

**Unterrichtung****19. Übersicht  
über  
Antworten der Landesregierung auf Beschlüsse des Landtages  
der Zwölften Wahlperiode**

## I.

**Beschluß vom 23.1.1991 – Drs 12/611 –\*)  
Haushaltsrechnung für das Haushaltsjahr 1988 – Entlastung –**

**1. Erwerb, Verwaltung und Nachweis von Kunstwerken  
(Nr. 24 der Anlage zur Drs 12/611)**

Das Land ist Eigentümer von Kunstwerken, die es teils zur Künstlerförderung, teils zu anderen Zwecken, wie z. B. im Zusammenhang mit Baumaßnahmen, zur Ausstattung von Diensträumen oder zur Sammlung und Ausstellung in Museen erworben hat. Ferner hat das Land Kunstwerke durch Erbschaften, Vermächtnisse oder Schenkungen erhalten, oder es hat Leihgaben anderer Eigentümer zu verwalten.

Der Ausschuß für Haushalt und Finanzen mißbilligt, daß die Landesverwaltung die Kunstwerke so nachlässig verwaltet hat,

- daß sich nicht einmal mehr genau feststellen läßt, ob noch alle erworbenen Werke vorhanden sind und
- daß zahlreiche Kunstwerke Schaden genommen haben.

Der Ausschuß begrüßt, daß das Ministerium für Wissenschaft und Kultur inzwischen Maßnahmen vorbereitet hat, die in Zukunft eine ordnungsgemäße Verwaltung der Kunstwerke erwarten lassen. Er bittet, die noch offenen Fragen, wie insbesondere

- die Führung eines zentral geführten Gesamtverzeichnisses aller Kunstwerke des Landes und
- die Kennzeichnung der Kunstwerke in einer systematischen, dauerhaften, die Kunstwerke vor Schädigungen bewahrenden und ihre Kennzeichnung vor Fälschungen sichernden Form

alsbald zu klären und den Landtag über das Veranlaßte zu unterrichten.

**Antwort** der Landesregierung vom 13.7.1994

Die Antworten der Landesregierung vom 2.4.1993 unter Abschnitt I lfd. Nr. 4 in der Drs 12/4784 und vom 25.6.1993 unter Abschnitt I in der Drs 12/5151 werden wie folgt ergänzt:

\*) Es handelt sich um den Wortlaut einer Bemerkung aus dem Bericht des Ausschusses für Haushalt und Finanzen. Gemäß Landtagsbeschluß vom 23. 1. 1991 ist die Landesregierung gebeten worden, die Feststellungen und Bemerkungen im Bericht des Ausschusses für Haushalt und Finanzen zu beachten und dem Landtag über das Veranlaßte zu berichten.

Der Bestand der vom Lande zu verwaltenden Kunstwerke ergibt sich aus

- Erbschaften und Vermächtnissen,
- Schenkungen,
- Leihgaben,
- Erwerb im Zusammenhang mit Baumaßnahmen („Kunst am Bau“),
- Erwerb zur Sammlung und Ausstellung in Museen sowie
- Erwerb zur Künstlerförderung.

Diese Kunstwerke werden vom MWK, den Bezirksregierungen, den staatlichen Museen und von anderen Dienststellen des Landes verwaltet. Um die Verwaltung und den Nachweis von Kunstwerken grundlegend neu zu ordnen, wird ein EDV-Programm eingesetzt, das die Grundlage für ein zentrales Gesamtverzeichnis der Kunstwerke in Landesbesitz bildet und beim MWK geführt wird.

In einem Runderlaß wird das Verfahren des Erwerbs, der Verwaltung, des Nachweises und der Veräußerung von Kunstwerken im einzelnen zu regeln sein. Dieser Runderlaß wird derzeit vorbereitet. Er ist mit der Staatskanzlei, dem MF, dem LRH und den Bezirksregierungen abzustimmen und soll Anfang 1995 in Kraft treten.

Weiterhin ist noch zu prüfen, inwieweit die Kunstwerke der staatlichen Kunstmuseen, anderer staatlicher Stellen und des Sprengel Museums Hannover in diese Regelungen einbezogen werden können.

Der Runderlaß soll im wesentlichen Regelungen

- zum Erwerb von Kunstwerken nebst Erwerbskriterien,
  - zu den behördlichen Zuständigkeiten,
  - zur Verwaltung von Haushaltsmitteln,
  - zur Verwaltung und dem Nachweis von Kunstwerken in Verzeichnissen,
  - zur Behandlung von Leihgaben,
  - zur Ausstattung von Dienstzimmern mit Kunstwerken und
  - über die Veräußerbarkeit von Kunstwerken
- enthalten.

Über das Ergebnis der Abstimmung wird der Landtag unterrichtet werden.

## **2. Abrechnung von Maßnahmen der Ausbildungsplatzprogramme des Landes Niedersachsen – APN '83 bis '87** (Nr. 26 der Anlage zur Drs 12/611)

Ein eingetragener Verein, dessen Zweck die Förderung der Erwachsenenbildung in Niedersachsen ist, hatte sich gegenüber dem Kultusministerium verpflichtet, im Rahmen der APN '83 bis '87 an verschiedenen Standorten im Lande für unterschiedliche Ausbildungsberufe Kurse durchzuführen. Dieser Ausbildungsträger hatte die vereinbarten Einzelnachweise über die Kosten der von ihm durchgeführten APN-Maßnahmen nicht erbracht. Bereits die Prüfung der vom Träger erstellten Pauschalnachweise deckte Überzahlungen zum Nachteil des Landes in Höhe von mehreren Millionen DM auf.

Der Ausschuß für Haushalt und Finanzen anerkennt die Leistungen der Ausbildungsträger im Rahmen der Ausbildungsplatzprogramme des Landes Niedersachsen. Er bedauert, daß Ausbildungsträger die Vereinbarungen mit dem Lande nicht eingehalten haben und daß es dadurch zu Überzahlungen gekommen ist.

Der Ausschuß begrüßt, daß die zuständige Bezirksregierung im vorliegenden Falle nach den Feststellungen des Landesrechnungshofs versucht hat, dem Land entstandenen Schaden durch eine wenigstens teilweise Rückforderung der dem Träger zu Unrecht gewährten Erstattungen zu begrenzen.

Der Ausschuß beanstandet, daß das Kultusministerium in das von der Bezirksregierung eingeleitete Rückforderungsverfahren eingegriffen hat, ohne bislang die von ihm beabsichtigte Klärung herbeizuführen.

Der Ausschuß erwartet, daß der Sachverhalt unverzüglich abschließend geklärt und die danach dem Lande entstandenen Rückforderungsansprüche alsbald realisiert werden.

Über das Veranlaßte und Bewirkte ist der Landtag zu unterrichten.

**Antwort** der Landesregierung vom 13.7.1994

Die Antwort der Landesregierung vom 6.3.1992 unter Abschnitt I lfd. Nr. 4 in der Drs 12/2934 wird wie folgt abschließend ergänzt:

Mit dem Ausbildungsträger wurde ein Vergleich unter Einbeziehung der ursprünglich vom LRH festgestellten Rückforderungssumme sowie der Prüfungsfeststellungen der Bezirksregierung Hannover am 7.12.1993 abgeschlossen. Dieser entspricht dem Stand der Überlegungen vom August 1993. Der LRH ist im Rahmen der Anhörung nach § 98 LHO beteiligt worden.

Die hiernach von dem Ausbildungsträger noch zu leistende Rückzahlung ist inzwischen eingegangen.

Das Verfahren ist mithin abgeschlossen.

## II.

**Beschluß** vom 24.10.1991 – Drs 12/2078 –\*)

**Haushaltsrechnung für das Haushaltsjahr 1989 – Entlastung –**

**Kosten und Entgelte für humangenetische Leistungen in Hochschulkliniken**

(Nr. 31 der Anlage zur Drs 12/2078)

Die für humangenetische Leistungen in den Hochschulkliniken von den Kostenträgern nach den geltenden Tarifen gezahlten Entgelte sind nicht kostendeckend. Darauf hat der Vorsteher der Abteilung Humangenetik an einer Universität seit langem hingewiesen. Trotzdem sind in den vergangenen zehn Jahren keine Kostenberechnungen vorgenommen worden.

Der Ausschuß für Haushalt und Finanzen beanstandet, daß die Wissenschaftsverwaltung den Hinweisen des Vorstehers der Abteilung Humangenetik mehrere Jahre lang nicht nachgegangen ist. Er bittet die Landesregierung,

- die Kosten für alle humangenetischen Leistungen einzeln zu ermitteln,
- auf eine entsprechende Änderung der für die Leistungsabrechnung maßgeblichen Tarife hinzuwirken und
- über die Ergebnisse der Ermittlungen sowie zu gegebener Zeit über das Erreichte zu berichten.

\*) Es handelt sich um den Wortlaut einer Bemerkung aus dem Bericht des Ausschusses für Haushalt und Finanzen. Gemäß Landtagsbeschluß vom 24. 10. 1991 ist die Landesregierung gebeten worden, die Feststellungen und Bemerkungen im Bericht des Ausschusses für Haushalt und Finanzen zu beachten und dem Landtag über das Veranlaßte zu berichten.

**Antwort** der Landesregierung vom 13.7.1994 .

Die Antworten der Landesregierung vom 2.4.1993 unter Abschnitt II lfd. Nr. 18 in der Drs 12/4784 und vom 25.6.1993 unter Abschnitt II lfd. Nr. 2 in der Drs 12/5151 werden wie folgt ergänzt:

Die von den Hochschulkliniken zu erstellende Kalkulation konnte dem MWK erst im Februar 1994 vorgelegt werden. Von der Kassenärztlichen Vereinigung Niedersachsen (KVN) ist eine kurzfristige Prüfung und Weiterleitung der vom MWK erhaltenen Kalkulationsunterlagen an die zuständigen Fachverbände zugesagt worden. Danach wird die KVN die Kalkulation der Honorarabteilung der Kassenärztlichen Bundesvereinigung mit der Bitte um Prüfung vorlegen. Im Anschluß daran wird das in Absatz 3 der Antwort vom 25.6.1993 beschriebene Verfahren durchgeführt, das noch einige Zeit in Anspruch genommen wird.

Darüber hinaus führt das MWK eine Länderumfrage durch, mit der ergänzende Argumente der Länder gewonnen werden sollen, um den Prozeß der beabsichtigten leistungsgerechten Gebührenberechnung für Hochschulkliniken zu beschleunigen und zu unterstützen.

Über das Ergebnis wird der Landtag unterrichtet werden.

### III.

**Beschluß** vom 9.9.1992 – Drs 12/3611 –\*)  
**Haushaltsrechnung für das Jahr 1990 – Entlastung –**

**Bau von Radwegen an Landesstraßen durch Dritte**  
 (Nr. 40 der Anlage zur Drs 12/3611)

Das Land baut Radwege an Landesstraßen entsprechend ihrer Priorität nach dem Radwegedarfsplan. Daneben läßt das Land sogenannte Modellradwege, die einen reduzierten Ausbaustandard aufweisen, von den kommunalen Gebietskörperschaften bauen.

Der Ausschuß für Haushalt und Finanzen beanstandet, daß es beim Bau von Radwegen an Landesstraßen durch Gemeinden bei der Ausschreibung, der Vergabe und der Ausführung zu erheblichen Mängeln gekommen ist.

Der Ausschuß bittet die Landesregierung zu prüfen, welche Konsequenzen sich aus den dreijährigen Erfahrungen des Modellradwegebaus für den Radwegedarfsplan und den generellen Ausbaustandard der Radwege an Landesstraßen ergeben.

Über das Veranlaßte ist dem Landtag zu berichten.

**Antwort** der Landesregierung vom 13.7.1994

Die Kosten für den Bau von Radwegen sind stetig gestiegen (z.B. auf rd. 300 000 DM/km an der freien Strecke). Die zur Verfügung stehenden Mittel reichen nicht aus, die Nachfrage vor allem der Kommunen zu decken. Dies hat die Landesregierung 1989/90 veranlaßt, Untersuchungen durchführen zu lassen, ob nicht durch Reduzierung der Standards (technisches Modell) und Einbinden von beteiligungswilligen Kommunen (Planungs- und Finanzierungsmodell) Kostenreduzierungen und Vereinfachungen erreicht werden könnten. Durchgeführt werden sollten die Modellvorhaben nur auf Radwegen nachrangiger Dringlichkeit, die von Kommunen gewollt, geplant, gebaut und nach Fertigstellung in die Unterhaltungslast des Landes übernommen werden. Die Planungs- und Baukosten werden je zur Hälfte von den Kommunen und dem Land getragen. Inzwischen sind rd. 250 Vorhaben gebaut bzw. geplant (mittlerer Aufwand rd. 160 000 DM/km).

\*) Es handelt sich um den Wortlaut einer Bemerkung aus dem Bericht des Ausschusses für Haushalt und Finanzen. Gemäß Landtagsbeschluß vom 9. 9. 1992 ist die Landesregierung gebeten worden, die Feststellungen und Bemerkungen im Bericht des Ausschusses für Haushalt und Finanzen zu beachten und dem Landtag über das Veranlaßte zu berichten.

In der Anlaufphase ist es bei der Ausschreibung und Vergabe zu Mängeln gekommen. Diese sind in der Zwischenzeit weitgehend abgestellt (z.B. durch Anwendung der VOB). In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß bei Reduzierung von Standards und bei der Erprobung anderer Befestigungsarten auf der Grundlage von Modellen von bestehenden Vorschriften abgewichen werden mußte; denn nur so läßt sich die Durchführbarkeit einer Maßnahme überprüfen. In diese Überprüfungen sind auch die Lebensdauer von Bauten, Kosten für Unterhaltung und Erneuerung mit einbezogen. Um hier zu gesicherten Ergebnissen zu kommen, reicht der bisherige Beobachtungszeitraum noch nicht aus. Bei Reduzierung der durchschnittlichen Vergleichskosten von 300 000 DM/km auf 160 000 DM/km sollte eine gewisse Verminderung der Anforderungen an den Bau von Radwegen durch Dritte hingenommen werden.

Die bisher gesammelten Erfahrungen lassen erkennen, daß der Bau von Radwegen in verschiedenen Bereichen überdacht, die Planung und Ausführung geändert werden kann bzw. muß. Das betrifft vor allem folgende Fachbereiche:

- Planung,
- Planfeststellung,
- Landschafts- und Naturschutz,
- technische Standards.

Die Umsetzung wird auch zu Änderungen im Radwegebedarfsplan des Landes führen.

#### IV.

**Beschluß vom 6.10.1993 – Drs 12/5384 –\*)**

**Haushaltsrechnung für das Haushaltsjahr 1991 – Entlastung –**

##### 1. Kulturförderung durch eine Bezirksregierung

(Nr. 11 der Anlage zur Drs 12/5384)

Eine Bezirksregierung bewilligte kulturellen Vereinigungen im Rahmen institutioneller Förderung Zuwendungen ohne hinreichende Prüfung der Förderungsvoraussetzungen (z.B. Notwendigkeit und Angemessenheit der Zuwendungen), ohne Abstimmung mit anderen Zuwendungsgebern und ohne Erfolgskontrolle. Das Ministerium für Wissenschaft und Kultur rechtfertigt die Mängel u.a. damit, daß die Bewilligungsbehörden den Anforderungen mit der vorhandenen Personalausstattung nicht gerecht werden könnten.

Der Ausschuß für Haushalt und Finanzen mißbilligt die Versäumnisse der Bezirksregierung.

Der Ausschuß teilt die Auffassung des Landesrechnungshofs, daß

- a) Zuwendungsempfängern – auch kulturellen Vereinigungen – Landeszuwendungen nur gewährt werden dürfen, wenn deren Förderungswürdigkeit und -bedürftigkeit im Einzelfall nachweislich geprüft und zum Zeitpunkt der Bewilligung zu bejahen ist,
- b) bei der Bemessung der Förderungshöhe und -modalitäten die Dotationen durch andere Zuwendungsgeber zu berücksichtigen und mit den anderen Geldgebern abzustimmen sind und
- c) die Beachtung des geltenden Rechts nicht von der Personalausstattung der jeweiligen Bewilligungsbehörde abhängig gemacht werden darf.

\*) Es handelt sich um den Wortlaut einer Bemerkung aus dem Bericht des Ausschusses für Haushalt und Finanzen. Gemäß Landtagsbeschluß vom 6. 10. 1993 ist die Landesregierung gebeten worden, die Feststellungen und Bemerkungen im Bericht des Ausschusses für Haushalt und Finanzen zu beachten und dem Landtag über das Veranlaßte zu berichten.

Der Ausschuß bittet die Landesregierung um Prüfung und Bericht, inwieweit die Förderung der kulturellen Vereinigungen den Landkreisen und kreisfreien Städten überlassen bleiben kann oder sollte.

**Antwort** der Landesregierung vom 13.7.1994

Bei den mit dem Begriff „Kulturelle Vereinigungen“ gemeinten Zuwendungsempfängern handelt es sich um Kulturträger von überwiegend überregionaler Bedeutung.

Diese Kulturträger sind fast ausschließlich vereinsrechtlich organisiert; die satzungsmäßigen Ziele erstrecken sich in der Regel nicht nur auf die Darstellung von Kunst oder Vermittlung von Kultur im Gebiet der kreisfreien Stadt oder des Landkreises, in der bzw. in dem der Verein seinen Sitz hat. Die meisten der genannten Kulturträger sind landesweit tätig, in vier Fällen erstreckt sich der Tätigkeitsbereich auch auf das Land Bremen. Einige der genannten Kulturträger haben eine bundesweite Ausstrahlung, die Aktivitäten einer Gesellschaft sind weltweit, ein Chor gastiert auch im Ausland.

Der Staat trägt für die Erhaltung und Förderung von kulturellen Einrichtungen Verantwortung. Die Kompetenz ist den Ländern – und hier allen Ebenen öffentlicher Verwaltung – zugewiesen.

Die in Rede stehenden Kulturträger werden deshalb institutionell gefördert, in der Mehrzahl erhalten sie nicht nur vom Land, sondern auch von anderen öffentlichen und privaten Händen Zuwendungen, teilweise auch vom Land Bremen.

Die Zuständigkeitsabgrenzung in der kulturellen Förderung zwischen dem Land einerseits und den Gebietskörperschaften andererseits ist generell an dem Kriterium orientiert, ob der Kulturträger überregional oder lokal/regional tätig ist.

Die grundsätzliche Entscheidung darüber, ob es im Landesinteresse liegt, daß ein Kulturträger mit überregionaler Ausstrahlung institutionell gefördert werden sollte, trifft im Einzelfall das MWK. Diese bisher geübte Praxis hat sich deshalb bewährt, weil oft nur im Vergleich auf Bundesebene beurteilt werden kann, welches Gewicht einer Einrichtung oder einem Verband zukommt. Die Umsetzung dieser Entscheidung in zuwendungsrechtlicher Hinsicht liegt in der Zuständigkeit der Bezirksregierung, in deren Bezirk der Antragsteller seinen Sitz hat.

Im Rahmen des eigenen Wirkungskreises kann den Landkreisen und kreisfreien Städten die freiwillige Übernahme der Förderung von überregional tätigen Kulturträgern wegen der damit verbundenen finanziellen Lasten nicht zugemutet werden. Den Gebietskörperschaften diese Aufgabe als eigene oder als staatliche Angelegenheit zuzuweisen, erscheint aus der Sicht des Landes deshalb nicht angezeigt, weil auf Kreisebene Kulturverwaltungen kaum und in den kreisfreien Städten nur insoweit vorhanden sind, als die Anträge von lokal tätigen Kulturträgern zu bearbeiten sind. Die Entlastung der Bezirksregierungen von der Einzelfallbearbeitung würde daher durch einen verstärkten Koordinierungsbedarf aufgezehrt werden.

Abgesehen davon würde es dem Stellenwert innerhalb der Landespolitik – insbesondere auch in der Konkurrenz der Länder untereinander – nicht entsprechen, wenn Niedersachsen die Aufgabe der Förderung von überregional tätigen Kulturträgern zur Auftragsangelegenheit erklären und den Landkreisen/kreisfreien Städten als unteren Verwaltungsbehörden übertragen würde.

## 2. Erwirken einer Landeszuwendung durch unrichtige Angaben (Nr. 12 der Anlage zur Drs 12/5384)

Ein Landkreis plante zur Ausweitung des Angebots seiner eigenen Volkshochschule die Einrichtung einer Keramikwerkstatt. Ein Antrag auf Gewährung von Zuwendungen aus dem Regionalprogramm zur Förderung der kulturellen Infrastruktur blieb erfolg-

los, da die Finanzierung von Volkshochschulen gesetzlich abschließend geregelt ist und besondere Mittel zur Ausstattung von Fachräumen nicht zur Verfügung standen.

Um dennoch zum Ziel zu kommen, bewog der Landkreis die Gemeinde, in deren Räumen die Volkshochschule untergebracht war, ihrerseits einen Antrag auf Zuwendungen aus demselben Programm zu stellen. Sie verschwieg jedoch, daß die Werkstatt von der Volkshochschule benutzt werden sollte, und bezeichnete statt dessen örtliche Vereine als künftige Benutzer.

Der Ausschuß für Haushalt und Finanzen mißbilligt aufs schärfste, daß

- a) der Landkreis eine seiner Gemeinden dazu verleitet hat, vom Land eine Zuwendung für einen Zweck zu erwirken, für den das Land eine entsprechende Bewilligung bereits abgelehnt hatte,
- b) die Gemeinde sich bereitgefunden hat, die entsprechenden Mittel unter Verwendung der Antragsunterlagen des Landkreises für einen vorgeblich anderen Nutzerkreis zu beantragen und
- c) die Bezirksregierung dies nicht erkannt oder sogar hingenommen hat.

Der Ausschuß bittet die Landesregierung um Prüfung und Bericht,

- a) wie sie derartigem Verhalten einer Bewilligungsbehörde begegnen will und
- b) wie sie – etwa durch befristeten Förderungsaußschluß – erreichen will, daß kommunale Gebietskörperschaften nicht durch unrichtige Angaben Landeszuwendungen erwirken.

**Antwort** der Landesregierung vom 13.7.1994

Zu a:

Bei dem zugrunde liegenden Sachverhalt handelt es sich um einen Einzelfall. Es sind keine vergleichbaren Fälle bekannt.

Die von der Bezirksregierung durchgeführten Ermittlungen haben ergeben, daß es keinen Anlaß gibt, den Vorwurf der vorsätzlichen Täuschung durch eine Gemeinde, bzw. der Anleitung dazu durch einen Landkreis, aufrecht zu erhalten. Die Gemeinde hatte in ihrem Antrag die Mitnutzung der Keramikwerkstatt durch eine Volkshochschule nicht verschwiegen. Deshalb ist die bewilligende Bezirksregierung auch nicht von einer falschen Annahme ausgegangen.

