



N i e d e r s c h r i f t
über den öffentlichen Teil der 63. Sitzung
des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr
und Digitalisierung
am 29. Januar 2021
Hannover, Landtagsgebäude

Tagesordnung:

Seite:

1. **Unterrichtung des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung und des Landesrechnungshofs durch das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung über Fördermaßnahmen der einzelbetrieblichen Förderung von Unternehmen**
(in vertraulicher Sitzung)..... 5
2. **Unterrichtung durch die Landesregierung zum aktuellen Sachstand des Pilotvorhabens Ölspurbeseitigung der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr**
Unterrichtung..... 7
Aussprache 8
3. **Niedersachsen nach Corona genießen und erleben! Tourismus, Freizeitwirtschaft und Gastronomiegewerbe unterstützen und Perspektiven eröffnen**
Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU - [Drs. 18/6826](#)
Unterrichtung durch die Landesregierung..... 15
Aussprache 18
4. **Ausbeutung beenden - Verbot von Werkverträgen in der Fleischindustrie durchsetzen**
Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 18/6814](#)
Verfahrensfragen..... 21

5. Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes

Gesetzentwurf der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 18/7953](#)

Fortsetzung der Beratung 23

Verfahrensfragen 23

6. Maßnahme von finanzieller Bedeutung für den Einzelplan 13

Bitte um Zustimmung gemäß § 40 Abs. 2 der Niedersächsischen Landeshaushaltsordnung zur Änderung der Niedersächsischen Verordnung über die Feldes- und die Förderabgabe sowie zur Vergleichsvereinbarung zwischen dem Land Niedersachsen und Erdöl- sowie Erdgasförderunternehmen

Antrag der Landesregierung - [Drs. 18/8286](#)

Beratung über einen Antrag auf Aktenvorlage 25

Anwesend:

Ausschussmitglieder:

1. Abg. Sabine Tippelt (SPD), Vorsitzende
2. Abg. Matthias Arends (SPD)
3. Abg. Jörn Domeier (i. V. d. Abg. Rüdiger Kauroff) (SPD)
4. Abg. Thordies Hanisch (SPD)
5. Abg. Frank Henning (SPD)
6. Abg. Dr. 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. Jörg Bode (FDP)

mit beratender Stimme:

15. Abg. Stefan Henze (fraktionslos)
16. Abg. Stefan Wirtz (fraktionslos)

Von der Landtagsverwaltung:

Beschäftigte Kahlert-Kirstein.

Vom Gesetzgebungs- und Beratungsdienst:

Ministerialrat Dr. Müller-Rüster.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Schröder (Tagesordnungspunkte 3 und 5),
Regierungsdirektor Weemeyer (Tagesordnungspunkte 1, 2, 4 und 6),
Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 10.44 Uhr bis 10.45 Uhr und 11.04 Uhr bis 13.07 Uhr.

Tagesordnungspunkt 1:

Unterrichtung des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung und des Landesrechnungshofs durch das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung über Fördermaßnahmen der einzelbetrieblichen Förderung von Unternehmen

Der **Ausschuss** beschloss, die Unterrichtung in einem **vertraulichen Sitzungsteil** entgegenzunehmen. Hierüber wird eine gesonderte Niederschrift gefertigt.

Tagesordnungspunkt 2:

Unterrichtung durch die Landesregierung zum aktuellen Sachstand des Pilotvorhabens Ölspurbeseitigung der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Unterrichtungswunsch:

61. Sitzung am 27.11.2020

Unterrichtung

MDgt **Dr. Wilk** (MW): Vor etwa zwei Jahren haben die Kollegen Albrecht und Rösler von der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) diesen Ausschuss über das Pilotvorhaben unterrichtet. Herr Rösler sitzt auch heute neben mir und wird Fragen beantworten können.

Da Herr Albrecht Ihnen das Modellprojekt damals sehr ausführlich dargestellt hat, glaube ich, dass es reicht, wenn ich an dieser Stelle nur die Grundzüge noch einmal kurz darstelle. Ansonsten verweise ich auf das Protokoll der Sitzung am 23. November 2018.

Bei Straßenverkehrsunfällen treten regelmäßig Schäden am Straßenumfeld - Leitpfosten, Ampeln, Schilder - oder an der Straße selber auf. Zu diesem Thema gehört auch die Verschmutzung der Fahrbahn durch ausgelaufene Betriebsstoffe wie Öl, Diesel und Benzin.

Nach dem Niedersächsischen Straßengesetz ist grundsätzlich der Unfallverursacher für die Behebung der Unfallschäden und die Reinigung der Straße verantwortlich.

Allerdings ist der Unfallverursacher regelmäßig nicht in der Lage, dies selbstständig zu erledigen, sei es, weil er im Krankenhaus liegt, sei es, weil er nicht die Gerätschaften hat, die notwendig sind, um z. B. eine Ölspur zu beseitigen, sei es, weil er nicht in der Lage ist, die Sache schnell genug in die Wege zu leiten.

Insofern erledigt in der Praxis die Landesstraßenbauverwaltung diese Arbeiten - oder lässt sie erledigen - und stellt sie dem Unfallversicherer bzw. seiner Versicherung in Rechnung.

Bei der Beseitigung von Ölspuren wird die Landesstraßenbauverwaltung nicht selber tätig. Vielmehr beauftragt sie einen Unternehmer. In der Regel hat jeder regionale Geschäftsbereich der

Straßenbauverwaltung einen Rahmenvertrag mit einem Unternehmer. Der Rahmenvertrag gilt drei, vier oder fünf Jahre. Der Unternehmer erbringt für einen bestimmten Betrag die entsprechenden Leistungen. Bei der Vergabe der Rahmenverträge werden nur geeignete Unternehmen berücksichtigt.

Die Reinigung der Fahrbahn verursacht natürlich Kosten. Der Unternehmer, der die Fahrbahn im Auftrag der Straßenbaubehörde reinigt, stellt eine Rechnung. Die Landesstraßenbaubehörde begleicht diese Rechnung und nimmt anschließend Rückgriff auf den Versicherer, sofern er bekannt ist.

Insgesamt geht es um rund 3 000 Fälle pro Jahr in Niedersachsen. Das ist eine grobe Hochrechnung; eine Erhebung gibt es dazu derzeit nicht. Wir gehen von Gesamtkosten in Höhe von 4 bis 5 Millionen Euro pro Jahr aus. Pro Fall liegen die Kosten also durchschnittlich bei 1 500 Euro.

Im Grunde ist das Modell also relativ einfach. Bei der Abwicklung treten aber Schwierigkeiten auf, die Herr Albrecht sehr deutlich dargelegt hat:

Die Rechnung, die wir dem Unfallverursacher bzw. der ermittelten Versicherung übersenden, wird in nahezu 100 % der Fälle nicht sofort beglichen. Vielmehr sind in nahezu 100 % der Fälle Mahnungen erforderlich. Es werden Fragen gestellt und Unterlagen nachgereicht. Kurzum: Die zuständige Meisterei muss fast jeden Fall mehrmals in die Hand nehmen. Viele Fälle landen dann beim regionalen Geschäftsbereich.

Etwa 150 Fälle pro Jahr landen zudem, weil die Versicherungen nicht zahlen, beim zentralen Geschäftsbereich. Etwa die Hälfte dieser Fälle kommt vor Gericht. Es werden 50 bis 80 Klagen pro Jahr erhoben. Die Verfahren ziehen sich in der Regel über mehrere Jahre hin. Die durchschnittliche Laufzeit beträgt drei bis fünf Jahre. Das verursacht noch einmal erheblichen Verwaltungsaufwand.

Im Moment laufen mehrere Hundert Verfahren. Am Ende des Tages müssen die Versicherer nahezu alle Kosten tragen. Wir haben vor Gericht eine Erfolgsquote von fast 100 %. In etwa 5 % der Fälle handelt es sich nur um einen Teilerfolg, aber insgesamt ist die Erfolgsquote extrem hoch.

Wir bekommen also fast in jedem Fall recht. Der Einsatz dafür ist allerdings sehr hoch. Die vielen Verfahren, mit denen wir uns herumschlagen,

verursachen zusätzliche Kosten. Vor allem aber entsteht in den Straßenmeistereien Verwaltungsaufwand.

Das hat uns dazu bewogen, ein Modellprojekt durchzuführen, mit dem Ziel, die Verwaltungskosten zu minimieren. Wichtig ist, dass Öl- oder Benzinspuren nach wie vor zügig und zuverlässig beseitigt werden. Die beauftragten Firmen müssen in der Regel innerhalb einer Stunde nach Auftragseingang vor Ort sein. Wir wollen also nicht die Kosten der Straßenreinigung senken, sondern lediglich die exorbitant hohen Verwaltungskosten, die mit einigen Fällen verbunden sind, deutlich senken.

In dem Modellprojekt hat der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) für die Versicherer, die sich an dem Projekt beteiligen, eine Vermittlungszentrale eingerichtet, über die entsprechende Aufträge erteilt werden.

Es bleibt unsere Aufgabe, den Unfall aufzunehmen. Aber dann beauftragen wir nicht mehr selber einen Unternehmer, sondern übermitteln den Fall an die zentrale Vermittlungsstelle der Versicherungen, die dann ein Unternehmen mit der Reinigung beauftragt. Das heißt, die Rechnung geht direkt an den Versicherer und nicht mehr an uns. Wir haben mit dem Fall nichts mehr zu tun.

Wir haben dieses Projekt in zwei Modellregionen - in den regionalen Geschäftsbereichen Gandersheim und Hameln - etabliert. Es sollte ursprünglich zum 1. Januar 2019 starten und bis zum 31. Dezember 2020 dauern. Weil es tatsächlich erst zum 1. Juli 2019 begann und es auch sehr lange dauerte, bis erste Unternehmen sich bereit erklärten, Aufträge der Versicherer anzunehmen, wurde es bis zum 30. Juni 2021 verlängert.

Im Ergebnis haben sich an diesem Modell insgesamt 25 Versicherer - darunter auch einige besonders streitlustige Versicherer - und vier Auftragnehmer aus der Region beteiligt.

Vom 1. Juli 2019 bis zum 31. Dezember 2020 gab es insgesamt 632 Reinigungsfälle. Nur in 212 Fällen - also etwa einem Drittel - konnte der Versicherer zeitnah ermittelt und die Vermittlungszentrale informiert werden. Das hat damit zu tun, dass der Verursacher in etwa einem Drittel der Fälle nicht und in einem weiteren Drittel zu spät ermittelt wurde. Es muss ja relativ schnell gehen. Wenn der Verursacher erst am nächsten Tag ermittelt wird, ist es schon zu spät.

