



N i e d e r s c h r i f t

**über die 59. - öffentliche - Sitzung
des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr
und Digitalisierung
am 30. Oktober 2020
Hannover, Landtagsgebäude**

Tagesordnung:

Seite:

1. a) **Nachrüstung von Diesel-Autos auf Kosten der Hersteller zügig voranbringen und endlich umsetzen**
Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 18/1632](#)
- b) **Fahrverbote für Diesel-Pkw in Zeiten deutlich sinkender Stickoxidemissionen sind unverhältnismäßig und müssen verhindert werden!**
Antrag der Fraktion der FDP - [Drs. 18/1843](#)
- c) **Technologieoffenheit muss die Maxime der Politik bleiben!**
Antrag der Fraktion der FDP - [Drs. 18/3253](#)
- Fortsetzung der Beratung*..... 5
- Beschluss*..... 7
2. **Tarifautonomie und Mitbestimmung stärken - Gewerkschaften beim Einsatz für bessere Arbeitsbedingungen unterstützen**
Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU - [Drs. 18/2032](#)
- Fortsetzung der Beratung*..... 9
- Beschluss*..... 10
3. **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Straßengesetzes**
Gesetzentwurf der Landesregierung - [Drs. 18/6069](#)
- Beratung*..... 11
- Beschluss*..... 13
4. **Entwurf eines Haushaltsbegleitgesetzes 2021**
Gesetzentwurf der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU - [Drs. 18/7357](#)
- Mitberatung* 15

Anwesend:

Ausschussmitglieder:

1. Abg. Sabine Tippelt (SPD), Vorsitzende
2. Abg. Thordies Hanisch (SPD)
3. Abg. Rüdiger Kauroff (SPD)
4. Abg. Dr. Christos Pantazis (SPD)
5. Abg. Karl-Heinz Bley (CDU)
6. Abg. Thomas Ehbrecht (CDU)
7. Abg. Karsten Heineking (CDU)
8. Abg. Gerda Hövel (CDU)
9. Abg. Axel Miesner (CDU)
10. Abg. Oliver Schatta (CDU)
11. Abg. Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE)
12. Abg. Jörg Bode (FDP) (anwesend bei TOP 3 und TOP 4)

mit beratender Stimme:

15. Abg. Stefan Wirtz (fraktionslos)

Von der Landtagsverwaltung:

Beschäftigte Kahlert-Kirstein.

Vom Gesetzgebungs- und Beratungsdienst:

Parlamentsrat Dr. Oppenborn-Reccius (Mitglied),
Richterin am Arbeitsgericht Hengst.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Schröder, Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 9.30 Uhr bis 10.27 Uhr.

Außerhalb der Tagesordnung:*Billigung von Niederschriften*

Der **Ausschuss** billigte die Niederschrift über die 57. Sitzung.

Tagesordnungspunkt 1:

a) **Nachrüstung von Diesel-Autos auf Kosten der Hersteller zügig voranbringen und endlich umsetzen**

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 18/1632](#)

b) **Fahrverbote für Diesel-Pkw in Zeiten deutlich sinkender Stickoxidemissionen sind unverhältnismäßig und müssen verhindert werden!**

Antrag der Fraktion der FDP - [Drs. 18/1843](#)

c) **Technologieoffenheit muss die Maxime der Politik bleiben!**

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

Zu a) *direkt überwiesen am 20.09.2018*

federführend: AfWAVuD;

mitberatend gem. § 28 Abs. 4 i. V. m. § 39 Abs. 2 Satz 3 GO LT: AfUEBuK

Zu b) *erste Beratung: 28. Plenarsitzung am 25.10.2018*

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: AfUEBuK

Zu c) *erste Beratung: 45. Plenarsitzung 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

Beratungsgrundlagen: Änderungsvorschlag der Fraktionen der SPD und der CDU (Vorlage 2 zu [Drs. 18/1632](#) und [Drs. 18/3253](#) bzw. Vorlage 3 zu [Drs. 18/1843](#)); Auszug aus der Niederschrift der 67. Sitzung des AfUEBuK vom 6. Oktober 2020 mit Änderungsempfehlungen

Der Ausschuss hatte die Anträge zuletzt in seiner 57. Sitzung am 25. September 2020 beraten. Hierzu hatte ihm ein Änderungsvorschlag der Koalitionsfraktionen vom 17. September 2020 vorgelegen (vgl. Vorlage 2 zu [Drs. 18/1632](#) und [Drs. 18/3253](#), sowie Vorlage 3 zu [Drs. 18/1843](#)).

Nach ausführlicher Beratung hatte der Ausschuss dem Landtag - vorbehaltlich der Voten des mitberatenden Ausschusses für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz und des mitberatenden Ausschusses für Haushalt und Finanzen mit den Stimmen der Fraktionen der SPD und der CDU und gegen die Stimmen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion der FDP empfohlen, den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen in der [Drs. 18/1632](#) und die Anträge der Fraktion der FDP in der [Drs. 18/1843](#) und der [Drs. 18/3253](#) in der Fassung des Änderungsvorschlags der Koalitionsfraktionen vom 17. September 2020 anzunehmen.

Zu dem Antrag in der [Drs. 18/2034](#) hatte er die Mitberatung durchgeführt und beschlossen, dem federführenden Ausschuss für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz einen Auszug aus der Niederschrift zu übermitteln.

Zur heutigen Sitzung lag dem Ausschuss ein Auszug aus der Niederschrift des Ausschuss für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz der 67. Sitzung am 6. Oktober 2020 vor, der empfiehlt, den Änderungsvorschlag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU an zwei Stellen zu ändern.