Zu b:

Maßnahmen – wie etwa ein befristeter Förderungsaußschluß – kämen nur bei einem Fehlverhalten der Betroffenen in Frage, was hier nicht festgestellt worden ist.

## V.

### I. **Beschluß** vom 15.5.1991 – Drs 12/1421 – „**Volle Halbtagschule**“

Die Landesregierung wird aufgefordert, ein Rahmenkonzept vorzulegen, das, ausgehend vom bestehenden Erlaß „Die Arbeit in der Grundschule“, die Grundschule zur Vollen Halbtagschule weiterentwickelt. Darüber hinaus ist auch die Einbeziehung des Primarbereichs zumindest eines Teils der verschiedenen Formen der Sonderschule zu berücksichtigen.

Die volle Halbtagschule hat das Ziel, die Grundschule bzw. den Primarbereich eines Teils der Sonderschule zu einem Lern-, Handlungs-, Erfahrungs- und Lebensraum umzugestalten, der den kindlichen Bedürfnissen besser entspricht.

Der konzeptionelle Rahmen für die volle Halbtagsschule hat sich insbesondere an folgenden Aufgaben und Zielen zu orientieren:

- den Zusammenhang zwischen Erziehung und Unterricht zu wahren,
- das tägliche Zusammenleben in der Schule zu lernen und einzuüben,
- den entdeckenden und handelnden Umgang mit Lerninhalten zu berücksichtigen,
- die individuellen Lernfähigkeiten der Schülerinnen und Schüler zu fördern,
- im Schulleben das Erziehungskonzept der Schule deutlich zu machen.

Da diese Aufgaben das Wohl aller Schülerinnen und Schüler im Auge haben, ist eine Trennung von Unterricht und Betreuung und eine damit verbundene Trennung von „betreuten“ und „nichtbetreuten“ Schülerinnen und Schülern zu vermeiden.

Das von der Landesregierung vorzulegende Rahmenkonzept muß im Sinne einer größeren Autonomie der Schule so weit gefaßt sein, daß den Schulen Entfaltungsmöglichkeiten insbesondere bezogen auf das Erziehungskonzept, das Schulleben und die Öffnung der Schule auf das Gemeinwesen hin geboten werden.

Die Landesregierung wird aufgefordert, bis zum Schuljahresbeginn 1993/94 über die durchgeführten Schulversuche dem Landtag zu berichten.

#### Antwort der Landesregierung vom 13.7.1994

Die Antworten der Landesregierung vom 6.3.1992 unter Abschnitt II lfd. Nr. 12 in der Drs 12/2934, vom 25.6.1993 unter Abschnitt III lfd. Nr. 2 in der Drs 12/5151 und vom 28.10.1993 unter Abschnitt III lfd. Nr. 2 in der Drs 12/5630 werden wie folgt abschließend ergänzt:

#### Bericht über die laufenden Schulversuche „Volle Halbtagsschule“

1. Seit dem 1.8.1989 können Grundschulen und die zum Primarbereich gehörenden Schuljahrgänge der Sonderschule als Schulversuche „Volle Halbtagsschule“ gemäß § 22 NSchG geführt werden. Im laufenden Schuljahr 1993/94 gibt es insgesamt 162 Schulversuche „Volle Halbtagsschule“, und zwar

- 148 Grundschulen und
- 14 Sonderschulen (s. Anlage 1).

Die Zahl der Genehmigungen der Schulversuche verteilt sich auf die zurückliegenden fünf Jahre wie folgt

1989:	2 Grundschulen	
1990:	7 Grundschulen	
1991:	31 Grundschulen	2 Sonderschulen
1992:	52 Grundschulen	6 Sonderschulen
1993:	56 Grundschulen	6 Sonderschulen.

Im laufenden Kalenderjahr 1994 wurden bisher 53 neue Volle Halbtagsschulen nicht mehr als Schulversuch, sondern nach der Novellierung des Niedersächsischen Schulgesetzes vom 27.9.1993 (Nds. GVBl. S. 383) als besondere Organisation allgemeinbildender Schulen gemäß § 23 NSchG genehmigt (s. Anlage 2).

Die Laufzeit der Schulversuche wurde auf vier Jahre festgelegt. Die 1989 genehmigten zwei Schulversuche sind um weitere vier Jahre verlängert worden. Die 1990 genehmigten sieben Schulversuche werden ab 1.8.1994 gemäß § 23 NSchG als Volle Halbtagsschulen geführt werden, sofern entsprechende genehmigungsfähige Anträge vorgelegt werden; dies ist zu erwarten.



Nicht zu den genannten Schulversuchen gehörte die Egelsbergsschule in Göttingen, die als Schulversuch „Halbtagsbetreuung“ genehmigt worden war. Obwohl die Schulbehörden die Egelsbergsschule dahingehend beraten hatten, ihren Schulversuch in den einer „Vollen Halbtagschule“ umzuwandeln und die nötigen zusätzlichen Lehrerstunden bereitgestellt wurden, entschloß sich die Schule, den Schulversuch zum 31.7.1992 abzuberechnen.

2. Die pädagogischen Konzepte der in den Jahren 1989 und 1990 beantragten Schulversuche gingen von der freiwilligen Teilnahme der Schülerinnen und Schüler aus; allerdings wurde die Teilnehmerquote nicht wie bei den Schulversuchen „Ganztagsbetreuung“ von vornherein auf eine Maximalzahl begrenzt. Diese später als „additive“ Konzepte bezeichneten Versuche waren offen für eine 100%ige Teilnahme. Auch in den folgenden Jahren wurden immer wieder einzelne sogenannte additive Konzepte genehmigt.

Die laufende Auswertung der Schulversuche hatte schon 1991 gezeigt, daß eine Reihe von Schulversuchen mit dem sogenannten additiven Konzept bald eine 100%ige Schülerbeteiligung aufzuweisen hatte.

Eine Erhebung vom September 1993 (s. Anlage 3) ergab folgenden Sachverhalt:

Von den 162 laufenden Schulversuchen arbeiten inzwischen 159 nach dem sogenannten integrativen Konzept. Nur an drei Schulen wird noch das sogenannte additive Konzept praktiziert; hier beteiligen sich insgesamt lediglich 36 Schülerinnen und Schüler nicht am Gesamtangebot des Schulversuchs. Dem stehen 25 234 Schülerinnen und Schüler gegenüber, die die Angebote der Schule vollständig ausschöpfen.

Innerhalb der 162 laufenden Schulversuche gibt es 18, die nach dem sogenannten integrativen Konzept arbeiten und über die für alle verbindliche Anwesenheitszahl von maximal fünf Zeitstunden hinaus zusätzliche Betreuung für solche Schülerinnen und Schüler anbieten, deren Eltern es wünschen. Dieser Sachverhalt ist nur aus der Entstehung der niedersächsischen Vollen Halbtagschulen zu verstehen, denn 1989 wurden die Schulversuche „Volle Halbtagschulen“ parallel zu den rd. 40 Schulversuchen „Ganztagsbetreuung“ (auf freiwilliger Basis, jedoch mit begrenzter Teilnehmerquote) konzipiert und genehmigt, d. h. bei der Konzipierung der Versuche wurde fast ausschließlich die zusätzliche Betreuung verfolgt.

Die drei Schulversuche mit dem sogenannten additiven Modell und die 18 Schulversuche mit zusätzlicher Betreuung werden nach Ablauf der Versuchszeit beendet. Schulen und Schulträger müssen sich rechtzeitig entscheiden, ob sie eine Ganztagschule, einen Ganztagsschulzweig oder eine Volle Halbtagschule führen wollen.

3. In den Jahren 1989 und 1990 wurden die pädagogischen Konzepte der Schulversuche „Volle Halbtagschule“ in Anlehnung an die Schulversuche „Ganztagsbetreuung“ und ohne weitere Vorgaben der obersten Schulbehörde erarbeitet. Im November 1990 wurden im Schulverwaltungsblatt für Niedersachsen Informationen zum Schulversuch „Volle Halbtagsgrundschulen“ veröffentlicht, in denen es u. a. hieß:

„In diesen Grundschulen soll der Schulalltag so gestaltet werden, daß der lehrgangs- und fachbezogene Unterricht mit fächerübergreifenden Unterrichtseinheiten und erweiterten pädagogischen Angeboten verknüpft wird. Außerdem bietet die Schule Eltern und Alleinerziehenden die Gewähr, daß ihre Kinder zu den festgelegten Zeiten auf jeden Fall in der Obhut der Schule sind. In den Vollen Halbtagschulen soll die Anwesenheitszeit der Schüler in der Regel auf fünf Zeitstunden an fünf Tagen in der Woche begrenzt und die Teilnahme aller Schüler verbindlich sein.“

Auf die Möglichkeit, darüber hinaus auch Grundschulen als Ganztagschulen einzurichten, wird ausdrücklich hingewiesen (Erlaß „Öffentliche Ganztagschulen“ vom 7.7.1988 – SVBl. S. 246 –).

In begründeten Einzelfällen, z. B. wenn die Einrichtung einer Ganztagschule noch nicht möglich ist, können über die für die Volle Halbtagschule festgelegte Anwesenheitszeit hinaus zusätzliche Betreuungszeiten angeboten werden, ggf. auch vor Schulbeginn. Die Teilnahme hieran ist freiwillig.“

Durch die vorgenannte Erhebung (s. Anlage 3) wurde festgestellt, daß in allen 162 Schulversuchen – mit Ausnahme von Übergangslösungen an einzelnen Sonderschulen – die Anwesenheitszeit für die 3. und 4. Schuljahrgänge auf fünf Zeitstunden festgelegt worden ist. An 58 Schulversuchen sind auch die 1. und 2. Schuljahrgänge, in 36 weiteren Schulversuchen die 2. Schuljahrgänge fünf Zeitstunden anwesend. In 68 Schulversuchen wurde die Anwesenheitszeit der ersten beiden Schuljahrgänge auf 4 1/2 oder vier Zeitstunden festgelegt (Einzelheiten s. Anlage 3).

Nach den Berichten der Schule wurde dies hauptsächlich durch den Wunsch der Eltern begründet. So berichtete die Grundschule An der Hindenburgstraße in Diepholz – hier betrug die Schülerteilnehmerquote zunächst nur 40,7 % – folgendes:

„Die durch starken Elternwunsch entstandene Aufteilung in ein Pflichtpensum für alle Kinder und in wahlfreie, unterrichtsähnliche Angebote in den Randstunden (5. und 6. Stunde) hat sich nicht bewährt.

Die unterrichtlichen Erfahrungen, die wir vor allem in den Angeboten der zusätzlichen Betreuung gemacht haben, verstärkten unseren Wunsch und unsere Bemühungen, zurückzukehren zur ursprünglichen Idee der einheitlichen Beschulung für alle Kinder.

In zahlreichen Diskussionen auf Klassenelternabenden, bei Arbeitsgruppensitzungen zur Weiterentwicklung des Schulversuches und bei Konferenzen konnte zusammen mit den Eltern und den Elternvertretungen eine gute Basis gefunden werden für eine verbesserte Gestaltung des Unterrichtstages mit einheitlicher Unterrichtszeit für alle Kinder eines Jahrganges.“

Die faktische Entwicklung der Schulversuche hat gezeigt: Wenn die Grundschule im Sinne der reformpädagogischen Ansätze weiterentwickelt werden soll, ist die verbindliche Teilnahme aller Schülerinnen und Schüler ein pädagogisches Erfordernis.

Die Landesregierung hat aus diesem Sachverhalt die Konsequenz gezogen, und so wurde im Vierten Gesetz zur Änderung des Niedersächsischen Schulgesetzes vom 23.6.1993 (Nds. GVBl. S. 178) folgende Regelung getroffen: „Die pädagogische Arbeit einer Vollen Halbtagschule dauert in der Regel fünf Zeitstunden an fünf Tagen in der Woche.“

4. Eine wissenschaftliche Begleitung der Schulversuche „Volle Halbtagschule“ gemäß § 22 NSchG wurde 1989 nicht eingerichtet. In den folgenden Jahren wurde darauf u. a. deshalb verzichtet, weil die Weiterentwicklung von Grundschulen zu Vollen Halbtagschulen als wichtiges bildungspolitisches Ziel der Landesregierung die Überwindung des Status eines Schulversuches notwendig machte. Der Gesetzgeber hat der Bedeutung und Akzeptanz der Vollen Halbtagschulen dadurch Rechnung getragen, daß er sie bei der Novellierung des NSchG als „besondere Organisation“ auf eine gesetzliche Grundlage gestellt hat.

Eine wissenschaftliche Begleitung hat sich jedoch aus einem – nicht vom Land Niedersachsen finanzierten – Forschungsprojekt „Analyse schulischer Innovationsverläufe am Beispiel von Vollen Halbtagschulen und Ganztagschulen“ erge-

ben, das vom Institut für Schulentwicklungsforschung der Universität Dortmund seit 1992 in Hessen, in den Niederlanden, in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen durchgeführt wird. Der Leiter des Forschungsprojektes, Dr. Heinz Günter Holtappels, hat dem MK einen Zwischenbericht „Analyse schulischer Innovationsverläufe am Beispiel von Vollen Halbtagsschulen in Niedersachsen“ vom Dezember 1993 zur Verfügung gestellt.

In diesem Zwischenbericht werden insbesondere die pädagogischen Wirkungen der Schulversuche „Volle Halbtagsschule“ auf die Entfaltung der Lernkultur in den Schulen und auf den pädagogischen Entwicklungsprozeß der gesamten Schule, insbesondere des Lehrerkollegiums, insgesamt sehr positiv bewertet.

Anhand der untersuchten schuleigenen pädagogischen Konzepte und der Berichte der Schulen wurde festgestellt, daß

- durch Lernen in kindgerechtem Zeitrhythmus die Lernprozesse mit mehr Ruhe und Konzentration verlaufen,
- durch die Entwicklung einer ausdifferenzierten Lernorganisation eine höhere Individualisierung des Lernens erreicht wurde und „daß in den Schulen die Kinder, ihre Persönlichkeitsentwicklung und Lebenszusammenhänge, ihre Lernvoraussetzungen und -probleme offenbar bewußter wahrgenommen werden und in den Mittelpunkt des pädagogischen Handelns und der Umgestaltung der Schule rücken“,
- durch erweiterte Formen der Übung, Wiederholung und Vertiefung des Unterrichtsstoffes im zeitlich ausgedehnten Rahmen des Schulvormittags der weitgehende Wegfall der Hausaufgaben erreicht wurde,
- durch eine lerngerechte Gestaltung der Schulräume als Lernumgebung eine kindgerechte anregende Lernatmosphäre bewirkt wurde und
- durch die pädagogische Ausgestaltung des Schullebens die Schulgemeinschaft einschließlich der Eltern und – ansatzweise – des schulischen Umfeldes aktiviert wurde.

Zum schulinternen pädagogischen Entwicklungsprozeß sagt der Zwischenbericht u. a. folgendes aus:

- Rege pädagogische Reflexionen im Lehrerkollegium ergaben schuleigene pädagogische Konzepte, die „in den meisten Fällen bereits das Niveau eines pädagogischen Schulprogramms“ besitzen. „Die Pflicht zur Konzepterstellung im Zuge des Schulversuchsantrages hat damit mehr bewirkt als eine Antragsformalie.“
- Veränderte Organisationsstrukturen und Unterrichtsformen haben zu Teambildung und verstärkter Lehrerverkooperation, „unter dem Lehrpersonal zu einer schrittweisen Öffnung zueinander geführt“.
- Die Umwandlung in eine Volle Halbtagsschule hat in den meisten Schulen eine schulische Selbsterneuerung als kollegiumsinternen Fortbildungsprozeß bewirkt. „Im Mittelpunkt stehen das pädagogische Selbstverständnis und das Gestaltungshandeln des Personals, wobei sich bemerkenswerterweise Anfänge von Organisationsbewußtsein im Sinne eines Verständnisses von Selbsterneuerung und Selbstevaluation der Schule als ständige Aufgabe des Kollegiumshandelns zeigen. Diese kollegiumsinternen Entwicklungsprozesse gingen zum Teil der Umwandlung in eine Halbtagsschule voraus, zum Teil waren sie Ergebnis der Organisationsänderung.“
- Die Schulen lernen voneinander, indem andere interessierte Lehrerkollegien die Versuchsschulen „erforschen“ und indem auf lokaler und regionaler Ebene Arbeitskreise, Projektgruppen u. ä. mit Lehrkräften aus den Vollen Halbtags-

schulen entstanden, „die als Unterstützungssystem und Informationsbörse fungieren. Diese Anfänge von Vernetzungen untereinander zeigen, daß Schulen bereit und in der Lage sind, die Organisation voneinander zu lernen, aber auf unterstützende Systeme, insbesondere für Erfahrungssicherung und Wissenstransfer, auch angewiesen sind“.

5. Die Feststellungen des Dortmunder Instituts für Schulentwicklungsforschung werden durch die Berichte der einzelnen Schulen und die zusammenfassenden Berichte der Schulbehörden bestätigt. Die Bezirksregierung Braunschweig berichtete am 20.10.1993 beispielsweise:

„Für die in der Berichtszeit liegenden Vollen Halbtagsschulen gilt ausnahmslos:

- hohe Akzeptanz in der Öffentlichkeit,
- hohe Wertschätzung in der Elternschaft,
- gestiegenes Engagement, Bereitschaft zu überdurchschnittlichem Einsatz, Interesse an Fortbildung und pädagogischen Runden bei der Lehrerschaft,
- weniger Schulunlust, weniger Frust und höhere Identität der Schüler mit ihrer Vollen Halbtagsschule,
- bessere Lernergebnisse, insbesondere in den Bereichen Selbständigkeit, Selbststeuerung, soziales Verhalten, Verantwortung, aber auch in den herkömmlichen Lernbereichen,
- pädagogisch strukturierte Lernblöcke am Vormittag mit den Elementen von u. a. Lehrgang, Freiarbeit, Wochenplanarbeit und einer Verzahnung von Schullebenelementen. Geschlossene und offenere Unterrichtsformen werden regelrecht im Wechsel eingesetzt,
- umgestaltete Schulgelände und Räumlichkeiten, die ein schülergerechtes Lernen und einen an innovativen Entwicklungen orientierten Unterricht begünstigen.

In allen Fällen (vgl. Einzelberichte) haben die zuständigen Schulträger über den üblichen Bedarf und über die Grundbemessung hinaus großzügig im Rahmen ihrer Möglichkeiten finanzielle Unterstützung geleistet. Die positive Entwicklung der Vollen Halbtagsschulen wurde durch zusätzliche Etatmittel für Lehr- und Lernmittel, für Pausenhof- und Raumgestaltung, Einrichtungen und teilweise Schulerweiterungen spürbar mitgetragen. Das Interesse der Schulträger an einem guten Verlauf der Vollen Halbtagsschule setzte zusätzliche Motivationen frei.“

6. Die Landesregierung wird auch in den kommenden Jahren die Weiterentwicklung der Schulen des Primarbereichs zu Vollen Halbtagsschulen verfolgen, auch wenn dies angesichts der Haushaltslage nur in kleinen Schritten möglich ist.

Anlage 1  
Gesamtübersicht: ab 1.2.1994  
Stand 1.2.1994

Schulversuche "Volle Halbtagschule" in Niedersachsen

Bezirksregierung	Schulaufsichtsamt	Ort	Schule	ab	Anzahl	
Braunschweig	BS	Braunschweig	GS Am Lehmannger	01.08.92	Grundschulen: 18 Grund- und Hauptschulen: 1 Sonderschulen: 2 21	
	BS	Braunschweig	GS Comeniusstraße	01.08.93		
	GS	St. Andreasberg	GS Glückauf-Schule	01.08.89		
	GS	Lutter a. Bbg.	GS Lutter a. Bbg.	01.08.92		
	HE	Bad Harzburg	GS Harlingerode	01.08.93		
	HE	Helmstedt	GS Pestalozzistraße	01.08.92		
	OHA	Bad Grund	GS Bad Grund	01.02.94 <sup>x</sup>		
	PE	Edemissen	GS Edemissen	01.08.91		
	PE	Peine	GS Vöhrum	01.08.92		
	SZ	Salzgitter	GS Halendorf	01.08.90		
	SZ	Salzgitter	GS Waldschule	01.08.91		
	SZ	Salzgitter	GS St. Michael (K.B.)	01.08.93		
	WF	Cremlingen	GS Destedt	01.08.91		
	NOM	Nörten-Hardenberg	GS Johann-Wolf	01.08.93		
	GO	Göttingen	GS Henneberg	01.08.93		
	GO	Bishausen	GS Bishausen	01.08.93		
	GF	Wittingen	GHS Wittingen	01.08.93		
	GF	Gifhorn	SOS-L Pestalozzischule	01.08.93		
	WOB	Wolfsburg	GS Westhagen	01.08.93		
	WOB	Wolfsburg	GS Deutsch-Italienisch (neu)	01.08.93		
	WOB	Wolfteburg	SOSL Astrid-Lindgren	01.08.93		
	Hannover	DH	Bassum	GS Beesum		01.08.92
		DH	Diepholz	GS Aschen		01.08.92
		DH	Diepholz	GS Hindenburgstraße		01.08.91
		DH	Lernförde	GS St. Hüfe		01.08.92
		DH	Wagenfeld	GS Lernförde		01.08.92
		HM	Bad Münder	GS Ströhan		01.08.91
HM		Bad Pyrmont	GS Einbeckhausen	01.08.92		
HM		Harmeln	GS Herderstraße	01.08.91		
HM		Hessisch Oldendorf	GS Basberg	01.08.93		
H-Stadt		Hannover	GS Hemmingen	01.08.93		
H-Stadt		Hannover	GS Altemannstraße	01.02.92		
H-Stadt		Hannover	SOS-SB Schlägerstraße	01.08.92		
H-Stadt		Hannover	GS Fridtjof-Nansen	01.08.93		
H-Stadt		Hannover	GS Wasserkampstraße	01.08.93		
H-Stadt		Hannover	GS Bonifatiusplatz (K.B.)	01.08.93		
H-L I		Leatzen	GS Beuthener Straße	01.08.92		
H-L I		Langenhagen	GS Reihan	01.08.91		
H-L I		Langenhagen	GS Godshorn	01.08.91		
H-L I		Langenhagen	GS Kaltenweide	01.08.92		
H-L I		Pattensen	SOS-L Pestalozzischule	01.08.92		
H-L I		Springe	GS Schulerburg	01.08.93		
H-L I		Gerbsen	GS Am Ebersberg	01.08.93		
H-L II		Neustadt	SOS-L Berenbostel	01.08.91		
H-L II		Neustadt	SOS-L Am Ahnsfort	01.08.92		

<sup>x</sup> Besondere Organisation allgemeinbildender Schulen gemäß § 23 Abs. 3 NSchG, kein Schulversuch