In 55 der 212 Fälle - das ist wiederum nur knapp ein Viertel - kam es zu einer Beauftragung durch die Versicherer.

Insgesamt kam das Modell nur in 8,7 % der Reinigungsfälle zum Zuge.

Wichtig für uns ist, wie gesagt, die Qualität der Auftragsausführung. Da machen wir keine Abstriche. Der beteiligten Straßenmeistereien und regionalen Geschäftsbereiche sagen uns, dass sich an der Qualität auch nichts verschlechtert hat.

Auch die Reaktionszeit von einer Stunde wird nach wie vor eingehalten. Es kommt immer wieder zu kleineren Verzögerungen. Das hat aber nichts mit dem Modellprojekt zu tun. Wenn das Unternehmen wegen eines Staus ein paar Minuten später kommt, kann man es dafür nicht verantwortlich machen. Insgesamt ist die Reaktionszeit nach wie vor in Ordnung.

Jetzt geht es noch darum, die Unterlagen der Versicherer und der Reinigungsunternehmen auszuwerten. Das heißt, wir werden im nächsten halben Jahr die Verträge, sofern sie vorliegen, auswerten. Vor allen Dingen werden wir uns die Rechnungen angucken, um festzustellen, ob es Verschiebungen in der Preisgestaltung gegeben hat. Bislang haben wir dafür keine Anhaltspunkte. Wir haben sowohl mit den Versicherern als auch mit den Reinigungsunternehmen gesprochen. Dort gibt es keine Befindlichkeiten in dieser Frage.

Auch die regionalen Geschäftsbereiche und die Beteiligten in den Meistereien haben bislang keine gravierenden Projektprobleme erkennen können.

Das Projekt läuft noch bis zum 30. Juni 2021. Kurz danach werden wir auch die Evaluation abgeschlossen haben.

Aussprache

Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU): Ich finde es gut, wenn man mit einem Pilotprojekt zu Einsparungen kommen kann. Im Vordergrund müssen aber die Sicherheit auf den Straßen und die schnelle Wiederherstellung der Verkehrstauglichkeit stehen. Einsparungen für die Versicherer dürfen nicht stark gewichtet werden.

Nach meinen Informationen haben die niedersächsische Straßenbauverwaltung und die GDV Dienstleistungs-GmbH gestern den Gestattungsvertrag bis zum Ende des Jahres 2021 verlängert. Trifft diese Information zu? Wenn ja, warum hat man das einen Tag vor dieser Unterrichtung auf den Weg gebracht?

Auch habe ich gehört, dass das Pilotprojekt auf weitere Gebiete ausgedehnt werden soll. Trifft dies zu?

Meines Wissens ist eine ausreichende Falldokumentation nicht gefordert und auch nicht vorhanden. Wie will man dann die Auftragsdurchführung prüfen?

In den Fällen, die vor Gericht gehen, hat das Land zu fast 100 % Erfolg. Warum spielen die Bürokratiekosten dann überhaupt eine Rolle? Die muss dann doch die Gegenseite tragen. Bisher konnte das MW auch keine Einsparung beziffern.

Wenn das Modell nur in 8 bis 9 % der Fälle zum Zuge kommt, kann man kaum von einer Bürokratieentlastung reden. Welche ordentlichen Standorte sind bei der GDV Dienstleistungs-GmbH eigentlich gelistet? Uns ist bekannt geworden, dass die Reaktionszeit von einer Stunde hier und da überschritten wird. Hat jemand überprüft, ob die gelisteten ordentlichen Betriebe überhaupt existieren? Oder sind das manchmal auch Filialunternehmen?

Warum nehmen an dem Modellprojekt nur 25 Versicherungen - darunter die AXA, die besonders streitlustig war - teil? Es gibt doch Hunderte Versicherungen.

Das Pilotprojekt sollte noch bis zum 30. Juni 2021 zu Ende geführt werden. Ich sage voraus: Das Ergebnis wird sein, dass wir dieses Verfahren nicht weiterführen und zur bisherigen Praxis zurückkehren sollten.

MDgt **Dr. Wilk** (MW): Der Gestattungsvertrag wird nicht bis Ende des Jahres verlängert. Das Modellprojekt endet am 30. Juni 2021. Dann enden auch alle vertraglichen Bindungen, die damit verbunden sind. Es gibt keinen Vertrag, der darüber hinaus Gültigkeit haben könnte.

An eine Gebietsausdehnung ist zunächst nicht gedacht. Die Ergebnisse des Modellversuches werden dokumentiert und diskutiert, mit allen Beteiligten besprochen und dann zu einem Bericht verdichtet. Im Anschluss an diesen Bereich werde

ich der Hausleitung an einen Vorschlag machen - in welche Richtung auch immer: Einstellung, Verlängerung, Weiterführung. Darüber will ich jetzt nicht spekulieren. Diese Frage steht jetzt nicht an. Wir sind noch mitten in der Pilotphase und der Evaluation.

Ich will nicht darüber diskutieren, wie hoch die Bürokratiekosten sind. Tatsache ist, dass sie anfallen und dass ihre Höhe im Verhältnis zur Fallzahl nicht unerheblich ist.

Unsere Straßenmeistereien sind in höchstem Maße belastet, nicht nur jetzt im Winter, wenn Schnee fällt. Sie haben gerade die Autobahnreform hinter sich, die die Mannschaften erheblich belastet hat. Die Leute sollen wieder auf die Straße - sie sollen Schnee räumen, sie sollen Unfallschäden beseitigen, sie sollen für Sicherheit im Straßenverkehr sorgen - und sich nicht mit Bürokratie beschäftigen.

Ich sage aus eigener Erfahrung: Bürokratie, die von der eigentlichen Arbeit ablenkt, ist extrem belastend und extrem demotivierend. Das geht auch den Straßenmeistereien vor Ort so, die nicht rausfahren können, um für Sicherheit im Straßenverkehr zu sorgen, weil sie sich immer wieder mit Fällen beschäftigen müssen, in denen nicht gezahlt wurde, weil sie immer wieder mahnen müssen.

Am Ende der Evaluation können wir sicherlich auch die Größenordnung der Bürokratiekosten beziffern. Nicht nur die Meistereien und die regionalen Geschäftsbereiche sowie die Anwälte in unserer Zentrale werden mit diesen Fällen immer und immer wieder beschäftigt, sondern auch die Justiz - auch wenn das Ergebnis im Grunde schon fast klar ist.

Es bleibt bei der Reaktionszeit von einer Stunde, und diese wird auch eingehalten. Ich habe eben einschränkend mitgeteilt, dass es natürlich an der einen oder anderen Stelle Verzögerungen um ein paar Minuten geben kann, wenn es zu einem Stau auf der Autobahn oder einer anderen wichtigen Straße kommt. Aber das war vorher auch der Fall. Daran ändert sich nichts.

Die Standorte der vier beteiligten Unternehmen sind so verteilt, dass sie in einer Stunde am Unfallort sein können. Die beteiligten Straßenmeistereien sagen übereinstimmend, dass die Reaktionszeit in der Regel nicht ausgeschöpft wird und dass sich insoweit nichts verändert hat.

Ich gebe Ihnen recht: Viele Versicherungen nehmen an dem Modellprojekt noch nicht teil. Wir könnten uns da noch mehr vorstellen. Insbesondere denke ich da an ein, zwei Versicherungen mit einer hohen Streitquote. Wenn die an diesem Modell teilnähmen, wäre es sicherlich vorteilhaft. Aber wir sind erst einmal froh und zufrieden, dass 25 Versicherungen teilnehmen.

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD): Mein Kollege Karl-Heinz Bley hat eigentlich schon alles auf den Punkt gebracht: An der Verkehrssicherheit darf nicht gespart werden.

Dieses Pilotprojekt wurde auf den Weg gebracht, obwohl die Fraktionen schon damals sehr kritisch waren. Das Ergebnis zeigt, dass das Pilotprojekt beendet werden sollte und auch muss. Herr Bley hat den Standpunkt der regierungstragenden Fraktionen klargemacht: Am 30. Juni 2021 wird dieses Pilotprojekt beendet.

Herr Dr. Wilk, Sie sagten gerade, an eine Ausweitung sei „zunächst“ nicht gedacht. Ich denke, Sie können aus der heutigen Sitzung mitnehmen: Das Pilotprojekt wird nicht auf andere Bereiche ausgeweitet. Nach dem 30. Juni kann man vielleicht noch die Evaluation vorstellen. Aber dann ist das Projekt zu beenden und nicht mehr zu verlängern.

Damit habe ich die klare Haltung beider regierungstragenden Fraktionen zu diesem Pilotprojekt zu Protokoll gegeben.

Abg. **Stefan Wirtz** (fraktionslos): Das klingt schon recht endgültig. Es ist fast makaber, wenn Sie das Projekt schon begraben, bevor überhaupt die Evaluation vorgestellt wurde.

Für uns kann nur interessant sein: Wird durch die Vorgehensweise, die in diesem Projekt getestet wird, Arbeitszeit eingespart? Werden die Rechnungen, die offensichtlich fast immer bezahlt werden müssen, früher beglichen? Werden dadurch Verwaltungskosten auf Laufzeiten reduziert?

Mich wundert ein bisschen die Besorgnis des Herrn Bley, dass irgendwelche Filialunternehmen beauftragt werden könnten. Bei einer Reaktionszeit von einer Stunde frage ich mich: Wie wollen sie das mit einem einzigen Unternehmen sonst machen? Da muss es einfach Filialen oder Unterauftragnehmer in der Fläche geben. Man kann nicht alle Aufträge von Hannover aus erledigen. Ich sehe keinen logischen Grund, sich überhaupt über Filialunternehmen Gedanken zu machen.

Es ist doch klar, dass man erst auf Grundlage der Evaluation zum 30. Juni entscheiden kann, ob das Verfahren von Vorteil ist oder nicht. Das Pilotprojekt schon heute für beendet zu klären, ist eine seltsame Vorgehensweise.

Meine Frage: Ist jetzt schon erkennbar, ob das Projekt Geld oder Arbeitszeit einspart? Ist ein Erfolg absehbar?

Abg. **Thordies Hanisch** (SPD): Herr Dr. Wilk, Sie sprachen eingangs von jährlich 3 000 Fällen in Niedersachsen, von denen 50 bis 80 als Klagen vor Gericht landen.

Zwei Drittel der 3 000 Fälle kämen auch im Falle einer Ausweitung auf weitere Regionen und Versicherer nicht für das Verfahren, das im Modellprojekt erprobt wird, infrage, weil der Versicherer nicht oder nicht rechtzeitig ermittelt werden kann. Wie viele der verbleibenden 1 000 Fälle wären für das Verfahren geeignet?