Fortsetzung der Beratung

Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU) führte aus, der Ausschuss für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz empfehle, den Änderungsvorschlag der Fraktionen von SPD und CDU wie folgt zu ändern:

- Auf Seite 2 solle im zweiten Absatz der Satz „Im Jahr 2015 war dies noch für insgesamt sieben Straßen in Osnabrück, Oldenburg und Hannover der Fall“ durch die Formulierung „Im Jahr 2015 sind niedersachsenweit noch in zwölf Straßenzügen NO₂-Konzentrationen oberhalb des Jahresgrenzwertes gemessen worden“ ersetzt werden.
- Auf Seite 4 solle im ersten Absatz die Forderung in der Nr. 12 angepasst werden; die Bezeichnung der Abgasnorm mit „EU 6d temp“ sei nicht mehr aktuell; daher solle der Zusatz „temp“ entfallen.

Die Fraktion der CDU stimme diesen Änderungsempfehlungen des Umweltausschusses, die auch der langen Beratungsdauer geschuldet seien, zu.

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE) erklärte, der empfohlene Verzicht auf den Zusatz „temp“ sei keine Wohltat der Großen Koalition und des Umweltausschusses, sondern dem Umstand geschuldet, dass Fahrzeuge, die die Abgasnorm „EU 6d temp“ erfüllten, ab dem 1. Januar 2021 nicht mehr erstzugelassen werden dürften. Insofern sei diese empfohlene Anpassung des Änderungsvorschlags aus seiner Sicht, so der Abgeordnete, keine Überraschung. Überraschend sei allerdings, dass der in der Nr. 12 formulierte Aufruf an die Landesregierung, sich für eine Kaufimpuls-Prämie für alle Neufahrzeuge und junge Gebrauchte einzusetzen, die die Abgasnorm „EU 6d“ erfüllten, sozusagen alle Diesel-Fahrzeuge umfassen solle.

Der größte Kritikpunkt der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen an dem Änderungsvorschlag sei, dass sich die Große Koalition damit schützend vor die Autoindustrie stelle, es weiterhin ablehne, dass die erforderlichen Umrüstungen von Dieselfahrzeugen auf Kosten der Automobilindustrie erfolgten, und somit auf das Prinzip der Freiwilligkeit setze.

Diese Haltung der Großen Koalition gegenüber der Automobilindustrie sei umso enttäuschender, als nach seinem Eindruck, so der Abgeordnete, zwischen allen Fraktionen Einvernehmen darüber bestehe, dass die Automobilindustrie die alleinige Schuld für den Dieselskandal habe.

Der Dieselskandal habe zum Teil gravierende finanzielle Folgen für die Eigentümer bzw. Besitzer davon betroffener Dieselfahrzeuge. So hätten heute noch unzählige Familien Kredite für fremdfinanzierte Fahrzeuge abzutragen, deren Wert rapide gesunken sei. Insofern bestehe nicht nur eine „technische Verpflichtung, sondern auch eine soziale und in Richtung Verbraucherschutz zielende Verpflichtung zu einer angemessenen Reaktion im Sinne eines fairen Schadenausgleichs“.

Die beiden Fraktionen der Großen Koalition sprächen sich in der Nr. 12 des Entschließungstexts für Kaufimpuls-Prämien aus, obwohl der Vorstandsvorsitzende der Volkswagen AG, Dr. Diess, vor Kurzem öffentlich erklärt habe, dass Prämien nicht für notwendig erachtet würden. Vor dem Hintergrund dieser Einschätzung des Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG würde er, Abg. Schulz-Hendel, es begrüßen, wenn auch die vom Land Niedersachsen in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG entsandten Mitglieder, Ministerpräsident Weil und Wirtschaftsminister Dr. Alt-

husmann, endlich erkannten, dass Kaufimpuls-Prämien völlig unnötig seien. Zahlreiche Fachleute aus der Wirtschaft beurteilten Kaufprämien schon seit Längerem als „total unsinnig“.

Anstelle einer Kaufimpuls-Prämie sollte sich der Landtag seines Erachtens, so der Abgeordnete abschließend, konkreten Überlegungen zuwenden, eine allgemeine Mobilitätsprämie einzuführen. Zu seinem Bedauern sei dies bisher nicht geschehen.

Das Ergebnis dieser langen Antragsberatung sei sehr dünn und vage und qualitativ sehr fragwürdig und der Änderungsvorschlag aus Sicht seiner Fraktion nicht zustimmungsfähig.

Abg. **Thordies Hanisch** (SPD) schloss sich den Ausführungen des Abg. Bley an.

Sie wies die Kritik des Abg. Schulz-Hendel, dass das Land Niedersachsen sich weiterhin schützend vor die Autoindustrie stelle und die Kunden gewissermaßen im Regen stehen lasse, zurück. Sie verwies darauf, dass in der Nr. 10 des Entschließungstexts des Änderungsvorschlags die Landesregierung gebeten werden solle, sich auf der Bundesebene für eine Entlastung aller Eigentümer bzw. der anfallenden Kosten für eine Hardwarenachrüstung einzusetzen, und dass entsprechende Beschlüsse zur Entschädigung von Endverbrauchern nicht auf Länderebene, sondern auf Bundesebene zu fassen seien.

Die in der Nr. 12 des Entschließungstexts Kaufimpuls-Prämien würden außerdem nicht gefordert, um der Wirtschaft mehr Geschäft zu ermöglichen, sondern um einen Anreiz für den Erwerb von Fahrzeugen mit umweltfreundlichen Antrieben zu setzen und so die Stickoxid- und Treibhausgasemissionen weiter zu senken, betonte die Abgeordnete. Im Übrigen sei es wohl unbestritten, dass Neufahrzeuge oder junge Gebrauchte, die aktuelle Abgasnormen erfüllten, emissionsärmer und somit umweltfreundlicher seien als Modelle, die seit zehn Jahren oder länger betrieben würden.

Nach ihrem Dafürhalten, meinte die Abgeordnete abschließend, seien die Maßnahmen, für die sich die Koalitionsfraktionen in ihrem Änderungsvorschlag einsetzten, wichtige, aber naturgemäß keine finalen Schritte in eine moderne und klimafreundlichere Mobilität.

