



N i e d e r s c h r i f t
über die 54. - öffentliche - Sitzung
des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr
und Digitalisierung
am 5. Juni 2020
Hannover, Landtagsgebäude

Tagesordnung:

Seite:

- 1. Mobilitätswende jetzt! Reaktivierungsprozess von Bahnstrecken in Niedersachsen fortsetzen!**
Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 18/1399](#)
hier: Eingaben 01455/06/18 und 01456/06/18
Unterrichtung durch die Landesregierung..... 5
Fortsetzung der Beratung..... 8
Weiteres Vorgehen..... 11

- 2. Entwurf eines Niedersächsischen Gesetzes über Entschädigungen für Maßnahmen nach dem Gesetz zur Verhütung und Bekämpfung von Infektionskrankheiten beim Menschen (Infektionsschutzgesetz - IfSG) - Niedersächsisches Infektionsschutz-Entschädigungsgesetz (NInfEntschG)**
Gesetzentwurf der Fraktion der FDP - [Drs. 18/6266](#)
Unterrichtung durch die Landesregierung..... 13
Beratung..... 13
Weiteres Vorgehen..... 14

3. a) **Nachhaltige Gründungsoffensive für Niedersachsen**
Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 18/2828](#)
- b) **Kein Bürokratie-Stipendium schaffen - Gründerstipendien gründerfreundlich gestalten!**
Antrag der Fraktion der FDP - [Drs. 18/2889](#)
- c) **Gründungsfreundliches Niedersachsen: Start-ups und andere Gründungen nachhaltig noch attraktiver machen**
Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU - [Drs. 18/6384](#)
- d) **Start-up-Zentren Niedersachsen stärken und ausbauen**
Antrag der Fraktion der FDP - [Drs. 18/1523](#)
- Beginn der Beratung zu c), Fortsetzung der Beratung a) und b) und Mitberatung zu d).....* 15
- Weiteres Vorgehen.....* 16
4. **Freie Fahrt in Niedersachsen für Schülerinnen und Schüler, Auszubildende und FSJlerinnen und FSJler: Schülerticket und kostenlose Schülerbeförderung für Sek II jetzt!**
Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 18/2576](#)
Eingaben 00747/06/18, 01003/06/18, 01249/06/18, 01250/06/18, 01318/06/18 und 01471/06/18
Fortsetzung der Beratung unter Einbeziehung der Eingaben..... 17
5. **Durch Zukunftsplan Öffentlichen Personennahverkehr in Niedersachsen sichern**
Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 18/6346](#)
Aufnahme der Beratung..... 19
Weiteres Vorgehen..... 19
6. **Beschlussfassung über den Antrag auf Unterrichtung durch die Landesregierung zum Thema „Tarifverträge im ÖPNV“**
Beschluss..... 21
7. **Verbesserung der wirtschaftlichen, ökologischen und humanitären Lage der Menschen im globalen Süden heißt Fluchtursachen bekämpfen**
Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 18/5636](#)
Verfahrensfragen (abgesetzt)..... 23

8. Technologieoffenheit muss die Maxime der Politik bleiben!Antrag der Fraktion der FDP - [Drs. 18/3253](#)*Fortsetzung der Beratung*..... 25*Weiteres Vorgehen*..... 25**9. Niedersachsen zum Reallabor für Wasserstoffbusse machen**Antrag der Fraktion der FDP - [Drs. 18/4862](#)*Fortsetzung der Beratung*..... 27*Weiteres Vorgehen*..... 27

Anwesend:

Ausschussmitglieder:

1. Abg. Sabine Tippelt (SPD), Vorsitzende
2. Abg. Matthias Arends (SPD)
3. Abg. Thordies Hanisch (SPD)
4. Abg. Frank Henning (SPD)
5. Abg. Rüdiger Kauroff (SPD)
6. Abg. Christos Pantazis (SPD)
7. Abg. Karl-Heinz Bley (CDU)
8. Abg. Thomas Ehbrecht (CDU)
9. Abg. Karsten Heineking (CDU)
10. Abg. Gerda Hövel (CDU)
11. Abg. Axel Miesner (CDU)
12. Abg. Oliver Schatta (CDU)
13. Abg. Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE)
14. Abg. Christian Grascha (i. V. d. Abg. Jörg Bode) (FDP)
15. Abg. Stefan Henze (AfD)

Weitere Sitzungsteilnehmerinnen und Sitzungsteilnehmer:

siehe Anwesenheitsliste (**Anlage 1**).

Von der Landtagsverwaltung:

Regierungsrätin Messling.

Vom Gesetzgebungs- und Beratungsdienst:

Parlamentsrat Dr. Oppenborn-Reccius (Mitglied).

Niederschrift:

Regierungsdirektor Schröder, Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 10.30 Uhr bis 12.15 Uhr.

Tagesordnungspunkt 1:

Mobilitätswende jetzt! Reaktivierungsprozess von Bahnstrecken in Niedersachsen fortsetzen!

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 18/1399](#)

Direkt überwiesen am 20.08.2018
AfWAVuD

hier: Eingaben 01455/06/18 und 01456/06/18

Der Ausschuss hatte den Antrag zuletzt in seiner 43. Sitzung am 8. November 2019 behandelt. Er hatte eine mündliche Unterrichtung durch die Landesregierung zum damaligen Sachstand und zu den Planungen des Bundes entgegengenommen und danach vereinbart, die Antragsberatung nach einer erneuten Unterrichtung Ende des ersten Quartals 2020 fortzusetzen.

Unterrichtung durch die Landesregierung

MR **Eckermann** (MW) legte unter Bezugnahme auf die letzte Unterrichtung des Ausschusses zu diesem Thema im November 2019 Folgendes dar:

Er habe im November 2019 über sich abzeichnende erfreuliche Entwicklungen hinsichtlich einer Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) berichten können. Inzwischen habe der Bund die Förderung von Großprojekten im Schienenverkehr in den Ländern durch Finanzhilfen des Bundes neu geregelt. Zukünftig sei auch die Reaktivierung von Schienenstrecken für den Personenverkehr förderfähig.

Das mit Gesetz vom 6. März 2020 geänderte GVFG sehe in § 2 Abs. 1 Nr. 2 vor, dass die Länder die Reaktivierung oder Elektrifizierung von Schienenstrecken aus Finanzhilfen des Bundes fördern könnten. Der Bundesgesetzgeber habe beschlossen, dass künftig schon Vorhaben ab einer Größenordnung von 30 Millionen Euro gefördert werden könnten. Bisher habe der Bund nur Vorhaben ab einer Investitionssumme von 50 Millionen Euro gefördert. Die Fördermittel seien in der Vergangenheit bundesweit vornehmlich für Stadtbahn-, Straßenbahn- und U-Bahn-Systeme verwendet worden. Da in Niedersachsen aber im Unterschied beispielsweise zu Hessen, Nordrhein-Westfalen und Bayern mit Hannover und

Braunschweig nur zwei Städte ein Stadt- bzw. Straßenbahnnetz vorhielten, habe Niedersachsen bisher nur sehr unterdurchschnittlich von GVFG-Fördermitteln des Bundes profitiert.

Für Reaktivierungsvorhaben habe der Bund die Grenze der Investitionssumme sogar auf 10 Millionen Euro abgesenkt. Zudem dürften solche Reaktivierungsvorhaben nunmehr bis zur Höhe von 90 % der Investitionssumme durch Finanzhilfen des Bundes gefördert werden. Ansonsten betrage die Förderquote künftig in der Regel 75 %.

Das Land Niedersachsen habe zwei Bahnstrecken reaktiviert, auf denen im vergangenen Jahr der Betrieb aufgenommen worden sei; die Förderung dieser beiden Projekte sei nahezu vollständig aus Landesmitteln erfolgt. Es sei daher sehr erfreulich, wenn für solche Vorhaben künftig Finanzhilfen des Bundes zum Tragen kommen könnten.

Die Länder hätten im Verlaufe des Gesetzgebungsprozesses auf Bundesebene eine Reihe von Änderungen eingefordert. Aufgrund des Drucks auf die Länder, die Klimaschutzanstrengungen umzusetzen, und um eine rasche Erhöhung der Regionalisierungsmittel zu erreichen, hätten sie jedoch davon abgesehen, den Vermittlungsausschuss anzurufen.

Die Bundesregelung sehe an einer wesentlichen Stelle des Gesetzes - in der Frage des Bewertungssystems - nur eine Absichtserklärung vor. In den vorherigen Unterrichtungen zu diesem Antrag sei schon zum Ausdruck gekommen, dass die Reaktivierung zusätzlicher Schienenstrecken in Niedersachsen daran leide, dass das System der Standardisierten Bewertung, das ursprünglich für Großprojekte ab einer Investitionssumme von 50 Millionen Euro entwickelt worden sei, auf Vorhaben im ländlichen Raum nicht passe und diese tendenziell eher benachteilige. So hätten einige Vorhaben des Reaktivierungsprogramms aus der letzten Legislaturperiode, deren Umsetzung politisch gefordert worden sei, keine Chance gehabt, in die engere Auswahl zu gelangen. Im Wirtschaftsausschuss habe daher auch weitgehend Konsens bestanden, dass es keinen Sinn mache, mit einem erheblichen Aufwand Strecken, die bei Anwendung der Standardisierten Bewertung ohnehin keine Chance auf Umsetzung hätten, einer erneuten Prüfung zu unterziehen.