Abg. **Stefan Henze** (fraktionslos): Bislang nehmen 25 Versicherungen an dem Modellprojekt teil. Sind das größere oder kleinere Versicherungen? Wie viel Prozent der Fälle decken diese Versicherungen ab?

MDgt **Dr. Wilk** (MW): Ich bitte zu beachten, dass die Zahl 3 000 nur eine Größenordnung ist. Es können auch 2 500 oder 3 500 sein. Aber die Größenordnung stimmt.

Frau Hanisch, Ihre Frage ist wichtig, weil sie die Frage betrifft, über welchen Marktanteil wir überhaupt reden.

In etwa einem Drittel der Reinigungsfälle wird der Verursacher nicht festgestellt; keiner weiß, wer die Ölspur verursacht hat. Dieser Anteil wird nach unserer Auffassung in dieser Größenordnung bleiben. Dieses Drittel des Marktes wird wie bisher über den Rahmenvertrag abgewickelt.

In einem weiteren Drittel der Fälle stellen wir den Verursacher erst fest, wenn der Reinigungsauftrag schon vergeben oder sogar schon ausgeführt worden ist. Auch dieses Drittel wird nach dem alten Modell abgewickelt. Das heißt, das Unternehmen, das den Rahmenvertrag bekommen hat, wickelt auch diese Aufträge ab. Daran wird man möglicherweise ein bisschen schrauben können; in Zusammenarbeit mit der Polizei wird man vielleicht den einen oder anderen Verursacher schneller ermitteln können. Die Möglichkeiten sehen wir aber als sehr begrenzt an.

Insgesamt kommt für dieses Modell also für ein Drittel bis maximal 40 % des Marktes infrage. Von den rund 3 000 Fällen könnten rund 1 000 Fälle den Versicherern übermittelt werden.

Dazu zählen viele unproblematische Fälle, in denen die Versicherer ganz normal an die Reinigungsunternehmen zahlen.

Viele Versicherer nehmen aber nicht an dem Verfahren teil. Deshalb führten von den 212 Fällen, in denen der Versicherer ermittelt werden konnte - also das Kennzeichen des Fahrzeugs klar war -, nur 55 zu einem Auftrag des Versicherers. Das sind 8,7 % der Reinigungsfälle.

Wir haben nicht die Hoffnung, dass sich diese Quote deutlich steigern lassen wird. Aber wenn wir irgendwann bei 15 % wären, wäre das schon eine gute Sache.

Es geht also um einen sehr beschränkten Teil des Marktes. Der Großteil wird nach wie vor über das alte Modell abgewickelt.

Auch bei einer Weiterführung und Ausdehnung des Modells hätten wir immer eine Zweiteilung des Marktes.

Die meisten Fälle würden wie bisher über den Rahmenvertrag mit einem Unternehmer laufen, der in seinem Gebiet praktisch das Monopol hat und der, wenn er den Auftrag nicht selber ausführen kann, einen Subunternehmer beauftragt.

Nur 30 bis 40 % kommen für das neue Modell infrage, und davon entfällt wiederum nur ein kleiner Teil auf Versicherer, die daran teilnehmen.

Insofern ist die Bedeutung dieses Modells - egal ob es ausgeweitet wird oder nicht - durch die Fakten von vornherein stark begrenzt.

Herr Wirtz, Sie fragten, ob ein Erfolg absehbar sei. Nach den bisherigen Erfahrungen sagen wir: Ja, wir haben durchaus positive Effekte. Vor allem die Meistereien werden von Bürokratie entlastet, weil sie keine Rechnungen stellen müssen, weil sie nicht mahnen müssen, weil sie sich mit dem Fall nur bei seiner Aufnahme und bei der Kontrolle der Beseitigung des Schadens beschäftigen müssen.

Ansonsten kann man vor allen Dingen sagen: Mit dem Modell sind keine negativen Effekte verbunden.

Aber da greife ich schon der Evaluation vor. Die sollten wir abwarten. Dann liegen Zahlen und Fakten vor.

Die Tendenz ist positiv. Wir haben positive Erfahrungen. Aber die reichen noch nicht aus, um das entsprechend zu belegen.

Herr Rösler, können Sie die Frage von Herrn Henze beantworten, wie viel Prozent der Fälle die teilnehmenden Versicherungen abdecken?

Dezernatsleiter **Rösler** (NLStBV): Ich möchte gerne noch ergänzen, dass unser Projekt von zwei Faktoren abhängt:

Erstens. Das Kennzeichen muss kurzfristig ermittelt werden, damit unser Straßenwärter oder unsere Straßenwärterin die GDV-Zentrale anrufen und den Ölschaden melden kann.

Zweitens. Je mehr Versicherungen sich an dem Modell beteiligen, desto mehr Rechnungen können direkt bei der Versicherung landen.

Im Moment können wir in ungefähr 33 % der Fälle das Kennzeichen kurzfristig ermitteln, und es nehmen 25 Versicherungen teil.

Es gibt in Deutschland 500 Kfz-Versicherungen. Unter den 25 teilnehmenden Versicherungen sind jedoch auch größere Versicherungen. Aber dieser Anteil sollte natürlich möglichst noch steigen, weil das auch die Attraktivität des Projektes erhöht. Wir sind grundsätzlich guter Dinge, dass sich noch Möglichkeiten für eine Steigerung ergeben.

Nichtsdestoweniger muss man sagen - das hat Herr Dr. Wilk schon ausgeführt -: Wir werden aufgrund dieser beiden Punkten nie dazu kommen, dass mehr als 25 % der anfallenden Ölschadensfälle über dieses Projekt abgewickelt werden können. Jetzt sind wir bei 8,5 %. Wenn es gut läuft, können wir das auf 20 bis 25 % erhöhen. Aber die meisten Ölschäden werden wie bisher vom Rahmenvertragspartner beseitigt.

Wir sind auch zu keinem Zeitpunkt davon ausgegangen, dass wir mit diesem Pilotprojekt 50, 80 oder 90 % unserer Probleme lösen. Uns war von Anfang an klar, dass ein Drittel sowieso ausfällt und dass wir aufgrund der beiden Punkte, die erfüllt sein müssen, damit das Projekt wirkt, maximal auf 25 % kommen können.

Bei 3 000 Fällen landesweit wären es maximal 750 Fälle pro Jahr, bei denen wir zu einer Verrin-

gerung des Verwaltungsaufwandes kommen könnten. Das ist unser Ziel. Ich meine, dass man diese Verringerung des Verwaltungsaufwandes zumindest anstreben sollte.

Die Ölschadensbeseitigung und die mit der Regulierung verknüpfte Arbeit sind in allen 16 Bundesländern ein Problem. Mit diesem Projekt probieren wir, ob das ein Ansatz ist, Verwaltungsaufwand zu reduzieren.

Abg. **Jörg Bode** (FDP): Ich glaube, Sie haben zwei Probleme. Das eine Problem ist, dass Sie für das Modellvorhaben nicht so viele Versicherungen gewonnen haben, wie Sie bräuchten. Das andere Problem ist, dass die regierungstragenden Fraktionen auch den kleinen Anteil, den Sie erreicht haben, gar nicht wollen. Je mehr Sie jetzt noch gewinnen, desto mehr entfernen Sie sich von den regierungstragenden Fraktionen. Aber das ist nicht mein Problem.

Ich habe noch eine Frage, die das lobenswerte und - so denke ich - von allen geteilte Ziel des Bürokratieabbaus angeht.

So wie ich es verstehe, wird der Arbeitsaufwand bei den Meistereien durch dieses Modell gar nicht verringert. In 70 % der Fälle müssen sie mit einem anderen System arbeiten. Das heißt, es müssen alle dafür geschult werden, und es fallen Vorhaltekosten dafür an. Für Bürokratieabbau kommen nur 30 % der Fälle in Betracht, und da betrifft er, wenn ich Sie, Herr Dr. Wilk, richtig verstanden habe, nur die Nachsorge: Rechnungen und Mahnungen schreiben, Einreden der Versicherungen bearbeiten.

Diese Nachsorge fällt zumindest in den Fällen, in denen der Unfallverursacher zu spät ermittelt wurde, weiterhin an. Werden Sie in der Evaluation prüfen, ob man diesen bürokratischen Aufwand nicht besser organisieren kann? Und sollte man dann nicht alle Fälle, für die letztlich eine Versicherung aufkommen muss, einheitlich organisieren? Das spräche gegen eine Weiterführung des Versicherungsmodells.

Können Sie uns Zahlen nennen, wie viel Bürokratieaufwand in der Nachsorge durch das Versicherungsmodell tatsächlich gespart wird? Könnte man mit dem eingesparten Geld eine neue Umgehungsstraße bauen, oder handelt es sich um eine eher geringe Summe? Wir reden hier ja nur über die Fälle, in denen sich die Verwaltung nicht komplett gegen die Widersprüche der Versiche-

rungen durchsetzen kann, und über die Verwaltungskosten für diesen Bereich. Verwaltungskosten fallen aber auch für den Bereich an, in dem der Verursacher unbekannt ist.

MDgt **Dr. Wilk** (MW): Es kommt auf die Länge und die Breite der Umgehungsstraße an. Aber grundsätzlich dürften die eingesparten Mittel nicht für den Bau einer Umgehungsstraße reichen. Wir bewegen uns tatsächlich in einem relativ kleinen Segment. In der Evaluation werden wir wahrscheinlich darstellen, wie hoch die Einsparungen sind und wo sie vor allem stattfinden.

Ich gebe Ihnen recht: Bei den anderen 70 % bleibt die Bürokratie wie gehabt. Die letzten 30 % sind vielleicht kein riesiger Kostenfaktor. Gleichwohl sind da eine Einsparung und eine Entlastung der Kolleginnen und Kollegen vor Ort möglich.

Zu der Frage, ob es andere Verbesserungsmöglichkeiten gibt, muss ich auf Herrn Rösler verweisen.

Dezernatsleiter **Rösler** (NLStBV): Die große Frage ist, wie wir die Versicherungen dazu bewegen können, unsere Forderungen - also die Forderungen des Steuerzahlers - mit möglichst geringem bürokratischem Aufwand zu erfüllen.

Da kann man wahrscheinlich mehrere Ansätze fahren. In anderen Bundesländern gibt es andere Ansätze, beispielsweise das Abtretungsmodell, das in einem ostdeutschen Bundesland gefahren wird.

Wir haben uns, wie gesagt, für dieses Modell entschieden, das ein erster Mosaikstein zur Verringerung des Verwaltungsaufwandes sein soll, und wollen den Versuch jetzt erst einmal zu einem Abschluss bringen und evaluieren: Hat sich unser Einsatz gelohnt? Hat sich unsere Idee bewährt? Ist die erzielte Einsparung so relevant, dass sich eine Weiterführung lohnt?

