

Unterrichtung(zu [Drs. 17/30](#))

Der Präsident
des Niedersächsischen Landtages
– Landtagsverwaltung –

Hannover, den 14.03.2013

Antworten auf Mündliche Anfragen gemäß § 47 der Geschäftsordnung des Niedersächsischen Landtages - [Drs. 17/30](#)

Die Antworten auf die Anfragen 1 und 2 - einschließlich Zusatzfragen und Antworten darauf - sind im Stenografischen Bericht über die 4. Sitzung des Landtages am 14. März 2013 abgedruckt.

3. Abgeordnete Ina Korter, Heinrich Scholing und Hans-Joachim Janßen (GRÜNE)

Beendigung des Projekts HannoverGEN

„Das Projekt HannoverGEN wird beendet“, heißt es auf Seite 74 des Koalitionsvertrages zwischen der SPD und Bündnis 90/ Die Grünen. Damit ist das Ende eines Projekts an vier Stützpunktschulen in Hannover besiegelt, in das seit 2008 mindestens 1,16 Millionen Euro aus Landesmitteln geflossen sind. Nachdem das in der Konzeption des Projekts vorgesehene Sponsoring nicht in der zunächst eingeplanten Höhe von 700 000 Euro eingeworben werden konnte, ist die Wirtschaft noch in der Größenordnung von 3 % der Projektkosten beteiligt. Zu den Sponsoren gehört die KWS LOCHOW GMBH, eine Tochtergesellschaft des Saatgutkonzerns KW Saat AG, dem einzigen Unternehmen, das in Deutschland noch auf Genpflanzen setzt. Die Federführung für Konzeption und Durchführung von HannoverGEN liegt - obwohl es sich um ein Schulprojekt handelt - beim Landwirtschaftsministerium.

Das Projekt stand von Beginn an in der Kritik. Diese entzündete sich u. a. an der Person des wissenschaftlichen Projektleiters, Prof. Hans-Jörg Jacobsen, einem Befürworter der Agro-Gentechnik. Eine einseitige Ausrichtung des Projekts wurde auch in einer im Oktober 2012 von mehreren Verbänden und dem Bündnis für gentechnikfreie Landwirtschaft vorgelegten Studie „Keine Akzeptanzbeschaffung für Agro-Gentechnik in den Schulen!“ nachgewiesen.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Aus welchen Gründen hat die Landesregierung mit dem Projekt HannoverGEN von 2008 an eine Priorisierung dieses Themas für den schulischen Unterricht im Fach Biologie vorgenommen und mit einem relativ hohen Finanzvolumen ausgestattet, während bei anderen als wichtig angesehenen Themen, etwa dem globalen Ressourcenschutz oder der Solartechnik, eine derartige Unterstützung seitens des Landes nicht gewährt wurde?
2. Aus welchen sachlichen Gründen liegt die Federführung für das Projekt nicht beim Kultus-, sondern beim Landwirtschaftsministerium?
3. Wie bewertet die neue Landesregierung die u. a. in o. g. Studie formulierte Kritik, das Projekt HannoverGEN sei einseitig zugunsten der Gentechnik ausgerichtet?

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Wie im Koalitionsvertrag festgelegt, wird die Landesregierung HannoverGen nicht fortsetzen, sondern beenden. Die Labore gehen an den jeweiligen Schulträger (Kommune) und stehen selbstverständlich weiterhin für den Biologieunterricht oder für ergänzende Projekte zur Verfügung. Die Landesregierung wird auch zukünftig eine objektive und ausgewogene Auseinandersetzung mit dem Thema „Gentechnik“ an den niedersächsischen Schulen sicherstellen. Hintergrund der Entschei-

dung ist das klare Bekenntnis der Landesregierung für ein „Gentechnikfreies Niedersachsen“. In Verbund mit der Landwirtschaft wird die Landesregierung alle Möglichkeiten ausschöpfen, um Niedersachsen gentechnikfrei zu halten und für Gentechnik keine Fördermittel bereitstellen. Die Landesregierung möchte HannoverGEN auch einstellen, um zu verhindern, dass die Schüler im Unterricht einseitig informiert und die Risiken der Agrogentechnik verschleiert werden. Eine ausgewogen-kritische Auseinandersetzung zur Agrogentechnik wird weiterhin erfolgen. An der Ausrichtung und den Unterrichtsmaterialien von HannoverGEN gab und gibt es viel sachliche Kritik. Die Landesregierung nimmt diese Kritik sehr ernst. Deshalb wird das Projekt HannoverGEN nicht fortgeführt, sondern beendet.

Zu den konkreten Fragen:

Zu 1:

Die Idee zu HannoverGEN ist in dem Gesprächsforum „Agrar- und Ernährungswirtschaft Niedersachsen“ gekommen, das unter der Schirmherrschaft des damaligen Herrn Ministerpräsidenten Wulff stand. Mein Haus hatte diese Anregung aufgenommen, das Modellprojekt entwickelt und bis zur Umsetzung vorangetrieben. Insofern stellte die Durchführung gentechnischer Experimente in Schullaboren für die alte Landesregierung keine Priorisierung im Sinne einer Abwägung oder Bildung einer Rangfolge dar - vielmehr ist ein Thema aufgegriffen worden, das allgemein als wichtig und zukunftsweisend angesehen wurde.

Zu 2:

Das Projekt wurde in Kooperation von ML und MK geführt. Die inhaltliche Thematik ist in meinem Hause angesiedelt, für die pädagogischen Fragen und die Lehrkräfte im Projekt ist das MK zuständig. Die Federführung hat von Anfang an im ML gelegen.

Zu 3:

Die Ergebnisse der Studie des „Bündnis für Gentechnikfreie Landwirtschaft“ eröffnen einen kritischen Blick auf die bisherigen Inhalte des Projektes HannoverGEN.

Das didaktische und methodische Vorgehen im Rahmen des Projektes wird hingegen nicht kritisiert. Die Studie attestiert dem Projekt u. a. in dem Punkt einen grundsätzlich richtigen Ansatz, dass Schülerinnen und Schüler sich der Grundlage ihrer Bewertung bewusst werden und sie reflektieren.

Die in der Koalitionsvereinbarung 2013 bis 2014 getroffene Festlegung, HannoverGEN beenden zu wollen, fußt in der ersten Linie auf der bisherigen inhaltlichen Schwerpunktsetzung (Grüne Gentechnik).

4. Abgeordnete Christian Grascha und Jörg Bode (FDP)

Schuldenbremse in der Landeshaushaltsordnung

Der Ministerpräsident sagte am 10. Februar 2012 auf die Frage, ob die neue Landesregierung beabsichtige, die Schuldenbremse in der Landeshaushaltsordnung (LHO) einzuhalten oder Änderungen anzustreben: „Gehen Sie davon aus, dass wir uns an dieser Stelle eine Korrektur vorbehalten.“

Wir fragen die Landesregierung:

1. Kann die Landesregierung eine Änderung der Schuldenbremse in der LHO ausschließen?
2. Inwiefern hält es die Landesregierung für sinnvoll und glaubwürdig, die Ziele der mittelfristigen Haushaltskonsolidierung von kurzfristigen Konjunktur- und Steuerschätzungen abhängig zu machen?
3. Inwiefern hält die Landesregierung es für möglich, die nachhaltige Konsolidierung des Landeshaushalts durch eine Verbesserung der Einnahmeseite zu erreichen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass zahlreiche Studien, zuletzt auch eine Studie des Karl-Bräuer-Instituts, nach Auffassung von Beobachtern eindeutig darlegen, dass Haushaltskonsolidierung nur durch Anstrengungen auf der Ausgabeseite gelingen kann?

Antwort des Niedersächsischen Finanzministeriums

§ 18 a der Landeshaushaltsordnung beschreibt Obergrenzen der Nettokreditaufnahme des Landeshaushalts, die ausgehend von einem Niveau von 720 Millionen Euro in 2014 in gleichmäßigen Schritten absinkend zu einem ausgeglichenen Haushalt im Jahr 2017 führen sollen. Die Bestimmung des Ausgangspunktes steht allerdings im Widerspruch zur tatsächlichen strukturellen Situation des Landeshaushalts. Zwar wurde durch das Gesetz zur Rückführung der Nettoneuverschuldung 2012 und 2013 die Nettokreditaufnahme auf 720 Millionen Euro in 2012 und 620 Mio. Euro 2013 reduziert. Dies war im Jahr 2013 aber nur deswegen möglich, weil zugleich umfangreiche Rücklagenentnahmen und Veräußerungserlöse zur Deckung herangezogen wurden. Das strukturelle Fehlbild des Haushalts 2013 erreicht eine Größenordnung von 1,2 Milliarden Euro.

Die mittelfristige Finanzplanung sieht für das Haushaltsjahr 2014 bislang eine Nettokreditaufnahme in Höhe von 720 Millionen Euro vor. Diese Planung hat jedoch umfangreiche haushaltswirtschaftliche Risiken nicht berücksichtigt, die sich aktuell konkretisieren; beispielhaft genannt seien eine viel zu optimistische Erwartung an die Entwicklung der Steuereinnahmen, eine sehr bescheidene Tarifvorsorge und die Einstellung zusätzlicher Veräußerungserlöse aus nicht konkretisierten Beteiligungsverkäufen. Vor diesem Hintergrund könnte das strukturelle Fehlbild des Haushalts 2014 dieselbe Größenordnung erreichen wie 2013, soweit nicht weitere Maßnahmen hinzutreten.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen im Namen der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Die die neue Landesregierung tragenden Fraktionen des Landtages haben stets die Auffassung vertreten, dass der Abbaupfad für die Nettokreditaufnahme, den die vorherige Koalitionsmehrheit in § 18 a der Landeshaushaltsordnung festgeschrieben hat, nicht sachgerecht ist. Die Landesregierung geht daher davon aus, dass die Nettoneuverschuldung auf dem Weg zu einem Haushalt ohne neue Schulden in Anpassung an die Finanzierungsmöglichkeiten des Landes gesetzgeberisch neu justiert wird.

Zu 2:

Die Landesregierung beabsichtigt, auf der Grundlage einer realistischen Einschätzung der tatsächlichen Belastungssituation und flankiert durch ein Engagement zur Stärkung der Einnahmehasis sowie eine umfassende Aufgabenanalyse und -kritik Ziele für eine nachhaltige und zukunftsgerichtete Konsolidierung festzulegen. Dabei ist das strukturelle Defizit des Landeshaushalts möglichst zügig, spätestens aber bis zum Haushaltsjahr 2020, abzubauen, um dann die Vorgabe eines Haushaltsausgleichs ohne Nettokreditaufnahme einhalten zu können.

Die Frage unterstellt zu Unrecht, dass die Ziele der mittelfristigen Haushaltskonsolidierung von „kurzfristigen Konjunktur- und Steuerschätzungen“ abhängig gemacht werden könnten.

Die Berücksichtigung der aktuellen konjunkturellen Situation im Vergleich zu einer längerfristig beobachteten Entwicklung und ihrer Wirkungen auf den Haushalt bei der Ableitung konkreter Obergrenzen aus den mittelfristigen Zielen entspricht jedoch den Anforderungen an eine nachhaltige, zyklusgerechte Haushaltspolitik. Sie ist im Europäischen Stabilitäts- und Wachstumspakt und in Art. 109 GG verankert und auch für das Land sachgerecht. Sie ist im Übrigen auch im Entwurf der Fraktionen der CDU und der FDP zur Änderung der Niedersächsischen Verfassung ([Drs. 17/22](#)) angelegt.

Zu 3:

Zu einer nachhaltigen Konsolidierung trägt eine dauerhafte Stärkung der Einnahmen ebenso bei wie eine Begrenzung und Reduzierung von Ausgaben. Der niedersächsische Landeshaushalt weist nach wie vor ein enormes langfristig verfestigtes strukturelles Defizit auf. Daher ist eine nachhaltige Besserung durch Einzelmaßnahmen nicht zu erhoffen, vielmehr müssen alle Möglichkeiten der Konsolidierung auf Einnahmen- und Ausgabenseite mit einbezogen werden.

Besonderes Augenmerk wird darauf liegen, solche Maßnahmen zu wählen, die eine nachhaltige Besserung versprechen und nicht um eines nur kurzfristig darstellbaren Spareffekts willen Entwicklungspotentiale beeinträchtigen und so mittel- und langfristig die Situation der Landesfinanzen verschlechtern.

Die Landesregierung setzt daher auf eine kohärente Strategie von Einsparungen durch Aufgabenkritik und Effizienzsteigerungen, Investitionen in Maßnahmen, die die künftige Einnahmesituation verbessern, und eine nachhaltige Verbesserung der Einnahmen im Rahmen einer gerechten Steuerpolitik.

5. Abgeordneter Reinhold Hilbers (CDU)

Wie hoch ist der Schuldenstand des Landes?

In der Regierungserklärung vom 19. Februar 2013 erklärte Ministerpräsident Weil, die Neuverschuldung des Landes sei in den letzten 10 Jahren um 20 Milliarden Euro gestiegen. Am 20. Februar 2013 erklärte die Fraktionsvorsitzende der SPD-Fraktion, Frau Modder, in der Aussprache zur Regierungserklärung, der Schuldenberg Niedersachsens sei unter der CDU-geführten Landesregierung um 20 Milliarden auf 60 Milliarden Euro gestiegen.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie hoch war der Schuldenstand des Landes aus Kreditmarktmitteln per 31. Dezember 2012?
2. Wie hoch war der Schuldenstand des Landes aus Kreditmarktmitteln per 1. Januar 2004?
3. Wie hoch war der Schuldenstand des Landes aus Kreditmarktmitteln per 31. Dezember 1990?

Antwort des Niedersächsischen Finanzministeriums

Ausgangspunkt für die Beantwortung der Fragen des Abgeordneten Hilbers ist der Schuldenstand des Landes aus Kreditmarktmitteln zum 31. Dezember 2002. Zu diesem Zeitpunkt betrug der Schuldenstand 40,01 Milliarden Euro. Die Kassenverstärkungskredite betragen am 31. Dezember 2002 925,4 Millionen Euro. Ab dem Jahr 2003 war die Vorgängerregierung für die Schuldenaufnahme verantwortlich. Diese hat die für 2003 vom Parlament ursprünglich in Höhe von 2,65 Milliarden Euro bewilligte Nettokreditaufnahme nicht nur akzeptiert. Vielmehr hat sie die Kreditlinie mit dem zweiten Nachtragshaushalt 2003 um weitere 195 Millionen Euro auf 2,845 Milliarden Euro aufgestockt.

Der Stand der Kreditmarktschulden zum 31. Dezember 2012 betrug 55,33 Milliarden Euro. Im Laufe des Jahres 2012 wurde keine Nettokrediteinnahme realisiert. Dies war möglich durch die Inanspruchnahme von Kassenkrediten in Höhe von rund 885 Millionen Euro (Stand zum 31. Dezember 2012) und sonstiger zur Verfügung stehender Liquidität (z. B. zum jeweiligen Stichtag nicht erforderlichen Beständen von Sondervermögen wie dem Wirtschaftsförderfonds). Eine Zuordnung der Kreditaufnahme zum jeweiligen Haushaltsjahr erfolgt regelmäßig erst mit dem dritten Haushaltsabschluss. Nach jetzigem Anmeldeungsstand der Haushaltsausgabereise werden die noch zur Verfügung stehenden Kreditermächtigungen von rund 3,5 Milliarden Euro weitestgehend für den Haushaltsabschluss 2012 verbraucht werden.

Die zur Verfügung stehenden Kreditermächtigungen inklusive der Kreditermächtigung des Jahres 2013 (620 Millionen Euro) addieren sich zu einem maximal möglichen Schuldenstand zum 31. Dezember 2013 in Höhe von 59,5 Milliarden Euro. Die Landesregierung wird sich selbstverständlich bemühen, diese Obergrenze zu unterschreiten.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen im Namen der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

Zu 2:

Ich gehe davon aus, dass mit der Frage der Schuldenstand des Landes aus Kreditmarktmitteln per 31. Dezember 2003 gemeint ist. Dieser betrug 43,339 Milliarden Euro.

Zu 3:

Der Schuldenstand des Landes Niedersachsen aus Kreditmarktmitteln per 31. Dezember 1990 betrug 20,610 Milliarden Euro.

6. Abgeordnete Renate Geuter (SPD)

Millionenfach falsch deklarierte Eier in Niedersachsen - Seit wann weiß die Landesregierung von den Ermittlungen der Staatsanwaltschaft und welche Schritte hat sie unternommen?

Millionenfach sind Verbraucher in Niedersachsen offenbar systematisch getäuscht worden. Sie kauften Eier mit einem Biosiegel, obwohl mehr Legehennen in den Ställen untergebracht waren, als nach den Kriterien für ein solches Zertifikat erlaubt waren. Die Staatsanwaltschaft Oldenburg soll schon seit 2011 gegen 150 Betriebe in Niedersachsen ermitteln. Dabei gehe es um Betrugsverdacht, aber auch um einen möglichen Verstoß gegen das Futtermittelgesetz sowie in einigen Fällen auch um den Verdacht auf einen möglichen Verstoß gegen das ökologische Landbaugesetz, so die Presse. Alle von den Oldenburger Schwerpunktstaatsanwaltschaften in den Betrieben beschlagnahmten Unterlagen sind vom LAVES gutachterlich ausgewertet und danach an die Staatsanwaltschaft zurückgegeben worden.

Obwohl die Staatsanwaltschaft schon eineinhalb Jahre ermitteln soll, ist die Nachricht darüber erst Ende Februar 2013 an die Öffentlichkeit gelangt. Auch die Kontrollstellen selbst fühlen sich offenbar schlecht informiert. Sie hätten erst im Dezember 2012 dezente Hinweise erhalten, dass sie möglicherweise ausgetrickst würden, so ein Vertreter einer Ökokontrollstelle. Unklar ist, weshalb es trotz der vorgesehenen Kontrollen zu über 150 Ermittlungsverfahren in Niedersachsen kommen konnte.

Ich frage die Landesregierung:

1. Seit wann weiß die Landesregierung von den Ermittlungen wegen des Verdachts falsch deklarierter Eier, und durch wen wurde sie darüber informiert?
2. Hat die ehemalige Landesregierung von sich aus eine Liste der Betriebe angefordert, gegen die ermittelt wurde, hat sie diese unaufgefordert erhalten, oder musste sie, gegebenenfalls bei wem, intervenieren?
3. Wenn ja, seit wann liegt der Landesregierung eine solche Liste der in Verdacht stehenden Betriebe vor, was hat sie daraufhin unternommen, und wie bewertet die jetzige Landesregierung dieses Vorgehen?

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Die Kleine Anfrage beantworte ich namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Das ML wusste seit Oktober 2011 von den Ermittlungen. Das ML wurde von mehreren Seiten auf die staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen hingewiesen. Hierzu gehörten direkte Hinweise seitens des LAVES sowie aus der niedersächsischen Geflügelwirtschaft. Das LAVES wiederum war durch das Landgericht Osnabrück, das einen Fall der Überbelegung in einem Zivilverfahren festgestellt hatte, eingeschaltet worden und hatte sich in der Folge mit der Vermutung, die Überbelegung sei generelle Handhabung zahlreicher Legehennenbetriebe, zur Abstimmung der weiteren Vorgehens und zur Prüfung der strafrechtlichen Relevanz an die Zentralstelle für Landwirtschaftsstrafsachen der Staatsanwaltschaft Oldenburg gewandt.

Zu 2 und 3.

Das ML hat vom LAVES im Februar 2012 eine Liste mit 59 Ställen zur Kenntnis erhalten, gegen die mutmaßlich ermittelt wird. Auf Basis dieser Liste sollten in der Folge die Landkreise sowie die Öko-Kontrollstellen seitens ML darauf hingewiesen werden, verstärkt die Besatzdichte in Legehennenställen aller Haltungsformen zu kontrollieren. Die hierzu notwendigen Erlasse und Verfügungen an die Landkreise und Öko-Kontrollstellen konnten allerdings auf Ersuchen der Staatsanwaltschaft Oldenburg zunächst nicht herausgegeben werden, da diese ihre laufenden Ermittlungen deshalb gefährdet sah, weil zu dieser Zeit noch zahlreiche Durchsuchungsmaßnahmen strafprozessualer Art anstanden.

Im Mai 2012, nach Durchführung des Großteils der vorzunehmenden Durchsuchungsmaßnahmen, erhielt ML dann über MJ von der Staatsanwaltschaft Oldenburg eine Liste mit 96 Betrieben, gegen die ermittelt wird. Nach erneuter Abstimmung mit MJ und Staatsanwaltschaft wurden im Juni 2012 die für den Tierschutz zuständigen Landkreise und im August 2012 die Öko-Kontrollstellen seitens

zweier Erlasse bzw. Verfügungen durch ML aufgefordert, verstärkt Junghennen und Legehennen haltende Betriebe auf Überbesatz hin zu kontrollieren. Die Erlasse enthielten Hinweise, wie eine Überbelegung festgestellt werden kann. Mit Erlass vom 21. Februar 2013 hat ML die Landkreise und Öko-Kontrollstellen darum gebeten, über den aktuellen Stand der durchgeführten Kontrollen zu berichten.

Den Berichten der für Tierschutz zuständigen Überwachungsbehörden zufolge sind aufgrund des o. g. Erlasses bis dato (Stand: 27. Februar 2013) insgesamt 201 Ställe bzw. Betriebe mit zusammen rund 2,6 Mio. Tieren auf einen Überbesatz hin kontrolliert worden. In diesem Rahmen ist in einem Betrieb mit Freilandhaltung ein Überbesatz von 7,3 % nachgewiesen worden; zwar war das Mindestplatzangebot ausreichend, jedoch nicht genug Nestfläche vorhanden.

Im ökologischen Landbau fanden aufgrund des o. a. Erlasses Kontrollen in mindestens 40 Ställen bzw. Betrieben auf einen Überbesatz hin statt. Nach derzeit vorliegenden Informationen sind in vier Fällen Überbesätze festgestellt worden. Diese Überbelegungen sind von der zuständigen Bio-Kontrollstelle aber nach bisherigem Kenntnisstand entgegen der Erlasslage nicht an das LAVES berichtet worden; es handelt sich bei allen vier Fällen um die gleiche Bio-Kontrollstelle. Diese Erkenntnis wird in ein laufendes Verfahren gegen diese Bio-Kontrollstelle einfließen.

Mit Datum vom 5. März 2013 erhielt ML über MJ von der Staatsanwaltschaft eine Liste mit 139 Betrieben, gegen die aktuell in Niedersachsen ermittelt wird. Die Liste enthält neben den staatsanwaltlichen Aktenzeichen die Namen der Betriebe, gegen deren Verantwortliche ermittelt wird, ganz überwiegend auch die Namen der Verantwortlichen und den Ort der Betriebsstätte. Bei 101 dieser Betriebe erfolgte eine Zuordnung nach der Haltungsform (Käfig-, Boden-, Freiland- oder Biohaltung).

Diese Liste umfasst vollständig die in der Liste vom Mai 2012 aufgeführten Betriebe und weitgehend die in der Liste vom Februar 2012 aufgeführten Betriebe. Die Erweiterung der Liste ist nach Auskunft des MJ dem Umstand geschuldet, dass im Zuge der Ermittlungen im Gesamtkomplex bis heute Ausweitungen der Ermittlungen auf weitere Betriebe und Beschuldigte und damit die Einleitung weiterer Ermittlungsverfahren erforderlich wurden und gegebenenfalls in der Folge noch werden.

Sofern Beschuldigtenamen oder Betriebsstätten noch nicht genannt wurden, liegen die Daten dem ML noch nicht vollständig vor. Hier sind nach Auskunft des MJ zunächst weitere Ermittlungen zu führen, und zudem ist zu prüfen, ob weitere strafprozessuale Maßnahmen erforderlich werden.

Die Vorkommnisse rund um die von der Staatsanwaltschaft ermittelten mutmaßlichen Überbelegungen in Legehennenbetrieben erfordern nach Auffassung der Landesregierung dringend die Überarbeitung einiger Kontroll- bzw. Überwachungssysteme sowie der dafür notwendigen Rechtsgrundlagen. Um dieses zu erreichen, hat Niedersachsen kurzfristig eine Bundesratsinitiative gestartet. Die Bundesratsinitiative beinhaltet sieben konkrete Maßnahmenvorschläge, mit denen Defizite im Bereich des Legehennenbetriebsregistergesetzes, der Sanktionierung im ökologischen Landbau und anderer Bereiche abgestellt werden sollen. Mit dem Entschließungsantrag sollen der Schutz der Verbraucherinnen und Verbraucher vor Täuschung gestärkt und die staatlichen Instrumente zur Aufklärung solcher Vorfälle verbessert werden. Der Entschließungsantrag ist bereits am Montag dem 4. März 2013 vom Ausschuss für Agrarpolitik und Verbraucherschutz des Bundesrates mit großer Mehrheit verabschiedet wurde.