Bezirksregierung	Schulaufsichtsamt	Ort	Schule	ab	Anzahl
	H-L II	Neustadt	GS Scharnhorstschule	01.08.92	
	H-L II	Neustadt	GS Stockhausenstraße	01.08.91	
	H-L II	Garbsen	GS Horst	01.08.93	
	H-L II	Wunstorf	GS Albert-Schweitzer	01.08.93	
	H-L III	Burgwedel	GS Thöne	01.08.92	
	H-L III	Uetze	GS Eitze	01.08.92	
	H-L III	Sehnde	GS Retmar	01.08.93	
	H-L III	Burgdorf	GS Burgdorf III	01.08.93	
	H-L III	Wedemark	SOS (L) Wedemark	01.08.93	
	HI	Alfeld	GS Dehner Schule	01.08.92	
	HI	Hildesheim	GS Didrik-Pining-Schule	01.08.92	
	HI	Hildesheim	GS Präfektweg	01.08.89	
	HI	Nordstemmen	GS Barnten	01.08.92	
	HI	Sarstedt	GS Sarstedt I	01.08.93	
	HI	Bad Salzdettfurth	GS Bad Salzdettfurth	01.08.93	
	HI	Hildesheim	GS Johannes-Schule (K.B.)	01.08.93	
	HI	Bevern	GS Schloß-Schule	01.08.92	
	HOL	Bodenwerder	GS Helle	01.08.91	
	HOL	Deensen	GS Deensen	01.08.93	
	HOL	Hehlen	GS Hehlen	01.08.93	
	NI	Nienburg	GS Alpeideschule	01.08.91	
	NI	Liepenau	GS St. Laurentius-Schule	01.08.92	
	NI	Estorf	GS Estorf	01.08.93	
	NI	Pannigsehl	SOS (L) Pennigsehl	01.08.93	
	NI	Nienstadt	GS Nienstadt	01.08.92	
	SHG	Rinteln	GS Möllenbeck	01.08.93	
					44
					1
					6
					51
					Grundschohlen: 44
					Grund- und Hauptschohlen: 1
					Sonderschohlen: 6
					51
Lüneburg	CUX	Beverstedt	GS Beverstedt	01.08.92	
	CUX	Langen	GS Langen	01.08.92	
	CUX	Schirfdorf	GS Wendel	01.08.92	
	CUX	Midlum	GS Midlum	01.08.93	
WL	WL	Buchholz	GS Heideschule	01.08.92	
WL	WL	Buchholz	GS Holm-Seppensen	01.08.92	
WL	WL	Jesteburg	GS Jesteburg	01.08.91	
WL	WL	Stelle	GS Ashausen	01.08.92	
WL	WL	Tostedt	GS Todtglüsingan	01.08.92	
WL	WL	Winsen	GS I	01.08.93	
DAN	DAN	Lüchow	SOS-J. Wilhelm-Waribold-Schule	01.08.92	
LG	LG	Lüneburg	GS Ochtrüssen	01.08.92	
LG	LG	Lüneburg	SOS-L. Johannes-Rabaler-Schule	01.08.91	
LG	LG	Lüneburg	GS Anne-Frank	01.08.93	
SFA	SFA	Bemlitz	GS I	01.08.90	
SFA	SFA	Bemlitz	GS II	01.08.90	
SFA	SFA	Munster	GS am Harloh	01.08.92	
UE	UE	Altenmedingen	GS Altenmedingen	01.08.91	
UE	UE	Bienenbüttel	GS Bienenbüttel	01.08.91	
UE	UE	Uelzen	GS Heidenstedt	01.08.92	
UE	UE	Bodenteich	GS Bodenteich	01.08.93	
VER	VER	Riede	GS Riede	01.08.92	
VER	VER	Verden	SOS-L. Verden	01.08.91	
CE	CE	Stede	SOS für Sprachbehinderte	01.08.93	
STD	STD	Buxtehude	GS Hagen	01.08.93	
STD	STD	Buxtehude	GS Rotkappchenweg	01.08.93	
					24
					4
					28
					Grundschohlen: 24
					Sonderschohlen: 4
					28

Bezirksregierung	Schulaufsichtsamt	Ort	Schule	ab	Anzahl
Weeser-Ems	STD	Buxtehude	GS Neukloster	01.08.93	
	OHZ	Vollersode	GS Wellhöfen	01.08.93	
	WST	Bad Zwischenahn	GS Bad Zwischenahn (Kath.)	01.08.92	
	WST	Bad Zwischenahn	GHS Bad Zwischenahn	01.02.91	
	WST	Bad Zwischenahn	GS Uhlendstraße	01.08.92	
	WST	Edewecht	GS Edewecht	01.08.91	
	WST	Westerstede	GS Westerloy	01.08.91	
	WST	Bad Zwischenahn	GS Ofen	01.08.93	
	AUR	Wiefelstede	GS Metjendorf	01.08.93	
	AUR	Aurich	GS Sandhorst	01.08.91	
	AUR	Aurich	GS Upstalsboom	01.08.91	
	AUR	Norden	GS An der Leybucht	01.08.92	
	AUR	Ihlow	GS Westerende	01.08.92	
	AUR	Aurich	GS Reilschule	01.08.93	
	AUR	Norden	GS Nordfeich	01.08.93	
	DEL	Dalmenhorst	GS Ippump	01.08.91	
	EL	Heede	GS Heede	01.08.92	
	EL	Lingen	GS Altenlingen	01.08.91	
	EL	Lingen	GS Castell	01.08.92	
	EL	Lingen	GS Mattias-Claudius	01.08.90	
	EL	Lingen	GS Wilhelm-Berning	01.08.90	
	EL	Meppen	GS Nödike	01.08.93	
	EL	Beesten	GS Beesten	01.08.93	
	EL	Emsbüren	GS Joseph-Tiesmeyer	01.08.93	
	FRI	Sande	GS Cäcilienhofen	01.08.92	
	FRI	Varel	GS Föppel	01.08.92	
FRI	Scharrens	GS Jungfernbusch	01.08.93		
NOH	Nordhorn	GS Blanke	01.08.90		
NOH	Nordhorn	GS Blumenriedlung	01.08.92		
NOH	Nordhorn	GS Südblanke	01.08.90		
NOH	Nordhorn	GS Manenschule	01.02.93		
OL-Stadt	Oldenburg	GS Heiligengeisttor	01.08.91		
OL-Stadt	Oldenburg	GS Wallischeule	01.08.92		
OL-Stadt	Oldenburg	GS Dietrichsfeld	01.08.93		
OL-Stadt	Oldenburg	GS Denmerschwee	01.08.93		
OL-L	Dünsen	GS Driefleke	01.08.93		
OL-L	Ganderkesee	GS Dünsen	01.08.92		
OL-L	Harpstedt	GS Lango Straße	01.08.91		
OL-L	Hatten	GS Harpstedt	01.08.92		
OL-L	Neerstedt	GS Kirchhatten	01.08.91		
OL-L	Wardenburg	GS Döttingen	01.08.91		
OL-L	Ganderkesee	GS Wardenburg	01.08.91		
OS-Stadt	Osnabrück	GS Dürenstraße	01.08.93		
OS-Stadt	Osnabrück	GS Widukindland	01.08.91		
OS-Stadt	Osnabrück	SOS-L Pestlozzschule	01.08.92		
OS-L	Beim	GS Plus (K.B.)	01.08.93		
OS-L	Bissendorf	GS Beim	01.08.92		
OS-L	Georgsmarienhütte	GS Schleddehausen	01.08.92		
OS-L	Georgsmarienhütte	GS Am Hardeberg	01.02.91		
OS-L	Böhme	GS Freiherr-v.-Stein	01.02.91		
OS-L		GS Erich-Kästner	01.08.93		

Bezirksregierung	Schulaufsichtsteam	Ort	Schule	ab	Anzahl
OS-L		Bohnte	GS Christophorus	01.08.93	
VEC		Lohe	GS Brüder-Ghini-Schule	01.08.92	
VEC		Vechta	GS Alexanderschule	01.08.92	
VEC		Vechta	GS Liobaachule	01.08.92	
BRA		Lernwerder	GS Langförden	01.08.93	
WHV		Wilhelmshaven	GS Lernwerder-Mitte	01.08.92	
WTM		Wilhelmshaven	GS Allerstraße	01.08.91	
WTM		Friedeburg	SOS (L) Wasserturm	01.08.93	
WTM		Ochtersum	GS Reepsholt	01.08.92	
WTM		Westerholt	GS Ochtersum	01.08.92	
CLP		Cloppenburg	GS Westerholt	01.08.93	
CLP		Friesoythe	GS St. Andreas (K.B.)	01.08.93	
LER		Rhauderfehn	GS Edewachterdamm (ev.)	01.08.93	
			GS Konke-Oltmann	01.08.93	

Grundschulen: 61  
Sonderschulen: 2  
63

Niedersachsen

Grundschulen: 149 (davon: 2 GS + HS)  
Sonderschulen: 12  
163



Anlage 2

Stand 17.3.1994

Zum Schuljahresbeginn 1994/95 genehmigte Volle Halbtagschulen in Niedersachsen

Bezirksregierung	Schulaufsichtsamt	Ort	Schule
Braunschweig	WOB	Wolfsburg	GHS Walschule Eichelkamp
	WOB	Wolfsburg	GS Herrmann-Löns-Schule
Grundschulen 7	GF	Hankensbüttel	GS Karl-Söhle-Schule
Grund- und	GF	Wesendorf	GHR Wesendorf
Hauptschulen 1	GÖ	Staufenberg	GS Uschlag
Grund-, Haupt-	GÖ	Göttingen	GS Herman-Nohl-Schule
u. Realschulen 1	GÖ	Friedland	GS Friedland
Sonderschulen 1	GS	Goslar	GS Goetheschule
	GS	Liebenburg	SOS (L) Liebenburg
	OHA	Herzberg	GS Scharzfeld
Hannover	H-Stadt	Hannover	GS Am Lindener Markt
	H-Stadt	Hannover	GS Kreuzriede
	H-Stadt	Hannover	GS Kestnerstraße
	H-Stadt	Hannover	GS Vinnhorst
	DH	Twistringen	GS Heiligenloh
	HM	Bad Münder	GS Bad Münder
Grundschulen 16	H-L-I	Springe	GS Hallermundt
	H-L-II	Garbsen	SOS (L) Garbsen
	H-L-II	Wunstorf	GS Bokeloh
Sonderschulen 1	H-L-II	Garbsen	GS Georgstraße
	HI	Schellerten	GS Dinklar
	HI	Alfeld	GS Langenholzen
	HOL	Boffzen	GS Heinrich-Sohnrey-Schule
	HOL	Eschershausen	GS Eschershausen
	HOL	Heinsen	GS Heinsen
	SHG	Sachsenhagen	GS Sachsenhagen
	SHG	Rodenberg	GS Rodenberg

Bezirksregierung	Schulaufsichtsamt	Ort	Schule
Lüneburg	CE	Celle	GS Helentorschule
	CE	Celle	GHs Wietzenbruchschule
	CUX	Lunestedt	GS Lunestedt
	WL	Buchholz i.d.N.	GS Steinbeck
	LG	Deutsch Evern	GS Deutsch Evern
Grundschulen 9	LG	Neuhaus	GS Neuhaus
	OHZ	Lilienthal	GS St. Jürgen-Frankenb.
	OHZ	Osterholz-Scharmbeck	GS Lindenstraße
Grund- und Hauptschulen 1	STD	York	GS Am Westerminnerweg
	STD	Bliedersdorf	GS Bliedersdorf-Nottensdorf
Weser-Ems	DEL	Delmenhorst	SOS (L) Fröbelschule
	OL-St	Oidenburg	GS Bürgeresch
	WHV	Wilhelmshaven	GS Voslapp
	AUR	Aurich	GS Wallinghausen
	AUR	Wiesmoor	GS Wiesmoor-West
	CLP	Löhningen	GS Bynnen
	EL	Geeste	GS Bonifatiussschule Dalum
	EL	Klein Berßen	GS Klein Berßen
	FRI	Wangerooze	GS Wangerooze
	LER	Weener	GS Möhlenwarf
	LER	Westoverledingen	GS Völlener Königsehn
	OL-L	Wardenburg	GS Achtermeer
	OS-L	Meile	GS Eicken-Bruche
BRA	Burjardingen	GS Stollhamm	
WTM	Esens	GS Esens-Süd	
Grundschulen 14		Delmenhorst	
		Oidenburg	
		Wilhelmshaven	
		Aurich	
		Wiesmoor	
		Löhningen	
		Geeste	
		Klein Berßen	
		Wangerooze	
		Weener	
		Westoverledingen	
		Wardenburg	
		Meile	
		Burjardingen	
Sonderschulen 1		Delmenhorst	
		Oidenburg	
		Wilhelmshaven	
		Aurich	
		Wiesmoor	
		Löhningen	
		Geeste	
		Klein Berßen	
		Wangerooze	
		Weener	
		Westoverledingen	
		Wardenburg	
		Meile	
		Burjardingen	

**Niedersachsen**

Grundschulen: 49 (davon: 2 GS + HS und 1 GHRS)  
 Sonderschulen: 3  
 52

Anlage 3

**Schulversuche "Volle Halbtagschule" in Niedersachsen**  
Stand 24.9.1993

1. Gesamtzahl der "Vollen Halbtagschulen"	:	162
davon Grundschulen: 148, Sonderschulen: 14		
2. Schrittweise Einführung des Schulversuchs noch nicht abgeschlossen (Anzahl der Schulen)	:	19
davon Grundschulen: 18, Sonderschulen: 1		
3. 100 %ige Teilnahme der Schülerinnen und Schüler (Anzahl der Schulen)	:	159
davon Grundschulen: 146, Sonderschulen: 13		
4. Gesamtzahl der Schülerinnen und Schüler	:	28 229
davon nehmen am Schulversuch teil	:	25 234
davon nehmen am Schulversuch nicht teil	:	2 995
<u>davon:</u>		
wegen schrittweiser Einführung	:	2 959
wegen Freiwilligkeit der Teilnahme	:	36
5. Zahl der Schulen mit zusätzlicher Betreuungszeit für insgesamt 1 014 Schülerinnen und Schüler	:	18
6. Dauer der pädagogischen Arbeit	Anzahl der <u>Schulen</u>	
1. - 4. Schuljahr (5 Zeitstunden)	:	58
1. Schuljahr (4 Zeitstunden) und 2. Schuljahr (4 Zeitstunden)	:	19
1. Schuljahr (4 Zeitstunden) und 2. Schuljahr (4 1/2 Zeitstunden)	:	10
1. Schuljahr (4 Zeitstunden) und 2. Schuljahr (5 Zeitstunden)	:	28
1. Schuljahr (4 1/2 Zeitstunden) und 2. Schuljahr (4 1/2 Zeitstunden)	:	39
1. Schuljahr (4 1/2 Zeitstunden) und 2. Schuljahr (5 Zeitstunden)	:	<u>8</u>
		162

Die pädagogische Arbeit dauert im 3. und 4. Schuljahr in der Regel fünf Zeitstunden.

2. **Beschluß** vom 23.1.1992 – Drs 12/2684 –  
**Mercedes-Teststrecke bei Papenburg**

Der Landtag begrüßt die Entscheidung der Landesregierung, das im Jahre 1990 begonnene Verfahren zur Änderung des Landesraumordnungsprogramms mit dem Ziel der Errichtung einer Mercedes-Teststrecke bei Papenburg wieder aufzunehmen. Er bittet die Landesregierung, dem Landtag einen Bericht über das angestrebte Moorschutz-Gebietssystem im Raum Papenburg/Oldenburg einschließlich der Kompensationsmaßnahmen für das Prüfgelände vorzulegen.

**Antwort** der Landesregierung vom 13.7.1994

Am 19.5.1994 hat der Landtag über die Integration des Moorschutzgebietssystems in das Landesraumordnungsprogramm abschließend beraten und gegenüber der Landesregierung eine Stellungnahme abgegeben.

Die Landesregierung hat für den Naturraum Hunte-Leda-Moorniederung ein großräumiges Moorschutzgebietssystem entwickelt und dieses als Vorranggebiete Natur und Landschaft im Landesraumordnungsprogramm dargestellt. Ziel ist die Erhaltung, Pflege und Entwicklung von naturnahem Hochmoor und landwirtschaftlich vorwiegend als Grünland genutzten Hochmoorbereichen. Das Moorschutzgebietssystem umfaßt insgesamt 24 000 ha und beinhaltet im wesentlichen

- derzeit in Abtorfung befindliche Flächen, die künftig als Lebensraum für die dort typische Flora und Fauna zu renaturieren sind,
- Hochmoorrestflächen sowie
- landwirtschaftliche Nutzflächen (überwiegend Hochmoorgrünland in Randlagen).

Bei den als Vorranggebiet für Natur und Landschaft festgelegten Bereichen handelt es sich um ausgewiesene Naturschutzgebiete, naturnahe Hochmoore, in Abtorfung befindliche Flächen, für die nach Beendigung eine Hochmoorregeneration bzw. Renaturierung angestrebt wird, sowie Hochmoorflächen, die heute landwirtschaftlich genutzt werden. Im Verständnis des Moorschutzgebietssystems bildet der überwiegende Teil der derzeit landwirtschaftlich genutzten Hochmoorflächen künftige Puffer- und Übergangsbereiche zwischen intensiv genutzten Gebieten und ungenutzten Hochmoorrestflächen, die die Kernbereiche der Vorranggebiete für Natur und Landschaft darstellen.

3. **Beschluß** vom 23.1.1992 – Drs 12/2685 –  
**Ökologischer Ausgleich für die Mercedes-Teststrecke bei Papenburg**

1. Der Landtag begrüßt vorbehaltlos die Entscheidung der Landesregierung, die Ansiedlung der Mercedes-Teststrecke bei Papenburg durch ein Konzept zum ökologischen Ausgleich, den Verkauf landeseigener Flächen und durch die unverzügliche Einleitung beziehungsweise Fortführung der notwendigen planerischen Schritte zu unterstützen.
2. Der Landtag fordert die Landesregierung auf, im Rahmen des angekündigten Konzeptes zum ökologischen Ausgleich unverzüglich Verhandlungen aufzunehmen und die bis zum Jahre 2005 laufenden Abtorfgenehmigungen auf landeseigenen Flächen zu stoppen, um die weitere Zerstörung wertvoller ökologischer Flächen zu unterbinden.

Weitere Abtorfgenehmigungen sollen nicht gegeben werden. Die Mittel zur Ausweisung von Naturschutzgebieten, zur Renaturierung von Moorflächen sowie für das Moorschutzprogramm sind aufzustocken. Zur Deckung sind Mittel aus dem Verkauf der landeseigenen Flächen zur Verfügung zu stellen.

Antwort der Landesregierung vom 13.7.1994

Zu 1:

Mit Datum vom 29.9.1993 hat die Bezirksregierung Weser-Ems das Raumordnungsverfahren für das geplante Prüfgelände der Firma Mercedes-Benz AG bei Papenburg abgeschlossen und die Teststrecke landesplanerisch festgestellt. Die landesplanerische Feststellung beinhaltet auch ein Konzept für die notwendigen Kompensationsmaßnahmen gemäß §§ 7 ff. Niedersächsisches Naturschutzgesetz (NNatG). Danach sind ca. 940 ha für Ausgleich und Ersatz vorgesehen. Die Ergebnisse der landesplanerischen Feststellung werden über die Bauleitplanung verbindlich. Die Gemeinden sind nunmehr aufgefordert, in Zusammenarbeit mit der Mercedes-Benz AG die notwendigen planerischen Konkretisierungen dieser Kompensationsmaßnahmen vorzunehmen.

Zu 2:

Die Bezirksregierung Weser-Ems hat bereits frühzeitig einen Raum für mögliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen abgegrenzt und die Mercedes-Benz AG im Vorfeld der Verhandlungen mit Grundeigentümern zum Erwerb der Flächen beraten. Der Torfabbau auf den für Ausgleichsmaßnahmen geplanten Flächen wurde 1992 beendet. Dies wurde in einer Vereinbarung der Mercedes-Benz AG mit dem betroffenen Torfabbauunternehmen festgelegt. Weitere Abtorfungsgenehmigungen, die dem betroffenen Torfabbauunternehmen ersatzweise Abtorfungsflächen zur Verfügung stellen, wurden nicht erteilt.

Die Mittel zur Umsetzung der Ziele des Hochmoorschutzes, d.h. zur Ausweisung von Naturschutzgebieten zur Renaturierung von Moorflächen, zum Erwerb von Grundstücken sowie zur Änderung der Folgenutzung nach Abtorfung in Richtung Naturschutz werden um 2,5 Mio. DM aus dem Verkauf der landeseigenen Flächen an die Mercedes-Benz AG aufgestockt.

4. **Beschluß** vom 17.6.1992 – Drs 12/3413 –  
**Entwicklung der Studienzeiten**

Die Landesregierung wird aufgefordert, in einem mit den Hochschulen und Studentenwerken abzustimmenden Bericht

- die Entwicklung der Ausstattung der niedersächsischen Hochschulen seit 1977 und die Entwicklung der Studienzeiten in Niedersachsen seit 1977 umfassend darzustellen,
- den Zusammenhang zwischen der Finanzausstattung der Hochschulen (insbesondere unter Berücksichtigung der Sparmaßnahmen zwischen 1980 und 1990) und der Entwicklung der Studienzeiten zu erläutern und dabei geeignete Vergleichszahlen über die Entwicklung im Bundesgebiet heranzuziehen,
- den Zusammenhang zwischen der veränderten sozialen Lage der Studenten und Studentinnen und der Entwicklung der Studienzeiten darzulegen.

In dem Bericht soll ferner dargestellt werden, welche Konsequenzen aus den Empfehlungen der Kultusministerkonferenz vom 13./14. Oktober 1988 (Empfehlungen und Maßnahmen zur Verkürzung der Studienzeiten) gezogen worden sind und wie sich die Entwicklung in den anderen Ländern darstellt. Der Bericht soll außerdem auf die Entwicklung der Studienzeiten im internationalen Vergleich eingehen. Die Landesregierung wird darüber hinaus aufgefordert zu erläutern, mit welchen Maßnahmen sie einer sozial- und studienorganisatorisch bedingten Verlängerung der Studienzeiten entgegenwirken will.

Der Bericht soll bis zum 15. Oktober 1992 vorgelegt werden.

**Antwort der Landesregierung vom 13.7.1994**

Das MWK hat einen Bericht zur „Entwicklung der Studienzeiten an niedersächsischen Hochschulen zwischen 1977 und 1991“ (vom März 1994) erstellt, der

- die Entwicklung der Ausstattung der niedersächsischen Hochschulen und die Entwicklung der Studienzeiten in Niedersachsen seit 1977 darstellt und
- den Zusammenhang der Ausstattung der Hochschulen (insbesondere unter Berücksichtigung der Sparmaßnahmen zwischen 1980 und 1990) mit der Entwicklung der Studienzeiten erläutert unter Heranziehung geeigneter Vergleichszahlen aus anderen Bundesländern.