Wenn das nicht der Fall ist, muss man sicherlich über andere Möglichkeiten nachdenken, wie man sich dieser Thematik annimmt. Aber letztendlich kann es nicht unser Ziel sein, dass es so bleibt, wie es jetzt ist, dass sich unsere Verwaltung mit klaren Vorgängen so häufig beschäftigen muss.

Beispielsweise werden unsere Straßenwärter in den Prozessen als Zeugen geladen. Niemand geht gerne vor Gericht. Niemand sitzt gerne den ganzen Tag vor dem Gerichtssaal, um auf seine

Zeugenaussage zu warten und dann über einen Vorgang zu sprechen, der vielleicht schon zwei oder drei Jahre zurückliegt.

Der Leiter oder die Leiterin der Straßenmeisterei möchte auch gerne weniger am Schreibtisch sitzen, sondern mehr draußen agieren.

Die Punkte machen plastisch: Auch wenn wir über einen verhältnismäßig geringen Anteil - 20 bis 25 % - sprechen, sollten wir diesen Punkt weiterverfolgen, wenn die Evaluation zeigt, dass das umsetzbar ist.

Abg. **Stefan Henze** (fraktionslos): Ich möchte die Verringerung des Verwaltungsaufwands näher fassen. Sie haben gesagt: Wenn die Versicherung des Verursachers unter den 25 teilnehmenden Unternehmen ist, braucht der Mitarbeiter den Unfall nur einmal aufzunehmen und zu melden. Wie oft muss der Mitarbeiter in einem strittigen Fall tätig werden?

Dezernatsleiter **Rösler** (NLStBV): Das wollen wir im Rahmen der Evaluation ermitteln.

Ein normaler Vorgang beginnt bei der Meisterei. Der Kollege ist vor Ort und erteilt den Auftrag. Das ist in dem Modell genauso; nur erteilt er den Auftrag nicht direkt, sondern ruft den GDV an. Er bleibt dann dabei und guckt sich das vor Ort an. Die Vor-Ort-Arbeit ist zu 100 % identisch und verändert sich nicht.

Bei einem regulären Vorgang stellt dann der Reinigungsunternehmer der Meisterei seine Rechnung. Der Meistereileiter prüft die Rechnung; das kostet auch seine Zeit.

Dann wird die Rechnung an den regionalen Geschäftsbereich abgegeben. Der stellt die Ausgaben der Versicherung in Rechnung. Auch das kostet Zeit.

Dann kommt es in 90 oder 95 % der Fälle nicht zur vollen Begleichung der Rechnung durch die Versicherung. Vielmehr kommt es zu Nachfragen, und die Rechnung wird erst einmal nur teilweise oder gar nicht beglichen. Man muss zwei-, dreimal nachfragen, was denn nun mit diesem Vorgang ist. Das erzeugt Aufwand.

Dann schreibt die Versicherung: Wir können die Rechnung nicht nachvollziehen. Schicken Sie uns bitte den Vertrag, damit wir das nachvollziehen können! - Dann muss dieser Vertrag vorgelegt

werden, zumindest die Vertragspositionen, um die es geht.

Häufig lassen die Versicherungen Gutachten erstellen, in denen steht, dass die von uns mit dem Reinigungsunternehmer vertraglich vereinbarten Preise zu hoch seien. Dann muss dieses Gutachten geprüft werden.

Das sind die Schritte, die in den regionalen Geschäftsbereichen erfolgen. Es kommt durchaus vor, dass die Versicherung nach dem dritten oder vierten Kontakt zahlt.

In dem Modell entfällt dieser Verwaltungsaufwand bei den Meistereien und in den regionalen Geschäftsbereichen.

Wenn die Versicherung nicht zahlt, geht der Fall zur weiteren Bearbeitung an mein Rechtsdezernat. Dann wird die Forderung noch einmal geltend gemacht und noch einmal rechtlich erläutert, warum all das, was gegen die Rechnung vorgebracht wird, Unsinn ist. Auch dieser Aufwand entfällt in dem Modell.

Wenn weiterhin keine vollständige Zahlung erfolgt, wird die Forderung bei Gericht durch einen Prozessanwalt eingeklagt. Auch im Zuge des Prozesses müssen wir Rückfragen beantworten. Es kann, wie gesagt auch zu Zeugenvernehmungen kommen.

All diese Verwaltungshandlungen entfallen, wenn es der Reinigungsunternehmer direkt von der Versicherung beauftragt wird. Das ist, finde ich, nicht unerheblich. Wie viel Zeit in jedem einzelnen Fall eingespart werden kann, werden wir noch bemessen.

Insgesamt kann das Land an diesem Projekt sicherlich keine Millionen verdienen. Natürlich würden wir gerne noch viel mehr Verwaltungsaufwand einsparen. Das gibt das Projekt nicht her. Aber es sind, zumindest von der Idee her, positive Aspekte möglich.

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD): Wir schließen die Unterrichtung für heute ab. Ich danke Ihnen beiden für die Unterrichtung.

Tagesordnungspunkt 3:

Niedersachsen nach Corona genießen und erleben! Tourismus, Freizeitwirtschaft und Gastromiegewerbe unterstützen und Perspektiven eröffnen

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU - [Drs. 18/6826](#)

*erste Beratung: 80. Plenarsitzung am 02.07.2020
federführend: AfWAVuD;
mitberatend gem. § 27 Abs. 4 Satz 1 i. V. m. § 39
Abs. 3 Satz 1 GO LT: AfHuF*

*Beginn der Beratung und Verfahrensfragen:
56. Sitzung am 04.09.2020*

Unterrichtung durch die Landesregierung

Beschäftigte **Pürschel** (MW) trug Folgendes vor:

„Niedersachsen nach Corona genießen und erleben! Tourismus, Freizeitwirtschaft und Gastromiegewerbe unterstützen und Perspektiven eröffnen“ - es gibt eigentlich fast nichts, was ich mir mehr wünschen würde, als wenn wir die Überschrift Ihres Antrags jetzt auch schon leben könnten und wir tatsächlich in einer Zeit nach Corona wären und den Tourismus voranbringen könnten.

Zum Zeitpunkt der Einbringung des Entschließungsantrags in der [Drs. 18/7818](#) sind wir alle nicht davon ausgegangen, dass uns die Auswirkungen der Pandemie so lange beschäftigen werden. Das heißt, wir sind leider immer noch mitten in der Pandemie. Wir alle haben auf einen günstigeren Verlauf der Bekämpfung des Virusgeschehens gehofft. Leider hat diese Hoffnung getrogen. Eine Branche wie der Tourismus, der durch die infolge der Pandemie ausgelösten Reisebeschränkungen und die damit in Form von erlassenen Verordnungen verbundenen Auflagen mit am stärksten betroffen ist, ist natürlich in einer sehr schwierigen Situation.

Wir kennen solche Einbrüche in Niedersachsen nicht. Wir hatten fast ein Jahrzehnt in jedem Jahr kontinuierliches Wachstum bis zu einem Rekordwert von über 46 Millionen Übernachtungen in 2019. Aber dann brachen die Übernachtungszahlen und Umsätze dramatisch ein.

Ich hatte in Ihrer 58. Sitzung am 2. Oktober 2020 Gelegenheit, Ihnen einen Überblick über die Situ-

ation des Tourismus in einem Zeitraum mit Corona zu geben. Daran anknüpfend möchte ich Ihnen zwei aktuelle Zahlen nennen, denn inzwischen liegen uns die Novemberzahlen vor, so dass ich Ihnen die Entwicklung bis November 2020 mitteilen kann: Von Januar bis November 2020 wurden 8,6 Millionen Ankünfte registriert. Das sind 41,1 % weniger Ankünfte als in 2019. Das bedeutet 29,4 Millionen weniger Übernachtungen, also ein Minus von 33 %. Das wird ungefähr auch dem Gesamtjahresergebnis entsprechen.

Von Interesse für uns in Niedersachsen ist folgender Aspekt. Vorgestern hat das Bundesamt für Statistik (Destatis) einen aktuellen Vergleich herausgegeben, der Auskunft darüber gibt, wie sich das Coronajahr bei den Übernachtungen im Ländervergleich ausgewirkt hat. Die Situation stellt sich in den Bundesländern je nachdem, welche Art von Tourismus dort überwiegt, sehr unterschiedlich dar. Naturgemäß ist im Sommerhalbjahr die Anzahl der Übernachtungen der ausländischen Gäste dramatisch rückläufig gewesen. Es gab deutlich weniger Übernachtungen in Hotels und sehr viel mehr Übernachtungen in Ferienwohnungen und auf Campingplätzen. Diese beiden Segmente - die Nachfrage nach Reisen im Inland - sind sozusagen die Gewinner, wenn in dieser Situation überhaupt von Gewinnern gesprochen werden kann. Die geringsten Rückgänge bei den Übernachtungen gab es in Mecklenburg-Vorpommern. Am stärksten ist der Tourismus in Berlin eingebrochen. So zeigen sich auf regionaler Ebene sehr große Unterschiede. Dort, wo im Sommer viel Urlaub sozusagen als Ersatzreiseziel gemacht wurde, wie beispielsweise in Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein, die sich als Küstenländer dafür besonders anboten, sind die Rückgänge bei den Übernachtungen am geringsten; z. B. liegen sie bei nur 5 % in Mecklenburg-Vorpommern und 6 % in Schleswig-Holstein. Berlin und Hamburg, die in den vergangenen Jahren die großen Gewinner und die Länder mit dem stärksten Wachstum gewesen sind, haben jetzt auch das stärkste Minus bei den Gästeübernachtungen in Höhe von 68 % bzw. 54 % erlitten.

Gestatten Sie mir noch eine letzte Zahl: Wo liegt Niedersachsen? In der Reisesaison im Sommerhalbjahr liegt Niedersachsen bei den Ankünften mit 35 % und bei den Übernachtungen mit „nur“ 25 % im Minus. Der Bundesdurchschnitt liegt bei über 40 %. Insofern ist es eigentlich recht gut, dass Niedersachsen ein Ferien- und Urlaubsland

ist. Wir haben immer gesagt, dass wir mehr internationalen Tourismus, mehr Städtetourismus, mehr Kongresse und mehr Veranstaltungen brauchen. Die Coronapandemie hat gezeigt, dass es gut ist, dass wir so attraktive Angebote haben - Angebote für Urlaub in unseren Ferienregionen, auf die wir über viele Jahre hinweg mit unserer Förderung und Unterstützung gesetzt haben.