7. Abgeordnete Gabriela König, Christian Dürr und Jan-Christoph Oetjen (FDP)

Was wird aus dem Abschnitt 6 der A 20 bei unterschiedlichen Einschätzungen der rot-grünen Landesregierung zum Nutzen von Autobahnen?

Die geplante Küstenautobahn A 20 nimmt nach Auffassung von Verkehrsexperten für die Verbindung zwischen den Nord- und Ostseeanrainerstaaten, für die Entlastung des Hamburger Stadtgebietes und für die Erschließung des gesamten nordwestdeutschen Raumes eine herausragende Bedeutung ein. Teile der Regierungskoalitionen in Schleswig-Holstein und in Niedersachsen stellen die Planung und den Bau der A 20, eine der größten Neubauplanungen in Deutschland, allerdings infrage. Für den Planungsabschnitt 6 ist das Planfeststellungsverfahren eingeleitet worden, und die Unterlagen haben zur Einsichtnahme ausgelegt. Die rot-grüne Landesre-

gierung hat angekündigt, nach dem Regierungswechsel 16 Millionen Euro für Planungskosten zugunsten von Schienenprojekten abzuziehen. Im Koalitionsvertrag der amtierenden Regierungskoalition heißt es, dass die Planungen der A 20 mit eingeschränktem Mittelansatz weitergeführt werden. Zeitgleich verkündet der Regierungspartner Bündnis90/Die Grünen, dass es in Niedersachsen keinen Spatenstich für neue Verkehrswege geben werde.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welche Bedeutung hat die A 20 für die Landesregierung?
2. Wie viele Jahre oder Monate Verzögerung wird die angekündigte Kürzung der Planungsmittel auf den Abschluss des Planfeststellungsverfahrens beim Planungsabschnitt 6 der A 20 von Bremervörde (B 495) bis Elm (L 114) auslösen?
3. Wann rechnet die Landesregierung mit dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt 6 der A 20, und wird sie danach unmittelbar den Baubeginn bei der Bundesregierung beantragen?

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Die die neue Landesregierung tragenden Parteien SPD und Grüne haben in ihrem Koalitionsvertrag die klare Vereinbarung getroffen, die Planungen zur A 20 fortzuführen. Aktuell ist keine nennenswerte Verzögerung bei der Planung erkennbar.

Verzögerungen bei der Realisierung von Straßenprojekten sind in den wenigsten Fällen auf die Planungsprozesse zurückzuführen. In den weitaus meisten Fällen liegt die Bauverzögerung daran, dass für die im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Projekte vom Bund nicht rechtzeitig und nicht ausreichend Geld zum Bauen bereit gestellt werden konnte und kann.

Mobilität, Infrastruktur und Wirtschaftsentwicklung sind eng miteinander verzahnt, und dies in besonderem Maße im zweitgrößten Flächenland. Eine funktionsfähige und zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur ist die Grundvoraussetzung für eine nachhaltige Mobilität.

Durch die Verkehrsprognosen stellen sich gewaltige Herausforderungen. Die Gutachter gehen davon aus, dass bis zum Jahr 2025 der Personenverkehr um 16 % und der Güterverkehr um 79 % zunehmen werden. Die neue Landesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, Güterverkehr von der Straße auf die Schiene und die Binnenwasserstraßen zu verlagern. Das ist wichtig und notwendig, um einen Verkehrskollaps auf den Fernstraßen zu vermeiden. Der Zubau an Straßen kann schon allein aus finanziellen Gründen mit der prognostizierten Zunahme des Güterverkehrs nicht mithalten. Um die Überlastung von Straßen zu verhindern, sind auch verstärkt telematische Lösungen zu prüfen, die die Leistungsfähigkeit von Straßen erhöhen können oder eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene oder den Umweltverbund ermöglichen.

Nicht verkannt werden darf, dass die A 20 eine Bundesstraße ist. Das heißt, letztendlich entscheidet der Bund was, wann und wo gebaut wird. Dessen ist sich auch die Landesregierung bewusst, und dies kommt auch in der Koalitionsvereinbarung zum Ausdruck.

Der Neubau der rund 114 km langen Küstenautobahn von Westerstede nach Drochtersen mit der sich anschließenden festen Elbquerung ist ein wichtiges Infrastrukturvorhaben für Niedersachsen.

Mit der A 20 in Niedersachsen wird in der Weiterführung entlang der Ostseeküste in Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein und der geplanten Elbquerung bei Glückstadt eine durchgängige Fernstraßenverbindung vom Baltikum zu den westeuropäischen Staaten entstehen. Sie wird die Seehäfen an der Ost- und Nordsee verbinden und schließt an das überregionale Straßennetz an. Der Ballungsraum Hamburg kann umfahren werden.

Die A 20 erfüllt damit den Grundgedanken des transeuropäischen Netzes, die Verbindung von Wirtschaftsregionen und die Erschließung strukturschwacher Gebiete bzw. Randgebiete zu erreichen. Im internationalen Vergleich werden Standorte mit einer schlechten Erreichbarkeit an Attraktivität verlieren. Dies gilt auch und gerade für den Küstenraum.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

Zu 2:

Die für den Abschluss des Planfeststellungsverfahrens bei Planungsabschnitt 6 der A 20 von Bremervörde (B 495) bis Elm (L 114) notwendigen Planungsleistungen sind beauftragt.

Zu 3:

Das Planfeststellungsverfahren für den 6. Planungsabschnitt der A 20 wurde im September 2012 eingeleitet. Ein Beschluss wird für Ende 2014 erwartet.

Um neue größere Bundesfernstraßenprojekte zu beginnen, gibt es zwischen Bund und Land fest vereinbarte Verfahrensregeln. Soweit die hierzu notwendigen Voraussetzungen erfüllt sind, wird das Land auch den 6. Planungsabschnitt der A 20 in die Finanzierungsgespräche mit dem BMVBS einbringen.

8. Abgeordnete Renate Geuter (SPD)

„Blauer Brief“ der EU wegen nicht fristgerechter Umstellung auf die Gruppenhaltung? - In welchem Umfang werden auch in Niedersachsen die Tierschutzvorgaben der EU für Schweine unterlaufen?

Auf EU-Ebene ist bereits 2001 beschlossen worden, dass Zuchtsauen langfristig mehr Platz in ihren Ställen brauchen und daher nicht mehr ihr ganzes Leben im sogenannten Kastenstand verbringen dürfen.

Deutschland hat diese Anforderung 2006 durch die Tierschutz-Nutztierhaltungsverordnung (TierSchNutZV) umgesetzt. Danach müssen Sauen „im Zeitraum von über vier Wochen nach dem Decken bis eine Woche vor dem voraussichtlichen Abferkeltermin“ in der Gruppe gehalten werden. Für Schweinezuchtställe, die vor dem 4. August 2006 genehmigt oder genutzt wurden, galt eine hinreichende Übergangsfrist bis zum 31. Dezember 2012.

Gegen Deutschland und sieben weitere Mitgliedstaaten hat die Europäische Kommission jetzt ein Vertragsverletzungsverfahren wegen Verstoßes gegen die Pflicht zur Gruppenhaltung von Sauen eingeleitet. Als erster Schritt wurden „blaue Briefe“ versandt. Die Regierungen haben jetzt zwei Monate Zeit, um zu antworten.

Wer die rechtlichen Verpflichtungen nicht einhält, untergrabe den Tierschutz und verursache Marktverzerrungen zulasten von Unternehmen, die die nötigen Investitionen getätigt hätten, so die Kommission. Nach Äußerungen der EU-Diplomatie hatten in Deutschland Anfang des Jahres noch etwa 20 bis 25 % der Betriebe nicht umgestellt. Auch niedersächsische Züchter scheinen ihren gesetzlichen Verpflichtungen nicht nachgekommen sein. Die zuständigen Kontrollstellen haben sich offensichtlich überwiegend auf die Selbstauskünfte der Unternehmen verlassen, weil für eine flächendeckende Kontrolle vor Ort nicht genügend Personal vorhanden zu sein scheint.

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung derzeit darüber vor, in welchem Umfang Betriebe in Niedersachsen ihren gesetzlichen Verpflichtungen zur Umstellung auf Gruppenhaltung nicht nachgekommen sind?
2. Wird es für Betriebe, die die Vorgaben der in der TierSchNutZV umgesetzten EU-Anforderungen für Zuchtsauen bis heute nicht umgesetzt haben, Konsequenzen geben und, wenn ja, welche?
3. Wird die Landesregierung konkrete Maßnahmen ergreifen, um zukünftig die Einhaltung von EU-Vorgaben im Bereich des Tierschutzes ausreichend kontrollieren zu können, und, wenn ja, welche?

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Sauenhaltende Betriebe, Behörden (insbesondere Landkreise und kreisfreie Städte), die Landwirtschaftskammer Niedersachsen sowie das Landvolk und Beratungsträger wurden frühzeitig über die Umstellung auf Gruppenhaltung informiert und in die Erarbeitung von Leitlinien etc. zur Umsetzung einbezogen, wie die folgende beispielhafte Auflistung verdeutlicht.

Maßnahmen des ML seit 2002

11. April 2002: Herausgabe der Leitlinien für die Schweinehaltung - Gruppenhaltungsgebot in Verbindung mit einem Runderlass
31. Mai 2002: Runderlass „Anforderungen an Neu- und Umbauten von Schweinehaltungen“ Gruppenhaltungsgebot
11. August 2006: Handbuch Tierschutzüberwachung in Nutztierhaltungen: Gruppenhaltungsgebot
23. Februar 2010: Ausführungshinweise Schweine zur Tierschutz-Nutztierhaltungs-verordnung“ Gruppenerlass von Sauen i. V. m. Runderlass
21. Januar 2011: „Tierschutzauflagen für Schweine haltende Betriebe“ (Homepage des LAVES)
24. Mai 2011: Veranstaltung (ML und Landvolk) in Verden zum Thema Gruppenhaltung für Multiplikatoren (Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Landesbauernverband Niedersachsen, Beratungsorganisationen, Veterinärämter)
12. April 2012: Dienstbesprechung mit Genehmigungs- und Überwachungsbehörden zum Stand der Umsetzung und notwendiger Maßnahmen
30. Juli 2012: Erlass zur Umsetzung des Gruppenhaltungsgebots, Fragebogenaktion mit Meldung bis zum 01.10.2012
10. Januar 2013: Erlass mit Abfrage zum Stand der Umsetzung (incl. Prioritätenliste) Bericht u. a. bis 10.02.2013 bzw. 10.03.2013
25. Februar 2013: Erlass mit erneuter Fragebogenaktion an sauenhaltende Betriebe
Meldung der Betriebe bis zum 10.03.2013
Meldung der Behörden bis zum 15.03.2013
25. Februar 2013: Erlass zur CC-Relevanz im Falle von Nichtumsetzung des Gruppenhaltungsgebots

Dieses vorausgeschickt, beantworte ich die Kleine Anfrage namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Mit Erlass vom 30. Juli 2012 wurden die Landkreise und kreisfreien Städte aufgefordert, einen Fragebogen zur Umsetzung des Gruppenhaltungsgebots den betroffenen Schweinehaltern in ihrem Zuständigkeitsbereich mit der Bitte zuzuleiten, den Fragebogen ausgefüllt zurückzusenden. Diese Fragebogenaktion sollte auch dazu dienen, zu Beginn des Jahres 2013 eine gezielte und risikobasierte Überwachung durchzuführen.

Mit Erlass vom 10. Januar 2013 wird bei den Landkreisen und kreisfreien Städten das Ergebnis dieser risikobasierten Kontrollen abgefragt.

Demzufolge wurden bis Ende Januar 2013 445 Betriebe (von ca. 2 700 Betrieben) kontrolliert, davon hatten 53 % auf Gruppenhaltung umgestellt, 36 % die Sauenhaltung aufgegeben und 11 % noch nicht umgestellt. Aufgrund des risikobasierten Kontrollansatzes können die Werte nicht auf die Gesamtzahlen hochgerechnet werden. Im weiteren Verlauf der Berichterstattung ist daher mit einer Verschiebung der Prozentsätze zu rechnen.

Mit Erlass vom 25. Februar 2013 wurden die Landkreise und kreisfreien Städte zu einer erneuten Fragebogenaktion aufgefordert, um ergänzend zu den laufenden Kontrollen weitere Hinweise zum Grad der Umsetzung zu erhalten.

(Hinweis: Termin für die Berichterstattung der Landkreise und kreisfreien Städte an ML ist der 15.03.2013)

Ein weiterer Erlass, in dem eine schnelle Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zur Gruppenhaltung sichergestellt werden soll, ist in Vorbereitung.

Zu 2:

Verstöße gegen das Gruppenhaltungsgebot werden auf Basis des Tierschutzgesetzes z. B. durch Einleitung von Ordnungswidrigkeitsverfahren sanktioniert. Bei Zahlungsempfängern wird eine Kürzung nach Cross-Compliance-Vorschriften geprüft. Dabei beträgt der Regelkürzungssatz 5 % und bei Vorsatz 20 %. Als ordnungsbehördliche Abhilfemaßnahme hat sich die Festsetzung eines Zwangsgeldes bewährt. Nach Ablauf einer angemessenen Frist kann ein Zwangsgeld von bis zu 50 000 Euro festgelegt werden. Als letzte Konsequenz ist ein Haltungsverbot möglich.

Zu 3:

Die Landesregierung wird auch künftig Betroffene frühzeitig in den Prozess einbeziehen und informieren, um sowohl eine rechtzeitige Planung und ausreichende Durchführung der Kontrollen als auch die Umsetzung der Vorgaben zu sichern.

Die Landesregierung beabsichtigt in diesem Zusammenhang u.a. eine personelle und rechtliche Stärkung des Landesamtes für Verbraucherschutz (LAVES).

9. Abgeordneter Dirk Toepffer (CDU)

Ist die D-Linie in Hannover praxistauglich?

In einer Studie der Industrie- und Handelskammer Hannover wurde im September 2012 festgestellt, dass die Verkehrsinfrastruktur der Landeshauptstadt in etlichen Punkten verbesserungswürdig sei. Die IHK bemängelte, dass alle vorliegenden Varianten der D-Linie der Stadtbahn auf Grundlage einer Wirkungsanalyse für den Verkehr ergebnisoffen diskutiert werden müssten.

Problematisch ist aus Sicht der hannoverschen Wirtschaft der Bereich der Ernst-August-Galerie, die starke Fußgängerströme auf sich ziehe. Im Zusammenhang mit dem derzeit geplanten Verlauf der D-Linie würde eine Sperrung des Posttunnels dazu führen, dass 12 500 Fahrzeugbewegungen über andere Verkehrsstrecken erfolgen müssten und die Passanten durch den Straßenbahnverkehr beeinträchtigt würden. Aktuelle Pläne der Landeshauptstadt Hannover, die Linien 10 und 17 bis zur neuen Endstation Raschplatz fahren zu lassen und den Posttunnel am Bahnhof zur Einbahnstraße umzufunktionieren bzw. komplett zu sperren, werden von der IHK Hannover als nicht „praxistauglich“ bewertet.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wird die D-Linie nach Ansicht der Landesregierung zu einer Verbesserung der Verkehrssituation am Hauptbahnhof der Landeshauptstadt beitragen?
2. Welche Umsetzungsvariante bevorzugt die Landesregierung?
3. Wird sich das Land Niedersachsen - und wenn ja, in welcher Höhe - anteilig an den Investitionskosten beteiligen?

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Die Region Hannover als Träger des öffentlichen Personennahverkehrs in ihrem Gebiet plant mit Unterstützung der Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH bauliche Ausbaumaßnahmen der vierten Stadtbahnstrecke in der hannoverschen Innenstadt (D-Strecke bzw. D-Linie).

Für die bei diesem baulichen Vorhaben erforderlich werdenden Infrastrukturmaßnahmen ist die Region Hannover als Aufgabenträger eigenverantwortlich zuständig.

Grundsätzlich sind Ausgaben für Infrastrukturmaßnahmen bei Stadtbahnvorhaben durch das Land Niedersachsen unter Beachtung der zuwendungsrechtlichen Bestimmungen förderfähig.

Voraussetzung für einen Förderbescheid ist zunächst, dass die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH im Auftrag der Region Hannover als Aufgabenträger einen Förderantrag bei der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH, die vom Land Niedersachsen als zuständige Bewilligungsstelle für Förderanträge von Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs bestimmt worden ist, stellt. Ein solcher Antrag liegt derzeit nicht vor, sodass keine Aussage über die

Förderfähigkeit des Vorhabens, über bestimmte Umsetzungsvarianten sowie die Höhe der Förderung getroffen werden kann.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Da kein Förderantrag vorliegt, können die Auswirkungen auf die Verkehrssituation nicht bewertet werden.

Zu 2 und 3:

Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen.

10. Abgeordnete Angelika Jahns (CDU)

Wie beurteilt die Landesregierung Pläne für einen Regionalverband Braunschweig?

Laut einem Bericht der *Braunschweiger Zeitung* vom 28. Januar 2013 hat der SPD-Unterbezirk Braunschweig Ende Januar ein Konzept für einen Regionalverband Braunschweig veröffentlicht.

Dieser Regionalverband solle sich aus dem bestehenden Zweckverband Großraum Braunschweig weiterentwickeln und die bestehenden Landreise und kreisfreien Städte nicht abschaffen. Er solle im Bereich der regionalen Wirtschaftsförderung und Tourismusvermarktung zusätzliche Zuständigkeiten erhalten. Auch soll die Anwerbung von EU-Fördermitteln in einem Europabüro gebündelt werden. Langfristig könne daraus eine Region Braunschweig entstehen.

Entscheidungen für diesen neuen Regionalverband sollten von einer Verbandsversammlung getroffen werden, die mit Mitgliedern der Kreistage und Stadträte besetzt wäre.

Gegen dieses Konzept wurde in diesem Bericht u. a. von Vertretern der Partei Bündnis 90/Die Grünen eingewendet, dass ein nicht direkt gewähltes Regionsparlament ein Rückschritt wäre und lediglich den Interessen der Landkreise dienen würde. Das gemeinsame regionale Interesse würde hingegen geschwächt werden. Daher dürften auch nicht wichtige Kompetenzen auf den neuen Regionalverband übertragen werden.

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Veränderung des Zweckverbandes Großraum Braunschweig plant die Landesregierung?
2. Sieht die Landesregierung eine Möglichkeit, weitere Kompetenzen auf einen solchen Zweck- oder Regionalverband zu übertragen, ohne eine direkt gewählte Vertretung der Bürger zu schaffen?
3. Wie vertragen sich eine solche Stärkung eines Regionalverbandes und damit eine zusätzliche Entscheidungsebene mit dem weiterhin verfolgten Ziel der Entbürokratisierung?

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Inneres und Sport

Der Landesregierung ist bekannt, dass kommunale Entscheidungsträger in der Region Braunschweig konkrete Vorstellungen über die Weiterentwicklung des Zweckverbandes Großraum Braunschweig zu einem Regionalverband Braunschweig entwickelt haben. Nicht bekannt ist der Landesregierung, dass es sich hierbei - wie die Fragestellerin ausführt - um ein Konzept des SPD-Unterbezirks Braunschweig handelt, welches veröffentlicht worden sei. Mit ihren abgestimmten Vorstellungen über die Weiterentwicklung des Zweckverbandes Großraum Braunschweig beteiligen sich die Autoren des Konzepts an der wünschenswerten und gerade im Raum Braunschweig/Wolfsburg/Salzgitter äußerst vielfältigen Diskussion, wie die dortigen Kommunalstrukturen so verändert werden können, dass die effektive und wirtschaftliche Erfüllung aller kommunalen Aufgaben in der Region auch in Zukunft gesichert ist. Es entspricht den Erfahrungen, dass es auch hinsichtlich einer möglichen Weiterentwicklung des Zweckverbandes Großraum Braunschweig zu einem Regionalverband Braunschweig Einwände gibt. Der Diskussionsprozess wird daher vor Ort fortgesetzt werden. An dieser Suche nach dem bestmöglichen Weg werden sich alle maßgeblichen Akteure in der Region, insbesondere aus den Bereichen Kommunen, Wirtschaft und Wissenschaft, beteiligen. Es geht darum, die Kommunalstrukturen im Großraum Braunschweig einvernehmlich

zukunftsgerecht zu gestalten. Die Landesregierung steht hierbei als Ratgeber und verlässlicher Partner zur Verfügung.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Anfrage namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Veränderungen des Zweckverbands Großraum Braunschweig bedürfen eines Gesetzes. Erst aus der weiteren Entwicklung der diesbezüglichen Diskussion in der gesamten Region Braunschweig wird sich ergeben, ob und mit welchem Inhalt die Landesregierung einen derartigen Gesetzentwurf zur Beratung in den Niedersächsischen Landtag einbringen wird.

Zu 2:

§ 2 Abs. 4 des Gesetzes über die Bildung des Zweckverbandes Großraum Braunschweig sieht schon jetzt vor, dass dem Zweckverband mit Zustimmung aller Verbandsmitglieder weitere Aufgaben übertragen werden können, ohne dass in diesem Fall die Mitglieder der Zweckverbandsversammlung dann unmittelbar vom Volk gewählt werden müssten. Dies wäre im Falle weiterer Aufgabenübertragungen durch Gesetz nicht grundsätzlich anders zu beurteilen. Nur wenn dem Zweckverband viele und bedeutsame Selbstverwaltungsaufgaben seiner Mitgliedskommunen übertragen werden sollen, würde sich verfassungsrechtlich die Frage nach der Erforderlichkeit einer unmittelbaren Wahl der Mitglieder der Verbandsversammlung stellen.

Zu 3:

Mit dem Angebot des Landes, sich partnerschaftlich an der Herstellung eines Konsenses in der Region Braunschweig über notwendige Änderungen der dortigen kommunalen Strukturen zu beteiligen, wäre es unvereinbar, wenn sich das Land zu diesbezüglichen Initiativen jeweils schon - mit Ausnahme von rechtlichen Hinweisen - öffentlich vorab positionierte. Die gleiche Zurückhaltung gebietet grundsätzlich die Achtung vor der verfassungsrechtlichen Selbstverwaltungsgarantie.

11. Abgeordneter Dirk Toepffer (CDU)

Leben Kinder im Straßenverkehr von Hannover gefährlicher als in anderen Städten?

Der im Dezember 2012 vorgelegte Kinderunfallatlas der Bundesanstalt für Straßenwesen belegt, dass Kinder im hannoverschen Straßenverkehr einer besonderen Gefährdung unterliegen. Bereits im Jahr 2008 war die Zahl der verunglückten Kinder im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten besonders hoch. Im bundesweiten Vergleich belegt der Kinderunfallatlas, dass Städte in der Mitte und im Süden Deutschlands wesentlich besser als Hannover abschneiden.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie begründet die Landesregierung die überdurchschnittliche Gefährdung von Kindern im hannoverschen Straßenverkehr?
2. Welche Maßnahmen unternimmt die Landesregierung, um - gegebenenfalls durch Einwirken auf die Verwaltungsspitze der Stadt Hannover - auf eine Verbesserung der Situation hinzuwirken?
3. Welche Maßnahmen werden von der Landesregierung unterstützt, um an Verkehrsunfallsschwerpunkten zu einer Verbesserung zu gelangen?

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Die Fragen werden seitens der Landesregierung wie folgt beantwortet:

Zu 1:

Die Landeshauptstadt Hannover (LHH) hat versucht, die Gefährdungsfrage zusammen mit einem Ingenieurbüro, Unfallforschern der Medizinischen Hochschule sowie der TU Berlin zu klären. Umfangreiche Untersuchungen und detaillierte Analysen aller Unfälle, an denen Kinder beteiligt waren, wurden betrachtet. Allerdings hat diese Analyse keine zusätzlichen Erkenntnisse erbracht. Die Landesregierung kann daher zu diesem Sachverhalt keine Aussage treffen.

Zu 2:

Die LHH kann nach Art. 28 Abs. 2 Grundgesetz alle Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft im Rahmen der Gesetze in eigener Verantwortung regeln. Hierzu gehört auch die Verkehrssicherheitsarbeit. Sollte die Landesregierung zu weiteren Erkenntnissen gelangen, warum die Gefährdung der Kinder so hoch ist, wird die LHH selbstverständlich darüber informiert.

Anzumerken ist noch, dass die Polizei in diesem Zusammenhang auch die Geschwindigkeitskontrollen verstärken wird.