Der Bund halte auch nach der Änderung des GVFG im Kern am Erfordernis einer positiven Standardisierten Bewertung als Fördervoraussetzung fest. Die Länder hätten u. a. vorgeschlagen, bei bestimmten Vorhaben von dem Bewertungsmuster der Standardisierten Bewertung deutlich abzuweichen und für einzelne Vorhaben, allerdings nicht für die Reaktivierung von Bahnstrecken, sogar gänzlich auf die Standardisierte Bewertung zu verzichten. Diesen Vorschlägen sei der Bund aber nicht nähergetreten. Der Bundesgesetzgeber habe im Gesetz festgeschrieben, dass es im besonderen Bundesinteresse liegen könne, ausgewählte Aspekte künftig anders zu gewichten, und dass Abweichungen von dem bisherigen Bewertungsverfahren möglich seien. In diesen Fällen aber solle die Bundesförderung nach dem GVFG auf 60 % der Investitionssumme eines Vorhabens beschränkt sein.

Die Länder hätten mehrfach - auch über den Weg des Arbeitskreises Bahnpolitik - die Forderung erhoben, dass die Aufstockung der Mittel von bisher 327 Millionen Euro auf nunmehr 665 Millionen Euro und auf 1 Milliarde Euro ab dem Jahre 2021 sowie 2 Milliarden Euro ab 2025 mit einer möglichst schnellen Realisierung von Förderprojekten einhergehen müsse, und daher ihr Interesse daran bekundet, dass der Bund zeitnah konkrete Aussagen dazu treffe, inwieweit von der bisherigen Standardisierten Bewertung abgewichen werden könne.

Der Bund habe die Forderung und die Interessensbekundung der Länder zur Kenntnis genommen. Ursprünglich sei für den Monat April ein erster Meinungsaustausch mit Ländervertretern geplant gewesen; dieser sei aber coronabedingt abgesagt worden. Am Vortage der Ausschusssitzung habe eine rund vierstündige Bund-Länder-Videokonferenz stattgefunden, in der umfangreiche Fragenkataloge der Länder erörtert worden seien. Die Länder hätten Vorschläge vorgelegt, wie Verfahren deutlich verschlankt werden könnten. Der Bund habe zum Ausdruck gebracht, dass er nur nach einer grundsätzlichen Überarbeitung bzw. Neubewertung des Verfahrens die Möglichkeit sehe, von der Standardisierten Bewertung gewisse Abweichungen zu eröffnen, seine Absicht bekundet, in der zweiten Jahreshälfte den Auftrag für eine wissenschaftliche Begleitung der Überarbeitung der Standardisierten Bewertung zu vergeben, und den Ländern angeboten, an dem Prozess mitzuwirken. Niedersachsen habe Interesse an einer Mitwirkung bekundet.

Realistisch erscheine, dass mit einer Vergabe erst Ende des nächsten Jahres gerechnet werden könne, sodass im Grunde genommen erst im Jahre 2021 mit der Überarbeitung begonnen werde. Die letztmalige Überarbeitung der Standardisierten Bewertung habe mehrere Jahre gedauert.

Die Landesregierung sei nicht gerade erfreut über die gegenwärtige Situation, weil einerseits hohe Fördervolumina bereitstünden, andererseits aber absehbar sei, dass die Finanzhilfen nicht zeitnah verwendet werden könnten.

Das Land Nordrhein-Westfalen habe dem Bund vorgeschlagen, sich im Vorgriff auf das Ergebnis der Neubewertung auf eine Übergangslösung einzulassen, um den Ländern die Möglichkeit zu geben, schon in der Phase der Überarbeitung des Bewertungsverfahrens neue Projekte anzuschließen. Der Bund jedoch habe darauf gedrungen, dass Projekte, die jetzt angesprochen würden, nach dem bisherigen Verfahren bewertet werden müssten.

Niedersachsen wolle den Versuch unternehmen, gemeinsam mit anderen Ländern den Druck auf den Bund zu erhöhen. Er, Eckermann, sehe dann, wenn ein Großteil der aufgestockten Finanzhilfen des Bundes trotz immenser Anstrengungen der Länder nicht abfließen könne, weil die Kriterien der Standardisierten Bewertung nicht passten, aufgrund des dann entstehenden Drucks auf die Bundespolitik die Chance, den Bund zu einem Einlenken in der Frage zu bewegen und von einem starren Festhalten an den Kriterien der Standardisierten Bewertung schneller abzusehen.

Solange die Rahmenbedingungen aber nicht klar seien, sei es nach Ansicht der Landesregierung nicht zielführend, landesweit Bewertungsverfahren für neue Vorhaben zu starten, wie der Entschließungsantrag dies vorsehe.

Das Ergebnis der Untersuchung, die das Land Hessen zu möglichen Handlungsoptionen für Abweichungen im Bewertungsverfahren in Auftrag gegeben habe, liege inzwischen zwar vor, sei aber noch nicht veröffentlicht. Hessen habe den Bund gebeten, in der Frage der Überarbeitung der Standardisierten Bewertung möglichst rasch zu einem Ergebnis zu gelangen. Er, Eckermann, gehe davon aus, dass das Land Hessen das Ergebnis seiner Untersuchung in den Prozess der Neubewertung einbringen werde.

Das Land Niedersachsen wolle sich intensiv in den Prozess der Neubewertung auf Bundesebene einbringen. Der vorliegende Entschließungsantrag könnte dazu genutzt werden, gegenüber dem Bund zum Ausdruck zu bringen, dass der Prozess der Neubewertung aus den vorgenannten Gründen möglichst zügig durchgeführt werden müsse. Eine entsprechende Forderung an den Bund werde aber nur dann von Erfolg gekrönt sein, wenn sie geschlossen von allen Ländern erhoben werde.

Das Land habe die Reaktivierung der Bahnstrecke Buchholz–Jesteburg–Maschen–Harburg positiv bewertet. Die Strecke habe allerdings aufgrund erheblicher Nutzungskonflikte mit dem Güterverkehr im Bereich des Rangierbahnhofs Maschen, deren Beseitigung hohe Investitionen erfordern würden, noch nicht reaktiviert werden können.

Der Bund habe im Rahmen der Knotenstudie Hamburg angekündigt, ein Überwerfungsbauwerk zu errichten, mit dem nach Aussage der DB Netz eine Bedienung des Nahverkehrs auf der Strecke möglich wäre. Momentan sei dort Nahverkehr nur am Wochenende möglich, weil dann weniger Güterzüge führen. Eine dauerhafte Bedienung des Nahverkehrs auf dieser Strecke sei bisher nicht möglich.

Diese Baumaßnahme der Deutschen Bahn befinde sich inzwischen im Stadium der Planfeststellung und solle nach den gegenwärtigen Planungen bis 2028 abgeschlossen sein. Das MW habe die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) gebeten, zu prüfen, was landesseitig getan werden müsse, um nach der Fertigstellung des Überwerfungsbauwerks im Bereich Maschen durch den Bund den Betrieb auf der Strecke aufzunehmen. Gerade im Zulauf auf Hamburg seien die Nahverkehrszüge bekanntlich stark ausgelastet. Der Landtag habe aufgrund der stetig steigenden Auslastung der Nahverkehrszüge im Raum Hamburg auch schon Beschlüsse zu Handlungserfordernissen gefasst.

Das Erfreuliche an der Reaktivierung der Strecke Buchholz–Jesteburg–Maschen–Harburg sei, dass hierfür nicht die Ertüchtigung von Schieneninfrastruktur, sondern nur die Wiederaufnahme von Haltepunkten, die bisher geschlossen seien, nötig sei. Das Land werde versuchen, Finanzhilfen des Bundes aus dem GVFG für den Kostenaufwand, der durch die Reaktivierung dieser Haltepunkte entstehe, zu bekommen.

Neben diesem Reaktivierungsvorhaben gebe es noch das Reaktivierungsprojekt im Raum Lüneburg und das Reaktivierungsprojekt im Raum Bad Bentheim, über die er, Eckermann, dem Ausschuss schon einmal berichtet habe. Die Betreiber dieser beiden Reaktivierungsprojekte hätten die Rahmenbedingungen ihres Projekts verändert, wollten also z. B. nicht mehr die gesamte Strecke reaktivieren und stattdessen die Busverkehre umstellen, und hätten mit dieser Maßgabe auf eigene Kosten eine erneute Standardisierte Bewertung in Auftrag gegeben. Das Land Niedersachsen werde diese beiden Vorhaben, wenn die Bewertungen mit einem positiven Ergebnis endeten, genauso behandeln wie die bereits erfolgten Reaktivierungsvorhaben.

Der Landkreis Lüneburg habe für das dortige Reaktivierungsvorhaben ein Projektbüro in Hannover damit beauftragt, die Unterlagen für eine erneute Standardisierte Prüfung der Bahnstrecke zu erstellen.

Es sei wichtig, dass die LNVG in alle diese Projekte eingebunden werde. Daher werde voraussichtlich noch vor den Sommerferien ein erstes Auftaktgespräch stattfinden. Sollte die Standardisierte Bewertung positiv ausfallen, werde das Land versuchen, den Bund zu einer Mitfinanzierung dieses Projekts zu bewegen.

Zu dem zweiten Projekt, der Verlängerung der Strecke von Bad Bentheim in die Niederlande, hätten bereits erste Gespräche mit der Landesnahverkehrsgesellschaft stattgefunden. Das hiermit beauftragte Büro habe auf Nachfrage mitgeteilt, dass es hinter dem Zeitplan liege, jedoch die Hoffnung geäußert, dass Anfang Juli ein weiteres Gespräch stattfinden könne.

In jedem Falle seien aber die Ergebnisse der Bewertungsprozesse abzuwarten. Sollten diese positiv ausfallen, werde sich das Land sofort an den Bund wenden, um auf dessen Mitwirkung an der Förderung der Reaktivierungsvorhaben zu dringen.