So viel vorangestellt, quasi als Update.

Gestatten Sie mir nun Ausführungen zum Inhalt des Entschließungsantrags:

Die Landesregierung wird darin gebeten, die Branche über direkte Finanzierungshilfen, wie Zuschüsse, Fonds und Kredite, und Marketingkampagnen zu unterstützen und entsprechende Richtlinien zu entwickeln, die Tourismusförderung anzupassen, Unterstützungen für die öffentlichen Tourismuseinrichtungen zu entwickeln und die Tourismusinfrastrukturförderung zu verbessern. Darüber hinaus sind in dem Antrag Prüfaufträge für einzelne Teilsegmente, wie z. B. die Erstattung der Strandnutzungsgebühren, formuliert - die Strandnutzungsgebühren sind ein Thema, das schon in der Vergangenheit regelmäßig Gegenstand politischen Beratungen gewesen ist. Auch werden weitere Unterstützungen und Erleichterungen z. B. für die Gastronomie im Außenbereich oder bei der Kooperation und Koordination großer Veranstaltungen auf norddeutscher Ebene angeregt.

Einige Punkte des Antrags sind nach der seit der Formulierung verstrichenen Zeitspanne sicherlich neu zu bewerten. Leider konnten im Sommer keine Großveranstaltungen durchgeführt werden. Deswegen besteht in dieser Hinsicht auch kein Bedarf an Koordinierung. Es ist sehr wahrscheinlich, dass sehr große Veranstaltungen auch im Sommer 2021 nicht durchgeführt werden können.

Ich möchte Ihnen gerne etwas in Bezug auf Ihre Forderungen zur Neuausrichtung der Tourismusförderung und zur Unterstützung der Branche berichten. Wir haben im Rahmen des Sonderprogramms „Tourismus und Gastronomie“ verschiedenste Richtlinien entwickelt. Die Billigkeitsrichtlinie zur Unterstützung der im Tourismus betroffenen öffentlichen Akteure weist in Richtung Ihrer Forderung. Sie betrifft eine Zielgruppe, die von den Wirtschaftshilfen sowohl des Bundes als auch des Landes nicht berücksichtigt wird. Bei der Erarbeitung dieser Richtlinie haben wir regionale und kommunale Tourismusorganisationen im

Blick gehabt. Es ist das Ziel der Förderung, die Leistungsfähigkeit der regionalen und kommunalen Tourismusorganisationen aufrechtzuerhalten, um Strukturabbrüche, die nicht reparabel sind, zu verhindern. Viele Tourismusorganisationen und kommunale Einrichtungen gerade an der Küste, aber auch im Harz betreiben aktiv das öffentliche Angebot und sind erheblich von Umsatzrückgängen betroffen - Umsatzrückgänge, die sie nicht automatisch von der Kommune ersetzt bekommen. Das hängt auch immer von der vertraglichen Gestaltung ab, die eine kommunale Tourismus GmbH mit der Kommune gewählt hat. Tourismusförderung ist bekanntlich eine freiwillige Leistung.

Mit dem Modell, das der Billigkeitsrichtlinie zugrunde liegt, wird das Ziel verfolgt, besonders die Orte mit ihren Einrichtungen zu unterstützen, die starkes Tourismusaufkommen haben. Dabei handelt es sich um alle Heilbäder und Kurorte, die beim Vorhalten der Infrastrukturen hohe Aufwendungen haben. Der Verteilungsschlüssel erfolgt mit maximal 1 Euro pro Nacht im Jahre 2019, wobei die Werte der amtlichen Statistik zugrunde gelegt werden. Es sind schon einige Unterstützungsgelder abgeflossen. Es gab für einige Orte Erstattungsleistungen von über 1 Million Euro. Diese Erstattungen waren insofern sehr hilfreich.

Des Weiteren konnten auf der Grundlage der Richtlinie regionale Tourismusorganisationen, also Destination Management Organisationen, die Ausgabeverluste hatten, von einem Zuschuss von bis zu 150 000 Euro profitieren.

Die Billigkeitsrichtlinie war eigentlich sehr kurzfristig, bis Ende Oktober, angelegt. Wir konnten die Antragsfrist bis zum 28. Februar 2021 verlängern, um einigen Nachzüglerkommunen die Gelegenheit zu geben, noch Anträge zu stellen. Es gab ein paar Unklarheiten, ob die Kommune die Verluste erstattet oder nicht. Diese Unklarheiten haben wir im Gespräch mit den kommunalen Spitzenverbänden ausgeräumt.

Sie bitten im Entschließungsantrag darum, die Infrastrukturrichtlinien im Hinblick darauf zu optimieren, ob die Landesförderung erhöht werden kann. Das haben wir getan. Wir haben unsere geltende Richtlinie optimiert, indem wir den Landeszuschuss auch bei Nachbewilligungen erhöht haben, z. B. bei Antragstellern, die durch die COVID-19-Pandemie unverschuldet in die Situation geraten sind, ihren Kofinanzierungsanteil nicht mehr tragen zu können. Im Einzelfall beträgt der Landeszuschuss bis 90 % gegenüber norma-

lerweise 50 oder 60 %. Auch bei geplanten, aber noch nicht bewilligten Projekten kann der Fördersatz noch erhöht werden, sofern der Antragsteller aufgrund der Auswirkungen der Pandemie nicht in der Lage ist, das Projekt wie geplant zu realisieren.

Wir haben die beiden in der Richtlinie vorgesehenen Höchstfördersummen angepasst. Die Laufzeit der Infrastrukturrichtlinie ist noch nicht verstrichen. Sie ist an die aktuelle Förderperiode angepasst, die 2022 endet.

Sie haben sich im Entschließungsantrag dafür ausgesprochen, die Landesregierung sollte Unterstützungen für Projekte entwickeln, die aufgrund der COVID-19-Pandemie zur Attraktivitätssteigerung und Wettbewerbspositionierung im Tourismus entwickelt werden müssen. In diesem Zusammenhang sind die Stichworte „digitale Projekte“ oder „Umsetzung von Hygieneanforderungen“ oder „Besucherlenkungskonzepte“ relevant. Die Infrastrukturrichtlinie wurde daraufhin optimiert. Der auf dieser Grundlage gewährte Fördersatz wurde auf bis zu 80 % vonseiten des Landes erhöht, um Initiativen zu Themen wie Nachhaltigkeit und Klimaanpassung - es ist ein schönes Projekt mit den Campingplatzverbänden in der Diskussion - von öffentlichen Antragstellern - Organisationen, touristischen Vereinen und Verbänden oder kommunalen Gebietskörperschaften - zu unterstützen. Angesprochen sollen sich alle diejenigen fühlen, die im öffentlichen Bereich Tourismus entwickeln, aber nicht auf Gewinnerzielung aus sind.

Die Höchstfördersumme ist von 100 000 Euro auf 200 000 Euro erhöht worden. Der Antragsstichtag ist der 30. April 2021. Anträge für digitale Projekte können ungeachtet dieses Stichtags gestellt werden. Wir befinden uns hierüber in guten Gesprächen mit Kommunen und Verbänden, die hierzu eine Menge Ideen haben.

So viel zum Thema „Unterstützungsangebote für öffentliche touristische Akteure“.

Ein wichtiges Thema ist die Unterstützung der Gastronomie. Ursprünglich hatten wir uns hiermit mit zwei Ansätzen beschäftigt. Der eine Ansatz war eine Art Billigkeitsleistung für Gaststätten als pauschale Unterstützung bei der Antragstellung der Überbrückungshilfe II, also sozusagen eine pauschale Umsatzausfallerstattung von 7,5 % und maximal 50 000 Euro. Die Billigkeitsrichtlinie war auch quasi fertiggestellt, sie stand kurz vor

der Veröffentlichung, als der Bund mit der November- und Dezemberhilfe auf den Plan kam. Da die Unterstützungsleistungen gegenseitig angerechnet werden, ist die November- und Dezemberhilfe für die Gaststätten natürlich sehr viel attraktiver gewesen. Wir haben den Sachverhalt mit dem DEHOGA-Landesverband besprochen und ihm davon abgeraten, weil das keinen Sinn macht. Daraufhin wurde unser Vorhaben erst einmal auf Eis gelegt. Parallel dazu ist am 25. November 2020 die Investitionsrichtlinie des Landes für Modernisierungen in Gaststätten gestartet. Dieses niederschwellige Investitionsprogramm wurde entwickelt, um das Gastgewerbe gerade im Hinblick auf das, was an dauerhaft erforderlichen Hygienekonzepten, an Außenbereichserweiterung, an nachhaltiger an Raumklima orientierten Einrichtungen in Küche usw. nötig ist, zu unterstützen.

Zunächst haben wir dafür 25 Millionen Euro bereitgestellt, die als Rest aus dem gesamten Förderprogramm zur Verfügung standen. Wir wollten etwas anbieten, wussten aber zu dem Zeitpunkt nicht, wie es sich mit dem Investitionsklima verhielt. Die Überraschung war positiv. Am 25. November, nach zwei Wochen, konnten die Anträge gestellt werden. Am 10. Dezember hatten wir schon mehr als 700 Anträge mit einem Zuschussvolumen von 49 Millionen Euro, also deutlich mehr als die 25 Millionen Euro, die wir bereitgestellt hatten, sodass wir innerhalb unseres Sonderprogramms Tourismus, Gastronomie umgeschichtet haben. Wir haben entschieden, die 25 Millionen Euro mit den ursprünglich für Billigkeitsleistungen reservierten 40 Millionen Euro zu addieren, sodass wir mit 65 Millionen Euro mit der Investitionsförderung begonnen haben. Auch dieser Förderbetrag aber war schon vor Weihnachten ausgeschöpft. Daraufhin haben wir noch einmal Kassensturz gemacht und in der Annahme, dass vielleicht nicht sämtliche Mittel aus unseren öffentlichen Richtlinien, die ich Ihnen eben kurz skizziert habe, ausgereicht werden, entschieden, weitere 10 Millionen Euro zur Verfügung zu stellen, sodass bis zu 75 Millionen Euro für die Investitionsförderung im Gaststättengewerbe reserviert waren.

Anfang des Jahres 2021, am 7. Januar, waren mit über 1 000 Anträgen und einem Antragsvolumen von 75,1 Millionen Euro die 75 Millionen Euro ausgeschöpft. Das Antragsportal ist jetzt geschlossen.