Zu 3:

Von der Landesregierung wird in Zusammenarbeit mit dem MI und dem MK jedes Jahr die Schulanfangsaktionen „Kleine Füße“ mit jeweils anderen Schwerpunkten durchgeführt. Im Hinblick auf Verkehrsunfallschwerpunkte werden durch Unfallkommissionen Analysen durchgeführt und Vorschläge für Verbesserungen unterbreitet. Die Arbeit der Kommissionen wird durch die neu eingerichtete Landesunfallkommission unterstützt.

Folgende weitere Maßnahmen werden u. a. unterstützt bzw. durchgeführt:

1. Der internetbasierte Schulwegplaner: Eltern, Schülerinnen und Schüler, Lehrerinnen und Lehrer, aber auch Schul- und Verkehrsbehörden können im Internet unter www.Schulwegplaner.de kostenlos den individuell sichersten Weg zur Schule ermitteln und festlegen.
2. „Gib mir Acht“ - Verkehrssicherheitswoche für Kinder
3. HAZ-Familienfest
4. Gemeinschaftsprojekt zum Thema „Toter Winkel“
5. Schulweglotsen
6. Mobilitätserziehung im Elementarbereich in Kooperation mit den niedersächsischen Gemeindeunfallversicherungsverbänden
7. „Move it - fit in den Straßenverkehr“
8. Das Programm „Kinder im Straßenverkehr“
9. Elternveranstaltungen im Programm „Kind und Verkehr“
10. Fahrradparcours: zur Förderung der Motorik für lernbehinderte Kinder
11. Ausbildung zur Verbesserung der Radfahrausbildung in den Schulen: „Velofit“

12. Abgeordneter Thomas Adasch (CDU)

Welche Unterschiede in der Abschiebep Praxis gab es im Jahr 2012 zwischen Niedersachsen, Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen?

In den Wahlprogrammen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen zum Landtagswahlkampf 2013 nahm die Flüchtlingspolitik eine zentrale Rolle ein. Dem folgend, enthält der Koalitionsvertrag dieser Parteien die Ankündigung eines Paradigmenwechsels in der Flüchtlingspolitik.

Die Praxis bei Abschiebungen der niedersächsischen Ausländerämter wurde in den Medien während der 16. Wahlperiode des niedersächsischen Landtages häufig als besonders rigide und unangemessen bezeichnet. Insbesondere dem ehemaligen niedersächsischen Innenminister, Herrn Uwe Schünemann, wurde eine „harte Hand“ unterstellt, beispielsweise in der *Welt am Sonntag* vom 18. November 2012.

In der Aussprache zur Regierungserklärung erklärte die Fraktionsvorsitzende von Bündnis 90/Die Grünen, Frau Anja Piel: „... der Name Schünemann steht für eine Politik, die nicht davor zurückschreckte, Familien bei Nacht und Nebel auseinanderzureißen ...“

Vor diesem Hintergrund ist ein Vergleich mit Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg aufschlussreich, um zu sehen; ob sich in diesen Ländern die Praxis der Abschiebung im Vergleich zu Niedersachsen unterscheidet. Dabei ist auch zu berücksichtigen, ob es in diesen Ländern zu einer unterschiedlichen Handhabung von Nachtabschiebungen gekommen ist.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie viele Abschiebungen gab es im Jahre 2012 in Niedersachsen, Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen, und zwar berechnet auf 100 000 Einwohner der Bundesländer?
2. Wie viele Nachtabschiebungen, also Abschiebungen, die zwischen 22.00 und 6.00 Uhr begonnen haben, gab es im Jahre 2012 in Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen?
3. Erkennt die Landesregierung qualitative Unterschiede in der Abschiebepaxis im Jahre 2012 zwischen den Bundesländern Niedersachsen, Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen.

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Inneres und Sport

Die Abschiebepaxis in Niedersachsen hat in den vergangenen Jahren immer wieder Anlass zu Kritik gegeben. Einzelne Fälle, wie zum Beispiel der der Familie Nguyen aus Hoya und derjenige der Gazale Salame aus Hildesheim, haben bundesweit für traurige Aufmerksamkeit gesorgt. Die neue Landesregierung wird den von SPD und Bündnis 90/Die Grünen im Wahlkampf angekündigten Paradigmenwechsel in der Flüchtlings- und Asylpolitik zügig in die Realität umsetzen.

Im Niedersächsischen Ministerium für Inneres und Sport wird zurzeit ein Erlass vorbereitet, der den am Rückführungsvollzug beteiligten Behörden (die kommunalen Ausländerbehörden, die Landesaufnahmebehörde Niedersachsen und das Landeskriminalamt Niedersachsen, das für die Buchung der Abschiebungsflüge zuständig ist) klare Vorgaben für den von der Landesregierung angekündigten Paradigmenwechsel im Abschiebungsvollzug macht. Abschiebungen werden unter Beachtung des geltenden Rechts künftig so organisiert, dass die Belastungen für die betroffenen Ausländerinnen und Ausländer so gering wie möglich sind.

Die freiwillige Rückkehr der ausreisepflichtigen Ausländerinnen und Ausländer hat vor allen Regelungen zum Rückführungsvollzug absoluten Vorrang. Dazu werden alle rechtlichen, finanziellen und organisatorischen Optionen genutzt, um den Betroffenen die Möglichkeit zu geben, innerhalb der vorgegebenen Fristen freiwillig und mit finanzieller Unterstützung in ihre Heimat zurückkehren zu können.

Freilich sind die Ausländerbehörden bei Ausreisepflichtigen, die die Angebote zur freiwilligen Rückkehr missachten und die Erfüllung der Ausreisepflicht beharrlich verweigern, gesetzlich verpflichtet, die Ausreisepflicht auch mit Zwang durchzusetzen. Allerdings werden die Ausländerbehörden zukünftig noch stärker jeden individuellen Fall unter dem Gesichtspunkt des von der Landesregierung verfolgten Zieles einer an humanitären Gesichtspunkten orientierten Ausländerpolitik zu prüfen haben. Hierzu gehört zum Beispiel die Frage, welche Belange des Einzelnen zu berücksichtigen sind, um bei der Vorbereitung und Durchführung der Abschiebungsmaßnahme die Belastungen für die Betroffenen so gering wie möglich zu halten. Das gilt insbesondere für Personengruppen mit einem erhöhten Betreuungsaufwand, wie zum Beispiel bei Familien oder Alleinerziehenden mit kleinen Kindern, Schwangeren, unbegleiteten Minderjährigen und erkrankten, behinderten oder älteren Personen. Es ist das erklärte Ziel der neuen Landesregierung, Trennungen von Familien zu vermeiden.

Niedersachsen wird sich der Praxis anderer Bundesländer (u. a. Berlin) anschließen und sogenannte Direktabschiebungen organisieren. Den Ausreisepflichtigen wird demnach der Abschiebungstermin vorher bekanntgegeben. Bei künftigen Buchungen von Abschiebungsflügen wird darauf geachtet, dass frühmorgendliche oder nächtliche Abholzeiten nicht erforderlich werden. Hierbei wird in jedem Einzelfall abzuwägen sein, welche zusätzlichen Erschwernisse die Abzuschiebenden zu erwarten haben, wenn die Betroffenen in der Frühe oder spät am Abend am Zielflughafen ankommen, sodass eine unmittelbare Weiterreise in die jeweiligen Heimatorte nicht erfolgen kann.

Unter Beachtung des Vorrangs der freiwilligen Ausreise und der neuen Vorgaben zum Abschiebungsvollzug soll die Abschiebungshaft künftig entbehrlich werden. Sie soll möglichst nur noch in den Fällen angeordnet werden, in denen rechtskräftig ausgewiesene Straftäter oder Ausländer, die entgegen einem bestehenden Einreise- und Aufenthaltsverbot eingereist sind, betroffen sind. Niedersachsen wird auch hier einen neuen Weg gehen und zumindest versuchsweise die Möglichkeit eröffnen, durch die Bereitstellung einer Kautions, die auch von Dritten geleistet werden kann, auf Abschiebungshaft zu verzichten und eine Abschiebung aus der Freiheit heraus zu organisieren. Hierzu bedarf es allerdings noch weiterer Absprachen mit den beteiligten Behörden, um die praktische Durchführbarkeit möglichst ohne zusätzlichen Aufwand für die Beteiligten zu organisieren.

Die Praxis des Rückführungsvollzugs wird seit fast zwanzig Jahren zwischen den Ländern, dem Bundesministerium des Innern und der Bundespolizei eng abgestimmt. Dazu hat die ständige Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder (IMK) mit Beschluss vom 14. Mai 1993 die Bund-Länder-Arbeitsgruppe Rückführung (AG Rück) eingerichtet. Sie hat die Aufgabe, alle mit der Vorbereitung und Durchführung der Rückführung von ausreisepflichtigen Ausländerinnen und Ausländern im Zusammenhang stehenden Fragen zu prüfen und unter Berücksichtigung der individuellen Rechte und Belange der ausreisepflichtigen Ausländerinnen und Ausländer tragfähige Lösungen zu erarbeiten. Niedersachsen wird sich hier im Sinne des von der Landesregierung angestrebten Paradigmenwechsels auf Bundesebene einbringen. Dies wird nicht nur über den Bundesrat, sondern auch über die IMK und die AG Rück erfolgen.

Die Niedersächsische Landesregierung ist im Rahmen der ihr zur Verfügung stehenden Möglichkeiten bestrebt, sogenannte „Nachtabstiege“, bei denen die Ausreisepflichtigen in der Zeit zwischen 22:00 Uhr des Vortages und 06:00 Uhr morgens (im Regelfall liegt die Abholzeit nach 03:30 Uhr) aus ihren Wohnungen abgeholt werden müssen, zu vermeiden. Schwierigkeiten bereitet hierbei nicht selten die Tatsache, dass die Abholzeiten derzeit in aller Regel von den für Abschiebungsflüge nutzbaren Flugverbindungen, Abflug- und Abfertigungszeiten bestimmt werden. Ferner ist zu berücksichtigen, dass die Ankunftszeit am Zielflughafen den Ausreisepflichtigen noch am selben Tag eine Weiterreise in ihre Heimatorte und möglichst eine Ankunft bei Tageslicht ermöglichen soll. Auch hierzu wird sich Niedersachsen auf Bundesebene für neue Wege einsetzen, die dem Gedanken der Humanität besser Rechnung tragen, als dies bislang der Fall ist. Die Abholung am Tag vor der Abschiebung und eine damit verbundene kurzzeitige zwangsweise Ingewahrsamnahme der ausreisepflichtigen Personen (Abschiebungshaft) kann hierbei keine Lösung sein. Die Landesregierung wird das bisherige Verfahren daher auf den Prüfstand stellen und alle denkbaren Alternativen in Erwägung ziehen, um nächtliche oder frühmorgendliche Abholzeiten beim Vollzug von Abschiebungen künftig möglichst ganz zu vermeiden.

Grundsätzlich gilt bei alledem: Der Paradigmenwechsel in der Flüchtlings- und Asylpolitik beginnt in den Köpfen. Der Landesregierung ist es daher besonders wichtig, die zahlreichen engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den am Rückführungsvollzug beteiligten Behörden behutsam mit auf den Weg zu nehmen. Sie wird geeignete Maßnahmen treffen, um eine noch stärkere Sensibilisierung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Sinne der neuen, an humanitären Gesichtspunkten orientierten Flüchtlings- und Asylpolitik zu erreichen. Erreicht werden soll ein Umdenken im Sinne eines sensibleren Umgangs mit den Betroffenen.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Anfrage namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Land	Gesamtzahl der Abschiebungen im Jahr 2012	Einwohner (gerundet)	Abschiebungen je 100.000 Einwohner im Jahr 2012
Baden-Württemberg	763	10,8 Mio	7,1
Niedersachsen	563	7,9 Mio	7,1
Nordrhein-Westfalen	2 103	17,8 Mio	11,8

Zu 2:

In den Ländern Baden-Württemberg, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen gibt es keine statistische Erfassung zu den Abholzeiten bzw. zum zeitlichen Beginn der jeweiligen Vollzugsmaßnahme.

Zu 3:

Es gibt keine systematische vergleichende Bewertung der Abschiebungspraxis in den Ländern Baden-Württemberg, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen, die es erlauben würde, nach objektiven Kriterien eine Aussage zur Qualität des Rückführungsvollzugs in diesen Ländern zu treffen.

13. Abgeordnete Angelika Jahns, Bernd-Carsten Hiebing, Editha Lorberg, Thomas Adasch, Johann-Heinrich Ahlers, Ansgar Bernhard Focke und Rudolf Götz (CDU)

Wird die Landesregierung den Zukunftsvertrag über den 31. März 2013 hinaus verlängern?

Die ehemalige CDU/FDP-Landesregierung hat im Dezember 2009 mit den kommunalen Spitzenverbänden einen sogenannten Zukunftsvertrag geschlossen. Hierdurch sollen strukturschwache Gemeinden die Chance erhalten, ihre Finanzprobleme mittels einer Entschuldungshilfe des Landes zu lösen und ihren Haushalt zu konsolidieren.

Voraussetzung für die Inanspruchnahme der Entschuldungshilfe ist jedoch die Absicht der entsprechenden Kommune, eine Fusion mit einer anderen Gebietskörperschaft einzugehen. Damit soll angestrebt werden, dauerhaft strukturelle Verbesserungen zu erreichen. Die Zins- und Tilgungshilfe muss nach den gegenwärtigen Bestimmungen bis zum 31. März 2013 beantragt werden.

Um diese Frist noch zu erreichen, werden zum Beispiel gegenwärtig Verhandlungen geführt zwischen dem Landkreis Helmstedt und der Stadt Wolfsburg zum Zweck einer eventuellen Fusion. Die Beschlussfassungen sind für den Kreistag Helmstedt und den Rat der Stadt Wolfsburg als Absichtserklärung vorbereitet.

Zwischenzeitlich hat nun auch die Stadt Königslutter einen Antrag auf Aufnahme von Eingemeindungsverhandlungen in die Stadt Wolfsburg gestellt.

In diesen und weiteren Fällen möglicher Fusionen wurden bereits erhebliche Summen für Gutachten und Öffentlichkeitsarbeit ausgegeben. So sollen für die Gespräche zwischen Helmstedt und Wolfsburg bereits 50 000 Euro für ein Gutachten sowie 100 000 für Öffentlichkeitsarbeit investiert worden sein.

Die Koalitionsvereinbarung zwischen SPD und Bündnis 90/Die Grünen enthält keine Aussagen über die konkrete Gestaltung der künftigen kommunalen Strukturen. Der Ministerpräsident ist in seiner Regierungserklärung hierauf ebenfalls nicht eingegangen. Es besteht deshalb eine große Verunsicherung auf kommunaler Ebene, auf welche Veränderungen sich die Kommunen in Niedersachsen strukturell und finanziell einstellen müssen.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wird der Zukunftsvertrag, der im Augenblick nur bis zum 31. März 2013 gilt, verlängert?
2. Welche strukturpolitischen Ziele verfolgt die Landesregierung bezüglich der künftigen finanziellen Situation der Kommunen?
3. Wird die Landesregierung gegebenenfalls ein „Wolfsburg-Gesetz“ zur Fusion mit Helmstedt unter vorheriger Eingemeindung der Stadt Königslutter dem Landtag zur Beschlussfassung vorlegen?

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Inneres und Sport

Kommunale Selbstverwaltung ist das Herz der Demokratie. Sie macht aber auch eine ausreichende Finanzausstattung der Kommunen erforderlich. Die erdrückende Schuldenlast der öffentlichen Hand bedroht zunehmend die Handlungsfähigkeit der Kommunen. Ohne handlungsfähige Kommunen lässt sich jedoch unser Gemeinwesen auf Dauer nicht zusammenhalten. Die Landesregierung versteht sich daher als Anwältin der Städte, Gemeinden und Landkreise und wird die Kommunen als Partner stärken.

Dies gilt auch für die Diskussionen über Strukturveränderungen, insbesondere auch im Hinblick auf den Zukunftsvertrag und die dort vereinbarten Entschuldungshilfen. Die Landesregierung steht allen Kommunen, auch denen im Landkreis Helmstedt und dort insbesondere mit Blick auf eine in der Region diskutierte gemeinsame gebietskörperschaftliche Veränderung des Landkreises Helmstedt und der Stadt Wolfsburg, beratend und unterstützend zur Seite. Die im Zusammenhang mit Kommunalentschuldungen notwendigen Beschlussfassungen der Kommunen werden fristgerecht zum 31. März 2013 erwartet, sodass auch von deren Verunsicherung nicht die Rede sein kann.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Anfrage namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Die Antragsfrist für Kommunalentschuldungen endet nach § 14 a Abs. 2 NFAG am 31. März 2013. Dem liegt eine entsprechende Vereinbarung der Arbeitsgemeinschaft der Kommunalen Spitzenverbände mit der Niedersächsischen Landesregierung vom 17. Dezember 2009 in der Fassung vom 18. Juli 2011 zugrunde (Zukunftsvertrag). Der Zukunftsvertrag selbst ist nicht befristet. Mit Blick auf die bereits einmal verlängerte Antragsfrist für Kommunalentschuldungen wird die Landesregierung nach Ablauf des 31. März 2013 zunächst eine Evaluation des auslaufenden Entschuldungsprogramms sowie des gesamten Zukunftsvertrages vornehmen. Die sich daraus ergebenden Entscheidungen wird die Landesregierung zu gegebener Zeit in Absprache mit den kommunalen Spitzenverbänden treffen.

Zu 2:

Die Landesregierung wird den kommunalen Finanzausgleich in Niedersachsen - insbesondere im Hinblick auf die demografische Entwicklung und ihre unterschiedliche Auswirkung - zukunftsgerichtet überprüfen. Auch auf Bundesebene will die Landesregierung durch eine Erhöhung des Spitzensteuersatzes der Einkommenssteuer, durch eine weitgehende Abschaffung des Ehegatten-Splittings, die Reform der Erbschaftssteuer und durch einen höheren Bundesanteil bei den sozialen Zuwendungen die Finanzkraft der Kommunen stärken. Zugleich soll die kommunale Finanzhoheit durch eine Reform der Grundsteuer sowie eine Weiterentwicklung der Gewerbesteuer zu einer kommunalen Wirtschaftssteuer unter Beteiligung von Freiberuflern und einer stärkeren Einbeziehung gewinnunabhängiger Elemente wie Fremdkapitalzinsen, Mieten und Pachten, Leasingraten und Lizenzgebühren in die Bemessungsgrundlage verbessert werden.

Schließlich wird sich die Landesregierung dafür einsetzen, dass der Bund einen höheren Anteil an den sozialen Kosten der Kommunen trägt.

Zu 3:

Sowohl auf der Ebene der Stadt Wolfsburg und des Landkreises Helmstedt als auch auf der Ebene der kreisangehörigen Städte und Gemeinden des Landkreises Helmstedt werden derzeit unterschiedliche Fusionsmodelle diskutiert. Das Ministerium für Inneres und Sport begleitet diese Gespräche. Fusionsanträge seitens der beteiligten Kommunen liegen bisher allerdings noch nicht vor. Sobald dem Ministerium konkrete Beschlüsse zu Fusionsabsichten vorliegen, wird deren Umsetzbarkeit geprüft werden.

14. Abgeordneter Thomas Adasch (CDU)

Verfolgungsjagden am 3. und 4. März in Niedersachsen?

Am Morgen des 4. März 2013 kam es laut einem Bericht der HAZ vom 5. März 2013 in Wolfenbüttel zu einer Verfolgungsjagd. Polizisten verfolgten einen 31-jährigen BMW-Fahrer, der sich einer Verkehrskontrolle entziehen wollte.

Nachdem der BMW-Fahrer eine Straßensperre umfahren hatte, verlor er an einer Tankstelle die Kontrolle über das Fahrzeug. Dieses erfasste auf dem Gehweg eine Spaziergängerin und ihren Hund, die in der Folge verstarben.

Einen Tag zuvor, am 3. März 2013 kam es bereits auf der A 7 zu einer Verfolgungsjagd. Von Walsrode bis nach Bockenem verfolgte die Polizei über eine Strecke von über 100 km einen 46-jährigen Fahrer. Laut Medienberichten, etwa im *Hamburger Abendblatt* vom 4. März 2013, konnte dieser nur nach „halsbrecherischen“ Aktionen gestoppt werden. Verletzte soll es hier nicht gegeben haben.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie stellen sich die Sachverhalte dieser Verfolgungsjagden konkret dar?
2. Wie beurteilt die Landesregierung diese Vorfälle und die Gefahren von Verfolgungsjagden?

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Inneres und Sport

Zur Beantwortung der vorliegenden Anfrage haben mir die Polizeidirektionen Braunschweig, Göttingen und Lüneburg berichtet. Diese Berichte sind Grundlage der nachstehenden Ausführungen.

Der Hintergrund für ein plötzliches Fluchtverhalten von motorisierten Verkehrsteilnehmern liegt regelmäßig in der Absicht, sich der Verantwortung für begangene Verkehrsordnungswidrigkeiten oder Straftaten zu entziehen. Darüber hinaus können auch pathologische Ursachen bei Verkehrsteilnehmern ein entsprechendes Verhalten auslösen.

Verfolgungsfahrten sind Extremsituationen, die sich auf die psychische und physische Leistungsfähigkeit auswirken. Flüchtende Verkehrsteilnehmer zeigen in der Regel unter Missachtung der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften ein für andere Verkehrsteilnehmer unvorhersehbares Verhalten. Dieses Verhalten führt in einer Vielzahl der Fälle zu erheblichen Gefahren- und Gefährdungssituationen auch für unbeteiligte Verkehrsteilnehmer. Der flüchtende Verkehrsteilnehmer verwirklicht dabei Ordnungswidrigkeiten- und Straftatbestände.

Die Polizei hat den gesetzlichen Auftrag zur Gefahrenabwehr sowie zur Erforschung und Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten. Insofern kann von einer Verfolgung eines flüchtenden Verkehrsteilnehmers nicht von vornherein abgesehen werden. Die rechtlichen Grenzen einer solchen Verfolgung werden durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit bestimmt.

Der Vermeidung bzw. Reduzierung von Gefahrensituationen wird im Bereich der polizeilichen Aus- und Fortbildung eine besondere Bedeutung beigemessen. Während des Studiums an der Polizeiakademie Niedersachsen werden den Studierenden bereits grundlegende Fähigkeiten, Fertigkeiten und Kenntnisse für die spätere Verwendung im Polizeivollzugsdienst vermittelt. Die entsprechenden Trainingseinheiten werden insbesondere unter dem Aspekt der Gefahrenvermeidung sowie der Eigensicherung regelmäßig inhaltlich überarbeitet, aufeinander abgestimmt und an die aktuellen Herausforderungen des Polizeidienstes angepasst.

Darüber hinaus werden für die Polizeivollzugsbeamtinnen und -beamten Fortbildungsmaßnahmen in verschiedenen Trainingsfeldern angeboten. Dieses Angebot sieht u. A. ein zielgruppenorientiertes Fahrtraining mit verbindlich vorgegebenen Grund- und Mindeststandards vor. Die Zielrichtung des Fahrtrainings besteht in der Steigerung der Verkehrssicherheit und der Vermittlung von Handlungskompetenzen, insbesondere durch Erzeugung und Schärfung des Gefahrenbewusstseins, Erweiterung der Stressresistenz sowie Verbesserung der Fahrfertigkeiten. Diese Zielsetzung wird ergänzt durch effiziente Maßnahmen der Sensibilisierung, Förderung der realistischen Selbsteinschätzung und Schaffung eines hohen Verantwortungsbewusstseins für das eigene und fremde Verkehrsverhalten.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Anfrage namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Die Abläufe der in der Anfrage thematisierten Verfolgungsfahrten stellen sich wie folgt dar:

a) Verfolgungsfahrt am 3. März 2013

Mehrere Verkehrsteilnehmer meldeten der Polizei am 3. März 2013, gegen 15:10 Uhr, einen Verkehrsteilnehmer, der sein Fahrzeug auf der BAB 7 im Bereich Soltau in Fahrtrichtung Süden wiederholt auf dem linken Fahrstreifen bis zum Stillstand abbremsen würde. Das Fahrzeug des Verursachers wurde durch Polizeikräfte an der Anschlussstelle Bad Fallingbostal festgestellt und aus gefahrenabwehrrechtlichen sowie strafrechtlichen Gründen verfolgt. Das verkehrsgefährdende Verhalten konnte auch von den hinterherfahrenden Polizeibeamten durch verschiedene Verkehrsverstöße des Verursachers festgestellt werden.

Das unter Inanspruchnahme von Sonder- und Wegerechten (Blaulicht und Einsatzhorn) folgende Polizeieinsatzfahrzeug wurde seitens des verursachenden Verkehrsteilnehmers nicht beachtet; Haltezeichen wurden ignoriert. Nachdem in einem dreistreifigen Bereich der BAB mehrere polizeiliche Anhalteversuche scheiterten, beschränkten die Polizeikräfte ihre Maßnahmen zunächst auf Schutzmaßnahmen für den allgemeinen Verkehr und folgten dem Fahrzeug in angemessenem Abstand. Die dabei gefahrene Geschwindigkeit bewegte sich zwischen 150 und 200 km/h.