Dieser Bericht wird als Material für die Diskussion mit den Hochschulen und den Studentenvertretungen zur Entwicklung der niedersächsischen Studienstrukturreformen dienen. Hierzu liegt bereits ein von einer Arbeitsgruppe der Landeshochschulkonferenz und des MWK erarbeiteter Diskussionsentwurf von „Empfehlungen zur Förderung der Lehre, zu Studienstrukturreform und Studienzeitverkürzung“ vor. In diesem Zusammenhang muß unter Einbeziehung des vom Bundesministerium für Bildung und Wissenschaft herausgegebenen Bandes „Das soziale Bild der Studentenschaften in der Bundesrepublik Deutschland – 13. Sozialerhebung des Deutschen Studentenwerks“ mit den Hochschulen und Studentenwerken auch die Veränderung der sozialen Lage der Studentinnen und Studenten erörtert werden.

Zur Entwicklung der Studienzeiten im internationalen Vergleich liegt umfangreiches Datenmaterial vor, das noch der Auswertung bedarf. Der komplexe Abstimmungsprozeß mit allen Beteiligten und die teilweise noch erforderlichen Auswertungen werden eine geraume Zeit in Anspruch nehmen.

Über das Ergebnis wird der Landtag unterrichtet werden.

5. **Beschluß vom 10.9.1992 – Drs 12/3731 – Nahverkehrsabgabe**

Die Landesregierung wird aufgefordert, die Erhebung einer Nahverkehrsabgabe, die den Kommunen ein verkehrspolitisches Instrumentarium an die Hand gibt, mit dem Lenkungseffekte vom motorisierten Individualverkehr hin zum Öffentlichen Personennahverkehr gegeben sind, unter verkehrspolitischen, rechtlichen und administrativen Gesichtspunkten zu prüfen.

Die Ergebnisse der Prüfung sind dem Landtag vorzulegen.

**Antwort der Landesregierung vom 13.7.1994****I. Ausgangslage**

Mehr und mehr zeichnet sich ab, daß die gewachsene Zahl zugelassener Kraftfahrzeuge und die gewachsenen Fahrleistungen sowie ein zu erwartender weiterer Anstieg des Kraftfahrzeugverkehrs in den nächsten zehn Jahren in vielen Bereichen zu einem Verkehrskollaps führen dürften. Selbst ein massiver Straßenbau könnte diesen Kollaps nur hinauszögern.

Von Schwierigkeiten sind insbesondere die Ballungszentren betroffen.

Der Verkehr ist an der Luftverunreinigung bei Stickoxiden zu rd. 65 v.H., bei Kohlenmonoxiden zu rd. 75 v.H. und bei den klimagefährdenden Kohlendioxiden zu rd. 20 v.H. beteiligt. Lärm- und Abgasbelastigung, Verminderung der Aufenthaltsqualität auf den Straßen und Plätzen und vielfache Verkehrsstau sind Probleme, die unter vielfältigen Gesichtspunkten anzugehen sind.

Eine Lösung kann dabei nach übereinstimmender Ansicht nur in einer starken Verminderung des motorisierten Individualverkehrs liegen. Ferner muß der straßengebundene motorisierte Verkehr zugunsten anderer Verkehrsträger entlastet werden.

Dies erfordert eine Unterstützung und eine Erhöhung der Attraktivität des Umweltverbundes von öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie einen Ausbau des schienengebundenen Verkehrs zu Lasten des Straßenverkehrs.

Der Landtag hat die Erfüllung eines solchen Lenkeffektes als wesentliche Anforderung an eine Nahverkehrsabgabe gestellt.

## II. Bisherige Erfahrungen

Folgende Überlegungen zur Einführung einer Nahverkehrsabgabe und erste Realisationen sind vor allem zu nennen: So haben bereits andere Staaten für bestimmte Gebiete, insbesondere Großstädte, derartige Abgaben eingeführt (z.B. Hongkong, Singapur, Stockholm, Bergen, Oslo); auch andere Bundesländer prüfen seit einiger Zeit die rechtlichen, administrativen und verkehrspolitischen Rahmenbedingungen einer derartigen Abgabe.

Hessen hat nach Vorlage eines umfangreichen Rechtsgutachtens<sup>1</sup> zur Zulässigkeit speziell einer Innenstadtzufahrtsabgabe, einer Pendlerabgabe und einer Großveranstaltungsabgabe als Formen einer Nahverkehrsabgabe deren Einführung – wohl wegen der nicht unerheblichen rechtlichen und administrativen Probleme – nicht weiterverfolgt.

In Baden-Württemberg gab es seit Sommer 1989 mehrere Initiativen zur Einführung einer Nahverkehrsabgabe. Nach Vorliegen eines Rechtsgutachtens<sup>2</sup> wurden die Pläne aufgrund rechtlicher Bedenken und aufgrund des Arguments, die Abgabenerhebung erfordere einen ausreichenden Standard des ÖPNV, zunächst fallengelassen. Allerdings ist nunmehr im Frühjahr diesen Jahres ein Feldversuch im Bezug auf eine bestimmte Modellform (Road-Pricing) gestartet worden.

In Nordrhein-Westfalen gab es im November 1991 einen Antrag im Landtag zur Einführung eines Kfz-Halter-Modells, der abgelehnt wurde.

In Berlin wird die Einführung einer Innenstadtzufahrtsabgabe nach dem Stockholmer Modell zunächst für alle Kraftfahrzeuge ohne Katalysator favorisiert; nach einer bestimmten Frist (1998) soll sodann ein völliges Fahrverbot für derartige Kraftfahrzeuge in der Innenstadt verhängt werden.

In Bremen wird aufgrund eines Gutachtens eine Parkraumbewirtschaftung mit zeitlich und räumlich differenzierten Parkgebührenerhebungen erwogen.

Hamburg hat seine Überlegungen noch nicht mit einem bestimmten Ergebnis abgeschlossen.

Zu beachten ist allerdings, daß aufgrund der sehr unterschiedlichen Ziele, die mit der Abgabe verfolgt werden, nämlich zum einen ein Lenkungseffekt im Sinne eines Umsteigeanreizes auf den ÖPNV, zum weiteren eine Zusatz-/Vollfinanzierung des ÖPNV, oder einer Zusatz-/Vollfinanzierung für den kommunalen Straßenbau oder schließlich gar ein reiner Abschöpfungseffekt, sich eine Vielzahl von verschiedenen Modellen für eine derartige Abgabe ergibt.

Ausgehend von dem Prüfauftrag des Landtages, nämlich „ein verkehrspolitisches Instrumentarium .....“ mit dem Ziel von „Lenkungseffekten vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Personennahverkehr .....“ anzustreben, werden in die nachfolgende Darstellung reine Abschöpfungsmodelle nicht einbezogen und wird die Prüfung auf folgende Modelle beschränkt:

<sup>1</sup>) Professor Dr. Dietrich Murswiek: Die Entlastung der Städte vom Individualverkehr durch Abgaben und andere Geldleistungspflichten, Rechtsgutachten, Freiburg/Köln, im Januar 1992

<sup>2</sup>) Professor Dr. Klaus Vogel: Verfassungsmäßigkeit einer Nahverkehrsabgabe in Baden-Württemberg, Rechtsgutachten, München, 1991

**PKW-Haltermodell:**

Jeder Halter eines PKW in einem bestimmten Gebiet wird abgabepflichtig. In Höhe der Abgabe erhält er einen Anspruch, der beim Erwerb von ÖPNV-Fahrscheinen verrechnet werden kann.

**Kfz-Steuer-Haltermodell:**

Die Kfz-Steuer wird in Abhängigkeit von der Qualität des ÖPNV-Angebotes regional differenziert mit einem Hebesatz versehen. Der Halter erhält in Höhe des Hebesatzes (= Abgabe) einen Anspruch, der beim Erwerb von ÖPNV-Fahrscheinen ganz oder teilweise verrechnet werden kann.

**Fahrscheinmodell:**

Die Einfahrt mit einem Kraftfahrzeug in bestimmte Gebiete, zumeist Innenstädte, ist abhängig vom Besitz eines ÖPNV-Fahrscheines, der sichtbar im Kfz mitzuführen ist.

**Road-Pricing-Modell:**

Es wird ein fahrleistungsabhängiges Entgelt für die Straßenbenutzung erhoben, das je nach der Zeit der Benutzung, der Art des benutzten Kfz, nach den befahrenen Straßen oder der Zahl der Mitfahrer unterschiedlich bemessen wird.

**Maut-Modell:**

Für die Straßenbenutzung bestimmter Gebiete wird ein allgemeines Entgelt an bestimmten Übergangsstellen erhoben.

**Arbeitgeberabgabe („Pariser Modell“):**

Es wird von allen Arbeitgebern mit neun und mehr Beschäftigten in einem bestimmten Gebiet (Gemeinde) eine zweckgebundene Abgabe zur Finanzierung des ÖPNV erhoben. Die tatsächliche Inanspruchnahme der Straßen durch die Arbeitnehmer spielt für die Abgabenerhebung keine Rolle.

**III. Rechtliche Möglichkeiten des Landes zur Einführung einer Nahverkehrsabgabe**

Die Einführung einer Nahverkehrsabgabe verstößt solange nicht gegen EG-Recht, als nicht ausländische und inländische EG-Bürger/Verkehrsteilnehmer ungleich behandelt werden oder gar ausländische EG-Bürger/Verkehrsteilnehmer von dieser Abgabe gar nicht erfaßt werden.

Das Grundgesetz (Art. 70) weist die Gesetzgebung den Ländern zu, soweit es sie nicht dem Bund zugesprochen hat. Dies ist in den Art. 71 ff., Art. 105 GG durch Zuweisung von Bundesgesetzgebungskompetenzen für bestimmte Sachgebiete geschehen, wobei die meisten und wichtigsten Sachgebiete einer zumindest vorrangigen Bundesgesetzgebungskompetenz unterfallen. Die verfassungsrechtliche Zulässigkeit der landesrechtlichen Einführung einer Nahverkehrsabgabe muß daher im einzelnen geprüft und kann nicht allgemein für alle Modelle gleich beurteilt werden, sondern hängt davon ab, welchem Sachgebiet und welcher Abgabearart (Steuer, Gebühr, Sonderabgabe) die einzelnen Modelle nach ihrer konkreten Ausgestaltung zuzuordnen sind.

**Steuern**

Knüpft der Abgabetatbestand ausschließlich an das Halten eines Kraftfahrzeuges an, ohne daß eine individuelle, unmittelbare oder konkrete Gegenleistung damit verbunden wird, und dienen die Einnahmen zur Finanzierung staatlicher Aufgabenerledigungen, handelt es sich nach der Finanzverfassung des Grundgesetzes (Art. 104 a ff. GG) in der Regel um eine Steuer. Eine derartige Abgabe wäre der Kfz-Steuer gleichartig (BVerfGE 7, 244). Diese hat der Bund bereits gemäß Art. 74 Nr. 22 GG im Rahmen seiner konkurrierenden Gesetzgebung ausgeschöpft mit der Folge, daß eine Gesetzgebungskompetenz des Landes wegen des Gleichartigkeitsverbotes von



Bundes- und Landessteuern nicht mehr bestünde. Für eine steuerrechtliche Ausgestaltung des PKW-Halter- und Kfz-Steuer-Haltermodells besitzt das Land keine Gesetzgebungskompetenz.

#### Sonderabgaben

Die Ausgestaltung einer Nahverkehrsabgabe als Sonderabgabe im Sinne der vom Bundesverfassungsgericht entwickelten Rechtsprechung unterliegt hohen Anforderungen (Gruppenhomogenität, Gruppennützlichkeits und Gruppenverantwortung = Sachnähe – BVerfGE 67, 256, 276 ff. –), die kaum erfüllt werden können. Eindeutiger Anlaß der Nahverkehrsabgabe müßte danach der Lenkungszweck sein, eine Finanzierungsfunktion – auch als Nebenzweck – könnte die Anforderung der Gruppenverantwortung = Sachnähe kaum erfüllen, denn die Autofahrer sind zwar auch Verkehrsteilnehmer wie die Benutzer des öffentlichen Personennahverkehrs (Gruppenhomogenität), aber als Gruppe trifft sie kaum eine evidente Sach- und Finanzierungsverantwortung für den mit dem Finanzierungszweck beabsichtigten Ausbau des ÖPNV (so im Ergebnis auch Murswiek; andere Ansicht Vogel). Auch bestehen Zweifel, ob die Verbesserung des ÖPNV als gruppennützlich für die Gruppe der Autofahrer bezeichnet werden kann. Damit scheiden das PKW-Haltermodell sowie das Kfz-Steuer-Haltermodell bei der Ausgestaltung als Sonderabgabe aus. Dasselbe gilt für eine Arbeitgeberabgabe (Pariser-Modell), für die zumindest die Anforderungen der Gruppenhomogenität und die Gruppenverantwortung nicht vorliegen.

#### Gebühren

In Betracht käme schließlich die Ausgestaltung einer Nahverkehrsabgabe als sogenannte Vorzugslast in Form einer Gebühr: Die Abgabenerhebung verfolgt hierbei einen konkreten Finanzierungszweck, und es steht ihr eine unmittelbare individuelle Gegenleistung des Staates gegenüber, deren Kosten sie ganz oder zum Teil abdecken soll (so Fahrschein-, Road-Pricing- und Maut-Modell). Die unmittelbar zurechenbare Gegenleistung kann in der Benutzung der öffentlichen Straße mit Fahrzeugen im Rahmen des Gemeingebrauchs gesehen werden. Art. 74 Nr. 22 GG eröffnet ausdrücklich diese Möglichkeit. Allerdings ist zu beachten, daß nach § 7 Abs. 1 des Bundesfernstraßengesetzes der Bund die Möglichkeit einer Gebührenerhebung für Bundesfernstraßen bereits geschaffen und eingegrenzt hat; die Erhebung von Gebühren für den Gemeingebrauch darf nur durch ein förmliches Gesetz erfolgen. Die Reichweite dieser Regelung ist streitig. Zwar hat der Bund selbst bisher von einer Regelungsmöglichkeit keinen Gebrauch gemacht. Er verschließt aber die Möglichkeit, daß die Kommunen insoweit ermächtigt werden, aufgrund einer Satzungsregelung entsprechend den örtlichen Gegebenheiten Gebühren festzulegen.

Allerdings besteht eine landesrechtliche Kompetenz für eine solche Regelung in den vom Bundesgesetzgeber nicht ausschließlich für Regelungen durch ein förmliches Gesetz in Anspruch genommenen Bereichen, d.h. für alle sonstigen Straßen.

Eine Ermächtigung der Gemeinden kommt nur in Betracht, soweit diese Träger der Straßenbaulast sind. In Niedersachsen sind sie dies

- für die Gemeindestraßen (§ 48 des Niedersächsischen Straßengesetzes – NStrG –),
- für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Landesstraßen und Kreisstraßen die Gemeinden mit mehr als 50 000 Einwohnern .....
- für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen die Gemeinden mit mehr als 80 000 Einwohnern .....

Abgesehen von den Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen besteht damit eine landesrechtliche Kompetenz zur Regelung der Gebührenerhebung für die gemeingebrauchliche Straßenbenutzung. Nach § 14 Abs. 3 NStrG könnte der Landesgesetzgeber die Kommunen dazu ermächtigen, Gebühren aufgrund örtlicher Satzungen zu erheben.

Die Rechtmäßigkeit einer Gebühr orientiert sich allerdings zusätzlich an ihrer konkreten Ausgestaltung, insbesondere ob ihre Bemessungsmethoden mit dem allgemeinen Gleichheitsgrundsatz (Art. 3 Abs. 1 GG) vereinbar sind und ihre Höhe dem Äquivalenzprinzip entspricht.

Nach der Rechtsprechung muß bei Benutzungsgebühren die Gebührenbemessung individuell differenziert dem jeweiligen Benutzer, z. B. nach der im Erhebungsgebiet zurückgelegten Strecke, der Verweildauer oder der Art des benutzten Fahrzeuges (Pkw, Lkw), zugerechnet werden. Damit scheidet eine Bemessung aus, die zu einem feststehenden, für alle Benutzer gleichen Gebührensatz führt.

Zusätzlich müssen die für die Höhe der Gebühr maßgeblichen Kriterien nachvollziehbar sein, d. h. sie dürfen nicht willkürlich sein. Bei der Benutzungsgebühr bestimmt sich die Höhe der Gebühr nach dem zugrundeliegenden Benutzungsverhältnis und dem damit zusammenhängenden Finanzierungsbedarf, wobei nicht zwingend eine konkrete Ermittlung erforderlich ist, sondern auch eine pauschale Festsetzung in Betracht kommt. Maßstab kann hierbei entweder eine Kostenabwälzung für die Aufwendungen zur Herstellung und Unterhaltung der Straßen sein oder auch ein Vorteilsausgleich als Abschöpfung des wirtschaftlichen Wertes, den die Zufahrt mit einem Kraftfahrzeug in bestimmte Innenstadtbereiche für den Autofahrer darstellt. Da die Alternative für die Zufahrt in diese bestimmten Innenstadtbereiche in der Benutzung des ÖPNV liegt, könnte eine mögliche Bemessung sich hierbei am Preis für eine ÖPNV-Fahrkarte ausrichten (so auch: Murswiek a.a.O.). Allerdings ist zusätzlich erforderlich, daß dem jeweiligen Autofahrer die Umsteigmöglichkeit auch tatsächlich zumutbar sein muß. Soweit dies nicht möglich ist oder individuell unzumutbar ist (z. B. Schwerbehinderte, Polizei-, Rettungsfahrzeuge, Krankentransport, Lkw-Lieferverkehr), sind Ausnahmeregelungen vorzusehen.

Zwischenergebnis:

Dem Land steht eine Gesetzgebungskompetenz zur Regelung der Gebührenerhebung aufgrund kommunaler Satzungen für die Benutzung von öffentlichen Straßen mit Fahrzeugen zu, die nicht Bundesstraßen sind und die in der Straßenbaulast der Gemeinden stehen. Hierbei wäre jedoch bei der konkreten Ausgestaltung, insbesondere bei der Gebührenbemessung, der Gebührenhöhe und bei notwendigen Ausnahmetatbeständen der Gleichheitsgrundsatz und das Verhältnismäßigkeitsprinzip zu beachten.

Mit der Kompetenz zur Gebührenerhebung ist die Ertragshoheit eng verknüpft: Grundsätzlich steht denjenigen das Gebührenaufkommen zu, die die Erhebungs-kompetenz besitzen. Die Erhebungskompetenz folgt regelmäßig der Aufgaben- und Finanzierungskompetenz, für die Leistungserbringung, die durch die Gebühren abgegolten werden soll. Sollen Gebühren für die Inanspruchnahme der Straße erhoben werden, müßten sie daher denjenigen zustehen, die für diesen Finanzierungszweck verantwortlich sind. Nach § 47 NStrG sind dies die Gemeinden als Träger der Straßenbaulast für die hier in Betracht kommenden Straßen, so daß ihnen auch das Gebührenaufkommen zufließen müßte.

#### IV. Zwecke einer Nahverkehrsabgabe

Vorrangiger Zweck der Nahverkehrsabgabe ist die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs in den Innenstadtbereichen. Das Finanzierungsaufkommen soll auch dem ÖPNV zugute kommen. Die Abgabe verfolgt also sowohl einen Lenkungs- als auch einen Finanzierungszweck.

Ein Lenkungszweck steht einer Gebührenerhebung nicht grundsätzlich entgegen. Aufgrund des Anknüpfungstatbestandes „Benutzung bestimmter Straßen“ für die Gebührenerhebung besteht auch zwischen Lenkungseffekt und Abgabetatbestand ein relativ enger Sachzusammenhang.

Den Autofahrern soll mit einer Nahverkehrsabgabe ein finanzieller Anreiz geboten werden, statt mit dem Auto mit dem ÖPNV in die Innenstädte zu fahren. Dabei ist allerdings erforderlich, daß die gewünschte Verhaltensänderung dem Abgabeschuldner = Autofahrer auch zumutbar sein muß, der ÖPNV also so ausgestaltet sein muß, daß z. B. ausreichende Kapazitäten, Umsteigemöglichkeiten und P+R-Anlagen angeboten werden.

Problematisch ist allerdings der Finanzierungszweck, soweit die Verwendung des Gebührenaufkommens die Finanzierung des ÖPNV beabsichtigt. Gebühren sind als Gegenleistungen für besondere Leistungen zu entrichten, denen sie entsprechen sollen (Äquivalenzprinzip). Da die Abgabepflicht an die Benutzung öffentlicher Straßen anknüpft, könnte eingewandt werden, daß eine derartige Gebühr, die tatsächlich ausschließlich zur Finanzierung der Kosten des ÖPNV erhoben wird, nicht eine Benutzungsgebühr darstelle und damit erhebliche Zweifel an der Zulässigkeit einer solchen Gebühr bestünden. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungs- und auch des Bundesverfassungsgerichts ist der Gebührengesetzgeber allerdings nicht verpflichtet, für besondere Leistungen die Erhebung kostendeckender Gebühren vorzuschreiben; noch ist er gehindert, die Erhebung von Gebühren vorzusehen, die die Kosten der Verwaltungsleistung, insbesondere die Kosten der nutzbaren Einrichtung, überschreiten. Allerdings dürfen die Gebühren nicht völlig unabhängig von den Kosten der gebührenpflichtigen Staatsleistung festgesetzt werden. Außerdem darf die Verknüpfung zwischen den Kosten der Staatsleistung und den dafür auferlegten Gebühren nicht in einer Weise gestaltet werden, die sich – bezogen auf den Zweck der gänzlichen oder teilweisen Kostendeckung – unter keinem vernünftigen Gesichtspunkt als sachgerecht erweist (BVerwGE 13, 214, 222 ff.; 50, 217, 226 ff.). Damit können Gebühren neben dem Kostendeckungszweck auch für andere Zwecke, auch andere Finanzierungszwecke verwendet werden. Eine genaue Abgrenzung ist aber kaum möglich. Damit scheidet das Fahrscheinmodell, das ausschließlich eine Finanzierung des ÖPNV beabsichtigt, aus rechtlichen Gründen aus, ohne daß noch auf die tatsächlichen Schwierigkeiten der Umsetzung einzugehen ist.

Zur Sicherung der Mittelverwendung ist eine Zweckbindung erforderlich. Zwar könnte eingewendet werden, das Land greife, wenn es die Verwendung eines bestimmten Anteils am Gebührenaufkommen für die Finanzierung des ÖPNV vorschreibe, in die kommunale Finanzhoheit und in die kommunale Selbstverwaltung ein. Dies hält Murswiek aufgrund einer Grobprüfung durch das Land jedoch für vertretbar, da eine solche Ermächtigung den Gemeinden auf jeden Fall mehr finanzielle und sachliche Gestaltungsmöglichkeit verschaffe und die Gemeinden frei blieben in ihrer Entscheidung, ob sie den Lenkungseffekt durch die Erhebung einer Gebühr verwirklichen wollen.