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE) entgegnete, Niedersachsen bilde zusammen mit Bayern

das Schlusslicht im aktuellen Mobilitätsindex der deutschen Bundesländer. Niedersachsen sei darin bescheinigt worden, dass es verkehrspolitisch überhaupt nicht gut aufgestellt sei. Von daher bedürfe es nicht nur zaghafter Schritte wie dieser, sondern es bestünden konsequente Handlungsnotwendigkeiten hin zu mehr Mobilität.

Beschluss

In Ergänzung seines Beschlusses aus der 57. Sitzung am 25. September 2020 empfahl der **Ausschuss** dem Landtag, die Anträge in der Fassung des Änderungsvorschlages der Koalitionsfraktionen (vgl. Vorlage 2 zu [Drs. 18/1632](#) und 18/3253 sowie Vorlage 3 zu [Drs. 18/1843](#)) unter Berücksichtigung der vom mitberatenden Ausschuss für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz in dessen 67. Sitzung am 6. Oktober 2020 vorgeschlagenen Änderungen anzunehmen.

Zustimmung: SPD, CDU

Ablehnung: GRÜNE

Enthaltung: -

Abwesend: FDP

Tagesordnungspunkt 2:

Tarifautonomie und Mitbestimmung stärken - Gewerkschaften beim Einsatz für bessere Arbeitsbedingungen unterstützen

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU - [Drs. 18/2032](#)

erste Beratung: 31. Plenarsitzung am 14.11.2018 AfWAVuD

Beratungsgrundlage: Vorlage 1 (Änderungsvorschlag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU)

Fortsetzung der Beratung

Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU) erläuterte, der Änderungsvorschlag sei das Ergebnis der Gespräche, die die Koalitionsfraktionen mit den Sozialpartnern - Arbeitgeberverbänden und Gewerkschaften - geführt hätten.

Die Koalitionsfraktionen seien der Meinung, dass die Mitbestimmung der Betriebsräte verbessert werden müsse, und bäten die Landesregierung, sich insoweit für die Umsetzung der entsprechenden Vereinbarungen in der Koalitionsvereinbarung auf Bundesebene einzusetzen.

Neben einigen Prüfaufträgen an die Landesregierung enthalte der Entschließungstext eine Reihe von Aufträgen zur Verbesserung von Mitbestimmungsrechten. Zu nennen seien hier etwa die Erweiterung der bestehenden Beteiligungsrechte der Betriebsräte durch Initiativrechte in Fragen des Beschäftigtendatenschutzes oder in Fragen der Weiterbildung, um die Herausforderungen der fortschreitenden Digitalisierung bewältigen zu können, und der Aufruf an die Landesregierung, sich auf europäischer und auf Bundesebene dafür einzusetzen, Maßnahmen zu treffen, dass Gesellschaften die Unternehmensmitbestimmung nicht unterlaufen könnten.

Der Änderungsvorschlag sei gut durchdacht, weil er zum einen arbeitnehmerfreundlich sei, aber auch von der Arbeitgeberseite akzeptiert werden könne.

Der Abgeordnete schlug vor, eine schriftliche Anhörung zu dem Antrag in der Fassung des Änderungsvorschlages durchzuführen und hierfür es jeder Fraktion sowie dem fraktionslosen Aus-

schussmitglied zu ermöglichen, jeweils eine Interessenvertretung bzw. sachverständige Person zu benennen. Der Abgeordnete schlug für die Fraktion der CDU die Unternehmerverbände Niedersachsen vor.

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE) legte dar, der Änderungsvorschlag enthalte viele richtige Punkte, und viele Problemstellungen seien auch zutreffend beschrieben. Er bezweifle allerdings, dass die im Antrag angeführten Absichtserklärungen im Spannungsfeld der Großen Koalition eine nachhaltige Wirkung im Hinblick auf die Umsetzung dieser Absichtserklärungen auslösten, und wolle hierzu folgende Handlungsbeispiele der Landesregierung anführen, die ihn in dieser Ansicht bestärkten:

Wirtschaftsminister Dr. Althusmann habe den arbeitnehmerunfreundlichen Tarifvertrag der GVN für den ÖPNV für allgemeinverbindlich erklärt und damit gegen die Empfehlung seines Beirates gehandelt.

Die Eigentümer der Gilde Brauerei bezweckten mit der Aufspaltung des Unternehmens die Schwächung von Arbeitnehmerrechten. Ein Engagement der Landesregierung, dies zu verhindern, vermöge er, Abg. Schulz-Hendel, nicht zu erkennen.

Schließlich trügen die corona-bedingten Verfahrenserleichterungen im Tariftreue- und Vergabegesetz zu einer Schwächung von Arbeitnehmerrechten bei der Vergabe von Aufträgen öffentlicher Auftraggeber bei.

Der Abgeordnete kündigte an, in Absprache mit seiner Fraktion einen bzw. eine Sachverständige für die schriftliche Anhörung zu benennen.

Abg. **Dr. Christos Pantazis** (SPD) schloss sich den Ausführungen des Sprechers des Koalitionspartners seiner Fraktion an.

Nach seinem Eindruck, so der Abgeordnete, sei den Koalitionsfraktionen mit dem vorliegenden Änderungsvorschlag ein „ziemlich guter Wurf gelungen“, „der sich sehen lassen kann“. Die mündlichen Unterrichtungen durch die Landesregierung sowie der lange Zeitraum, der zur Beratung zur Verfügung gestanden habe, hätten es den Koalitionsfraktionen ermöglicht, sämtliche Aspekte in den Entschließungstext einfließen zu lassen. Vor diesem Hintergrund könne er mit der recht pauschal wirkenden Kritik des Kollegen Schulz-Hendel wenig anfangen.