Ein erneuter Anhalteversuch in Höhe der Tank- und Rastanlage Hildesheimer Börde scheiterte durch einen permanenten Fahrstreifenwechsel seitens des Verursachers; Anhaltezeichen wurden dabei auch weiterhin missachtet.

In einem folgenden Baustellenbereich ergab sich eine günstige Gelegenheit, einen erneuten Anhalteversuch durchzuführen. Vor dem Hintergrund der fest mit dem Untergrund verankerten baulichen Trennung der Richtungsfahrbahnen konnten Gefährdungssituationen für den Gegenverkehr weitgehend ausgeschlossen werden. Ein ausreichender Abstand des nachfolgenden Verkehrs wurde durch zusätzliche polizeiliche Maßnahmen gewährleistet. Der verursachende Fahrzeugführer konnte durch mehrere Polizeifahrzeuge zunächst zu einer deutlichen Verringerung der Geschwindigkeit und anschließend zum Anhalten des Fahrzeugs gezwungen werden. Der Verursacher wurde festgenommen.

b) Verfolgungsfahrt am 04.03.2013

Im Zusammenhang mit polizeilichen Maßnahmen zur Kriminalitätsbekämpfung im Phänomenbereich Diebstahl in Braunschweig folgte eine zivile Polizeistreife am 4. März 2013 zunächst verdeckt dem Fahrzeug eines Tatverdächtigen.

Im Bereich der BAB 39 bemerkte der Fahrzeugführer offensichtlich diese polizeiliche Maßnahme, beschleunigte sein Fahrzeug und verließ die Autobahn an der Anschlussstelle Salzgitter-Thiede. Das zivile Polizeifahrzeug folgte dem flüchtigen Fahrzeug unter Inanspruchnahme von Sonder- und Wegerechten (Blaulicht und Einsatzhorn). Infolgedessen wurde das flüchtende Fahrzeug unter massiver Missachtung straßenverkehrsrechtlicher und strafrechtlicher Vorschriften außerorts auf bis zu 200 km/h beschleunigt.

Das Polizeifahrzeug folgte dem Tatverdächtigen in wechselnden Abständen über eine Distanz von etwa 17 Kilometern. In Wolfenbüttel wurden durch Polizeikräfte Sperremaßnahmen im Bereich der Einmündung der Landesstraße 495/Landesstraße 615 (Halchtersche Kreuzung) eingeleitet. Das flüchtende Fahrzeug bog dort mit hoher Geschwindigkeit in Richtung des Wolfenbütteler Ortsteiles Halchter ab.

Im Ortseingang Halchter ereignete sich unmittelbar darauf ein Verkehrsunfall. Nach vorliegenden Erkenntnissen der Tatort- bzw. Verkehrsunfallaufnahme erfasste das Fahrzeug des Tatverdächtigen eine Fußgängerin, die in Folge des Aufpralls tödlich verletzt wurde. Unmittelbar nach dem Verkehrsunfall versuchte der Tatverdächtige seine Flucht zu Fuß fortzusetzen, konnte aber nach kurzer Verfolgung durch Polizeikräfte festgenommen werden.

Bei der Staatsanwaltschaft in Braunschweig ist gegen den beschuldigten Fahrzeugführer ein Ermittlungsverfahren u. A. wegen Mordes anhängig. Durch das Amtsgericht in Braunschweig wurde am 5. März 2013 Haftbefehl gegen ihn erlassen.

Ein Ermittlungsverfahren gegen die am Polizeieinsatz beteiligten Polizeivollzugsbeamtinnen und -beamten wird nach Auskunft der Staatsanwaltschaft Braunschweig nicht eingeleitet, da die zwischenzeitlich erfolgte Prüfung keinen Anfangsverdacht einer strafbaren Handlung ergeben hat.

Weitere Angaben sind vor dem Hintergrund des anhängigen Ermittlungsverfahrens gegenwärtig nicht möglich.

Zu 2:

Siehe Vorbemerkungen.

15. Abgeordnete Dr. Max Matthiesen, Reinhold Hilbers und Norbert Böhlke (CDU)

„Ambulant vor stationär“ - Welche Auswirkungen hat dieser Grundsatz auf die Mittel der Wohnungsbauförderung?

Die rot-grüne Koalition hält eine enge Verzahnung der Wohnungsbauförderung mit den Leistungen der Eingliederungshilfe sowie mit den Leistungen der Pflegeversicherung für unabdingbar. Laut Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90/Die Grünen vom 18. Februar 2013 soll künftig auch mit Mitteln der Wohnungsbauförderung der Grundsatz „ambulant vor stationär“ verwirklicht werden.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie soll die Verzahnung konkret aussehen?
2. In welcher Höhe werden künftig Mittel der Wohnungsbauförderung zur Verwirklichung des Grundsatzes „ambulant vor stationär“ eingesetzt?
3. Werden diese Mittel zusätzlich eingesetzt oder durch Kürzungen in anderen Bereichen der Wohnungsbauförderung ermöglicht?

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Soziales, Frauen, Familie, Gesundheit und Integration

Ziel der Wohnraumförderung nach dem Niedersächsischen Wohnraumfördergesetz (NWofG) ist insbesondere die Unterstützung von Haushalten, die sich am Markt nicht angemessen mit Wohnraum versorgen können. Zu diesen Haushalten können auch Menschen mit Behinderungen, ältere sowie pflegebedürftige Menschen gehören. Aufgrund des demografischen Wandels ist von einem wachsenden Bedarf an geeignetem Wohnraum für diese Bevölkerungsgruppen auszugehen. Hinzu kommt, dass die Umsetzung der UN-Konvention „Rechte von Menschen mit Behinderungen“ in allen gesellschaftlichen Bereichen die Möglichkeit zum inklusiven Wohnen erforderlich macht. Vor diesem Hintergrund bleibt die Förderung von altersgerechtem und barrierefreiem Wohnraum ein Schwerpunkt der sozialen Wohnraumförderung. Dabei wird auch das Ziel verfolgt, dass die Bewohnerinnen und Bewohner so lange wie möglich in ihrer vertrauten Umgebung leben können. Die Landesregierung wird u. A. im Rahmen der Konzertierten Aktion Bauen und Wohnen mit den kommunalen und wohnungswirtschaftlichen Verbänden das Niedersächsische Wohnraumförderprogramm weiterentwickeln, um das selbstständige Wohnen von Menschen mit Behinderung, älteren sowie pflegebedürftigen Menschen verstärkt zu fördern.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt.

Zu 1:

Es ist Ziel der Landesregierung, den Menschen mit Behinderungen und den Menschen mit Pflegebedarf ein möglichst selbstbestimmtes Leben zu ermöglichen. Daher kommt den in den §§ 13 Abs. 2 SGB XII sowie 3 SGB XI normierten Grundsätzen, dass ambulante Leistungen grundsätzlich Vorrang vor teilstationären und stationären Leistungen haben, in Niedersachsen eine besondere Bedeutung zu.

Um ein selbstbestimmtes Leben führen zu können, müssen jedoch Wahlmöglichkeiten bestehen. Vor diesem Hintergrund beabsichtigt die Landesregierung, diese Wahlmöglichkeiten zu schaffen, indem die Wohnungswirtschaft darin unterstützt wird, geeignete Wohnräume für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit Pflegebedarf anzubieten. Ob die Menschen mit Behinderungen und/oder Pflegebedarf in der Folge dann selbst Mieterinnen und Mieter werden oder ob die Wohnungsbaubetriebe mit den Leistungsanbietern von Eingliederungshilfeleistungen und/oder Pflegeleistungen kooperieren, wird im Einzelfall zu entscheiden sein.

Zu 2 und 3:

Für die Wohnraumförderung 2013 können nach dem derzeitigen Stand insgesamt rund 58,8 Millionen Euro eingesetzt werden. Das Mittelvolumen setzt sich zusammen aus den Kompensationsmitteln des Bundes nach dem Entflechtungsgesetz für 2013 in Höhe von 39,9 Millionen Euro sowie aus Mitteln des Wohnraumförderprogramms 2012 in Höhe von 18,9 Millionen Euro einschließlich der im Jahr 2012 erfolgten Aufstockung. Im Rahmen dieses Mittelvolumens bleibt ein Schwerpunkt der Wohnraumförderung die Schaffung von Wohnungen für ältere Menschen, Menschen mit Behinderung und pflegebedürftige Menschen nach dem Grundsatz „ambulant vor stationär“. Für 2014 hat die Bundesregierung einen Gesetzentwurf über die Fortzahlung der Kompensationsmittel in bisheriger Höhe vorgelegt. Die Koalitionsvereinbarung der Landesregierung sieht vor, diese Mittel weiterhin für die Wohnraumförderung auf Landesebene einzusetzen. In welcher Höhe darüber hinaus Mittel des Landes für die soziale Wohnraumförderung eingeplant werden können, muss im Rahmen der Haushaltsplanung für 2014 entschieden werden.

16. Abgeordnete Norbert Böhlke, Petra Joumaah, Dr. Max Matthiesen, Volker Meyer, Gudrun Pieper, Annette Schwarz und Reinhold Hilbers (CDU)

Fachkräftebedarf in der Pflege - Ist die Umlagefinanzierung der Ausbildungsvergütung in der Altenpflege ein wirksames Instrument?

Zum Abbau von „Handlungsdruck“ ist im Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90/Die Grünen vom 18. Februar 2013 kurzfristig die Einführung einer solidarischen Umlagefinanzierung der Ausbildungsvergütung in der Altenpflegeausbildung zwischen ausbildenden und nicht ausbildenden Einrichtungen angekündigt worden.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Womit wird in Anbetracht der Steigerung der Zahl der Ausbildungsplätze um rund 35 % seit 2008 begründet, dass das Ausgleichsverfahren erforderlich ist, um einen Mangel an Ausbildungsplätzen zu verhindern oder zu beseitigen?
2. In welchen Bundesländern wird derzeit ein Ausgleichsverfahren durchgeführt, und wie hat sich dort seit Einführung des Verfahrens die Zahl der Ausbildungsplätze verändert?
3. Welche Auswirkungen hätten Klagen gegen die Festsetzung einer Ausgleichszahlung, und inwieweit ist ggf. eine Auswirkung auf den Landeshaushalt gegeben?

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Soziales, Frauen, Familie, Gesundheit und Integration

Mit Blick auf die demografische Entwicklung ist es erforderlich, einem zukünftigen Fachkräftemangel in der Altenpflege verstärkt zu begegnen. Hierfür muss insbesondere auch die Zahl der Absolventinnen und Absolventen einer Altenpflegeausbildung erhöht werden. Ein Umlageverfahren zur Finanzierung der Ausbildungsvergütungen bietet den Vorteil, dass die Lasten der Zukunftssicherung in der Altenpflege auf alle Pflegeanbieter und alle Pflegebedürftigen, die Pflegesachleistungen in Anspruch nehmen, gleichmäßig verteilt werden. Wettbewerbsnachteile für ausbildende Einrichtungen können so ausgeglichen und ein Anreiz für Pflegeeinrichtungen, Ausbildungsplätze bereitzustellen, gesetzt werden. Die Erfahrungen der anderen Bundesländer zeigen, dass dies besonders die Ausbildungsbereitschaft im ambulanten Pflegesektor fördern kann. In Niedersachsen haben lediglich 72 der 1.219 ambulanten Pflegeeinrichtungen einen Vergütungszuschlag für Ausbildungskosten vereinbart. Dies rechtfertigt die Annahme, dass nur ein geringfügiger Anteil von 6 bis 7 % der Auszubildenden in einer ambulanten Pflegeeinrichtung ausgebildet wird.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Maßnahmen werden sich zukünftig nicht nur auf die Bewerberlage, sondern auch auf das Angebot an Ausbildungsplätzen beziehen.

Mit der Einführung einer Umlage - so der in § 25 Altenpflegegesetz (AltPflG) zum Ausdruck gebrachte Wille des Bundesgesetzgebers - kann einem bestehenden oder absehbaren Mangel an Ausbildungsplätzen begegnet werden. Anknüpfungspunkt für diese Maßnahme ist die mangelnde Ausbildungsbereitschaft der Träger von Pflegeeinrichtungen. Mit Urteil vom 29. Oktober 2009 (Az.: BVerwG 3 C 26.08) hat das Bundesverwaltungsgericht ausgeführt, dass zur Einführung eines Ausgleichsverfahrens nach § 25 AltPflG eine Mangelprognose zu stellen ist. Diese erfordert einen Vergleich des im Lande vorhandenen und erwartbaren Bedarfs an Ausbildungsplätzen mit dem vorhandenen und erwartbaren Angebot. Sie unterfällt damit in eine Bedarfsprognose und eine Angebotsprognose. Für die Annahme eines Mangels genügt noch nicht, dass das Angebot nur vorübergehend hinter dem Bedarf zurückbleibt. Ein Mangel ist vielmehr ein Fehlbestand von einiger Dauer. Auch die Feststellung eines gegenwärtig vorliegenden Mangels setzt deshalb die Prognose voraus, dass ein gegenwärtiger Fehlbestand nicht nur vorübergehend ist, sondern in absehbarer Zukunft fortbestehen wird. Im Sinne der höchstrichterlichen Rechtsprechung zu § 25 AltPflG wird die Landesregierung daher zeitnah die erforderliche Bedarfs- und Angebotsprognose durchführen.

Zu 2:

Ein Umlageverfahren nach § 25 AltPflG wird derzeit in den Ländern Baden-Württemberg, Bremen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und im Saarland durchgeführt.

Baden-Württemberg hat das Ausgleichsverfahren im Herbst 2005 durch Verordnung mit Wirkung zum 1. Januar 2006 eingeführt. Der Bericht des Kommunalverbandes für Jugend und Soziales Baden-Württemberg, der das Umlageverfahren durchführt, belegt eine Zunahme der Anzahl von Altenpflegeschülerinnen und -schülern von 6 066 im Jahr 2006 auf 6 778 im Jahr 2011 (+ 11,7 %). Besonders deutlich ist die Steigerung mit 85,5 % bei den Auszubildenden in ambulanten Einrichtungen (von 172 im Jahr 2006 auf 491 im Jahr 2011).

In Bremen wird seit 1. Januar 2008 ein Ausgleichsverfahren durchgeführt. Es dient ausschließlich der Finanzierung der Ausbildungsvergütung für Umschülerinnen und Umschüler im dritten Ausbildungsjahr.

Nordrhein-Westfalen hat mit der Altenpflegeausbildungsausgleichsverordnung vom 10. Januar 2012 ein Umlageverfahren zum 1. Juli 2012 eingeführt. Nach Auskunft des zuständigen Fachministeriums ist bereits im ersten Jahr nach Beginn des Umlageverfahrens ein positiver Effekt auf die Anzahl der Auszubildenden zu verzeichnen. So sei die Zahl der landesgeförderten Auszubildenden in der Altenpflege um etwa 22 % gestiegen (von rund 10 000 im Dezember 2011 auf rund 12 200 im Dezember 2012).

In Rheinland-Pfalz gab es zunächst ein freiwilliges Umlageverfahren, an dem sich die Einrichtungen der Freien Wohlfahrtspflege beteiligten. Im Jahr 1997 wurde ein generelles Umlageverfahren eingeführt, das - wie in Niedersachsen - vor dem Hintergrund des Verfahrens vor dem Bundesverfassungsgericht im Jahr 1999 ausgesetzt wurde. Nach der Wiedereinführung des Ausgleichsverfahrens auf der Ermächtigungsgrundlage des § 25 AltPflG mit Verordnung vom 22. Dezember 2004 ist die Zahl der Ausbildungsplätze bis heute um 40 % gestiegen.

Im Saarland wurde mit der Verordnung über die Einführung einer Umlage zur Finanzierung der Altenpflegeausbildung vom 22. November 2011 ein Umlageverfahren eingeführt. Nach Auskunft des zuständigen Fachministeriums hat sich die Zahl der Ausbildungsplätze in der Altenpflege im Saarland seit Einführung des Umlageverfahrens positiv entwickelt. Nach ersten Berechnungen waren im Schuljahr 2010/2011 insgesamt 254 neue Ausbildungsplätze zu verzeichnen, im Schuljahr 2011/2012 betrug die Anzahl der neuen Ausbildungsverhältnisse 382.

Zu 3:

Widersprüche und Klagen von Trägern stationärer Einrichtungen und ambulanter Dienste gegen Festsetzungsbescheide im Rahmen des Ausgleichsverfahrens würden gemäß § 80 Abs. 1 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) zugunsten des einzelnen klageführenden Trägers eine aufschiebende Wirkung entfalten. Würde die Umlage trotz anhängiger Klagen fortgeführt werden, müsste die Landesregierung bis zur Rechtskraft der Urteile die Umlage vorfinanzieren. Welche Auswirkungen dies auf den Landeshaushalt hätte, hinge maßgeblich von der Ausgestaltung der Umlage und der Anzahl der Klageverfahren ab und kann deshalb zurzeit nicht beziffert werden.

17. Abgeordnete Dr. Max Matthiesen, Reinhold Hilbers, Norbert Böhlke, Petra Joumaah, Volker Meyer, Gudrun Pieper und Annette Schwarz (CDU)

Wird die Landesregierung die wirtschaftliche Situation der Krankenhäuser verbessern?

Das niedersächsische Sozialministerium hat den zwischen Krankenkassen und Niedersächsischer Krankenhausesellschaft ausgehandelten Landesbasisfallwert 2013 genehmigt. Die Erhöhung sei ein erster Schritt in die richtige Richtung, aber nicht ausreichend, um die erheblichen finanziellen Probleme der Krankenhäuser zu lösen, erklärte hierzu NKG-Direktor Helmut Fricke.

Nach der jüngsten Umfrage der NKG schrieb mehr als die Hälfte der Krankenhäuser im Land 2012 rote Zahlen, für dieses Jahr rechnen mehr als zwei Drittel aller Häuser mit einem Verlust. An der Umfrage hatten sich 158 von 195 Kliniken beteiligt.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Sind weitere konkrete Schritte zur Verbesserung der wirtschaftlichen Situation der Krankenhäuser sind vorgesehen, gegebenenfalls welche?

2. Wie werden sich die von der NKG angekündigten Verlusterwartungen der Krankenhäuser auf anstehende und künftige Investitionsentscheidungen des Landes auswirken, da diese ausweislich des Koalitionsvertrages von SPD und Bündnis 90/Die Grünen vom 18. Februar 2013 künftig auch an der Wirtschaftlichkeit orientiert werden sollen?
3. Durch welche Maßnahmen sollen die Kooperation, Fusion und Schwerpunktbildung von Krankenhäusern gefördert werden, und wie viele Mittel werden hierfür gegebenenfalls zur Verfügung gestellt?

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Soziales, Frauen, Familie, Gesundheit und Integration

Seit der Einführung des Krankenhausfinanzierungsgesetzes (KHG) vom 29. Juni 1972 unterliegen deutsche Krankenhäuser der dualen Finanzierung. Diese trennt die Kosten der Krankenhäuser in Investitionskosten, die durch die Bundesländer aufgebracht werden, und pflegesatzfähige Kosten, die von den Versicherten bzw. deren Krankenkassen zu tragen sind. Basis der Investitionsfinanzierung ist der jeweilige Krankenhausplan des Bundeslandes. Zusammen mit den Investitionsprogrammen sichert dieser die Finanzierung der Investitionskosten von Krankenhäusern. Die Betriebskosten der Krankenhäuser werden von den Patientinnen und Patienten bzw. ihren Krankenkassen durch Erlöse aus Pflegesätzen getragen. Grundlage dieser Regelung ist der § 4 KHG zur wirtschaftlichen Sicherung der Krankenhäuser.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Gemeinsam mit anderen Bundesländern sind auf Bundesebene gesetzliche Maßnahmen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Situation der Krankenhäuser geplant. Diese befinden sich gegenwärtig in der Abstimmung. Zudem hat Niedersachsen in der 907. Sitzung des Bundesrates am 1. März 2013 dem Entschließungsantrag der Freien und Hansestadt Hamburg, mit dem eine Verbesserung der Betriebskostenfinanzierung der Krankenhäuser gefordert wird, zugestimmt.

Zu 2:

Die von der vorherigen Landesregierung anfinanzierten und begonnenen Bauvorhaben sind weiter zu fördern, um einen reibungslosen Bauablauf sicherzustellen. Darüber hinaus wird jedoch verstärkt darauf zu achten sein, Landesmittel primär in Maßnahmen zur nachhaltigen Verbesserung der Krankenhausversorgung zu investieren. Die Wirtschaftlichkeit ist hierbei ein wichtiges Kriterium.

Zu 3:

Die Förderung von Kooperationen, Fusionen und Schwerpunktbildungen von Krankenhäusern erfolgt durch eine sachgerechte Prioritätensetzung der beantragten Investitionsmaßnahmen im Einvernehmen mit dem Planungsausschuss. Für das Haushaltsjahr 2013 stehen innerhalb des dreijährigen Verpflichtungsrahmens 2011 bis 2013 noch 107 Millionen Euro für Förderungen gemäß § 9 Abs. 1 KHG zur Verfügung. Die Beratungen für die Haushaltsjahre 2014 ff. sind noch nicht abgeschlossen.

18. Abgeordneter Kai Seefried (CDU)

Schulen und Verbände warnen vor Lehrerstellenabbau - Nimmt die rot-grüne Landesregierung in Niedersachsen diese Warnung ernst?

In der *Neuen Osnabrücker Zeitung* vom 29. Januar 2013 hat der Landesvorsitzende des Philologenverbandes, Horst Audritz, davor gewarnt, angesichts der sinkenden Schülerzahlen in Niedersachsen bei den Lehrerstellen zu kürzen.

In Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg haben die rot-grünen bzw. grün-roten Landesregierungen ihre Versprechen, keine Lehrerstellen abzubauen bzw. neue Lehrerstellen zu schaffen, nicht gehalten. So sollen in den nächsten Jahren in Nordrhein-Westfalen etwa 500 Lehrkräfte, in Rheinland-Pfalz rund 2 500 und in Baden-Württemberg sogar 11 600 Lehrkräfte eingespart werden.

Laut der *Frankfurter Allgemeinen Zeitung* vom 9. Februar 2013 plant die grün-rote Landesregierung in Baden-Württemberg zudem, Lehrern ab dem 55. Lebensjahr ihre Arbeitszeit zu reduzieren und den Lohnausgleich zum Schuljahr 2014/2015 zu kürzen.

Ich frage die Landesregierung:

1. Streicht die Landesregierung in den nächsten Jahren Lehrerstellen in Niedersachsen?
2. Reduziert die Landesregierung in den nächsten Jahren die Bezüge von Lehrkräften?
3. Verändert die Landesregierung in den nächsten Jahren die Wochenarbeitszeit der Lehrkräfte?

Antwort des Niedersächsischen Kultusministeriums

Im Schuljahr 2012/2013 besuchen rund 830 000 Schülerinnen und Schüler die allgemein bildenden Schulen in Niedersachsen. Infolge des demografischen Wandels sind dies bereits rund 163 000 Schülerinnen und Schüler weniger als zu Zeiten des Spitzenwertes im Jahre 2004. Trotz dieses starken Schülerrückgangs hat sich die Anzahl der beschäftigten Lehrkräfte an den allgemein bildenden Schulen in diesem Zeitraum erhöht. Insgesamt gibt es mittlerweile rund 86 000 Lehrerinnen und Lehrer an allen allgemein bildenden und berufsbildenden Schulen Niedersachsens.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich namens der Landesregierung die Fragen im Einzelnen wie folgt:

Zu 1:

Das Einstellungsverfahren zum Schuljahresbeginn 2013/2014 ist derzeit noch in Vorbereitung. Festlegungen im Bezug auf das Stellenvolumen sind bisher noch nicht getätigt worden. Von einer generellen Stellenstreichung in den nächsten Jahren ist derzeit nicht auszugehen.

Zu 2:

Die Dienstbezüge der Lehrkräfte sind abschließend landesbesoldungsgesetzlich festgelegt. Ob und inwieweit sich nach dem noch zu erarbeitenden Entwurf eines Lehrerbildungsgesetzes Auswirkungen auf die besoldungsrechtliche Zuordnung der Ämter der Lehrkräfte ergeben, kann erst im Rahmen der (parlamentarischen) Beratung des Gesetzentwurfs geprüft werden, und zwar unter Beachtung des § 18 Bundesbesoldungsgesetz, wonach die Funktionen der Beamtinnen und Beamten nach den mit ihnen verbundenen Anforderungen (gesetzlich) sachgerecht zu bewerten und Ämtern zuzuordnen sind.

