbinden. Sie wird deshalb umgehend prüfen, welche Schienenstrecken und Haltepunkte mit wirtschaftlicher Vernunft reaktiviert werden können und wo Strecken ausgebaut werden müssen, um dem Verkehrsbedarf gerecht zu werden. Wo eine Ausweitung des schienengebundenen Nahverkehrs in die Fläche wirtschaftlich nicht vertretbar ist, wird ergänzend die Einführung eines Landes-Busliniennetzes geprüft.“

Ich glaube, man kann schon jetzt, wenn man das im Überblick sieht, erkennen, dass wir alle Punkte sehr strategisch abgearbeitet haben. Ich will deshalb ein paar Dinge zu den Punkten sagen.

Zunächst zu dem ersten Punkt: zur Reaktivierung von Schienenstrecken.

In einem dreistufigen Verfahren wurden insgesamt 74 Strecken im Rahmen des landesweiten Reaktivierungsuntersuchungsverfahrens geprüft. Die besten 28 Strecken, also die erste Stufe, wurden in eine Nutzwertanalyse einbezogen. Die besten acht wiederum wurden dann in einer Standardisierten Bewertung untersucht, sodass wir, finde ich, ein einmaliges objektives Verfahren dazu hatten, an welcher Stelle wirklich das Thema Reaktivierung greift, sodass es keine Willkürentscheidung gewesen ist, sondern die Entscheidung wirklich nachvollziehbar war. Dadurch war klar: Wenn der Wert von 1,0 erreicht wurde, sozusagen der volkswirtschaftliche Nutzen belegt wird, ist die Reaktivierung dieser Strecke möglich und soll umgesetzt werden.

Dabei haben folgende Strecken einen positiven Wert erreicht: Bad Bentheim-Neuenhaus, Einbeck-Salzderhelden-Einbeck-Mitte, Salzgitter-Lebenstedt-Salzgitter-Fredenbergl. Aber auch bei der

Strecke Buchholz–Jesteburg–Maschen–Hamburg-Harburg liegt ein positives Ergebnis vor. Wir haben erst gestern mit Vertretern aus der Region zusammen gesessen, die noch einmal deutlich gemacht haben, wie wichtig gerade die Anbindung Buchholz Richtung Hamburg-Harburg ist. Daher gehört diese Strecke zu denen, die reaktiviert werden sollen. Da wir die Schwierigkeit der Umsetzung aufgrund einer Reihe von Infrastrukturkonflikten, die gerade bei dem Güterverkehr bestehen, kennen, wird es noch Arbeit geben. Es ist uns jedoch gelungen - und das ist ein gemeinsamer Erfolg -, in dem Bundesschienenwegeausbaugesetzes - das ist aus dem Bundesverkehrswegeplan sozusagen heruntergebrochen - dafür zu sorgen, dass der Knoten Hamburg vernünftig ausgebaut wird. Der Ausbau des Knoten Hamburgs sorgt dann auch dafür, dass wir in Niedersachsen den schienengebundenen Personennahverkehr weiter in der Qualität steigern können. Auch das kommt den Menschen in unserem Land zugute.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN - Unruhe)

Präsident Bernd Busemann:

Herr Minister, einen Moment, bitte! - Meine Damen und Herren, ich darf darum bitten, den Geräuschpegel herunterzufahren und Ihre Gespräche zu beenden. Herr Kollege Schönecke, es geht gerade um den Knoten Hamburg.

(Heiner Schönecke [CDU]: Das habe ich gehört!)

Weiter geht's!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident, vielen Dank.

In der konkreten Umsetzung befinden sich bereits die Planungen zur Reaktivierung der Strecken Bad Bentheim–Neuenhaus und Einbeck-Salzderhelden–Einbeck-Mitte. Die Reaktivierung der Strecke Salzgitter-Lebenstedt–Salzgitter-Fredenberg ist ebenfalls grundsätzlich förderfähig. Für dieses Projekt wäre jedoch, wie bei den anderen bereits dargestellten Reaktivierungsprojekten auch, Voraussetzung, dass ebenfalls die Kommunen und der zuständige Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr hinter dem Projekt stehen und das auch weiter voranbringen. Ich denke, die Voraussetzungen dazu sind gegeben, weil auch die Mittelausstattung des Zweckverbandes inzwischen so ist, dass die Möglichkeit besteht; denn

auch dort wird das Land die Streckenreaktivierung grundsätzlich mit 75 % der zuwendungsfähigen Kosten fördern.

Nun zum zweiten Auftrag aus dem Koalitionsvertrag: der Reaktivierung von Stationen und Bahnhalt punkten.

Auf der einen Seite geht es um Linien, die wir wieder in Betrieb nehmen können, und auf der anderen Seite geht es um die Frage, ob wir in bestehenden Netzen dafür sorgen können, dass der Zugang zur Bahn, der hoch attraktiv ist, weiter verbessert wird.

Auch hier hat die Landesregierung Wort gehalten. Insgesamt können nach dem landesweiten Vorprüfungsverfahren rund 30 Stationen in den kommenden Jahren reaktiviert werden. Davon liegen im Bereich der Region Hannover 4 Stationen, im Bereich des Zweckverbandes Großraum Braunschweig 5 Stationen und im Bereich des Aufgabenträgers der Landesnahverkehrsgesellschaft 23 Stationen. Bei den zuletzt genannten 23 Stationen sind an 11 Umsetzungen vergleichsweise kurzfristig möglich, während es bei 12 erst mittel- bis langfristig möglich ist. Das hängt teilweise von der Er-tüchtigung der Schienenstrecke ab: Wenn es mehr Haltepunkte gibt, aber es keine Fahrzeitverlängerung geben soll, muss die Geschwindigkeit erhöht werden, um an den Knotenpunkten die Umstiege zu erreichen. Das bedeutet eine sehr enge Abstimmung mit der Bahn. Wir merken aber schon jetzt an der großen Nachfrage, dass es wirklich ein großes Interesse der Regionen und der Menschen an den Zugangspunkten zur Bahn gibt.

Die Reaktivierung der Station Jaderberg ist hier schon vergleichsweise weit vorangeschritten. Ein Baubeginn wird für dieses Jahr angestrebt.

(Hans-Joachim Janßen [GRÜNE]:
Sehr gut!)

- Sehr gut, finde ich auch.

Insgesamt werden rund 3,5 Millionen Euro dafür investiert. Grundsätzlich werden dabei wie bei den Streckenreaktivierungen 75 % der zuwendungsfähigen Kosten vom Land übernommen.

Die Reaktivierung von Strecken und Stationen im Schienenpersonennahverkehr, die - das muss man offen sagen - von der Vorgängerregierung leider immer wieder abgelehnt worden war,

(Karsten Heineking [CDU]: Das stimmt ja gar nicht!)

ist von besonderer Bedeutung auch für den ländlichen Raum. Denn gerade hier sind in der Vergangenheit leider vielfach Schienenverkehre eingestellt oder Bahnhöfe und Haltepunkte geschlossen worden. Die Reaktivierungen helfen deshalb, ländliche Räume besser anzubinden und sie - salopp gesagt - ran an die Schiene zu bringen. Denn das ist das, was die Menschen wollen.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Dies ermöglicht mehr Menschen den Zugang zum Schienenpersonenverkehr und trägt dazu bei, dass der öffentliche Verkehr für die Anwohnerinnen und Anwohner an Attraktivität deutlich zulegt. Gerade eine Stationsreaktivierung macht eine ländliche Gemeinde attraktiv für neue Einwohnerinnen und Einwohner. Und das ist gut so. Das erleben wir hier in der Region Hannover mit dem Ausbau des Stadtbahnnetzes. Aber wir erleben es eben genauso mit dem schienengebundenen Personennahverkehr im ländlichen Raum.

Hier, meine sehr verehrten Damen und Herren, haben Rot-Grün und das Wirtschaftsministerium einen wirklichen Politikwechsel in der Nahverkehrspolitik in Niedersachsen eingeleitet, auf den wir alle, glaube ich, insgesamt wirklich stolz sein dürfen.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Neben den Reaktivierungen sind dem Land auch die Modernisierung sowie der barrierefreie Ausbau von Stationen sehr wichtig. Im Rahmen des Programms „Niedersachsen ist am Zug! III“ - NiaZ III; Sie kennen das aus den Vorgängerprogrammen - werden insgesamt 41 Stationen modernisiert und voraussichtlich 144 Millionen Euro investiert. Das Programm läuft bis 2025, und der Startschuss erfolgte im März 2016 in Bad Bentheim. 50 % der Investitionskosten werden dabei vonseiten Bahn bzw. des Bundes übernommen. Die übrigen 50 % werden zu 75 % vom Land Niedersachsen übernommen, sodass am Ende dem Aufgabenträger vor Ort 12,5 % der Investitionssumme verbleiben.

Stark vertreten, meine Damen und Herren, ist das Land Niedersachsen auch im Rahmen des sogenannten Zukunftsinvestitionsprogramms des Bundes für den barrierefreien Ausbau von kleinen Schienenverkehrsstationen. Wir haben das immer wieder diskutiert. Die Debatte war in der Vergangenheit immer: Wird auch der barrierefreie Ausbau von Stationen gefördert, die weniger als 1 000 Ein-

und Aussteiger täglich aufweisen? - Ich glaube, das muss geschehen. Unser Ziel muss sein, dass alle Stationen barrierefrei ausgebaut werden. Dabei hilft dieses Programm sehr. Insgesamt werden im Zeitraum von 2016 bis 2020 rund 34 Millionen Euro in Niedersachsen investiert. Damit sollen 16 kleine Stationen barrierefrei ausgebaut werden. Die Finanzierungsaufteilung erfolgt dabei ähnlich bei dem gerade erläuterten Programm NiaZ III.

Kommen wir nun zum dritten Punkt aus unserem Koalitionsvertrag, der insbesondere für die ländlichen Räume ohne Schienenanbindung von Bedeutung ist: dem Prüfauftrag für die Einführung von Landesbuslinien.

Ich glaube, wichtig ist dabei, das Gesamtkonzept für Mobilität im Land im Blick zu haben. Der schienengebundene Personennahverkehr soll Oberzentren und große Mittelzentren zügig miteinander verbinden. Wo es keine Schiene gibt, soll das Landesbusliniennetz diese Rolle übernehmen. Unterhalb dieser Ebene gibt es die normalen regionalen Busliniennetze des öffentlichen Personennahverkehrs, darunter die flexiblen Angebote und darunter das ehrenamtlich organisierte Bürgerbus-system. Ich glaube, nur in dieser Struktur kann in einem Flächenland wie Niedersachsen eine wirklich gleichwertige Versorgung mit öffentlichem Personennahverkehr gelingen.

Der Prüfauftrag für die Einführung von Landesbuslinien ist abgearbeitet. Ich kann betonen: Wir prüfen nicht nur, sondern handeln ganz konkret im Interesse für mehr Mobilität in der Fläche. Diese Landesregierung macht Niedersachsen mobil. Seit dem 1. Januar 2017 hat mein Haus ein neues Förderprogramm für landesbedeutsame Buslinien aufgelegt. Was sind die wichtigsten Eckpunkte dieses Förderprogramms?

Die Handlungshoheit für die Einrichtung von Landesbuslinien liegt - das ist ganz entscheidend - bei den Landkreisen, den kreisfreien Städten und den Zweckverbänden als ÖPNV-Trägern. Dort, meine Damen und Herren, gehört sie auch hin; denn die wissen am besten, welche Verbindungen vor Ort wichtig sind. Sie können sie auch am besten einplanen, sodass eine Landesbuslinie nicht zu einer Konkurrenz für den vorhandenen öffentlichen Personennahverkehr wird, sondern zu einer klugen und sinnvollen Ergänzung.

Gefördert werden Betriebsleistungen, die für mindestens drei Jahre bestellt werden. So etwas muss länger laufen. Wir alle wissen doch, dass der An-

fang durchaus ein bisschen schwierig ist und sich ein solches Angebot erst etablieren muss.

Die Finanzierung erfolgt aus den dem Land zustehenden Regionalisierungsmitteln.

Landesbuslinien dürfen keine Konkurrenz zu bereits bestehenden Verkehren auf der Schiene oder im Busbereich schaffen. Das ist, glaube ich, ganz entscheidend; denn wir wollen ja mehr Mobilität schaffen und nicht für die gleiche Qualität von Mobilität mehr ausgeben.

Wann, meine Damen und Herren, ist denn eine Buslinie landesbedeutsam? - Diese Frage wird durchaus immer wieder gestellt.

Räumlich ist das der Fall, wenn sie Mittelzentren ohne eigenen Schienenanschluss an Oberzentren bzw. an SPNV-Haltestellen anbindet oder wenn sie Lücken im Netz des schienengebundenen Nahverkehrs schließt. Eine Förderung ist außerdem möglich zur Verknüpfung mit Fährverbindungen sowie zur Anbindung von Orten aufgrund touristischer Belange oder besonderer regionaler Bedeutung.

Weiterhin ist die Einhaltung hoher qualitativer Standards bei der Förderung von landesbedeutsamen Buslinien vorgegeben.

In zeitlicher Hinsicht erfordert das Prädikat der Landesbedeutsamkeit einen konsequenten Stundentakt, Betriebszeiten an allen Wochentagen von 6 bis 23 Uhr sowie schnelle und möglichst direkte Verbindungen. Eine Landesbuslinie - man kann sie auch Schnellbus nennen - soll eben nicht an jeder Milchkanne halten. Das ist gerade das Angebot, das wir aus dem SPNV-Bereich kennen und das wir bei den Landesbuslinien auf die Straße übertragen.

Nicht zuletzt sollen die Fahrzeuge einen herausgehobenen Qualitätsstandard haben: Barrierefreiheit, die Möglichkeit der Nutzung von WLAN, bequeme Überlandbestuhlung sowie die Einbindung in Echtzeitsysteme zur Anschlussicherung und Fahrgastinformation, um nur einige dieser Vorgaben zu nennen. Gerade Fahrgastinformation in Echtzeit ist sehr entscheidend für die weitere Vernetzung im ÖPNV-Bereich.

Die Einführung von Landesbuslinien ist übrigens eine der Empfehlungen des Zukunftsforums Niedersachsen und damit ein gutes Beispiel für die umfassenden Demografieaktivitäten der rot-grünen Landesregierung, gerade auch für die ländlichen Räume in unserem Land.

Das Zukunftsforum hatte sich in der ersten intensiven Arbeitsperiode mit den Bereichen Bildung und Mobilität auseinandergesetzt und dazu auch noch weitere Empfehlungen für den Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs erarbeitet, derer sich mein Haus als Verkehrsministerium ebenfalls angenommen hat.

So ist z. B. seit Mitte September 2016 bei der Landesnahverkehrsgesellschaft eine landesweite Mobilitätszentrale eingerichtet. Mit dieser neuen zentralen Beratungs- und Informationsstelle für Mobilität im ländlichen Raum erhalten ÖPNV-Aufgabenträger, Kommunen, Vereine oder auch Bürgerinitiativen erstmals einen landesweiten Ansprechpartner in den Fragen des Aufbaus und Betriebs von ländlichen Mobilitätsangeboten. Dazu zählen z. B. flexible Bedienformen wie Anruftaxi- oder Rufbussysteme, die den klassischen Linienverkehr in Verkehrsräumen und in Zeiten mit schwacher Nachfrage bedarfsorientiert ergänzen können. Auch für Fragen der finanziellen Förderung oder der genehmigungsrechtlichen Einordnung solcher Mobilitätsangebote steht die neue Informations- und Beratungsstelle zur Verfügung.

Von grundlegender Bedeutung für den öffentlichen Nahverkehr in den ländlichen Räumen ist auch die Novellierung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes, die auf meine Empfehlung von den Koalitionsfraktionen in den Landtag eingebracht und am 26. Oktober 2016 beschlossen worden ist. Ich hatte darauf bereits in meiner Vorbemerkung hingewiesen.

(Reinhold Hilbers [CDU]: Ist das jetzt eine Regierungserklärung?)

Ich will noch einmal sagen: Worum geht es dabei?

Mit der Novellierung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes haben wir die Ausgleichszahlungen für Ausbildungsverkehre zum 1. Januar 2017 neu geregelt. Auch das hatte übrigens das Zukunftsforum im Hinblick auf die Bedeutung der Schülerbeförderung für den ländlichen Raum dringend angemahnt. Mein Vorgänger hatte das Thema immer wieder verschoben. Wir haben es angepackt, und wir haben eine zukunftssichere gesetzliche Regelung geschaffen, die den ÖPNV in der Fläche aktiv sichert.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Diese Novellierung des Nahverkehrsgesetzes ist ein weiterer, ganz zentraler Baustein für die dauerhafte Stärkung der ÖPNV-Aufgabenträger im ganzen Land. Ihnen steht seit dem 1. Januar 2017 neben der Aufgabenverantwortung für den Schüler- und Ausbildungsverkehr - der gerade in den ländlichen Räumen, wie Sie wissen, das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs ist - auch die Ausgabenverantwortung für die insgesamt 90 Millionen Euro zu.

(Jörg Bode [FDP]: Das waren alternative Fakten!)

Sie erlangen endlich die erforderliche Handlungsmöglichkeit, um den öffentlichen Personennahverkehr aktiv zu gestalten, und das in kommunaler Verantwortung, so wie es den örtlichen Bedarfen am besten entspricht.

Gleichzeitig - und das ist ganz entscheidend - bekommen die kommunalen Aufgabenträger zusätzliche Mittel in Höhe von 20 Millionen Euro pro Jahr für die qualitative und quantitative Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region. Das ist eine Steigerung um 53 % bzw. sogar um 73 % im Vergleich zum letzten Jahr der vorherigen Landesregierung.

Die Novellierung setzt dabei 1 : 1 eine politische Vereinbarung zur Stärkung des ÖPNV in Niedersachsens Landkreisen und kreisfreien Städten um, die ich mit den kommunalen Spitzenverbänden vorab dazu getroffen hatte.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, auch das zeigt: Wir machen Niedersachsen mobil.

Damit komme ich zur Frage 2 des Abgeordneten Will: Wie wurden die Aufgabenträger für den SPNV und den ÖPNV in Niedersachsen durch die Landesregierung seit 2013 - einschließlich Infrastrukturmaßnahmen - unterstützt?

Wie bereits ausgeführt, steht im Gesamtkonzept der Landesregierung für den öffentlichen Personennahverkehr die Stärkung der Aufgabenträger an oberster Stelle. Nur dort können verkehrsplanerische Überlegungen, Ortskenntnisse und der Mobilitätsbedarf vor Ort nicht zuletzt in den Nahverkehrsplänen beurteilt und miteinander verknüpft werden. Deshalb haben wir z. B. die Aufgabenträger sehr früh in unsere Überlegungen zur Förderung landesbedeutsamer Buslinien und die Neuordnung der Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr eingebunden.

Zusätzlich erfolgt eine erhebliche Unterstützung der Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr auf der Straße und den schienengebundenen Personennahverkehr in Form von gesetzlich festgelegten Finanzhilfen und Zuweisungen nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz sowie im Rahmen der Einzelfallförderung durch das Land. Insgesamt wurden bzw. werden der SPNV und der ÖPNV in den Jahren 2013 bis 2017 mit 3,062 Milliarden Euro unterstützt. - Ich wiederhole gerne noch einmal diese eindrucksvolle Summe, die diese Landesregierung investiert: über 3 Milliarden Euro zur qualitativen Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs in Niedersachsen!

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN - Ulf Thiele [CDU]: Schon wieder mit fremden Federn!)

Meine sehr verehrten Damen und Herren, daran sehen Sie: „Wir machen Niedersachsen mobil!“ ist nicht nur ein Slogan, sondern wir können belegen, dass wir diesen Weg auch tatsächlich gehen. Die Landesregierung hat ganz handfest deutlich mehr Geld in die Hand genommen, um den ÖPNV und den SPNV in der Fläche zu fördern.

Was ist konkret in diesen 3,062 Milliarden Euro enthalten? - Über 2 Milliarden Euro zur Finanzierung der SPNV-Betriebsleistungen, 0,5 Milliarden Euro für sonstige Finanzhilfen und Zuweisungen zur Finanzierung von SPNV- und ÖPNV-Vorhaben und 0,43 Milliarden Euro als Einzelfallförderung von SPNV- und ÖPNV-Infrastrukturvorhaben, wobei in diesem Betrag auch Einzelfallförderungen an Verkehrsunternehmen oder an Vorhabenträger enthalten sind.

Dass wir, meine Damen und Herren, hier einen besonderen Schwerpunkt im Vergleich zur vorherigen Landesregierung legen, wird auch an einem Vergleich der Dotierung des ÖPNV-Landesförderprogramms 2012 und 2017 deutlich, jeweils zum Stand Dezember des Vorjahres. Das Fördervolumen hat sich von 56 Millionen Euro im Jahr 2012 auf 133 Millionen Euro im Jahre 2017 erhöht. Das ist eine Steigerung um 137 % - für mehr Qualität im öffentlichen Personennahverkehr in Niedersachsen!

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Auch die Antragszahlen sind seit 2014 jedes Jahr deutlich gestiegen. Gegenüber 2012 liegt 2017 eine Steigerung um 77 % vor.

Meine Damen und Herren, das zeigt deutlich: Unsere Förderpolitik trifft den Nerv und wird vor Ort angenommen. Das ist ganz entscheidend.

Lassen Sie mich ein kurzes Fazit unserer Unterstützungsmaßnahmen, gerade auch für den ÖPNV im ländlichen Raum ziehen. Die Bedingungen für den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs in der Fläche waren noch nie so gut wie heute, wie unter dieser Landesregierung, meine sehr verehrten Damen und Herren.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN - Jörg Bode [FDP]: Alternative Fakten!)

Wir haben unter der Federführung meines Hauses ein umfangreiches Gesamtpaket zur nachhaltigen Stärkung des straßengebundenen ÖPNV in der Fläche aufgelegt. Die einzelnen Bausteine dazu hatte ich bereits in der Antwort zur Frage Nr. 1 erläutert.