Der Abgeordnete war mit der Durchführung einer schriftlichen Anhörung einverstanden und benannte für seine Fraktion den Deutschen Gewerkschaftsbund - Landesverband Niedersachsen.

Abg. **Stefan Wirtz** (fraktionslos) erklärte, die Große Koalition vollführe mit dieser Initiative einen schwierigen Drahtseilakt, indem sie durch Einmischung Autonomie zu stärken versuche.

Bei der Beurteilung des Nutzens dieser Initiative komme es aus seiner Sicht darauf an, ob und inwieweit die Stärkung der Tarifautonomie für die Wirtschaft von Vorteil sein könne. Bekanntermaßen seien viele Wirtschaftsbetriebe der Ansicht, dass Tarifbindung für sie ein Wettbewerbsnachteil sein könne.

Für öffentliche Ausschreibungen gälten meistens europaweite Vorgaben. Das Unternehmensfeld sei recht diffus; viele Firmen unterlägen der Tarifbindung, viele Firmen hätten Haustarifverträge. In Portugal, einem Mitglied der Europäischen Union, z. B. würden die geringsten Löhne und Gehälter bezahlt. Die Wettbewerbsvoraussetzungen europäischer Unternehmen in einem europaweiten Vergabeverfahren seien also recht verschieden. Vor diesem Hintergrund könne sich die Stärkung der Arbeitnehmerrechte, die sich die Koalitionsfraktionen von dieser parlamentarischen Initiative hin zu mehr Tarifbindung versprechen, im Ergebnis doch als eine Schwächung der deutschen Unternehmen und ihrer Beschäftigten erweisen.

Der Prüfauftrag an die Landesregierung, wie die Vertretungsbefugnis der Betriebsräte im Betriebsverfassungsgesetz auf Beschäftigte ausgeweitet werden könne, die im Rahmen von Dienst- oder Werkverträgen nur für einen Auftraggeber tätig seien, finde in Anbetracht des Wildwuchses beim Abschluss von Werk- und Dienstverträgen, der nicht von der Hand zu weisen sei, sowie der jüngsten Berichterstattung über die Zustände in der Schlachtindustrie seine uneingeschränkte Zustimmung.

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD) hielt als Ergebnis der heutigen Beratung fest, dass der Ausschuss auf Wunsch der Koalitionsfraktionen vereinbart habe, eine schriftliche Anhörung zu dem Antrag durchzuführen, wobei jede Fraktion sowie das fraktionslose Ausschussmitglied jeweils eine Interessenvertretung bzw. sachverständige Person benennen können solle.

Tagesordnungspunkt 3:

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Straßengesetzes

Gesetzentwurf der Landesregierung - [Drs. 18/6069](#)

direkt überwiesen am 12.03.2020

federführend: AfWAVuD;

mitberatend: AfRuV

Beratungsgrundlagen: Vorlage 8 (Mit dem Fachministerium abgestimmte Formulierungsvorschläge und Anmerkungen), Vorlage 9 (Änderungsvorschlag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU)

Beratung

Parlamentsrat **Dr. Oppenborn-Reccius** (GBD) erläuterte die in rechtlicher und inhaltlicher Hinsicht wesentlichen Änderungsvorschläge des GBD im Sinne der Anmerkungen in der Vorlage 8, insbesondere hinsichtlich der Formulierungsvorschläge, zu denen noch eine Entscheidung seitens des Ausschusses erforderlich ist.

Eine Aussprache ergab sich zu:

Artikel 1

Nummer 2 (§ 3)

ParlR **Dr. Oppenborn-Reccius** (GBD) legte zu Nummer 2 Buchst. a dar, das MW habe angeregt, Absatz 1 Ziff. 1 Buchst. b dahin gehend inhaltlich zu ergänzen, dass selbständige Radwege im Sinne dieser Vorschrift auch solche seien, die *allein oder in Verbindung mit anderen Radwegen oder Teilen davon* überwiegend einem über das Gebiet benachbarter Landkreise und kreisfreier Städte hinausgehenden Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt seien. Diese Änderung solle sicherstellen, dass auch Teilstücke von Radwegen, die erst im Zusammenwirken mit anderen Radwegen oder Teilen davon ein Verkehrsnetz bilden (vgl. Absatz 1 Nr. 1 Buchst. a), den entsprechenden gesetzlichen Regularien unterfielen. Aus der Sicht des GBD sei diese Änderung unbedenklich.

Das MW habe dem Ausschuss zum besseren Verständnis das Handout „Neufassung des NStrG - Selbständige Radwege“¹ übermittelt. Die schematische Darstellung auf der letzten Seite des Handouts, aus der die Radwegsituation an den Landesstraßen „L123“ und „L234“ zu ersehen sei, solle verdeutlichen, wie ein selbständiger Radweg zwei parallel verlaufende Landesstraßen mit straßenbegleitenden Radwegen verbinde, dadurch mit diesen ein Verkehrsnetz bilde und aus diesem Grunde den Regularien für Landesstraßen unterfalle.

Zu Nummer 2 Buchst. b (Einfügung eines neuen Absatzes 2) legte ParlR Dr. Oppenborn-Reccius dar, der GBD rege an, die Absätze 2 und 3 zu tauschen, sodass Absatz 2 zu Absatz 3 werde; dies habe lediglich redaktionelle Bedeutung.

Inhaltlich allerdings stelle sich die Frage nach der Definition für selbständige Radwege. Nach Absatz 2 in der Fassung des Gesetzentwurfs seien selbständige Radwege im Sinne des Absatzes 1 Radwege, „die einen eigenen Straßenkörper besitzen“. Dieses Merkmal sei in dem Formulierungsvorschlag des GBD zu Absatz 3 enthalten.