Zu 3:

Auch für Lehrkräfte bestimmt sich die regelmäßige Arbeitszeit nach § 60 Abs. 1 Niedersächsisches Beamtengesetz. Sie ist vom Gesetzgeber festgelegt. Überlegungen hinsichtlich einer Veränderung der spezifischen Arbeitszeitregelungen für Lehrkräfte, die in der Niedersächsischen Verordnung über die Arbeitszeit der Beamtinnen und Beamten an öffentlichen Schulen normiert sind, bestehen derzeit nicht.

19. Abgeordnete Kai Seefried, Jörg Hillmer, Astrid Vockert, Karin Bertholdes-Sandrock, Editha Lorberg, Gabriela Kohlenberg, Petra Joumaah, Ulf Thiele, Clemens Lammerskitten, André Bock, Lothar Koch, Dr. Stephan Siemer, Heiner Schönecke, Christian Calderone, Karl-Heinz Bley, Rudolf Götz, Burkhard Jasper und Horst Schiesgeries (CDU)

Wird HannoverGEN gegen den Willen der Schülerinnen und Schüler beendet?

2008 hat die CDU-geführte Landesregierung das Modellprojekt „HannoverGEN“ an vier niedersächsischen Schulen ermöglicht. Seitdem haben rund 9 000 Schülerinnen und Schüler an Labortagen teilgenommen, biotechnologische Arbeitsweisen kennengelernt und sich im Unterricht mit dem Thema Gentechnik auseinandergesetzt.

Das Projekt „HannoverGEN“ ist im Wettbewerb „365 Orte im Land der Ideen“ der Standortinitiative „Deutschland - Land der Ideen“ und der Deutschen Bank als „Ausgewählter Ort 2011“ ausgezeichnet worden.

In dem Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90/Die Grünen vom 18. Februar 2013 wird angekündigt, Niedersachsen gentechnikfrei zu halten und hierfür keine Fördermittel bereitzustellen. Hierbei soll auch das Projekt „HannoverGEN“ beendet werden.

In der Ausgabe der *Hannoverschen Allgemeinen Zeitung* vom 1. März 2013 sprechen sich teilnehmende Schülerinnen und Schüler und die Schulleitungen der Projektschulen gegen die Abschaffung des Modellprojektes aus.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie beurteilt die Landesregierung das Schulprojekt „HannoverGEN“?
2. Inwieweit trägt das Schulprojekt „HannoverGEN“ dazu bei, das Interesse von Abiturientinnen und Abiturienten zur Aufnahme des MINT-Studienfaches Biologie oder artverwandter Studienrichtungen zu steigern, und welche Alternativen sollen gentechnik-interessierten Schülern zur studienvorbereitenden Auseinandersetzung mit dieser Thematik angeboten werden?
3. Wie bewertet die Landesregierung das folgende Zitat eines Schulleiters aus der *Hannoverschen Allgemeinen Zeitung* vom 1. März 2013: „Nach der Logik der Kritiker müsste ich auch die Kernspaltung aus dem Lehrplan in Physik nehmen, denn Schüler könnten ja indoktriniert werden, wenn sie sich damit beschäftigen.“?

Antwort des Niedersächsischen Kultusministeriums

Das Projekt HannoverGEN ist ein Bildungsprojekt mit dem Ziel, Lehrkräften Kompetenzen hinsichtlich moderner biotechnischer Verfahren sowie ethischer Reflexion zu vermitteln. Ein weiterer Bestandteil des Projektes sind interne und externe Lehrerfortbildungen. Dabei werden die Projektlehrkräfte der Stützpunktschulen insbesondere in praktischen Labormethoden geschult. Zusätzlich werden die Lehrkräfte in der Vermittlung von Bewertungskompetenzen ausgebildet. Die Fortbildungen finden seit Beginn des Projektes HannoverGEN regelmäßig statt.

Die für die Fortbildungen eingesetzten Materialien wurden von den Referentinnen und Referenten entwickelt und speziell nach Themeninhalten der Veranstaltungen zusammengestellt. In der Regel entsprechen sie den Schülerlehmaterialien mit zusätzlichen Detailinformationen. Die Lehrmaterialien bestehen für jeden Labortag aus Schülerskript, Laboranleitungen und Lehrerhandreichungen, die den besuchenden Schulklassen zur Verfügung gestellt werden.

Der Unterricht findet in der Region Hannover an vier Stützpunktschulen in speziell ausgestatteten Funktionsräumen statt.

Wie im Koalitionsvertrag festgelegt, wird HannoverGen nicht fortgesetzt, sondern beendet. Die Labore gehen an den jeweiligen Schulträger (Kommune) und stehen selbstverständlich weiterhin für den Biologieunterricht oder für ergänzende Projekte zur Verfügung. Die Landesregierung wird zukünftig eine objektive und ausgewogene Auseinandersetzung mit dem Thema „Gentechnik“ an den niedersächsischen Schulen sicherstellen. Das ist mit HannoverGEN nicht gewährleistet.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich namens der Landesregierung die Fragen im Einzelnen wie folgt:

Zu 1:

Das Projekt HannoverGEN ist ein Bildungsprojekt, um die Lehrkräfte im Bereich der Naturwissenschaften bei kompetenzorientiertem Unterricht zu unterstützen und die experimentellen Anteile im naturwissenschaftlichen Unterricht zu erhöhen sowie bei den Schülerinnen und Schülern die ethische Bewertungs- und Urteilskompetenz nebst Kommunikationsfähigkeit gerade bei gesellschaftlich kritischen Themen zu erhöhen. Von den speziell ausgestatteten Funktionsräumen an den Stützpunktschulen profitieren neben den Stützpunktschulen selbst auch zahlreiche Schulen in der Region Hannover.

Die frühere Landesregierung hatte den thematischen Schwerpunkt bei diesem Bildungsprojekt in der sogenannten Grünen Gentechnik gesetzt. Die einseitige Fokussierung auf Grüne Gentechnik wird von der derzeitigen Landesregierung kritisiert. Die Landesregierung möchte auch zukünftig den experimentellen Unterricht im Fach Biologie stärken, das zu behandelnde Themenspektrum je-

doch deutlich verbreitern. Die pädagogischen Zielsetzungen könnten auch mit anderen naturwissenschaftlichen Themenschwerpunkten vermittelt werden.

Zu 2:

Die Stärkung des experimentellen Unterrichts, zu der sich die Landesregierung bekennt und zu der auch das Projekt HannoverGEN einen Beitrag geleistet hat, fördert das Interesse der Schülerinnen und Schüler an den Naturwissenschaften und an Technik. Das Thema Genetik und damit verbunden auch die Gentechnik sind auch Bestandteile der Kerncurricula für das Fach Biologie.

Zu 3:

Individuelle Meinungsäußerungen einzelner Personen werden durch die Landesregierung nicht kommentiert.

20. Abgeordneter Jörg Hillmer (CDU)

Welche Auswirkungen hatten die Warnstreiks auf die niedersächsische Bildungsversorgung?

Die Gewerkschaft ver.di hat am 28. November 2012 die Beschäftigten der Kindertagesstätten des Paritätischen Wohlfahrtsverbandes in Niedersachsen zu einem Warnstreik aufgerufen. Am 19. Februar 2013 haben Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter u. a. von Schulen und Hochschulen in Niedersachsen an Warnstreiks im öffentlichen Dienst teilgenommen und die Arbeit niedergelegt.

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Kindertagesstätten, Schulen und Hochschulen in Niedersachsen waren mit wie vielen Teilnehmerinnen und Teilnehmern und über welchen Zeitraum hinweg von den Streiks betroffen?
2. Welche Arbeitsbedingungen wurden in den Kindertagesstätten, Schulen und Hochschulen im Einzelnen kritisiert?
3. Welche Auswirkungen hatten diese Streiks auf die Bildungseinrichtungen, und welche Maßnahmen wurden getroffen, um den Bildungsauftrag in Kindertageseinrichtungen, Schulen und Hochschulen zu gewährleisten?

Antwort des Niedersächsischen Kultusministeriums

Warnstreiks sind in einem sachlichen und zeitlichen Zusammenhang mit laufenden Tarifverhandlungen stehende kurze Arbeitsniederlegungen; sie sind als Mittel des Arbeitskampfes durch das Grundgesetz gewährleistet.

Der Fragesteller spricht in seiner Anfrage die Einrichtungen Kindertagesstätte, Schule und Hochschule an, in der Antwort wird daher notwendigerweise zwischen diesen drei unterschiedlichen Einrichtungen differenziert.

Die Leistungen der Jugendhilfe, zu denen auch die Betreuung von Kindern in Tageseinrichtungen zählt, werden von Trägern der freien Jugendhilfe und den Kommunen als örtlichen Trägern der öffentlichen Jugendhilfe erbracht (§ 3 Abs. 2 SGB VIII). Das Land selbst ist nicht Träger dieser Einrichtungen. Es regelt als überörtlicher Träger der Jugendhilfe mit dem Gesetz über Tageseinrichtungen für Kinder und den dazu ergangenen Durchführungsverordnungen zwar die Qualifikationsvoraussetzungen und Verfügungszeiten des Personals, die Festlegung der konkreten Arbeitsbedingungen obliegen hingegen den Tarifvertragsparteien oder den jeweiligen Arbeitsvertragsparteien.

Die Rechte und Pflichten der Beschäftigten in den öffentlichen Schulen des Landes richten sich nach dem Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst der Länder (TV-L). Bei der Eingruppierung der in den Schulen tätigen Beschäftigten des Landes bestehen grundlegende Unterschiede: Nichtlehrkräfte werden nach der Entgeltordnung zum TV-L eingruppiert, Lehrkräfte werden hingegen nach den Lehrerrichtlinien der Tarifgemeinschaft deutscher Länder (TdL) eingestuft. Die Einstufung der Lehrkräfte folgt damit einseitigen Festlegungen der Arbeitgeber; Niedersachsen ist als Mitglied der TdL an diese gebunden. Eine der Hauptforderungen der Gewerkschaften ist der Abschluss einer für alle Mitglieder der TdL geltenden Entgeltordnung für tarifbeschäftigte Lehrkräfte.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen im Einzelnen wie folgt:

Zu 1:

Die Daten für Kindertagesstätten werden aufgrund der hier fehlenden Arbeitgebereigenschaft des Landes nicht erhoben.

Vom Warnstreik am 19. Februar 2013 waren von 3 044 Schulen des Landes insgesamt 91 Schulen betroffen. Es haben 471 Beschäftigte gestreikt, davon waren 85 Lehrkräfte und 386 Nichtlehrkräfte. Vom Warnstreik am 5. März 2013 waren 88 Schulen berührt. An dieser Maßnahme haben 488 Beschäftigte teilgenommen, davon 81 Lehrkräfte und 407 Nichtlehrkräfte.

Hinsichtlich der niedersächsischen Hochschulen liegen keine konkreten Daten vor, insbesondere liegen keine belastbaren Informationen über die Anzahl der an den Warnstreiks beteiligten Beschäftigten der Hochschulen vor. Eine Erhebung ist nicht möglich.

Zu 2:

Zentrale Forderungen der Gewerkschaften in der Tarifrunde 2013 waren die Zahlung von 6,5 % mehr Entgelt mit einer sozialen Komponente, der Abschluss eines Eingruppierungstarifvertrages für Lehrkräfte, der Erhalt des tariflichen Urlaubsanspruchs sowie die Eindämmung von befristeten Arbeitsverträgen.

Zu 3:

Die Träger der freien Jugendhilfe und die örtlichen Träger der öffentlichen Jugendhilfe gewährleisten die Erfüllung des Bildungsauftrags und des Betreuungsauftrags in Tageseinrichtungen für Kinder in eigener Zuständigkeit; die gilt auch im Falle eines Warnstreiks.

Die Auswirkungen der Warnstreiks auf den Schulbetrieb der hiervon betroffenen Schulen sind als gering einzustufen. Es kam an diesen Schulen vereinzelt zu Unterrichtsausfällen. In den Schulen wurden Notdienste eingerichtet und Klassen zusammengelegt, dadurch war die Betreuung der Schülerinnen und Schüler sichergestellt.

Über die Auswirkungen der Warnstreiks auf den Lehr- und Forschungsbetrieb an den niedersächsischen Hochschulen liegen keine Erkenntnisse vor. Aus den Hochschulen wurden keine Beeinträchtigungen gemeldet. Es ist davon auszugehen, dass durch die Warnstreiks die Bildungsversorgung an den Hochschulen in keiner Weise beeinträchtigt wurde.

21. Abgeordneter Clemens Große Macke (CDU)

„Das Eberboot ist voll!“ (Marc van der Lee. In: „Vion will niederländische Eberschlachtungen bremsen“, *agrarheute.com*, 15. Januar 2013)

Die Ebermast ist eine Alternative zur betäubungslosen Kastration, die im Rahmen der Novellierung des Tierchutzgesetzes voraussichtlich spätestens ab 2019 nicht mehr zulässig sein wird. So seien laut dem Artikel „Vion will niederländische Eberschlachtungen bremsen“ in der Onlinezeitschrift *agrarheute.com* vom 15. Januar 2013 die Absatzkanäle für Eberfleisch begrenzt. So sagte der Pressesprecher der niederländischen Vion Marc van der Lee „Das Eberboot ist voll!“ (ebd.). Die bisher bestehende Abnahmegarantie für Eber sei nicht zu halten, und die Landwirte müssten mit veränderten Zahlungsmodalitäten rechnen.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie beurteilt die Landesregierung die Ebermast als Alternative zur betäubungslosen Kastration?
2. Wie beurteilt die Landesregierung die zukünftige Vermarktungssituation von Eberfleisch?
3. Wird die Landesregierung Maßnahmen treffen, um die Vermarktung von Eberfleisch zu fördern?

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

In Deutschland tätige Schlachtunternehmen haben mit Schweinemästern Vereinbarungen über die Abnahme von nicht kastrierten männlichen Mastschweinen (Eber). Bislang sind Meldungen wie aus

den Niederlanden in Deutschland nicht bekannt. Es ist nicht auszuschließen, dass bei einer mengenmäßig starken Ausdehnung der Ebermast für die Schlachtbetriebe Absatzprobleme entstehen könnten.

Dieses vorausgeschickt beantworte ich die Kleine Anfrage namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Grundsätzlich ist die Ebermast eine Alternative zur betäubungslosen Kastration. Sie erfordert jedoch vom Tierhalter, dass er sich auf die besonderen Anforderungen dieses Verfahrens einstellt, insbesondere auf die geschlechtsspezifische Verhaltensweise der Masteber sowie deren Fütterungsansprüche.

Zu 2:

Die zukünftige Vermarktungssituation wird insbesondere von der angebotenen Menge und der Möglichkeit der Verarbeitung von Eberfleisch abhängen. Entscheidend jedoch wird sein, ob es mit sehr hoher Sicherheit möglich ist, im Schlachtbetrieb die Schlachthälften zu identifizieren, die den spezifischen Ebergeruch aufweisen. Hierzu erprobt die Schlachtwirtschaft verschiedene Verfahren.

Zu 3:

Maßnahmen zur Förderung der Vermarktung von Eberfleisch sind nicht vorgesehen. Für Eberfleisch, welches nicht den spezifischen Ebergeruch aufweist, erübrigt sich eine gezielte Vermarktung. Schlachtkörper, die nicht den Anforderungen für die Vermarktung entsprechen, sind auch durch Fördermaßnahmen nicht abzusetzen.

22. Abgeordneter Karl-Heinz Bley (CDU)

Setzt die rot-grüne Landesregierung bei der Entsendung von Aufsichtsratsmitgliedern auf eine ausgeglichene Geschlechterverteilung?

Im Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90/Die Grünen vom 18. Februar 2013 wurde festgehalten: „Die rot-grüne Koalition unterstützt die Bestrebung, den Frauenanteil in Führungspositionen nachhaltig zu erhöhen. Bei Unternehmen, an denen das Land als Anteilseigner beteiligt ist, wird sie bei eigenen Vorschlägen bzw. der Entsendung der Aufsichtsratsmitglieder im Auftrag des Landes auf eine ausgeglichene Geschlechterquotierung von Frauen und Männern achten.“

Am 19. Februar 2013 beschloss die neu gewählte Landesregierung als eine der ersten Amtshandlungen, Ministerpräsident Stephan Weil und Wirtschaftsminister Olaf Lies in den Aufsichtsrat von Volkswagen zu entsenden. Damit wurde die erste Möglichkeit, eine ausgeglichene Geschlechterverteilung bei Aufsichtsräten in Landesbeteiligungen zu erreichen, verfehlt und der Koalitionsvertrag nicht eingehalten.

Ich frage die Landesregierung:

1. Warum wurden mit Stephan Weil und Olaf Lies zwei Männer in den Aufsichtsrat von Volkswagen entsandt?
2. Steht die Landesregierung zur Vereinbarung im Koalitionsvertrag, auf ausgeglichene Geschlechterverteilung bei der Entsendung von Aufsichtsratsmitgliedern im Auftrag des Landes Niedersachsen zu achten?
3. Wenn ja, bei welchen Landesbeteiligungen sollen nach Plänen der Landesregierung Frauen in Aufsichtsratspositionen gebracht werden, und wann wird die Entscheidung hinsichtlich des Aufsichtsrates von VW geändert?

Antwort des Niedersächsischen Finanzministeriums

Die Landesregierung ist bemüht, den Anteil an Frauen in den Aufsichtsgremien von Unternehmen, an denen das Land beteiligt ist, zu erhöhen. Sie ist zugleich verpflichtet, auf die Einhaltung der Grundsätze guter Unternehmensführung zu achten. Dies beinhaltet, dass die Gremien so zusammengesetzt sind, dass ihre jeweiligen Mitglieder insgesamt über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Entsprechend der herausragenden strukturpolitischen Bedeutung der Landesbeteiligung an der Volkswagen AG vertritt der Ministerpräsident das Land Niedersachsen in deren Aufsichtsrat. Da der Unternehmensgegenstand der Volkswagen AG die größte Sachnähe zum Wirtschaftsministerium aufweist, erfolgt die Wahrnehmung des zweiten dem Land zugewiesenen Aufsichtsratsmandats durch den Wirtschaftsminister. Die Vertretung des Landes Niedersachsen im Aufsichtsrat der Volkswagen AG durch Mitglieder der Landesregierung erscheint angesichts der historisch gewachsenen großen Verantwortung des Landes für das Unternehmen geboten und entsprach auch der Handhabung in der Vergangenheit.

Zu 2:

Ja. Die Landesregierung wird bei Unternehmen, an denen das Land beteiligt ist, im Rahmen eigener Vorschläge bzw. Entsendungen von Mandatsträgerinnen und Mandatsträgern insoweit auf eine ausgeglichene Geschlechterquotierung achten.

Zu 3:

Infolge der anstehenden Umbesetzungen werden in sämtlichen Aufsichtsräten von Unternehmen, an denen das Land mehrheitlich beteiligt ist, Frauen vertreten sein. Hierbei wird sich der Anteil weiblicher Aufsichtsratsmitglieder, die vom Land vorgeschlagen bzw. entsandt werden, insgesamt erhöhen.

Die Beantwortung der Frage des zweiten Halbsatzes erübrigt sich aufgrund der Antwort zu Frage 1.

23. Abgeordneter Jens Nacke (CDU)

Welche Straßenbauprojekte hält die Landesregierung im Landkreis Friesland für wichtig?

Im Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90/Die Grünen vom 18. Februar 2013 legen sich die Koalitionäre darauf fest, die von Niedersachsen eingereichten Anmeldungen für den Bundesverkehrswegeplan 2015 bis 2030 zu überprüfen und gegebenenfalls einzelne Projekte zu streichen.

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hat darüber hinaus in einer Pressemitteilung vom 25. Februar 2013 angekündigt, sich allein auf die Bestandserhaltung zu beschränken und nicht in neue Straßenbauprojekte zu investieren. In den nächsten Jahren könne kein Spatenstich gesetzt werden, so die verkehrspolitische Sprecherin der Grünen. Zudem sollen laut Pressemitteilung „die 241 Aus- und Neubauten von Bundesstraßen und Autobahnen auf den Prüfstand, die Schwarzgelb Ende 2012 für den kommenden Bundesverkehrswegeplan“ angemeldet hatte.

Hiervon wären im Landkreis Friesland laut aktueller Anmelde-Liste für den Bundesverkehrswegeplan die Ortsumgehungen Friedeburg entlang der B 436 (Anmelde-Liste lfd. Nr. 188) und Varel (B 437, Nr. 189) betroffen.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wird sich die Landesregierung wie angekündigt auf die Bestandserhaltung von Bundesstraßen beschränken und auf Neubauprojekte verzichten?
2. Hat die Landesregierung vor, die genannten Ortsumgehungen im Landkreis Friesland aus der Anmelde-Liste für den Bundesverkehrswegeplan herauszunehmen?
3. Kann die Landesregierung bei einer Streichung von Projekten garantieren, dass in den betroffenen Regionen ohne Ortsumgehungen das Verkehrsaufkommen dauerhaft unter das bereits bestehende Niveau gesenkt werden kann?

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Die neue Landesregierung sieht es als ihre Aufgabe an, für eine erfolgreiche Wirtschaft und gute Arbeitsplätze nicht nur Innovationen zu fördern und für faire Löhne und Arbeitsbedingungen einzutreten, sondern vor allem auch für eine gute Infrastruktur zu sorgen. Das Engagement für eine gute Verkehrsinfrastruktur erschöpft sich nicht, wie es die Vorgängerregierung getan hat, in einer alleini-

gen Anmeldung von Verkehrsprojekten zum Bundesverkehrswegeplan jenseits aller reellen Möglichkeiten. Stattdessen sind alle Planungs- und Finanzierungsinstrumente für die Verkehrsinfrastruktur so einzusetzen, dass Straßen, Schienenwege und Wasserstraßen für einen wirtschaftlichen Erfolg des Landes maßvoll weiterentwickelt, instand gehalten und betrieben werden. Die niedersächsische Verkehrspolitik ist ausgerichtet auf die strategischen Elemente Erhalt vor Neubau, optimierte Nutzung vorhandener Kapazitäten, Engpassbeseitigung und Stärkung intermodaler Knoten und des Kombinierten Verkehrs.

Soweit noch möglich, soll die laufende Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans auch dazu genutzt werden, einen Schwerpunkt beim Ausbau der Infrastrukturen der umweltverträglichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu setzen.

Im Übrigen handelt es sich bei dem Kabinettsbeschluss vom 18. Dezember 2012 nicht um einen Beschluss zur formalen Anmeldung niedersächsischer Verkehrsprojekte. Zu diesem Zeitpunkt konnte es sich nur um Abgabe einer Absichtserklärung gegenüber dem Bund handeln. Die tatsächliche Projektauswahl und -anmeldung wird erst zu einem viel späteren Zeitpunkt erfolgen (ca. 2014/2015). Die CDU-Fraktion im niedersächsischen Landtag erweckt derzeit den Eindruck, die vorläufige Meldeliste sei eine von der Landesregierung gesetzte Projektliste. Richtig ist, dass die Liste die nahezu ungefilterten Ergebnisse verschiedener Regionalalkonferenzen enthält, die in Gänze keinerlei Aussicht auf Realisierung hat.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Der neue BVWP wird sowohl die Erhaltung als auch Neubaumaßnahmen im Fernstraßennetz ausweisen. Die Landesregierung wird diesen Bundesauftrag im Rahmen der vom Bund selbst zu schaffenden finanziellen Randbedingungen umsetzen.

Zu 2:

Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen. In die Prüfung werden alle Maßnahmen und damit auch die genannten Projekte einbezogen.

Zu 3:

Die Frage suggeriert, dass die Realisierung der Ortsumgehung allein von der Anmeldung zum BVWP abhängig ist. Das ist jedoch nicht der Fall.

24. Abgeordnete Karin Bertholdes-Sandrock, Angelika Jahns, Jörg Hillmer und Ingrid Klopp (CDU)

Wird die rot-grüne Landesregierung am Bau der geplanten Autobahn A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg festhalten?

Der nordostdeutsche Verkehrsraum zwischen den Autobahnen A 7 im Westen, A 24 im Norden, A 10 im Osten und A 2 im Süden ist nach Ansicht von Verkehrsexperten verkehrlich nur unterdurchschnittlich erschlossen. Im Juli 2002 hat das Bundesverkehrsministerium in Abstimmung mit den beteiligten Ländern Niedersachsen, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt Einigkeit über den Neubau der A 39, der A 14 sowie die Schaffung einer leistungsfähigen Verbindung zwischen den beiden Autobahnen im Zuge der sogenannten B 190n erzielt. Für den Bau der A 39 fand sich nach dem Regierungswechsel in Niedersachsen im Frühjahr 2003 eine breite parlamentarische Mehrheit aus CDU, FDP und SPD.