Die NBank zahlt aus. Das Antragsvolumen deckt sich in der Regel nicht mit dem Auszahlungsvolumen, weil auch Anträge für Maßnahmen gestellt werden, die nicht förderfähig sind. Das heißt, wenn wir - spätestens Mitte/Ende Februar - den Überblick darüber haben, dass wir die 75 Millionen Euro nicht in Gänze benötigen, und ein Kasensensturz bei unseren öffentlichen Richtlinien ergibt, dass eine nennenswerte Summe von X Millionen übrig geblieben ist, würden wir gerne das Antragsportal für die Gastronomie für den Monat März noch einmal öffnen, weil die Richtlinie ohnehin am 31. März 2021 ausläuft. Der Hintergrund ist: Wir erhalten im Moment täglich viele Anrufe und Mails von Gastronomen, die uns erklären, dass sie jetzt doch gerne noch einmal investieren würden. Diesen Wünschen würden wir natürlich gerne entsprechen.

Das Ergebnis ist erfreulich, denn es zeigt, dass es die richtige Entscheidung war, dass wir für Investitionen zusätzliche Mittel bereitgestellt haben. Wir hatten nicht geglaubt, dass das Angebot auf eine derart starke Nachfrage stoßen würde.

Wir können also mit diesen Richtlinien zur Investitionsunterstützung und für Infrastrukturprojekte sehr wohl eine stabilisierende Wirkung für die Gaststätten und unsere Infrastrukturprojekte erzielen.

Eine weitere Forderung aus dem Entschließungsantrag betrifft die Stärkung des regionalen, landesweiten und internationalen Tourismusmarketings. Es soll der Neustart flankiert werden, und dabei sollen sogenannte Recovery-Strategien verfolgt werden.

Die Tourismus Marketing Niedersachsen hat aus dem Sonderprogramm zusätzliche Mittel in Höhe von 4 Millionen Euro bekommen: für 2020 2 Millionen Euro und für 2021 2 Millionen Euro. Sie hat im vergangenen Herbst - vielleicht sind Ihnen die vielen Plakate in U-Bahn-Stationen aufgefallen - eine Broschüre aufgelegt und viele Aktionen im Bereich von Social Media durchgeführt. „Jetzt wieder Lebenslust“ und „EIN URLAUBSLAND #meinNiedersachsen“. Vom Timing her hat es tatsächlich gut geklappt; denn die Kampagne wurde in dem Zeitraum durchgeführt, in dem Tourismus möglich war. Die Kampagne ist sehr gut angekommen, es sind die Regionen vorgestellt worden. Die Zusammenarbeit war gut. Das war eine sehr gute Kampagne, um sich zu positionieren. Wir hoffen natürlich auf den Restart, die Öffnung, um dann mit neuen Maßnahmen und Kam-

pagnen loszulegen. Die Kampagnen sind schon geplant, können aber natürlich nur dann fruchten, wenn Reisen tatsächlich möglich ist.

Das sind die wesentlichen Punkte aus Ihrem Entschließungsantrag in Bezug auf Förderung, auf die ich eingegangen bin.

Abschließend gestatten Sie mir den folgenden Hinweis: Die Menschen wollen wieder reisen! Wir können jetzt alle nur darauf hoffen, dass wir mit dem Saisonstart der Branche, aber auch den Menschen eine Perspektive geben können. Die Reisebüros verzeichnen gute Buchungszahlen. Es wird damit gerechnet, dass sich das Reisen in Europa relativ schnell wieder erholt. Ein schwierigeres Geschäft wird sicherlich der internationale Tourismus im Bereich Ferntourismus werden. Reiseveranstalter, die als Geschäftsmodell Reisen nach Amerika oder Tauchreisen auf die Philippinen oder Tracking in den Anden anbieten, werden sich noch eine längere Zeit gedulden müssen. Die Deutsche Zentrale für Tourismus geht davon aus, dass es eine Normalisierung ungefähr auf dem Status 2019, wenn dieser überhaupt wieder erreicht werden sollte, und frühestens 2024 geben wird.

Deutschlandreisen werden gut angenommen werden. Wir in der Politik werden hierdurch vor neue Herausforderungen gestellt werden. Es wird mehr Konzepte zur Lenkung und bei der Hygiene geben, und nicht zu vergessen ist die Saisonverlängerung - ein Ziel, das wir ohnehin verfolgen.

Ich glaube, dass wir unsere Anbieter bei dem Wandel in der Nachfrage, der schneller als gedacht eintritt, unterstützen müssen. Dabei spielen sicherlich gerade Themen wie Klima, Nachhaltigkeit, Resilienz und Robustheit eine größere Rolle.

Aussprache

Abg. **Stefan Henze** (fraktionslos) sprach sodann die Situation der privaten Vermieter an. Diese, so der Abgeordnete, vermieteten in der Regel einzelne Zimmer oder ein Ferienhäuschen, das sich im Familienbesitz befinde, hätten aber, weil sie gewisse Einnahmeschwellen nicht überschritten, kein Gewerbe angemeldet. Die Umsatzausfälle, die dieser Personengruppe durch die Corona-Maßnahmen entstünden, seien durch die Jahressteuererklärung, in die die Vermieter ihre Einkünfte in der Rubrik „Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung“ eintrügen, nachweisbar. Diese

Personengruppe habe bisher keinen Zugang zu den Corona-Hilfen. Ihn interessiere, ob Hilfen auch für die Gruppe der privaten Vermieter geplant seien. Schleswig-Holstein beispielsweise verfolge die Idee, zumindest diejenigen, die Zimmer hauptgewerblich vermieteten, in die Unterstützungsmaßnahmen mit einzubeziehen.

Beschäftigte **Pürschel** (MW) antwortete, die Gewährung sämtlicher Wirtschaftshilfen, auch der Mittel aus Bundesprogrammen, sei daran geknüpft, dass die Antragsteller einen Gewerbeschein vorweisen könnten.

Das Land Schleswig-Holstein habe im Rahmen der im Frühjahr 2020 gewährten Soforthilfen privaten Vermietern, die Ferienwohnungen und Ferienhäuser hauptgewerblich und zu rein touristischen Zwecken vermieteten, ermöglicht, Darlehen aus seinem Mittelstands-Sicherungsfonds zu beantragen. Unterstützungen dieser Vermieter durch Wirtschaftshilfen seien nicht möglich, weil es sich bei ihnen nicht um Wirtschaftsunternehmen handele und ihnen in der Regel auch keine nennenswerten Fixkosten entstünden.

Sie gestehe zu, dass die Folgen der Einschränkungen durch die Pandemie eine persönliche Härte darstellten für jemanden, der sich eine Immobilie angeschafft habe, um durch deren Vermietung an Feriengäste seine Altersrente aufzubessern oder schon frühzeitig zusätzlich für das Alter vorzusorgen. Ihr fehle aber im Hinblick darauf, dass derjenige, der einen Jahresgewinn von mehr als 25 000 Euro aus Vermietung erziele, verpflichtet sei, ein Gewerbe anzumelden, jegliche Vorstellung, wie es möglich sein könne, dass jemand ein Dutzend Wohneinheiten vermiete, ohne dass er dafür ein Gewerbe angemeldet habe; denn diejenigen, die Ferienobjekte für die Dauer von Wochen an Dritte vermieteten mit dem Ziel, dadurch Gewinn zu erwirtschaften, seien gesetzlich verpflichtet, ein Gewerbe anzumelden. Im Übrigen seien, wie sie im Rahmen ihrer Unterrichtung dargelegt habe, die Vermieter von Ferienwohnungen und Ferienhäuser die Gewinner der Saison 2020 gewesen, weil Tourismus vom Monat Mai 2020 bis zum Lockdown möglich gewesen sei, sodass die Anzahl derjenigen, die durch die Pandemie in diesem Segment existenzielle Verluste erlitten hätten, wahrscheinlich überschaubar sei.

Abg. **Oliver Schatta** (CDU) warf ein, dass nach seinem Eindruck auch die Vermieter von Ferienwohnungen und Ferienhäusern weniger Gewinn als in den Vorjahren erwirtschaftet hätten, sodass

von „Gewinnern der Saison 2020“ wohl nicht gesprochen werden könne.

Nachdem ihr keine weiteren Wortmeldungen zu Fragen an das Ministerium vorlagen, beendete Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD) die Aussprache mit einem Dank an Frau Pürschel für die Unterrichtung und kündigte an, den Antrag auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung zu setzen.

Tagesordnungspunkt 4:

Ausbeutung beenden - Verbot von Werkverträgen in der Fleischindustrie durchsetzen

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 18/6814](#)

*erste Beratung: 80. Plenarsitzung am 02.07.2020
federführend: AfWAVuD;
mitberatend: AfELuV*

zuletzt beraten in der 58. Sitzung am 02.10.2020

Verfahrensfragen

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE) teilte mit, angesichts des am 1. Januar 2021 auf Bundesebene in Kraft getretenen Arbeitsschutzkontrollgesetzes erwäge seine Fraktion die Zurückziehung des Antrages. Der Abgeordnete bat vor diesem Hintergrund darum, von einer Fortsetzung der Antragsberatung in der heutigen Sitzung abzusehen.

Abg. **Frank Henning** (SPD) und Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU) erklärten, die Koalitionsfraktionen seien mit einer Zurückstellung einverstanden.

Der Abg. Bley begrüßte bei dieser Gelegenheit die im Arbeitsschutzkontrollgesetz enthaltenen Vorschriften zur Sicherung von Arbeitnehmerrechten in der Fleischwirtschaft. Er legte dar, aus Sicht der CDU-Fraktion sei bedauerlich, dass es für Zustell- und Paketdienste, für die Metallindustrie usw. keine solchen Regelungen gebe, die Werkverträge zurückdrängten.

Der **Ausschuss** folgte einmütig der Bitte des Abg. Schulz-Hendel und stellte die weitere Beratung des Antrages zurück.

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (GRÜNE) kündigte an, den Antrag vorsorglich auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung zu setzen. Wenn die Grünen-Fraktion bis dahin ihren Antrag zurückziehe, entfalle dieser Tagesordnungspunkt.

Tagesordnungspunkt 5:

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes

Gesetzentwurf der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 18/7953](#)

direkt überwiesen am 19.11.2020

federführend: AfWAVuD;

mitberatend: AfRuV;

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

Der Ausschuss hatte in der 61. Sitzung am 27. November 2020 die Einbringung des Gesetzentwurfes durch die Antragstellerin entgegengenommen und beschlossen, sich zunächst durch die Landesregierung in schriftlicher Form unterrichten zu lassen. Die schriftliche Unterrichtung durch die Landesregierung vom 5. Januar 2021 liegt als Vorlage 1 vor.

Fortsetzung der Beratung

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE) erklärte, die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen beabsichtige eine grundsätzliche strukturelle Erneuerung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes und sehe sich darin durch Forderungen von kommunaler Seite, das NNVG zu novellieren, die Verteilung der Mittel neu zu gestalten und die Mittelzuweisung zu dynamisieren und zu erhöhen, bestätigt.