Wichtig ist aber auch die Verzahnung der einzelnen Bausteine: So können die zusätzlichen Mittel aus dem Nahverkehrsgesetz einerseits zum an die örtlichen Verhältnisse angepassten Ausbau des ÖPNV vor Ort verwendet werden; im ländlichen Raum u. a. für zusätzliche Verkehrsleistungen oder flexible Verkehrsangebote wie Sammeltaxis oder Rufbusse. Sie können aber auch, meine Damen und Herren, gezielt zur Kofinanzierung aller bestehenden Landesförderprogramme verwendet werden, sodass gerade finanzschwache Kommunen stärker davon profitieren können, z. B. als Eigenanteil bei der Einführung eines Landesbuslinienangebotes. In den nächsten Jahren - da bin ich mir sicher - werden wir deshalb deutliche quantitative und qualitative Verbesserungen erleben und ganz praktisch sehen, wie mobil wir Niedersachsen gemacht haben.

Nun zu Frage 3 des Abgeordneten Will: Welche Finanzmittel wurden in welcher Höhe in die Stärkung des ÖPNV/SPNV seit 2013 investiert?

Für die Stärkung des ÖPNV/SPNV stehen Mittel aus dem Regionalisierungs- und aus dem Entflechtungsgesetz zur Verfügung, übrigens einschließlich des GVFG-Bundesprogramms. Im Zeitraum 2013 bis 2016 wurden insgesamt 2,272 Milliarden Euro verwendet, davon 2,07 Milliarden Euro aus dem Regionalisierungsgesetz, 193 Millionen Euro aus dem Entflechtungsgesetz bzw. dem Niedersächsi-

schen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und 6,88 Millionen Euro aus dem GVFG-Bundesprogramm.

So weit die Zusammenstellung.

Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Präsident Bernd Busemann:

Vielen Dank, Herr Minister Lies, für diese Antwort. - Es liegen einige Wortmeldungen zu Nachfragen vor.

(Dr. Stephan Siemer [CDU]: Das war doch erschöpfend!)

- Herr Kollege Siemer, das wird hier im Hause zum Teil anders gesehen. Das Fragerecht des Abgeordneten ist ein individuelles. Jeder beurteilt das nach seiner eigenen Einschätzung.

Herr Ansmann möchte eine Frage stellen. Bitte!

Holger Ansmann (SPD):

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich frage die Landesregierung, mit welchem Finanzbedarf sie in den kommenden Jahren für die Förderung von Landesbuslinien rechnet.

Präsident Bernd Busemann:

Bitte!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Sehr geehrter Herr Ansmann, man kann natürlich sagen: Es kommt darauf an, wie groß das Interesse der Aufgabenträger ist, die wir dafür ja motivieren wollen.

Aber natürlich haben wir dafür einen Rahmen gesetzt. Für die Förderung von Landesbuslinien haben wir einen Finanzierungsbedarf von 10 Millionen Euro pro Jahr eingeplant. Diese Förderung muss vor Ort erst einmal ankommen. Derzeit werden entsprechende Projekte entwickelt. Zum Teil gibt es vor Ort Ausschreibungsverfahren, sodass die Umsetzung also nicht sofort erfolgt.

Es gibt erste Projekte, die schon jetzt, in diesem Jahr anlaufen können. Wir haben weitere Projekte, die im nächsten Jahr anlaufen werden. Einige werden sicherlich anderthalb bis zwei Jahre Vorlauf haben.

Insofern sind wir mit 10 Millionen Euro Förderunterstützung in der Lage - davon bin ich fest überzeugt -, mindestens 15 Landesbuslinien in Niedersachsen dauerhaft - das muss das Ziel sein! - auf den Weg zu bringen.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Präsident Bernd Busemann:

Vielen Dank, Herr Minister. - Es folgt der Kollege Gerd Ludwig Will, SPD-Fraktion.

Gerd Ludwig Will (SPD):

Herr Präsident! Herr Minister, ich frage die Landesregierung erstens: Die Niedersächsische Landesregierung hat die 2005 eingestellte ÖPNV-Omnibusförderung ab 2015 wieder eingeführt. Wie hat sich die ÖPNV-Omnibusförderung seit 2015 entwickelt?

Anschließend die zweite Frage: Inwieweit profitieren auch Unternehmen von dieser Busförderung, die eigenwirtschaftliche Busverkehre betreiben?

Präsident Bernd Busemann:

Vielen Dank, Herr Kollege Will. Sie haben es selbst gesagt: Das waren zwei Fragen. Sie haben Ihr Fragerecht damit ausgeschöpft. - Herr Minister, bitte!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Sehr geehrter Herr Will, ich möchte noch einmal betonen, wie entscheidend es war, dieses ÖPNV-Omnibusförderprogramm wieder aufzunehmen; denn wir wollen damit zwei Ziele erreichen, die ganz entscheidend sind:

Wir wollen eine höhere Attraktivität für die Fahrgäste durch die Erneuerung; durch neue Busse wird das möglich. Das ist ein ganz entscheidender Weg.

Es gibt aber auch einen zweiten ganz entscheidenden Ansatz, den diese rot-grüne Landesregierung dabei wählt. Wir wollen natürlich in verstärkte Emissionsreduktionen, in schwächer emittierende Fahrzeuge investieren. Moderne Busse mit geringeren Emissionen sind das Ziel, seien es Diesel- oder Dieselhybridfahrzeuge, Gas- oder Elektrobusse.

Deswegen ist dieses ÖPNV-Förderprogramm der Ansatz, um eine wirkliche Erneuerung der Busflotte in Niedersachsen voranzubringen.

(Zustimmung bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Dass das gut funktioniert, zeigt sich an den Zahlen: Im Jahr 2015 waren es 195 Busse, im Jahr 2016 234 Busse und im Jahr 2017 liegen bislang Anträge für die Förderung von 229 Bussen vor. Das heißt, 658 Busse konnten über das Förderprogramm erneuert werden. Sie sorgen für mehr Beförderungsqualität für die Fahrgäste und für weniger Emissionen, schützen also die Umwelt.

Ich will die Fördersummen dazu nennen: Im Jahr 2015 waren es 18,5 Millionen Euro, im Jahr 2016 25,2 Millionen Euro und im Jahr 2017 bisher 22,9 Millionen Euro, in Summe also 66,6 Millionen Euro.

Damit Sie ein Gefühl dafür bekommen können, was mit der Förderung erreicht wird, auch hinsichtlich der Beschaffung besonderer Busse: Sogar der neue dieselbetriebene Bus ist ein riesiger Fortschritt, weil er natürlich die neueste Abgasnorm einhält, womit die Emissionen deutlich reduziert werden. 374 dieselbetriebene Busse sind gefördert worden, aber auch 20 elektrobetriebene Busse, damit wir den Einstieg in die Elektromobilität auch dort finden. Ferner wurden 15 dieselhybridbetriebene Busse und 20 gasbetriebene Busse gefördert.

Ich bin ziemlich fest davon überzeugt, dass gerade Hybrid- und Elektrobusse in den nächsten Jahren deutlich an Bedeutung zunehmen werden. Nur mit einem solchen Förderprogramm haben wir eine Chance, eine wirkliche Erneuerung im Sinne einer emissionsarmen Flotte in unserem Land zu erreichen. Deswegen ist das die absolut richtige Entscheidung, diesen Weg zu gehen, meine Damen und Herren.

Ich möchte auf die Frage 2 eingehen. Mit der Förderung kommt immer wieder die Frage auf, wer davon eigentlich profitiert. Diese Diskussion kam auch in der Debatte zum Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz auf. Davon profitieren, so hieß es, immer nur die kommunalen Aufgabenträger. Richtig ist vielmehr, dass davon beide Seiten profitieren.

Ich möchte auf die eigenwirtschaftliche Verkehre eingehen; dieser Aspekt steht immer wieder in der Debatte. Wir haben intensiv über eigenwirtschaftliche Verkehre diskutiert. Für diese Verkehrsange-

bote ist kein Zuschuss aus öffentlicher Hand notwendig. Das bedeutet - das ist das Problem -, dass wir dann nicht die Anschaffung von Bussen fördern können; denn sie fahren ja eigenwirtschaftlich. Da diese Verkehrsangebote wirtschaftlich schon funktionieren, können die entsprechenden Unternehmen nicht noch einen Zuschuss erhalten. Das geht europarechtlich nicht. Aber auch in diesen Fällen gibt es Möglichkeiten, nämlich immer dort, wo die Leistungserbringung durch Private aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erfolgt. In diesem Auftrag muss aufgrund des Beihilferechts geregelt sein, dass das Verkehrsunternehmen den Vorteil, der sich aus der landesseitigen Busförderung ergibt, von den Einnahmen abziehen muss.

Jetzt könnte man einwenden, dass davon niemand etwas hat. Falsch! Natürlich hat der Fahrgast etwas davon. Es geht uns ja nicht um den Busunternehmer oder um die kommunalen Unternehmen, sondern uns geht es um den Fahrgast. Natürlich hat diese Förderung im Fall eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags auch für die privaten Busunternehmer einen Riesenvorteil; denn die Qualität für die Fahrgäste steigt an, und die Emissionen gehen zurück. Insofern funktioniert das wunderbar.

Allerdings könnte der Busunternehmer sagen, dass ihm das nichts bringt. Deswegen gibt es einen zweiten Weg, über die sogenannte De-minimis-Regelung. Das heißt, über einen Zeitraum von drei Jahren muss eine Förderung um bis zu 200 000 Euro nicht eingerechnet werden. Darauf greift eine Reihe privater Busunternehmer richtigerweise zurück. Dieses Angebot kann man immer wieder nur wiederholen. Das ist die europarechtlich vorgegebene Grenze; Sie kennen die De-minimis-Regelung. Mit diesen 200 000 Euro können auch private Busunternehmen mit eigenwirtschaftlich betriebenen Angeboten gefördert werden. Diese Summe muss dann nicht im Kontext der erbrachten Fahrleistungen eingerechnet werden.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Präsident Bernd Busemann:

Vielen Dank, Herr Minister. - Es folgt Herr Kollege Detlef Tanke, SPD-Fraktion. Bitte!

Detlef Tanke (SPD):

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Vor dem Hintergrund der Änderung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes im Oktober letzten

Jahres frage ich die Landesregierung, wie insbesondere die Kommunen des Zweckverbands Großraum Braunschweig - er profitiert finanziell umfangreich von diesem Gesetz - von den nach diesem Gesetz bereitgestellten Mitteln profitieren.

(Reinhold Hilbers [CDU]: Dann ist das ja ein spezielles Braunschweig-Programm!)

Präsident Bernd Busemann:

Danke schön. - Herr Minister, bitte sehr!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

(Der Minister blättert in seinen Unterlagen - Dr. Stefan Birkner [FDP]: Nicht vorbereitet? - Christian Dürr [FDP]: Doch, da gibt es einen Zettel!)

- Ich muss noch die richtigen Daten zu der Frage heraussuchen, damit ich die richtigen Antworten geben kann.

(Dr. Stefan Birkner [FDP]: Der Zettel ist da! - Christian Dürr [FDP]: Wir haben uns schon Sorgen gemacht, dass die Frage nicht mit dem MW abgestimmt ist!)

Ich will Ihnen diese Zahlen gerne nennen.

(Christian Dürr [FDP]: Frage Nr. 12! - Gegenruf von Jörg Bode [FDP]: Nee, Nr. 11!)

Herr Präsident! Meine Damen und Herren!

(Christian Dürr [FDP]: Zumindest das läuft bei euch! Von daher ist also alles gut!)

Präsident Bernd Busemann:

Liebe Kollegen, bitte stören Sie den Minister nicht. Er soll, wie erbeten, vortragen. - Bitte!

(Ulf Thiele [CDU]: Wir haben nicht den Eindruck, dass er sich gestört fühlt! Er grinst! - Heiterkeit bei der CDU und bei der FDP)

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Sehr geehrter Herr Tanke, zunächst möchte ich eines vorweg sagen: Die Änderung hat dazu geführt, dass endlich das nachgeholt wird, was jahrelang nicht erfolgt ist, nämlich die Mehrausstat-

tung des ZGB - mit im Durchschnitt 23 Millionen Euro mehr pro Jahr. Dies sorgt dafür, dass es endlich auch in einer Region, die bisher nicht die Möglichkeit hatte, möglich wird, die notwendigen qualitativen Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr und im SPNV sicherzustellen.

Die Kernbotschaft ist erst einmal: Es gelingt uns endlich, überall in Niedersachsen die Qualität zu erhöhen. Darauf hat diese Region - ich will das noch einmal sagen - Ewigkeiten gewartet, und diese Landesregierung hat das umgesetzt. Das ist zunächst einmal die Botschaft an die Menschen, die dort leben.

(Beifall bei der SPD und Zustimmung bei den GRÜNEN)

Es führt dazu, dass die Qualität von SPNV und ÖPNV, natürlich in unterschiedlicher Form, gestärkt wird. Ich will das am Beispiel der Verbesserung des Busangebotes - das betrifft die Menschen vor Ort sofort - festmachen, um zu zeigen, welche Dynamik das hat. Es sind insgesamt 124 neue Fahrten pro Woche allein auf der RegioBus-Linie 420 zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel vorhanden. Es kann jetzt in weiten Teilen ein attraktiver 15-Minuten-Takt angeboten werden. Auch die RegioBus-Linie 730 wurde um 123 neue Fahrten pro Woche ausgeweitet. Die Linie verbindet Braunschweig mit Sickinge und verkehrt nun im 30-Minuten-Takt. Im Gebiet Salzgitter wurde eine ganz neue Linie eingerichtet, die dort mit nun insgesamt 124 neuen Fahrten pro Woche eine entsprechende Verbindung schafft.

Das Umfeld von Wolfsburg profitiert auch von zusätzlichen Mitteln. Auf der RegioBus-Linie 180, die von Wolfsburg über Calberlah und Isenbüttel nach Gifhorn führt, gibt es 262 neue Fahrten. Unter der Woche stellt ein 30-Minuten-Takt die Mobilität der Reisenden sicher. Ich will gar nicht weiter auf die Details eingehen, da kommt noch viel mehr dazu. Das heißt, für die Kommunen und ihre weitere Entwicklung ist hier eine hervorragende Verbindung möglich, um sie weiter voranzubringen.

Dann kommt der zweite Teil der Änderung, der, glaube ich, ganz entscheidend ist. Bislang müssen die Kommunen im ZGB-Gebiet bei Projekten zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs wie z. B. beim barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen einen Kofinanzierungsanteil in Höhe von 25 % ergänzend zur Landesförderung, die dann bei 75 % liegt, aufbringen. Das ist eine hohe Belastung. Dies führte am Ende dazu, dass die

Kommunen bei ganz wichtigen Projekten nicht in der Lage waren, diesen Schritt zu gehen.

Die Aufstockung, die wir vorgenommen haben, führt auch zu einer Verbesserung dort und nicht nur zur qualitativen Mehrleistung an Fahrten. Denn im ZGB wird jetzt angedacht, dass der Anteil der Kommunen in Zukunft zur Hälfte vom ZGB übernommen wird - wie dies übrigens auch bei anderen Aufgabenträgern üblich ist -, sodass deutlich mehr Förderanträge der Kommunen direkt gestellt und auch bewilligt werden können. Die Entscheidung wird sicherlich noch getroffen.

Ich glaube, das zeigt: Das Mehr an Mitteln für den ZGB erhöht die Qualität für die Menschen durch die Angebote direkt, aber es erleichtert es den Kommunen auch, z. B. in den barrierefreien Ausbau erheblich zu investieren.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Präsident Bernd Busemann:

Vielen Dank, Herr Minister. - Die nächste Frage kommt von der SDP-Fraktion. Frau Kollegin Dr. Andretta, bitte sehr!

Dr. Gabriele Andretta (SPD):

Vielen Dank. - Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Herr Minister Lies, Sie haben in Ihrer Antwort auf die Initiativen der Bürgerbusvereine als Baustein zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum verwiesen. Können Sie uns sagen, wie sich die Förderung der Initiativen der Bürgerbusvereine entwickelt hat und in welchem Umfang diese weiterhin stattfinden wird?

Präsident Bernd Busemann:

Danke schön. - Herr Minister, bitte!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Sehr geehrte Frau Andretta, ich will eines voranstellen - ich glaube, wir alle sehen das so -: Der ganz große Dank gilt den vielen Ehrenamtlichen, die bereit sind, einen ganz wesentlichen Beitrag zur Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs zu leisten und zu helfen, die Mobilität gerade in der Fläche abzudecken. Ich finde, die vielen Ehrenamtlichen, die dafür sorgen, verdienen einen Riesenapplaus. Das ist nicht selbstverständlich.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

- Sie könnten ja auch mal für mich klatschen, finde ich.

(Dr. Stefan Birkner [FDP]: So nicht, nicht so billig!)

- Das war ein Versuch. Es hätte ja auch von eurer Seite klappen können.

(Zuruf von der CDU: Falscher Ort!)

Wenn wir das wollen, dann müssen wir einen einfachen Zugang zu entsprechenden Antragsmöglichkeiten schaffen. Dazu dient auch die zentrale Stelle, die wir bei der Landesnahverkehrsgesellschaft eingerichtet haben. Sehen Sie sich die Grafik mal an! Sie ist sehr schön, ich kann Sie Ihnen gern auch nachreichen. Sie zeigt eine nennenswerte, aber kleine Entwicklung bis 2012, und ab 2013 zeigt sie - das muss mit dem Regierungswechsel zusammenhängen - eine extrem hohe Zahl an neuen Bürgerbussen, die auf den Weg gebracht worden sind. Das zeigt, glaube ich, dass wir dabei an der richtigen Stelle ansetzen.

(Beifall bei der SPD)

Seit 1997 wurden 85 Bürgerbusse gefördert. Derzeit gibt es 49 Vereine mit 53 Fahrzeugen. Es gibt übrigens weitere Vereine - Göttingen-Dransfeld, Salzhemmendorf und Meinersen -, die kurz vor der Inbetriebnahme stehen. Wir müssen an diesem Programm festhalten. Das ist kein Ersatz für den öffentlichen Personennahverkehr, sondern das sind in den Strukturen des SPNV oder der Landesbuslinien - im klassischen ÖPNV - flexible Angebote. Da gibt es eine Lücke, die wir ansonsten nicht schließen könnten. Diese Lücke wird dank des hohen ehrenamtlichen Engagements im Bereich Bürgerbusvereine geschlossen. Ich glaube, das ist ein großer Erfolg und zeigt, wie engagiert die Menschen in unserem Land sind.

(Zustimmung bei der SPD)

Präsident Bernd Busemann:

Vielen Dank, Herr Minister. - Es folgt aus der CDU-Fraktion Kollege Karsten Heineking. Bitte!

Karsten Heineking (CDU):

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wie beurteilt die Landesregierung die Auffassung des Niedersächsischen Landkreistages zum Konzept der Landesregierung zu den Landesbuslinien?

Präsident Bernd Busemann:

Danke schön. - Herr Minister, bitte!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Sehr geehrter Herr Heineking, zunächst einmal: Die kommunalen Spitzenverbände waren natürlich beteiligt. Es war ja immer das Ziel, diesen Weg zu gehen. Wir haben am Anfang mit Blick auf die Ausgaben- und Aufgabenverantwortung durchaus überlegt, ob es sinnvoll ist, dass die Landesbuslinien von uns organisiert werden, während der klassische - ich habe vorhin ja gesagt, warum das so wichtig ist - öffentliche Personennahverkehr von der kommunalen Seite organisiert wird. Im SPNV-Bereich ist das so; da ist die Landeszuständigkeit über die Landesnahverkehrsgesellschaft bzw. die Aufgabenträger gegeben, während sich die Kommunen in der Regel um den ÖPNV kümmern.

Wir haben das aber bewusst geändert, weil es sinnvoll ist: Die kommunalen Aufgabenträger können die entsprechenden Anträge stellen - zu den Kriterien, die erfüllt werden müssen, habe ich vorhin etwas gesagt -, und dann erfolgt die Bewilligung. So wird eine ganz enge Abstimmung sichergestellt, damit es nicht zu einer Konkurrenz zwischen dem klassischen ÖPNV und dem Landesbusliniennetz, sondern zu einer wirklichen Ergänzung des Angebots kommt.

Ich bin den kommunalen Spitzenverbänden sehr dankbar, dass wir uns in diesem Dialog gemeinsam für diesen Weg entschieden haben. Ich glaube, das sichert eine hohe Akzeptanz. Wir merken schon jetzt anhand der Vielzahl der angedachten Projekte, dass das im Ergebnis für Niedersachsen ein großer Erfolg wird.

(Zustimmung bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Präsident Bernd Busemann:

Vielen Dank, Herr Minister. - Es folgt jetzt, ebenfalls aus der CDU-Fraktion, Kollege Karl-Heinz Bley. Bitte!

Karl-Heinz Bley (CDU):

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Vor dem Hintergrund, dass der Minister eben auf die Frage 3 geantwortet hat, dass Regionalisierungsmittel eingesetzt werden, und dass er das bejubelt hat, und vor dem Hintergrund, dass wir in der 15. und 16. Wahlperiode ständig gehört haben, dass

wir bei der Schülerbeförderung - Stichwort §-45-a-Mittel - die Regionalisierungsmittel zu Unrecht einsetzen würden, das sei nicht europarechtskonform, frage ich die Landesregierung: Warum machen Sie das heute auch so? Wie kommt es zu diesem Sinneswandel? Und wie sehen Sie die Rechtslage mit Blick auf die Verwendung dieser Mittel?

(Christian Dürr [FDP]: Das ist eine gute Frage, auch wenn sie nicht abgestimmt war!)

Präsident Bernd Busemann:

Danke schön. - Herr Minister, bitte!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Sehr geehrter Herr Bley, ich will mit dem Ergebnis anfangen, nämlich der Summe der Regionalisierungsmittel. Während es in der Vergangenheit nicht gelungen ist, dafür zu sorgen, dass die Regionalisierungsmittel endlich auf ein einigermaßen auskömmliches Maß gebracht werden, um den Ansprüchen auch im schienengebundenen Personennahverkehr gerecht zu werden, ist es dieser Landesregierung - wir haben wirklich intensiv daran mitgewirkt - gelungen,

(Reinhold Hilbers [CDU]: Das hat doch Schäuble gemacht! - Karl-Heinz Bley [CDU]: Also jetzt ist es okay, und damals war es das nicht?)

- so ist es eben nicht - mit den anderen Ländern gemeinsam - das war Ergebnis eines Streits zwischen den Ländern und dem Bund und am Ende nicht die Entscheidung des Bundes - dafür zu sorgen, dass es zu diesem Aufwuchs der Regionalisierungsmittel kommt, der uns - das ist doch völlig klar - den notwendigen Handlungsspielraum gibt. Deswegen war das eine absolut richtige Entscheidung, und es war auch notwendig, dass die 16 Bundesländer geschlossen gesagt haben: So geht es nicht weiter!