Die Bundesregierung habe erklärt, dass sich die Festlegung allgemeiner Regelungen zum neuen GVFG noch einige Zeit hinziehen werde und es aus diesem Grunde nicht wie in den Vorjahren einen festen Antragsschluss, sondern nur ein vorläufiges Investitionsprogramm gebe, sodass es möglich sei, in der Planung gut gediehene Projekte unterjährig zur Bundesförderung anzumelden. Dies komme dem Land insofern entgegen, als es

dadurch die Möglichkeit habe, die genannten Strecken dann, wenn sie positiv bewertet würden, noch zu einem Zeitpunkt für die Bundesförderung anzumelden, wenn der Antragsschluss normalerweise bereits verstrichen wäre.

Fortsetzung der Beratung

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE) legte dar, er könne sich nicht erklären, weshalb sich das Land Niedersachsen derart defensiv verhalte und sich in der Frage der Reaktivierung von Bahnstrecken ohne Not quasi in eine Warteposition begeben.

Andere Bundesländer wie Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, Hessen und Bayern hätten seinen Informationen zufolge mittlerweile eigene Konzepte aufgelegt und wollten diese beim Bund anmelden. Die Länder spielten bei der Frage, inwieweit Vorhaben an Bundesförderprogrammen partizipierten, naturgemäß eine entscheidende Rolle; denn wenn ein Land kein Konzept habe und keine Gründe für förderungswürdige Strecken anführen könne, werde es bei der Verteilung der Fördermittel gegenüber anderen Ländern, die in dieser Hinsicht deutlich besser vorbereitet seien, deutlich zurückstehen müssen.

Nach seinen Informationen wolle der Bund am Standardisierten Verfahren festhalten und bei der Auswahl förderungswürdiger Reaktivierungsstrecken einen besonderen Schwerpunkt auf Klimaschutzkriterien legen. Sofern Klimaschutzkriterien bei der Auswahl von Reaktivierungsstrecken einen besonderen Schwerpunkt bildeten, werde sich seines Erachtens eine weit höhere Anzahl an Bahnstrecken in Niedersachsen als bisher als reaktivierungswürdig erweisen. Wenn das Land Niedersachsen dem Beispiel der genannten anderen Bundesländer nicht folgen und kein eigenes Reaktivierungsprogramm auflegen sollte, werde es bei der nächsten Bewilligungsrunde wahrscheinlich leer ausgehen.

Dies wäre insbesondere für die Kommunen eine Enttäuschung, die nunmehr auf eigene Kosten eine Neubewertung ihrer Reaktivierungsvorhaben unter geänderten Rahmenbedingungen anstreben. Diese Kommunen hätten die berechtigte Erwartung, dass ihr Vorhaben dann, wenn es bei der Neubewertung positiv abschneide, auch finanziell gefördert werde. Die Osthannoversche Eisenbahn (OHE) habe zur Reaktivierung der

Bahnstrecke Lüneburg–Amelinghausen mit der Option einer Verlängerung bis Soltau rund 45 Millionen Euro in die Ertüchtigung der Infrastruktur investiert. Sie vertrete die Ansicht, dass auf dieser Strecke vom Jahre 2024 an Personennahverkehr betrieben werden könne, wenn die Voraussetzungen, die dafür an die Bahninfrastruktur gestellt würden, erfüllt seien.

Die Fraktion der Grünen fordere in ihrem Antrag, gemeinsam mit einer Lenkungsgruppe ein Konzept zu entwickeln, fuhr der Abgeordnete fort. Dabei gehe es nicht darum, alle geprüften Bahnstrecken einer erneuten Bewertung zu unterziehen. Aber zumindest könnte das Land die Projektträger in den Kommunen darauf hinweisen, dass es Kommunen gebe, die auf eigene Kosten Reaktivierungsvorhaben in ihrem Bereich neu bewerten ließen, und ihnen empfehlen, deren Beispiel zu folgen. Er, Abg. Schulz-Hendel, sei davon überzeugt, dass viele Strecken, die bei der ersten Bewertung durchgefallen seien, dann, wenn die Kommunen mit anderen Parametern arbeiten, bei einer zweiten Bewertung viel besser abschnitten.

Es sei erfreulich, dass neben der Reaktivierung von Bahnstrecken auch die Reaktivierung von Haltepunkten durch den Bund förderfähig sei, meinte der Abgeordnete. Er habe sich vor Kurzem im Landkreis Osnabrück von dem gemeinsamen Engagement aller Parteien und der Zivilgesellschaft zur Reaktivierung der Haltepunkte Belm-Mitte und Belm-Vehrte überzeugen können. Die Kommunen nähmen viel Geld in die Hand, um Haltepunkte an Bahnstrecken wieder zu öffnen, ohne dass ihnen klar sei, ob diese Bahnstrecken bis 2025 reaktiviert seien.

Seine Fraktion halte ihren Antrag für nach wie vor aktuell, behalte sich jedoch vor, ihn gegebenenfalls noch zu konkretisieren. So solle beispielsweise deutlicher als bisher das Erfordernis zum Ausdruck gebracht werden, dass das Land ein Konzept zur Reaktivierung von Bahnstrecken in Niedersachsen vorlegen müsse, wenn es im Wettbewerb mit den anderen Bundesländern um Finanzhilfen des Bundes für Reaktivierungsvorhaben Erfolg haben wolle.

Abg. **Christos Pantazis** (SPD) begrüßte die seitens des Vertreters des MW erläuterten Änderungen des GVFG auf Bundesebene. Im Hinblick auf das aus Sicht der Länder bestehende Handlungserfordernis und die auf Bundesebene zu befürchtende Verzögerung bei der Umsetzung von

Reaktivierungsvorhaben kündigte der Abgeordnete zur politischen Unterstützung der Anstrengungen der Landesregierung eine parlamentarische Initiative der Koalitionsfraktionen mit dem Ziel an, den Bund aufzufordern, dass es bei der Bewertung von Reaktivierungsvorhaben für Bahnstrecken zu Veränderungen kommen müsse.

Der Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen habe zwar die richtige Stoßrichtung, meinte der Abgeordnete, nehme aber mit Hinweisen zu Vorfestlegungen dem Lenkungskreis einige Aufgaben vorweg, deren Wahrnehmung diesem überlassen bleiben sollten. Im Übrigen sehe er mit Spannung den Änderungen des Entschließungstexts entgegen, die der Abg. Schulz-Hendel angekündigt habe.

Abg. **Karsten Heineking** (CDU) ließ verlauten, die Koalitionsfraktionen hätten große Hoffnungen gehegt, dass der Bund den Ländern mit seinen Vorschlägen deutlich entgegenkommen werde. Diese Hoffnungen seien aber nur zum Teil erfüllt worden. Dass der Bund 90 % der Investitionen von Reaktivierungsvorhaben fördern wolle, sei erfreulich. Dies werde den Bestrebungen vieler Kommunen, Bahnstrecken zu reaktivieren, entgegenkommen. Die bisher vorgesehene Mitfinanzierung in Höhe von 25 % durch Kommunen habe für diese ein erhebliches Hindernis dargestellt.

Das Land habe in den vergangenen zehn Jahren ein tragfähiges Konzept erarbeitet, das eine gute Basis für weitere Überlegungen sei. Er gehe davon aus, dass Neubewertungen nicht zu völlig neuen Erkenntnissen führten, und sei daher der Ansicht, dass auf die Neubewertung von Bahnstrecken, die schon einmal einer standardisierten Bewertung unterzogen worden seien, verzichtet werden könne.

Die Anstrengungen zur Reaktivierung der Bahnstrecken in den Räumen Hamburg, Lüneburg und Bad Bentheim sollten ungeachtet der anstehenden Überarbeitung der standardisierten Bewertung vom Land weiterhin so unterstützt werden, dass die Vorhaben umgesetzt werden könnten.

Im Übrigen schließe er sich der Ankündigung seines Vorredners an, in dieser Angelegenheit einen Entschließungsantrag vorzulegen. Inwieweit die Oppositionsfraktionen diesem dann zustimmen könnten, bleibe abzuwarten. Die Erarbeitung eines detaillierten Reaktivierungskonzepts sei nach seinem Dafürhalten nicht erforderlich. Stattdessen würde er es bevorzugen, Reaktivierungspläne für

einzelne Vorhaben so zu gestalten, dass der Bund sich bereit erkläre, 90 % der Investitionssumme zu tragen. Vorhaben, für die eine Förderung des Bundes in Höhe von nur 60 % der Investitionssumme in Betracht kommen würde, würden zu hohen Belastungen für Land und Kommunen führen. Dies würde erheblichen Gesprächsbedarf über die Kostenverteilung zwischen Land und Kommunen auslösen und sollte deshalb vermieden werden.

MR **Eckermann** (MW) entgegnete auf die Ausführungen der Ausschussmitglieder Folgendes:

Ich möchte insbesondere auf die Punkte eingehen, die der Abgeordnete Schulz-Hendel angesprochen hat. Meines Erachtens sind wir bei der Bearbeitung des Themas Reaktivierung von Bahnstrecken deutlich besser, als Herr Schulz-Hendel es wahrnimmt.

Das gilt auch für die Reaktivierung von Stationen. Im vergangenen Jahr hat der Minister eine Vereinbarung mit der Deutschen Bahn unterschrieben, die vorsieht, 19 Stationen in Niedersachsen zu reaktivieren. Ich finde, das kann sich sehen lassen. Der entsprechende Auftrag in der Koalitionsvereinbarung ist somit umgesetzt worden. Jetzt hängt die Realisierung dieser Projekte daran, dass der erste Teil der Planungen von den Kommunen bewerkstelligt und finanziert werden muss.