#### V. Verwaltungsaufwand und Durchsetzbarkeit

Alle bisher bekannten Modelle einer Nahverkehrsabgabe bringen Schwierigkeiten bei der praktischen Durchführung mit sich. Zu den landesrechtlich regelbaren Abgaben ist folgendes zu bemerken: Da einerseits die landesgesetzliche Kompetenz zum Erlaß einer Nahverkehrsabgabe als Gebühr auf satzungsrechtlicher Grundlage sich nicht auf die Bundesstraßen erstrecken darf, andererseits gerade die relevanten Großstädte von einer Vielzahl von Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen auch im innerstädtischen Bereich durchzogen werden, ist zu befürchten, daß das abgabepflichtige Gebiet nur kleinräumige Bereiche erfassen kann. Dies bedingt zugleich einen nicht unerheblichen Verwaltungsaufwand, um alle Zufahrten in diese Bereiche – gerade von den Bundesstraßen als Ortsdurchfahrten – wirksam kontrollieren zu können. Zur effektiven Kontrolle wäre die Einrichtung von Schranken, Lichtschranken, Zahlstellen oder von besonderen High-Tech-Lösungen (automatische Fahrzeugregistrierung, Scheckkartensystem im Fahrzeug) erforderlich, die entweder zu erheblichem Nachrüstbedarf in den Kraftfahrzeugen führen oder wegen der vielfältigen Zufahrtsmöglichkeiten im innerstädtischen Bereich eine Vielzahl von externen Einrichtungen erforderten. Auf effektive Kontrollmöglichkeiten darf unter dem Gesichts-

punkt der Abgabengleichheit auch nicht verzichtet werden: Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichtes (Urteil vom 27.6.1991 – 2 BvR 1493/89 – BStBl. II S. 665) muß „das materielle Steuergesetz die Gewähr seiner regelmäßigen Durchsetzbarkeit so weit wie möglich in sich selbst“ tragen, d. h. der Abgabenananspruch muß ausgehend vom Ansatz der materiellen Abgabennorm – einzelne Vollzugsprobleme ausgenommen – weitgehend durchsetzbar sein. Der Gesetzgeber muß die Abgabetatbestände und die ihnen entsprechenden Erhebungsregelungen aufeinander abstimmen. Wird die regelmäßige Durchsetzbarkeit dagegen durch die in der Abgabennorm vorgesehenen Kontrollmechanismen nicht gewährleistet, „so führt die dadurch bewirkte Gleichheitswidrigkeit“ bei der Belastung der einzelnen Abgabepflichtigen „zur Verfassungswidrigkeit auch der materiellen Norm“.

Schließlich muß auch bei der Form der gewählten Umsetzung berücksichtigt werden, daß gegen einige Ausprägungen von High-Tech-Lösungen wie z.B. die automatische Fahrzeugregistrierung datenschutzrechtliche Bedenken geltend gemacht werden.

#### VI. Stellungnahmen der kommunalen Spitzenverbände und der Verbände der Wirtschaft

Der Niedersächsische Städte- und Gemeindebund bezweifelt, ob das Umsteigen vom Auto auf den ÖPNV tatsächlich zur Energieeinsparung beiträgt und hält eine Verlagerung des Autoverkehrs auf den Fußgänger- und Fahrradverkehr für sinnvoller. Wegen der großen Zahl unzureichender Anbindungen an den ÖPNV wird eine Benachteiligung des ländlichen Raums befürchtet. Es könnte finanzielle Probleme für Bevölkerungskreise geben, die über ein geringes Einkommen verfügen. Der ÖPNV habe zur Zeit Kapazitätsprobleme gerade zu Verkehrsspitzenzeiten. Die Sicherheit des ÖPNV sei zu verbessern. Die Bewohner Niedersachsens als Flächenland seien mehr als andere auf das Auto angewiesen, und Niedersachsen sei stark abhängig von der Autoindustrie. Die Akzeptanz und Finanzierung von Park-and-Ride-Anlagen sei zu hinterfragen. Diese und ähnliche Probleme werden auch vom Niedersächsischen Landkreistag angeführt. Der Niedersächsische Städtetag hat keine Stellungnahme abgegeben.

Die Industrie- und Handelskammer Hannover-Hildesheim lehnt das Kfz-Haltermodell wegen der geringen Lenkungsfunktion ab. Eine Arbeitgeberabgabe (Pariser Modell) würde die Unternehmen im Erhebungsgebiet gegenüber denjenigen außerhalb des Erhebungsgebiets im Wettbewerb benachteiligen. Plaketten- und Fahrscheinmodelle seien weder sozialverträglich noch verursachergerecht. Vor allem der Wirtschaftsverkehr könne nicht auf den ÖPNV verlagert werden. Außerdem seien diese Modelle mit einem erheblichen Verwaltungsaufwand verbunden. Die IHK befürwortet hingegen Verbesserungen des ÖPNV, den Ausbau von Park-and-Ride-Anlagen sowie eine differenzierte Bewirtschaftung von innerstädtischem Parkraum. Durch ein Road-Pricing-Modell könne eine bessere Verteilung zwischen Individualverkehr und ÖPNV herbeigeführt werden, weil hierbei die Gebührenhöhe nach Fahrleistung und Tageszeit gestaffelt werden könnte.

Der Einzelhandelsverband Hannover e.V. lehnt die Einführung einer Nahverkehrsabgabe ab. Durch den zusätzlichen finanziellen Aufwand werde dem Verbraucher Kaufkraft entzogen. Das Einkaufen an den Peripherien der Städte werde zu Lasten des städtischen klein- und mittelständischen Einzelhandels gefördert. Wenn es den Kommunen freigestellt werde, ob sie die Abgabe einführen oder nicht, könne ein unfruchtbarer Wettbewerb zwischen den Städten entstehen.

#### VII. Wirtschaftliche, verkehrs- und umweltpolitische Auswirkungen

Verlässliche zahlenmäßige Angaben sind hierzu zur Zeit noch nicht möglich. Die Auswirkungen hängen insbesondere von der jeweiligen Struktur der Städte ab.

Verkehrs- und umweltpolitisch ist es geboten, die Ballungszentren und Innenstädte vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten und, wo möglich, einen Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV zu schaffen. Jede Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum ÖPNV bringt Energieeinsparungen und Minderungen der Lärm- und Schadstoffemissionen.

Von genereller Bedeutung für die Rahmenbedingungen des Verkehrs sind Maßnahmen zur Veränderung der Kostenrelationen zwischen Pkw-Verkehr und ÖPNV. In den Straßenverkehrssteuern und -abgaben wurde schon immer ein Mittel zur Beeinflussung des ModalSplit im Stadtverkehr gesehen. Vorrangig geht es um die Festlegung der Höhe und der Struktur der Kosten für die Kfz-Benutzung (Kfz-Steuer, Mineralölsteuer und Nahverkehrsabgabe). Eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und damit auch eine Verbesserung der Umweltsituation in den städtischen Zentren kann auf lange Sicht aber nur durch eine Kombination von Maßnahmen erreicht werden. Hierzu zählen insbesondere:

- Parkraumbewirtschaftungskonzepte
- Einrichtung von Fußgängerzonen
- Einrichtung von Parkleitsystemen.

Voraussetzung für die Einführung einer Nahverkehrsabgabe ist u.a. auch das Vorhandensein eines ausreichenden ÖPNV-Angebotes (siehe auch III.). Unter dem Gesichtspunkt der Beeinflussung des ModalSplit (Anteil der einzelnen Verkehrsmittel an den einzelnen zurückgelegten Wegen der Bürgerinnen und Bürger) zugunsten des ÖPNV sind allerdings zusätzliche Angebotsverbesserungen erforderlich, die der Attraktivität und der Beschleunigung der ÖPNV-Systeme dienen. Hier sind zu nennen:

- Selbst angefordertes Ampelgrün für Busse und Stadtbahnen
- separater Gleiskörper für Stadtbahnen
- separate Busspuren
- moderne, bequeme Beförderungsmittel
- behindertengerechte Ausstattung der Beförderungsmittel
- funktionale Umsteigepunkte (P+R-/B+R-Anlagen)
- Tarifvereinfachung und -erleichterung
- Anschlußsicherung der verschiedenen Systeme.

Flexiblere alternative ÖPNV-Systeme wie z.B. Rufbusse, Sammeltaxen, Mobilitätszentralen etc. führen in vielen Bereichen zu einer Verstärkung herkömmlicher Systeme und damit zu einer Verbesserung des gesamten ÖPNV.

Die Verminderung des motorisierten Individualverkehrs ermöglicht auch, den notwendigen Wirtschaftsverkehr sicherzustellen. Freiere Straßen führen zu Zeit- und Kosteneinsparungen. Staubbildungen können reduziert werden.

Es besteht jedoch die Gefahr, daß es mit der Einführung einer Nahverkehrsabgabe und der damit verbundenen Verteuerung des Autofahrens zu einer Verminderung der Funktion und Attraktivität der Städte kommt. Bürger, Handel, Gewerbe und Wirtschaft könnten mehr und mehr die Innenstädte meiden und, soweit möglich, auf Stadtrandgebiete ausweichen. Deshalb müßte die Einführung einer Nahverkehrsabgabe in ihren Auswirkungen auf alle Bereiche sorgfältig beobachtet werden. Entsprechende Erfahrungen bezüglich dieser Risiken liegen nicht vor, so daß hierzu verlässliche Aussagen nicht möglich sind.

## VIII. Zusammenfassung und Ausblick

Unter den bekannten Formen einer Nahverkehrsabgabe mit Lenkungseffekt stehen dem Land nur wenige zur Regelung offen. Selbst die als Gebühr durch das Land regelbaren Formen einer Nahverkehrsabgabe (Road-Pricing-Modell, Maut-Modell) werden dann, wenn das Land den Gemeinden satzungsrechtliche Möglichkeiten einräumen will, durch die bundesrechtliche Regelung für Bundesfernstraßen mindestens in ihrer praktischen Durchführbarkeit stark beeinträchtigt: Die Aussparung der Ortsdurchfahrten von Bundesfernstraßen bei der Erhebung auf der Grundlage kommunaler Satzungen führt zu einer Kleinräumigkeit der möglichen Erhebungsgebiete und zu großem Erhebungsaufwand.

Eine Durchführungschance ist daher unter Beachtung datenschutzrechtlicher Vorgaben nur einer sogenannten High-Tech-Lösung für ein „Road-Pricing“ einzuräumen. Zur Zeit werden allerdings noch keine erprobten Anwendungsverfahren in der Bundesrepublik Deutschland angeboten.

6. **Beschluß** vom 18.2.1993 – Drs 12/4538 –  
**Förderung der sportlichen Jugendarbeit und des Schulsports**

Der Landtag fordert die Landesregierung auf, den Vereins- und Schulsport insbesondere durch folgende Maßnahmen zu fördern:

1. Unterstützung der Kommunen bei der Erstellung einer Sportstättenentwicklungsplanung, um den Bürgerinnen und Bürgern nach Möglichkeit ein ihren Neigungen entsprechendes Angebot zur sportlichen Betätigung zu bieten.
2. Nach Maßgabe des Haushalts Fortsetzung der Förderung des Baus und der Modernisierung vorhandener Sportstätten. Dabei sind humanökologische Kriterien und die veränderten Bedürfnisse des Sports und der sportlichen Betätigung zu berücksichtigen.
3. Erarbeitung von Empfehlungen für die Ausstattung von Sportstätten zur Anpassung an die Entwicklung des Freizeitsports, die sich u.a. an den Ergebnissen der Expertenkommission orientieren.
4. Überarbeitung und wirksame Umsetzung der Grundsätze und Bestimmungen für den Schulsport sowie der Rahmenrichtlinien aller Schulstufen unter freizeitorientierten Gesichtspunkten.
5. Setzung neuer Schwerpunkte in der Ausbildung von Sportlehrkräften
  - u.a. zur verstärkten Orientierung an den Anforderungen des Freizeit- und Gesundheitssports,
  - zur Qualifizierung der Erteilung von Sportförderunterricht,
  - zur Berücksichtigung der Möglichkeiten der Integration von behinderten Schülerinnen und Schülern, damit die Integration sportschwacher und behinderter Schülerinnen und Schüler gezielt gefördert werden kann,
  - zur Qualifizierung für Tätigkeiten im außerschulischen Sport.
6. Verstärkung der Weiterbildungsangebote für Sportlehrkräfte in Zusammenarbeit mit allen beteiligten Institutionen und deren Anpassung an die jeweils neuen Anforderungen und Erkenntnisse des Sports.
7. Fortsetzung der derzeitigen Einstellungspraxis der Landesregierung zur Verjüngung der Sportlehrkräfte in den Schulen mit dem Ziel der Sicherung der Unterrichtsversorgung mit Sportlehrkräften.
8. Anregung und Förderung von Modellen der Zusammenarbeit zwischen Kindergärten und Vereinen im Bereich der Bewegungserziehung in vorschulischen Einrichtungen, um Gesundheitsgefährdungen bei Kindern vorzubeugen.

9. Neubeschreibung der Aufgabenbereiche der Beauftragten für den Schulsport (Fachberater). Entsprechend ihren Aufgaben ist eine angemessene Zahl der Beauftragten mit Anrechnungstunden bereitzustellen.
10. Sicherung des Sportunterrichts an den beruflichen Teilzeitschulen in dem Umfang, der der Bedeutung von Bewegung, Spiel und Sport im Jugendalter entspricht.
11. Erstellung eines Schulsportreports als Grundlage einer sachbezogenen und qualifizierten Analyse der derzeitigen Situation des Sports an den niedersächsischen Schulen. Dieser soll für weitergehende und innovative Planungen u.a. zu folgenden Fragen Auskunft geben:
  - Anzahl des tatsächlich erteilten Sportunterrichts, differenziert nach Jahrgangsstufen und Schulformen sowie nach der Qualifikation der Lehrkräfte;
  - Alter der Sportlehrkräfte, aufgeschlüsselt nach Schulformen;
  - Ausstattung der Schulen mit Sportstätten, differenziert nach Sporthallen, Schwimmbädern und -hallen sowie Freizeitanlagen;
  - Schwerpunkt der Fortbildung.
12. Detaillierte Beantwortung des differenzierten Fragenkatalogs des Deutschen Sportbundes – Anfrage des Deutschen Sportbundes vom 3.2.1989 an die Kultusministerkonferenz bzw. die Kommission Sport zum zweiten Aktionsprogramm für den Schulsport –.
13. Ausbau schulsportlicher Angebote im Rahmen schulischer Halbtags- und Ganztagsbetreuung.
14. Entwicklung einer Konzeption der Zusammenarbeit von Schule und Verein/Verband gemeinsam mit dem Landessportbund und deren Umsetzung in die Praxis. Die Zusammenarbeit erstreckt sich auf verschiedene Gebiete des Sports und ist
  - breiten- und freizeitsportlich,
  - sozial und gesundheitlich,
  - wettkampfsportlich orientiert.

**Antwort** der Landesregierung vom 13.7.1994

Die Antwort der Landesregierung vom 26.11.1993 unter Abschnitt II in der Drs 12/5819 wird wie folgt abschließend ergänzt:

Zur Gewinnung von Daten für einen Schulsportreport hat das MK im Herbst 1993 über die Schulaufsichtsämter und Bezirksregierungen an den allgemeinbildenden Schulen eine spezielle Umfrage zum Sportunterricht und zu den Sportunterricht erteilenden Lehrkräften durchgeführt. Danach ergibt sich folgende Situation des Sports:

**1. Tatsächlich erteilter Sportunterricht**

In den Jahrgangsstufen und Schulformen der allgemeinbildenden Schulen, in denen laut Stundentafel drei Wochenstunden Sport vorgesehen sind, wird der Sportunterricht laut Stundenplan zu ca. 70 v.H. erteilt. Eine Ausnahme bilden die Jahrgangsstufen 7 und 8 der Gymnasien; hier wird der Sportunterricht zu rd. 94 v.H. erteilt.

In den Jahrgangsstufen und Schulformen, in denen laut Stundentafel nur zwei Sportstunden pro Woche vorgesehen sind, wird der Sportunterricht laut Stun-

denplan in vollem Umfang erteilt. Nicht berücksichtigt ist der krankheitsbedingte oder sonstige Stundenausfall. Nähere Angaben sind der Anlage 1 zu entnehmen.

Von den berufsbildenden Schulen liegen neuere Daten nicht vor. Das Verfahren der statistischen Erhebung wird zur Zeit umgestellt, so daß dann die fächerspezifischen Daten mit der allgemeinen Schulstatistik erfaßt werden. Nach den bisher vorliegenden Daten kann davon ausgegangen werden, daß der laut Stundentafel vorgesehene Sportunterricht an den Vollzeitschulen zu 75 v.H., im Berufsgrundbildungsjahr (BGJ) zu 60 v.H., im Blockunterricht zu 20 v.H. und an den Teilzeitschulen zu weniger als 10 v.H. erteilt wird.

2. Qualifikation der Lehrkräfte

Der Sportunterricht wird

in der Grundschule	zu 70 v.H.,
in der Orientierungsstufe	zu 84 v.H.,
in der Hauptschule	zu 86 v.H.,
in der Realschule	zu 90 v.H.,
in den Gymnasien und Gesamtschulen	zu 96 v.H.

von Lehrkräften mit einer Lehrbefähigung für Sport bzw. mit einer Fachausbildung im Sport erteilt. Nähere Angaben sind ebenfalls der Anlage 1 zu entnehmen.

In den berufsbildenden Schulen stehen Lehrkräfte mit einer Lehrbefähigung für Sport in ausreichendem Maße zur Verfügung. Die Unterrichtsversorgung im Fach Sport der berufsbildenden Schulen mit Fachkräften kann sichergestellt werden, wenn jede Lehrkraft mit einer Lehrbefähigung für Sport mit etwa einem Drittel des Stundendeputats im Sportunterricht eingesetzt wird.

3. Altersstruktur der Lehrkräfte

Die Altersstruktur der Sportlehrkräfte konnte nur nach der erworbenen Laufbahnbefähigung für das jeweilige Lehramt und nicht nach dem tatsächlichen Einsatz ermittelt werden. Sie stellt sich wie folgt dar:

a) Lehrerinnen und Lehrer mit Lehrbefähigung für Sport (in v.H.)

	Grund- und Hauptschulen	Realschulen	Gymnasien	berufsbildende Schulen	
unter 30	1,4	0,5	0,4	bis 30	2,1
30 – 35	5,7	3,4	6,1	31 – 40	57,0
35 – 40	15,9	12,6	19,7	41 – 50	36,2
40 – 45	31,7	27,4	30,5	ab 51	4,5
45 – 50	23,3	24,7	16,7		
50 – 55	15,4	22,2	13,4		
55 – 60	5,6	7,8	10,9		
60 – 62	0,6	1,1	1,9		
über 62	0,4	0,3	0,4		



b) alle Lehrerinnen und Lehrer (in v.H.)

	Grund- und Hauptschulen	Realschulen	Gymnasien
unter 30	1,5	0,5	0,7
30 – 35	6,0	3,7	8,3
35 – 40	16,2	11,9	20,0
40 – 45	29,0	28,3	29,2
45 – 50	21,5	25,1	16,1
50 – 55	17,1	20,7	13,5
55 – 60	7,0	8,1	9,4
60 – 62	1,2	1,2	1,9
über 62	0,5	0,5	0,9

#### 4. Ausstattung der Schulen mit Sportstätten

Eine amtliche Statistik über die Ausstattung der Schulen mit Sportstätten wird nicht geführt. In Niedersachsen wird nicht unterschieden zwischen schulischer und außerschulischer Nutzung. In der Regel stehen alle kommunalen Sportstätten den Schulen und den Vereinen zur Verfügung.

Nach der beigelegten Sportstättenstatistik Niedersachsen für Kernsportanlagen (Anlage 2) kann davon ausgegangen werden, daß die Schulen ausreichend mit Sportstätten versorgt sind.

Zu 12:

Nachfolgend werden die Fragen wiedergegeben und beantwortet, die der Deutsche Sportbund am 3.2.1989 an die Ständige Konferenz der Kultusminister der Länder (KMK) bzw. die Kommission „Sport“ zum Zweiten Aktionsprogramm für den Schulsport gerichtet hat.

##### 1. Sportunterricht

a) Wieviel Wochenstunden Sport sind in den Stundentafeln Ihres Landes ausgewiesen?

Die Zahl der Sportstunden ergibt sich aus der nachfolgenden Übersicht:

Zahl der Sportstunden nach der Stundentafel  
– Gültig ab Schuljahr 1992/93 –

Klasse	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Sportstunden laut Stundentafel	3	3	3	3	2	2	3	3	2	2	2	2 Stunden in jedem Schulhalb- jahr oder 3 Stunden in drei Schul- halbjahren	
	*	*	**	**	***	***	****	****	****	****	****		

##### Anmerkungen:

- \* Die dritte Sportstunde kann als tägliche Bewegungszeit erteilt werden.
- \*\* Im Rahmen der Flexibilisierung der Stundentafel kann die Zahl der Sportstunden gekürzt werden.
- \*\*\* Die 3. Sportstunde wird bei den Arbeitsgemeinschaften bereitgestellt.
- \*\*\*\* In der Alternativen Stundentafel wird die 3. Sportstunde bei den Arbeitsgemeinschaften bereitgestellt. Die Stundentafeln der Integrierten Gesamtschulen und Kooperativen Gesamtschulen enthalten zwei Sportstunden. Die 3. Sportstunde wird im Rahmen der Arbeitsgemeinschaften bzw. bei der IGS/KGS als Ganztagschule im Rahmen des Ganztagsangebots bereitgestellt.

- b) Wie hoch ist der Anteil des Sportunterrichts, der von fachlich qualifizierten Lehrkräften erteilt wird?

Auf die Ausführungen zu Nr. 11 und die Anlage 1 wird verwiesen.

- c) Wie sieht die Altersstruktur der Lehrkräfte aus?

Auf die Ausführungen zu Nr. 11 wird verwiesen.

- d) Wie hoch waren die Anstellungen in den angefragten Jahren absolut und bezogen auf die eingereichten Bewerbungen?

Nach der Statistik lagen für eine Einstellung zum 1.8.1993 folgende Bewerbungen vor bzw. wurden Lehrkräfte mit dem Fach Sport eingestellt:

	Bewerbungen		Einstellungen	
	insgesamt	davon aus Niedersachsen	insgesamt	davon aus Niedersachsen
Lehramt an Grund- und Hauptschulen	562	395	135	114
Lehramt an Realschulen	250	215	21	20
Lehramt an Gymnasien	818	413	18	12.