Ich will daran erinnern: Als es damals zu der Entscheidung kam, dass der Bund für den Fernverkehr zuständig ist und die Länder für den schienengebundenen Nahverkehr zuständig sind, war klar, dass die Länder für die Wahrnehmung dieser Aufgabe dann auch auskömmlich finanziert sein müssen. Das ist gelungen.

Heute besteht die Möglichkeit, sicherzustellen, dass wir die 90 Millionen Euro auch weiterhin aus

den Regionalisierungsmitteln nehmen können. Entscheidend ist jetzt: Durch den Aufwuchs, für den wir hart gearbeitet haben, sind wir in der Lage, beides zu ermöglichen: die Finanzierung aus Regionalisierungsmitteln weiterhin aufrechtzuerhalten und die Qualität des SPNV weiter zu verbessern. Ich glaube, das ist das beste Ergebnis, das man erzielen konnte. Das ist uns gemeinsam mit den anderen Ländern gelungen.

(Zustimmung bei der SPD)

Präsident Bernd Busemann:

Vielen Dank, Herr Minister. - Es folgt jetzt aus der CDU-Fraktion Kollege Reinhold Hilbers. Bitte!

Reinhold Hilbers (CDU):

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich frage die Landesregierung im Hinblick auf die Landesbuslinien, ob die Landesregierung ausschließen kann, dass durch die Einrichtung dieser Buslinien der Betrieb bestehender, konzessionierter Linien eingeschränkt bzw. ausgedünnt wird und möglicherweise Haltepunkte wegfallen.

(Zustimmung bei der CDU)

Präsident Bernd Busemann:

Danke schön. - Herr Minister, bitte!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Sehr geehrter Herr Hilbers, in den Fördervoraussetzungen haben wir ja definiert, dass genau das nicht der Fall sein soll. Wir wollen die vorhandene Qualität im klassischen ÖPNV nicht reduzieren - das wäre sozusagen das Ergebnis - und den klassischen ÖPNV durch das Landesbuslinienetz ersetzen, sondern das funktioniert genauso wie im SPNV-Bereich: Das ist eine weitere Säule, die dazu dient, Mittelzentren an Oberzentren anzubinden und SPNV-Haltepunkte zu bedienen. Das ist eine Fördervoraussetzung, und das wird geprüft.

Deswegen haben wir ja auch keinen übergreifenden Ansatz gewählt und definiert, wo Landesbuslinien fahren müssten, sodass sich diejenigen, die vor Ort den öffentlichen Personennahverkehr sicherstellen, dann darauf hätten einstellen müssen, sondern da erfolgt eine Abstimmung im Vorfeld. Das muss das Ziel sein. Das ist eine Fördervoraussetzung. Damit können wir Ihrer Sorge, glaube ich, entsprechend begegnen.

Präsident Bernd Busemann:

Vielen Dank. - Die nächste Zusatzfrage stellt Kollegin Hövel, CDU-Fraktion. Bitte!

Gerda Hövel (CDU):

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir erinnern uns daran, dass die Beratungen zur Novelle des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes sehr komplex und die neuen Regelungen hoch umstritten waren. Der Minister hat gerade ausführlich zu diesem novellierten Gesetz ausgeführt. Aber eines hat er vergessen, auf ein Thema ist er nicht eingegangen - das war ein Kernpunkt der Beratungen -, und zwar auf die Rechtssicherheit.

(Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta übernimmt den Vorsitz)

Herr Minister, Sie haben eben von einem zukunftsicheren Gesetz gesprochen. Sie wissen, dass wir uns enorme Sorgen gemacht haben, ob dieses Gesetz europarechtskonform ist. Deshalb frage ich die Landesregierung: Wie beurteilt die Landesregierung das Risiko, dass die EU-Kommission aufgrund der laufenden Beihilfebeschwerden die novellierten Vorschriften des NNVG mit europäischem Beihilferecht für nicht vereinbar erklärt?

(Zustimmung bei der CDU)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank, Frau Kollegin. - Der Minister antwortet Ihnen.

(Ulf Thiele [CDU]: Er wird sagen, das Risiko ist nicht vorhanden! Dabei gibt es das Risiko, und er weiß es!)

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Sehr geehrte Frau Hövel, wir haben hier im Parlament und auch in den Ausschüssen eine sehr intensive Debatte dazu geführt. Das wird übrigens der Veränderung auch gerecht; denn sie hat die Chance eröffnet, viele Fragestellungen aufzuwerfen.

Vom Ergebnis her gedacht, glaube ich, kann man in Niedersachsen erkennen, dass die Umsetzung in den allermeisten Fällen gut funktioniert. Bis auf ganz wenige Fälle, die sicherlich auch das Ziel der Klage haben, gibt es eine Einigung zwischen den Aufgabenträgern und den privaten Busunternehmen. Dass das so sein würde, haben wir immer

vermutet. Denn natürlich hat die Zusammenarbeit vor Ort auch bisher gut funktioniert, und sie wird auch weiterhin gut funktionieren.

Die Frage, die Sie gestellt haben, ist ja keine neue. Gestern Abend ist das Thema ja auch angesprochen worden. Dabei wird immer auf das einzige Gutachten verwiesen, das es gibt, nämlich von Professor Ipsen. Ich habe das zur Kenntnis genommen, aber kann nur sagen: Eine Notifizierungspflicht besteht nicht. Das ist sowohl die klare Überzeugung des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr als auch des Gesetzgebungs- und Beratungsdienstes im Landtag. Damit ist das eindeutig gesagt.

Insofern ist auch die Risikobeurteilung, was kommen könnte, überflüssig. Wir schließen eine Beihilferechtswidrigkeit der novellierten Vorschriften des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes aus. Es ist ja nicht so, dass wir hier mal eben einen Weg gehen und schauen, ob das funktioniert. Sie können sich vorstellen, dass wir selbstverständlich mit der Frage, wie der öffentliche Personennahverkehr in unserem Land sichergestellt wird, sehr sorgfältig umgehen. Wir haben das sehr sorgfältig überprüft. Ich habe Verständnis dafür, dass es sich einige Busunternehmen anders gewünscht hätten. Das kann ich akzeptieren. Aber die Busunternehmen, die einen guten Weg gefunden haben, über eine Debatte zu verunsichern und sie in die Sorge zu bringen, dass man nicht weiß, was da kommt, ist völlig unnötig.

Ich finde, wenn ein Gesetz beschlossen ist und es danach noch irgendwo Klagen gibt, dann sollte man sich zusammen an einen Tisch setzen und über die gemeinsame Umsetzung reden, aber nicht weiter versuchen, etwas zu konterkarieren, was der Gesetzgeber so will.

(Beifall bei der SPD - Karl-Heinz Bley [CDU]: Dabei helfen Mündliche Anfragen aber auch nicht weiter!)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank, Herr Minister Lies. - Ihre erste Zusatzfrage stellt nun Frau Kollegin Tippelt. Bitte!

Sabine Tippelt (SPD):

Vielen Dank. - Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich habe zwei Fragen an die Landesregierung. Die erste Frage bezieht sich auf die Landesbuslinien. Mit welchen Fördersummen können die Aufgabenträger bei der Genehmigung einer Landesbuslinie rechnen? Die zweite Frage

bezieht sich auf die Reaktivierung von Stationen. Welche Stationen sollen in den kommenden Jahren reaktiviert werden?

Danke.

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank. - Bitte, Herr Minister Lies!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Ich bitte um Verständnis, dass ich erst einmal den Vermerk mit den genauen Zahlen heraussuchen muss.

(Zuruf von Christian Dürr [FDP])

- Das sind die präzisen Zahlen, die für die Antwort notwendig sind, meine sehr verehrten Damen und Herren!

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Sehr geehrte Frau Tippelt, in dieser gemeinsamen Form ist es das Ziel, dass das Betriebskostendefizit zu 50 % als Erstattung vom Land und zu 50 % vom Aufgabenträger getragen wird. Das heißt, wir gehen davon aus, dass in der Regel 30 % der Gesamtkosten für Landesbuslinien durch die Einnahmen getragen werden. - Das ist übrigens ein ganz wichtiges Signal. Es zeigt nämlich, dass man so etwas natürlich nicht wirtschaftlich betreiben kann. Sonst müssten 100 % der Kosten durch Einnahmen aus dem Verkauf von Tickets getragen werden. - Wenn 30 % der Kosten durch Einnahmen aus verkauften Tickets finanziert werden, verbleiben 70 % der Kosten, die zu finanzieren sind. Dieser Anteil wird jeweils zu 50 % vom Land und dem entsprechenden ÖPNV-Aufgabenträger getragen.

Das bedeutet für die Förderhöhe für neue Verkehrsleistungen bis zu 98 Cent pro Fahrplankilometer. Wir haben aber noch eine Differenzierung vorgenommen. Denn es kann ja nicht sein, dass das am Ende die Kommunen machen, die es sich leisten können, und die Kommunen, die sich in finanziell schwieriger Situation befinden, hinten runterfallen. Dann würden wir eine schwierige Situation noch weiter verstärken. Deswegen ist die Erhöhung für besonders steuerschwache Kommunen - das ist ein gestufter Satz - bis maximal 1,27 Euro pro Fahrplankilometer möglich.

Die Aufwertung bestehender Verkehrsleistungen infolge qualitativer Verbesserungen ist mit bis zu 20 Cent pro Fahrplankilometer und für die beson-

ders steuerschwachen Kommunen mit bis zu 26 Cent pro Fahrplankilometer möglich.

Also noch einmal: 30 % der Kosten werden durch Einnahmen getragen; der Rest teilt sich dann entsprechend auf. Das ist die Fördersystematik.

Nun komme ich noch einmal zu der Frage nach der erhöhten Förderung. 14 von 45 Kommunen würden eine erhöhte Förderung erhalten, also 31 % aller Landkreise und kreisfreien Städte. Ich glaube, es ist ganz gut, dass wir durch den erhöhten Fördersatz auch denen eine Chance zur Umsetzung geben.

Sie hatten des Weiteren nach den Stationsreaktivierungen gefragt. Ich habe vorhin gesagt, dass in den kommenden Jahren rund 30 Stationen reaktiviert bzw. neu errichtet werden sollten. In der Region Hannover werden es vier sein: Hannover-Waldhausen, Hannover Braunschweiger Platz, Laatzen-Mitte, Springe. Für die Region Großraum Braunschweig sind es auch etliche, die ich gar nicht alle nennen will. Das sind die für den restlichen Teil Niedersachsens vom SPNV-Träger kurzfristig zu lösenden Strecken.

Dabei ist Folgendes entscheidend: Es gibt einerseits diese kurzfristig zu reaktivierenden Stationen, zu denen auch Jaderberg zählt; ich habe vorhin davon gesprochen. Dazu zählen aber auch Adendorf, Altenwalde, Bunde, Cappel-Midlum, Hildesheim-Himmelsthür, Ihrhove, Kirchlinteln, Neermoor, Osnabrück-Rosenplatz und Rosdorf.

Danach geht es aber natürlich einen Schritt weiter. Ich habe vorhin gesagt, dass die Reaktivierungen, die wir kurzfristig umsetzen können, schnell vollzogen werden. Die Reaktivierungen, die wir längerfristig umsetzen, d. h. für die eine Fahrplaneinigung mit der DB erfolgen muss und bei denen die Strecken vielleicht beschleunigt werden müssen - Stationen wie Alfhausen, Altenbruch, Apen, Belm-Vehrte, Fischbeck, Hameln-Süntelstraße, Hildesheim-Marienburg, Lenne, Naensen, Stade-Hahle oder Verden-Dauelsen und Verliehausen -, sind Projekte, die perspektivisch auf der nächsten Stufe sind und von uns angegangen werden. Ich glaube, damit sind wir auf einem guten Weg.

Vor allen Dingen ist ganz entscheidend: Die, bei denen wir planen, haben jetzt eine Perspektive, weil es in der Regel nicht nur um die Reaktivierung eines Haltepunktes geht. Wir wollen mehr. Wir wollen, dass dort auch ein entsprechender Umstiegspunkt entsteht, dass dort Parkplätze eingerichtet werden und Park & Ride möglich ist. Wir

denken an die Zukunft mit der Elektromobilität und somit auch daran, ob Lademöglichkeiten vorhanden sind. Insofern ist es manchmal ärgerlich, wenn die Reaktivierung eines Haltepunktes ein bisschen länger dauert. Mit der Gewissheit, dass wir die Planungen umsetzen, können wir aber die Zeit nutzen, um im Hinblick auf den Übergang und Realisierung der Verzahnung der einzelnen Verkehrsträger an diesen Konzepten zu arbeiten.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank, Herr Minister Lies. - Ihre erste Zusatzfrage stellt jetzt Frau Kollegin Hamburg. Bitte!

Julia Willie Hamburg (GRÜNE):

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Auch ich möchte noch einmal auf den Bereich der Bürgerbusse zu sprechen kommen. Dazu würde ich gerne wissen, wie Niedersachsen quantitativ und qualitativ im Vergleich zu den anderen Bundesländern im Bereich der Bürgerbusse aufgestellt ist, und zwar insbesondere in Bezug auf die Anzahl der Bürgerbusse im Vergleich zu den anderen Bundesländern und auf das Einsetzen beispielsweise innovativer Antriebstechnologien. Im Gespräch mit meinen Kolleginnen und Kollegen habe ich den Eindruck, dass wir hier durchaus eine Vorreiterrolle einnehmen. Können Sie das bestätigen?

(Beifall bei den GRÜNEN und bei der SPD)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank. - Bitte, Herr Minister!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Sie fragten nach dem Thema Bürgerbusse, qualitativ und quantitativ. Ich hatte ein paar Zahlen genannt. Der Vergleich der Zahlen ist insofern interessant, als wir mit derzeit 51 Bürgerbusvereinen direkt hinter Nordrhein-Westfalen auf Platz 2 liegen. Ich finde, das ist ein großer Schritt. Das zeigt das hohe Engagement der Menschen, aber zeigt auch, mit welchem Interesse wir als Landesregierung das Thema Bürgerbusse voranbringen. Für den Zeitraum 2013 bis 2016 sind 27 neue Bürgerbusvereine auf den Weg gebracht worden. Ich glaube, dass bei den Menschen im Lande angekommen ist, welchen Stellenwert der

öffentliche Personennahverkehr für die Landesregierung und die sie tragenden Fraktionen hat.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Bei der Anschaffung liegt die Förderquote bei 75 % bei maximal zuwendungsfähigen Ausgaben von 86 000 Euro. Der erste Schritt ist Barrierefreiheit. Ohne sie geht es nicht. Das muss uns allen klar sein.

Der zweite Schritt wird immer stärker die Frage betreffen, wie wir mit alternativen Antrieben umgehen. Beim klassischen Busförderprogramm haben wir den Fördersatz erhöht, damit auch alternative Antriebe möglich sind. Das ist ein interessanter Gedanke, den man einen Schritt weitergehen kann. Dafür fehlen manchmal noch die geeigneten Fahrzeuge. Ich bin sehr zuversichtlich. Wer auf der Internationalen Automobilausstellung Nutzfahrzeuge in Hannover war, der hat den neuen Crafter, das neue Volkswagen-Modell, gesehen. Das wäre ein typisches Bürgerbusfahrzeug, das man als elektrifiziertes Fahrzeug auf den Weg bringen könnte. Ich meine, dass wir gut beraten sind, dann, wenn der Crafter in diesem Jahr oder im nächsten Jahr erscheint, in den nächsten Jahren Pilotprojekte auf den Weg zu bringen, bei denen man beides - das hohe Engagement vor Ort bei dem Thema Bürgerbusse und das Thema neuer und moderner Antriebstechnologien, wie z. B. die Elektrifizierung der Fahrzeuge - miteinander vernetzt. Ich glaube, das würde uns in Niedersachsen gut zu Gesicht stehen.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank, Herr Minister Lies. - Seine zweite Zusatzfrage stellt nun Herr Kollege Ansmann. Bitte!

(Unruhe)

- Ich darf noch einmal um etwas Ruhe bitten!

Holger Ansmann (SPD):

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Vor dem Hintergrund, dass die Landesregierung am 25. Januar den Aktionsplan Inklusion vorgestellt hat, frage ich, welche Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr hierzu geplant sind.

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank, Herr Kollege. - Bitte, Herr Minister Lies!

(Jens Nacke [CDU]: Es waren 31! -
Christian Dürr [FDP]: 31 oder 32 wa-
ren es! Wir haben die Zahlen leider
nicht bekommen!)

- Herr Kollege Dürr, Herr Kollege Nacke, die Ant-
worten übernimmt die Landesregierung!

**Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Ver-
kehr:**

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen
und Herren! Sehr geehrter Herr Ansmann, wir ha-
ben schon im Koalitionsvertrag festgelegt, dass
alle Ressorts ihre Maßnahmenkataloge erarbeiten
und entscheiden, wie sie die Inklusion umsetzen
wollen. Die Federführung hat dabei das Sozialmi-
nisterium.

(Zustimmung von Thomas Schrem-
mer [GRÜNE])

Wir arbeiten aber in allen Bereichen und Ressorts
entsprechend zu. Um einige zu nennen: Die Lan-
desregierung wird in noch stärkerem Maße als
bisher barrierefreie Zugangsmöglichkeiten für die
Nutzung des ÖPNV auf Straße und Schiene schaf-
fen. Die Vorhaben werden wir unter Inanspruch-
nahme von Landesmitteln umsetzen. Ich habe ein
paar Beispiele genannt, etwa Förderungen zum
Thema Haltestellen. Dabei geht es natürlich vor
allem um Barrierefreiheit. Das ist ein ganz ent-
scheidender Punkt.

Die Förderung ist oft an die Voraussetzung gebun-
den, dass Barrierefreiheit gewährleistet ist. Selbst
bei den Bürgerbussen, bei denen man ja sagen
kann „Mein Gott, wir sind doch froh, wenn das
überhaupt funktioniert!“, ist die Barrierefreiheit eine
Fördervoraussetzung, damit niemand ausge-
schlossen wird. Die Vergabevoraussetzungen
müssen entsprechend eingehalten werden.

Wir haben das schon bei dem Programm gesehen,
das wir zusammen mit der Bahn auf den Weg ge-
bracht haben, gerade für die kleinen Bahnhöfe.
Was hilft es denen, die auf Barrierefreiheit ange-
wiesen sind - das fängt ja bei jungen Familien mit
Kinderwagen an und betrifft auch diejenigen, die
gehandikapt sind, aber auch ältere Menschen, die
vielleicht mit dem Rollator unterwegs sind; es geht
aber auch um den schweren Koffer, den man tra-
gen muss -, wenn sie immer wieder hören, dass
die großen Bahnhöfe ausgebaut werden, aber

wenn bei den kleinen Bahnhöfen in den Orten, in
denen sie wohnen, nichts gemacht wird? - Deswe-
gen ist es, glaube ich, wichtig, dass wir mit der
Bahn eine Lösung gefunden haben, um gerade
auch die kleinen Bahnhöfe umzubauen und deren
Umbau auch konsequent fortzusetzen, damit flä-
chendeckend alle Bahnhöfe und alle Stationen
barrierefrei sind. Das muss ein Kernziel sein. Alle
Maßnahmen, die wir in den Bereichen des ÖPNV
und des SPNV auf den Weg bringen, müssen im-
mer unter Berücksichtigung der Kernforderung der
Barrierefreiheit umgesetzt werden.

(Beifall bei der SPD und bei den
GRÜNEN)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank. - Seine erste Zusatzfrage stellt nun
Herr Kollege Henning. Bitte!

Frank Henning (SPD):

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Wie
hat die Landesregierung in den letzten Jahren die
Haltestellen gefördert?

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Bitte, Herr Minister Lies!

**Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Ver-
kehr:**

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen
und Herren! Sehr geehrter Herr Henning, es gibt
mehrere Grundlagen für die Förderung von Grund-
erneuerungen, Neu- oder Umbauten oder für Ver-
legungen. Gerade bei dem Thema Haltestellen
muss man sich auf den Weg machen und fragen:
Passt das, was man zu einer anderen Zeit geplant
hat, überhaupt noch? - In den Jahren 2013 bis
2017 wurden bzw. werden für dieses Jahr rund
2 700 Haltestellen mit einem Fördervolumen von
fast 60 Millionen Euro unterstützt. Dabei - das ist
meiner Meinung nach wichtig und schließt an die
Frage an, die Herr Ansmann gestellt hat - erfolgt
eine Förderung nur dann, wenn eine Haltestelle
barrierefrei gestaltet wird. Wir geben also nicht
irgendwie Geld und packen die Geschichte in fünf
Jahren noch einmal an, weil wir Barrierefreiheit
herstellen wollen, sondern wir machen das ganz
konsequent. Ich glaube, mit 60 Millionen Euro ha-
ben wir in den Jahren von 2013 bis 2017 schon
eine ganze Menge erreichen können.

(Zustimmung bei der SPD und bei den
GRÜNEN)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank, Herr Minister Lies. - Bevor ich weitere Fragesteller aufrufe, möchte ich Ihnen mitteilen, dass weitere Mündliche Anfragen nicht mehr aufgerufen werden, weil die für die Fragestunde vorgesehene Zeit von einer Stunde inzwischen überschritten ist.

Die nächste Zusatzfrage stellt nun Herr Kollege Schönecke. Bitte!

Heiner Schönecke (CDU):

Frau Präsidentin! Meine Damen, meine Herren! Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Herr Minister, wir waren in den Landkreisen nach der Reaktivierungsgeschichte, nach dem Gutachten, das Sie in Auftrag gegeben haben, ganz gespannt darauf, wie Sie das umsetzen. Gerade im Landkreis Harburg und auch im Heidekreis verstärkt sich jetzt die Meinung, dass Sie dieses Gutachten mit zwei Löchern versehen haben und im Keller haben verschwinden lassen, nachdem sich nun das eine oder andere wohl als unerfüllbar erweist. Meine Frage an Sie hier und heute ist: Was haben Sie bis heute unternommen, um die Reaktivierung des SPNV auf der Strecke Buchholz–Jesteburg–Harburg zu gewährleisten, die bekanntermaßen vom Erixx befahren werden könnte?