Problematisch sei nach seinem Eindruck das unterschiedliche Engagement der Kommunen, Mittel für den Nahverkehr abzurufen, fuhr der Abgeordnete fort. Die aktiven Aufgabenträger, die mehr Mittel abrufen wollten, litten unter den insoweit recht passiv agierenden Aufgabenträgern. Die Landesregierung und die sie tragenden Koalitionsfraktionen machten es sich zu einfach, wenn sie aus dem Verhalten der passiv agierenden Kommunen schlussfolgerten, dass Mittel in deutlich ausreichendem Umfang bereitstünden.

Die Landesregierung habe eine Verantwortung für den ÖPNV in ganz Niedersachsen, betonte der Abgeordnete. Insofern sollten die Koalitionsfraktionen die Landesregierung auffordern, Überlegungen anzustellen, wie sie die Kommunen, die recht passiv agierten, bei Initiativen für den ÖPNV unterstützen könne.

Abg. **Karsten Heineking** (CDU) führte aus, die Mehrkosten, die dem Land im Falle der Annahme des Gesetzentwurfes der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen aufgrund der Konnexität entstünden, wären erheblich. Im Übrigen widerspreche der Entwurf dem von der Landesregierung umfänglich vorgestellten geplanten Vorhaben zur landesweiten Einführung regionaler Schüler- und Azubitickets. Ohne Änderungen in diesen Punkten werde die Koalition diesem Gesetzentwurf nicht zustimmen können. Im Übrigen sollte der Ausschuss das Ergebnis der Mitberatung abwarten, bevor er die Beratungen fortsetze.

Abg. **Stefan Wirtz** (fraktionslos) argumentierte, letztendlich entscheide im Markt die Nachfrage über das Angebot. Aus diesem Grunde stelle er sich die Frage, wie die Landesregierung den Kommunen hierbei „auf die Sprünge helfen“ können solle. Denn wo keine Nachfrage nach ÖPNV über das Angebot der Schülerbeförderung hinaus sei, werde auch eine noch höhere Anzahl leer fahrender Busse keine Änderung der Situation bewirken können.

Die Antragstellerin fordere, dass die Finanzhilfen zur Abdeckung von Verwaltungskosten einschließlich der Kosten für die Erstellung der Nahverkehrspläne jährlich insgesamt 12 Millionen Euro betragen sollten. Ihn, Abg. Wirtz, interessiere, wie die Antragstellerin diesen Wert ermittelt habe.

Verfahrensfragen

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE) sprach sich dafür aus, die kommunalen Spitzenverbände mündlich anzuhören.

Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU) befand, dass die Landesregierung in ihrer schriftlichen Unterrichtung die Probleme, die eine Übernahme des Gesetzentwurfes bereiten würde, deutlich herausgestellt habe, und hielt vor diesem Hintergrund eine zusätzliche Anhörung der kommunalen Spitzenverbände für nicht erforderlich.

Abg. **Jörg Bode** (FDP) unterbreitete sodann einen Kompromissvorschlag. Er regte an, nach der Unterrichtung durch die Landesregierung auch die von der Antragstellerin erbetene Anhörung der kommunalen Spitzenverbände in schriftlicher Form entgegenzunehmen. Dies käme dem Bemühen des Parlaments entgegen, die Anzahl von Präsenzterminen in Coronazeiten nach Möglichkeit zu reduzieren.

Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU) erklärte sich mit diesem Verfahrensvorschlag einverstanden. - Abg. **Christos Pantazis** (SPD) stimmte der Entgegennahme einer schriftlichen Stellungnahme der kommunalen Spitzenverbände ebenfalls zu.

MR **Eckermann** (MW) gab zur Kenntnis, die Landesregierung befinde sich in Bezug auf ihren Plan, ein landesweites regionales Schüler- und Azubiticket einzuführen, in Verhandlungen mit den kommunalen Spitzenverbänden über eine Änderung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes; Einzelheiten dieses Plans, für den die finanziellen Vorkehrungen schon im Zuge der Aufstellung des Doppelhaushalts 2022/2023 getroffen werden sollten, habe er, Eckermann, dem Ausschuss im Herbst 2020 vorgestellt.

Es sei dem Ausschuss unbenommen, die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände schriftlich anzuhören, er gebe jedoch zu bedenken, dass der Wunsch des Ausschusses die Arbeitsgemeinschaft dazu veranlassen könnte, im Hinblick auf die Einführung eines Tickets für Schüler und Auszubildende Maximalforderungen zu erheben, was die Verhandlungsführung und eine konsensuale Lösung nach seinem Eindruck deutlich erschweren würde, und rege daher an, zunächst das Ergebnis der Verhandlungen, die zwischen den Kommunen und der Landesregierung geführt würden, abzuwarten.

Abg. **Christos Pantazis** (SPD) wies darauf hin, dass die Landesregierung in ihrer schriftlichen Stellungnahme (vgl. Vorlage 1 zu [Drs. 18/7953](#)) die Ansicht vertrete, dass der Gesetzentwurf der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen den Plan zur landesweiten Einführung eines regionalen Schüler- und Azubitickets konterkarriere. Er äußerte die Befürchtung, dass die Verhandlungsposition des Landes geschwächt werden könnte, wenn sich die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände durch einen Verfahrensbeschluss des Ausschusses aufgefordert sähe, während der laufenden Verhandlungen zur Einführung eines regionalen Tickets für Schüler und Auszubildende Stellung zu beziehen, teilte insofern das Verfahrensbedenken des Ministerialvertreters und sprach sich mithin dafür aus, von der Entgegennahme einer Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände vorerst abzusehen.

Abg. **Jörg Bode** (FDP) warf ein, er kenne keine Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände aus der Vergan-

genheit, in der diese keine Maximalforderungen erhoben habe und an diesen auch nach einer gefundenen Verhandlungslösung nicht festgehalten habe. Insofern wäre er, Abg. Bode, sehr verwundert darüber, wenn die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände nach dem Abschluss der Verhandlungen mit der Landesregierung über die Änderung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes und über die Pläne zur Einführung eines landesweiten regionalen Schüler- und Azubitickets diesmal nicht an ihren hierzu erhobenen Maximalforderungen festhalten würde. Die Politik sei ständig mit Maximalforderungen konfrontiert, und es sei ihr Job, diese in den Gesamtkontext einzuordnen. Sie sollte daher keine Angst davor haben, die Arbeitsgemeinschaft um Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme zu bitten. Die Sorge, dass eine Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände die Verhandlungsposition des Landes verändern würde, halte er für unbegründet. - Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE) schloss sich der Einschätzung seines Vorredners an, bekräftigte seine Bitte um Entgegennahme einer Stellungnahme und war damit einverstanden, dass diese in schriftlicher Form erfolgt.

Der - federführende - **Ausschuss** kam überein, die kommunalen Spitzenverbände um schriftliche Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf zu bitten.

Tagesordnungspunkt 6:

Maßnahme von finanzieller Bedeutung für den Einzelplan 13

Bitte um Zustimmung gemäß § 40 Abs. 2 der Niedersächsischen Landeshaushaltsordnung zur Änderung der Niedersächsischen Verordnung über die Feldes- und die Förderabgabe sowie zur Vergleichsvereinbarung zwischen dem Land Niedersachsen und Erdöl- sowie Erdgasförderunternehmen

Antrag der Landesregierung - [Drs. 18/8286](#)

In seiner 62. Sitzung am 15. Januar 2021 hatte der Ausschuss zu dem Antrag eine Unterrichtung durch den Staatssekretär des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung entgegengenommen und über den Antrag beraten. Er hatte dem Landtag empfohlen, den Antrag unverändert anzunehmen. Der Landtag war dieser Empfehlung in seiner 96. Sitzung am 27. Januar 2021 gefolgt.

Mit Schreiben vom 21. Januar 2021 hatte der Abg. Schulz-Hendel eine Aktenvorlage beantragt.

Beratung über einen Antrag auf Aktenvorlage

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE): Ich glaube, es wären alle glücklich, wenn wir heute die emotionalen, sehr hitzigen Debatten des Landtages nicht wiederholten. Das müssen wir auch nicht, nachdem der Landtag entsprechend dem Antrag der Landesregierung seine Zustimmung erteilt hat.

Aus unserer Sicht - ich habe das schriftlich dargestellt, und wir haben das mündlich ausführlich begründet - gibt es keine hinreichenden, prüfbaren Belege, warum dieser Antrag - vor allem in diesem Eiltempo, im Januar-Plenum - verabschiedet werden musste. Auch andere Dinge fehlen.

Wir bitten, über unser Aktenvorlagebegehren heute zu beschließen.

Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU): Wir haben in der Sache entschieden. Aber in Gesprächen ist in den letzten Tagen an uns herangetragen worden, dass es zu dem nach der letzten Ausschusssitzung vorgelegten Gutachten noch Fragen gibt.

Wir wollen eine Akteneinsicht nicht ablehnen. Aber wir schlagen vor, zunächst das Ministerium zu bitten - Herr Bode, wir haben darüber gesprochen -, den Ausschuss in der nächsten Sitzung in einem vertraulichen Teil ergänzend zu unterrichten, auch weil es neue Sichtweisen und Haltungen zu der Frage gibt, welche Dinge bekannt werden dürfen und welche nicht. Nach dieser Unterrichtung können wir entscheiden, ob wir zusätzlich Akteneinsicht brauchen oder nicht.

Abg. **Jörg Bode** (FDP): Wir treten hiermit dem Aktenvorlagebegehren der Grünen bei. Die regierungstragenden Fraktionen haben zugesagt, das erforderliche Quorum herzustellen, wenn Grüne und FDP gemeinsam ein Aktenvorlagebegehren stellen.

Es gab eben - das ist, glaube ich, allgemein bekannt - ein Vorgespräch von Staatssekretär Dr. Lindner mit Herrn Schulz-Hendel und mir, in dem über die Frage diskutiert wurde, ob die Aktenvorlage und der mit ihr verbundene Arbeitsaufwand für die Verwaltung verhindert oder reduziert werden kann. Es lagen keine Lösungsmöglichkeiten auf dem Tisch. Nach den Aussagen des Staatssekretärs in dem Vorgespräch hege ich keine großen Erwartungen an die vorgeschlagene Unterrichtung. Ich glaube nicht, dass sie die Situation komplett ändern wird.

Wir möchten die Aktenvorlage erst einmal beschließen, haben aber angeboten, den Beschluss wiederaufzuheben, wenn die Unterrichtung des Staatssekretärs unsere ihm bekannten Fragen klärt. Bis dahin braucht das Aktenvorlagebegehren noch keine großartigen Arbeiten auszulösen.