- e) Wie weit ist erkennbar, daß die Organisation des Sportunterrichts zweimalige Lerngelegenheiten pro Woche gewährleistet?

Der Anteil des Sportunterrichts in Doppelstunden beträgt

in der Grundschule	16 v.H.,
in der Orientierungsstufe	45 v.H.,
in der Hauptschule	55 v.H.,
in der Realschule	51 v.H.,
im Gymnasium	58 v.H.,
in der Gesamtschule	58 v.H.

Es kann daher davon ausgegangen werden, daß in der Regel in der Grundschule eine zweimalige Lerngelegenheit pro Woche gegeben ist, im übrigen erteilt die Hälfte der Schulen den Sportunterricht in einer Doppelstunde.

- f) Haben Sie den Schulen Handreichungen zugestellt, mit denen Sport als Gegenstand fächerübergreifenden Unterrichts gefördert werden kann?

Ja.

Zusätzlich zu den Grundsätzen und Bestimmungen für den Schulsport und den Rahmenrichtlinien – Sport – für die einzelnen Schulformen und Schulstufen haben die Schulen folgende Broschüren, Handreichungen etc. erhalten:

1. Broschüre „Fair halten“. Unterrichtshilfen zum Fair play in der Schule in Zusammenarbeit mit der Deutschen Olympischen Gesellschaft.
2. Sport in der Grundschule (1. und 2. sowie 3. und 4. Schuljahr). Unterrichtshilfen in Zusammenarbeit mit dem Niedersächsischen Landesinstitut für Lehrerfortbildung, Lehrerweiterbildung und Unterrichtsforschung (NLI).
3. Medienpaket „Gesundheitserziehung in der Schule durch Sport“ – Handreichungen für den Primarbereich.
4. Medienpaket „Gesundheitserziehung in der Schule durch Sport“ – Handreichungen für den Sekundarbereich I. Beide Medienpakete in Zusammenarbeit mit dem Landesverband Niedersachsen der AOK.

- g) Inwieweit wird der Sportunterricht koedukativ erteilt?

Die Grundlage für den koedukativen Unterricht ergibt sich aus den Grundsätzen und Bestimmungen für den Schulsport. Danach können auch im Schulsport Jungen und Mädchen gemeinsam unterrichtet werden.

Der koedukative Sportunterricht beträgt

in der Grundschule	99 v.H.,
in der Orientierungsstufe	98 v.H.,
in der Hauptschule	84 v.H.,
in der Realschule	79 v.H.,
im Gymnasium	75 v.H.,
in der Gesamtschule	96 v.H.

## 2. Außerordentlicher Schulsport

Welche Formen außerunterrichtlichen Schulsports spielen bei der Gestaltung im schulischen Leben eine größere Rolle (z.B. Schullandheimaufenthalt, Spiel- und Bewegungsangebote in den Pausen, Bundesjugendspiele/Sportfest)?

Es gibt in Niedersachsen eine Fülle von Maßnahmen im Schulsport außerhalb des Unterrichts. Besondere Bedeutung kommt – auch im Hinblick auf die Zusammenarbeit von Schule und Sportverein – den Feriensportlehrgängen, Schullandheimaufenthalten und Skilehrgängen zu. An den Feriensportkursen, insbesondere im Schwimmen, beteiligen sich jährlich ca. 4 000, an den Skilehrgängen ca. 6 000, an den Bundesjugendspielen ca. 400 000, am Bundeswettbewerb der Schulen „Jugend trainiert für Olympia“ jährlich ca. 40 000 Schülerinnen und Schüler.

## 3. Sportförderunterricht

a) Inwieweit ist Sportförderunterricht Gegenstand der Sportlehreraus- und -fortbildung?

Das MK war im letzten Jahrzehnt verstärkt darum bemüht, eine quantitative und qualitative Verbesserung des Sportförderunterrichts (früher Schulsonderturnen) zu erreichen.

Neben der Verankerung des Sportförderunterrichts (SFU) in den „Grundsätzen und Bestimmungen für den Schulsport“ und den entsprechenden Rahmenrichtlinien ist eine neue Ausbildungs- und Prüfungsordnung für den SFU im Kontakt mit den Hochschulen erlassen worden. Vom NLI werden regelmäßig Fortbildungslehrgänge angeboten.

Von 1982 bis 1990 haben 439 Lehrerinnen und Lehrer in Weiterbildungslehrgängen des NLI die Qualifikation für die Erteilung des Sportförderunterrichts erworben. Seit 1991 werden jährlich zwei Maßnahmen mit je 20 Teilnehmerinnen und Teilnehmern angeboten bzw. durchgeführt.

b) Inwieweit ist der Sportförderunterricht als verpflichtende Maßnahme in den Organisationsrahmen der Schule einbezogen?

Sportförderunterricht wird zusätzlich zum regulären Sportunterricht, vorwiegend im Primarbereich und in der Orientierungsstufe durchgeführt. Unter der Voraussetzung, daß die Erziehungsberechtigten zugestimmt haben, ist für die ausgewählten Schülerinnen und Schüler die Teilnahme am SFU verbindlich.

c) Konnte Problembewußtsein bei den Eltern für Maßnahmen des Sportförderunterrichts geweckt werden?

Ja.

## 4. Sport der behinderten Schüler

a) Ist der Themenbereich „Behindertensport“ in die Sportlehreraus- und -fortbildung verbindlich aufgenommen?

Nein.

- b) Inwieweit ist Sport bei der Entwicklung pädagogischer Konzeptionen zur Integration stärker behinderter Kinder in die Normalschule berücksichtigt worden?

Die Kommission „Sport“ der KMK hat ein Positionspapier zur Integration behinderter Schülerinnen und Schüler in den Sportunterricht an allgemeinbildenden Schulen erarbeitet. Es wird in weiteren KMK-Ausschüssen beraten.

Zu Beginn des Schuljahres 1992/93 wurden in Niedersachsen 50 neue Integrationsklassen eingerichtet. Damit sind seit diesem Schuljahr insgesamt 176 behinderte Kinder in 76 Klassen an 54 Schulen gemeinsam mit nicht-behinderten Kindern unterrichtet worden. Die neuen, in der Regel für vier Jahre genehmigten Schulversuche, werden überwiegend an Grundschulen eingerichtet. Mit Beginn des Schuljahres 1993/94 gibt es in Niedersachsen 65 neue Integrationsklassen mit 135 behinderten Schülerinnen und Schülern.

5. Weitere Fragen, die sich auf verschiedene Schularten und Schulstufen beziehen:

- a) In welchem Maße ist das Anliegen der täglichen Bewegungszeit in der Grundschule verwirklicht?

Nach der Erhebung zur Situation im Schulsport beträgt der Anteil der Klassen (1 und 2) mit täglicher Bewegungszeit 20 v.H.

- b) Inwieweit ist die zusätzliche Einbeziehung des Sports in den Wahlpflichtunterricht/Wahlunterricht in den Sekundarbereich I gelungen?

Eine zusätzliche Einbeziehung des Sports in den Wahlpflichtunterricht ist nicht vorgesehen.

- c) Inwieweit hat die Zahl der Schulen, die in der gymnasialen Oberstufe das Leistungsfach Sport anbieten, zugenommen?

Die Zahl der Schulen mit dem Leistungsfach Sport ist gegenüber dem letzten Schuljahr unverändert.

- d) Sind Richtlinien/Lehrpläne im Hinblick auf die spezifische Situation der Jugendlichen in den Berufsschulen (Teil- und Vollzeit) vorhanden oder sind vorhandene in den letzten drei Jahren überarbeitet worden?

Ja.

Rahmenrichtlinien sind für das Fach Sport im Berufsgrundbildungsjahr, in der Berufsschule mit Teilzeit- bzw. Blockunterricht und in der Berufsfachschule sowie für weitere Formen der berufsbildenden Schulen vorhanden. Außerdem wurden Materialien für das Fach Sport an berufsbildenden Schulen erstellt, z.B. für das Berufsgrundbildungsjahr und das Berufsvorbereitungsjahr.

- e) Inwieweit ist Sport im Rahmen des Lehramts für berufliche Schulen Gegenstand der Lehreraus- und -fortbildung?

Niedersachsen ist eines der ersten Länder der Bundesrepublik Deutschland, das die Ausbildung im Sport in das Lehramtsstudium für berufsbildende Schulen einbezogen hat. Dementsprechend sind auch in den Studienseminaren Fachleiter für Sport an berufsbildenden Schulen tätig.

Die Lehrkräfte an den berufsbildenden Schulen können an allen Lehrerfort- und -weiterbildungsmaßnahmen des NLI sowie der Bezirksregierungen teilnehmen. Darüber hinaus werden zusätzliche Angebote für das Fach Sport an den berufsbildenden Schulen angeboten.

- f) Inwieweit ist ein behindertengerechter Sportunterricht an den Sonderschulen durch Lehreraus- und -fortbildung sichergestellt?

Im Rahmen der Lehreraus- und -fortbildung gibt es unterschiedliche Angebote für alle Schulformen und Schulstufen. Der behindertengerechte Sportunterricht an den Sonderschulen findet entsprechende Berücksichtigung.

- g) Durch welche Maßnahmen wird die Zusammenarbeit zwischen 1. und 2. Phase der Lehrerausbildung sichergestellt?

Die Zusammenarbeit zwischen 1. und 2. Phase der Lehrerausbildung ist gewährleistet. Zwischen den Ausbildungs-, Studenseninaren und den Hochschulen finden regelmäßige Fachtagungen statt.

- h) Konnte das Kultusministerium auf die Berücksichtigung schulischer Belange bei der Versorgung mit Sportstätten einwirken und konnten hierbei auch die Bedürfnisse des Behinderten- und des Berufsschulsports verfolgt werden?

Durch den umfangreichen Bau von Sportstätten in den letzten Jahrzehnten ist von einer ausreichenden Versorgung der Schulen auszugehen. Die Belange des Behinderten- und des Berufsschulsports wurden eingebracht.

- i) Wie schätzen Sie den Stand der Zusammenarbeit zwischen Schulen und Sportvereinen gemäß den Ausführungen im Zweiten Aktionsprogramm für den Schulsport ein? Nennen Sie ggf. Verbesserungsmöglichkeiten.

In Niedersachsen gibt es eine Vielzahl von Kontakten zwischen einzelnen Schulen und Sportvereinen. Sie werden in der Regel von Lehrerinnen und Lehrern getragen, die in einem Verein mitarbeiten.

Verbessert werden soll die Zusammenarbeit durch ein Programm, das zur Zeit von einer gemeinsamen Arbeitsgruppe des MK und des Landessportbundes Niedersachsen erarbeitet wird. Für die Umsetzung des Programms ist es notwendig, daß ein Fonds zur Honorierung der Lehrerinnen und Lehrer der vom Verein und der Schule gemeinsam zu bildenden Sportgruppen eingerichtet wird.

- j) In den letzten Jahren hat die Gesundheitserziehung einen bedeutsameren Stellenwert erreicht; inwieweit hat dieser Gesichtspunkt seinen Niederschlag im Schulsport gefunden?

In Zusammenarbeit mit dem Landesverband Niedersachsen der AOK sind den Schulen folgende Handreichungen zugeleitet worden:

1. Medienpaket „Gesundheitserziehung in der Schule durch Sport“ – Handreichungen für den Primarbereich,
2. Medienpaket „Gesundheitserziehung in der Schule durch Sport“ – Handreichungen für den Sekundarbereich I.

Nieders. Kultusministerium  
5025 - 52 10/12

Situation im Schulsport an den allgemeinbildenden niedersächsischen Schulen

Anlage 1  
Stand der Erhebung: 1.09.1993

Klassen	Grundschule			Orientst.			Hauptschule			Realschule			Gymnasium			Gesamtschulen								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	7	8	9	10	7	8	9	10	5	6	7	8	9	10
wöchentl. Sportstunden lt. Stundenregel	3	3	3	3	2	2	3	3	2	2	3	3	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2
1. Tatsächlich erteilter Sportunterricht lt. Stundenplan der Schule (in v.H.)	68	70	75	74	101	100	72	73	99	100	75	71	99	98	95	93	103	104	108	103	109	104	109	110

Anmerkung: Der Überhang bei den Gymnasien und den Gesamtschulen ist entstanden durch die Einberührung der bei den Aufwiesgymnasien bereitzustellenden 3. Sportstunde in den tatsächlich erteilten Unterricht

2. Erteilter Sportunterricht nach Qualifikation der Lehrkräfte (in v.H.)	Grundschule			Orientierungsstufe			Hauptschule			Realschule			Gymnasium			Gesamtschulen						
	53	28	17	2	2	2	69	14	15	73	12	13	74	8	16	68	1	28	84	4	12	0
a) Lehrkräfte mit der Befähigung für ein Lehramt und mit der Lehrbefähigung für Sport																						
b) Lehrkräfte mit der Befähigung für ein Lehramt ohne Lehrbefähigung für Sport																						
c) Lehrkräfte ohne Befähigung für ein Lehramt mit Fachausbildung im Sport																						
d) Sonstige Lehrkräfte																						

Anlage 2

## Sportstättenstatistik Niedersachsen

Sportanlage	Fortschreibung 31.12.1986	Erhebung 1.7.1989	Differenz +/-
Ungedeckte Sportanlagen - Sportplätze - davon	6 672	6 563	- 109
Großspielfelder	4 515	4 652	+ 137
Kleinspielfelder	2 157	1 911	- 246
Gedeckte Sportanlagen - Sporthallen -	3 323	3 533	+ 210
Bäder davon	977	989	+ 12
Hallenbäder	399	422	+ 23
Freibäder	465	446	- 19
Naturbäder	113	121	+ 8

7. **Beschluß** vom 6.10.1993 – Drs 12/5488 –**Unterstützung von Initiativen gegen Sekten, die in Niedersachsen unter anderem im Schutz der Religionsfreiheit arbeiten**

Die Landesregierung wird aufgefordert, Initiativen gegen Sekten, die in Niedersachsen unter anderem im Schutz der Religionsfreiheit arbeiten, insbesondere durch folgende Maßnahmen zu unterstützen:

- Förderung von geeigneten Unterrichts- und Informationsmaterialien,
- gezielte Lehrerfort- und -weiterbildung,
- Informationsveranstaltungen des Landesjugendamtes bzw. der Bezirksregierungen für kommunale Jugendämter,
- Beauftragung der Landesstelle für Jugendschutz zur Einrichtung einer Kontakt- und Beratungsstelle, insbesondere für Jugendliche,
- Aktivierung des interministeriellen Arbeitskreises.

**Antwort** der Landesregierung vom 13.7.1994

Zum ersten Spiegelstrich:

Die Rahmenrichtlinien für den Evangelischen und Katholischen Religionsunterricht sowie für das Fach Werte und Normen der Schulformen des Sekundarbereichs I sehen die gründliche Auseinandersetzung mit den neuen religiösen Bewegungen vor. Die Lehrbücher enthalten entsprechende Abschnitte.

Das MFr hat darüber hinaus ein Medienpaket in Auftrag gegeben, das von einer externen Agentur erarbeitet wird. Es ist sowohl für die Arbeit mit Jugendlichen als auch für die Fortbildung von Multiplikatorinnen und Multiplikatoren gedacht und behandelt im wesentlichen die Themen, für die nach einer Umfrage des Landesjugendamtes in den einzelnen Regionen Bedarf besteht. Die vom MFr geleitete Arbeitsgruppe Sektenprävention, der Vertreterinnen und Vertreter des MK, der beiden Kirchen, der Niedersächsischen Elterninitiative gegen den Mißbrauch der Religion, der Landesstelle Jugendschutz, des Arbeitskreises Neue Erziehung sowie der Landesmedienstelle angehören, sichtet und bewertet zur Zeit die vorliegenden Materialien. Es ist damit zu rechnen, daß die Arbeit an den Materialien im Jahre 1994 abgeschlossen und das Medienpaket dann allen interessierten Fachkräften zur Verfügung gestellt werden kann. Über die niedersächsischen kommunalen Bildstellen und Medienzentren wird es auszuleihen sein. Gegebenenfalls soll das Medienpaket auch für Unterrichtszwecke eingesetzt werden.

Zum zweiten Spiegelstrich:

Der Problembereich Neue religiöse Bewegungen/Psychokulte/Okkultismus findet in der Lehrerfort- und -weiterbildung seit Ende der 80er Jahre Berücksichtigung, und zwar auf zentraler und regionaler Ebene gebunden an das Fach Religion. Auch wird die Thematik auf einigen schulinternen Lehrerfortbildungstagungen und in religionspädagogischen Arbeitsgemeinschaften auf Kirchenkreis- bzw. Dekanatssebene behandelt. ....

An die Hauptanbieter religionspädagogischer Fortbildungskurse – das Religionspädagogische Institut (RPI) Loccum und das Amt für Religionspädagogik (ARP) Braunschweig auf evangelischer Seite sowie die beiden Bischöflichen Generalvikariate in Hildesheim und Osnabrück auf katholischer Seite – sind aufgrund einer Anfrage des MK bereits im Jahre 1989 der Problembereich Okkultismus und der Vorschlag, Lehrkräfte der naturwissenschaftlichen Fächer einzubeziehen, herangetragen worden. Die Antworten seinerzeit waren einhellig positiv.



Die Veranstaltungen richten sich in erster Linie an Lehrkräfte, die das Fach Religion unterrichten, sind aber im Sinne einer fächerübergreifenden Arbeit offen für Lehrkräfte anderer Fächer. Ein entsprechender Hinweis soll künftig auch in die Lehrerfortbildungsprogramme aufgenommen werden.

Insbesondere an den religionspädagogischen Arbeitsgemeinschaften nehmen vermehrt an der Problematik interessierte Lehrerinnen und Lehrer teil, die nicht das Fach Religion unterrichten.

Bei den vom Niedersächsischen Landesinstitut für Lehrerfort-, Lehrerweiterbildung und Unterrichtsforschung durchgeführten „Weiterbildungsmaßnahmen Religion“ gehört das Thema Sekten zum Curriculum. Das RPI Loccum und das ARP Braunschweig sowie die beiden Bischöflichen Generalvikariate arbeiten insbesondere bei regionalen Angeboten eng mit den Sektenbeauftragten der Kirchen zusammen.

Soweit durch Einzelfälle vor Ort das Interesse der Lehrkräfte geweckt wird, erweist sich eine individuelle Beratung, gegebenenfalls unter Beteiligung der Sektenbeauftragten, als hilfreich.

Für 1994 sind aus Bedarfsgründen ausschließlich regionale Angebote geplant, für 1995 wiederum zentrale und regionale Kurse.

Unter anderem verursacht durch aktuelle Berichte in den Medien, melden Religionslehrerinnen und Religionslehrer einen verstärkten Wunsch nach Behandlung der Problematik Satanismus/Okkultismus im Unterricht an. Hier ist ein zunehmender Fortbildungsbedarf erkennbar, dem sich die kirchlichen Anbieter stellen, nicht nur durch die Planung neuer Fortbildungsmaßnahmen für 1995, sondern auch durch Veröffentlichungen zum Thema Sekten/Okkultismus in religionspädagogischen Zeitschriften und durch Bereitstellen von Büchern und Unterrichtsmaterialien in Büchereien und Mediotheken.

Das RPI Loccum bereitet zur Zeit schulformübergreifende Materialien zur Scientology-Kirche vor; in den „braunschweiger beiträgen“ und in der „Arbeitshilfe“ BBS 14 erschienen Beiträge zum Thema Okkultismus.

Zum dritten Spiegelstrich:

Das Landesjugendamt hat in einer Umfrage das Vorkommen von und das Interesse an Sekten und Okkultismus sowie den Bedarf an entsprechender Information und Unterstützung ermittelt. In Zusammenarbeit mit der Landesstelle Jugendschutz wird ein dem erkennbaren Bedarf entsprechendes Informationsblatt erstellt, das Kurzdarstellungen der nachgefragten aktiven Sekten und Bewegungen, örtliche Beratungsangebote sowie weiterführende Literaturhinweise enthält. Darüber hinaus werden in regionalen wie überregionalen Fortbildungsveranstaltungen die interessierenden Themen aufgegriffen und behandelt; Wünschen einzelner Gebietskörperschaften nach örtlichen Veranstaltungen für bestimmte Zielgruppen (z. B. Eltern, Lehrer) wird entsprochen.

Zum vierten Spiegelstrich:

Die Landesstelle Jugendschutz hat seit ihrer Entstehung 1978 das Thema Jugendsekten immer wieder behandelt, allerdings arbeitet sie in erster Linie mit Multiplikatorinnen und Multiplikatoren. Ihre zentrale Aufgabe ist die Unterstützung der pädagogischen Fachkräfte in den einzelnen Regionen des Landes. Sie berät, unterstützt und bildet diejenigen fort, die mit Kindern und Jugendlichen arbeiten. Eine Kontakt- und Beratungsstelle insbesondere für Jugendliche ist daher bei der Landesstelle Jugendschutz nicht richtig angesiedelt. Hilfestellung wird in vielen Fällen auch dadurch geleistet, daß nicht nur Informationen bereitgestellt, sondern auch geeignete Beratungsstellen vor Ort benannt werden.

Für den Herbst 1994 wird von der Landesstelle Jugendschutz eine Fachtagung zum Thema Jugendsekten vorbereitet.

Zum fünften Spiegelstrich:

Dem MFr obliegt seit 1993 die Federführung im Bereich Sekten/Psychokulte. Der Interministerielle Arbeitskreis wird einmal pro Jahr einberufen; zuletzt wurde im November 1993 getagt.

8. **Beschluß** vom 6.10.1993 – Drs 12/5489 –  
**Konzept zur Förderung von Tagesmüttern in Niedersachsen**

Die Tagespflege für Kinder ist eine Aufgabe der kommunalen Jugendhilfe, die in eigenständiger Verantwortung und Organisation den örtlichen und regionalen Gegebenheiten entsprechend auszugestaltet ist.

Die Landesregierung hat den Bau von Kindertagesstätten in Niedersachsen erfolgreich vorangetrieben und die Schaffung von mehr als 30 000 neuen Kindergartenplätzen erreicht. Sie wird aufgefordert, ergänzend dazu für die freien Träger der Jugendhilfe und für die kommunale Jugendhilfe Empfehlungen zur Ausgestaltung der Tagespflege für Kinder nach § 23 KJHG zu entwickeln.

Diese Empfehlungen sollten als wichtigste Elemente folgendes enthalten:

1. einen Mustervertrag zwischen einer Tagespflegeperson und Erziehungsberechtigten, der auch versicherungs- und arbeitsrechtliche Fragen anspricht und klärt,
2. Wege für eine Beratung und Qualifizierung von Tagespflegepersonen aufzeigen,
3. Vorschläge und Konzepte, wie arbeits- und sozialversicherungspflichtige Beschäftigung von Tagespflegepersonen auf der Ebene der freien Jugendhilfeträger und der Gemeinden zu organisieren ist, damit dies von den Frauen, die dies wünschen, wahrgenommen werden kann,
4. Vorschläge, wie die Gestaltung der Elternbeiträge über die Richtlinie des Kultusministeriums vom 17.10.1990 hinaus entwickelt werden kann und wie vor allem soziale Gesichtspunkte berücksichtigt werden können.