(Zustimmung bei der CDU)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank. - Bitte, Herr Minister Lies!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Sehr geehrter Herr Schönecke, leider waren Sie gestern nicht dabei, als wir sehr intensiv über die Frage diskutiert haben, wie wir die Verbindung Buchholz–Hamburg–Harburg herstellen können. Wir befinden uns ja gerade in einem Verfahren. Am 16. Februar wird es eine erste Zusammenkunft geben, bei der geklärt werden soll, ob es möglich ist, in die vorhandene Struktur hineinzukommen. Sie alle kennen die Diskussion in Hamburg. Wir haben ein hohes Maß an Güterverkehr. Wir haben das Problem, dass es zwischen dem Güterverkehr und dem schienenengebundenen Personennahverkehr einen Konflikt gibt. Dazu gehören beide Varianten auf der Bestandsstrecke oder auf der von uns gemeinsam als Ziel gesehenen Reaktivierungsstrecke.

Weil wir hier weiterkommen müssen - das ist eine Strecke, die sich für eine Reaktivierung hervorragend anbietet -, haben wir uns mit sehr viel Nachdruck dafür eingesetzt - es kann doch nicht sein, dass der Knoten Hamburg mit all seinen Problemen zur Hemmschwelle wird -, den schienenengebundenen Personennahverkehr in Niedersachsen weiter auszubauen. Aufgrund des von Niedersachsen mit Hamburg gemeinsam ausgeübten Drucks ist es gelungen, in das Schienenausbaugesetz des Bundes - das haben wir geschildert; nachfolgend die Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans - den Knoten Hamburg einzubinden, damit wir erkennen können, ob einzelne Maßnahmen - die fordern wir von der Bahn sehr genau ab - ein Jahr dauern und ob es die ersten Maßnahmen sind oder ob sie drei oder fünf Jahre dauern, weil es die dritten oder vierten Maßnahmen sind, die sicherstellen, dass wir die Strecke reaktivieren können.

Das ist unser erklärtes Ziel. Das haben wir immer gesagt. Daran werden wir nichts ändern. Das wird in der nächsten Legislaturperiode umgesetzt. Das muss unser erklärtes Ziel sein. Daran sollten wir gemeinsam arbeiten. Da hilft nur Druck auf die Bahn. Nur dann, wenn der Knoten Hamburg entsprechend ausgebaut und dabei nicht vergessen wird, dass auch der Schienenpersonennahverkehr eine große Rolle spielt, werden wir in der Lage sein, das umzusetzen. Ich bleibe dabei zuversichtlich. Wir werden mit unserem Druck auf die Bahn nicht nachlassen.

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank. - Ihre erste Zusatzfrage stellt nun Frau Kollegin Westphely.

Maaret Westphely (GRÜNE):

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrter Herr Minister! Mich würde interessieren, welchen Stellenwert alternative Antriebe und Elektrobusse aktuell haben. Können Sie hierzu konkretere Angaben in Zahlen oder zu Regionen machen?

(Zustimmung bei den GRÜNEN)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank. - Bitte, Herr Minister!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Sehr geehrte Frau Westphely, das Thema „alternative Antriebe“ ist meiner Meinung

nach nicht nur mit Blick auf die Frage interessant, ob wir Antriebe mit weniger Emissionen wollen, sondern auch hinsichtlich der Frage, ob wir neue, moderne Konzepte voranbringen können. Denn wenn wir sie nicht in Anwendung bringen, werden sie sich nicht weiterentwickeln. Deswegen muss dies unser erklärtes Ziel sein.

Das Thema CO₂-freier Antriebe gewinnt erheblich an Bedeutung. Was die Elektroantriebe angeht, haben vor allen Dingen die Großstädte Hannover, Braunschweig und Osnabrück bereits unterschiedliche Konzepte. Sie haben das bestimmt gesehen. Das Konzept in Braunschweig sieht eine induktive Ladung vor. Das heißt, die Batterien werden während der kurzen Standzeiten an den Haltestellen geladen. Nach den anderen Konzepten wird in der Regel an den Endhaltepunkten über Nacht geladen. Es werden also unterschiedliche Konzepte verfolgt. Man wird sehen, was sich am Ende entwickelt. Aber das sind sicherlich die starken Regionen. Wir stellen fest: Wir werden eher in den urbanen und städtischen Bereichen mit Elektrobussen anfangen.

Ich will noch einen Punkt nennen, der ganz interessant ist. Es gibt in Salzgitter das Unternehmen Sileo, das Elektrobusse herstellt. Die Fahrzeuge selbst werden in der Türkei gefertigt und hier in Niedersachsen zu Elektrobussen umgerüstet. Diese Busse haben eine Reichweite von bis zu 300 km. Sie werden über Nacht geladen und können dann tagsüber 300 km fahren. Ich bin davon überzeugt, dass wir damit in der Lage sind, den Elektrobus auch über Distanzen im ländlichen Raum einzusetzen. Deshalb ganz gezielt ein Add-on bei der Förderung, um das Thema Elektrobus attraktiv und interessant zu machen.

Ich meine, wenn es uns gelingt, in den urbanen Räumen eine starke Vorreiterrolle zu übernehmen, muss es uns gelingen, auch im ländlichen Bereich verstärkt Elektrobusse einzusetzen. Wir werden das unterstützen. Ich nehme immer stärker wahr, dass die Kommunen ein großes Interesse daran haben.

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank. - Ihre erste Zusatzfrage stellt nun Frau Kollegin Asendorf.

Regina Asendorf (GRÜNE):

Welche Rolle spielen bei der Landesförderung aktuell alternative Antriebstechnologien wie z. B. die Wasserstofftechnologie im SPNV und im

ÖPNV, und welche energiepolitischen Zukunftsperspektiven lassen sich aus der Sicht der Landesregierung hiermit verknüpfen?

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank, Frau Kollegin. - Bitte, Herr Minister Lies!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Sehr geehrte Frau Asendorf, wir reden im Zusammenhang mit der Elektromobilität ganz viel über Batterien, was sicherlich auch richtig ist. Wir werden im Pkw-Bereich sicherlich auch noch eine stärkere Durchdringung bei den Batterien erleben. Auch hinsichtlich der Elektrobusse habe ich vorhin von Batterien gesprochen. Wir werden aber auch noch erleben, dass gerade die Wasserstofftechnologie ein wichtiges Einsatzfeld haben wird, also Wasserstoff und Brennstoffzelle, also auch Elektroantrieb. Man muss Außenstehenden immer erklären, dass beides eigentlich das Gleiche ist. Der Elektroantrieb ist immer der gleiche. Mal ist die Batterie der Speicher, mal sind es Wasserstoff und Brennstoffzelle.

Es wird unterschiedliche Anwendungen geben. Bei dem Thema Brennstoffzelle können wir in Niedersachsen sehr stolz auf das sein, was hier in Niedersachsen entsteht. Zusammen mit der Firma Alstom wird nämlich ein Brennstoffzellenzug entwickelt. Das ist ein sehr spannender Ansatz. Er dient dazu, aus erneuerbaren Energien - dann, wenn Windstrom zur Verfügung steht und nicht anderweitig genutzt wird - über Elektrolyse Wasserstoff zu erzeugen. Heute ist das ein bisschen schwieriger. Heute nimmt man Erdgas und macht daraus Wasserstoff. Das kann kein Zukunftsweg sein. Das muss man offen sagen. Aber über diesen wirklich klugen grünen Weg, aus Windenergie oder Solarenergie Wasserstoff zu machen, gelingt das.

Diesen Wasserstoff nutzen wir und speichern ihn in dem Brennstoffzellenzug. Mit einer Brennstoffzelle wird der elektrische Strom erzeugt.

50 % der Schienennetze in Deutschland sind nicht elektrifiziert. Wie Sie sich vorstellen können, beschäftigen wir uns als Wirtschaftsministerium und Verkehrsministerium auch sehr intensiv mit der Frage von Elektrifizierung. Das sorgt vor Ort in der Regel nicht für Begeisterung, weil es eine Veränderung im Netz bedeutet und sehr aufwendige, lange Planfeststellungsverfahren nach sich zieht.

Dem eigentlichen Ziel, nämlich elektrisch auf dem Gleis zu fahren, kommen wir damit nur sehr langfristig einen Schritt näher.

Insofern ist das eine große Chance. Jetzt haben wir erstmals einen Zug, der im schienengebundenen Personennahverkehr auf nicht elektrifizierten Strecken elektrisch fährt; mit der Zielsetzung, völlig CO₂-frei zu fahren, weil der Wasserstoff - das muss ja unser Ziel sein - mittels erneuerbarer Energien erzeugt wird. Ich halte das für ein wirkliches Vorreiterprojekt, das wir dort durchführen.

Wir werden für den ab 2020 vorgesehenen Regelbetrieb 14 Brennstoffzellenzüge einsetzen. Das heißt, dass wir auch hier gefordert sind. Als Land und als Aufgabenträger können wir zusammen mit den Partnern durch die entsprechende Nachfrage dafür sorgen, dass die Unternehmen - das Unternehmen kommt glücklicherweise auch noch aus Niedersachsen - auch entsprechende Produkte entwickeln und bauen können.

Das ist wirklich ein tolles Beispiel. Am Ende wird sich der Einsatz auch nicht auf Niedersachsen beschränken. Vielmehr werden wir es nicht nur in Deutschland, sondern weltweit erleben.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank. - Ihre erste Zusatzfrage stellt nun Herr Kollege Janßen. Bitte!

Hans-Joachim Janßen (GRÜNE):

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Ich möchte noch einmal auf die Bürgerbusse zurückkommen, die ja gerade als Ergänzung im ländlichen Raum besonders wichtig sind. Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung, wie viel Geld denn von 2013 bis jetzt für die Unterstützung von Bürgerbussen ausgegeben wurde - im Verhältnis zu den vier Jahren vorher.

(Lothar Koch [CDU]: Fünf! So viel Zeit muss sein! - Karsten Heineking [CDU]: Und wenn das Geld nicht reicht? Das könnten Sie auch einmal fragen!)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank. - Bitte, Herr Minister Lies!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Sehr geehrter Herr Janßen, ich will einmal zwei Zahlen im Vergleich nennen. Von 2013 bis 2016 haben wir für die Bürgerbusse 2,966 Millionen Euro - also fast 3 Millionen Euro - investiert. Spannend ist, dass es von 2009 bis 2012 gerade mal 1 Million Euro war. Ebenfalls interessant ist, dass es von 1997 bis 2012 insgesamt auch nur 1,73 Millionen Euro waren. Somit war es in den Jahren 2013 bis 2016 fast doppelt so viel wie von 1997 bis 2012 insgesamt. Ich halte das für einen großen Erfolg für die Bürgerbusvereinigungen im Land.

(Beifall bei den GRÜNEN und Zustimmung bei der SPD)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank, Herr Minister. - Ihre zweite Zusatzfrage stellt nun Herr Kollege Heineking.

Karsten Heineking (CDU):

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Wie geht die Landesregierung damit um, wenn das Geld nicht reicht, und zwar das Geld, das den Landkreisen aus den §-45-a-Mitteln zur Verfügung gestellt wird, damit sie die Schülerbeförderung vor Ort organisieren? Diese Beträge sind ja für die nächsten drei Jahre fix, und es besteht durchaus die Gefahr, dass das Geld nicht reicht.

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank. - Bitte, Herr Minister Lies!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Sehr geehrter Herr Heineking, zunächst einmal will ich darauf verweisen, dass wir eine Einigung mit den kommunalen Spitzenverbänden getroffen haben. Es gibt die Zusicherung, in die komplette Ausgabenverantwortung zu kommen. Die Aufgabenverantwortung haben die kommunalen Aufgabenträger sowieso. Die Ausgabenverantwortung bekommen sie jetzt auch.

Ich will gar nicht davon reden, dass es 20 Millionen Euro zusätzlich gibt, sondern ich gehe davon aus, dass diese jetzt erzielte Einigung - das hören wir ja auch von vielen Busunternehmen - eine vernünftige Lösung ist, die sicherstellt, dass mit dem Geld auch die Qualität gehalten werden kann. Zum Teil

zahlen die Aufgabenträger sogar mehr an die Busunternehmen. Auch da gibt es kluge Lösungen.

Zum Teil gibt es auch - das muss man ja ebenfalls erkennen - sehr lang laufende Konzessionsverträge. Zwar wird manchmal argumentiert, morgen sei das dann mit den Verkehren vorbei. Ich selbst habe diese Diskussion auch bei mir vor Ort gehabt. Wenn man dann nachfragt, stellt man aber fest, dass die Konzession noch bis 2026 läuft. Es gibt also überhaupt keine Änderung; alles ist abgesichert.

Insofern können Sie zum einen sicher sein, dass die Qualität des ÖPNV in Niedersachsen nicht leidet, sondern durch die Veränderung weiter steigen und sich verbessern wird.

Sie können zum anderen auch sicher sein, dass die Ausgabenverantwortung durch 90 Millionen Euro, die sicher sind und festgeschrieben sind, abgesichert ist.

Des Weiteren können Sie sicher sein - das ist ja auch klug -, dass die kommunalen Spitzenverbände und die Aufgabenträger sich sehr eng mit den Busunternehmen abgestimmt haben. Auch die Busunternehmen haben ein großes Interesse an einer gesicherten Zukunft. Diese stellen sie am besten sicher, wenn sie sich mit denjenigen, mit denen sie sich schon immer abstimmen mussten, nämlich den kommunalen Spitzenverbänden, den Landkreisen oder den Aufgabenträgern, vernünftig abstimmen.

An dieser Stelle besteht also keine Sorge. Vielmehr ist über die 90 Millionen Euro und die Absicherung sichergestellt, dass der ÖPNV in unserem Land auf Dauer gesichert wird.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank. - Ihre erste Zusatzfrage stellt nun Frau Kollegin Menge. Bitte!

Susanne Menge (GRÜNE):

Danke. - Sehr geehrter Herr Minister, welche nachahmenswerten Best-Practice-Beispiele kann die Landesregierung für vernetzte Mobilität auf den unterschiedlichen Verkehrsträgern, aber auch mit unterschiedlichen Fahrzeugen nennen?

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank, Frau Kollegin Menge. - Bitte, Herr Minister!

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr:

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Sehr geehrte Frau Menge, Sie beschreiben einen ganz wichtigen Punkt. Wenn wir die Mobilität, gerade die öffentlich organisierte Mobilität, in unserem Land sicherstellen wollen, wird das mit den starren Systemen, die wir haben, auf Dauer nicht funktionieren; denn die klassische Linienbussystematik funktioniert zwar zu guten Zeiten, kann aber nicht den Bedarfsfall lösen. Wir erleben ja auch, wenn wir zu ungünstigen Zeiten fahren, dass wenige Leute in den Bussen sitzen.

Wir haben eine riesige Chance. Zu der Veränderung der Mobilität kommt nämlich ein starker und guter Ausbau der Digitalisierung. Er eröffnet uns neue Chancen, vernetzte Mobilität sicherzustellen.

Wir haben im Land übrigens jetzt schon tolle Beispiele. Ich denke z. B. an das Projekt „Mobil im Landkreis“ in den Landkreisen Wolfenbüttel und Helmstedt, an das Mobilitätskonzept im Landkreis Osnabrück oder - auch ganz spannend, weil es sich im Übergang befindet und schon online, also digital, aber in der Vorstufe auch noch per Telefon erreichbar ist; hier sieht man, wie sich Mobilität künftig entwickeln wird - an das Projekt „moobil+“ im Landkreis Vechta, aber auch an das Projekt „Heide-Shuttle“.

Wir haben also wirklich gute Beispiele, die zeigen, dass es etwas geben muss zwischen dem klassisch in Linien organisierten Verkehr, der gut ist, und einem darunter gegliederten variablen Verkehr, der aber vernetzt sein muss; denn es hilft mir ja nichts, von A nach B zu kommen, aber nicht in die nächsthöhere Ebene einsteigen zu können. Dafür stehen die interessanten Projekte.

Unser Problem in der Vergangenheit war, dass es gute Projekte gab, aber dann das passierte, was in unserer projektorientierten Gesellschaft immer der Fall ist: Wenn ein Projekt gut ist und funktioniert, dann ist es zu Ende.

Mit unseren zusätzlichen 20 Millionen Euro, die wir in das System gegeben haben, geben wir den Kommunen die Möglichkeit, nicht nur für drei Jahre ein Projekt einer solchen vernetzten Mobilität auf den Weg zu bringen, sondern eine dauerhafte Absicherung dieser vernetzten Mobilität vorzunehmen.

Deswegen ist es meines Erachtens gut, wenn wir diese Best-Practice-Beispiele nutzen; denn wir brauchen sie am Ende flächendeckend in Niedersachsen. Ich hoffe, dass man da voneinander lernen kann.

Der nächste und letzte Punkt dazu ist folgender: Wir brauchen die Echtzeitinformationssysteme. Das Ganze wird nur dann funktionieren, wenn vernetzte Mobilität auch verlässlich ist. Sonst nutzt das keiner. Es hilft eben nicht, auf den vergilbten alten Fahrplan vom letzten Jahr zu gucken und zu sehen, wann der Bus hätte kommen sollen, sondern es hilft nur, in einer vernetzten, digitalisierten und mit Echtzeitinformationen ausgestatteten Mobilität zu erkennen: In wie vielen Minuten kommt der nächste Bus? So kennen wir es hier ja. Und wie verlässlich ist das? Welche Anschlussverbindung bekomme ich noch? Oder nehme ich vielleicht lieber einen anderen Weg? - So muss vernetzte und intelligente Mobilität in Niedersachsen aussehen.

(Beifall bei den GRÜNEN und Zustimmung bei der SPD)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank, Herr Minister Lies. - Weitere Wortmeldungen für Zusatzfragen liegen nicht vor, so dass die Fragestunde für diesen Tagungsabschnitt beendet ist.

Die Antworten der Landesregierung zu den Anfragen, die jetzt nicht mehr aufgerufen werden konnten, werden zu Protokoll gegeben. Sie stehen Ihnen in Kürze im Intranet und im Internet als unkorrigierte Drucksache elektronisch zur Verfügung.¹

Ich rufe auf den

Tagesordnungspunkt 27:

Erste Beratung:

Kein Fahrverbot als eigenständige Sanktion bei allgemeiner Kriminalität - Antrag der Fraktion der FDP - Drs. 17/7271

Zur Einbringung erteile ich Herrn Kollegen Dr. Genthe das Wort. Bitte!

¹Die Antworten zu den Anfragen 2 und 4 bis 59, die nicht in der 121. Sitzung des Landtages am 3. Februar 2017 behandelt und daher zu Protokoll gegeben wurden, sind in der Drucksache 17/7350 abgedruckt.

Dr. Marco Genthe (FDP):

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Zu einer freien, liberalen Bürgergesellschaft gehört auch, dass sich die Menschen im öffentlichen Raum tatsächlich auch frei bewegen können. Der Staat hält hierfür ein umfangreiches Verkehrssystem vor. Im urbanen Bereich haben die Menschen die Möglichkeit, den öffentlichen Personennahverkehr zu nutzen - darüber haben wir eben eine ganze Menge gehört -, aber im ländlich strukturierten Bereich von Niedersachsen sind viele Menschen auf den privaten Pkw angewiesen, wenn sie zur Arbeit wollen, wenn sie einkaufen wollen oder wenn sie an kulturellen Veranstaltungen teilnehmen wollen. Auch in meinem Landkreis gibt es einige Dörfer, in denen es keinen Supermarkt und keinen Bäcker mehr gibt. Da brauchen die Menschen einen privaten Pkw mit der dazugehörigen Fahrerlaubnis. Das ist dort von ganz besonderer Bedeutung.

Der Staat hat selbstverständlich auch dafür zu sorgen, dass dieser öffentliche Verkehr - insbesondere der Straßenverkehr - möglichst gefahrlos organisiert wird. Dafür gibt es das Straßenverkehrsrecht. Menschen, die sich nicht an die dort vereinbarten Regeln halten, können mit einem Fahrverbot oder sogar mit einem Entzug der Fahrerlaubnis bestraft werden. Dazu gibt es die Möglichkeit der Straßenverkehrsämter, Menschen, die z. B. aufgrund eines Gebrechens nicht mehr in der Lage sind, ein Kraftfahrzeug verkehrssicher zu führen, die Fahrerlaubnis zu entziehen. Das alles, meine Damen und Herren, ist völlig unstrittig.

(Jan-Christoph Oetjen [FDP]: So ist es!)

Nun hat die Bundesregierung eine Erweiterung des § 44 StGB beschlossen. Ein Fahrverbot soll demnach auch dann verhängt werden können, wenn es um die Bestrafung eines Delikts geht, das nicht im direkten Zusammenhang mit dem Führen eines Kraftfahrzeugs steht. Dabei soll die maximale Verbotsdauer von drei auf sechs Monate erhöht werden.

Die Idee eines Fahrverbots als Nebenstrafe, meine Damen und Herren, ist nicht neu, und sie ist schon ewig umstritten. In der Gesetzesbegründung heißt es denn auch ganz ausdrücklich, dass ein Fahrverbot als Nebenstrafe insbesondere im Bereich der kleinen und der mittleren Kriminalität Anwendung finden soll. Das gilt auch für das Jugendstrafrecht.

Ziel des Gesetzentwurfs sind also nicht die Schwerverbrecher, sondern es sind die Menschen, die zuvor unbescholten, unauffällig gewesen sind. So könnte das Fahrverbot z. B. im Fall einer Beleidigung, einer leichten Körperverletzung, einer Nötigung oder beispielsweise beim Drücken vor Unterhaltszahlungen Anwendung finden, also bei Menschen, die erstmals aufgefallen sind und nun - so formuliert es auch der Entwurf - einen Denkzettel erhalten sollen.

Dieser Entwurf, meine Damen und Herren, wird zu Recht vom Deutschen Anwaltsverein, vom Deutschen Verkehrsgerichtstag und von vielen Verbänden abgelehnt. Er ist auch nicht zu Ende gedacht.

Zunächst einmal handelt es sich hierbei um eine Sondersanktion gegen Fahrerlaubnisinhaber. Für Bürger ohne Fahrerlaubnis ist sie völlig irrelevant. Das führt in der Konsequenz zu einer massiven Ungleichbehandlung bei der Ahndung von Straftaten. Während eine Geldstrafe oder eine Freiheitsstrafe jeden Straftäter treffen kann, richtet sich ein Fahrverbot oder ein Entzug einer Fahrerlaubnis nur an Inhaber von Fahrerlaubnissen. Das bedeutet in letzter Konsequenz, dass bei einem Täter mit Fahrerlaubnis unter Umständen durch die Verhängung eines Fahrverbots von der Vollstreckung einer Freiheitsstrafe abgesehen werden kann. Hat der Täter keine Fahrerlaubnis, besteht die Möglichkeit nicht, und die Freiheitsstrafe wird vollstreckt. Die Chance auf eine Bewährungsstrafe erhöht sich also mit einer Fahrerlaubnis. Alleine diese Privilegierung widerspricht dem Grundsatz, nach dem Straftäter durch die Strafe auch gleich betroffen werden sollen.