Außerdem enthalte Absatz 2 in der Fassung des Gesetzentwurfs die Formulierung, dass *selbständige* Radwege im Sinne des Absatzes 1 Wege seien, die *der zügigen Abwicklung größerer Radverkehrsmengen zu dienen bestimmt sind*. Der GBD sei der Ansicht, dass dieses Merkmal rechtliche Schwierigkeiten bereite, weil diese Formulierung zum einen sehr unbestimmt und zum anderen - anders als das Kriterium „Alltagsradverkehr“ - nicht erforderlich sei, um Radverkehr zu touristischen und Naherholungszwecken vom übrigen Verkehr auszugrenzen. Im Übrigen sei auch nicht nachvollziehbar, warum Radwege von geringerer Verkehrsbedeutung ausgegrenzt werden sollten, wenn sie dennoch ganz oder überwiegend dem Alltagsradverkehr zu dienen bestimmt seien. Demzufolge sei dieses Merkmal in dem Formulierungsvorschlag des GBD zu Absatz 3 nicht enthalten.

Der Absatz 2 in der Fassung des Gesetzentwurfs enthalte die Formulierung, dass selbständige Radwege im Sinne des Absatzes 1 Wege seien, die *dem Alltagsradverkehr zu dienen bestimmt* seien. Diese Formulierung solle dazu dienen, Radwege, die nur dem Freizeitverkehr, also tou-

¹ Vgl. **Anlage** zu dieser Niederschrift

ristischen Zwecken, dienen, auszugrenzen und somit nicht als selbstständige Radwege zu behandeln.

Die kommunalen Spitzenverbände hätten sich vehement dafür ausgesprochen, das Merkmal „Alltagsverkehr“ zu streichen, und zur Begründung angeführt, dass in der Praxis Freizeitradverkehr von Alltagsradverkehr oftmals schwer abzugrenzen sei.

Die Streichung dieses Merkmals würde allerdings dazu führen, dass sämtliche selbstständigen Radwege, also auch bestehende touristische Radwege, unmittelbar in die Straßenbaulast des Landes fielen, wenn sie eine Verkehrsbedeutung hätten, die der einer Landesstraße entspreche. Das MW habe erklärt, dass es das Land überfordern würde, wenn dadurch alle bestehenden großen Radwege in die Straßenbaulast des Landes überführt würden, und diese Regelung nur dann hingenommen werden könnte, wenn sie lediglich für neu angelegte Radwege gelten würde.

Das GBD habe daraufhin angeregt, in einer neuen Nummer 8 dem § 62 einen neuen Absatz 3 anzufügen. Diese Regelung enthalte eine Übergangsvorschrift, wonach die neuen Vorschriften für selbstständige Radwege nur für neue Radwege gälten. Würde dieser Anregung des GBD gefolgt, könnten in dem Formulierungsvorschlag des GBD zu § 3 Abs. 2 (neuer Absatz 3) das Merkmal „Alltagsradverkehr“ gestrichen und stattdessen die Übergangsvorschrift in § 62 Abs. 3 mit folgendem Wortlaut aufgenommen werden:

„Die für selbstständige Radwege geltenden Vorschriften gelten nur für solche Radwege, die nach dem ... erstmals für den Verkehr freigegeben werden.“

Einzufügen sei zudem ein noch zu bestimmender Zeitpunkt nach dem Inkrafttreten des Gesetzes. Es sei sinnvoll, z. B. auf den 1. Januar 2021 abzustellen.

Aus der Einfügung des neuen Absatzes 3 folgten Anpassungsnotwendigkeiten im Hinblick auf den als Vorlage 9 eingebrachten Änderungsvorschlag der Fraktionen der SPD und der CDU, die allerdings nur rein redaktioneller Natur seien.

Die Übergangsvorschrift in Absatz 3 hätte den Vorteil, dass alle selbstständigen Radwege unabhängig davon, ob sie dem Freizeitradverkehr oder dem Alltagsradverkehr dienen, dem Regelwerk unterfielen, die neuen Regelungen aber insge-

samt nur für solche Radwege gälten, die nach dem 1. Januar 2021 für den Verkehr freigegeben würden, mit der Folge, dass sie, wenn sie die Verkehrsbedeutung entsprechend einer Landesstraße hätten, in die Straßenbaulast des Landes fielen.

Abg. **Thordies Hanisch** (SPD) sprach sich für die Übernahme des Formulierungsvorschlags des GBD zu Absatz 2 (neuer Absatz 3) ohne den in eckige Klammern gesetzten Satzteil „dem Alltagsradverkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind“ und für die Übernahme des Formulierungsvorschlags in der Nummer 8 zu § 62 Abs. 3 aus und regte an, dort als maßgeblichen Zeitpunkt das Datum „1. Januar 2021“ vorzusehen.

Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU) äußerte sich sodann zu Anlass, Zielen und Schwerpunkten des Gesetzentwurfs im Sinne der schriftlichen Gesetzesbegründung. Er nannte dabei die Ziele, Fahrradland Nummer 1 zu werden, die Stadt-Umland-Beziehungen zu verbessern, die Planung und Umsetzung von Radwegen zu erleichtern, in Anpassung an das Carsharing-Gesetz des Bundes die Möglichkeit des stationsgebundenen Carsharings auch für Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen zu schaffen und die Möglichkeit, die Entscheidung über eine Ausnahme vom Anbauverbot bzw. von Anbaubeschränkungen im Rahmen einer Ermessensentscheidung treffen zu können, die die konkrete Verkehrssituation nach dem Anbau berücksichtigt. Der Abgeordnete befürwortete wie die Abg. Thordies Hanisch die Übernahme des Formulierungsvorschlags des GBD zu Absatz 2 (neuer Absatz 3) ohne den in eckige Klammern gesetzten Satzteil „dem Alltagsradverkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind“ und die Übernahme des Formulierungsvorschlags in der Nummer 8 zu § 62 Abs. 3.