Im Regierungsprogramm für die Landtagswahl 2013 hatte die SPD angekündigt, „Autobahnverbindungen wie insbesondere die A 20, A 26 und A 39 und wichtige Bundesstraßenprojekte“ zu realisieren. Darüber hinaus stellte die SPD klar, dass „keine Region durch vernachlässigte Straßen- und Schienenanbindung von der wirtschaftlichen Entwicklung abgehängt“ werden solle. Die Grünen haben sich in ihrem Wahlprogramm 2013 dafür ausgesprochen, dass die Planung neuer Autobahnen wie z. B. der A 20, A 39, A 33 und E 233 schnellstmöglich beendet werden solle. Am 6. Februar 2013 haben sich SPD und Grüne darauf verständigt, die Autobahnen A 20 und A 39 weiter zu beplanen, aber durch den Abzug finanzieller Mittel die Planungen verzögern zu wollen.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wird die Landesregierung sich dafür einsetzen, dass die A 39 in den vordringlichen Bedarf des neuen Bundesverkehrswegeplans ab dem Jahr 2015 aufgenommen wird?
2. Um wie viele Jahre wird sich die vollständige Planfeststellung aller Bauabschnitte der A 39 durch den Abzug von Planungsmitteln voraussichtlich verzögern?
3. Wann rechnet die Landesregierung mit der Baureife der A 39, unterteilt nach Planungsabschnitten?

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Die die neue Landesregierung tragenden Parteien SPD und Grüne haben in ihrem Koalitionsvertrag die klare Vereinbarung getroffen, die Planungen zur A 39 fortzuführen. Aktuell ist also keine nennenswerte Verzögerung bei der Planung erkennbar.

Verzögerungen bei der Realisierung von Straßenprojekten sind in den wenigsten Fällen auf die Planungsprozesse zurückzuführen. In den weitaus meisten Fällen liegt die Bauverzögerung daran, dass für die im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Projekte vom Bund nicht rechtzeitig und nicht ausreichend Geld zum Bauen bereit gestellt werden konnte und kann.

Mobilität, Infrastruktur und Wirtschaftsentwicklung sind eng miteinander verzahnt und dies in besonderem Maße im zweitgrößten Flächenland. Eine funktionsfähige und zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur ist die Grundvoraussetzung für eine nachhaltige Mobilität.

Durch die Verkehrsprognosen stellen sich gewaltige Herausforderungen. Die Gutachter gehen davon aus, dass bis zum Jahr 2025 der Personenverkehr um 16 % und der Güterverkehr um 79 % zunehmen werden. Die neue Landesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, Güterverkehr von der Straße auf die Schiene und die Binnenwasserstraßen zu verlagern. Das ist wichtig und notwendig, um einen Verkehrskollaps auf den Fernstraßen zu vermeiden. Der Zubau an Straßen kann schon allein aus finanziellen Gründen mit der prognostizierten Zunahme des Güterverkehrs nicht mithalten. Um die Überlastung von Straßen zu verhindern, sind auch verstärkt telematische Lösungen zu prüfen, die die Leistungsfähigkeit von Straßen erhöhen oder eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene oder den Umweltverbund ermöglichen.

Nicht verkannt werden darf, dass die A 39 eine Bundesstraße ist. Das heißt, letztendlich entscheidet der Bund was, wann und wo gebaut wird. Dessen ist sich auch die Landesregierung bewusst und dies kommt auch in der Koalitionsvereinbarung zum Ausdruck.

Der Neubau der A 39 von Lüneburg nach Wolfsburg mit rund 105 km ist ein wichtiges Infrastrukturvorhaben für Niedersachsen. Im großräumigen Bereich werden die Wirtschaftsräume in Süd- und Osteuropa mit der Ostsee und Skandinavien verbunden; im regionalen Bereich verbessert der Bau der A 39 die Standortqualitäten in bisher benachteiligten Regionen.

Als Bestandteil eines Gesamtkonzeptes A 39 und A 14 (Magdeburg–Schwerin) sowie der verbindenden B190n soll die A 39 den norddeutschen Raum erschließen und die Städte Lüneburg und Wolfsburg miteinander verbinden. Weiterhin schafft sie eine direkte Vernetzung der Räume Hamburg/Lüneburg und Braunschweig/Wolfsburg/Salzgitter.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Die neue Landesregierung wird sich im Rahmen der Vorbereitung der neuen Bundesverkehrswegeplanung für eine Aufnahme der A 39 in den vordringlichen Bedarf einsetzen. Voraussetzung ist die Mittelbereitstellung durch den Bund.

Zu 2:

Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen.

Zu 3:

Der Zeitpunkt der Baureife der einzelnen Planungsabschnitte ist in erheblichem Maße abhängig von den Einwendungen im Planfeststellungsverfahren und möglicherweise an den Beschluss anschließenden Rechtsverfahren. Eine belastbare Aussage kann deshalb nicht getroffen werden.

25. Abgeordnete Hans-Heinrich Ehlen, Jens Nacke, Kai Seefried, Björn Thümler und Astrid Vockert (CDU)

Steht die SPD-geführte Landesregierung zum Bau der Küstenautobahn A 20 inklusive fester Elbquerung?

Die geplante A 20 hat für die verkehrliche Entwicklung in Niedersachsen nach Ansicht von Verkehrsexperten oberste Priorität und sichert zusammen mit den bestehenden Autobahnen (A 1, A 2 und A 7) Niedersachsens Bedeutung als Reise- und Transitland in Europa. Nach Ansicht des niedersächsischen Verkehrsgewerbes und der im Niedersächsischen Industrie- und Handelskammertag zusammengeschlossenen Wirtschaftsverbände leistet die A 20 einen wertvollen Beitrag zur Erschließung des nordwestdeutschen Verkehrsraums. SPD und Grüne wurden nach der Landtagswahl im Januar 2013 von verschiedenen Wirtschafts- und Verkehrsverbänden aufgefordert, die bekannten Engpässe auf Straße, Schiene und Wasserstraße, zu denen auch die A 20 gehört, zügig anzupacken.

Die SPD Niedersachsen hatte in ihr Regierungsprogramm aufgenommen, dass sie sich für den Bau der Küstenautobahn A 20 aussprechen werde. Die Grünen haben in ihrem Regierungsprogramm eine Planung neuer Autobahnen abgelehnt. Am 6. Februar 2013 haben sich SPD und Grüne darauf verständigt, die Autobahnen A 20 und A 39 weiterzubehalten, aber durch den Abzug finanzieller Mittel die Planungen verzögern zu wollen. Der Wirtschaftsminister von Schleswig-Holstein, Reinhard Meyer (SPD), hat zuletzt mit Nachdruck für den vollständigen Bau der A 20 geworben („Wir brauchen sie in voller Länge, einschließlich der westlichen Elbquerung“, SHZ vom 22. Januar 2013).

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welches Potenzial hat die Küstenautobahn A 20 aus Sicht der Landesregierung für die Hinterlandanbindung der niedersächsischen Seehäfen?
2. Auf welcher rechtlichen Grundlage soll der angekündigte Abzug von Planungsmitteln für die Küstenautobahn A 20 erfolgen?
3. Wird sich die neue Landesregierung dafür einsetzen, dass die A 20 inklusive fester Elbquerung in den vorrangigen Bedarf des neuen Bundesverkehrswegeplans ab dem Jahr 2015 aufgenommen wird?

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Die die neue Landesregierung tragenden Parteien, SPD und Grüne, haben in ihrem Koalitionsvertrag die klare Vereinbarung getroffen, die Planungen zur A 20 fortzuführen. Aktuell ist keine nennenswerte Verzögerung bei der Planung erkennbar.

Verzögerungen bei der Realisierung von Straßenprojekten sind in den wenigsten Fällen auf die Planungsprozesse zurückzuführen. In den weitaus meisten Fällen liegt die Bauverzögerung daran, dass für die im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Projekte vom Bund nicht rechtzeitig und nicht ausreichend Geld zum Bauen bereit gestellt werden konnte und kann.

Mobilität, Infrastruktur und Wirtschaftsentwicklung sind eng miteinander verzahnt, und dies in besonderem Maße im zweitgrößten Flächenland. Eine funktionsfähige und zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur ist die Grundvoraussetzung für eine nachhaltige Mobilität.

Durch die Verkehrsprognosen stellen sich gewaltige Herausforderungen. Die Gutachter gehen davon aus, dass bis zum Jahr 2025 der Personenverkehr um 16 % und der Güterverkehr um 79 % zunehmen werden. Die neue Landesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, Güterverkehr von der Straße auf die Schiene und die Binnenwasserstraßen zu verlagern. Das ist wichtig und notwendig, um einen Verkehrskollaps auf den Fernstraßen zu vermeiden. Der Zubau an Straßen kann schon allein aus finanziellen Gründen mit der prognostizierten Zunahme des Güterverkehrs nicht mithalten. Um die Überlastung von Straßen zu verhindern, sind auch verstärkt telematische Lösungen zu

prüfen, die die Leistungsfähigkeit von Straßen erhöhen oder eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene oder den Umweltverbund ermöglichen.

Nicht verkannt werden darf, dass die A 20 eine Bundesstraße ist. Das heißt, letztendlich entscheidet der Bund was, wann und wo gebaut wird. Dessen ist sich auch die Landesregierung bewusst, und dies kommt auch in der Koalitionsvereinbarung zum Ausdruck.

Der Neubau der rund 114 km langen Küstenautobahn von Westerstede nach Drochtersen mit der sich anschließenden festen Elbquerung ist ein wichtiges Infrastrukturvorhaben für Niedersachsen.

Mit der A 20 in Niedersachsen wird in der Weiterführung entlang der Ostseeküste in Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein und der geplanten Elbquerung bei Glückstadt eine durchgängige Fernstraßenverbindung vom Baltikum zu den westeuropäischen Staaten entstehen. Sie wird die Seehäfen an der Ost- und Nordsee verbinden und schließt an das überregionale Straßennetz an. Der Ballungsraum Hamburg kann umfahren werden.

Die A 20 erfüllt damit den Grundgedanken des transeuropäischen Netzes, die Verbindung von Wirtschaftsregionen und die Erschließung strukturschwacher Gebiete bzw. Randgebiete zu erreichen. Im internationalen Vergleich werden Standorte mit einer schlechten Erreichbarkeit an Attraktivität verlieren. Dies gilt auch und gerade für den Küstenraum.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Die Küstenautobahn A 20 soll die Verkehrsanbindung der deutschen Seehäfen verbessern.

Zu 2:

Der Einsatz von Planungsmitteln erfolgt auf der Grundlage eines parlamentarisch verabschiedeten Landeshaushaltes.

Zu 3:

Ja, wenn der Bund die Finanzierung sicherstellen kann.

26. Abgeordnete Karl-Heinz Bley und Dirk Toepffer (CDU)

Plant die neue Landesregierung Streichungen bei der Anmelde­liste für den Bundesverkehrswegeplan 2015 bis 2030?

Die CDU-geführte Landesregierung hat in ihrer Kabinettssitzung am 18. Dezember 2012 die Anmelde­liste für den Bundesverkehrswegeplan von 2015 bis 2030 beschlossen und an Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer übergeben. Für den Bereich Straße wurden insgesamt 241 Projekte aufgenommen, darunter die Küstenautobahn A 20, die A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg sowie die A 26 an der Unterelbe. Weiterhin berücksichtigt wurden zahlreiche Maßnahmen und Ortsumgehungen bei Bundesstraßen.

Im Bereich Schiene wurde prioritär auf eine Entlastung von Netzknoten um die großen Ballungszentren Hannover, Hamburg und Bremen geachtet. Zusätzlich wurden Vorhaben zum Ausbau der Strecken Rothenburg-Verden, Oldenburg-Leer oder auch die sogenannte Weddeler Schleife bei Braunschweig berücksichtigt.

Im Bereich Wasserstraße wurden Projekte an der Weser, am Dortmund-Ems-Kanal, am Mittellandkanal einschließlich weiterer Stichkanäle, am Elbeseitenkanal und am Küstenkanal sowie der Neubau einer Schleuse am Schiffshebewerk in Scharnebeck beim Bund angemeldet.

Im Rahmen der Koalitionsverhandlungen von SPD und Grünen wurde beschlossen, die Anmelde­liste für den neuen Bundesverkehrswegeplan aufzuschnüren und gegebenenfalls Projekte zu streichen.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welche Projekte hat Niedersachsen im Dezember 2012, unterteilt nach den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Bundeswasserstraße, beim Bund angemeldet?
2. Welche Projekte, unterteilt nach den Verkehrsträgern Straße, Schiene und Bundeswasserstraße, hält die rot-grüne Landesregierung für entbehrlich?

3. Wie wird die Landesregierung die unterschiedlichen Interessen von Kommunen, Verbänden und Wirtschaft in Bezug auf die Neuausgestaltung des Bundesverkehrswegeplans berücksichtigen?

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Die neue Landesregierung sieht es als ihre Aufgabe an, für eine erfolgreiche Wirtschaft und gute Arbeitsplätze nicht nur Innovationen zu fördern und für faire Löhne und Arbeitsbedingungen einzutreten, sondern vor allem auch für eine gute Infrastruktur zu sorgen. Das Engagement für eine gute Verkehrsinfrastruktur erschöpft sich nicht, wie es die Vorgängerregierung getan hat, in einer alleinigen Anmeldung von Verkehrsprojekten zum Bundesverkehrswegeplan jenseits aller realen Möglichkeiten. Stattdessen sind alle Planungs- und Finanzierungsinstrumente für die Verkehrsinfrastruktur so einzusetzen, dass Straßen, Schienenwege und Wasserstraßen für einen wirtschaftlichen Erfolg des Landes maßvoll weiterentwickelt, instand gehalten und betrieben werden. Die niedersächsische Verkehrspolitik ist ausgerichtet auf die strategischen Elemente Erhalt vor Neubau, optimierte Nutzung vorhandener Kapazitäten, Engpassbeseitigung und Stärkung intermodaler Knoten und des Kombinierten Verkehrs.

Soweit noch möglich, soll die laufende Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans auch dazu genutzt werden, einen Schwerpunkt beim Ausbau der Infrastrukturen der umweltverträglichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu setzen.

Im Übrigen handelt es sich bei dem Kabinettsbeschluss vom 18. Dezember 2012 nicht um einen Beschluss zur formalen Anmeldung niedersächsischer Verkehrsprojekte, sondern zur Beauftragung des MW mit der Vorbereitung und Weiterleitung der Anmeldung. Zu diesem Zeitpunkt konnte es sich gegenüber dem Bund nur um die Abgabe einer Absichtserklärung für die BVWP-Teile Straße und Schiene handeln.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Die frühere Landesregierung hat am 18. Dezember 2012 Folgendes beschlossen:

- „1. Das Kabinett beschließt für die Wasserstraßen die Projekte gem. der Liste in Anlage 1 für den Bundesverkehrswegeplan vorzuschlagen und beauftragt das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr mit der Weiterleitung der vorbereiteten Anmeldeunterlagen an den Bund.
2. Das Kabinett beschließt für die Schienenwege des Bundes die Projekte gem. der Liste in Anlage 2 für den Bundesverkehrswegeplan vorzuschlagen und beauftragt das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr mit der Erarbeitung der zugehörigen Anmeldeunterlagen und deren fristgerechter Einreichung beim Bund.
3. Das Kabinett beschließt für die Bundesfernstraßen die Projektliste gem. Anlage 3 und beauftragt das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr auf dieser Grundlage mit der fachlichen Vorbereitung der Anmeldung und deren fristgerechter Einreichung beim Bund. Die Prüfergebnisse zu Rubrik 2 der Anlage 3 fließen in den Anmeldeprozess ein.“

Das heißt, dass für die BVWP-Teile Straße und Schiene noch keine Anmeldungen im Dezember 2012 erfolgten.

Schon die alte Landesregierung hatte vom BMVBS den Auftrag, die Straßenprojekte im Sommer 2013 anzumelden. Für die Anmeldung der Projektvorschläge für den BVWP-Teil Schiene hat das BMVBS die Frist 28. März 2013 gesetzt.

Die Anmeldung der Projektvorschläge für den BVWP Teil Wasserstraße erfolgte fristgerecht im Dezember 2012. Dabei wurden von der alten Landesregierung folgende Maßnahmen zuzüglich einiger Prüfaufträge angemeldet:

- Mittelweser Minden–Bremen: Herstellung der Fahrrinne für 2,5 m abgeladene Großmotorgüterschiff (GMS), Uferrückverlegung in der stauregulierten Strecke (Stauhaltungen Drakenburg, Dörverden)
- Unterweser Nordenham–Bremen: Herstellung für Panmax-Schiffe mit 12,8 m Abladetiefe bis Brake und 11,1 m bis Bremen (tideabhängig)

- Mittellandkanal und Stichkanäle: Ausbau Verbindung Hannover–Berlin, Ausbau von Stichkanälen
- Elbe-Seiten-Kanal: Neubau Schleuse Lüneburg zur Erweiterung des Schiffshebewerks Scharnebeck für übergroßes GMS (ÜGMS), und 185 m Schubverband
- Dortmund-Ems-Kanal Nordstrecke (ab Abzweig Mittellandkanal): Ausbau für 2,8 m (mind. 2,5 m) abgeladenes GMS Streckenweise Verbreiterung zur Kapazitätserweiterung
- Außenems: Vertiefung der Fahrrinne von 8 auf 9 m
- Küstenkanal: Anpassung an den GMS-Standard.

Zu 2:

Als entbehrlich werden neue Autobahn-Großprojekte angesehen. Daher sollen die Verlängerung der A 39 vom Dreieck Salzgitter durch den Solling nach Paderborn oder die Verlängerung der A 27 vom Dreieck Walsrode Richtung Landesgrenze Sachsen-Anhalt nicht für den BVWP angemeldet werden.

Zu 3:

Die neue Landesregierung wird bei allen Verkehrsmaßnahmen die Belange der betroffenen Bürgerinnen und Bürger angemessen berücksichtigen und sie so frühzeitig wie möglich einbeziehen. Es geht um transparente und faire Planungsverfahren von Beginn an. Nur ein öffentlicher Diskurs kann Grundlage einer gut abgewogenen und akzeptierten Entscheidung sein. Auf Basis dieser Herangehensweise wird die Landesregierung auch die in Verbänden aus Wirtschaft, Umweltschutz und Sozialwesen gebündelten Interessen einbeziehen. Eine stärkere Einbeziehung der Regionen ist ebenfalls Kern der neuen Regierungsausrichtung. Hierdurch werden auch die Interessen der Kommunen besser in die Entwicklungen und Prozesse eingebunden.

27. Abgeordneter Reinhold Hilbers (CDU)

Rot-grüne Uneinigkeit bei der Nordumgehung von Nordhorn - Was stimmt jetzt?

Die Nordumgehung Nordhorn stellt nach Ansicht von Verkehrsexperten eine wichtige Infrastrukturinvestition in dem Landkreis Grafschaft Bentheim dar. Die Kreisstadt Nordhorn würde dadurch vom Durchgangsverkehr entlastet. Der nördliche Landkreis Grafschaft Bentheim könnte durch diese Maßnahme schneller und verkehrsgerechter an das überörtliche Straßennetz - insbesondere an die A 31 - angeschlossen werden. Die Straßenbaumaßnahme könnte zudem einen Beitrag zur Steigerung der Standortqualität leisten. Daher haben der Landkreis Grafschaft Bentheim und die Stadt Nordhorn diese Straßenbaumaßnahme im Planungsprozess aus kommunalen Mitteln unterstützt und vorangetrieben.

Die Nordumgehung ist zudem im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans und in der Investitionsplanung des Bundes enthalten. Der ehemalige Ministerpräsident David McAllister hat im Dezember 2012 in Uelsen erklärt, dass er von einem Baubeginn im Jahr 2014 ausgeht.

Im Rahmen der öffentlichen Diskussion um den Koalitionsvertrag zwischen SPD und Bündnis90/Grüne in Niedersachsen hat der SPD-Landtagsabgeordnete Gerd Will am 15. Februar 2013 in den *Grafschafter Nachrichten (GN)* folgendes erklärt: „Der Bau der umstrittenen Nordhorner Nordumgehung sei für eine rotgrüne Landesregierung nicht ‚gestorben‘, versichert Gerd Will. RotGrün will bekanntlich in der Verkehrspolitik den Schwerpunkt vom Straßenbau auf Schiene und öffentlichen Nahverkehr verlegen. Deshalb sollen alle neuen Verkehrsprojekte auf den Prüfstand. Das heiße aber nicht, so Will, dass baureife Projekte nicht umgesetzt würden. „Die Nordhorner Nordumgehung ist eines von sechs baureifen Projekten in Niedersachsen. Sie könnte ab morgen gebaut werden, wenn der Bund Geld dafür bereitstellen würde.“

Die örtlichen Grünen äußerten sich am 19. Februar 2013 ebenfalls in den *GN*: „Die Grafschafter Bündnisgrünen begrüßen einhellig die rot-grüne Koalitionsvereinbarung in Hannover, aber in einem Punkt lesen sie sie anders als der SPD-Landtagsabgeordnete Gerd Will: Dessen Aussagen zur umstrittenen Nordhorner Nordumgehung seien ‚regionales sozialdemokratisches Wunschdenken‘, das sich aus dem Koalitionsvertrag nicht ableiten lasse. Die Grünen sind sicher: Die Umgehung kommt nicht.“

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie wird sich die neue Landesregierung im Hinblick auf diese Straßenbaumaßnahme beim Bund positionieren?
2. Können sich die Stadt Nordhorn und der Landkreis Graftschaft Bentheim auch weiterhin auf die Zusagen und die Unterstützung des Landes bei dieser wichtigen Infrastrukturinvestition verlassen?
3. Wann rechnet die Landesregierung mit dem Baubeginn?

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Die Nordostumgehung Nordhorn im Zuge der Bundesstraßen 403 und 213 (NOU) ist im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in den „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Damit hat der Bundesgesetzgeber für die Maßnahme die prioritäre Dringlichkeit festgelegt und den gesetzlichen Auftrag zur Planung des Projektes erteilt.

Der Planfeststellungsbeschluss für die NOU erging am 31. Mai 2011. Der Beschluss wurde vor dem Niedersächsischen Oberverwaltungsgericht (OVG) beklagt. Das OVG hat die erhobenen Klagen abgewiesen, abgesehen von der Standortauswahl für eine Kompensationsmaßnahme. Der Planfeststellungsbeschluss ist seit dem 29. Januar 2013 bestandskräftig. Zum vollständigen Abschluss der planungsrechtlichen Absicherung erfolgt noch die Umplanung einer landschaftspflege-reichen Kompensationsmaßnahme. Dies hindert jedoch nicht die Umsetzung des Straßenbauvorhabens.

Mit dem Bau kann begonnen werden, wenn die Finanzierung der Maßnahme gesichert ist. Als Straßenbaulastträger für die Bundesfernstraßen obliegt es dem Bund, die erforderlichen Gelder bereitzustellen. Der Bund hat hier jedoch eine Finanzierungslücke. Das vom Bund für Niedersachsen vorgesehene Bundesfernstraßenbudget ist zu gering, um alle baureifen Maßnahmen zu finanzieren.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen. Die Landesregierung wird den Bundesauftrag zur Realisierung der Maßnahme im Rahmen der gegebenen finanziellen Randbedingungen umsetzen.

Zu 2:

Ja.

Zu 3:

Der Baubeginn kann erfolgen, wenn der Bund zusätzliche Finanzmittel bereitstellt. Angaben dazu liegen dem Land derzeit nicht vor. Ein konkreter Termin für den Baubeginn kann deshalb nicht benannt werden.

28. Abgeordneter Jörg Hillmer (CDU)

Welche Straßenbauprojekte hält die Landesregierung im Landkreis Uelzen für wichtig?

Im Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90/Die Grünen vom 18. Februar 2013 legen sich die Koalitionäre darauf fest, die von Niedersachsen eingereichten Anmeldungen für den Bundesverkehrswegeplan 2015 bis 2030 zu überprüfen und gegebenenfalls einzelne Projekte zu streichen.

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hat darüber hinaus in einer Pressemitteilung vom 25. Februar 2013 angekündigt, sich allein auf die Bestandserhaltung zu beschränken und nicht in neue Straßenbauprojekte zu investieren. In den nächsten Jahren könne kein Spatenstich gesetzt werden, so die verkehrspolitische Sprecherin der Grünen. Zudem sollen laut Pressemitteilung „die 241 Aus- und Neubauten von Bundesstraßen und Autobahnen auf den Prüfstand, die Schwarz-Gelb Ende 2012 für den kommenden Bundesverkehrswegeplan“ angemeldet hatte.