Hinzu kommt, dass für manche Straftäter ein Fahrverbot auch durchaus angenehmer sein kann als eine Geldstrafe oder eine Haftstrafe. Je nach persönlicher Situation, die von dem Gericht gar nicht in die Tiefe geprüft werden kann, kann sich der Betroffene Alternativen suchen. Entweder lässt er sich von Familienangehörigen fahren, fährt Taxi oder sucht sich einen angestellten Fahrer. Es wird für ein Gericht unmöglich sein, die persönlichen Lebensverhältnisse des Betroffenen so genau auszuforschen, um die tatsächliche Wirksamkeit eines Fahrverbots überprüfen zu können.

Wer glaubt, meine Damen und Herren, die Gerichte könnten Kleinkriminelle mit einem Fahrverbot treffsicherer sanktionieren, der hat noch nie einen Gerichtssaal von innen gesehen.

(Beifall bei der FDP)

Ich kenne einen Steuerberater, der sich im Fall eines Fahrverbots schlicht von einem Azubi seiner Kanzlei im Porsche durch die Gegend fahren lässt. Das mag für den Azubi wegen des Porsches recht angenehm sein, aber eine treffsichere Sanktion, meine Damen und Herren, sieht jedenfalls anders aus.

Ich kann auch das Argument nicht nachvollziehen, wonach sich insbesondere wohlhabende Menschen angeblich von einer Geldstrafe nicht beeindrucken lassen. Bei einem Höchstsatz von 360 Tagessätzen zu je 30 000 Euro, also einer Summe von 10,8 Millionen Euro, sind eigentlich die meisten Menschen beeindruckt. Martin Winterkorn vielleicht nicht, aber die meisten Menschen.

Weitere Ungleichbehandlungen ergeben sich aus dem Wohnort des Täters, also ob der öffentliche Personennahverkehr genutzt werden kann, aus der jeweiligen beruflichen Situation und auch aus der familiären Situation. Ein Fahrverbot kann auch durchaus eine Familie betreffen. Mitglieder einer Familie ohne Fahrerlaubnis werden so ganz schnell in Mithaftung genommen, beispielsweise wenn Kinder nicht mehr zum Kindergarten oder zur Schule gefahren werden können oder gebrechliche Menschen nicht mehr zum Arzt. Im ländlich geprägten Bereich in Niedersachsen ist das durchaus ein Thema.

(Beifall bei der FDP)

Ich glaube auch nicht, dass die Androhung eines Fahrverbots Täter mehr abschreckt als eine mögliche Haftstrafe oder eine Geldstrafe. Wen eine Zeit hinter Gittern nicht beeindruckt, den wird auch das Fahren mit dem Bus nicht aus der Bahn werfen.

Ein weiteres Problem ist die Überprüfung, ob ein Fahrverbot überhaupt befolgt wird. Bei Geldstrafen oder verhängten Freiheitsstrafen ist das problemlos möglich. Ein missachtetes Fahrverbot fällt nur bei einer zufälligen Straßenverkehrskontrolle auf. Das wird übrigens auch in der Gesetzesbegründung ganz offen eingeräumt.

Auch im Jugendstrafrecht, meine Damen und Herren, ist diese Gesetzesänderung kontraproduktiv. Gerade dort steht der Erziehungsgedanke ganz weit vorne. Wenn allerdings der Zusammenhang zwischen der Sanktion und der Tat nicht mehr besteht, dann sinken auch die Akzeptanz und der erzieherische Effekt auf einen Jugendlichen.

(Beifall bei der FDP)

Ich glaube auch, meine Damen und Herren, dass die Gesetzesänderung für die Justiz einen deutlichen Mehraufwand bedeuten würde. Es muss nämlich ausgeforscht werden, wie sich ein Fahrverbot auf die persönlichen Lebensumstände des Betroffenen auswirkt. Zudem ist mit einer Zunahme von Rechtsmitteln zu rechnen. Am Ende können auch verminderte Einnahmen stehen, wenn Geldstrafen nicht mehr verhängt werden, weil Fahrverbote möglich sind. Das könnte auch gemeinnützige Vereine betreffen, die ja sehr oft von Geldauflagen profitieren.

(Jan-Christoph Oetjen [FDP]: So ist es!)

Es ist daher kein Wunder, meine Damen und Herren, dass diese Gesetzesänderung von so gut wie allen Fachverbänden abgelehnt wird.

(Beifall bei der FDP und Zustimmung bei den GRÜNEN)

Die FDP-Fraktion im Landtag von Schleswig-Holstein hat ebenfalls einen Antrag eingebracht, sich im Bundesrat gegen die Einführung des Fahrverbots als eigenständige Sanktion und gegen die Ausweitung des Fahrverbots als Nebenstrafe auszusprechen. Dieser Antrag wurde einstimmig, also mit den Stimmen der CDU, der Grünen und der SPD, verabschiedet.

(Helge Limburg [GRÜNE]: Und mit den Stimmen des SSW!)

Ich freue mich daher auch im Niedersächsischen Landtag auf eine einstimmige Abstimmung und Annahme dieses FDP-Antrags.

Vielen Dank.

(Beifall bei der FDP)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank, Herr Dr. Genthe. - Das Wort hat nun für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Herr Kollege Limburg. Bitte!

Helge Limburg (GRÜNE):

Vielen Dank. - Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Das Sanktionssystem im deutschen Strafrecht ist menschengemacht und deshalb natürlich auch von Menschen veränderbar. Das gegenwärtige Sanktionssystem mit der Freiheitsstrafe und der Geldstrafe und in der Tat möglichen Nebenstrafen genießt nicht die Ewigkeitgarantie des Grundgesetzes oder Ähnliches, sondern kann natürlich modifiziert werden.

Herr Dr. Genthe hat bereits darauf hingewiesen: Im Jugendstrafrecht haben wir bereits jetzt die Situation, dass es eine Vielzahl von Sanktionsmöglichkeiten und Auflagen gibt. Jugendrichterinnen und Jugendrichter haben die Möglichkeit, jugendlichen und heranwachsenden Straftätern ein ganz breites Spektrum von Auflagen aufzuerlegen. Insofern und vor diesem Hintergrund finde ich es ausdrücklich richtig, dass man auch über das Sanktionssystem im Erwachsenenstrafrecht immer wieder diskutiert.

In der Tat hat das gegenwärtige Sanktionssystem Schwächen. Herr Dr. Genthe, Sie haben gerade gesagt, eine Freiheitsstrafe oder eine Geldstrafe treffen jede und jeden gleich. Aber in der Tat haben Sie auch darauf hingewiesen: Der Tagessatz bei der Geldstrafe ist nach gegenwärtiger Rechtslage bei 30 000 Euro gedeckelt. Diese Deckelung führt dazu, dass in Wahrheit Gutverdienende - und Sie haben ja einen genannt; wir haben Gutverdienende, die selbst über eine 11-Millionen-Euro-Geldstrafe, die für uns alle hier wahrscheinlich astronomisch hoch klingt, nur müde lächeln würden - vom gegenwärtigen deutschen Sanktionssystem massiv bevorzugt werden - aus meiner Sicht ein absolut unhaltbarer Zustand in einem Rechtsstaat.

(Beifall bei den GRÜNEN - Miriam Staudte [GRÜNE]: Sehr richtig!)

Nun ist ergänzend auch das Fahrverbot als allgemeine Strafe, nicht nur als Nebenstrafe in der Debatte, und da gilt es in der Tat, sehr genau hinzuschauen und abzuwägen. Herr Dr. Genthe hat bereits darauf hingewiesen: Ein Fahrverbot trifft die Menschen sehr unterschiedlich. Selbst innerhalb einer Stadt ist je nach Wohnsituation, je nach persönlicher Lebenssituation das Ausweichen auf den ÖPNV oder auch auf Fahrräder, Herr Kollege Dr. Genthe, nicht immer möglich oder nicht immer angezeigt.

Aus meiner Sicht kann es einem Gericht nicht zugemutet werden, eine so intensive Erforschung des individuellen Mobilitätsverhaltens vorzunehmen, dass abgewogen werden kann, ob das Fahrverbot tatsächlich richtig trifft oder ob es nicht zu hart trifft. Auch das ist ein wichtiger Grundsatz im Strafrecht. Der Rechtsstaat darf ja auch nicht übermäßig strafen. Das heißt, wir wären in der Situation, dass man jeweils in eine sehr genaue Einzelfallprüfung eintreten müsste. Ich kann mir das nur sehr schwer vorstellen, liebe Kolleginnen und Kollegen.

Meine Damen und Herren, gleichwohl mag ich nicht ausschließen, dass es Fälle über die gegenwärtigen Fälle hinaus gibt, bei denen der Entzug der Fahrerlaubnis - beispielsweise weil die Benutzung von Fahrzeugen ein wesentlicher Teil einer Straftat ist, ohne dass die Voraussetzungen einer kompletten Einziehung des Autos oder eines begrenzten Fahrverbots vorliegen - sinnvoll sein kann.

Daneben müssen wir - dies finde ich viel wichtiger - in der Tat die Debatte darüber führen, wie wir gerade im Bereich der Bagatelldelikte zu einem differenzierten Sanktionsmechanismus kommen. Wir erleben gegenwärtig - um nur ein Beispiel zu nennen -, dass beim sogenannten Schwarzfahren sehr häufig Menschen, die aus sozial schlechten Verhältnissen kommen, direkt in die Ersatzfreiheitsstrafe gehen, weil sie einfach nicht in der Lage sind, eine Geldbuße zu bezahlen. Auch das kann für einen sozialen Rechtsstaat nicht richtig und nicht gewollt sein.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, in diesem Sinne und unter diesen Prämissen freue ich mich auf die Ausschussberatung. SPD und Grüne jedenfalls werden sich mit aller Entschlossenheit diesen ergebnisoffenen Beratungen widmen.

Vielen Dank.

(Beifall bei den GRÜNEN und bei der SPD)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank, Herr Kollege. - Nun spricht für die SPD-Fraktion Frau Kollegin Wahlmann. Bitte!

Kathrin Wahlmann (SPD):

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen von der FDP-Fraktion, wenn man sich Ihren Entschließungsantrag anschaut, dann muss man vor dem Hintergrund der nicht einmal ganz gefüllten Seite leider sagen: Daraus hätte man ein bisschen mehr machen können.

Das Thema ist aktuell. Es wird auf Bundesebene beraten. Der Verkehrsgerichtstag in Goslar hat sich letzte Woche aktuell damit befasst. Sämtliche Vereine, Verbände, Anwaltsvereinigungen, der Richterbund und die Polizei haben dazu Stellung genommen. Das Thema ist populär. Es erscheint einfach. So gut wie jeder hat eine Meinung dazu. Wenn man hier sitzt und alle wissen, dass man gleich zu diesem Thema spricht, wird man sowohl

von der einen als auch von der anderen Seite angesprochen, wie man das Ganze zu beurteilen habe. Das ist eine heiß umstrittene Sache. Warum also legen Sie nur so ein dünnes Gerippe von Entschließungsantrag vor?

Hintergrund des Antrags ist doch wohl ganz offensichtlich, dass Sie die Regierungsfractionen damit in eine Zwickmühle bringen wollen:

(Christian Calderone [CDU]: Bravo!)

Entscheiden wir uns gegen unseren Justizminister Heiko Maas, der ein sehr guter Justizminister ist?

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN - Helge Limburg [GRÜNE]: In der Tat! - Reinhold Hilbers [CDU]: Das, was Sie da vortragen, nennt man subjektive Wahrnehmung! - Gegenruf von Grant Hendrik Tonne [SPD]: Und das ausgerechnet von Ihnen, Herr Hilbers!)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Jetzt hat nur die Frau Kollegin Wahlmann das Wort. Bitte!

Kathrin Wahlmann (SPD):

Vielen Dank, Frau Präsidentin. - Entscheiden sich die Grünen anders als die Grünen auf Bundesebene, oder streiten wir uns untereinander? - Ich kann Ihnen versichern: Das werden wir nicht tun. Die rot-grünen Reihen waren in den letzten Jahren fest geschlossen, und sie werden auch fest geschlossen bleiben.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Frau Kollegin Wahlmann, lassen Sie eine Zwischenfrage des Kollegen Dr. Genthe zu?

Kathrin Wahlmann (SPD):

Bitte!

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Ja. - Bitte, Herr Dr. Genthe!

Dr. Marco Genthe (FDP):

Vielen Dank für diese Möglichkeit.

Frau Wahlmann, ich hatte eben gesagt, dass die SPD in Schleswig-Holstein einem Antrag, der noch

wesentlich kürzer war als der, den wir hier vorgelegt haben, zugestimmt hat.

(Heiterkeit)

Kathrin Wahlmann (SPD):

Dann beglückwünsche ich Sie zu Ihrem Antrag.

Dr. Marco Genthe (FDP):

Habe ich Sie jetzt richtig verstanden, dass Sie das in der Sache eigentlich richtig finden, aber diesen Antrag nur deswegen ablehnen werden, weil Sie die rot-grünen Reihen nicht aufmachen wollen?

(Beifall bei der FDP)

Kathrin Wahlmann (SPD):

Nein, das haben Sie nicht richtig verstanden. Ich komme nämlich jetzt zur Sache.

(Zurufe von der CDU: Ah!)

Es gibt durchaus gute Argumente für beide Seiten. Wir sind ja erst in der ersten Beratung.

Zu der einen Seite: Mit dem Fahrverbot als Nebenstrafe für Straftaten jeglicher Art will die Bundesregierung auch Täter erreichen, die sich von einer Geldstrafe allein nicht beeindrucken lassen. Ja, da gibt es tatsächlich den einen oder anderen Jungtäter, der die Strafe von Mama und Papa bezahlen lässt. Insbesondere Heranwachsende, die gerade erst den Führerschein gemacht haben und für die es auch wichtig ist, sich bei ihren Kumpels damit zu produzieren, trifft man mit einem Fahrverbot tatsächlich.

Es gibt einen kurzen Artikel in der *ZRP* 2010 von einem gewissen Herrn Busemann, der von einem Fahrverbot als Denkkettel oder Besinnungsmaßnahme spricht.

(Christian Calderone [CDU]: Guter Mann!)

Das ist auch nicht von der Hand zu weisen; denn einen Denkkettel verpasst man jungen Tätern mit einem Fahrverbot bestimmt. Ob sie dadurch allerdings zur Besinnung kommen, ist individuell sicherlich unterschiedlich. Aber das ist leider auch bei Geld- und Freiheitsstrafen so.

(Johanne Modder [SPD]: Das ist nicht nur bei Jugendlichen so!)

Die besonders reichen Straftäter, bei denen man davon ausgeht, dass sie sich durch eine Geldstrafe nicht beeindrucken lassen, trifft man mit dem Fahrverbot nicht. Denn wer sich schon von einer

Geldstrafe, bei der die Tagessatzhöhe 30 000 Euro beträgt - das sind insgesamt über 10 Millionen Euro, wenn man die Tagessatzhöhe hochrechnet -, nicht beeindruckt zeigt, wird sich wohl bei einem Fahrverbot ein Taxi oder auch einen Fahrer leisten können.

(Helge Limburg [GRÜNE]: Richtig!)

Was jedoch nicht zwangsläufig gegen ein Fahrverbot bei allgemeinen Straftaten spricht, sind der Stadt-Land-Bezug und die unterschiedliche Nutzung des Kfz. Natürlich sind Menschen unterschiedlich stark auf ihr Kraftfahrzeug angewiesen. Wer in der Stadt wohnt, kann öffentliche Verkehrsmittel benutzen. Wer auf dem Land wohnt, beruflich auf seinen Führerschein angewiesen ist oder gesundheitliche Einschränkungen hat, der braucht das Auto wesentlich stärker. Das ist so. Aber bei der Urteilsfindung hat das Gericht ohnehin genau abzuwägen, inwieweit die Strafe auf den Täter einwirkt und inwieweit sie zur Resozialisierung beiträgt. Wir haben ein sehr hohes Vertrauen in unsere Richterinnen und Richter, dass sie gut abwägen können, ob ein Täter aus Hannover-City vor ihnen steht oder einer aus dem schönen Osnabrücker Land, der eventuell stärker auf seinen Führerschein angewiesen ist.

Was für uns ebenfalls nicht gegen ein Fahrverbot bei allgemeinen Straftaten spricht, ist der fehlende Zusammenhang zwischen Straftat und Strafe. Wir sind nicht der Meinung, dass da ein Zusammenhang bestehen muss, dass sie unmittelbar miteinander verknüpft sein müssen; denn das Motto „Auge um Auge, Zahn und Zahn“ haben wir weit hinter uns gelassen.

Eine Geldstrafe wird nicht nur bei Eigentumsdelikten verhängt. Eine Freiheitsstrafe wird auch nicht nur bei Straftaten gegen die persönliche Freiheit verhängt. Ansonsten gäbe es gar keine Strafe, die man bei Drogendelikten, Körperverletzungen oder Straftaten gegen die sexuelle Selbstbestimmung verhängen könnte. Diese Delikte sind gute Beispiele dafür, dass man in einem modernen Rechtsstaat nicht unbedingt wollen kann, dass da ein direkter Zusammenhang besteht.

Es muss abschließend nicht nur eine Freiheitsstrafe und Geldstrafe geben. Theoretisch kann es auch andere Strafformen geben.

(Helge Limburg [GRÜNE]: Richtig!)

Sinnvoll wäre bei einigen Straftätern beispielsweise gemeinnützige Arbeit, weil es bei manchen durchaus förderlich wäre, ihnen eine Tagesstruktur

zu geben und sie überhaupt erst einmal an Arbeit zu gewöhnen.

(Helge Limburg [GRÜNE]: Genau! Sehr gut!)

Aber auch das sieht unser Strafgesetzbuch nicht vor.

Damit will ich sagen: Es muss nicht zwangsläufig bei den beiden Strafen, nämlich Freiheitsstrafe und Geldstrafe, bleiben. Es gibt auch andere denkbare Möglichkeiten.

Ob aber tatsächlich das Fahrverbot eine solche Möglichkeit sein muss, ist aus einem anderen Grund fragwürdig, den Herr Dr. Genthe eben schon genannt hat. Dagegen spricht nämlich, dass es sich hierbei um eine Spezialsanktion ausschließlich für Inhaber einer Fahrerlaubnis handelt.

(Helge Limburg [GRÜNE]: Richtig!)

Das kann zu einer bedenklichen Schieflage zwischen Straftätern mit und ohne Fahrerlaubnis führen. Der Gesetzentwurf geht nämlich davon aus, dass zukünftig in manchen Fällen von einer Freiheitsstrafe abgesehen werden kann, wenn allein eine Geldstrafe in Kombination mit einem Fahrverbot ausreicht, um auf den Täter einzuwirken. Das heißt, jemand, der eine Fahrerlaubnis hat, kann um eine Freiheitsstrafe drum herumkommen, ein Täter ohne Fahrerlaubnis aber nicht. Das ist meines Erachtens mit dem Gleichheitsgrundsatz nicht vereinbar. Auf gut Deutsch: Es ist ungerecht.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN sowie Zustimmung bei der FDP)

Außerdem: Warum soll es unbedingt ein Fahrverbot sein? Wenn man Straftäter dadurch bestrafen will, dass man sie in ihrer Fortbewegungsfreiheit einschränkt, warum dann nicht auch ein Verbot zum Fahrradfahren oder ein Verbot zum Nutzen öffentlicher Verkehrsmittel? - Dass es das Fahrverbot schon in einem anderen Zusammenhang gibt, kann allein kein Grund sein. Ist die Einschränkung der Fortbewegungsfreiheit überhaupt der richtige Weg, um einen Ladendieb zu bestrafen? - Ich glaube, das ist schwierig.

Sie sehen also: Man kann eine Menge Gründe dafür und eine Menge Gründe dagegen finden. Ich habe den Eindruck, dass quer durch alle Fraktionen jeder eine ganz persönliche Meinung dazu hat.

Wir sind ja erst in der ersten Beratung. Wir wollen mit Ihnen in einen Dialog treten und auch das Gespräch mit den Vereinen und Verbänden suchen. Ich freue mich auf interessante Diskussionen.

Vielen Dank.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank, Frau Kollegin. - Nun hat für die CDU-Fraktion Herr Kollege Calderone das Wort. Bitte!

Christian Calderone (CDU):

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Wie so oft ist die CDU in Niedersachsen auch bei dieser Frage Ihrer Zeit voraus.

(Lachen bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Bereits im Jahr 2010 forderte der damalige Justizminister Bernd Busemann, den Führerscheinentzug als eigenständige Sanktion bei allgemeiner Kriminalität einzuführen. Unterstützung erhielt Busemann seinerzeit vom Leiter des Kriminologischen Forschungsinstituts Niedersachsen, Christian Pfeiffer, vom geschätzten CDU-Innenpolitiker Wolfgang Bosbach und von Justizministern der Länder, auch sozialdemokratischer Prägung. Damals saß die FDP übrigens mit im niedersächsischen koalitionären Boot. Die SPD allerdings kritisierte die Initiative des Landesjustizministers als überflüssig und undurchdacht.

Ein paar Jahre später ist die Sozialdemokratie in dieser Frage wieder aufgewacht. Sie widmet sich in geradezu unwürdiger Weise auf Bundesebene in der Öffentlichkeit diesem Thema. SPD-Justizminister Maas kündigt einen Gesetzentwurf an, der den Führerscheinentzug als Strafmittel zulässt. Der nordrhein-westfälische SPD-Justizminister Kutschaty will Steuerbetrüger mit einem Fahrverbot bestrafen. Die wirre Begründung lautet - ich zitiere -:

„Wenn der Zahnarzt sechs Monate seinen Porsche stehen lassen muss, trifft ihn das viel mehr als eine Geldstrafe.“

SPD-Bundesfamilienministerin Schwesig ist der Meinung, der Führerscheinentzug könne säumige Familienväter dazu zwingen, ihren Unterhaltungspflichten nachzukommen. SPD-Ex-Vorsitzender Gabriel will Führerscheinentzug nur für Wohlhabende. Auch die SPD in Schleswig-Holstein hat sich posi-

tioniert, wie schon eben vom Kollegen Genthe angesprochen.