Für den Fall, dass die Aktenvorlage erforderlich ist, haben wir ferner vorgeschlagen, nicht sofort alles zu kopieren, sondern wie im 23. Parlamentarischen Untersuchungsausschuss zu Safia S. zu verfahren und zunächst eine Aktenliste zu erstellen. Dann kann im Ausschuss besprochen werden, welche Akten tatsächlich vorgelegt werden sollen.

Die Idee, den Aufwand dadurch zu reduzieren, dass wir vorher unser Ausforschungsinteresse offenlegen, ist ein bisschen schwierig. Wir müssen schon erst einmal sehen, was alles vorhanden ist.

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE): Wir hatten im Landtag gefordert, die Beschlussfassung um drei Wochen, bis zum Februar-Plenum, zu ver-

schieben. Der Landtag hat das abgelehnt und den Antrag der Landesregierung angenommen.

Ich habe in dem Gespräch mit Herrn Dr. Lindner - das möchte ich hier gerne wiederholen - mein Befremden darüber geäußert, dass die Landesregierung jetzt, zwei Tage nach dem Landtagsbeschluss, versucht, unseren Vorschlag nachzuvollziehen.

Ich gebe Herrn Staatssekretär Dr. Lindner hierfür keine persönliche Schuld. Ich schätze ihn sehr. Aber dieses Verfahren befremdet mich schon ein bisschen.

Wir wissen nicht, was in der vertraulichen Unterrichtung kommen soll. Es wurde immer wieder gesagt, dass wir zu der vertraulichen Unterrichtung natürlich auch noch Fragen stellen könnten; dann müsse aber erst einmal rechtlich bewertet werden, ob diese Fragen beantwortet werden könnten. Insofern ist das alles tatsächlich ein bisschen schwammig.

Wir erhalten unseren Antrag aufrecht und möchten ihn nicht vertagen.

Im Übrigen stehen auch noch - viel wichtiger als die vertrauliche Unterrichtung - die Antworten auf unsere vier Kleinen Anfragen zur kurzfristigen schriftlichen Beantwortung ([Drs. 18/8378](#) bis 18/8381) aus, die von großer Bedeutung für die Beurteilung der ganzen Angelegenheit sein werden.

Aus unserer Sicht kann das Aktenvorlagebegehren heute ohne Einschränkung auf den Weg gebracht werden. Ich kann mir nicht vorstellen, dass ab Montag das halbe Ministerium für Wirtschaft Akten kopiert. Das wäre nicht das übliche Verfahren.

Was die Landesregierung in den nächsten sieben, acht Tagen auf unsere Anfragen antwortet, werden wir natürlich genau angucken, und wir werden auch die in Aussicht gestellte vertrauliche Unterrichtung wohlwollend auswerten.

Ich stelle hier heute aber nicht explizit in Aussicht, dass wir das Aktenvorlagebegehren dann zurückziehen. Wir möchten das erst einmal in aller Ruhe bewerten.

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD): Ich würde zwei Punkte auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung setzen: erst die Unterrichtung, dann das Aktenvorlagebegehren.

Abg. **Dr. Christos Pantazis** (SPD): Dem kann ich mich voll und ganz anschließen. Wir sollten nächste Woche die Unterrichtung entgegennehmen und dann noch einmal über das Verfahren diskutieren.

Es geht uns nicht darum, ein Minderheitenrecht in irgendeiner Art und Weise zu beschneiden. Wir kennen die Situation. Deswegen versuchen wir an vielen Punkten, der Opposition in der aktuellen Gemengelage innerhalb des Parlaments entgegenzukommen.

Die Frage des Aktenvorlagebegehrens stellt sich in dieser Form also gar nicht. Da gibt es kein Nein, und es wird auch keines geben. Meine Auffassung als Parlamentarier ist, dass man so etwas nie negativ beantworten sollte.

Ich habe Herrn Bode so verstanden, dass er eine Art Vorratsbeschluss vorschlägt, für den Fall, dass Sie nach der Unterrichtung nächste Woche an dem Begehren festhalten. Diesen Weg halte ich für absolut gangbar, den sollten wir gehen.

Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU): Auch ich sehe den Vorschlag von Herrn Bode positiv. Wir alle wollen die Minderheitenrechte nicht einschränken. Keiner hat Angst vor Akteneinsicht.

Sie schlagen vor, dass wir die Akteneinsicht heute beschließen, und stellen in Aussicht, das Begehren nächste Woche zurückzuziehen. Das wird Herr Schulz-Hendel dann aber nicht gerne tun.

Deswegen bin ich damit einverstanden, beides auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung zu setzen, wie die Frau Vorsitzende gerade gesagt hat. Wenn das nach der Unterrichtung gewünscht wird, stimmen wir unumwunden zu.

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD): Zur Klarstellung: Ich würde heute nicht darüber abstimmen lassen, sondern beide Punkte hintereinander auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung setzen. SPD, CDU und FDP sind damit einverstanden, oder nicht?

Abg. **Jörg Bode** (FDP): Ich hatte gesagt: Wir möchten das heute beschließen, und dann könnten wir das zurückziehen.

Nach dem Vorgespräch erwarte ich nicht, dass sich die Lage nennenswert verändert. Das ist ein subjektiver Eindruck. Aber Staatssekretär Dr. Lindner schätzt es ähnlich ein; so habe ich ihn beim Gehen jedenfalls verstanden.

Deshalb sollte die Verwaltung zur Vermeidung unnötiger Arbeitsbelastung erst einmal eine Aktenliste erstellen, aus der wir aussuchen können. Mit der Anfertigung dieser Liste kann ruhig schon angefangen werden. Ein Ministerium macht keinen Fehler, wenn es sich vergewissert, welche Akten es selbst und die nachgelagerten Behörden zu einem Thema haben.

Aus meiner Sicht wird es am Ende des Tages wahrscheinlich doch zu einer Aktenvorlage kommen. Deshalb könnten wir die schon heute beschließen. Dann hätte das Ministerium eine Woche mehr Zeit, die Aktenübersicht zu erstellen. Aber verfahrensleitend ist in dieser Frage die Mehrheit.

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD): Herr Jäger ist anwesend. Ich glaube, den Arbeitsauftrag kann er auch so annehmen.

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE): Ich halte trotz alledem an dem Wunsch fest, heute Beschluss zu fassen.

Herr Bley, ich weise Ihre Unterstellung zurück, dass wir keine Lust hätten, eine einmal beschlossene Aktenvorlage zu stoppen.

Ich habe sehr deutlich gesagt, dass ich Herrn Staatssekretär Dr. Lindner sehr schätze. Mein Befremden über die Reihenfolge - erst der Beschluss im Landtag, dann doch noch eine Unterrichtung des Ausschusses - werden Sie mir sicherlich nicht verübeln.

Ich habe auch gesagt, dass wir nach den neuen Erkenntnissen zu einer Bewertung kommen werden.

Ich habe natürlich nicht zugesagt, das Aktenvorlagebegehren dann zurückzuziehen. Sie werden mir zugestehen, dass ich das heute nicht in Aussicht stellen kann, weil ich nicht weiß, was der Staatssekretär nächste Woche berichten wird und was die Landesregierung auf unsere Anfragen antworten wird.

Insofern bestehe ich darauf, dass dieser Ausschuss sich an die Verabredung hält. Wir wollen heute diesen Antrag zur Abstimmung bringen. Ich bitte, dann zu berücksichtigen, was Usus in diesem Landtag ist.

Abg. **Dr. Christos Pantazis** (SPD): Ich habe Herrn Bode so verstanden, dass wir heute einen sogenannten Vorbehaltsbeschluss fassen sollen,

was das Aktenvorlagebegehren betrifft. Dieser greift, sofern wir nach der Unterrichtung in der nächsten Woche weiterhin die Notwendigkeit einer Aktenvorlage sehen. Ich habe absolut kein Problem damit, das heute so zu machen.

(Abg. Detlev Schulz-Hendel [GRÜNE]: Sie können das Begehren heute auch ablehnen!)

- Nein, eine Ablehnung kommt gar nicht infrage.

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD): Ich muss ehrlich sagen: Ich finde das ein bisschen sehr klein.

Ich glaube, wir sind uns einig: Wir wollen in der nächsten Sitzung als Punkt 1 eine Unterrichtung. Unter Punkt 2 können wir über diesen Punkt dann noch mal abstimmen. Ich finde, darauf kann man sich doch verständigen. Damit vertut sich keine einzige Fraktion was. Herr Jäger hat schon gehört, dass es wahrscheinlich auf eine Aktenvorlage hinausläuft.

Wir kommen Ihnen in vielen Punkten entgegen. Aber irgendwann ist es auch einmal gut. Wir können das einvernehmlich so machen. Ich habe kein Verständnis dafür, wenn jemand dieses Angebot nicht mittragen kann.

Abg. **Jörg Bode** (FDP): Ich störe mich an dem Wort „Vorbehaltsbeschluss“. So war das nicht gemeint. Es war schon gemeint, den Beschluss richtig zu fassen.

Wir haben das in diesem Ausschuss schon bei der NO_x-Aktenvorlage so gemacht: Da haben wir auch beschlossen, und als sich der Sachverhalt geändert hat, haben wir als Antragsteller vorgeschlagen, das Aktenvorlagebegehren zurückzunehmen. - Das war meine Idee.

Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU): Ich glaube, wir sind uns alle in der Sache einig. Ich stelle jetzt den Antrag, so zu verfahren, wie von der Frau Vorsitzenden gerade vorgeschlagen: die Unterrichtung vorweg.

Da vertun wir uns nichts. Wir können alle zusichern: Wenn sie das nächste Mal gewünscht wird, wird die Aktenvorlage - vermutlich einstimmig - beschlossen. Sonst haben wir einen Vorbehaltsbeschluss, der anschließend bestätigt wird, und dann fangen die schon zu arbeiten an. Das sollten wir uns ersparen. Ihr Vorschlag, Frau Tippelt, war sehr gut.

Abg. **Dr. Christos Pantazis** (SPD): Ich bitte um eine kurze Sitzungsunterbrechung.

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD): Ich unterbreche die Sitzung.

(Unterbrechung der Sitzung von 13.01 Uhr bis 13.06 Uhr)

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD): Wir setzen die Sitzung fort und stimmen über das Aktenvorlagebegehren der Grünen ab.

Der **Ausschuss** schloss sich dem Aktenvorlagebegehren der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen einstimmig an.

Er bat die Landesregierung um ergänzende mündliche Unterrichtung in der nächsten Sitzung.