**Antwort** der Landesregierung vom 13.7.1994

Anfang 1994 ist eine Arbeitsgruppe, bestehend aus den kommunalen und freigeinnützigen Trägerverbänden sowie dem Niedersächsischen Landesjugendamt, dem MFr und dem MK, gebildet worden. Sie hat inzwischen ihre Arbeit aufgenommen mit dem Ziel, entsprechend der Landtagsentschließung Empfehlungen zur Ausgestaltung der Tagespflege nach § 23 KJHG zu erarbeiten und den Aufgabenträgern als Arbeitshilfen zur Verfügung zu stellen.

Die Arbeiten werden voraussichtlich im Herbst 1994 abgeschlossen.

9. **Beschluß** vom 6.10.1993 – Drs 12/5498 –  
**Beabsichtigte Beendigung des Betreuungsprojektes für junge Untersuchungshäftlinge in Uelzen**

Die Landesregierung wird aufgefordert, das bisher in der Justizvollzugsanstalt Uelzen geförderte Projekt „Jugend U-Haft“ zur erzieherischen Betreuung junger Untersuchungshäftlinge mit Fertigstellung des zusätzlichen Unterkunftsgebäudes in Uelzen fortzuführen.

**Antwort** der Landesregierung vom 13.7.1994

Die Landesregierung hat organisatorische Vorkehrungen getroffen, daß das in der Justizvollzugsanstalt Uelzen bisher geförderte Projekt „Jugenduntersuchungshäft“

zur erzieherischen Betreuung junger Untersuchungshäftlinge schon vor Fertigstellung des zusätzlichen Unterkunftsgebäudes für den Vollzug von Abschiebungshaft, und zwar bereits ab 1.5.1994, fortgeführt werden kann.

10. **Beschluß** vom 7.10.1993 – Drs 12/5499 –  
**Sicherheit der Schiffsverkehre und Vermeidung und Bekämpfung von Tankerunfällen**

Der Landtag bekräftigt vor dem Hintergrund zahlreicher Tankerunfälle in jüngster Zeit die Notwendigkeit, die Verkehrssicherheit und Umweltvorsorge im Bereich der Tankerschifffahrt durch international bindende Vereinbarungen zu verbessern und damit die weitere Gefährdung der Meere und Küstenstriche abzubauen.

Deshalb fordert der Landtag die Landesregierung auf,

1. gegenüber der Bundesregierung auf die zügige Umsetzung folgender Standards innerhalb der Europäischen Gemeinschaften zur Sicherung der Schiffsverkehre zu drängen:
  - Festlegung sicherer Großschiffahrtsrouten und Überwachung durch land-, luft- und satellitengestützte Meldesysteme;
  - Prüfung und Errichtung eines europäischen Schiffsregisters, das mit festgeschriebenen Maßnahmen zur Hafenkontrolle ermöglicht, in EG-Gewässern verkehrende Schiffe in angemessener Form zu überwachen, sie zu kontrollieren und auf sie einzuwirken sowie die Einhaltung internationaler Seeschiffahrtsübereinkommen zu gewährleisten;
  - Verbot der Benutzung von Häfen in den Mitgliedsstaaten der Europäischen Gemeinschaften für mehr als zehn Jahre alte Öltanker, soweit diese nicht auf Doppelhüllenbauweise oder eine vergleichbare Technologie umgerüstet worden sind;
  - Umrüstung der internationalen Tankerflotte innerhalb eines Zeitraumes von zehn Jahren auf Doppelhüllenbauweise oder einer vergleichbaren Technologie. Durch geeignete Konstruktionsauflagen soll auch die Sicherheit der in sonstigen Schiffen vorhandenen großen Treibstoffvorräte sichergestellt werden. Für Tanker, die diesen Anforderungen nicht genügen, ist ein generelles Anlaufverbot zu erlassen;
  - drastische Verkürzung der gemäß IMO-Vereinbarungen bis zum Jahre 2010 geltenden Überwachungsvorschriften für den Verkehr von Tankern herkömmlicher Bauart in Hoheitsgewässern der EG-Staaten;
  - Festlegung einer einheitlichen Sprache an Bord und außerhalb des Schiffes in Notfällen;
  - Ausdehnung der Lotsenannahmepflicht auf alle sicherheitsbedenklichen Routen;
  - Vorschriften zur Errichtung von Radaranlagen nach dem neuesten technologischen Stand und Verbesserung der Radarüberwachung für Schiffe in besonders gefährlichen Gebieten;
  - Vereinheitlichung der Qualitätsanforderungen der Besatzung und obligatorische Schulung der Besatzung in Sicherheitsfragen;
  - Inspektion der Schiffe in den Häfen der EG-Staaten und Sanktionen, wenn die Normen nicht erfüllt sind;
  - umfassende Haftung von Reedern und Flaggenstaaten für Sanierungskosten sowie Entschädigungszahlungen bei Umweltschäden und für Einkommensverluste, die u. a. der Fischereiwirtschaft und der Tourismusbranche entstehen;

2. gegenüber der Bundesregierung darauf hinzuwirken, daß umgehend nationale Vorsorgemaßnahmen zur sofortigen Bekämpfung von Schiffsunfällen, insbesondere Tankerunfällen, umgesetzt werden, u. a. Abschluß eines neuen Bund-Länder-Verwaltungsabkommens unter Einbeziehung Mecklenburg-Vorpommerns;
3. eine Überprüfung der Reederbeihilfen durchzuführen mit dem Ziel, diese u.a. auch vom Ausbildungsstand der Besatzung und von der Qualität der Schiffsleitung abhängig zu machen und ggf. entsprechende Initiativen zu ergreifen;
4. sich bei der Bundesregierung über eine Verringerung der Lohnsteuer auf Auslandsheuern der Seeleute einzusetzen, damit die Personalkosten für deutsche Reeder trotz zu erhöhender Sicherheitsstandards insgesamt möglichst niedrig gehalten werden;
5. sich bei der Bundesregierung dafür einzusetzen, daß die Erweiterung der Befugnisse von Inhabern mittlerer Patente ohne Verbesserung der Ausbildung rückgängig gemacht wird;
6. sich dafür einzusetzen, daß Öltransporte durch die vorhandene Pipeline vom deutschen Tiefwasserhafen Wilhelmshaven zu den Verbrauchsstandorten geleitet werden, um beispielsweise keine Öltransporte auf der Elbe durchführen zu müssen.

#### Antwort der Landesregierung vom 13.7.1994

Die vom Landtag erhobenen Forderungen zur Sicherung der Schiffsverkehre und zur Vermeidung und Bekämpfung von Tankerunfällen waren bereits weitgehend als Initiativantrag des Landes Niedersachsen vom 9.2.1993 im Bundesrat eingebracht worden (BR-Drs. 81/93) und vom Bundesrat mit Beschluß vom 26.3.1993 (BR-Drs. 75/93 [Beschluß]) übernommen worden. Die Bundesregierung hat mit der Umsetzung der dort geforderten Maßnahmen begonnen.

Die Landtagsentschließung wurde der Bundesregierung am 9.11.1993 mit der Aufforderung um Berücksichtigung bei der Vorbereitung bzw. Umsetzung von weiteren nationalen und internationalen Maßnahmen zugeleitet.

Die Weiterentwicklung einer umfassenden Schiffs- und Verkehrssicherheit über die International Maritime Organization (IMO) als einzige Organisation mit international übergreifender Kompetenz, die die nationalen Besonderheiten und Erfahrungen bei der Durchsetzung der Standards und Normen berücksichtigt und nutzt, ist der einzig erfolgversprechende Weg, um dieses Ziel zu erreichen. Alle Probleme der Schiffsicherheit sind hinreichend in der Praxis bekannt. Sie finden sich sowohl in Kommissionsvorlagen der EG wie auch in den entsprechenden Papieren der Bundesregierung.

Darüber hinaus hat die Landesregierung zum Schutz der Meeresumwelt vor gefährlichen Chemikalien im Bundesrat eine Initiative eingebracht, mit der die Bundesregierung aufgefordert wird, nicht nur nationale Schutzmaßnahmen zur Verminderung des Risikos von Gefährdungen durch Unfälle mit Chemikalien zu ergreifen, sondern auch auf europäischer und internationaler Ebene auf die Umsetzung wirksamer entsprechender rechtlicher und technischer Maßnahmen zu dringen. Der Forderungskatalog enthält sowohl Maßnahmen in bezug auf den Umgang mit und den Export von gefährlichen Chemikalien als auch Vorschläge zur Verbesserung der Sicherheit von Chemikalientransporten auf See. Dabei wird u.a. gefordert,

- eine Erweiterung der Mitteilungspflicht für Chemikalien, die nicht oder nur außerhalb der EU in den Verkehr gebracht werden;
- die Beschleunigung der Bewertung von alten Stoffen;
- die Ausfuhrvorschriften für gefährliche Pflanzenschutzmittel zu verschärfen;

- nationale Schutzmaßnahmen zur Verbesserung der Staubestimmungen von Ladung an Bord von Schiffen, zur Einführung einer Sofortmeldepflicht von Störfällen auf Schiffen, verbunden mit dem Aufbau eines Unfallmanagement-Systems sowie zur Erweiterung und Verbesserung der Bekämpfung von Chemikalienunfällen;
- verbesserte Schutzmaßnahmen auf EU-Ebene;
- Verhandlungen mit der IMO mit dem Ziel der Einführung einer unbegrenzten Gefährdungshaftung für Schiffschäden, besonders für Schäden an der Umwelt.

Vor dem Hintergrund des Unfalls des französischen Frachters SHERBRO am 8.12.1993, bei dem bei schwerem Seegang 400 000 Plastiktüten mit toxischen Pflanzenschutzmitteln über Bord gespült worden waren und die niederländische und deutsche Nordseeküste gefährdeten, hat die Landesregierung am 8.3.1994 die Einbringung einer „Bundesratsinitiative zum Schutz der Meeresumwelt vor gefährlichen Chemikalien“ (BR-Drs. 212/94) beschlossen.

Zu Ziffer 1, erster Spiegelstrich:

Die Bundesregierung hat der IMO einen Vorschlag zur verbindlichen Einführung küstenferner Schiffswege unterbreitet. Dieser sieht vor, auf Antrag einzelner Mitgliedstaaten zum Schutz der Küsten und sensibler Meeresgebiete sowie in Gebieten hoher Verkehrsdichte in internationalen Gewässern die IMO zu ermächtigen, küstenferne Schiffswege und Meldepflichten für bestimmte Schiffsklassen (Tanker und sonstige Schiffe, die schädliche Substanzen als Massengut befördern) verbindlich zu beschließen. Diesem Vorschlag stimmten die IMO-Mitgliedstaaten inzwischen im Grundsatz zu. Zur Zeit werden die erforderlichen Kriterien und Verfahren für die Einrichtung solcher Schiffswege einschließlich der für die Überwachung notwendigen Schiffsmeldesysteme erarbeitet.

Hierauf aufbauend hat die Bundesregierung in der IMO den Vorschlag eingebracht, daß Chemikaliientankern unter bestimmten Voraussetzungen schon ab 5 000 BRT/BRZ (bisher galt die Schiffsgröße von 10 000 BRT/BRZ) zwischen dem Englischen Kanal und der Deutschen Bucht die Benutzung des küstenfernen Schiffsweges empfohlen wird.

Die Bundesregierung hat im April 1993 das Forschungsvorhaben „Verkehrssicherungssysteme Deutsche Küste im Jahre 2000“ in Auftrag gegeben. Die im Frühjahr 1994 vorliegende Studie soll generell das Verkehrssicherungssystem auf den deutschen Seeschiffsstraßen im Bereich der deutschen Küste, bestehend aus

- Verkehrswegeführung,
- Schiffsahrtspolizei,
- Verkehrssicherungsdienste (VTS) einschließlich Seezeichenwesen,
- Seelotswesen,

nach dem Stand der Technik auf seine Wirksamkeit untersuchen und die Grundlage für künftige Investitions- und Organisationsentscheidungen der Wasser- und Schiffsverkehrsverwaltung des Bundes bilden. Vorrangig gilt es, zusätzlich wirksame Präventivmaßnahmen gegen schwere Schiffsunfälle, insbesondere Tankerhavarien, herauszuarbeiten.

Für Aufgaben zur Erkennung und Bekämpfung von Meeresverschmutzungen stehen zwei mit speziellen Sensoren ausgerüstete Flugzeuge zur Verfügung. Davon wird eines im Jahre 1996 durch ein neues Flugzeug mit entsprechender Ausrüstung ersetzt werden. Dieses wird zur Erhaltung des jetzigen Einsatzstandes sowie zur Umsetzung der im Rahmen der 3. Internationalen Nordseeschutzkonferenz geforderten Intensivierung der Luftüberwachung erforderlich.

Im November 1993 wurde ein neues Beobachtungsflugzeug der 2. Generation mit weltweit führender Sensortechnik zur Erkennung von Meeresverschmutzungen durch Schadstoffe in Betrieb genommen. Dieses System soll weiter ausgebaut werden.

Zu Ziffer 1, zweiter Spiegelstrich:

Nachdem frühere Vorschläge der EG-Kommission für ein europäisches Schiffsregister (EUROS) wegen ihres starren, beschäftigungspolitischen Ansatzes (100 % der Offiziere, 50 % der Mannschaften müssen EG-Staatsangehörige sein) gescheitert sind, hat die Kommission nunmehr neue Überlegungen angestellt. In deren Mittelpunkt sollen die Sicherheit und die Außenbeziehungen stehen, um die Wettbewerbsfähigkeit der Gemeinschaftsflotten zu verbessern. Ein Entwurf des neuen Konzepts der Kommission soll in Kürze den Mitgliedstaaten vorgelegt werden. Mehrere Delegationen bestärken die Kommission darin, so rasch wie möglich die Bemühungen zur Schaffung des EUROS-Registers voranzutreiben. Das Thema wird auf einer der nächsten Tagungen des Verkehrsrates der Europäischen Union erneut aufgegriffen werden.

Zu Ziffer 1, dritter bis fünfter Spiegelstrich:

Die IMO hat am 6.3.1992 Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (MARPOL 73/78) zur weiteren Verbesserung der Tankersicherheit beschlossen.

Auf Initiative der Niedersächsischen Landesregierung hat der Bundesrat am 26.3.1993 weitergehende Maßnahmen zur Verbesserung der Schiffssicherheit und zum Schutz der Meeresumwelt vor Öltanker-Unfällen beschlossen. Danach soll das Befahren der EG-Gewässer spätestens ab dem Jahr 2000 für Öltanker und andere Schiffe zum Transport wassergefährdender Ladung nur noch dann zugelassen werden, wenn die Schiffe zumindest den Sicherheitsanforderungen der IMO gemäß den vorgenannten Beschlüssen aus 1992 entsprechen, d.h. Doppelhüllenbauweise oder gleichwertige Konstruktionen (Regel 13 F).

Die Bundesregierung hat die Beschlüsse der IMO durch die 6. MARPOL-Änderungsverordnung vom 13.7.1993 innerstaatlich in Kraft gesetzt. Die wichtigsten Maßnahmen sind:

- Für neue Öltankschiffe größer als 5 000 tdw wird mit Wirkung vom 6.7.1993 die Doppelhüllenbauweise vorgeschrieben. Andere Konstruktionen gleichwertiger Sicherheit gegen Ölausfluß im Kollisions-/Strandungsfall können zugelassen werden.
- Mit Wirkung vom 6.7.1995 müssen vorhandene Tanker, die vor dem 1.6.1982 gebaut wurden, nach 25 Jahren, danach gebaute Öltanker nach 30 Jahren außer Dienst gestellt oder umgebaut werden. Für vorhandene Öltanker wurde außerdem ein erweitertes Besichtigungsprogramm beschlossen, mit dem konstruktive Mängel besser erkannt werden sollen.

Der deutsche Vorschlag zur weiteren Verkürzung der Lebensdauer vorhandener Tanker wurde bisher vom Gemeinsamen EG-Ministerrat mit dem Hinweis abgelehnt, daß der Wartungszustand des Schiffes und die Qualifikation der Besatzung maßgeblicher sind für die Sicherheit als das Alter.

Im Rahmen des Deutschen Maritimen Industrieforums (DMIF) wurde eine Arbeitsgruppe „Rahmenbedingungen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und Sicherheit der Schifffahrt und zur Stimulierung der Nachfrage nach sicheren Schiffen“ mit dem Ziel eingesetzt, konkrete Maßnahmenvorschläge zu erarbeiten. Die Aktivitäten dieser Arbeitsgruppe wurden unter Beteiligung von Wissenschaft und Industrie von der Niedersächsischen Landesregierung federführend koordiniert und hatten u.a.

zum Ergebnis, daß die Übergangsfristen für vorhandene Tankschiffe von 25 bzw. 30 Jahren wesentlich verkürzt werden müssen. Die Ergebnisse wurden sowohl der Bundesregierung als auch der EG-Kommission zwecks unverzüglicher Umsetzung, verbunden mit dem Angebot einer ländersseitigen Unterstützung, zugeleitet. Die Landesregierung wird auch künftig darauf drängen, die Übergangsfristen drastisch zu verkürzen.

Daneben beinhaltet die Bundesratsinitiative mit der BR-Drs. 212/94 die Forderung, daß die Seehäfen in der EU nur noch für solche Schiffe zu öffnen sind, die über einen erhöhten schiffbaulichen Sicherheitsstandard nach dem „Stand der Wissenschaft und Technik“ an Land verfügen.

Zu Ziffer 1, sechster Spiegelstrich:

Der mit dem Strukturwandel in der Seeschifffahrt einhergehende häufige Wechsel und die mangelnde Homogenität (multinationale Zusammensetzung) der Schiffsbesatzungen ist eine Schwachstelle des Schiffsbetriebs. Die hierdurch auftretenden sprachlichen Verständigungsschwierigkeiten können in Krisensituationen zu einem erheblichen Risikofaktor werden. Zur Erarbeitung einer international standardisierten Arbeitssprache an Bord und in der Schiff-Schiff/Schiff-Land-Kommunikation hat die Bundesregierung einen ersten Gesamtentwurf einer Gliederung auf der Grundlage des bestehenden IMO-Seefahrtstandardvokabulars erstellt. Nach dem vorgesehenen Zeitplan könnte die IMO im Jahre 1995 die angestrebte verbindliche Einführung der Arbeitssprache an Bord treffen.

Zu Ziffer 1, siebter Spiegelstrich:

Die Bundesregierung wird die Hoheitsgewässer der Bundesrepublik Deutschland ab 1.1.1995 auf bis zu 12 sm erweitern und eine ausschließliche Wirtschaftszone ausweisen. Darüber hinaus soll rechtsverbindlich der Verkehr durch für alle Schiffe geltende Anlaufbedingungen (VO über Anlaufbedingungen entsprechend der Richtlinie der EU) schon im Küstenvorfeld sicherer gemacht werden:

- Für Öl-, Gas- und Chemikaliertanker von mehr als 10 000 BRZ besteht bereits ab Feuerschiff „Deutsche Bucht“ Lotsenannahmepflicht.
- Diese Schiffe müssen den etwa 28 sm vor den Ostfriesischen Inseln liegenden, küstenfernen Tiefwasserweg benutzen, Chemikaliertanker mit besonders schädlichen Stoffen schon ab 5 000 BRZ.

Im Sommer 1994 wird die Bundesregierung die ersten Konsequenzen aus dem dann vorliegenden Gutachten „Verkehrssicherungssystem Deutsche Küste im Jahre 2000“ ziehen können und damit neben Schifffahrtspolizei und Verkehrssicherung auch das Seelotswesen unter Heranziehung moderner Technik noch effektiver gestalten können.

Zu Ziffer 1, achter Spiegelstrich:

Auf die Ausführungen unter Ziffer 1, erster und siebter Spiegelstrich zu dem Forschungsvorhaben „Verkehrssicherungssystem Deutsche Küste im Jahre 2000“ wird Bezug genommen. Im Rahmen der Untersuchung sollen Konzepte entwickelt werden, um Schiffe künftig mehr als bisher von Land aus zu beraten. Dabei wird das Zusammenwirken aller Elemente des Verkehrssicherungssystems besonders untersucht werden.

Zu Ziffer 1, neunter Spiegelstrich:

Im Zusammenhang mit den jüngsten Tankerunglücken ist ein unzureichender Ausbildungsstand insbesondere von Tankerbesatzungen beanstandet worden. Die IMO hat daher beschlossen, das Internationale Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst

von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) bis Mitte 1995 an die heutigen Anforderungen des Schiffsbetriebs anzupassen. Dabei sollen auch die Anforderungen an die Ausbildung der Besatzungen von Öl-, Chemikalien- und Gastankerschiffen angehoben werden.

Die EG-Kommission hat daneben den Entwurf einer Richtlinie über Mindestanforderungen für die Ausbildung in Berufen im Seeverkehr vorgelegt. Durch diese Richtlinie will die EG-Kommission eine einheitliche Umsetzung des STCW-Übereinkommens für Kapitäne, Schiffsoffiziere und Schiffsleute in der Europäischen Union erreichen. Zusätzlich werden von Seeleuten an Bord von Schiffen, die Passagiere oder gefährliche Ladung befördern, angemessene Fremdsprachenkenntnisse verlangt. Auch sollen Verfahrensregeln erarbeitet werden, die sich auf die Bewertung und Anerkennung von Befähigungszeugnissen aus Drittstaaten beziehen.

Zu Ziffer 1, zehnter Spiegelstrich:

Es liegt der Entwurf einer Richtlinie der EG-Kommission über gemeinsame Vorschriften und Normen für Klassifikationsgesellschaften vor. Der Vorschlag soll innerhalb der Europäischen Union Qualitätsstandards für Klassifikationsgesellschaften, die den technischen Zustand von Schiffen prüfen, aufstellen und die Dienstleistungsfreiheit gewährleisten. Die Mitgliedstaaten müssen danach bestimmte Kriterien beachten, wenn sie Tätigkeiten im Rahmen staatlicher Überwachungsaufgaben (Überprüfung und Besichtigung von Schiffen sowie die Ausstellung bzw. Erneuerung von Zeugnissen) an Klassifikationsgesellschaften delegieren. Der Vorschlag geht hinsichtlich der quantitativen Kriterien (Mindestzahl bereits klassifizierter Schiffe, Beschäftigung einer angemessenen Zahl von Besichtigern) über entsprechende vorläufige IMO-Vorschriften hinaus. Die laufenden Arbeiten sowohl in der Europäischen Union als auch bei der IMO werden durch die Bundesregierung unterstützt.