Meine Damen und Herren, bei so viel sozialdemokratischer Vielstimmigkeit fehlen jetzt nur noch SPD-Umweltministerin Hendricks, die natürlich den Führerscheinentzug bei Umweltvergehen fordern muss, es fehlt SPD-Sozialministerin Nahles, die sich vielleicht mit einem Beitrag zum Thema Rentenniveau und Höchststrafe in die Diskussion einbringt, und es fehlt die SPD-Außenministerin Zypries, bei der ich mir aber eine inhaltliche Positionierung aktuell gar nicht vorstellen kann.

(Helge Limburg [GRÜNE]: Wirtschaftsministerin! - Weitere Zurufe von der SPD - Christian Dürr [FDP]: Das ändert sich doch ständig!)

- Habe ich Umwelt gesagt? - Ich meine natürlich Wirtschaft.

Hier in Niedersachsen können wir - - -

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Liebe Kolleginnen und Kollegen, es ist jetzt aufgeklärt, welche Ressortzuständigkeit besteht, sodass Sie das hier nicht weiter diskutieren müssen. Herr Kollege Calderone fährt jetzt fort.

Christian Calderone (CDU):

Danke schön.

Hier in Niedersachsen können wir die wirren Zustände in dieser Frage noch weiter durchdeklinieren. Während sich die grüne Justizministerin bisher in der Öffentlichkeit eher negativ zum Führerscheinentzug als Strafmittel eingelassen hat, sagt der rote Innenminister in der gleichen rot-grünen Koalition: Führerschein weg für junge Straftäter!

Meine Damen und Herren, Sie sind Rot verwirrt und Rot-Grün erblindet - ich auch!

(Beifall bei der CDU)

Da ist es geradezu wohltuend, in den Koalitionsvertrag auf Bundesebene zu schauen, in dem auch der im Entschließungsantrag der FDP zitierte Satz steht:

„Um eine Alternative zur Freiheitsstrafe und eine Sanktion bei Personen zu schaffen, für die eine Geldstrafe kein fühlbares Übel darstellt, werden wir das Fahrverbot als eigenständige Sanktion im Erwachsenen- und Jugendstrafrecht einführen.“

Meine Damen, meine Herren, dieser Satz könnte in seiner Klarheit von einem Christdemokraten formuliert worden sein. Er zeigt das Ziel, und er zeigt den Grund.

(Beifall bei der CDU - Zurufe von der SPD)

Ein Satz ist allerdings nicht geeignet, um sich mit einem wie in vielen Fragen durchaus bestehenden Katalog von Pro- und Kontraargumenten auseinanderzusetzen. Die FDP trägt in ihrem Antrag einige unstrittig bestehende bedenkenswerte Kontrapositionen vor, insbesondere die Schwierigkeit bei der Überwachung der Strafe und härtere Auswirkungen je nach individueller Lebenssituation, insbesondere für Vielfahrer, Pendler und Bewohner des ländlichen Raums. Beide Argumente gelten im Übrigen heute bereits, wenn bei Verkehrsdelikten Fahrverbote verhängt werden.

Auf der anderen Seite ist die Auswirkung von Strafe auf das Individuum immer unterschiedlich; Kollegin Wahlmann hat darauf hingewiesen. Eine zur Bewährung ausgesetzte Haftstrafe mag im Zweifel keine Auswirkungen auf Leben und Verfassung des Verurteilten haben. Einem Wohlhabenden ist eine Geldstrafe im Zweifel eher egal. Eine Straftat kann im Zweifel dem einen den Arbeitsplatz kosten, der andere besitzt ihn erst gar nicht. Auch ein Fahrverbot belastet Menschen in unterschiedlicher Weise.

Mobilität kann schließlich nicht nur eine Notwendigkeit, sondern unstrittig auch Vergnügen und Statussymbol sein.

Es kommt also auch heute bereits darauf an, dass das Gericht die individuelle Lebenssituation und die Auswirkung von Strafe darauf mit in die Erwägungen einbezieht.

Vor diesem Hintergrund kann eine Erweiterung des Kataloges der Strafmittel tatsächlich der Richterin oder dem Richter bessere Möglichkeiten geben, auch heute existierende härtere oder mildere Folgen von Strafe noch besser auszutarieren, also die individuelle Gerechtigkeit von Strafe noch mehr in den Blick zu nehmen. Dass dies unseren Gerichten gelingt, ist zutiefst Überzeugung der CDU.

(Beifall bei der CDU)

Dass sogenannte verkehrsausschließende Maßnahmen jedenfalls Sanktionen sind, die in einer Mobilitätsgesellschaft spürbar zu sein scheinen, zeigt, dass gegen sie vor Gericht oft heftig gekämpft wird.

Mein Fazit: Die Aufnahme des Führerscheinentzuges als eigenständige Sanktion im Jugend- und Erwachsenenstrafrecht kann zu einer sinnvollen Erweiterung richterlicher Möglichkeiten und einer besseren Anpassung von Strafen an die Lebenswirklichkeit führen, jedenfalls wenn es gut gemacht ist.

Wie es gut gemacht werden kann und ob wir, was wahrscheinlich ist, um es tatsächlich gut zu machen, abwarten müssen, bis Heiko Maas nicht mehr Bundesjustizminister ist, können wir gerne im Fachausschuss im weiteren Verfahren diskutieren.

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der CDU - Widerspruch bei der SPD und bei den GRÜNEN - Helge Limburg [GRÜNE]: Wieso wollen Sie noch acht Jahre warten mit der Entscheidung? Das habe ich nicht verstanden! - Grant Hendrik Tonne [SPD]: Der Kollege Calderone richtet sich auf eine lange Wartezeit ein!)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank, Herr Kollege Calderone. - Für die Landesregierung hat nun Frau Justizministerin Niewisch-Lennartz das Wort. Bitte!

Antje Niewisch-Lennartz, Justizministerin:

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordnete! Der Entschließungsantrag der FDP gibt mir Gelegenheit, noch einmal zu dem Thema „Fahrverbot als eigenständige Sanktion“ zu sprechen. Vielen Dank dafür.

Ich stehe grundsätzlich Strafsanktionen neben Haft- und Geldstrafen, vor allem bei Bagatelldelicten, sehr positiv gegenüber. Die Einführung des Fahrverbotes als eigenständige Sanktion im Erwachsenen- und Jugendstrafrecht bei allen Straftaten begegnet allerdings Bedenken.

Ein Fahrverbot bei allen nicht verkehrsbezogenen Straftaten, Höchstdauer sechs Monate, birgt viele Risiken. Ob diese Risiken die Vorteile überwiegen, scheint mir sehr zweifelhaft zu sein. Die größte Gefahr wurde hier schon angesprochen, und zwar die ungleiche Wirkung dieser Strafe. Den einen Täter wird das Fahrverbot hart treffen, bei dem anderen wird es praktisch wirkungslos bleiben. Finanziell gut gestellte Menschen können sich Fahrdienste und Taxis leisten. Wer dagegen keinen Führerschein hat, auch weil er ihn sich bisher

vielleicht gar nicht leisten konnte, hat umgekehrt keine Möglichkeit, durch ein Fahrverbot eine Geld- oder Freiheitsstrafe abzuwenden. Das ist eine Ungleichheit, die kein Richter bei aller Anstrengung in der Abwägung vermeiden kann.

(Helge Limburg [GRÜNE]: Richtig!)

Wer in der Stadt wohnt - nehmen wir die Landeshauptstadt -, hat beste Voraussetzungen, den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen. Dann kann er ein solches Fahrverbot leicht verschmerzen. Lebt er jedoch im ländlichen Bereich, wird er von seinem Arbeitsplatz und von seinen sonstigen sozialen Kontakten abgeschnitten.

(Helge Limburg [GRÜNE]: Richtig! - Zuruf von der SPD: So ist es!)

Nicht nur das, sondern Dritte, vor allem auch Kinder, werden von der Sanktion erheblich mit betroffen: Wie kommen sie zum Fußballtraining, zur Musikschule, zum Geburtstag der besten Freundin?

(Helge Limburg [GRÜNE]: Richtig!)

Kinder sind häufig Sekundäröpfung von Straftaten ihrer Eltern. Wir sollten das nicht noch erhöhen.

(Beifall bei der SPD, bei den GRÜNEN und bei der CDU)

Unbestritten bietet aber die Erweiterung von Sanktionsmöglichkeiten neben Geld- und Freiheitsstrafen auch Chancen. Ich habe mich immer für die Flexibilisierung bei der Ahndung von Straftaten eingesetzt. Es muss dabei geprüft werden, wie wir Täter erreichen, die insbesondere von kurzen Freiheitsstrafen einfach nicht profitieren, die Gesellschaft aber eben auch nicht. Deswegen meine ich, dass das vermieden werden sollte.

Ich möchte hier aber ein weiteres Risiko ansprechen, das noch nicht diskutiert wurde. Es ist das erste Mal, dass wir ohne inhaltlichen Bezug zur Tat als originäre Strafe den Entzug einer hoheitlichen Erlaubnis in den Blick nehmen. Ich bin mir nicht sicher, ob wir damit nicht eine Tür aufmachen, die wir ansonsten nicht wieder zukriegten: Als eigenständige Sanktion den Entzug des Jagdscheins? Als eigenständige Sanktion den Entzug des Waffenscheins? Als eigenständige Sanktion den Entzug des Bootsführerscheins, des Flugscheins? - Dann sind wir auch nicht mehr weit weg von gewerblichen Erlaubnissen.

(Helge Limburg [GRÜNE]: Richtig!)

Ich halte das für einen Punkt, den man intensiv betrachten muss. Bei allem Interesse von mir persönlich an Alternativen zu Geld- und Haftstrafen, meine ich, sind das Dinge, die wir im Zuge Ihres Antrags intensiv betrachten und erörtern sollten, bevor wir uns endgültig für die oder die andere Seite entscheiden.

Vielen herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den GRÜNEN und Zustimmung bei der SPD)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank, Frau Ministerin. - Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor, sodass ich die Beratung schließen kann.

Ich komme zur Ausschussüberweisung.

Federführend soll der Ausschuss für Rechts- und Verfassungsfragen sein. Wer so beschließen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Sie haben es so beschlossen.

Ich rufe auf den

Tagesordnungspunkt 28:

Erste Beratung:

Lehrermangel in Niedersachsen: Daten zur Unterrichtsversorgung jetzt vorlegen! - Antrag der Fraktion der CDU - Drs. 17/7276

Zur Einbringung erteile ich das Wort Herrn Kollegen Seefried. Bitte, Herr Kollege!

Kai Seefried (CDU):

Vielen Dank. - Frau Präsidentin! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Wir sind von dieser Landesregierung ja schon viel gewohnt, vor allen Dingen vonseiten des Kultusministeriums. Aber gerade in diesen Tagen muss man sich wieder die Frage stellen: Was ist da eigentlich los im Niedersächsischen Kultusministerium?

(Zuruf von der CDU: So ist es! - Gerd Ludwig Will [SPD]: Sie sind da ahnungslos! Wir wissen es!)

Da werden am 18. August letzten Jahres die offiziellen Daten zur Unterrichtsversorgung erhoben, und heute - ein halbes Jahr später und zu einem Zeitpunkt, zu dem sogar schon das zweite Schulhalbjahr begonnen hat - ist dieses Ministerium immer noch nicht in der Lage, diese Daten offiziell vorzulegen.

Die letzten offiziellen Daten zur Unterrichtsversorgung, die Schüler, Eltern und Lehrkräfte in Niedersachsen kennen - das muss man sich einmal auf der Zunge zergehen lassen -, stammen aus dem Herbst 2015 und sind mittlerweile über anderthalb Jahre alt.

(Zurufe von der CDU: Nicht schlecht! - Unfassbar!)

Man kann heute feststellen: Wenn die Regierung mit der Vorlage dieser Daten so weitermacht, dann werden die Daten, auf die wir jetzt gerade warten, auch die letzten sein, die von der rot-grünen Landesregierung in Niedersachsen überhaupt vorgelegt werden.

(Beifall bei der CDU - Zurufe von der SPD und von den GRÜNEN - Glocke der Präsidentin)

Meine Damen und Herren, es ist tatsächlich lächerlich, was uns hier vorgelegt wird. Denn intransparenter geht es wirklich nicht. Ein Schelm, der etwas Böses dabei denkt, dass sich die Regierung nicht traut, diese Daten der Öffentlichkeit vorzulegen!

(Zustimmung bei der CDU)

Es wird deutlich, dass die Kultusministerin die wesentliche Aufgabe in ihrem Verantwortungsbereich, die Unterrichtsversorgung, nach wie vor nicht in den Griff bekommt.

Die Unterrichtsversorgung ist seit dem Regierungswechsel von 102 % auf jetzt gut 98 % gefallen. Um das noch einmal in Stunden zum Ausdruck zu bringen: Die Versorgung, die wir heute haben, bedeutet, dass in unseren allgemeinbildenden Schulen in Niedersachsen über 1 Million Unterrichtsstunden, die erteilt werden sollten, nicht erteilt werden können. 1 Million Unterrichtsstunden, die den Schülerinnen und Schülern in Niedersachsen vorenthalten werden!

Wie viel bräuchten wir eigentlich, um unsere berufsbildenden Schulen von heute rund 88 % auf 100 % zu bringen? - 29 500 Unterrichtsstunden werden dort benötigt. Das bedeutet, dass unseren berufsbildenden Schulen in Niedersachsen derzeit 1 180 Lehrerstellen fehlen. Das ist die Situation, die wir in unserem Bundesland haben.

All diese Zahlen kennen wir aber natürlich nicht, weil die Regierung so transparent ist, wie sie immer darstellt, und sie selber vorlegt, sondern weil wir sie alle nur mit entsprechenden Anfragen immer wieder herausarbeiten müssen. Hier im Land-

tag erleben wir nämlich das Gegenteil von Transparenz.

Hier im Landtag erleben wir immer wieder die Märchenstunde von Rot-Grün, wenn sich die Kultusministerin an dieses Rednerpult stellt und gebetsmühlenartig immer wieder behauptet, in Niedersachsen falle nicht eine einzige Stunde Pflichtunterricht aus.

Wir erleben das auch im Kultusausschuss, wenn die Kollegin Hamburg zu mir sagt: Nun hören Sie endlich auf mit dem Märchen vom Unterrichtsausfall!

So betrachtet Rot-Grün hier im Landtag die Situation. Das versteht da draußen in unseren Schulen aber niemand mehr, weil die Realität in Niedersachsen eine ganz andere ist.

(Beifall bei der CDU und bei der FDP)

Verehrte Kolleginnen und Kollegen, man kann den Vergleich ziehen, was es bedeuten würde, wenn unsere Fußballmannschaften so ausgestattet wären wie unsere Schulen im Bereich der Unterrichtsversorgung. Es ist ja immer ein bisschen schwierig mit den statistischen Werten.

Eine Versorgung von über 100 % bedeutet im Fußball: Zehn Mann sind auf dem Feld, ein Mann ist im Tor, und auf der Reservebank sitzt eine ganze Reihe von Spielern, die eingreifen können, wenn Unterstützung notwendig ist.

Wenn die Versorgung auf 100 % sinkt, sind immer noch zehn Mann auf dem Feld, und ist immer noch ein Mann im Tor, aber ich habe eben keinen mehr auf der Reservebank, der unterstützen kann.

Komme ich dann auf 98 %, dann habe ich noch neun Mann auf dem Platz und vielleicht in einer Halbzeit einen im Tor. Auf der Reservebank sitzt dann schon lange keiner mehr.

Komme ich aber in eine Situation, wie wir sie heute in unseren Schulen haben, dann habe ich nur noch acht Mann auf dem Platz und gar keinen mehr im Tor stehen. Eine solche Mannschaft kämpft nicht um den Aufstieg. Eine solche Mannschaft kämpft um den Abstieg.

(Helge Limburg [GRÜNE]: Gegen den Abstieg, wenn überhaupt, Sie Fußballexperte!)

Das ist die Situation unserer Landesregierung.

(Beifall bei der CDU und bei der FDP)

Meine Damen und Herren, diese Situation hat Folgen für unsere Schülerinnen und Schüler. Sie hat Folgen für die Eltern und die Familien. Ob das Rot-Grün jetzt wahrhaben will oder nicht: In Niedersachsen fällt reihenweise Unterricht aus, fällt reihenweise Pflichtunterricht aus.

Der Vater einer Grundschülerin hier aus Hannover hat in dieser Woche einen Fall geschildert: Jetzt zum Halbjahr konnten an der Grundschule seiner Tochter in drei Fächern keine Noten mehr vergeben werden, weil die Klasse in diesen drei Fächern nachweislich nicht von Lehrkräften unterrichtet und gebildet, sondern nur noch von pädagogischen Mitarbeitern betreut worden ist. - Das ist die Situation!

(Zurufe von der CDU)

Ein weiteres Beispiel, das allen schulpolitischen Sprechern in diesem Haus bekannt sein sollte - denn eine Elternvertreterin aus Bad Harzburg hat sich letzte Woche an die Sprecher aller Fraktionen gewandt und die Situation an der Gerhart-Hauptmann-Grundschule geschildert -:

(Heinrich Scholing [GRÜNE]: Das war vorletzte Woche!)

Diese Grundschule hat derzeit eine Unterrichtsversorgung von 64 %. Das war die Lage letzte Woche. Jetzt haben wir ein neues Halbjahr. Jetzt ist zum Halbjahr auch die stellvertretende Konrektorin versetzt worden, und an dieser Schule sind alle Förderstunden für Kinder mit Inklusionsbedarf ersatzlos gestrichen worden. - Auch das ist die Realität an den Schulen in Niedersachsen!

(Zurufe von der CDU: Was? - Unmöglich! - Das ist eine Bildungsoffensive!)

Meine Damen und Herren, der Kollege ruft es zu Recht: Hier wird immer davon geredet, dass es eine Bildungsoffensive geben sollte. Aber das Gegenteil ist der Fall. Die Situation, die wir erleben, ist hausgemacht. Sie liegt einzig und allein in der Verantwortung von SPD und Grünen und einzig und allein in der Verantwortung der Kultusministerin Heiligenstadt.

(Beifall bei der CDU - Heinrich Scholing [GRÜNE]: Ach so! - Julia Willie Hamburg [GRÜNE]: Wer hat denn die Lehrkräfte nicht ausgebildet, obwohl die GEW das schon 2011 angemahnt hat?)

Die Aneinanderreihung der Fehler, Herr Scholing, die diese Regierung seit dem Regierungswechsel gemacht hat, ist so offenkundig.

(Julia Willie Hamburg [GRÜNE]: Wer hat denn noch Ausbildungsplätze gestrichen?)

Gleich nach dem Regierungswechsel haben Sie erst einmal die Unterrichtsverpflichtung der Gymnasiallehrer erhöht, haben im Gegenzug aber keine neuen Lehrkräfte in Niedersachsen eingestellt.

(Julia Willie Hamburg [GRÜNE]: Sie wissen doch, dass das nicht stimmt!)

Ein Jahr später haben Sie vor Gericht verloren und haben dann den Lehrerberuf gar nicht mehr decken können.

Es gibt bei dieser Regierung keine konsequente Einstellungspolitik. Auch das muss man sich immer wieder vor Augen führen.

Was haben wir letztes Jahr in Bezug auf den Einstellungstermin zum Schuljahresbeginn erlebt? - Im Frühjahr werden die ersten Stellen ausgeschrieben. Im Juni schreibt die Regierung noch einmal 900 Stellen aus. Im August wundert sie sich, dass sie 500 davon nicht besetzen kann. Man muss kein Fachmann sein, um zu wissen, dass man Stellen, mit denen man so kurzfristig kommt, nicht besetzen kann.

(Julia Willie Hamburg [GRÜNE]: Sie hätten die Hände in den Schoß gelegt!)

Jetzt geht es weiter mit dem Wahnsinn, den wir gerade in diesen Tagen erleben. Zum Einstellungstermin 1. Februar sind an unseren Seminaren rund 700 Referendare mit gymnasialem Lehramt fertig geworden. Diese Lehrkräfte, die wir in Niedersachsen ausgebildet haben und die gute Qualifikationen mitbringen, könnten bei uns eingestellt werden. Diesen 700 fertigen Referendaren werden aber nur 360 Stellen an Gymnasien oder mit gymnasialem Lehramt angeboten, wobei die meisten Stellen auch noch für Grundschulen oder Gesamtschulen umgewidmet wurden. Die Gymnasien selbst bekommen nur 165 Stellen.

Ich will es ganz deutlich sagen: Der Vorsitzende des Philologenverbandes, der das als Skandal bezeichnet, oder der Verband der Elternräte an Gymnasien, der sagt, dass es unverantwortlich ist, was hier stattfindet, haben recht. Es ist ein Skandal, dass in der Situation, die wir haben, diese Regierung 340 Lehrer auf der Straße stehen las-

sen will. Wer kann denn noch begreifen, was hier in Niedersachsen passiert?

(Beifall bei der CDU und bei der FDP)

Und das passiert in einer Situation, in der wir 98 % Unterrichtsversorgung haben, in der 1 Million Stunden nicht erteilt werden können. Wir brauchen diese Lehrkräfte in unserem Bundesland. Wir können doch nicht so verrückt sein, die woanders hingehen zu lassen!

(Beifall bei der CDU und bei der FDP)

Beide Verbände, der Philologenverband und die Elternräte an Gymnasien, kritisieren zu Recht auch die Intransparenz bei der jetzigen Landesregierung. Diese Landesregierung von SPD und Grünen - ich sage es noch einmal - redet so viel von Transparenz. Sie ist es aber gerade gewesen, die den Halbjahresstatistiktermin zum Schulhalbjahr gleich nach dem Regierungswechsel abgeschafft hat. Dies geschah mit der Begründung, man hat jetzt eine tolle Software, die die Unterrichtsversorgung steuert und die genau steuert, wo man nachbessern und Lehrer einstellen muss. Es wurde damals gesagt, dass diese Software so toll ist, dass sie einem sogar ermöglicht, mehr oder weniger tagesaktuell zu schauen, wie an jeder Schule im Land die Lage ist, und man wisse dann ganz genau Bescheid. So toll sollte das sein! Heute sehen wir, man ist nicht einmal in der Lage, uns die Daten von vor einem halben Jahr vorzulegen.

(Martin Bäumer [CDU]: Die Hardware versagt!)