Die Kommunen sind - abweichend von den Festlegungen aus der vergangenen Legislaturperiode - inzwischen durch das MW von dem restlichen Eigenanteil in Höhe von 25 % entlastet worden. Das war ein Riesenerfolg in den Verhandlungen mit der Deutschen Bahn. DB Station & Service beteiligt sich mit eigenen Mitteln an der Realisierung dieser Projekte. Die Umsetzung ist für die LNVG, die Kommunen und die Deutsche Bahn insoweit eine Herausforderung, als die einzelnen Vorhaben gebündelt werden müssen. Das war die Voraussetzung, unter der DB Station & Service die Mittel eingebracht hat.

In Osnabrück wird hinsichtlich des Haltepunktes Am Rosenplatz geplant. An vielen Orten wird ebenfalls geplant. Einige Kommunen könnten mit ihren Planungen etwas schneller sein. Es handelt sich aber vielfach auch um recht kleine Gemeinden, für die die Planungen nicht so einfach zu bewerkstelligen sind. Es gibt auch Vorhaben, bei denen wir sogar erst noch dafür sorgen müssen, dass mit der Planung begonnen wird. 19 Statio-

nen in Niedersachsen, und dies ohne kommunale Eigenbeteiligung an der Realisierung, das ist schon ein Pfund! Aber wir werden diese Projekte umsetzen.

Sie haben die Haltepunkte Vehrte und Belm angesprochen. Das ist sozusagen die zweite Stufe. Die Rahmenvereinbarung enthält auch noch Festlegungen zu weiteren Stationen, die reaktiviert werden können, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind. Daran, wie diese Voraussetzungen erfüllt werden können, wird in Abstimmung mit dem MW gearbeitet. Insofern steht das Land an der Seite der Kommunen, wenn es darum geht, die Projekte umzusetzen. Wenn DB Station & Service diese Projekte mitfinanziert, werden wir sie auch umsetzen. Die Voraussetzung ist aber, dass die Projekte umsetzbar sind. Es ist im Bahnsektor bekanntlich nicht immer einfach, diesen Planungszustand zu erreichen.

Herr Schulz-Hendel, Sie haben gesagt, dass andere Länder ihre Planungen schon viel weiter und konkreter vorangetrieben hätten. Ich kann Ihnen diesbezüglich nur den Eindruck schildern, den ich bei der gestrigen Bund-Länder-Videokonferenz gewonnen habe. Alle anderen Länder wünschen sich, dass der Bund bei seinen Festlegungen schneller vorankommt. Niedersachsen gilt als Leuchtturm, weil hier bereits zwei Strecken reaktiviert sind. Die Reaktivierung der Bahnstrecke Buchholz–Jesteburg - die dritte reaktivierungswürdige Strecke, die damals nicht zur Umsetzung gelangt ist - werden wir ebenfalls angehen. Wir werden versuchen, sie in Bezug auf ihre Reaktivierung zum Testfall für die neue Bundesförderung zu machen. Dank der Vorplanungen für diese Strecke wird hier relativ schnell reaktiviert werden können.

Wenn die Bewertung der anderen beiden Strecken im Landkreis Graftschaft Bentheim und im Landkreis Lüneburg positiv ausfallen sollte, werden wir uns auf jeden Fall sofort an den Bund wenden, um dessen 90-prozentige Förderung zu beantragen.

Herr Schulz-Hendel, Sie äußerten sich optimistisch dazu, dass nahezu alle Projekte, die bei der Standardisierten Bewertung durchgefallen sind, dann eine Auswahlchance hätten, wenn die Klimaschutzkriterien künftig höher gewichtet würden. Wir sind der Ansicht, dass alle diese Projekte dann, wenn die Standardisierte Bewertung erneut die Grundlage ist, erneut nicht in die engere Auswahl gelangen würden. Ich habe im Zuge

meiner früheren beruflichen Tätigkeit mit dem Moorexpress zu tun gehabt. Die Reaktivierung des Moorexpresses wird auf der Grundlage des bisherigen Bewertungssystems voraussichtlich niemals erfolgen können.

Der Bund hat nun in Bezug auf die Förderung nach dem GVFG festgelegt, dass es in besonderem Bundesinteresse liegen kann, bestimmte Kriterien im Bewertungsverfahren vorhabensspezifisch stärker zu gewichten. Beispielhaft werden die Aspekte Klima, Umweltschutz, Verkehrsverlagerung oder Daseinsvorsorge angeführt.

Auf die Frage vonseiten der Länder, ob sich die Bundesregierung eine Übergangslösung vorstellen könne, um auch im Sinne der Vorstellungen der Koalition auf Bundesebene zügig zur Umsetzung von Reaktivierungsvorhaben zu gelangen, hat das BMVI erklärt, dass das Bewertungsverfahren nur auf der Grundlage der Standardisierten Bewertung und mit wissenschaftlicher Begleitung fortentwickelt werden kann, dass genau ausgelotet werden muss, wie diese Aspekte in das Bewertungssystem eingebracht werden können, und dass das extrem kompliziert ist.

Auf die Frage, ob das Argument des Klimaschutzes dazu dienen könnte, Vorhaben vorzuziehen, hat der Bund erklärt, dass das Klimaschutzargument nur der gesetzgeberische Grund sei, aus dem er gehandelt habe, und die Kriterien, auf deren Grundlage eine Auswahl der Bahnstrecken getroffen werden solle, noch entwickelt werden müssten.

Herr Schulz-Hendel, Ihre Hoffnung, dass auf der Grundlage des Klimaschutzargumentes alle Reaktivierungsvorhaben recht einfach umzusetzen sind, wird in der Praxis enttäuscht: In der erwähnten vierstündigen Videokonferenz zwischen Bund und Ländern wurden zig Detailfragen erörtert. Dabei ging es z. B. um die Frage „Was ist überhaupt die Reaktivierung einer Strecke?“. Der Bund hat ursprünglich erklärt, dass bei der Reaktivierung nur über Bahnstrecken gesprochen werden dürfe, die gar nicht mehr betrieben würden. Niedersachsen hat daraufhin massiv interveniert, weil in Niedersachsen Bahnstrecken überwiegend für Belange des Güterverkehrs erhalten worden sind - Strecken, auf denen nun wieder Personenverkehr betrieben werden soll. In der gestrigen Videokonferenz hat der Bund erklärt, dass Reaktivierung nur auf den Bahnstrecken erfolgen kann, auf denen in der Vergangenheit schon einmal Personenverkehr betrieben worden sei. Der Bund

versteigt sich dazu, darüber zu diskutieren, in welchem Standard die Reaktivierung erfolgen muss. Entscheidend dafür, ob der Bund fördern will, ist, ob es sich um einen neuen Haltepunkt oder einen ehemaligen reaktivierten Haltepunkt handelt. Haltepunkte an neuen Standorten sollen dagegen durch den Bund nicht im Rahmen einer Reaktivierung gefördert werden.

Insofern muss über die Förderbedingungen Klarheit bestehen, um danach auswählen zu können, welche Projekte zusätzlich angestoßen werden können. Denn erst anhand der Förderbedingungen ergibt sich doch, welche Vorhaben erfolgreich sein können und welche Vorhaben nicht erfolgreich sein können.

Das ist der Grund, aus dem ich der Meinung bin, dass das Land mit drei potenziellen Projekten in der Pipeline, für die es eine Förderung des Bundes erhalten kann, gut aufgestellt ist. Im Übrigen macht das Land Druck gegenüber dem Bund hinsichtlich der Klärung der Rahmenbedingungen, um auswählen zu können, welche weiteren Projekte mit Erfolg für eine Bundesförderung angemeldet werden können.

Abg. **Schulz-Hendel** (GRÜNE) äußerte die Erwartung, dass unter den Fraktionen Einvernehmen darüber bestehe, dass das Verfahren der Standardisierten Bewertung ein Auslaufmodell darstelle, und verlieh seiner Hoffnung Ausdruck, dass es den Fraktionen gelingen werde, in einer gemeinsamen parlamentarischen Initiative ein entsprechendes Signal an den Bund auszusenden, um neben den drei genannten Bahnstrecken auch den anderen Reaktivierungsvorhaben eine Umsetzungsperspektive zu eröffnen.

Nach seinem Eindruck sei die im Rahmen des Klimaschutzpaktes auf Bundesebene erfolgte Änderung des GVFG eine „Riesenmogelpackung“, erklärte der Abgeordnete. Das werde schon daran deutlich, dass nur im Rahmen einer Kann-Bestimmung geregelt worden sei, welche Rolle Klimaschutz- bzw. Umweltschutzkriterien bei der Auswahl von Bahnstrecken, die reaktiviert werden sollten, spielten. Er erwarte, dass ein GVFG, das im Rahmen eines Klimaschutzpaketes geändert worden sei, dazu verpflichte, bei der Entscheidung über Reaktivierungsvorhaben Klimaschutz- und Umweltschutzkriterien in besonderer Weise zu gewichten.

Weiteres Vorgehen

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD) hielt fest, dass der Antrag und die dazugehörigen Eingaben erst dann wieder auf die Tagesordnung gesetzt würden, wenn ihr die seitens der Koalitionsfraktionen angekündigte parlamentarische Initiative entweder in Form eines Änderungsvorschlags der Koalitionsfraktionen zu dem Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen oder eines eigenen Antrags der Koalitionsfraktionen vorliege.