Die EG-Kommission schlägt weiterhin vor, die Prüfergebnisse der Hafenstaatkontrollen zu veröffentlichen, um deren Wirksamkeit zu erhöhen. Eine Veröffentlichung von gravierenden Einzelfällen (Schwarze Liste) wird von der Niedersächsischen Landesregierung unterstützt.

Eine qualitative Verbesserung der Hafenstaatkontrolle ist angesichts der Erfahrungen mit dem Ausbildungsstand der Besatzungen und der hierüber ausgestellten Zeugnisse notwendig. So wurde die Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle (MOU) 1992 mit dem Ziel erweitert, die Kontrollen in Zukunft auf die Einhaltung der betrieblichen Anforderungen an Bord (z.B. Brandabwehrübungen, Übungen zum Verlassen des Schiffes) auszudehnen. Hierzu wird durch die IMO eine Anpassung der internationalen Vorschriften erarbeitet.

Auf der Sitzung des Hafenstaatkontrollausschusses im Mai 1993 wurden folgende weitere Maßnahmen zur Intensivierung der Hafenstaatkontrollen beschlossen:

- Veröffentlichung einer Liste von Flaggenstaaten, deren Schiffe über einen Zeitraum von drei Jahren hinweg überdurchschnittlich oft aufgrund von Mängeln festgehalten werden mußten;
- Festlegung eines einheitlichen Verfahrens für das Festhalten von Schiffen nach objektiven Kriterien.

Neben diesen Maßnahmen wird seitens der Bundesregierung auch der Vorschlag unterstützt, ein dem MOU vergleichbares Kontrollsystem in den Häfen auch in anderen Regionen der Welt aufzubauen.

Zu Ziffer 1, elfter Spiegelstrich:

Im Jahre 1992 wurden das Internationale Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden von 1969 und das Internationale Übereinkommen über die Errichtung eines internationalen Fonds zur Entschädigung von



Ölverschmutzungsschäden von 1971 durch Protokolle ergänzt, die erhöhte Haftungssummen für Ölschäden durch Tanker vorsehen. Die Bundesregierung hat diese Protokolle am 23.4.1993 gezeichnet; sie liegen dem Bundestag zur Annahme vor.

Ein spezielles Haftungsübereinkommen für Gefahrguttransporte auf See, das eine Gefährdungshaftung und voraussichtlich auch eine Versicherungspflicht vorsieht, soll 1996 von der IMO verabschiedet werden.

Die Verkehrsminister der fünf Nordseestaaten Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Niederlande und Belgien haben am 26.1.1994 in Paris beschlossen, einen regionalen Entschädigungsfonds in Betracht zu ziehen, sofern das Haftungsübereinkommen für Gefahrguttransporte in der vorgesehenen Zeit nicht zustande kommt.

Mit der bereits genannten Bundesratsinitiative (BR-Drs. 212/94) ist die Forderung verbunden, daß die IMO erneut die Haftungsregelungen berät mit dem Ziel einer unbegrenzten Gefährdungshaftung für Schiffschäden, insbesondere auch für Schäden an der Umwelt. Dies wurde von der Versicherungswirtschaft bisher als nicht realisierbar angesehen.

Zu Ziffer 2:

Über den Abschluß eines neuen Bund/Länder-Verwaltungsabkommens über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen konnte bisher noch keine Einigung erzielt werden.

Zwar hatte die Niedersächsische Landesregierung bereits den Entwurf einer neuen „Verwaltungsvereinbarung über die Bekämpfung von Meeresverschmutzungen“ gebilligt; der Bund war aber nicht bereit, die gemeinsam vorbereitete Verwaltungsvereinbarung zu unterzeichnen.

Über die Randbedingungen einer neuen Vereinbarung zur gemeinsamen Bekämpfung von Meeresverschmutzungen haben die Staatssekretäre der Partnergemeinschaft am 29.11.1993 in Bremen Einvernehmen erzielt. Dabei wurde u.a. beschlossen,

- eine gemeinsame Finanzierung künftiger Investitionen incl. Ersatzbeschaffung nicht mehr durchzuführen. Das (noch nicht einvernehmlich beschlossene) Systemkonzept soll zukünftig in Bund- und Ländermaßnahmen aufgeteilt werden; die Entscheidungszuständigkeit richtet sich dabei nach der Finanzierungszuständigkeit;
- Betriebs- und Unterhaltungsaufgaben der bisher gemeinsam finanzierten Fahrzeuge und Geräte auch künftig nach dem neuen Kostenschlüssel gemeinsam zu finanzieren;
- bei Unfällen auch weiterhin zusammenzuarbeiten einschließlich der gemeinsamen Finanzierung von Bekämpfungsmaßnahmen;
- für Investitionsmaßnahmen, die Zuständigkeitsbereiche des Bundes und der Länder insgesamt bzw. einzelner Länder berühren, hinsichtlich der gemeinsamen Finanzierung gesonderte Abkommen für den Einzelfall vereinbaren zu können;
- die beiden vorhandenen Sonderstellen SLÖ (Sonderstelle der Länder) und SBÖ (Sonderstelle des Bundes) beizubehalten.

Zu Ziffer 3:

Die Fortführung der Finanzbeiträge für 1995/1996 ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht gesichert.

Unabhängig davon wären ausbildungsabhängige Finanzbeiträge denkbar. Das Thema ist bereits Gegenstand der laufenden Diskussion im Seeverkehrsbeirat und wird dort geprüft. Eine Entscheidung steht noch aus. Die Niedersächsische Landesregierung als kooperatives Mitglied des Seeverkehrsbeirates wird sich auch weiterhin für ausbildungsabhängige Finanzbeiträge einsetzen.

Zu Ziffer 4:

Die Landesregierung hat sich gegenüber der Bundesregierung dafür eingesetzt, zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Handelsflotte die auf die ausländischen Einkünfte von Seeleuten entfallende Einkommensteuer (Lohnsteuer) zu verringern.

Niedersachsen hat deshalb die Entschließung des Bundesrates zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Handelsflotte vom 26.3.1993 mitgetragen. Darin wird die Bundesregierung gebeten zu prüfen, ob im Einvernehmen mit den obersten Finanzbehörden der Länder die auf die Einkünfte von Seeleuten entfallende deutsche Einkommensteuer (Lohnsteuer) entsprechend den Grundsätzen des § 34 c Abs. 5 EStG verringert werden kann, soweit die Einkünfte im Ausland auf Schiffen unter deutscher Flagge erzielt werden. Die Bundesregierung hat allerdings zu der Bundesratsinitiative noch nicht Stellung genommen, so daß insbesondere die für den Steuererlaß erforderliche Zustimmung des Bundesministeriums der Finanzen fraglich ist.

Die von Niedersachsen angeregte Erörterung dieser Frage im Januar 1994 ist wegen der ablehnenden Haltung der Bundesregierung ergebnislos geblieben.

Seitens der Landesregierung wurde mit Schreiben vom 8.2.1994 nochmals an die Bundesregierung der Appell gerichtet, der vom Bundesrat vorgelegten Lösung zuzustimmen.

Beim Bundesministerium für Verkehr ist ein Expertengremium zur Sicherung der Standortbedingungen der maritimen Wirtschaft in Deutschland angesiedelt. Dieses Gremium soll seinen Bericht, in dem es auch um die vorgenannte Entschließung des Bundesrates geht, Mitte April vorlegen. Inzwischen wurde darum ersucht, der Bundesregierung für ihre Stellungnahme zu der Entschließung eine Fristverlängerung bis Ende Mai 1995 einzuräumen.

Zu Ziffer 5:

Der Bildungsstandard bei den Mittelpatenten ist in Niedersachsen sehr hoch einzustufen und basiert

- auf der konsequenten Aus- und Fortbildung der Seefahrtsschullehrkräfte, die ausschließlich aus der Fahrt stammen,
- auf der ständigen Nachrüstung der Aus- und Fortbildungsstätten.

Die Ergebnisse der Ausbildung der niedersächsischen Fachschulen – Seefahrt – stehen, durch Beteiligung an der Prüfung, unter der ständigen Kontrolle der Bundesregierung. Gerade den niedersächsischen Fachschulen wird stets die hohe fachliche Qualifikation und die verantwortungsbewußte Ausbildung bescheinigt.

Durch Initiativen in der aktiven curricularen Arbeit der niedersächsischen Seefahrt-Bildungsstätten eröffnen sich Möglichkeiten, die Anforderungen auf nationaler und internationaler Ebene positiv und im Sinne von mehr Schiffssicherheit über eine solide Ausbildung zu beeinflussen.

Zu Ziffer 6:

In der Bundesrepublik Deutschland gibt es rd. 5 500 km Ölpipelines, die sowohl für zivile als auch militärische Zwecke genutzt werden. In Niedersachsen sind derzeit drei Pipelines mit einer Gesamtlänge von 700 km in Betrieb.

Zwischen Wilhelmshaven und Hamburg betreibt die Norddeutsche Ölleitungs-Gesellschaft mbH (NDO) eine Ölfernleitung von 136 km. Diese Leitung, an der die Holborn-Raffinerie in Hamburg angeschlossen ist, hat einen Durchmesser von 56 cm und eine Durchschnittskapazität von 7 Mio. Jato.

Da sowohl die Umschlagsanlagen als auch die Pipelines lediglich zu 40 bis 50 % ausgelastet sind, könnte der Jahresbedarf der Shell-Raffinerie in Hamburg in Höhe von rd. 4,5 bis 5 Mio. Jato von Wilhelmshaven aus mühelos mitbewältigt werden.

Neben dem sicheren Transport per Pipeline käme als weiterer Vorteil hinzu, daß Hamburg mit seinen beiden Raffinerien (Shell und Holborn) direkt an die bei Wilhelmshaven lagernden 15 Mio. t Mineralöl in Kavernen zu Krisenbevorratungszwecken angeschlossen wäre.

Vor diesem Hintergrund haben in letzter Zeit bereits mehrere Gespräche auf verschiedenen Ebenen mit dem Ziel einer Anbindung der Shell-Raffinerie an die Pipeline von Wilhelmshaven nach Hamburg stattgefunden. Konkrete Ergebnisse liegen jedoch bisher nicht vor. Zur Verringerung der vergleichsweise gefährlicheren Öltransporte auf der Elbe wird sich die Landesregierung auch zukünftig dafür einsetzen, daß Öltransporte – soweit möglich – durch die vorhandene, nicht vollausgelastete Pipeline transportiert werden.

11. **Beschluß** vom 7.10.1993 – Drs 12/5515 –  
**Absicherung der Sozialstationen**

Die Landesregierung wird aufgefordert, weiter als Moderator Kostenträger und Anbieter zu veranlassen, neue Vereinbarungen für die häusliche Krankenpflege und die Haus- und Familienpflege in Niedersachsen kurzfristig abzuschließen.

**Antwort** der Landesregierung vom 13. 7. 1994

Die in der Landesarbeitsgemeinschaft der Freien Wohlfahrtspflege in Niedersachsen und in der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände Niedersachsens zusammengeschlossenen Trägerverbände haben mit den in der Arbeitsgemeinschaft der Verbände der gesetzlichen Krankenkassen in Niedersachsen zusammengeschlossenen Verbänden eine Rahmenvereinbarung über die Erbringung und Vergütung der häuslichen Krankenpflege nach § 37 Abs. 1 und § 37 Abs. 2 Satz 1 SGB V abgeschlossen.

Die Vereinbarung ist am 1.1.1994 in Kraft getreten und kann frühestens zum 31.12.1995 gekündigt werden.

12. **Beschluß** vom 9.12.1993 – Drs 12/5880 –  
**Sauberes Wasser für die Elbe**

1. Der Landtag begrüßt die am 8. 10. 1990 von der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der ehemaligen CSFR sowie von der Europäischen Gemeinschaft unterzeichnete Vereinbarung für die Internationale Kommission zum Schutz der Elbe. Er begrüßt und unterstützt ferner die von der Internationalen Kommission zum Schutz der Elbe am 4.11.1991 in Magdeburg vereinbarten Grundsätze eines Aktionsprogramms Elbe 2000. Er begrüßt und unterstützt ferner ausdrücklich die in der Vereinbarung vom 8. 10. 1990 formulierten umweltpolitischen Hauptziele für die Elbe und ihr Einzugsgebiet, insbesondere:

- Nutzungen, vor allem die Gewinnung von Trinkwasser aus dem Uferfiltrat und die landwirtschaftliche Verwendung des Wassers, zu ermöglichen,
- ein möglichst naturnahes Ökosystem mit einer gesunden Artenvielfalt zu erreichen und
- die Belastung der Nordsee aus dem Elbegebiet nachhaltig zu verringern.

2. Der Landtag fordert die Bundesregierung auf, gemeinsam mit den Ländern einen Fonds zur Finanzierung der vordringlichsten Abwasserbehandlungsmaßnahmen

in den neuen Ländern einzurichten. Aus diesem Fonds sind vorrangig die im „Ersten Aktionsprogramm zur Reduzierung der Schadstofffracht in der Elbe und ihrem Einzugsgebiet“ enthaltenen Maßnahmen

- zum Aufbau von vollbiologischen kommunalen Kläranlagen an Standorten mit einem Abwasseranfall von über 20 000 Einwohnergleichwerten und
- zur Durchführung von Maßnahmen für industrielle Abwässer mit prioritären Stoffen nach dem „Stand der Technik“ zur Reduzierung der Gesamtmenge der Einleitungen der im Aktionsprogramm genannten prioritären Stoffe um mindestens 50 %

zu bezuschussen.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, sich für eine Beteiligung der EG an diesem Fonds und für eine Einbeziehung der Tschechischen Republik einzusetzen.

3. Der Landtag bekräftigt die Dringlichkeit weiterer Abwasserbeseitigungsmaßnahmen in Niedersachsen. Die bundes- und landesrechtlichen Anforderungen, insbesondere die Mindestanforderungen nach § 7 a WHG, sind zügig umzusetzen. Für die weitergehende Reinigung zum Nährstoffabbau sind die Fristen der Beschlüsse der Internationalen Nordseeschutzkonferenz und die zeitlichen Vorgaben der EG-Richtlinie „Kommunales Abwasser“ maßgebend.
4. Die Voraussetzungen der Umsetzung sind durch die Kürzung bzw. Streichung der Strukturhilfemittel durch den Bund bereits erschwert. Eine zusätzliche Streichung der GA-Mittel würde eine Umsetzung stark gefährden, ebenso wie Maßnahmen zur Reinhaltung der Elbe. Die Gelder der Gemeinschaftsaufgabe sind neben der Abwasserabgabe erforderlich, um die gesetzlich vorgeschriebenen Maßnahmen in Niedersachsen zeitgerecht verwirklichen zu können und die Belastung der Betroffenen, gerade im ländlichen Raum, in vertretbaren Grenzen zu halten.

**Antwort** der Landesregierung vom 13.7.1994

Zu 1:

Die Bildung der Internationalen Kommission zum Schutz der Elbe (IKSE) ist seinerzeit vom Land Niedersachsen entscheidend mit betrieben und gestaltet worden. Ihre Gründung und vereinbarten Grundsätze werden vom Landtag ausdrücklich begrüßt und unterstützt. Über die Konzepte und Arbeitsergebnisse hat die Landesregierung aufgrund der Landtagsentschließung vom 23.10.1991 zur Sanierung der Elbe dem Landtag ausführlich am 13.8.1992 berichtet (Drs 12/3638).

Nachdem das „Sofortprogramm zur Reduzierung der Schadstofffrachten in der Elbe und ihrem Einzugsgebiet“ von den Mitgliedern der IKSE verabschiedet wurde und bis Ende 1995 umgesetzt werden soll, ist als weiterer Schritt ein „Aktionsprogramm Elbe“ vorgesehen, mit dem eine grundlegende Verbesserung des gütmaßigen und ökologischen Zustandes der Gewässer im Einzugsgebiet der Elbe erreicht werden soll. Das Programm wird derzeit in den Arbeitsgruppen der IKSE erarbeitet. Ende 1995 soll es von der Kommission verabschiedet und den Mitgliedern mit der Bitte um Umsetzung übergeben werden. Die Zielsetzungen, die auch in Ziffer 1 der Entschließung aufgeführt werden, sollen im wesentlichen durch folgende Maßnahmen erreicht werden:

- Senkung der Belastung durch kommunale und industrielle Abwässer
- Verringerung der diffusen Belastungen (Nährstoffe und Pflanzenschutzmittel) aus der Landwirtschaft
- Verringerung der diffusen Belastungen aus Deponien und Altlasten sowie über den Niederschlag

- Verbesserung der Biotopstrukturen und der Gesamtökologie der Elbe
- Maßnahmen zum Schutz vor unfallbedingten Gewässerbelastungen
- Überwachung der Gewässer und der Einleitungen.

Dazu müssen konkrete Qualitätsanforderungen für den angestrebten Gewässergütezustand der Elbe vorgegeben werden. Niedersachsen, das in der IKSE-Arbeitsgruppe „Aktionsprogramme“ vertreten ist und den Vorsitz der nationalen Arbeitsgruppe führt, hat hierfür eine Umsetzung in zwei Zeitschritten vorgeschlagen.

In einem ersten Schritt mit dem Zeithorizont 2000 soll erreicht werden, daß das Elbewasser problemlos als Rohwasser oder Uferfiltrat zur Trinkwasserversorgung verwendet werden kann. Gleichzeitig soll in diesem ersten Schritt sichergestellt werden, daß die Qualität des Elbewassers ein vielfältiges Fischleben ermöglicht. Die Qualitätsanforderungen des Elbewassers für diesen ersten Schritt orientieren sich dabei im wesentlichen an den strengen Leitwerten der beiden dazu bestehenden EG-Richtlinien 75/440/EWG und 78/659/EWG.

In einem zweiten Schritt bis zum Jahre 2010 soll erreicht werden, daß die aquatische Lebensgemeinschaft eine gesunde ursprüngliche Artenvielfalt erhält. Weiterhin sollen die feinen Sedimente wieder landwirtschaftlich verwertet werden können. Damit wird gleichzeitig die Belastung der Nordsee nachhaltig verringert.

Zu 2:

Die Bundesregierung hatte sich bereits vor dem Landtagsbeschluß vom 9.12.1993 zur Einrichtung eines Elbesanierungsfonds geäußert. Mit Hinweis auf die bestehenden Finanzierungsmöglichkeiten aus EG- und Bundesmitteln für Maßnahmen im Abwasserbereich empfahl sie den neuen Bundesländern, diese Finanzierungshilfen zu nutzen, und ließ keine Bereitschaft zur Bereitstellung zusätzlicher Mittel für einen Elbesanierungsfonds erkennen. Demgegenüber haben die Länder ihre Forderungen nach einem Finanzierungsfonds in Bund/Länder-Konferenzen wiederholt nachhaltig vertreten.

Der Bund hat jedoch bisher an seiner Auffassung festgehalten. Letztmalig haben Vertreter des Bundes in einer Sitzung auf Fachebene im Juli 1993 die Bildung internationaler Fonds abgelehnt. EG und Bund werden keine zusätzlichen Mittel bereitstellen. Die grundsätzliche Möglichkeit einer prioritären Förderung von besonderen Einzelprojekten bleibt davon jedoch unberührt.

Zu 3:

Maßnahmen zur Reduzierung der Einträge von gefährlichen Stoffen und Nährstoffen in unsere Gewässer und die Nordsee haben nach wie vor Priorität im Vollzug.

Grundlage für die Verminderung der gefährlichen Stoffe aus Industrie- und Gewerbebetrieben sind die Anforderungen nach dem Stand der Technik. Sie ergeben sich aus den Anhängen der Rahmen-Abwasserwaltungsvorschrift über Mindestanforderungen an das Einleiten von Abwasser in Gewässer (§ 7 a des Wasserhaushaltsgesetzes). Zur Verminderung der gefährlichen Stoffe vor Einleitung in die Kanalisation ist die Indirekteinleitungsverordnung vom 10.10.1990 (Nds. GVBl. S. 451) erlassen worden.

Zur Verringerung der Nährstoffeinträge (Stickstoff und Phosphor) sind vor allem die kommunalen Kläranlagen nachzurüsten. Die Anforderungen ergeben sich aus dem Anhang 1 zur vorgenannten Rahmen-Abwasserwaltungsvorschrift und der EG-Richtlinie „Kommunales Abwasser“.

Der Bundesrat ist allerdings mehrheitlich der Auffassung, daß die Anforderungen der EG-Richtlinie „Kommunales Abwasser“ nicht in den gesetzten Fristen eingehalten werden können. Er bittet deshalb die Bundesregierung, bei der Europäischen Union

darauf hinzuwirken, daß die Frist für die Stickstoffelimination in Kläranlagen mit 1000 bis 100 000 Einwohnerwerten (31.12.1998) um fünf Jahre gestreckt wird. Außerdem soll in den neuen Bundesländern die Frist für die Verwirklichung der Nährstoffelimination und die Errichtung der Kanalisationen bis zum 31.12.2005 verlängert werden (Entschließung des Bundesrates vom 18.3.1994 – BR-Drs. 953/93).

Niedersachsen hat gegen diese Entschließung gestimmt; sie wurde jedoch mehrheitlich angenommen.

Niedersächsische Kläranlagen mit mehr als 10 000 Einwohnerwerten sollen bis Ende 1998 nachgerüstet sein. Es ist beabsichtigt, bis dahin sicherzustellen, daß die Nährstoffeinträge aus dem Ablauf kommunaler Abwasserbehandlungsanlagen zu mehr als 75 v.H. gegenüber der Zulauffracht verringert werden.

Bezogen auf den Beschluß der Nordseeschutzkonferenz, die Nährstoffeinträge zwischen 1985 und 1995 um 50 v.H. zu reduzieren, ist dieses Ziel bei den Einleitungen aus kommunalen Kläranlagen bereits erreicht.

Zu 4:

Die Mittel der Gemeinschaftsaufgabe (GA) „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“, aus der auch Abwassermaßnahmen finanziert werden können, wurden vom Bund bereits erheblich gekürzt. Das vom Bund ursprünglich geplante Aussetzen der GA für Abwassermaßnahmen konnte bislang noch abgewendet werden.

Darüber hinaus wird das Aufkommen der Abwasserabgabe stark rückläufig sein. Dazu trägt neben den bereits getätigten investiven aufrechenbaren Maßnahmen der Vergangenheit auch die erst kürzlich beschlossene Novelle des Abwasserabgabengesetzes bei, nach der der Abgabesatz ab 1997 „eingefroren“ wird und weitergehende Aufrechnungsmöglichkeiten geschaffen werden.

Das Land wird versuchen, den Rückgang der GA-Mittel und der Mittel aus der Abwasserabgabe durch Einnahmen aus dem Wasserentnahmeentgelt teilweise – zumindest für einen gewissen Zeitraum – aufzufangen.