Ist das ein Irrsinn, der da stattfindet?

(Beifall bei der CDU und bei der FDP)

Vielleicht brauchen wir in diesem Landtag wieder ein Mittel, wie die CDU es in der Vergangenheit bereits ergriffen hat. Die Wenigsten wissen das, aber im Jahr 1975 hat die CDU einen Antrag auf die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses im Niedersächsischen Landtag zur Unterrichtsversorgung gestellt.

(Zurufe von der SPD und von den GRÜNEN: Wir zittern! Etwas ganz Neues! - Julia Willie Hamburg [GRÜNE]: Da haben Sie ja einiges zu tun!)

Ich glaube, davon sind wir nicht mehr weit entfernt, damit diese Landesregierung mit dem Verschleiern und Vertuschen endlich aufhört. Denn nichts anderes wird hier getan!

(Beifall bei der CDU und bei der FDP)

Meine Damen und Herren, um das mit einem weiteren Beispiel zu belegen: Es passt wirklich nicht zusammen, wie sich Rot-Grün immer hinstellt und von der neuen Transparenz redet. Da verkündet der Ministerpräsident in dieser Woche am Dienstag in einer Pressekonferenz das neue Informationsfreiheitsgesetz für Niedersachsen und die neue Form der Transparenz; so soll es zukünftig laufen. Hier erleben wir aber genau das Gegenteil. Das, was man der Öffentlichkeit nicht sagen will, wird einfach verschleiert und vertuscht. Das wird einfach nicht bekannt gemacht.

(Beifall bei der CDU und bei der FDP)

In unserem Antrag fordern wir daher, dass die Daten zur Unterrichtsversorgung unverzüglich nächste Woche vorgelegt werden. Das ist weit hinter allen Fristen, die wir aus der Vergangenheit kennen. Wir wollen endlich Klarheit haben.

In unserem Entschließungsantrag fordern wir, endlich ein Konzept zur Sicherung der Unterrichtsversorgung in Niedersachsen vorzulegen. Wir wissen nach wie vor nicht, wie das neue Abitur nach 13 Jahren im Jahr 2020/2021 mit Lehrkräften ausgestattet werden soll. Es fehlen 1 300 Lehrer. Das wissen wir schon heute, und diese Regierung trifft keine Vorsorge.

(Julia Willie Hamburg [GRÜNE]: Wer hat die Ausbildungsplätze abgebaut, Herr Seefried?)

Bei allen diesen Beispielen, meine Damen und Herren, wird eines eindeutig klar: Diese Landesregierung von SPD und Grünen hat wirklich nicht die geringste Absicht, unser Land Niedersachsen über das Jahr 2018 hinaus weiterzuregieren. Meine Damen und Herren, das ist vielleicht bei dieser schwierigen Situation, die wir haben, der einzige Lichtblick.

Vielen Dank.

(Starker Beifall bei der CDU und bei der FDP - Michael Höntsch [SPD]: Pfeifen im Walde!)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank, Herr Kollege Seefried. - Nun hat das Wort für die SPD-Fraktion Herr Kollege Strümpel. Bitte!

Uwe Strümpel (SPD):

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Von Ihnen, Herr Seefried, sind wir sehr viel ge-

wohnt. Sie sind von der Wahrheit weit entfernt. Das werde ich jetzt aufzeigen.

Es gibt immer wieder dieselbe Vorgehensweise der CDU, die Unterrichtsversorgung zu instrumentalisieren und dabei mit falschen Fakten zu arbeiten.

(Martin Bäumer [CDU]: Na!)

Sie schließen sich dabei wohl dem möglichen Unwort des Jahres an: alternative Fakten schaffen!

(Heiterkeit und Zustimmung bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Das Kultusministerium hat sicherlich gute Gründe dafür, dass die Ergebnisse der Statistik für die allgemeinbildenden Schulen und Berufsschulen im Februar vorliegen werden. Dann wird es Transparenz geben.

(Christian Grascha [FDP]: Reden Sie mal mit den Schülern! - Jörg Hillmer [CDU]: Welche Gründe sind denn das?)

- Ich will jetzt erst einmal zu Ende reden.

Die Lücke zwischen der Zahl ausgeschriebener Lehrerstellen und der Zahl der tatsächlichen Besetzungen wird immer kleiner.

(Zuruf von der CDU: Immer größer!)

Dadurch verbessert sich auch die Unterrichtsversorgung, da die Daten der Schulen zu Stellenbesetzungen ständig abgerufen werden. Es gibt allein 300 neue Quereinsteiger. Gerade erst gestern wurde in „Hallo Niedersachsen“ ein Beispiel dafür gezeigt.

Ihr Umgang mit den Vergleichen zur Unterrichtsversorgung - das habe ich Ihnen schon so oft gesagt - ist weder redlich noch in der Sache begründet. Sie haben immer noch keinen Grundkurs Statistik mit dem Themenschwerpunkt „Vergleichbarkeit von Daten“ belegt. Das sollten Sie aber tun!

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN - Julia Willie Hamburg [GRÜNE]: Gerade als schulpolitischer Sprecher!)

Aus wahltaktischen Überlegungen wollen Sie den Menschen Katastrophen einreden,

(Christian Grascha [FDP]: Sie sollten mal mit den Schülern reden!)

die der Wirklichkeit in keiner Weise entsprechen: Sie wollen alternative Fakten schaffen.

(Zuruf von der CDU: Kommen Sie doch mal mit an die Schule! - Unruhe - Glocke der Präsidentin)

- Oh, das müssen Sie mir nicht sagen. In unserem Bereich gibt es überhaupt keine Klagen über die Unterrichtsversorgung.

(Zurufe von der CDU: Oh! Nein!)

Und es gibt die Einsicht, dass wir vor besonderen Herausforderungen stehen. Die hätten Sie genauso!

(Zuruf von der FDP: Natürlich! Ja!)

Immer wieder haben wir Ihnen erklärt, dass die verschiedenen Daten zur statistischen Unterrichtsversorgung nie vergleichbar sind und nie vergleichbar waren.

(Christian Grascha [FDP]: Immer sind die anderen schuld! - Julia Willie Hamburg [GRÜNE]: Allein schon, weil Sie die so oft geändert haben! Sie haben Ihre eigenen Zahlen geschönt!)

Das wissen auch Sie. Manche von Ihnen geben das im Hintergrund zu. Aber Sie wollen instrumentalisieren und den Menschen etwas Falsches einreden.

(Martin Bäumer [CDU]: Dann legen Sie die Zahlen doch vor!)

- Die kommen doch! Warten Sie's doch ab! Dann können Sie Ihr Getöse noch einmal machen.

(Martin Bäumer [CDU]: Das ist dann aber zu spät!)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Herr Kollege Strümpel, Sie müssen auf die Zwischenrufe nicht eingehen.

(Zuruf von der CDU: Kann er aber!)

Uwe Strümpel (SPD):

Unter Gerhard Schröder und Sigmar Gabriel gab es nicht die schlechteste Unterrichtsversorgung.

(Christian Grascha [FDP]: Sie sind auf dem Weg, dass das noch schlechter wird!)

Sie haben zum Schuljahr 2004/2005 die Statistik von der schüler- zur klassenbezogenen Berechnung unter Kürzung von Zusatzbedarfen so geändert, dass aus 98 % plötzlich - das konnte ich an der eigenen Schule nachrechnen - 102 % wurden.

(Julia Willie Hamburg [GRÜNE]: Ach, so macht Schwarz-Gelb das! - Zurufe von der CDU)

Ja, und welche Auswirkung hatte das? Ganz viele waren bei mir und wollten eingestellt werden. Lehrer konnten nicht eingestellt werden,

(Julia Willie Hamburg [GRÜNE]: Ach nein!)

sondern mussten ein oder zwei Jahre warten, bis sie wieder eine Chance hatten. Hätten Sie diese damals eingestellt, wäre es heute besser.

(Zustimmung bei der SPD - Christian Grascha [FDP]: Sie haben unter Gerhard Schröder gar keine Lehrer eingestellt! Das ist die Unwahrheit! Reine Legendenbildung! - Weitere Zurufe von der CDU)

- Ich warte, bis ich weiterreden kann.

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir fahren erst fort, wenn wieder Ruhe eingekehrt ist.

Uwe Strümpel (SPD):

Zweitens. Die heutigen Sollstundenzahlen liegen durch den qualitativen Ausbau der Schulen deutlich höher. Das haben Sie vergessen, Herr Seefried. Es kommt nicht nur auf die Unterrichtsversorgung an, sondern auch auf die Qualität der Mannschaft. Auch die Qualität der Mannschaft ist wichtig!

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Wenn Sie lauter Luschen aufstellen, wird gar nichts daraus.

(Zuruf von Martin Bäumer [CDU])

- Können Sie sich mal ein bisschen zurückhalten?

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Herr Kollege Bäumer!

(Uwe Strümpel [SPD]: Auch Toleranz ist wichtig!)

Herr Kollege Strümpel!

Uwe Strümpel (SPD):

Zum Beispiel durch die Verdreifachung der Ganztagsangebote,

(Julia Willie Hamburg [GRÜNE]: Ihre Ganztagschule light vergessen Sie bei der CDU auch immer wieder!)

durch die außerordentliche Steigerung der Zahl der Sprachlernklassen von ca. 60 zu Ihrer Zeit auf ca. 600 und durch deutlich mehr Stunden für die Inklusion. Die Differenz: 540 Sprachlernklassen! Rechnen Sie mal für einen Bedarf von 26 bzw. 30 Stunden aus, wie viele Lehrer dafür erforderlich sind!

Ich bin mir ganz sicher: Mit der Basis der Sollstunden aus Ihrer Regierungszeit würden wir die Prozente der alten Landesregierung locker erreichen.

(Zustimmung bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Die prozentuale Unterrichtsversorgung ist in den verschiedenen Bundesländern, Herr Försterling, in keiner Weise vergleichbar, weil auch die Berechnungsgrundlagen zum Soll unterschiedlich sind. Ich habe mir das für Hessen angeschaut: Dort wird ganz anders gerechnet. Sie müssten eine Kommission gründen, die Sollstundendaten für ganz Deutschland auf eine Ebene bringen und dann die Iststunden einpflegen. Das ist ein Massenaufwand, den niemand betreibt. Nichts ist vergleichbar!

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Wir stehen, das ist sicher, kurzfristig vor großen Herausforderungen. 36 000 Kinder mehr in den niedersächsischen Schulen waren nicht voraussehbar. Der Lehrermangel ist in anderen Bundesländern wie Bayern genauso gegeben. Dazu habe ich Ihnen im vorigen Plenarabschnitt ein Zitat vorgehalten. Dort wird dasselbe Spiel gemacht.

(Christian Grascha [FDP]: Sie bezeichnen das als Spiel?)

Bei Ihnen gilt für kreative Vorschläge: Fehlanzeige! Keine Alternativen!

Wenn ich so oberflächlich wie Sie wäre, könnte ich Ihnen vorwerfen, dass Sie mit der Lehrerausbildung mit deutlich mehr Ausbildungskapazitäten in Ihrer Regierungszeit total versagt haben.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Aber das will ich Ihnen nicht anlasten. Bleiben Sie redlich. Deutlich mehr Studenten nehmen nun wieder ein Lehramtsstudium an unseren Unis und Hochschulen auf. Besonders der Aufbau der Zahl der Förderlehrer ist zu nennen.

Übrigens, Sie wollten die Studiengebühren beibehalten. Damit hätten Sie weitere Blockaden für die Aufnahme eines Studiums zum Lehramt belassen. Gut, dass wir die Studiengebühren abgeschafft haben. Sonst wären die Probleme noch größer!

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Ach ja: Ihr neuer Landesvorsitzender Althusmann

(Christian Grascha [FDP]: Damals fand noch Unterricht statt!)

hat einen alternativen Vorschlag zur Verbesserung der Unterrichtsversorgung gemacht.

(Zuruf von der CDU: Dann zitieren Sie ihn aber auch richtig!)

- Ich zitiere ihn richtig.

Fair ist, dass er anerkennt, dass es zu wenige Lehrer auf dem Markt gibt. Völlig destruktiv ist aber sein Lösungsvorschlag: Er möchte die Zahl der Anrechnungsstunden reduzieren. Das bedeutet eine Arbeitszeitverlängerung für die Lehrkräfte aller Schulformen. Mit den Anrechnungsstunden wird ein pädagogisch sinnvoller Bezug von Lehrerinnen und Lehrern zur Schule und vor allem zu den Schülerinnen und Schülern hergestellt. Das sind pädagogische Maßnahmen, die sinnvoll sind. Mit diesen Maßnahmen kann man auch die Arbeit von Lehrern anerkennen, die das besonders verdient haben.

Sagen Sie, wo Sie kürzen wollen! Bei den Koordinatoren? Bei den didaktischen Leitungen? Bei den Schulleitern? Bei den Fachbereichsleitern? Bei der Referendarbetreuung? Bei den Mobilitätsbeauftragten usw.? - Ein Outsourcen, Herr Seefried, ist nicht möglich.

Achtung! Die CDU kündigt Arbeitszeitverlängerungen für alle Lehrkräfte - in allen Schulformen - an! Achtung! - Mal sehen, ob Sie das Wahlversprechen einhalten.

(Beifall bei der SPD)

Wir diskutieren über Entlastungen. Mit der CDU bekommen wir eine Arbeitsbelastung für Lehrkräfte.

Fazit: Sie verdrängen die Realität durch das bewusste Weglassen von Kenntnissen im Umgang mit statistischen Daten. Alternative Fakten! Das ist durchschaubar. Das lassen wir nicht durchgehen. Wir haben nicht die schlechteste Unterrichtsver-

sorgung aller Zeiten, sondern die schlechteste Opposition aller Zeiten.

(Lebhafter Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank, Herr Kollege Strümpel. - Wir fahren nun fort. Das Wort für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hat Herr Kollege Scholing.

Heinrich Scholing (GRÜNE):

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Die Veröffentlichung der Daten zur Unterrichtsversorgung verzögert sich. Sie bedarf noch weiterer Plausibilitätsprüfungen. Das ist ein ganz normaler Vorgang - Empirie, Statistik, erstes Semester! Ich bin übrigens dankbar, dass die Daten nicht veröffentlicht werden, wenn sie noch nicht plausibel sind; dann sind sie nämlich nicht korrekt.

(Zustimmung bei den GRÜNEN und bei der SPD - Zuruf von der CDU: Das ist doch nicht transparent!)

- Ja, aber - - -

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Herr Kollege Scholing, lassen Sie eine Frage des Kollegen Seefried zu?

Heinrich Scholing (GRÜNE):

Nein.

(Unruhe)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Dann fahren Sie bitte fort. - Und ich darf um etwas mehr Ruhe im Plenarsaal bitten.

Heinrich Scholing (GRÜNE):

Es würde der Debatte sicherlich nicht helfen, wenn wir heute Daten veröffentlichen, von denen wir morgen feststellen, dass sie nicht stimmen.

(Jörg Hillmer [CDU]: Ihnen würde das nicht helfen!)

Das ist übrigens ein ganz normaler Vorgang. So weit, so einfach.

(Jens Nacke [CDU]: Ein standardisiertes Verfahren? - Ulf Thiele [CDU]: Herr Ausschussvorsitzender!)

Glaubt eigentlich irgendjemand hier im Haus - irgendjemand? -, dass dieses Kultusministerium,

dass diese Kultusministerin die Daten verheimlichen möchte?

(Zurufe von der CDU und von der FDP: Ja! - Alle Abgeordneten der CDU zeigen dies durch Handaufheben an - Unruhe)

- Schön gemeldet! Was für ein - - - Aber ich bleibe parlamentarisch.

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Das tun wir hier alle.

Heinrich Scholing (GRÜNE):

Ich wäre jetzt geneigt, unparlamentarisch zu werden.

(Starker Beifall bei der CDU - Zurufe von der CDU: Jawohl! - Christian Dürr [FDP]: Das glauben wir alle!)

- Nein, so ist es nicht. - Vielen Dank für diesen - - -

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Einen Moment, bitte, Herr Kollege!

(Zuruf von Jens Nacke [CDU])

Jetzt bitte wieder etwas Ruhe im Plenarsaal, Herr Kollege Nacke!

(Jens Nacke [CDU]: Auch Ihre Leute glauben das bald!)

Heinrich Scholing (GRÜNE):

Die heimliche Absicht hinter meiner Frage war, endlich mal Applaus - und zwar einen so schönen Applaus - von der rechten Seite des Hauses zu bekommen. Vielen Dank dafür!

(Beifall bei den GRÜNEN - Beifall bei der CDU - Zustimmung bei der SPD - Helge Limburg [GRÜNE]: Unserer ist doch viel schöner!)

Kommen wir zum Ernst der Situation zurück. - Nein, das ist nicht der Grund. Das ist übrigens auch nicht der Grund für diesen Antrag. Der Antrag hat einen ganz einfachen Grund: Auch am 3. Februar 2017 soll mit diesem Thema ein bisschen Wahlkampf gemacht werden. Dem Thema soll ja bitte nicht die Luft ausgehen. Das ist der Hintergrund dieses Antrages, den wir hier beraten.

(Jörg Hillmer [CDU]: Sie können die Zahlen doch nicht bis zum Wahlkampf verschweigen! Sie müssen Sie jetzt langsam mal vorlegen! - Gegenruf von

Julia Willie Hamburg [GRÜNE]: Das wird doch auch gar nicht passieren, Herr Hillmer!

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Frau Kollegin Hamburg, Herr Kollege Hillmer, Sie können sich gerne im Anschluss zu Wort melden, aber jetzt hat Herr Kollege Scholing das Wort.

Heinrich Scholing (GRÜNE):

Bei jeder sich bietenden Gelegenheit weist das Kultusministerium, weist die Landesregierung, weisen Rot und Grün darauf hin, dass das Thema von hoher Bedeutung ist. Stellen wurden im benötigten Umfang ausgeschrieben. Wir haben einen 18-Punkte-Plan vorgelegt, der helfen kann, die Situation zu entschärfen.

(Jens Nacke [CDU]: Alles standardisierte Verfahren!)

Und schließlich werden die Daten etwas zeigen - das wissen wir jetzt schon -: Ja, wir haben Probleme, alle Stellen zu besetzen.

(Frank Oesterhelweg [CDU]: Sie haben es verweigert, das ist alles!)

Das werden die Daten zeigen. Die Daten werden zeigen, dass wir keine 100-prozentige Unterrichtsversorgung haben. Aber es gibt durchaus positive Hinweise. Von den Einstellungsermächtigungen zum 1. Februar 2017 sind von 1 300 Stellen 1 100 besetzt. Das ist ein gutes Zeichen. Wir sind auf einem guten Weg.

(Beifall bei den GRÜNEN und bei der SPD - Julia Willie Hamburg [GRÜNE]: Und wer hat denn damals die Ausbildungsplätze gestrichen? - Gegenruf von Jörg Bode [FDP]: Wir garantiert nicht!)

Wenn wir uns die Daten dann schließlich genau angucken, werden wir übrigens noch Weiteres feststellen. Wir werden feststellen, dass die Daten zeigen, dass wir Qualitätsverbesserungen in den niedersächsischen Schulen auf den Weg gebracht haben. Das werden die Daten zeigen im Hinblick auf Ganztagsbeschulung. Das werden die Daten zeigen im Hinblick auf Inklusion. Das werden die Daten zeigen im Hinblick auf die Zahlen, die für den Bereich „Beratung und Unterstützung“ zur Verfügung gestellt werden.

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Herr Kollege Scholing, lassen Sie eine Frage der Kollegin Pieper zu?

Heinrich Scholing (GRÜNE):

Nein.

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Dann fahren Sie bitte fort.

Heinrich Scholing (GRÜNE):

Auch das ist ein Beitrag zur Steigerung der Qualität von Schule.

Unterrichtsversorgung ist gewiss ein wichtiger Aspekt. Das muss man nicht immer gebetsmühlenartig wiederholen; das wissen wir. Aber zur Qualität von Schule gehört im Übrigen noch viel mehr, und auch das wird Teil der Statistik sein, wenn sie veröffentlicht wird. Aber um das zu erkennen, muss man einen Begriff von Qualität haben, meine Damen und Herren, und ich habe immer wieder erhebliche Zweifel, ob die Opposition wirklich einen Begriff von guter Schule hat.

Vielen Dank.

(Beifall bei den GRÜNEN und bei der SPD)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Herr Kollege Scholing, bevor Sie zu Ihrem Platz gehen: Lassen Sie eine Frage des Kollegen Hillmer zu?

Heinrich Scholing (GRÜNE):

Ja.

(Heiner Schönecke [CDU]: Ach, Herr Hillmer darf? Das ist wohl die Uelzener Connection!)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Bitte, Herr Kollege!

Jörg Hillmer (CDU):

Herr Kollege Scholing, Sie haben eben gesagt, die Zahlen werden gut sein. Deshalb die schlichte Frage an Sie: Kennen Sie die Zahlen bereits, wenn Sie sie schon jetzt einschätzen und beurteilen können?

(Christian Dürr [FDP]: Ja, das ist interessant!)

Heinrich Scholing (GRÜNE):

Nein, das habe ich nicht gesagt. Herr Hillmer, da muss ich Sie korrigieren. Aber erst einmal vielen Dank für die Frage, Herr Kollege. Zeit für Höflichkeiten muss sein.

(Heiterkeit - Zustimmung bei den GRÜNEN)

Ich habe gesagt, Herr Hillmer, dass die Zahlen zeigen werden, dass wir im Bereich der Unterrichtsversorgung Herausforderungen haben. Wir werden keine 100 % haben. Das ist hier auch schon häufig genug thematisiert worden. Es ist auch häufig genug thematisiert worden, dass die Zahlen in etwa bei 98 % liegen werden. Insofern braucht man kein Spökenkieker zu sein, sondern man muss hin und wieder den Ausführungen hier im Landtag zuhören.

(Jörg Hillmer [CDU]: Kennen Sie die Zahlen?)

Vielen Dank.

(Beifall bei den GRÜNEN und bei der SPD)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Herr Kollege Scholing, es gibt nun eine Kurzintervention des Kollegen Seefried auf Ihre Rede. Bitte!

Kai Seefried (CDU):

Vielen Dank, Frau Präsidentin. - Herr Scholing, ich war schon ein wenig enttäuscht, dass Sie meine Frage nicht beantworten und Herrn Hillmers schon. Das müssen Sie mir noch erklären.