Tagesordnungspunkt 2:

Entwurf eines Niedersächsischen Gesetzes über Entschädigungen für Maßnahmen nach dem Gesetz zur Verhütung und Bekämpfung von Infektionskrankheiten beim Menschen (Infektionsschutzgesetz - IfSG)- Niedersächsisches Infektionsschutz-Entschädigungsgesetz (NinfEntschG)

erste Beratung: 75. Sitzung am 23.04.2020

federführend: AfWAVuD

mitberatend: AfRuV, AfSGuG

mitberatend gem. § 27 Abs. 4 Satz 1 GO LT:

AfHuF

Der Ausschuss hatte sich in der 52. Sitzung am 8. Mai 2020 darauf verständigt, eine Unterrichtung durch die Landesregierung entgegenzunehmen.

Unterrichtung durch die Landesregierung

MR **Weißer** (StK) führte zu der Frage, ob das Land in dieser Angelegenheit überhaupt eine Gesetzgebungskompetenz hat, Folgendes aus:

Die Prüfung hat ergeben dass sich die Aussage, dass es eine Gesetzgebungskompetenz des Landes für ein solches Gesetz gibt, gut vertreten lässt.

Das Land hat nach der Systematik des Grundgesetzes die Gesetzgebungskompetenz immer dann, wenn nicht ausnahmsweise der Bund die Gesetzgebungskompetenz hat. Insofern muss in dem vorliegenden Fall also nur geprüft werden, ob der Bund die Gesetzgebungskompetenz hat.

Im vorliegenden Falle kommen zwei Rechtsbereiche aus dem Bereich der konkurrierenden Gesetzgebung in Betracht: das Staatshaftungsrecht das Infektionsschutzrecht.

Das Staatshaftungsrecht käme hier zwar infrage; es gibt aber kein allgemeines Staatshaftungsrecht in dem Sinne. Das heißt, das können wir als wahrgenommene Bundesgesetzgebungskompetenz abschichten.

Zugleich kommt das Infektions- bzw. Seuchenschutzgesetz infrage. In einigen Spezialbereichen gibt es bereits einige Entschädigungstatbestände, insbesondere für sogenannte Störer, also für Menschen, die selbst infiziert sind, und in Einzel-

fällen für Nichtstörer, insbesondere im Bereich der Kinderbetreuung.

Wenn der Bund auf diesem Rechtsgebiet von seiner Gesetzgebungskompetenz Gebrauch gemacht hätte, wäre er für die Landesgesetzgebung gesperrt. Der Bund hat, wie ich bereits angedeutet habe, diverse Einzeltatbestände geschaffen, in denen entschädigt wird, aber er hat kein allgemeines, flächendeckendes Entschädigungsregime geschaffen.

Zur Klärung der Frage, ob das Land eine Gesetzgebungskompetenz hat, ist der Umstand wichtig, dass es im damaligen Gesetzgebungsverfahren des Bundes an keiner Stelle das Signal gegeben hat, dass seine Regelungen auf diesem Rechtsgebiet zwingend abschließend sein sollen. Auch eine bewusst vom Bund belassene Regelungslücke würde die Gesetzgebungskompetenz des Landes sperren. Dafür, dass der Bund hier bewusst eine Regelungslücke gelassen hat, gibt es aber kein Signal. Infolgedessen hat das Land in diesem Bereich der konkurrierenden Gesetzgebung die Kompetenz, entsprechende Regelungen zu treffen.

Gestatten Sie mir noch einen Hinweis zur Abrundung. Es handelt sich hierbei um einen dynamischen Prozess. Wenn auf Bundesebene bereits ein Gesetzgebungsverfahren für ein Gesetz für eine flächendeckende Entschädigungsregelung nach dem Modell des vorliegenden Gesetzentwurfs eingeleitet wäre, dann würde bereits jenes Gesetzgebungsverfahren auf Bundesebene eine Sperrwirkung für die Landesgesetzgebung auslösen; ein entsprechendes Gesetzgebungsverfahren auf Bundesebene müsste also nicht bereits abgeschlossen sein, um die Sperrwirkung auszulösen.

Aktuell lässt sich Folgendes feststellen: Aufgrund der Beschlüsse des Koalitionsausschusses in Berlin wird auf Bundesebene ein Entschädigungsmodell nach dem Muster, wie es in dem vorliegenden Gesetzentwurf angedacht wird, nicht erwogen, sodass davon ausgegangen werden kann, dass in absehbarer Zeit ein eine Sperrwirkung auslösendes Gesetzgebungsvorhaben auf Bundesebene nicht existieren wird.

Fortsetzung der Beratung

Abg. **Jörg Bode** (FDP) fühlte sich durch die Ausführungen des Ministerialvertreters in seiner

Rechtsauffassung bestätigt. Er erklärte, dass für ihn die Frage nach der Gesetzgebungskompetenz abschließend geklärt sei und er somit den Antrag aus der vorherigen Sitzung, den GBD um eine Stellungnahme zu ersuchen, zurückziehe.

Abg. **Stefan Henze** (AfD) wollte wissen, ob nach der Verabschiedung dieses Gesetzes die landesgesetzgeberischen Anstrengungen, die der Landtag in dieser Angelegenheit unternommen hätte, vergebens gewesen wären, wenn der Bund im Nachgang mit einem entsprechenden Gesetzesvorhaben aktiv würde.

MR **Weißer** (StK) bestätigte dies. Die Gesetzgebungskompetenz des Landes bestehe im Bereich der konkurrierenden Gesetzgebung so lange und so weit, wie der Bund von seiner Gesetzgebungskompetenz keinen Gebrauch mache, erläuterte er. Entsprechend dem im Bereich der konkurrierenden Gesetzgebung geltenden Grundsatz „Bundesrecht bricht Landesrecht“ bedeute das, dass ein Landesgesetz dann aufgehoben sei, wenn ein Bundesgesetz zum gleichen Thema verabschiedet werde.

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD) hielt fest, dass der Ausschuss heute die Grundsatzfrage geklärt habe, ob das Land überhaupt eine Gesetzgebungskompetenz für ein Infektionsschutz-Entschädigungsgesetz habe.

Abg. **Jörg Bode** (FDP) fragte, wie mit dem Gesetzentwurf weiter verfahren werden solle.

Abg. **Frank Henning** (SPD) kündigte an, bis zur nächsten Sitzung einen Fragenkatalog an die Landesregierung vorzulegen.

Weiteres Vorgehen

Der **Ausschuss** kam überein, die Beratung in der Sitzung am 19. Juni 2020 fortzusetzen.

Tagesordnungspunkt 3:

a) **Nachhaltige Gründungsoffensive für Niedersachsen**

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 18/2828](#)

b) **Kein Bürokratie-Stipendium schaffen - Gründerstipendien gründerfreundlich gestalten!**

Antrag der Fraktion der FDP - [Drs. 18/2889](#)

c) **Gründungsfreundliches Niedersachsen: Start-ups und andere Gründungen nachhaltig noch attraktiver machen**

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU - [Drs. 18/6384](#)

d) **Start-up-Zentren Niedersachsen stärken und ausbauen**

Antrag der Fraktion der FDP - [Drs. 18/1523](#)

Zu a) *Direkt überwiesen am 15.02.2019*

federführend: AfWAVuD

mitberatend gem. § 27 Abs. 4 Satz 1 e. V. m.

§ 39 Abs. 2 Satz 2 GO LT: AfHuF

mitberatend gem. § 28 Abs. 4 i. V. m. § 39

Abs. 2 Satz 3 GO LT: AfWuK

Zu b) *direkt überwiesen am 21.02.2019*

federführend: AfWAVuD

mitberatend gem. § 27 Abs. 4 Satz 1 i. V. m.

§ 39 Abs. 2 Satz 2 GO LT: AfHuF

mitberatend gem. § 28 Abs. 4 i. V. m. § 39

Abs. 2 Satz 3 GO LT: AfWuK

Zu c) *erste Beratung: 77. Sitzung am 13.05.2020*

federführend: AfWAVuD

mitberatend: AfBuEuR

mitberatend gem. § 27 Abs. 4 Satz 1 i. v. m.

§ 39 Abs. 3 Satz 1 GO LT: AfHuF

Zu d) *erste Beratung: 25. Sitzung am 13.09.2018*

federführend: AfHuF

mitberatend: AfWAVuD

Beginn der Beratung zu c), Fortsetzung der Beratung a) und b) und Mitberatung zu d)

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD) wies eingangs darauf hin, dass der Antrag der Fraktion der FDP „Für eine neue Gründerzeit in Niedersachsen“,

Drucksache 18/6382, voraussichtlich am 15. Juni 2020 erstmals im Ausschuss für Wissenschaft und Kultur federführend beraten werde und somit in der voraussichtlich letzten Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung vor der Sommerpause am 19. Juni 2020 zusammen mit den anderen vier heute zur Beratung anstehenden Anträgen beraten werden könne.

Abg. **Dr. Dörthe Liebethuth** (SPD) berichtete, der neue Antrag der Koalitionsfraktionen „Gründungsfreundliches Niedersachsen: Start-ups und andere Gründungen nachhaltig noch attraktiver machen“ sei inhaltlich im vergangenen Plenarsitzungsabschnitt ausführlich diskutiert worden. Der Antrag greife Forderungen aus den Anträgen der Fraktionen der Grünen und der FDP auf. Aufseiten der Koalitionsfraktionen bestehe die Bereitschaft, den Versuch zu unternehmen, auf der Grundlage des neuen Antrags der Koalitionsfraktionen einen gemeinsamen, von vier Fraktionen getragenen Antrag zu erstellen.