Anschließend stellte der Abgeordnete den Änderungsvorschlag der Fraktionen der SPD und der CDU in Vorlage 9 vor. Er teilte mit, dass der Änderungsvorschlag auf eine Empfehlung der kommunalen Spitzenverbände zurückgehe, die damit sichergestellt wissen wollten, dass Planungs- und Genehmigungsverfahren auf kommunaler Ebene auch während der Covid-19-Pandemie zeitnah durchgeführt würden.

Der Abgeordnete wies abschließend darauf hin, dass es die Koalitionsfraktionen versäumt hätten, ihrem Änderungsvorschlag eine Begründung beizufügen, und reichte sie sodann in schriftlicher

und mündlicher Form nach. Die Begründung hat den folgenden Wortlaut:

„Das Gesetz zur Änderung des Niedersächsischen Straßengesetzes dient in großen Teilen einer Beschleunigung der Planung und Umsetzung von Radwegen. Die bestehenden Hürden bei Planung und Genehmigung sollen abgebaut werden. Der vorliegende Änderungsvorschlag dient der Vereinbarkeit von Bund und Land im Hinblick auf die Umsetzung des vom Bund beschlossenen Planungssicherstellungsgesetzes (Plan-SiG) vom 20. Mai 2020.“

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE) begrüßte die Regelungen auf dem Gebiet des Carsharings. Er teilte mit, dass in seiner Fraktion noch interne Beratungen und Abstimmungen zu dieser Gesetzesinitiative ausstünden, und kündigte an, sich aus diesem Grunde bei der heutigen Abstimmung der Stimme zu enthalten.

Der Abgeordnete verlieh unter Hinweis auf die bisherigen, nach seinem Eindruck recht zögerlich vorangetriebenen Überlegungen zum Ausbau des Radwegenetzes in Niedersachsen seiner Erwartung Ausdruck, dass dem Bau und der Unterhaltung von Radwegen künftig mehr Aufmerksamkeit gewidmet werde und entsprechend größer als bisher dimensionierte Mittelvolumina bereitgestellt würden.

Beschluss

Der **Ausschuss** empfahl dem Landtag vorbehaltlich des Votums des - mitberatenden - Ausschusses für Rechts- und Verfassungsfragen, den Gesetzentwurf in der Fassung der Vorlage 8 - ohne den in eckige Klammern gefassten Satzteil zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 3 Abs. 3 neu) und mit der neuen Nummer 8 (§ 62 Abs. 3) und den damit verbundenen redaktionellen Folgeänderungen - sowie mit den aus dem Änderungsvorschlag der Koalitionsfraktionen (vgl. Vorlage 9) ersichtlichen Änderungen anzunehmen.

Zustimmung: SPD, CDU, FDP

Ablehnung: -

Enthaltung: GRÜNE

Die Berichterstattung im Plenum übernahm der Abg. Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE).

Es ist ein mündlicher und ein ergänzender schriftlicher Bericht gewünscht.

Tagesordnungspunkt 4:

Entwurf eines Haushaltsbegleitgesetzes 2021

Gesetzentwurf der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU - [Drs. 18/7357](#)

*erste Beratung: 83. Plenarsitzung am 15.09.2020
federführend: AfHuF;
mitberatend: AfRuV, AfluS, KultA, AfWAVuD,
AfSGuG*

Beratungsgrundlage: Vorlage 2 (Änderungsvorschlag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU), Vorlage 4 (Formulierungsvorschläge und Anmerkungen zu dem Gesetzentwurf und zu dem Änderungsvorschlag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU)

Mitberatung

Abg. **Oliver Schatta** (CDU) erklärte, die Wasser verarbeitende Industrie habe angesichts der Verdopplung der Wasserabgabe von 7,5 auf 15 Cent pro Kubikmeter Frischwasser ab 2021 in einem an alle Mitglieder des Landtags gerichteten Schreiben vor einer finanziellen Zusatzbelastung für den Industriestandort Niedersachsen gewarnt. Er teile deren Ansicht, dass diese Erhöhung eine erhebliche finanzielle Belastung bedeuten könne, und plädiere daher dafür, dass der Versuch unternommen werden sollte, für die Unternehmen, die von der Erhöhung der Wasserabgabe besonders betroffen seien, Kompensationsmöglichkeiten zu finden, die ihre wirtschaftliche Tätigkeit und Existenz sicherten.

Abg. **Jörg Bode** (FDP) erbat nähere Informationen zu den aus Sicht der Koalitionsfraktionen in Frage kommenden Kompensationsmöglichkeiten. Er wies darauf hin, dass die Erhöhung der Wasserabgabe auf den Änderungsvorschlag der Koalitionsfraktionen (vgl. Vorlage 2) zurückgehe und die Koalitionsfraktionen somit die Möglichkeit hätten, ihren Änderungsvorschlag entweder zurückziehen oder ihn zugunsten der Belastungssituation der Wasser verarbeitenden Industrie zu ändern.

Der Abgeordnete kündigte an, dass seine Fraktion den Entwurf des Haushaltsbegleitgesetzes und den Änderungsvorschlag der Koalitionsfraktionen ablehnen werde. Zur Begründung führte er an, viele Unternehmen könnten gar keinen Einfluss auf die Wassermenge ausüben, die sie für ihre Produktionsstätten nutzten. So hätten beispielsweise Kraftwerksbetreiber aufgrund der

zwingend erforderlichen Kühlung von Reaktoren gar keine Möglichkeit, von einem Tag auf den anderen Tag die Stromerzeugung herunterzufahren, um weniger Wasser zu verbrauchen.

Nach seinem Eindruck, so der Abgeordnete, seien zur Bewältigung der finanziellen Folgen der Corona-Pandemie für die Wirtschaft derart hohe Volumina an Fördermitteln aufgewendet worden, dass es bei deren Finanzierung auf das Mehraufkommen, das sich aus der Erhöhung der Wasserentnahmegebühr ergebe, eigentlich nicht ankomme.

Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU) erklärte, die Mitglieder der Fraktion der CDU im Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung stimmten dem Entwurf des Haushaltsbegleitgesetzes in der Fassung der Vorlage 4 zu. Sie gäben dem federführenden Ausschuss für Haushalt und Finanzen aber zu bedenken, dass die Erhöhung der Wasserentnahmegebühr eine drastische Belastung für die niedersächsischen Unternehmen darstellen werde.

ParlR **Dr. Oppenborn-Reccius** (GBD) skizzierte sodann die Änderung des Gesetzes über ein Sonderprogramm zur Wirtschaftsförderung des Landes Niedersachsen (Artikel 8) und die Änderung des Niedersächsischen Wassergesetzes (Artikel 8/1) im Sinne der Anmerkungen des GBD in der Vorlage 4.

Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU) sprach sich zu Artikel 8 Nr. 2 (§ 5) dafür aus, für Satz 2 anstelle der in eckige Klammern gesetzten Formulierung den Alternativvorschlag auf der Seite 29 der Vorlage 4 zu übernehmen. - Hiergegen erhob sich kein Widerspruch.

Der **Ausschuss** verständigte sich darauf, dem federführenden Ausschuss für Haushalt und Finanzen als Stellungnahme einen Auszug aus der Niederschrift zu diesem Tagesordnungspunkt zuzuleiten.