(Zurufe von der SPD und von den GRÜNEN: Oh! - Heinrich Scholing [GRÜNE]: Das ist regional bedingt!)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Liebe Kolleginnen und Kollegen, das klären Sie bitte später. Das muss nicht jetzt hier im Plenum geklärt werden.

Kai Seefried (CDU):

Es ist schade, dass das jetzt Redezeit kostet. Das klären wir wirklich später. Aber jetzt stelle ich meine Frage in dieser Kurzintervention.

Herr Kollege Scholing, Sie haben dargestellt und immer wiederholt, dass es ein ganz normaler Vorgang sei, der derzeit stattfindet, dass die Daten bis heute noch nicht vorlägen. Daher meine ganz einfache Frage: Hat es das im Verlauf der letzten 10

bis 20 Jahre in Niedersachsen gegeben, dass ein halbes Jahr später die Daten nicht vorgelegen haben?

Wir stellen jedes Jahr diese Anfragen, und jedes Jahr schreibt die Landesregierung in den schriftlichen Antworten an die CDU: Regt euch nicht so auf, auch die frühere Regierung unter CDU und FDP hat die Daten immer in der ersten Januarwoche geliefert. - In der ersten Januarwoche! Ich will nur sagen, wir haben jetzt die erste Februarwoche. Ich halte das für einen großen Unterschied in Hinblick auf die Auswertung dieser Daten und der Darstellung. Insofern stelle ich die einfache Frage: Hat es das aus Ihrer Sicht so schon einmal gegeben?

Dann fand ich es schon interessant, das man gestern in der Debatte zur frühkindlichen Bildung versucht hat, mit Schulpolitik zu argumentieren, als man wusste, dass man dort aus Sicht von Rot-Grün keine Antworten mehr hat und das Nichtstun verteidigen sollte und musste. Und heute, wo es um die Vorkommnisse in der Schulpolitik geht, holen Sie dann das Thema Studiengebühren hervor, um sich wieder irgendwie davonzustehlen. Immer wieder wird versucht, mit einer neuen Argumentation über die eigenen Fehler hinwegzutäuschen.

Als Sie die Frage, wer denn hier glaubt, dass man die Daten wirklich nicht veröffentlichen will, dass man etwas verheimlichen möchte, so rhetorisch stellten, war es schon offensichtlich - das fiel auf -:

(Julia Willie Hamburg [GRÜNE]: Was bringt uns das denn? Davon hätten wir doch gar nichts!)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Letzter Satz, Herr Kollege Seefried!

Kai Seefried (CDU):

Man konnte bei den Kollegen von SPD und Grünen gut beobachten, dass sie sich auch melden wollten.

(Beifall bei der CDU und bei der FDP)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank. - Herr Kollege Scholing antwortet Ihnen.

(Jens Nacke [CDU]: Der Unterschied ist nur: Wir glauben das, und die wissen das!)

Heinrich Scholing (GRÜNE):

Soll ich auf die Kurzintervention antworten, oder möchten Sie das für mich machen?

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Das ist entschieden: Sie, Herr Scholing.

Heinrich Scholing (GRÜNE):

Gut, dann mache ich es.

(Reinhold Hilbers [CDU]: Wir würden schon gerne, aber wir wissen ja um die Geschäftsordnung! - Frank Oesterhelweg [CDU]: Wir wollen Nacke hören!)

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Ich komme zu Teil eins der Frage, nämlich ob es so etwas früher gegeben hat. Ich spreche jetzt einmal aus der Sicht der Basis: Ich habe diese Statistik 18-mal bzw. - zu dem Zeitpunkt war das zweimal im Jahr - 36-mal erstellt. Auch dabei findet natürlich immer eine Plausibilitätsprüfung statt. Es kommt immer darauf an, dass am Ende ein Punkt von Rot auf Grün gestellt wird. Das erreicht man, indem man Plausibilität herstellt. Was meinen Sie, was für ein schwieriges Unterfangen das jeweils war! Denn - das ist bekannt - das Instrument inzwischen ist durchaus ein sehr komplexes, das immer wieder neu überarbeitet werden muss. Es musste immer wieder überprüft werden, und es hat immer wieder zu Unzufriedenheit geführt.

Jetzt ist es auf der Ebene der landesweiten Auswertung zu Problemen gekommen. Ich suche hier nicht nach den Verantwortlichen, aber ich möchte feststellen: Das ist der schlichte Grund, aus dem die Daten heute nicht veröffentlicht werden.

(Zustimmung bei den GRÜNEN und bei der SPD - Zuruf von Ulf Thiele [CDU] - Weitere Zurufe von der CDU - Glocke der Präsidentin)

- Meine Damen und Herren, die Kurzintervention zielte darauf ab, dass ich hier antworte. Bitte nicht immer reinrätschen!

(Zustimmung von Helge Limburg [GRÜNE] - Ulf Thiele [CDU]: Machen Sie sich doch nicht zum Schönredner!)

Dann zu der Frage: Verheimlicht das Kultusministerium etwas? Glauben Sie denn - - -

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Herr Kollege Scholing, Ihre Redezeit wird angehalten. - Herr Kollege Thiele, es ist wirklich schwierig, bei der Lautstärke der Zwischenrufe der Debatte zu folgen. Ich bitte um Ruhe!

Heinrich Scholing (GRÜNE):

Wenn ich hier in meiner Schule wäre, würde ich jetzt in Erwägung ziehen, zu einem sehr unpädagogischen Mittel zu greifen und bei jemandem zu Hause anzurufen und zu sagen: Holen Sie den mal ab; das geht heute nicht mehr. - Also wirklich!

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Auch das ist nicht notwendig.

Heinrich Scholing (GRÜNE):

Jetzt ist aber auch mal Schluss, Herr Thiele!

(Beifall bei den GRÜNEN und bei der SPD - Jens Nacke [CDU]: Wer anderer Meinung ist, soll weg! Das ist rot-grüne Politik!)

- Nein, das hat mit anderer Meinung nichts zu tun!

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Herr Kollege Scholing, ich greife jetzt ein. Ihre Redezeit ist zu Ende.

(Die Präsidentin schaltet dem Redner das Mikrofon ab - Heinrich Scholing [GRÜNE]: Das hat was damit zu tun, wie man hier miteinander umgeht! - Jens Nacke [CDU]: Wer anderer Meinung ist, soll weg hier!)

- Herr Kollege Nacke! - Die Redezeit ist zu Ende.

(Beifall bei den GRÜNEN und bei der SPD - Zurufe von der CDU)

Liebe Kollegen und Kolleginnen, ich werde keinen Tumult im Plenarsaal zulassen. Entweder führen wir die Debatte jetzt geordnet fort, oder wir unterbrechen die Sitzung. Sie haben die Wahl. - Vielen Dank.

Jetzt hat das Wort Herr Kollege Försterling, FDP-Fraktion. Bitte!

Björn Försterling (FDP):

Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es ist tatsächlich ein starkes Stück, dass die Daten zur Unterrichtsversorgung von der Landesregierung bis heute noch nicht vorgelegt worden sind. In der Tat wurden sie noch nie so spät

vorgelegt. Und das hat auch einen gewissen Grund.

Man erhebt die Daten zu Beginn dieses Schuljahres. Am 18. August 2016 sollten die Schulen die Daten melden. Das haben die Schulen auch getan. Seitdem werden diese Daten angeblich auf Plausibilität geprüft. Dabei hat der Kollege Scholing eben gerade gesagt, man habe das izn-Stabil-Prognosemodul so verbessert, dass es viel leichter zu bedienen ist. Man hat also anscheinend Zweifel an der Kompetenz der Schulleitungen in Niedersachsen, dieses Modul zu bedienen, ansonsten würde man ja nicht über ein halbes Jahr lang prüfen.

(Beifall bei der FDP und bei der CDU)

Natürlich hat es einen guten Grund, dass die Daten nicht veröffentlicht werden. Diesen guten Grund erleben die Schülerinnen und Schüler, die Eltern und die Lehrer jeden Tag aufs Neue in Niedersachsens Schulen, nämlich den massiven Unterrichtsausfall, den diese rot-grüne Landesregierung nicht eingestehen will, den die Eltern und die Schüler aber jeden Tag aufs Neue erleben müssen, meine sehr geehrten Damen und Herren.

(Beifall bei der FDP und bei der CDU -
Julia Willie Hamburg [GRÜNE]: Was hätten wir denn davon?)

Jetzt könnte man der Ministerin eigentlich gratulieren; denn sie hat sich durch das Zurückhalten dieser Daten in ein neues Schulhalbjahr gerettet. Damit steht fest: Wenn sie irgendwann Ende Februar die Daten zur Unterrichtsversorgung zum Stichtag 18. August 2016 veröffentlichen wird, dann wird sie zu der schlechten Unterrichtsversorgung den Nebensatz beifügen: „Aber das sind die Daten vom Beginn des Schuljahres, aus dem ersten Halbjahr; für das zweite Halbjahr haben wir eine erfolgreiche Einstellungsrunde durchgeführt. Diese Zahlen entsprechen so gar nicht mehr der Realität in Niedersachsens Schulen.“

Es war die Strategie der Ministerin: die Herausgabe der Daten zur Unterrichtsversorgung so lange hinauszuzögern, bis sie diese Sätze zur Rechtfertigung ihrer miserablen Politik beifügen kann, meine sehr geehrten Damen und Herren.

(Beifall bei der FDP und bei der CDU)

Der CDU-Antrag reicht doch aber noch wesentlich weiter. Er beschäftigt sich nämlich auch mit der Frage, wie man in diesem Ministerium eigentlich Personalplanung macht. Natürlich muss sich die Kultusministerin fragen lassen: Wie machen Sie

eigentlich Personalplanung? Wie haben Sie die Stellen für die einzelnen Schulen ausgeschrieben, wenn doch angeblich gar keine plausiblen Daten zur Unterrichtsversorgung vorliegen? Aufgrund welcher plausiblen Daten haben Sie denn Stellenausschreibungen an den einzelnen Schulen vorgenommen, Frau Ministerin?

(Beifall bei der FDP und bei der CDU)

Das müssen Sie doch mal erklären. Sie haben keine Daten, machen aber angeblich Personalplanung.

Und die Mängelliste lässt sich fortsetzen. Herr Kollege Seefried hat zu Recht darauf hingewiesen, dass aktuell Hunderte Gymnasiallehrer nicht eingestellt werden können, obwohl wir schon heute wissen, dass wir zum 1. August 2020 über 1 200 Gymnasiallehrkräfte zusätzlich brauchen. Wenn Sie wirklich den Eindruck hinterlassen wollen, dass Sie die Absicht haben, weiterzuregieren, dann sollten Sie auch mal anfangen, bis zum Jahr 2020 zu denken und nicht nur bis zum Januar 2018.

(Beifall bei der CDU und bei der FDP)

Und die Ministerin sagt dann immer: Wir haben einfach zu wenig Nachwuchs, wir finden gar keine Lehrkräfte. - Gleichzeitig zeichnet sich ab, dass gerade in manchen Studienseminaren gar nicht alle verfügbaren Stellen im Vorbereitungsdienst besetzt worden sind. Es zeichnet sich ab, dass von 700 Stellen, die in den Studienseminaren hätten besetzt werden können, nur 540 tatsächlich besetzt worden sind, und zwar aufgrund eines technischen Fehlers.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, der Unterrichtsausfall in Niedersachsen ist so groß, dass man sich keinen technischen Fehler mehr erlauben darf. Man darf sich auch keinen politischen Fehler mehr erlauben. Deswegen muss die Ministerin weg.

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der FDP und bei der CDU)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank, Herr Kollege Försterling. - Für die Landesregierung hat nun das Wort Frau Ministerin Heiligenstadt. Bitte!

(Reinhold Hilbers [CDU]: Die Ergebnisse der Plausibilitätsprüfung kommen jetzt!)

Frauke Heiligenstadt, Kultusministerin:

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Zunächst eine Bemerkung zu den Ausführungen meines Vorredners: Die Einstellungsverfahren bzw. die Verteilung von Lehrkräften auf die unterschiedlichen Schulformen für die unterschiedlichen Schulen erfolgt nach einem völlig anderen Verfahren als die Feststellung der Unterrichtsversorgung, die sich auf einen Stichtag in der Vergangenheit bezieht.

(Jörg Hillmer [CDU]: Läuft das auch so katastrophal? - Weitere Zurufe von der CDU und von der FDP - Glocke der Präsidentin)

Ihre Wortbeiträge sind nichts anderes als Unterstellungen und Behauptungen, die Sie nicht belegen können, sowie Verquickungen von Sachverhalten, die so nichts miteinander zu tun haben.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Die Landesregierung arbeitet kontinuierlich daran, die Versorgung der Schulen mit Lehrkräften landesweit nachhaltig zu sichern. Nicht nur in Niedersachsen, meine sehr verehrten Damen und Herren, ist momentan der Lehrkräftearbeitsmarkt besonders angespannt, sondern auch in allen anderen Bundesländern. Ich habe u. a. im Rahmen der KMK sehr häufig mit meinen Kolleginnen und Kollegen darüber gesprochen.

Bundesweit stehen wir derzeit vor Herausforderungen, deren Ausmaß so nicht vorhersehbar war. Das hat natürlich u. a. etwas damit zu tun, dass bundesweit über 300 000 zusätzliche Schülerinnen und Schüler im Schulsystem untergekommen sind.

(Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN - Zurufe von der CDU und von der FDP: Ah!)

Auch, meine sehr verehrten Damen und Herren, wenn dank der Entscheidung des Niedersächsischen Landtages genügend Stellen für - - -

(Unruhe)

- Ich habe das Gefühl, dass hier ein Parallelvortrag durch Frau Ross-Luttmann stattfindet.

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Frau Ministerin, einen Moment! - Ich darf um etwas mehr Ruhe bitten. Das betrifft vor allen Dingen die Zwischenrufe. Wir fahren erst fort, wenn Ruhe eingekehrt ist. - Herr Kollege Hilbers!

Bitte, Frau Ministerin!

Frauke Heiligenstadt, Kultusministerin:

Meine sehr verehrten Damen und Herren, weil diese Herausforderungen so besonders groß sind, habe ich im Sommer 2016 mit dem 17-Punkte-Aktionsplan Maßnahmen zur Lehrkräftegewinnung vorgestellt, die bereits sehr gute Erfolge gezeigt haben. Die Erhebung zur Unterrichtsversorgung an den allgemeinbildenden Schulen erfolgte zum Stichtag 18. August 2016. Die Landesregierung wird nicht von der bewährten Praxis abgehen, die vorliegenden Daten wie zu jedem Erhebungsstichtag den notwendigen umfangreichen Prüfungen zu unterziehen, um eine von uns allen sicherlich auch gewünschte und erwartete qualitativ hochwertige Datenlage zu erzeugen.

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Frau Ministerin, lassen Sie eine Frage des Kollegen Försterling zu?

Frauke Heiligenstadt, Kultusministerin:

Ich will ganz gerne meinen Vortrag zu Ende ausführen.

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Dann fahren Sie bitte fort!

Frauke Heiligenstadt, Kultusministerin:

Aufgrund zusätzlich aufgetretener und notwendiger Prüf- und Programmierungsaufwendungen verzögert sich der Abschluss der Überprüfung. Unter anderem konnten wir z. B. einige Prüfaufträge von IT Niedersachsen bis Januar 2017 noch nicht vollständig erledigen. Des Weiteren muss davon ausgegangen werden, dass zahlreiche Daten im Bereich des Lehrkräfteverzeichnisses noch nicht abschließend korrigiert werden konnten.

(Jörg Hillmer [CDU]: Sie korrigieren die Daten?)

Dies sind aber unerlässliche Voraussetzungen für die Erzeugung einer erwarteten qualitativ hochwertigen Datenlage.

Angesichts dieser noch nicht abgeschlossenen Arbeiten haben wir um eine Verlängerung der Frist zur Beantwortung von Kleinen Anfragen in Bezug auf statistische Schuldaten gebeten.

Im vorliegenden Antrag der CDU-Fraktion, meine sehr verehrten Damen und Herren, wird jetzt auf einen möglichen Versorgungswert im Schuljahr

2016 von unter 98 % verwiesen. Anfang August 2016, also vor dem Stichtag der Erhebung zur Unterrichtsversorgung, war die Erkenntnis aufgrund der Auswertung des Planungsinstrumentes izn-Stabil-Prognose zum 1. August, dass zu diesem Zeitpunkt der Wert möglicherweise unter 98 % erwartet werden musste. Die heutigen Erkenntnisse, kurz vor Abschluss der Prüfung der Daten aus der Erhebung der Unterrichtsversorgung der allgemeinbildenden Schulen zum Stichtag 18. August, deuten aber auf einen Unterrichtsversorgungswert hin, der deutlich über 98 % liegen wird, meine sehr verehrten Damen und Herren.

(Björn Thümler [CDU]: 98,1 %, oder was?)

Im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung hat die Niedersächsische Landesregierung bis 2020 - entgegen den Behauptungen der Opposition - zur Erzielung eines auskömmlichen Planungswertes für die Unterrichtsversorgung an den allgemeinbildenden Schulen gesorgt. Allein für den Bereich des 13. Schuljahrgangs an den Gymnasien haben wir zusätzlich 710 Planstellen für die mittelfristige Finanzplanung aufgenommen. - Nur so weit dazu.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, Sie zeigen immer mit dem Finger auf die Landesregierung. Mindestens drei Finger zeigen dann auf Sie selbst. Die Lehrkräfte, die wir jetzt einstellen könnten, hätten zu Ihrer Zeit ausgebildet werden müssen. Dafür haben Sie auch ein Stück weit Mitverantwortung.

(Lebhafter Beifall bei der SPD und bei den GRÜNEN)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank, Frau Ministerin. - Es gibt den Wunsch nach zusätzlicher Redezeit nach § 71 Abs. 3. Die Ministerin hat ihre Redezeit leicht überzogen. Ich erteile zunächst das Wort Herrn Kollegen Försterling, FDP-Fraktion. Anderthalb Minuten für Sie, Herr Kollege!

Björn Försterling (FDP):

Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Das war ja eine sehr erhellende Rede der Frau Kultusministerin. Schließlich hat sie gesagt: Wir haben jetzt endlich so lange gerechnet, bis die Zahlen irgendwie so stimmen, dass ich politisch durchs Loch komme. - Das scheint tatsächlich die Absicht gewesen zu sein.

(Beifall bei der FDP und Zustimmung bei der CDU)

Ich möchte von der Frau Kultusministerin gerne zwei Dinge wissen: erstens eine Antwort auf die Frage, ob zum 1. Februar dieses Jahres alle verfügbaren Plätze an den Studienseminaren besetzt worden sind oder ob nicht alle Plätze ausgeschöpft worden sind, und zweitens eine Antwort auf die Frage, welche organisatorischen Maßnahmen Sie seit dem 18. August 2016 innerhalb Ihres Hauses unternommen haben, um die Anfragen der Oppositionsfractionen fristgemäß zu beantworten und die Statistik zur Unterrichtsversorgung vor Ablauf des ersten Schulhalbjahres sicherzustellen.

(Beifall bei der FDP und bei der CDU)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank, Herr Kollege Försterling. - Ebenfalls nach § 71 Abs. 3 spricht Herr Kollege Seefried, CDU-Fraktion. Auch für Sie anderthalb Minuten.

Kai Seefried (CDU):

Vielen Dank, Frau Präsidentin. - Die Antwort auf die Frage hätte ich schon gerne gehört, wir sollen sie aber anscheinend nicht bekommen.

Drei Punkte zu den Ausführungen der Ministerin. Was bleibt für mich danach? - Erstens was für eine Taktik, zweitens was für eine Erklärung und drittens was für eine Absicht steckt dahinter?

Erstens. Was für eine Taktik haben wir hier gerade vonseiten der Ministerin erlebt? - Es wird versucht, mit möglichst vielen Zahlen möglichst viel Verwirrung zu schaffen und so zu tun, als wenn die Problematik gar nicht so groß ist. Ich will hier an dieser Stelle deutlich sagen: Trotz aller Verwirrungstaktik dieser Regierung bleiben die Fakten: In Niedersachsen fallen Hunderttausende Stunden Unterricht und fällt reihenweise Pflichtunterricht aus. - Das sind die Fakten an unserer Schule, egal was diese Regierung hier zu erklären versucht.

(Beifall bei der CDU und Zustimmung bei der FDP)

Zweitens. Was für eine Erklärung? - Bei dem, was wir hier gehört haben, kann ich mir das Schmunzeln nicht verkneifen. Die Einstellungen an den Schulen haben nichts mit der Unterrichtsversorgung an den Schulen zu tun - so hat es zumindest die Ministerin hier gerade erklärt. Ich glaube, jeder, der sich ein bisschen mit der Thematik auskennt, wird schnell verstehen, dass das so nicht funktionieren kann. Aber das ist möglicherweise ja auch

genau der Grund für die Situation, die wir heute haben.

(Beifall bei der CDU und Zustimmung bei der FDP)

Drittens. Was für eine Absicht steckt hinter dem Ganzen, dass man die Daten jetzt erst, im Februar 2017, oder vielleicht sogar noch später vorlegen will? - Weil diese Regierung genau weiß, welche Bankrotterklärung sie abgeben müsste, wenn die Herausgabe in den Januar 2018 - in den Zeitpunkt, zu dem die Herausgabe eigentlich gehören würde -, in die Woche vor der Landtagswahl 2018, fallen würde. Deswegen baut sie bereits heute vor und hält die Zahlen zurück.

(Beifall bei der CDU und Zustimmung bei der FDP - Jörg Hillmer [CDU]: So ist es!)

Vizepräsidentin Dr. Gabriele Andretta:

Vielen Dank, Herr Kollege Seefried. - Weitere Wortmeldungen sehe ich nicht, sodass ich die Beratungen schließe.

Wir kommen zur Ausschussüberweisung.

Federführend soll der Kultusausschuss sein. Wer so beschließen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. - Sie haben so beschlossen.

Wir kommen zur Festlegung von Zeit und Tagesordnung des nächsten Tagungsabschnitts. Der nächste, der 44., Tagungsabschnitt ist vom 1. bis zum 3. März 2017 vorgesehen. Der Präsident wird den Landtag einberufen und im Einvernehmen mit dem Ältestenrat den Beginn und die Tagesordnung der Sitzungen festlegen.

Ich schließe die Sitzung und wünsche Ihnen allen einen guten Nachhauseweg.

Schluss der Sitzung: 11.48 Uhr.