Dies vorausgeschickt, unterbreite sie zum weiteren Vorgehen folgenden Verfahrensvorschlag: Der Ausschuss nehme in seiner Sitzung am 19. Juni 2020 zu dem Antrag der Koalitionsfraktionen in der Drucksache 18/6384 eine Unterrichtung durch die Landesregierung unter Beteiligung des Start-up-Beirates und unter besonderer Berücksichtigung der Folgen der Corona-Pandemie für die Start-up- und Gründungslandschaft entgegen. Allerdings sei es sinnvoll, im Sinne des einleitenden Hinweises der Ausschussvorsitzenden alle Anträge zum Thema „Start-up/Gründungslandschaft“ gemeinsam aufzurufen. Die Koalitionsfraktionen verfolgten das Ziel, die Beratungen aller Anträge zum Thema „Start-up/Gründungslandschaft“ gemeinsam abzuschließen, und strebten eine Verabschiedung im September-Plenum des Landtags an.

Der Ausschuss für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung werde gebeten, in seiner nächsten Sitzung am 18. Juni seine Mitberatung zu dem Antrag der Koalitionsfraktionen (vgl. TOP 3 c) durchzuführen und sie nach Möglichkeit abzuschließen. Sofern es aus Sicht des Ausschusses für Wissenschaft und Kultur erforderlich sei, seine Beiträge zu den Anträgen, bei denen er mitberatend sei, zu aktualisieren, möge er dies bis zur parlamentarischen Sommerpause tun, damit der Landtag sämtliche vorliegenden Anträge im September-Plenum abschließend beraten könne.

Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU) schloss sich den Worten seiner Vorrednerin an.

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE) befürwortete die seitens der Koalitionsfraktionen bekundete Bereitschaft, einen gemeinsamen Antrag mit entsprechend nachhaltiger Signalwirkung auf den Weg zu bringen. Dies sei umso wichtiger, sagte er, als Start-ups und Gründungen besonders in einer Krise eine ganz besondere Bedeutung für die Wirtschaft und deren künftige grundlegende Ausrichtung hätten. Er erkenne im Antrag der Koalitionsfraktionen einige Ansätze, die den Vorstellungen seiner Fraktion entsprächen. Für noch diskussionsbedürftig halte er allerdings die Aspekte der speziellen Frauenförderung und der sozial-ökologischen Ausrichtung. Er sei recht zuversichtlich, dass den Fraktionen nach einer ausführlichen Beratung, für die sich die Fraktionen ausreichend Zeit nehmen sollten, eine gemeinsame parlamentarische Initiative gelingen werde.

Abg. **Christian Grascha** (FDP) führte aus, nach seinem Eindruck sei die erste Beratung im Plenum zu dem Antrag der Koalitionsfraktionen in der [Drs. 18/6384](#) vergleichsweise konsensual geführt worden. Das liege sicherlich auch daran, dass dank des großen Engagements vieler auf dem Gebiet des Gründerwesens und der Start-ups Tätiger in Niedersachsen auf diesem Gebiet bereits heute vieles gut funktioniere. Auch aus seiner Sicht könne der Antrag der Koalitionsfraktionen die Grundlage für eine gemeinsame Initiative sein, die er ausdrücklich begrüßen würde. Allerdings sollten in dieser möglichst konkrete Aussagen getroffen werden. Nur Prüfaufträge und Allgemeinplätze, wie sie der Antrag der Koalitionsfraktionen enthalte, reichten ihm nicht aus. Die Anträge drei Anträge seiner Fraktion enthielten eine ganze Reihe von Forderungen, die der Ausschuss in der gemeinsamen Initiative aller Fraktionen aufgreifen sollte.

Abg. **Stefan Henze** (AfD) schloss sich der Kritik seines Vorredners an fehlenden klaren Aussagen im Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen an und vertrat ebenfalls die Ansicht, dass sich die Anträge der Fraktion der FDP in dieser Hinsicht vom Antrag der Koalitionsfraktionen wohltuend unterschieden. Das Hohelied auf die Maßnahmen, die die Regierungskoalition im vergangenen Jahr auf diesem Gebiet durchgeführt habe, sei fehl am Platze, meinte er. Die Anzahl der Neugründungen stagniere seit mehreren Jahren bei 46 000 Neugründungen im Jahr. Im Jahre 2010

habe die Anzahl der Neugründungen noch bei 62 000 gelegen.

Weiteres Vorgehen

Im Hinblick darauf, dass der Antrag der Fraktion der FDP „Für eine neue Gründerzeit in Niedersachsen“ ([Drs. 18/6382](#)) voraussichtlich am 15. Juni 2020 erstmals im Ausschuss für Wissenschaft und Kultur federführend beraten werden wird, kam der **Ausschuss** überein, in der Sitzung am 19. Juni 2020 diesen Antrag zusammen mit den o. g. Anträgen zu beraten und bei dieser Gelegenheit zu dem Antrag zu c) eine Unterrichtung durch die Landesregierung unter Beteiligung des Start-up-Beirates zum Antragsbegehren unter besonderer Berücksichtigung der Folgen der Corona-Pandemie für die Gründungslandschaft entgegenzunehmen.

Die Koalitionsfraktionen erklärten ihre Bereitschaft, auf der Grundlage ihres Antrags ([Drs. 18/6384](#)) einen auch von den anderen Fraktionen getragenen Antrag zu formulieren. Sie streben an, dass der Antrag das September-Plenum erreicht.

Mit Blick auf diesen Zeitplan bat der Ausschuss den Ausschuss für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung, in der Sitzung am 18. Juni 2020 die Mitberatung zu dem Antrag zu c) durchzuführen und sie nach Möglichkeit abzuschließen, und den Ausschuss für Wissenschaft und Kultur, die Mitberatungen zu den Anträgen zu a) und b) ggf. noch vor der parlamentarischen Sommerpause zu aktualisieren.

Tagesordnungspunkt 4:

Freie Fahrt in Niedersachsen für Schülerinnen und Schüler, Auszubildende und FSJlerinnen und FSJler: Schülerticket und kostenlose Schülerbeförderung für Sek II jetzt!

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 18/2576](#)

hier: Eingaben 00747/06/18, 01003/06/18,
01249/06/18, 01250/06/18,
01318/06/18 und 01471/06/18

erste Beratung: 39. Sitzung am 25.01.2019
federführend: AfWAVuD;
mitberatend gem. § 27 Abs. 4 Satz 1 i. V. m. § 39 Abs. 3 Satz 1 GO LT: AfHuF;
mitberatend gem. § 28 Abs. 4 i. V. m. § 39 Abs. 3 Satz 1 GO LT: KultA

Fortsetzung der Beratung unter Einbeziehung der Eingaben

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE) erbat einen Sachstandsbericht und wollte insbesondere wissen, ob es den Koalitionsfraktionen gelungen sei, in den rund zwölf Monaten, die seit der schriftlichen Anhörung der Tarif- und Verkehrsverbände vergangen seien, konzeptionelle Ideen zur Umsetzung einer nach Möglichkeit kostenlosen Schülerbeförderung zu entwickeln.

Abg. **Frank Henning** (SPD) legte dar, das Thema „Schülerbeförderung“ sei recht komplex. Der Ausschuss habe eine schriftliche Unterrichtung durch die Landesregierung entgegengenommen und außerdem eine umfassende Anhörung der Verkehrsverbände durchgeführt. Die Landesregierung sei gefordert, ein einheitliches Schülerticket zu entwickeln. Dies sei aufgrund der Vielzahl der hieran zu beteiligenden Verkehrsverbände keine einfache Angelegenheit.

Viele Schülerinnen und Schüler gerade im ländlichen Raum müssten sich sehr gut überlegen, wie sie möglichst kostengünstig zur Schule gelangten. Daher sei die kostenlose Beförderung der Schülerinnen und Schüler im Sekundarbereich II ein wichtiger Beitrag zu mehr Bildungsgerechtigkeit.

Bevor über die kostenlose Schülerbeförderung nachgedacht werde, sollte allerdings das in den jeweiligen Regionen bestehende, recht unterschiedlich ausgebaute Beförderungsangebot ei-

ner genaueren Prüfung unterzogen werden. Neben den Ballungszentren Hannover, Osnabrück und Braunschweig, in denen der ÖPNV gut ausgebaut sei und Schülerinnen und Schüler ein ansprechend vielseitiges Beförderungsangebot in Anspruch nehmen könnten, sei im ländlichen Raum der ÖPNV häufig recht schwach aufgestellt. Insofern sei es unsinnig, Schülerinnen und Schülern ein kostenloses Beförderungsangebot in Regionen zu unterbreiten, in denen Linienbusse allenfalls in den Hauptverkehrszeiten verkehrten.

Zum einen müsse der ÖPNV in der Fläche so ausgebaut werden, dass die kostenlose Schülerbeförderung nicht aufgrund eines unattraktiven Beförderungsangebots nur ein leeres Versprechen bleibe. Zum anderen müsse die Gestaltung eines landeseinheitlichen Schülertickets vorangetrieben werden, das für Schülerinnen und Schüler bezahlbar und für die öffentliche Hand finanzierbar sei.

Diese Aufgabe sei auch deshalb so komplex, weil mit dem Wirtschaftsministerium und dem Kultusministerium zwei Ressorts zuständig seien; das Kultusministerium sei für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern der Sekundarstufe II und das MW für die Beförderung von Auszubildenden zu den Berufsschulen und den Ausbildungsbetrieben zuständig. Diese zwei Ministerien müssten Hand in Hand arbeiten. Die Koalitionsfraktionen erwarteten von MW und MK die Vorlage belastbarer Umsetzungskonzepte. Nach den Vorstellungen der Koalitionsfraktionen solle bei jedem Modell, das dem Ausschuss vorgestellt werde, bekannt sein, welche Kosten es verursache.