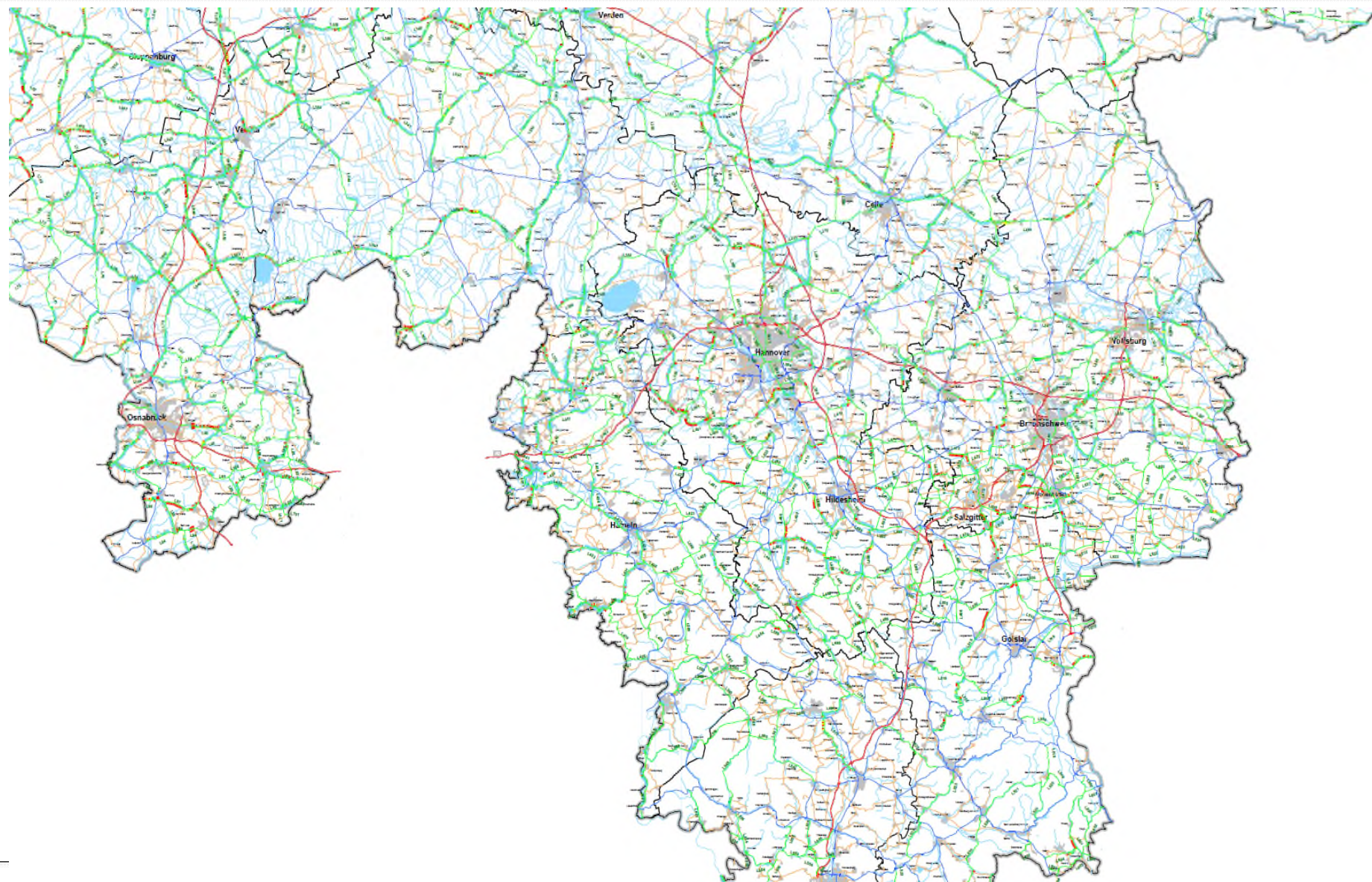
Neufassung des NStrGs

Selbständige Radwege

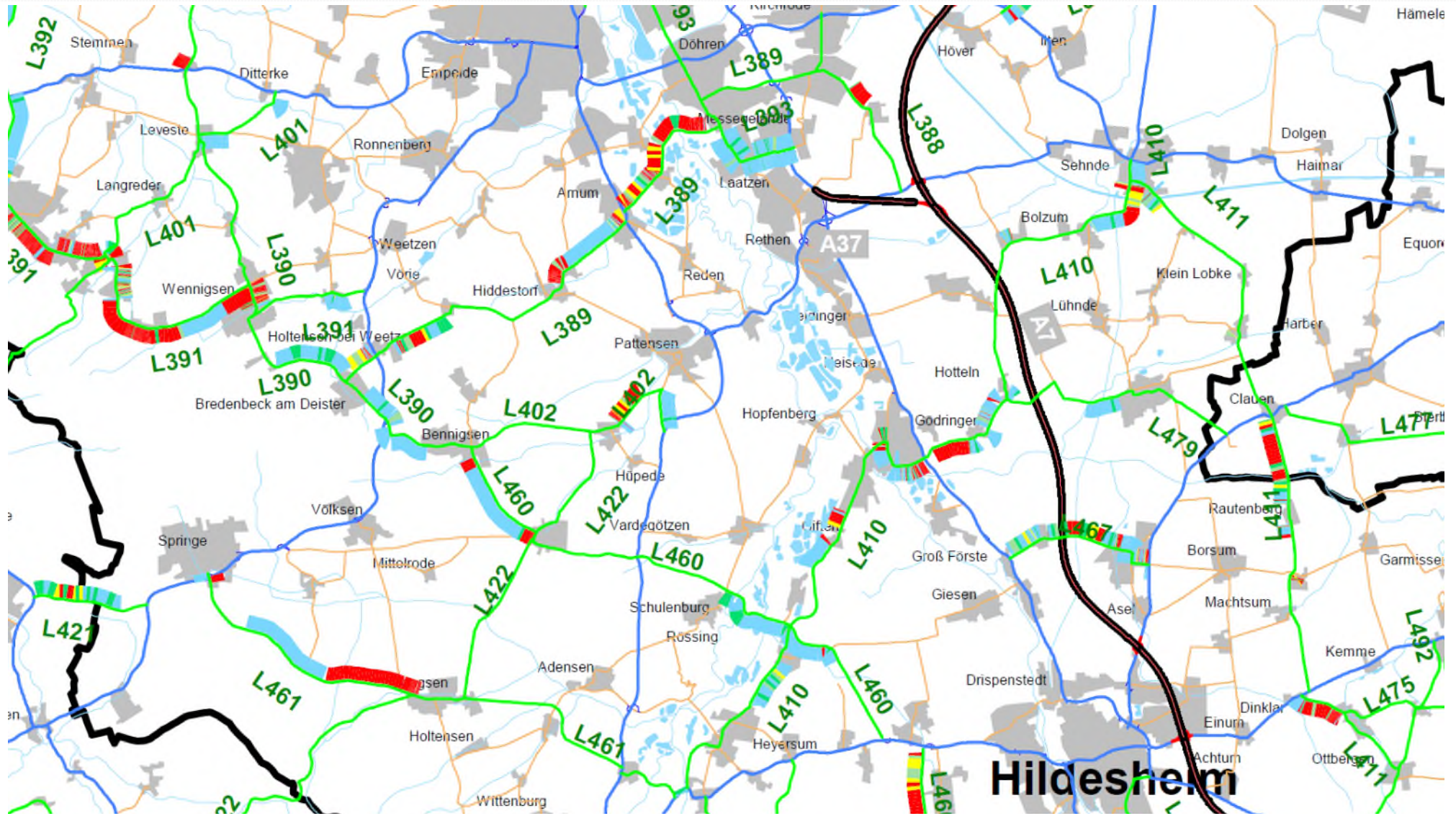


Niedersachsen. Klar.

Neufassung des NStrGs



Neufassung des NStrGs





Selbständiger Radweg

L 123 mit straßenbegleitendem Radweg

Beispiel





Selbständige Radwege

Die Planung und die Umsetzung von Radwegen, die einen eigenen Straßenkörper besitzen, jedoch nicht im Wesentlichen mit einer Landes-, Kreis- oder Gemeindestraße gleichlaufen (z.B. sog. „Radschnellwege“) sollen erleichtert werden.

Insbesondere sollen für diese Radwege die gleichen rechtlichen Möglichkeiten (z.B. Durchführung von Planfeststellungsverfahren und vertragliche Zuständigkeitsvereinbarungen zwischen Land und Kommunen) gelten, die für Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen genutzt werden können.

Damit wird auch eine Forderung der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände umgesetzt.



Selbständige Radwege in der Baulast des Landes

NStrG Vorschlag Neufassung § 3 Absatz 1

1. Landesstraßen; das sind

- a) Straßen, die innerhalb des Landesgebietes untereinander oder zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und überwiegend einem über das Gebiet benachbarter Landkreise und kreisfreier Städte hinausgehenden Verkehr, insbesondere dem Durchgangsverkehr, dienen oder zu dienen bestimmt sind, sowie
- b) selbständige Radwege, die allein oder in Verbindung mit anderen Radwegen oder Teilen davon überwiegend einem über das Gebiet benachbarter Landkreise und kreisfreier Städte hinausgehenden Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind.





Selbständige Radwege in der Baulast des Landes

NStrG Neufassung § 3 Absatz 2

Selbständige Radwege im Sinne des Absatzes 1 sind Wege, die der zügigen Abwicklung größerer Radverkehrsmengen im Alltagsradverkehr zu dienen bestimmt sind, einen eigenen Straßenkörper besitzen und nicht Bestandteile anderer Straßen sind.





Selbständige Radwege

Vorgeschlagene Definition der selbständigen Radwege in der Baulast des Landes

- Fließtext Arial 16 Punkt. Weit hinten, hinter den Wortbergen
- Fließtext Arial 16 Punkt. Fern der Länder Vokalien und Konsonantien
- Fließtext Arial 16 Punkt. Abgeschlossen wohnen sie in Buchstabhausen an der Küste des Semantik