Hiervon wären im Landkreis Uelzen laut aktueller Anmelde-liste für den Bundesverkehrswegeplan zusätzlich zum Ausbau der A 39 auch die Errichtung von drei Ortsumgehungen betroffen: die B 191 für Stöcken (Anmelde-liste Nr. 122) sowie die B 71 für Groß Liedern (Nr. 96) und für Hanstedt II (Nr. 98).

Ich frage die Landesregierung:

1. Wird sich die Landesregierung wie angekündigt auf die Bestandserhaltung von Bundesstraßen beschränken und auf Neubauprojekte verzichten?
2. Hat die Landesregierung vor, die drei genannten Ortsumgehungen im Landkreis Uelzen aus der Anmelde- und Meldeliste für den Bundesverkehrswegeplan herauszunehmen?
3. Kann die Landesregierung bei einer Streichung der Projekte garantieren, dass in den betroffenen Ortschaften ohne Ortsumgehungen das Verkehrsaufkommen dauerhaft unter das bereits bestehende Niveau gesenkt werden kann?

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Die neue Landesregierung sieht es als ihre Aufgabe an, für eine erfolgreiche Wirtschaft und gute Arbeitsplätze nicht nur Innovationen zu fördern und für faire Löhne und Arbeitsbedingungen einzutreten, sondern vor allem auch für eine gute Infrastruktur zu sorgen. Das Engagement für eine gute Verkehrsinfrastruktur erschöpft sich nicht, wie es die Vorgängerregierung getan hat, in einer alleinigen Anmeldung von Verkehrsprojekten zum Bundesverkehrswegeplan jenseits aller realen Möglichkeiten. Stattdessen sind alle Planungs- und Finanzierungsinstrumente für die Verkehrsinfrastruktur so einzusetzen, dass Straßen, Schienenwege und Wasserstraßen für einen wirtschaftlichen Erfolg des Landes maßvoll weiterentwickelt, instand gehalten und betrieben werden. Die niedersächsische Verkehrspolitik ist ausgerichtet auf die strategischen Elemente Erhalt vor Neubau, optimierte Nutzung vorhandener Kapazitäten, Engpassbeseitigung und Stärkung intermodaler Knoten und des Kombinierten Verkehrs.

Soweit noch möglich, soll die laufende Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans auch dazu genutzt werden, einen Schwerpunkt beim Ausbau der Infrastrukturen der umweltverträglichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zu setzen.

Im Übrigen handelt es sich bei dem Kabinettsbeschluss vom 18. Dezember 2012 nicht um einen Beschluss zur formalen Anmeldung niedersächsischer Verkehrsprojekte. Zu diesem Zeitpunkt konnte es sich nur um Abgabe einer Absichtserklärung gegenüber dem Bund handeln. Die tatsächliche Projektauswahl und -anmeldung wird erst zu einem viel späteren Zeitpunkt erfolgen (ca. 2014/2015). Die CDU-Fraktion im niedersächsischen Landtag erweckt derzeit den Eindruck, die vorläufige Meldeliste sei eine von der Landesregierung gesetzte Projektliste. Richtig ist, dass die Liste die nahezu ungefilterten Ergebnisse verschiedener Regionalkonferenzen enthält, die in Gänze keinerlei Aussicht auf Realisierung hat.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Der neue BVWP wird sowohl die Erhaltung als auch Neubaumaßnahmen im Fernstraßennetz ausweisen. Die Landesregierung wird diesen Bundesauftrag im Rahmen der vom Bund selbst zu schaffenden finanziellen Randbedingungen umsetzen.

Zu 2:

Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen. In die Prüfung werden alle Maßnahmen und damit auch die genannten Projekte einbezogen.

Zu 3:

Die Frage suggeriert, dass die Realisierung der Ortsumgehung allein von der Anmeldung zum BVWP abhängig ist. Das ist jedoch nicht der Fall.

29. Abgeordneter Karsten Heineking (CDU)

Steht die rot-grüne Landesregierung zum bundesweiten Feldversuch für Lang-Lkw?

Nach Ansicht von Verkehrsexperten profitieren Verkehrsgewerbe und der Logistiksektor von kostengünstigen und ökologisch wertvollen Ergänzungen des Güterverkehrs wie beispielsweise innovativen Nutzfahrzeugen wie dem Lang-Lkw, die in ihrem Einsatzfeld einen Beitrag zur Effizienzsteigerung im Straßengüterverkehr leisten.

Im Januar 2012 startete der bundesweite Feldversuch zur Erprobung des Potenzials von Lang-Lkw, an welchem sich die CDU-geführte Landesregierung in Niedersachsen von Anfang an beteiligte. SPD und Grüne lehnten den Einsatz von Lang-Lkw zunächst ab. Die SPD unterstützte darüber hinaus eine Klage der Bundesländer Baden-Württemberg und Schleswig-Holstein vor dem Bundesverfassungsgericht.

Anlässlich der Jahresversammlung des Gesamtverbandes Verkehrsgewerbe Niedersachsen in Soltau sprach sich der SPD-Landesvorsitzende Stephan Weil im November 2012 entgegen vorherigen Aussagen dafür aus, dass „der Feldversuch (...) weiter ergebnisoffen durchgeführt werden“ solle (DVZ, 20. November 2012). Nach der Landtagswahl im Januar 2013 haben sowohl das niedersächsische Verkehrsgewerbe als auch der Niedersächsische Industrie- und Handelskammertag die neue Landesregierung dazu aufgefordert, am Feldversuch festzuhalten.

Auch das niedersächsische Nachbarland Bremen öffnet sich derzeit durch die Freigabe einzelner Autobahnstrecken dem Einsatz von Lang-Lkw.

Ich frage die Landesregierung:

1. Steht die neue Landesregierung zu den von Herrn Weil im Wahlkampf getätigten Aussagen, den bundesweiten Feldversuch zur Erprobung des Potenzials von Lang-Lkw fortführen zu wollen?
2. Wird die neue Landesregierung andere SPD-geführte Bundesländer, die bisher nicht am Feldversuch teilnehmen (z. B. Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein) dazu ermutigen, ebenfalls Strecken zu Testzwecken für Lang-Lkw freizugeben?
3. Wie schätzt die Landesregierung das Potenzial von Lang-Lkw für den kombinierten Verkehr ein?

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Die Niedersächsische Landesregierung steht für nachhaltige und bezahlbare Mobilitäts- und Verkehrskonzepte. Alle Verkehrsträger - Straße, Schiene Wasserstraßen und Luftverkehr - sind unter Vernetzungsgesichtspunkten bei Ausbauprojekten zu planen und zu realisieren. Dabei ist der Verkehr verstärkt auf umweltfreundlichere Verkehrsträger zu verlagern und ein Modal Split zwischen den Verkehrssystemen zu entwickeln.

Obwohl die Landesregierung dem im Januar 2012 gestarteten Feldversuch kritisch gegenüber steht, soll dieser auch in Niedersachsen ergebnisoffen weitergeführt werden. Das derzeit freigegebene und genehmigte Streckennetz wird zukünftig nicht erweitert.

Der Feldversuch wird von verschiedenen Forschungseinrichtungen unter Koordinierung der Bundesanstalt für Straßenwesen wissenschaftlich begleitet. Sobald hier Ergebnisse vorliegen, wird die Landesregierung diese insbesondere hinsichtlich möglicher Verlagerungseffekte zu Lasten des Güterverkehrs auf der Schiene kritisch auswerten.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Es wird auf die einleitenden Ausführungen verwiesen.

Zu 2:

Nein.

Zu 3:

Im Rahmen der wissenschaftlichen Begleitung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen werden neben möglichen Verlagerungseffekten von der Schiene auf die Straße auch intermodale Verkehre zwischen Lang-LKW und kombiniertem Verkehr untersucht. Eine seriöse Bewertung möglicher Ef-

fekte vom Lang-LKW auf den kombinierten Verkehr ist nach Auffassung der Landesregierung erst nach Vorliegen der Ergebnisse aus dem Modellversuch möglich.

30. Abgeordnete Sylvia Bruns (FDP)

Wohnungsbau in Niedersachsen

Der Wohnungsbau ist bundesweit in aller Munde. So titelte beispielsweise das *Hamburger Abendblatt* am 1. März 2013 „Wohnungsbau soll jetzt zur Chefsache werden“, und die *Frankfurter Rundschau* stellte am 28. Februar fest, dass es „zu wenige und zu teure Wohnungen“ gibt.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie groß war in Niedersachsen die Gesamtförderung für den öffentlichen Wohnungsbau im Jahr 2012, und wie verteilen sich Gelder nach Bundes- und Landesmitteln?
2. Wie viele Baugenehmigungen gab es 2012 für den öffentlichen Wohnungsbau in Niedersachsen?
3. Wie groß war im Jahr 2012 das private Investitionsvolumen im Bereich des Wohnungsbaus, und wie viele Baugenehmigungen gab es in diesem Bereich?

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Soziales, Frauen, Familie, Gesundheit und Integration

Die Lage auf dem Wohnungsmarkt in Niedersachsen ist regional sehr unterschiedlich. Während es in Regionen mit abnehmender Bevölkerungszahl teilweise Wohnungsüberhänge und Leerstände gibt, ist in städtischen Ballungsgebieten eine verstärkte Nachfrage nach Wohnungen insbesondere für Haushalte mit kleinen und mittleren Einkommen zu verzeichnen.

Die soziale Wohnraumförderung nach dem Niedersächsischen Wohnraumfördergesetz (NWofG) ist an den aktuellen Bedarfen des Wohnungsmarkts in Niedersachsen ausgerichtet. Zielgruppe der Förderung sind Haushalte, die sich am Markt nicht angemessen mit Wohnraum versorgen können. Dazu gehören insbesondere Haushalte mit Kindern, Menschen mit Behinderung sowie ältere Menschen, die über kleine bis mittlere Einkommen verfügen.

Im Mietwohnungsbereich wurde vorrangig die Schaffung von Mietwohnungen für ältere Menschen, Menschen mit Behinderung sowie in Fördergebieten unterstützt. Im Dezember 2012 ist als neuer Förderschwerpunkt die Schaffung von allgemeinem Mietwohnraum in Gebieten mit hoher Wohnungsnachfrage hinzugekommen. Die Förderung energetischer Modernisierung und energiesparender Bauweise bildet für Mietwohnungen und selbstgenutztes Eigentum einen weiteren Schwerpunkt.

Es wird unterstellt, dass sich die Fragen 1. und 2. auf die soziale Wohnraumförderung beziehen sollen. Zu den Fragen 2. und 3. sind die statistischen Angaben beim Landesamt für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen (LSKN) abgefragt worden. Das LSKN weist darauf hin, dass es sich bei den zur Verfügung gestellten Daten der Baugenehmigungen um vorläufige Zahlen handelt. Das amtliche Ergebnis der Baugenehmigungs- sowie Baufertigstellungsstatistik wird voraussichtlich im Mai 2013 veröffentlicht.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Das Gesamfördereergebnis der Wohnraumförderung im Jahr 2012 weist insgesamt 1 550 Wohnungen mit einem Fördervolumen von insgesamt 42,8 Millionen Euro aus. Davon entfallen auf die soziale Wohnraumförderung 29,6 Millionen Euro mit 542 Eigentumsmaßnahmen und 340 Mietwohnungen sowie auf das Programm „Energieeffizienzdarlehen Niedersachsen“ 13,2 Millionen Euro mit 164 Eigentumsmaßnahmen und 504 Mietwohnungen. Es sind mithin insgesamt 706 Eigentumsmaßnahmen und 844 Mietwohnungen gefördert worden.

Aufgrund der Entscheidung der alten Landesregierung sind seit dem Jahr 2007 nur die Kompensationsmittel des Bundes für die soziale Wohnraumförderung eingesetzt worden. Insofern sind zur Förderung des sozialen Wohnungsbaus im Jahr 2012 ausschließlich Kompensationsmittel des

Bundes eingesetzt worden. Zukünftig sollen die jährlichen Kompensationszahlungen des Bundes sowie ergänzend dazu bereitgestellte Landesmittel im Wohnraumförderfonds eine bedarfsgerechte Förderung des sozialen Wohnungsbaus sichern.

Zu 2:

Das LSKN hat darauf hingewiesen, dass Baugenehmigungszahlen für den öffentlich geförderten Wohnungsbau nicht gesondert erfasst werden.

Gesondert ausgewiesen werden die auf öffentliche Bauherren entfallenden Baugenehmigungen.

Als öffentliche Bauherren gelten Kommunen, Bund, Land und kommunale Wohnungsunternehmen, bei denen Kommune, Bund oder Land mit mehr als 50 % Nennkapital oder Stimmrecht beteiligt sind.

Öffentliche Bauherren haben im Jahr 2012 Baugenehmigungen für 318 Wohnungen erhalten.

Zu 3:

Zur Frage des Investitionsvolumens und der Zahl der Baugenehmigungen weist die Baugenehmigungsstatistik folgende vorläufige Zahlen aus:

Baugenehmigungen in Wohngebäuden	26 409 Wohneinheiten,
dafür veranschlagte Kosten	3,673 Milliarden Euro.

31. Abgeordneter Christian Grascha (FDP)

Gewerbesteuerlast der Hannoverschen Beteiligungsgesellschaft

Durch verschiedene Äußerungen hat der Ministerpräsident und frühere Oberbürgermeister von Hannover, Stephan Weil, erkennen lassen, dass ein Verbleib des Geschäftssitzes der Hannoverschen Beteiligungsgesellschaft (HanBG) in Groß Berßen zur Disposition steht.

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Kommune soll künftig von den Gewerbesteuereinnahmen der HanBG profitieren?
2. Eine Verlagerung des Geschäftssitzes der HanBG in eine andere Kommune zieht mit hoher Wahrscheinlichkeit eine höhere Gewerbesteuerlast nach sich. Wie ist diese Mehrbelastung für den Landeshaushalt zu rechtfertigen?
3. Inwiefern hält es die Landesregierung für sinnvoll, den Kommunen einen einheitlichen Gewerbesteuersatz vorzuschreiben, um die Möglichkeit des Standortwettbewerbs mit der Gewerbesteuer, wie Groß Berßen ihn nutzt, zu unterbinden?

Antwort des Niedersächsischen Finanzministeriums

Der Fragesteller verkennt die rechtliche Situation. Gewerbesteuer ist am Ort der Geschäftsleitung zu zahlen. Raum für Betrachtungen, welche Kommune profitieren sollte, gibt es dabei nicht. Im konkreten Fall ist wie bei jedem anderen Gewerbebetrieb jeweils zu prüfen, ob die Geschäftsleitung tatsächlich dort erfolgt, wo sich der Firmensitz befindet. Diese Prüfung wird die Landesregierung hinsichtlich der Hannoverschen Beteiligungsgesellschaft vornehmen und dabei beabsichtigte Veränderungen im Portfolio der Gesellschaft würdigen.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Anfrage im Namen der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Siehe Vorbemerkung.

Zu 2:

Wie in der Vorbemerkung dargelegt, ist die Gewerbesteuer am Ort der Geschäftsleitung zu zahlen. Solange die Prüfung anhält, also nicht klar ist, ob und, wenn ja, wohin der Sitz der Hannoverschen Beteiligungsgesellschaft zu verlagern wäre, kann diese Frage nicht beantwortet werden. Im Übr-

gen trägt die HanBG die Gewerbesteuer aus dem Ergebnis ihrer Geschäftstätigkeit, aus diesem Grund ist der Landeshaushalt nur mittelbar belastet.

Zu 3:

Nach Art. 106 Abs. 6 GG haben die Kommunen das Recht, die Hebesätze der Grund- und Gewerbesteuer festzusetzen. Ein landesweit vorgeschriebener, einheitlicher Gewerbesteuersatz würde diesem verfassungsrechtlich gewährten Recht entgegenstehen.

32. Abgeordnete Gabriela König (FDP)

Werden Verkehrszeichen neuerdings in Niedersachsen willkürlich abgebaut?

Verkehrszeichen sind wichtige Bestandteile der Straßenverkehrsordnung in Deutschland. Gefahren-, Vorschrift-, Richt- und letztlich auch Zusatzzeichen weisen auf Gefahren hin, erleichtern den Straßenverkehr und dienen der Orientierung. Damit dies problemlos erfolgen kann, sollten sie sichtbar, schnell erfassbar und verständlich sein.

Der Hinweis auf Radarkontrollen durch feste Verkehrszeichen ist im In- und Ausland durch leicht verständliche Zusatzzeichen oder Piktogramme bekannt. Diese Hinweise können als freundliche Erinnerung an das eigene Fahrverhalten und als Akt der Fairness gewertet werden.

Eine der ersten Amtshandlungen des neuen niedersächsischen Verkehrsministers war es, die sogenannten Blitzerschilder an der Bundesautobahn A 2, zwischen Hannover und der Landegrenze zu Sachsen-Anhalt, abzuschaffen. Grundlage dieser Entscheidung ist, laut *Hannoversche Allgemeine Zeitung* vom 23. Februar 2013, dass der Verkehrsminister Olaf Lies diese Schilder nicht mag.

Ich frage die Landesregierung:

1. Werden sämtliche Hinweisschilder „Radarkontrolle“ in Niedersachsen demnächst verboten?
2. Welche Verkehrszeichen sind darüber hinaus durch die Maßgabe „Verkehrsminister Olaf Lies mag diese Schilder nicht“ in ihrer Existenz bedroht?
3. Beabsichtigt die Landesregierung eine Bundesratsinitiative, die das bundesweite Verbot von Hinweisschildern auf mögliche oder tatsächliche Radarkontrollen beinhaltet?

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Die Anordnung von Verkehrszeichen erfolgt aus sachlichen Gründen nach den Regelungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) und den entsprechenden Verwaltungsvorschriften der StVO. In den §§ 39 bis 45 StVO sind die grundsätzlichen Anordnungsvoraussetzungen für Verkehrszeichen geregelt. Die möglichen Verkehrszeichen, die dabei angeordnet werden dürfen, sind im sogenannten Verkehrszeichenkatalog vom Bundesgesetzgeber veröffentlicht. Abweichungen von diesen Verkehrszeichen bedürften einer Ausnahmegenehmigung, die vom Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr als oberster Verkehrsbehörde in bestimmten Einzelfällen erteilt werden kann.

Die bisher vor den Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen an der Bundesautobahnen A 2 und A 1 angebrachten Zusatzzeichen „Radarkontrolle“ sind nicht im Verkehrszeichenkatalog enthalten. Die Aufstellung erfolgte daher im Rahmen einer Ausnahmegenehmigung des MW. Ziel dieser Ausnahmegenehmigung war es, das eventuelle plötzliche Bremsen beim Erkennen der Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen zu verhindern. Konkrete Beobachtungen während der vergangenen Monate haben jedoch ergeben, dass sich durch diese Zusatzzeichen das abrupte Bremsverhalten nicht maßgeblich verändert hat. Die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer haben aufgrund der Zusatzzeichen dann nicht an Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen gebremst, sondern einige hundert Meter davor.

Das angestrebte Ziel einer Verstetigung des Verkehrsflusses und damit einer Erhöhung der Verkehrssicherheit konnte nicht beobachtet werden. Daher wurden die Ausnahmegenehmigung widerrufen und die Schilder abmontiert. Dies auch vor dem Hintergrund der am 1. April 2013 in Kraft tretenden neuen StVO, die ein besonderes Augenmerk auf den Abbau des sogenannten „Schilderwaldes“ legt. Mithin ist die Sinnhaftigkeit jedes einzelnen Schildes besonders zu überprüfen.

Im Rahmen eines umfassenden Gutachtens soll die Geschwindigkeitsüberwachung im Zusammenhang mit den automatischen Verkehrsbeeinflussungsanlagen evaluiert werden. In diesem Zusammenhang wird auch die Frage der Wirksamkeit des in Rede stehenden Zusatzzeichens noch einmal näher geprüft. Es wird dabei der Zeitraum, in dem diese Zeichen aufgestellt waren, mit dem jetzigen Zeitabschnitt verglichen.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Das Aufstellen von Verkehrszeichen - auch eines eventuellen Zusatzzeichens „Radarkontrolle“ - folgt den vorgenannten Grundsätzen. Es ist jeweils im Einzelfall zu prüfen, ob die Anordnung eines Verkehrszeichens erforderlich ist. Daher kann keine pauschale Aussage hierzu getroffen werden.

Zu 2:

Siehe zu 1.

Zu 3:

Nein.

33. Abgeordneter Dr. Marco Genthe (FDP)

Auf welcher Grundlage werden in Niedersachsen Disziplinarverfahren eingeleitet und anschließend eingestellt?

Ein Disziplinarverfahren hat die Aufgabe, mögliche Dienstvergehen von Beamtinnen und Beamten zu prüfen. Wenn Tatsachen bekannt werden, die den Verdacht eines Dienstvergehens rechtfertigen, hat die Disziplinarbehörde die Pflicht, ein Disziplinarverfahren einzuleiten. Sofern eine schuldhaftige Pflichtverletzung vorliegt, gibt es Maßregelungen, die mahnen und vorbeugen sollen, um das Ansehen des Berufsbeamtentums zu schützen. Das Disziplinarverfahren gegen den Amtsleiter des Geschäftsbereichs Bad Gandersheim der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr hat sich medial breit niedergeschlagen, weil ein von ihm verfasstes Schreiben öffentlich bekannt geworden ist. In der *Hannoversche Allgemeine Zeitung*, Ausgabe vom Samstag, den 23. Februar 2013, heißt es hierzu: „Lies hat am Freitag ein Zeichen gesetzt: Das von Bode eingeleitete Disziplinarverfahren gegen einen Beamten, der in diesem Streit Dinge öffentlich gemacht haben soll, wird eingestellt.“

Ich frage die Landesregierung:

1. Würde aus Sicht der Landesregierung bereits die heimliche Weiterleitung von internen, aber auch streng vertraulichen Behördenvorgängen aus Ministerien oder nachgelagerten Landesbehörden an Dritte, z. B. Interessenverbände, Medien oder Privatpersonen, zureichende Anhaltspunkte darstellen, um den Verdacht eines Dienstvergehens bzw. die Einleitung eines Disziplinarverfahren zu rechtfertigen?
2. Hat es im Verfahren gegen Amtsleiter Udo O. eine ordnungsgemäße und umfassende Prüfung über den Verdacht eines möglichen Dienstvergehens gegeben?
3. Ist das Disziplinarverfahren gegen Amtsleiter Udo O. ordnungsgemäß zum Abschluss gebracht oder vorzeitig, drei Tage nach der Regierungsübernahme, eingestellt worden?

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Ein Disziplinarverfahren wird nach § 18 Abs. 1 Niedersächsisches Disziplinargesetz (NDiszG) eingeleitet, wenn zureichende tatsächliche Anhaltspunkte vorliegen, die den Verdacht eines Dienstvergehens rechtfertigen. Die Einleitung steht somit am Anfang des Verfahrens. Zur Aufklärung des Sachverhalts sind im weiteren Verlauf alle belastenden und entlastenden Umstände zu ermitteln und die erforderlichen Beweise zu erheben. Außerdem ist der Beamtin oder dem Beamten Gelegenheit zu geben, sich zum Sachverhalt zu äußern und entlastende Aspekte vorzutragen. Erst danach ist zu entscheiden, ob ein Dienstvergehen zweifelsfrei erwiesen ist, eine Disziplinarmaßnahme gerechtfertigt ist oder das Verfahren ggf. einzustellen ist. Es ist daher nicht ungewöhnlich, wenn ein zuvor eingeleitetes Disziplinarverfahren mit einer Einstellung des Verfahrens beendet wird.

Über Einzelheiten des in der Anfrage genannten Disziplinarverfahrens können aufgrund des Schutzes des Persönlichkeitsrechts des Beamten keine Angaben gemacht werden.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Die Weitergabe von dienstlichen oder streng vertraulichen Angelegenheiten an außerhalb der Dienststelle oder der jeweiligen Verwaltung stehende Personen begründet grundsätzlich den Verdacht eines Dienstvergehens und rechtfertigt die Einleitung eines Disziplinarverfahrens. Für die Frage, ob tatsächlich ein Dienstvergehen vorliegt, ist zu prüfen, ob es sich bei den weitergegebenen Daten tatsächlich im Einzelnen um Informationen handelt, die unter die Verschwiegenheitspflicht fallen. Die Weitergabe von Informationen an Dritte muss zweifelsfrei erwiesen sein, d. h. es müssen konkrete Beweise dafür vorliegen, dass eine Beamtin oder ein Beamter diese Informationen weitergegeben hat.

Zu 2 und 3.