Der Ausschuss, fuhr der Abgeordnete fort, sei schon einmal über die Kosten unterrichtet worden, die sich für das Land bei einer Umsetzung der kostenlosen Schülerbeförderung ergeben würden. Seinerzeit sei von Kosten in Höhe von 110 Millionen Euro die Rede gewesen. Hinzu kämen noch Kosten durch den insbesondere im ländlichen Raum nötigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.

Die Corona-Krise habe die Situation grundlegend verändert. Sie sei bei der Formulierung des Antrags und der Unterrichtung durch die Landesregierung nicht absehbar gewesen, erfordere jedoch insbesondere mit Blick auf die angespannte Haushaltslage eine Neukonzeption. Entsprechend forderten die Koalitionsfraktionen, dass die Landesregierung im Lichte der Erkenntnisse, die

in der Corona-Krise erlangt worden seien, in den Beratungen zum Nachtragshaushalt 2020 und im Hinblick auf den Landeshaushalt 2021 ein klares Konzept vorlege.

Der Landtag werde, sofern bis 2021 alle Konzepte und Finanzierungsmodelle vorlägen, im Rahmen der Haushaltsberatungen gefordert sein, zu entscheiden, was sich das Land leisten wolle und was es sich leisten könne. Hierfür aussagekräftige Entscheidungsgrundlagen zu liefern, werde keine einfache Aufgabe sein. Daher plädiere er dafür, der Landesregierung mehr Zeit einzuräumen für die Aufgabe, die von ihr entwickelten alternativen Konzepte sozusagen mit Preisschildern zu versehen. Auf der Grundlage dieser Konzepte werde am Ende der Landtag eine politische Entscheidung treffen müssen.

Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU) äußerte sich für die Fraktion der CDU sinngemäß. Anschließend verlas er eine Protokollnotiz der Koalitionsfraktionen vom 4. Juni 2020 und bat darum, sie der Niederschrift beizufügen (vgl. **Anlage 2**).

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE) äußerte sich enttäuscht darüber, dass es der Landesregierung nicht gelungen sei, binnen Jahresfrist Umsetzungskonzepte zu erarbeiten und die Kosten für die Umsetzung alternativer Konzepte zu beziffern. Er äußerte die Sorge, dass die finanziellen Folgen der Corona-Krise den Koalitionsfraktionen als Argumentation dazu dienen könnten, wünschenswerte und wichtige Projekte wie das der Einführung einer kostenlosen Schülerbeförderung künftig nicht mehr weiterzuverfolgen.

Abg. **Stefan Henze** (AfD) betonte das Erfordernis einer „Folgekostenabschätzung“ als politische Entscheidungsgrundlage für die geplante Einführung der kostenlosen Schülerbeförderung.

Der Abgeordnete berichtete, der Koalitionsausschuss in Berlin habe am 2./3. Juni 2020 beschlossen, dass der Bund die Länder im Jahre 2020 bei der Finanzierung des ÖPNV unterstützen solle, weil durch die Corona-Pandemie die Fahrgeldeinnahmen stark verringert seien. Die Unterstützung solle durch die einmalige Erhöhung der Regionalisierungsmittel in Höhe von 2,5 Milliarden Euro in 2020 erfolgen. Der auf Niedersachsen entfallende Anteil könne für die Einführung der kostenlosen Schülerbeförderung verwendet werden. Er schlage vor, die Landesregierung zu bitten, neben der Konzeption der Umsetzung der kostenlosen Schülerbeförderung und der Ermitt-

lung der Kosten auch die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die auf Niedersachsen entfallenden erhöhten Regionalisierungsmittel zielgerichtet für dieses Projekt abgerufen werden könnten.

Tagesordnungspunkt 5:

Durch Zukunftsplan Öffentlichen Personennahverkehr in Niedersachsen sichern

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 18/6346](#)

*erste Beratung: 76. Sitzung am 12.05.2020
AfWAVuD*

Aufnahme der Beratung

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE) ließ verlauten, als der Antrag formuliert worden sei, seien ersten Studien zufolge die Einnahmeverluste infolge der Coronavirus-Pandemie im ÖPNV auf mindestens 4 Milliarden Euro geschätzt worden. Inzwischen befürchteten die Verkehrsunternehmen für 2020 Einnahmeverluste in Höhe von 7 Milliarden Euro. Vor diesem Hintergrund sei es begrüßenswert, dass die Bundesregierung im Rahmen ihres Konjunkturpaketes 2,5 Milliarden Euro für den ÖPNV bereitstelle. Voraussichtlich rund 10 % dieser Mittel entfielen auf das Land Niedersachsen. Für einen zielgerichteten Einsatz dieser Mittel bedürfe es eines niedersächsischen ÖPNV-Zukunftsplans. Er schlage vor, schnellstmöglich eine Anhörung durchzuführen. In dieser Anhörung hätten alle Betroffenen Gelegenheit, den Ausschuss und die Landesregierung darüber zu informieren, welche Aspekte bei der Aufstellung eines ÖPNV-Zukunftsplans zu beachten seien.

Abg. **Thordies Hanisch** (SPD) äußerte, dass ihre Fraktion gegenüber den Zielsetzungen und den Forderungen, die in dem Antrag erhoben würden, nicht völlig abgeneigt sei. Sie sprach sich dafür aus, zunächst einmal eine Unterrichtung durch die Landesregierung entgegenzunehmen. Diese, argumentierte die Abgeordnete, könne dem Ausschuss Aufschluss darüber geben, welche Teile eines ÖPNV-Zukunftsplans schon heute existierten, auf denen unter Berücksichtigung der infolge der Coronavirus-Pandemie erforderlichen Änderungsbedarfe weitere Maßnahmen aufsetzen könnten.

Abg. **Gerda Hövel** (CDU) erklärte, der Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen sei positiv zu bewerten. Sie gehe davon aus, dass es ein gemeinsames Anliegen aller Fraktionen sei, den ÖPNV in Niedersachsen auszubauen, ihn sicher für das Personal und die Kunden zu machen und

seine Attraktivität insgesamt zu steigern. In dem Entschließungstext werde im Besonderen auf Einnahmeausfälle in Milliardenhöhe und den Umstand verwiesen, dass sich infolge der Coronavirus-Pandemie Nutzungsbedingungen insoweit änderten, als Investitionen in die Sicherheit des Zugpersonals und der Fahrgäste erforderlich würden. Sie teile die Ansicht der Antragstellerin, dass es einer vernetzten Mobilität in Niedersachsen bedürfe.

Die Abgeordnete schloss sich dem Verfahrensvorschlag ihrer Vorrednerin an, nach der Entgegennahme einer Unterrichtung durch die Landesregierung mit der inhaltlichen Beratung des Antrags zu beginnen.

Abg. **Christian Grascha** (FDP) war mit dem Verfahrensvorschlag einverstanden. Er bat darum, schon heute eine Anhörung von ÖPNV-Anbietern in Erwägung zu ziehen und hierfür sowohl Anbieter aus dem ländlichen Bereich als auch Anbieter aus dem städtischen Bereich zu benennen. Die Benennung von Anbietern aus dem städtischen und dem ländlichen Umfeld trage dem Umstand Rechnung, dass es in städtischen und ländlichen Regionen verschiedene Probleme gebe, die es bei der Aufstellung eines ÖPNV-Zukunftsplans zu berücksichtigen gelte. Auf der Grundlage des umfangreichen Bildes, das der Ausschuss nach dieser Anhörung erhalten haben werde, werde er nach seinem Dafürhalten in der weiteren Antragsberatung zu einem guten Ergebnis gelangen.

Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU) und Abg. **Thordies Hanisch** (SPD) waren mit dem Vorschlag des Abg. Grascha zum weiteren Vorgehen nach der Entgegennahme der Unterrichtung durch die Landesregierung einverstanden.

Weiteres Vorgehen

Der **Ausschuss** kam auf Vorschlag der Koalitionsfraktionen überein, in der Sitzung am 19. Juni 2020 eine Unterrichtung durch die Landesregierung entgegenzunehmen.

Außerdem verständigte er sich darauf, im Anschluss an die Unterrichtung die Anhörung von ÖPNV-Anbietern sowohl aus dem städtischen als auch aus dem ländlichen Raum zu erwägen.

Tagesordnungspunkt 6:

Beschlussfassung über den Antrag auf Unterrichtung durch die Landesregierung zum Thema „Tarifverträge im ÖPNV“

Beschluss

Der **Ausschuss** stimmte dem Antrag auf Unterrichtung einstimmig zu. Er kam überein, die Unterrichtung in der Sitzung am 19. Juni 2020 entgegenzunehmen.

Tagesordnungspunkt 7:

Verbesserung der wirtschaftlichen, ökologischen und humanitären Lage der Menschen im globalen Süden heißt Fluchtursachen bekämpfen

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 18/5636](#)

*erste Beratung: 70. Sitzung am 31.01.2020
federführend: AfBuEuR;
mitberatend: AfluS, AfWAVuD*

Verfahrensfragen

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE) erklärte, der federführende Ausschuss habe dem Landtag schon zu einem Zeitpunkt empfohlen, den Antrag abzulehnen, bevor der Wirtschaftsausschuss die Mitberatung durchgeführt habe. Dies sei kein guter parlamentarischer Stil. Eine Mitberatung sei aus seiner Sicht, so der Abgeordnete, aber jetzt verzichtbar geworden. Er empfehle - auch angesichts der bei Ausschusssitzungen generell recht knappen zur Verfügung stehenden Zeitressourcen - von einer Mitberatung dieses Antrags abzusehen.

Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU) plädierte ungeachtet dessen dafür, die Mitberatung durchzuführen und zu dem Antrag Stellung zu beziehen.

Abg. **Christos Pantazis** (SPD) berichtete, die Koalitionsfraktionen hätten zu dem Antragsbegehren der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen einen eigenen Antrag eingebracht, der aber nur im federführenden Ausschuss für Bundes- und Europaangelegenheiten und für Regionale Entwicklung beraten werde. Eine Einigung mit der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, sich diesem Antrag anzuschließen, habe nicht erzielt werden können. Aus diesem Grunde habe der federführende Ausschuss dem Landtag empfohlen, den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen abzulehnen. Ungeachtet dessen sei der Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung um Stellungnahme gebeten worden. Er stelle anheim, die Mitberatung durchzuführen. Die Koalitionsfraktionen blieben allerdings dabei, den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen abzulehnen.

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE) bekräftigte seine Ansicht, dass eine Mitberatung nicht mehr erforderlich sei, und bat darum, entsprechend zu

verfahren. - Abg. **Christos Pantazis** (SPD) erklärte sich mit diesem Vorgehen einverstanden.

Der **Ausschuss** beschloss bei Stimmenthaltung eines Mitglieds der Fraktion der CDU und gegen die Stimme der Fraktion der AfD, den Punkt von der Tagesordnung abzusetzen.

Tagesordnungspunkt 8:

Technologieoffenheit muss die Maxime der Politik bleiben!

Antrag der Fraktion der FDP - [Drs. 18/3253](#)

*erste Beratung: 45. Sitzung am 28.03.2019
federführend: AfWAVuD;
mitberatend gem. § 27 Abs. 4 Satz 1 i. V. m. § 39
Abs. 3 Satz 1 GO LT: AfHuF;
mitberatend gem. § 28 Abs. 4 i. V. m. § 39 Abs. 3
Satz 1 GO LT: AfWuK*

Fortsetzung der Beratung

Abg. **Christian Grascha** (FDP) erklärte, die Unterrichtung solle seinen Informationen zufolge sehr aufschlussreich gewesen sein und den bestehenden Änderungsbedarf aufgezeigt haben. Von daher sei er heute interessiert zu erfahren, welche Positionen die anderen Fraktionen zu dem Antrag seiner Fraktion einnehmen. Die Fraktion der FDP sehe sich durch die Informationen, die der Ausschuss im Rahmen der Unterrichtung erhalten habe, in ihrer Auffassung bestätigt.

Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU) kündigte in Reaktion auf den o. g. Antrag der Fraktion der FDP sowie den Antrag „Der Diesel muss bleiben - Möglichkeiten für die Einführung von GtL schaffen“- Antrag der Fraktion der AfD - [Drs. 18/2034](#) - und den Antrag „Nachrüstung von Diesel-Autos auf Kosten der Hersteller zügig voranbringen und endlich umsetzen“ - Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 18/1632](#) - an, nach Möglichkeit bis zum 19. Juni 2020 einen Änderungsvorschlag vorzulegen. Der Änderungsvorschlag sei schon entworfen, könne aber heute noch nicht an die anderen Fraktionen verteilt werden, merkte der Abgeordnete an.

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE) bat darum, den Antrag so zeitnah vorzulegen, dass den anderen Fraktionen genügend Zeit bleibe, um sich auf die Fortsetzung der Beratungen in der Sitzung am 19. Juni 2020 angemessen vorbereiten zu können.

Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU) vermochte die Vorlage des Änderungsvorschlags bis zur Sitzung am 19. Juni 2020 nicht verbindlich zuzusagen.

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD) signalisierte im Hinblick auf die Vielzahl von Anträgen, die dann

im Juni-Plenum abschließend beraten werden könnten, ein hohes Interesse daran, dass es gelinge, den Änderungsvorschlag bis zur Ausschusssitzung am 19. Juni 2020 vorzulegen, und erklärte, dass es das Ziel sein sollte, den Änderungsvorschlag mit den genannten anderen Entschließungsanträgen in der Sitzung am 19. Juni 2020 zu behandeln. - Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU) verließ seiner Hoffnung Ausdruck, dass es den Koalitionsfraktionen gelinge, ihren Änderungsvorschlag bis dahin vorzulegen.

Weiteres Vorgehen

Der **Ausschuss** kam überein, die Antragsberatung in der Sitzung am 19. Juni 2020 fortzusetzen, sofern bis dahin der seitens der Koalitionsfraktionen angekündigte Antrag vorliegt.

Tagesordnungspunkt 9:

Niedersachsen zum Reallabor für Wasserstoffbusse machen

Antrag der Fraktion der FDP - [Drs. 18/4862](#)

direkt überwiesen am 18.10.2019
AfWAVuD

Fortsetzung der Beratung

Abg. **Christian Grascha** (FDP) erklärte, die Unterrichtung sei sehr aufschlussreich gewesen und habe den Grundansatz des Antrags seiner Fraktion vollumfänglich bestätigt. Das zwischenzeitlich vorgelegte Konjunkturpaket der Bundesregierung biete neue Anknüpfungspunkte für das Vorhaben einer sogenannten Wasserstoffstrategie. Er sei daher gespannt auf die Statements der anderen Fraktionen.

Abg. **Frank Henning** (SPD) erklärte, er habe der schriftlichen Unterrichtung durch die Landesregierung entnommen, dass der Antrag der Fraktion der FDP in einigen Punkten berechtigt, einige Forderungen aber aufgrund zwischenzeitlich ergriffener Maßnahmen schon wieder überholt seien.

Die Landesregierung habe über die Wasserstoffstrategie des Landes Niedersachsen, aufgeteilt auf vier Handlungsfelder, berichtet. Daraus ergebe sich, dass die Landesregierung bereits dabei sei, die Wasserstoffstrategie, die die Fraktion der FDP für den ÖPNV-Bereich und den SPNV-Bereich einfordere, zu erarbeiten. Die Landesregierung habe inzwischen Förderrichtlinien herausgegeben, u. a. die Förderrichtlinie für Kraftfahrzeuge mit CO₂-freien bzw. -armen Antriebssystemen vom 20. Dezember 2019.

Die Koalitionsfraktionen beabsichtigten, unter Berücksichtigung der neuen Wasserstoffstrategie der Großen Koalition, die am Vortage in einer 15-seitigen Unterlage vorgestellt worden ist, einen eigenen Änderungsvorschlag zu dem Antrag der Fraktion der FDP vorlegen.

Abg. **Oliver Schatta** (CDU) warf ein, dass Wasserstoff als Antriebsmittel zwar eine großartige Zukunft im Bereich der Mobilität bevorstehe, es allerdings ganz im Sinne der Zielsetzung des Antrags „Technologieoffenheit muss die Maxime der Politik bleiben!“ der Fraktion der FDP in der

[Drs. 18/3253](#) auch darauf ankommen werde, Überlegungen technologieoffen anzustellen.

Auf die Frage des Abg. **Christian Grascha** (FDP), wann mit dem Änderungsvorschlag der Koalitionsfraktionen zu rechnen sei, antwortete Abg. **Frank Henning** (SPD), dass dieser wohl erst nach der parlamentarischen Sommerpause vorliegen werde.

Weiteres Vorgehen

Der **Ausschuss** vereinbarte, die Antragsberatung nach der parlamentarischen Sommerpause fortzusetzen.

Andere Sitzungsteilnehmerinnen/Sitzungsteilnehmer

54. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung Freitag, den 5. Juni 2020, 10.30 Uhr

N a m e	Amtsbezeichnung	Dienststelle
Eintragungen bitte in Blockschrift		
Edzerman		MW
Bartsch		MW
Weißer		StB
Jäger		MW
Prinzhorn		MW
Dagge		MW
Dr. Huster		MWK
Schäfer		MW
Brüning		Bundsliz
Wagner		MW
Herr		MW

(Andere Sitzungsteilnehmer)



Niedersächsischer Landtag · Hannah-Arendt-Platz 1 · 30159 Hannover

Frau Vorsitzende
Sabine Tippelt, MdL
Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und
Digitalisierung

Dr. Christos Pantazis MdL
Wirtschaftspolitischer Sprecher

Karl-Heinz Bley MdL
Wirtschaftspolitischer Sprecher

04.06.2020

Vermerk zu TOP 4 der 54. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung

Die Koalitionsfraktionen der SPD und CDU sehen in dem Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen „*Freie Fahrt in Niedersachsen für Schülerinnen und Schüler, Auszubildende und FSJlerinnen und FSJler: Schülerticket und kostenlose Schülerbeförderung für Sek II jetzt!*“ (Drs. 18/2576) ein berechtigtes und unterstützungswürdiges Grundanliegen. Im Zuge der haushälterischen Auswirkungen der Corona-Pandemie ist hierzu jedoch eine belastbare Neubewertung erforderlich. Hierzu sehen wir die Notwendigkeit, dass das Wirtschaftsministerium und das Kultusministerium bis zur Beratung des Landeshaushalts 2021 ein Gesamtkonzept zur Zukunft und finanziellen Entlastung der Schüler- und Azubibeförderung vorlegen. Die beiden Ministerien werden daher gebeten schnellstmöglich ein Konzept zu erarbeiten und für die weitere parlamentarische Arbeit dem Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung zur Verfügung zu stellen.

Dr. Christos Pantazis
SPD-Fraktion

Karl-Heinz Bley
CDU-Fraktion