Es wird auf die Vorbemerkungen verwiesen. Zusammenfassend ist festzustellen, dass alle in 2012 eingeleiteten Disziplinarverfahren ordnungsgemäß und umfassend geprüft wurden, insbesondere wurden alle Erkenntnisse ausgewertet und im Rahmen einer angemessenen Verfahrensdauer einer abschließenden Entscheidung zugeführt.

34. Abgeordnete Dr. Gero Hocker und Dr. Stefan Birkner (FDP)

Verletzungen von Tieren durch Windkraftanlagen

In den vergangenen Monaten erschienen verschiedene Medienartikel, in denen über die Gefahren für Vögel, Insekten und Fledermäuse durch Windkraftanlagen berichtet wurde. Ein Auslöser war eine Studie des Michael-Otto-Instituts in Bergenhusen/Schleswig-Holstein, welche die Auswirkungen des Repowering von Windkraftanlagen auf Vögel und Fledermäuse untersuchte.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung, wie viele Vögel, Insekten und Fledermäuse in Niedersachsen durch Windräder verletzt wurden oder ums Leben kamen (wenn möglich, bitte aufschlüsseln)?
2. Welche Maßnahmen plant die Landesregierung zum Schutz der Tiere?
3. Umweltschützer fordern, Windräder in Zeiten, in denen die Fledermäuse besonders verstärkt auf die Jagd gehen, abzuschalten. Um wie viele Stunden Abschaltung würde es sich dabei handeln, was würde die Abschaltung kosten und hätte eine solche Abschaltung Einfluss auf die Versorgungssicherheit des Landes, wenn ja, in welchem Maße?

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz

Die in der Anfrage angesprochenen Medienartikel, in denen über die Gefahren für Vögel, Fledermäuse und Insekten durch Windkraftanlagen berichtet wurde, sind der Landesregierung bekannt. Gleiches gilt für die Studie des Michael-Otto-Instituts aus dem Jahr 2006, welche die Auswirkungen des Repowering von Windkraftanlagen auf Vögel und Fledermäuse untersuchte.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Kleine Anfrage namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Es ist allgemein bekannt, dass sowohl Vogel- und Fledermausarten als auch Insektenarten durch Windkraftanlagen verletzt werden und auch zu Tode kommen können. Für Niedersachsen liegen jedoch keine absoluten Zahlen zu Tierverlusten durch Windkraftanlagen vor. Dies ist insbesondere dadurch begründet, dass das Auffinden von Kollisionsoffern an Windkraftanlagen technisch schwierig ist und Kadaver schnell auf natürlichem Wege beseitigt werden (beispielsweise durch Aasfresser). Allerdings wird zu dieser Thematik von der Staatlichen Vogelschutzwarte Brandenburg eine bundesweite Datei sowohl für Vogel- als auch für Fledermausarten geführt. Diese Datei gibt den aktuellen Stand an Kollisionsoffern an Windenergieanlagen für 14 Bundesländer bei Vogel-

ten und dreizehn Bundesländer bei Fledermausarten wieder. In beiden Dateien sind auch Angaben aus Niedersachsen zu finden. Die Auswertung dieser Dateien ergibt für Niedersachsen folgendes Bild:

1. Es sind insgesamt 214 an Windenergieanlagen getötete Fledermäuse verzeichnet. Die am häufigsten betroffenen Arten sind in absteigender Reihenfolge: Großer Abendsegler, Rauhaut-, Zwerg-, Breitflügel-, Zweifarb-, Mückenfledermaus, Kleinabendsegler, Teich- und Mopsfledermaus.
2. In der Schlagopferdatei finden sich für Niedersachsen insgesamt 234 getötete Vögel, die auf 48 Arten entfallen. Zu den häufigsten Kollisionsopfern zählen Stockente (n=34), Lachmöwe (n=29), Mäusebussard (n=23) und Rotmilan (n=16).

Die von der Staatlichen Vogelschutzwarte Brandenburg geführten Dateien enthalten in hohem Maße Zufallsfunde. Als sicher kann deshalb gelten, dass beide Datenbanken nur einen Bruchteil der tatsächlich an Windenergieanlagen verunglückten Tiere widerspiegeln. Aus den Fundzahlen allein sind deshalb auch keine zuverlässigen Hochrechnungen über die Zahl jährlicher Verluste einzelner Arten ableitbar.

Im Vergleich dazu sind in den Streckenergebnissen für das Jagdjahr 2011/2012 beim Federwild zum Beispiel als Fallwild 1 929 Stockenten, 23 Lachmöwen, 366 Mäusebussarde und 3 Rotmilane ausgewiesen. Das im Straßen- und Schienenverkehr verendete Schalwild beläuft sich im Berichtsjahr 2011/2012 auf mehr als 28 000 Tiere.

Über mögliche Verluste von Insekten durch Windkraftanlagen ist wenig bekannt, da zu dieser Thematik bislang kaum Studien durchgeführt wurden.

Zu 2:

Die Landesregierung plant einen natur- und artenschutzverträglichen Ausbau der Windenergie und prüft in diesem Zusammenhang auch Maßnahmen zum Schutz der betroffenen Tiere.

Zu 3:

Zu Kollisionen von Fledermäusen mit Windkraftanlagen liegen für Deutschland bereits mehrere Studien beziehungsweise Untersuchungen vor. Diesen zufolge variiert das Kollisionsrisiko zwischen unterschiedlichen Standorten mitunter sehr stark. In Einzelfällen, bei denen ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko für eine Tierart besteht, können Maßnahmen zur Kollisionsverminderung wie temporäre Abschaltungen artenschutzrechtlich erforderlich sein.

Gemäß einer im Auftrage des Bundesumweltministeriums erstellten umfassenden Studie der Leibniz-Universität Hannover und der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg von Dezember 2010 besteht ein erhöhtes Kollisionsrisiko von Fledermäusen an Windenergieanlagen lediglich bei recht spezifischen Witterungsbedingungen. So ist eine hohe Fledermausaktivität nur bei geringen Windgeschwindigkeiten beobachtbar und nimmt mit wachsender Windgeschwindigkeit rasch ab. Ferner hängt die Aktivität und damit das Kollisionsrisiko in hohem Maße von Monat und Nachtzeit ab und geht bereits bei geringen Niederschlägen stark zurück.

Auf Basis dieser wissenschaftlichen ermittelten Einflussgrößen lassen sich relativ einfache Algorithmen bilden, die für Situationen hoher zu erwartender Fledermausaktivität gezielte temporäre Abschaltungen von Windkraftanlagen ermöglichen und das Kollisionsrisiko damit auf ein sehr geringes Maß begrenzen. Gemäß der genannten Studie wurden für beispielhafte Anlagen maximale Windertragsverluste von rund 1,1 bis rund 1,5 % ermittelt. Im Durchschnitt lagen die Einbußen im Bereich 0,3 bis 0,8 %.

Entsprechend bewegen sich die relativen finanziellen Ertragseinbußen auf moderatem Niveau. Deren absolute Höhe kann nur im Einzelfall, bei Kenntnis der jeweils für eine Anlage gültigen Förderbedingungen nach EEG, insbesondere der Vergütungssätze, bestimmt werden.

Bei der Bewertung der Kostenaspekte ist auch darauf zu verweisen, dass bei allen Energieerzeugungsformen, insbesondere bei Nutzung der Atomkraft und der fossilen Energieträger, auch externe Kosten unberücksichtigt blieben. Im Vergleich zu diesen Kosten sind externe Kostenausweisungen bei den Erneuerbaren Energien eher gering einzustufen.

Angesichts der moderaten Windertragseinbußen, der vergleichsweise guten Prognostizierbarkeit temporärer Abschaltungen sowie der geringen Zahl betroffener Anlagen ist nicht davon auszugehen, dass derartige Abschaltungen eine Verschlechterung der Versorgungssicherheit bewirken können.

35. Abgeordneter Jan-Christoph Oetjen (FDP)

Schließung der Skihalle Snow Dome in Bispingen

Die Skihalle Snow Dome in Bispingen hat kürzlich die Schließung für Ende März aus wirtschaftlichen Gründen angekündigt. Die Investition erfolgte auch maßgeblich unter Einsatz von Landesmitteln. Zudem fanden kürzlich Gespräche zwischen dem Wirtschaftsministerium und der Geschäftsführung statt.

Ich frage die Landesregierung:

1. Welches sind die konkreten Ergebnisse der Gespräche?
2. Inwiefern wird sich die Landesregierung für den Weiterbetrieb der Skihalle in Bispingen einsetzen, und welche Maßnahmen hält sie für geeignet bzw. wird sie anwenden?
3. Inwiefern stellt die Belastung durch hohe Kosten für die EEG-Umlage einen maßgeblichen Faktor für die Unwirtschaftlichkeit des Betriebs dar?

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Die Errichtung des Snow Dome in Bispingen ist im Rahmen einer einzelbetrieblichen Förderung bei förderfähigen Ausgaben in Höhe von 26,2 Millionen Euro mit einem Zuschuss in Höhe von 3,335 Millionen Euro aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ gefördert worden. Der Snow Dome nahm am 21. Oktober 2006 seinen Betrieb auf. Der Zweckbindungszeitraum der Förderung endete mit Ablauf des 31. Mai 2012. Die Snow Dome Sölden in Bispingen GmbH hat unter Hinweis auf eine erforderlich gewordene Sanierung der technischen Anlagen die Einstellung der Geschäftstätigkeit zum 31. März 2013 erklärt und mit dem Betriebsrat einvernehmlich einen Interessenausgleich und Sozialplan für die Beschäftigten vereinbart.

Auf Einladung der Staatssekretärin hat am 28. Februar 2013 ein Gespräch zwischen Geschäftsführung und Betriebsratsvorsitzenden des Snow Dome, einem Vertreter der Investorengesellschaft Bergbahnen Sölden GmbH, sowie Vertretern der Gemeinde Bispingen und des Heidekreises stattgefunden.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Der Vertreter der Investoren und der Geschäftsführer haben erläutert, dass über die Zukunft des Snow Dome noch keine abschließende Entscheidung getroffen worden sei. Der hohe Verschleiß durch den ganzjährigen Betrieb der technischen Anlagen mache eine grundlegende Sanierung erforderlich. Gleichzeitig konnte im bisherigen Betriebszeitraum kein Gewinn erzielt werden.

Das Unternehmen hat zugesagt, kurzfristig den technischen Sanierungsbedarf der Anlage festzustellen. Je nach Größenordnung der zu tätigenen Investitionen wird dann vom Betreiber entschieden, ob überhaupt eine Wiedereröffnung im Herbst 2013 wirtschaftlich sinnvoll sein kann. Ergänzend bat das Unternehmen um Unterstützung bei einem gegebenenfalls in Betracht kommenden neuen Energiekonzept mit eigenen Energiequellen sowie bei der touristischen Vermarktung der Einrichtung durch das Land. Die grundsätzliche Bereitschaft, das Unternehmen auf diesem Weg zu unterstützen, hat das Wirtschaftsministerium in Aussicht gestellt. Es wurde verabredet, sich erneut zu treffen, sobald das angekündigte Sanierungskonzept vorliegt.

Zu 2:

Die Landesregierung hat ein hohes Interesse, das touristische Angebot des Snow Dome für die Tourismusregion Lüneburger Heide zu erhalten. Ein möglicher Ansatz könnte die Unterstützung bei der Erarbeitung eines neuen Energiekonzeptes sein. Eine konkrete Bewertung ist ohne genaue

Kenntnis der derzeitigen Energiekosten und möglicher Lösungsansätze zur Verbesserung der Energieeffizienz des Betriebes noch nicht möglich.

Zu 3:

Es lässt sich keine Einschätzung abgegeben, welchen Einfluss das Gesetz für den Vorrang Erneuerbarer Energien (EEG) für den Betrieb hat. Das Unternehmen hat dazu bisher durchaus widersprüchliche Aussagen getroffen. Der Geschäftsführer hat gegenüber der Presse vor der Betriebseinstellung erklärt, dass der Betrieb weniger Energiekosten verursacht als der Betrieb eines Hallenbades. Der Sprecher der Investoren wird in der Presse mit der Aussage zitiert, dass maßgeblich die hohen Energiekosten einen wirtschaftlichen Betrieb der Anlage verhindern.

Der erhebliche Anstieg der Befreiungen von der Zahlung der EEG-Umlage aufgrund der besonderen Ausgleichsregelungen nach § 40ff. EEG erhöht allerdings ohne Frage den Betrag, den neben den privaten Stromkunden vor allem auch nicht privilegierte mittelständische Unternehmen zu bezahlen haben. Da der Snow Dome nicht zu den von der Umlage befreiten Unternehmen zählt, hat auch dieser Betrieb entsprechende Mehrkosten zu tragen.

36. Abgeordneter Björn Försterling (FDP)

Sitzenbleiben abschaffen - oder doch nicht?

Anlässlich der Ausgabe der Halbjahreszeugnisse haben die Schulpolitikerinnen von SPD und Grünen am Rande der Koalitionsverhandlungen geäußert, das Sitzenbleiben abschaffen zu wollen. Die Koalitionsvereinbarung von SPD und Grünen sieht entsprechend vor, dass „Sitzenbleiben und Abschulung durch individuelle Förderung überflüssig“ gemacht werden solle. Während der darauf folgenden Diskussion äußerte sich Kultusministerin Heiligenstadt jedoch zurückhaltend zu den eigenen Plänen und erklärte, dass das Thema nunmehr doch nicht vorrangig behandelt werde.

Ich frage die Landesregierung:

1. Plant die Landesregierung das Abschaffen des Sitzenbleibens? Falls ja, zu welchem Schuljahr?
2. Wie soll die versprochene individuelle Förderung der Schülerinnen und Schüler ausgestaltet werden und welche Ressourcen sind dafür erforderlich?
3. Soll die Möglichkeit des freiwilligen Wiederholens erhalten bleiben, und werden die Lehrkräfte auch künftig zu diesem Schritt raten dürfen?

Antwort des Niedersächsischen Kultusministeriums

Im Unterschied zur abgewählten Landesregierung mit ihrer „Anordnungs- und Verordnungspolitik von oben“ gestaltet die neue Landesregierung ihre Bildungs- und Schulpolitik im Dialog mit den Menschen vor Ort, um mit ihnen gemeinsam passende Lösungen und damit Akzeptanz zu finden. In diesen Dialog soll auch die Frage einbezogen werden, unter welchen Voraussetzungen in der Schule ein angstfreieres Lernen in einer förderlicheren Lernumgebung möglich ist. Sitzenbleiben und Abschulungen gehören nach Ansicht der Landesregierung nicht dazu. Sie untergraben eher das Selbstwertgefühl und das Selbstvertrauen der Schülerinnen und Schüler und zeigen in vielen Fällen nicht den erhofften Lernerfolg, den sich die Schule durch die Anordnung der Wiederholung eines Schuljahres oder des Schulformwechsels erhofft.

Die Landesregierung hat deshalb die Abschaffung des Sitzenbleibens und der Abschulung als ein perspektivisches Ziel formuliert, das nicht von heute auf morgen umgesetzt werden kann, über das aber mit den zu Beteiligten in einen pädagogischen Dialog eingetreten werden soll. Dieser Dialog wird nicht bei Null anfangen müssen. Die Landesregierung kann bereits auf langjährige Erfahrungen im eigenen Land ebenso wie auf Erfahrungen in anderen Bundesländern zurückgreifen. Nach der geltenden Rechtslage gibt es in Niedersachsen bereits kein Sitzenbleiben mehr z. B. in der Grundschule am Ende des ersten Schuljahrgangs, in der Integrierten Gesamtschule am Ende des fünften bis neunten Schuljahrgangs oder in der Qualifikationsphase der gymnasialen Oberstufe. Natürlich ist auch in den genannten Schuljahren und Schulformen die Wiederholung eines Schuljahres möglich. Sie wird aber nicht durch Entscheidung einer Klassenkonferenz angeordnet,

sondern ist das Ergebnis einer ausführlichen Beratung mit den betroffenen Schülerinnen und Schülern sowie ihren Erziehungsberechtigten.

In anderen Ländern, so z. B. in Hamburg oder in Baden-Württemberg, wird inzwischen ebenfalls in bestimmten Schuljahrgängen und Schulformen auf das Sitzenbleiben verzichtet, in Hamburg im Übrigen auch an den Gymnasien. Die Landesregierung wird sich die Schulbedingungen in diesen Ländern sehr genau ansehen.

Bereits vor einigen Jahren, nämlich in der 47. Plenarsitzung am 25. September 2009, ist anlässlich der Veröffentlichung der Bertelsmann-Studie „Klassenwiederholungen - teuer und unwirksam“ über das Sitzenbleiben ausführlich debattiert worden. Wenngleich einzelne Aussagen in der Studie die Verhältnisse in Niedersachsen nicht genau abbilden, so werden mit der Studie doch die richtigen Problembereiche benannt, die hier zur Diskussion stehen. Dazu gehört u. A. eine genauere Untersuchung des tatsächlichen individuellen Lerneffekts im Falle der Wiederholung oder des Schulwechsels. Dazu gehört u. A. auch eine Überprüfung der für Wiederholungen vorgehaltenen Ressourcen dahingehend, ob sie nicht besser in eine frühzeitige systematische Förderung für Schülerinnen und Schüler, die den Anschluss zu verlieren drohen, investiert werden können, etwa in Gestalt von Intensivierungs- und Differenzierungsstunden, von Förderstunden und Hausaufgabenunterstützung oder von zusätzlich bereitgestellten Lehr- und Lernmaterialien. Im Unterschied zur Vorgängerregierung wird die Landesregierung die Bertelsmann-Studie nicht einfach zur Seite legen, sondern genau auswerten.

Schulischer Unterricht setzt sich zum Ziel, Schülerinnen und Schüler entsprechend ihren Leistungsvoraussetzungen und ihrem Leistungsvermögen zu fördern, mit ihnen fachbezogene Lernfortschritte zu erzielen und sie in ihrer Persönlichkeitsentwicklung zu stärken. Die in Zeugnissen (Notenzeugnissen oder Berichtszeugnissen) festgehaltenen Bewertungen erfolgen unabhängig davon, ob es in der Schulform eine Versetzung oder ein Aufrücken ohne Versetzungsentscheidung am Ende eines Schuljahres gibt. Dies soll auch so bleiben. Als pädagogische Maßnahme soll eine Wiederholung oder ein Schulformwechsel nicht ausgeschlossen sein, wenn dies mit den betroffenen Schülerinnen und Schülern und ihren Eltern ausführlich beraten worden und einsichtig ist. Eine durch Konferenzentscheid angeordnete Wiederholung oder Überweisung an eine Schule einer anderen Schulform muss aus pädagogischer Sicht aber letztlich als ein Versagen der Schule angesehen werden. Damit meine ich nun keineswegs ein Versagen der Lehrkräfte, sondern ein Versagen des Systems Schule, weil Schulen zu wenige Möglichkeiten haben, solche Entscheidungen zu vermeiden. Hierauf will die Landesregierung ihren Blick richten. Die Landesregierung will den Schulen die entsprechenden Möglichkeiten geben, um solche Konferenzentscheidungen überflüssig zu machen.

Unser perspektivisch formuliertes Ziel ist geeignet, den angesprochenen Dialog konstruktiv zu führen. Wann und mit welchen Ergebnissen der Dialog beendet sein wird, ist heute noch nicht absehbar.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die gestellten Fragen im Namen der Landesregierung wie folgt:

Zu 1 und 2: Siehe allgemeine Vorbemerkungen.

Zu 3: Ja.

37. Abgeordneter Björn Försterling (FDP)

Lehramtsausbildung und Lehramtsbesoldung

Die Kultusministerin hat in ihrer Pressemitteilung vom 5. März 2013 grundsätzlich begrüßt, dass in der Ausbildung befindliche Personen für das Lehramt an Gymnasien die Lehrbefähigung für das Gymnasium erreichen können, ohne je ihren Ausbildungsunterricht an einem Gymnasium erteilt zu haben. Auch ist im Koalitionsvertrag von SPD und Grünen die Vereinheitlichung der Lehrerausbildung vorgesehen.

Ich frage die Landesregierung:

1. Plant die Landesregierung eine Angleichung der Lehrämter an Grund- und Hauptschulen, an Realschulen und an Gymnasien hinsichtlich der Besoldung?
2. Beabsichtigt die Landesregierung die Niedersächsische Verordnung über die Arbeitszeit der Beamtinnen und Beamten an öffentlichen Schulen dahin gehend zu ändern, die Arbeitszeit schulformunabhängig festzusetzen?
3. Wann wird die Landesregierung Vorschläge zur Vereinheitlichung der Lehrerausbildung vorlegen?

Antwort des Niedersächsischen Kultusministeriums

Die Presseinformation vom 5. März 2013 bezog sich auf Referendarinnen und Referendare mit dem Lehramt an Gymnasien, die sich bewusst für eine Ausbildung an einer Integrierten Gesamtschule (IGS) entschieden haben. Hier die Ausbildung zu verbessern und zu vereinfachen, war ein richtiger und auch ein notwendiger Schritt.

Die Dauer des Vorbereitungsdienstes stellte die Referendarinnen und Referendare vor unüberwindbare organisatorische Schwierigkeiten, wenn sie den Vorbereitungsdienst an zwei Schulen absolvieren mussten. Dies ist aber auch inhaltlich nicht mehr erforderlich, weil die IGS auch Schülerinnen und Schüler aufnimmt, die von der Grundschule die Empfehlung zum Besuch eines Gymnasiums erhalten haben. Die IGS gestaltet ihren Unterricht dementsprechend, indem sie ab dem 7. Schuljahrgang durch Formen der inneren und äußeren Fachleistungsdifferenzierung in den Kernfächern (Englisch und Mathematik ab 7., hinzukommend Deutsch ab 8. und Naturwissenschaften ab 9. Schuljahrgang) sowie in der zweiten Fremdsprache ab 6. Schuljahrgang für den geeigneten Schülerteil ein fachbezogenes gymnasiales Unterrichtsniveau vorhält, das sich von dem Unterrichtsniveau im Sekundarbereich I des Gymnasiums nicht unterscheidet. Ferner wird die gymnasiale Oberstufe an der IGS nach denselben unterrichtlichen Vorgaben wie am Gymnasium geführt.

Die Maßnahme stellt auch nicht den vom Fragesteller unterstellten Beginn einer „Vereinheitlichung der Lehrerausbildung“ dar. Diese Begrifflichkeit wird der im Koalitionsvertrag zwischen SPD und Grünen geregelten Vereinbarungen nicht gerecht. Die Lehrerausbildung soll vielmehr an die vielfältigen Veränderungen in der Schullandschaft anpassen werden. Es hat sich gezeigt, dass die derzeit geltende Schulformorientierung der Lehrerausbildung nicht mehr zeitgemäß ist und nicht der veränderten Schulwirklichkeit entspricht. Als rechtliche Grundlage für diese Veränderungen wird ein Lehrerbildungsgesetz zu erarbeiten sein, mit dem auch die geltende Schulformorientierung in eine schulstufenbezogene Ausbildung umgewandelt werden soll.

Ob und inwieweit sich nach dem noch zu erarbeitenden Entwurf eines Lehrerbildungsgesetzes Auswirkungen auf die besoldungsrechtliche Zuordnung der Ämter der Lehrkräfte sowie auf die Arbeitszeitregelungen ergeben werden, kann erst im Rahmen der (parlamentarischen) Beratung des Gesetzentwurfs geprüft werden.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich namens der Landesregierung die Fragen im Einzelnen wie folgt:

Zu 1:

Die Angleichung der lehramtsbezogenen Eingangsbesoldung für Lehrkräfte mit der Lehrbefähigung für das Lehramt an Grund- und Hauptschulen sowie das Lehramt an Realschulen ist in der letzten Legislaturperiode von der Vorgängerregierung initiiert und vom Landtag beschlossen worden. Eine weitergehende Angleichung unter Einbeziehung der Lehrkräfte mit der Lehrbefähigung für das Lehramt an Gymnasien plant die neue Landesregierung nicht. Zukünftige Änderungen, die sich aus einer schulstufenbezogenen Lehramtsausbildung ergeben können, müssen unter Beachtung des § 18 Bundesbesoldungsgesetz, wonach die Funktionen der Beamtinnen und Beamten nach den mit ihnen verbundenen Anforderungen (gesetzlich) sachgerecht zu bewerten und Ämtern zuzuordnen sind, geprüft werden.

Zu 2:

Es bestehen keine Überlegungen hinsichtlich der Festlegung einer schulformunabhängigen Regelstundenzahl für die Lehrkräfte. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkungen verwiesen.

Zu 3:

Strukturelle Veränderungen in der Lehrerausbildung werden in einem zu erarbeiteten Lehrerbildungsgesetz umzusetzen sein. Insofern wird auf die Vorbemerkungen verwiesen. Eine zeitliche Perspektive für einen ersten Gesetzesentwurf kann noch nicht benannt werden.