



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

**über den öffentlichen Teil der 65. Sitzung  
des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr  
und Digitalisierung  
am 26. Februar 2021  
Hannover, Landtagsgebäude**

Tagesordnung:

Seite:

1. **Maßnahme von finanzieller Bedeutung für den Einzelplan 13**  
**Bitte um Zustimmung gemäß § 40 Abs. 2 der Niedersächsischen Landes-**  
**haushaltsordnung 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](#)  
*Verfahrensfragen*..... 5
2. **Unterrichtung zur Ausbauplanung für die Strecke Hannover–Bielefeld und zu**  
**den Zielen des Deutschlandtakts**  
*Unterrichtung*..... 7  
*Aussprache* ..... 13
3. **Moratorium für den Abschluss der Vergleichsvereinbarungen mit Erdöl-**  
**und Erdgasförderunternehmen bezüglich der Feldes- und Förderabgabe**  
Antrag der Fraktion der FDP - [Drs. 18/8491](#)  
*Beratung*..... 19  
*Beschluss*..... 19

**4. Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Straßengesetzes**

Gesetzentwurf der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU - [Drs. 18/8585](#)

*Einbringung des Gesetzentwurfs* ..... 21

*Verfahrensfragen* ..... 21

**5. Ostfriesland durch eine zweite Eisenbahnbrücke über das Emdener Fahrwasser stärken!**

Antrag der Fraktion der FDP - [Drs. 18/8562](#)

*Beginn der Beratung* ..... 23

*Verfahrensfragen* ..... 23

**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. Clemens Lammerskitten (i. V. d. 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:

Parlamentsrat Dr. Oppenborn-Reccius (Mitglied).

Niederschrift:

Regierungsdirektor Weemeyer, Stenografischer Dienst.

**Sitzungsdauer:** 10.31 Uhr bis 10.33 Uhr und 10.50 Uhr bis 12.14 Uhr.



Tagesordnungspunkt 1:

### **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](#)

*zuletzt behandelt in der 64. Sitzung am 05.02.2021*

### **Verfahrensfragen**

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD) teilte mit, das Ministerium habe angeboten, den Ausschuss in vertraulicher Sitzung zu unterrichten.

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE) plädierte dafür, Transparenz in das Verfahren zu bringen, und lehnte es ab, die Vertraulichkeit herzustellen.

Abg. **Jörg Bode** (FDP) entgegnete, die Landesregierung habe überzeugend dargelegt, dass der in Aussicht gestellte Inhalt der Unterrichtung - die Namen der an dem Vergleich beteiligten Unternehmen - vertraulich behandelt werden müsse.

Der **Ausschuss** beschloss gegen die Stimme des Abg. Schulz-Hendel, die Unterrichtung in einem vertraulichen Sitzungsteil entgegenzunehmen.

Über den vertraulichen Sitzungsteil wurde eine gesonderte Niederschrift gefertigt.

\*\*\*



Tagesordnungspunkt 2:

### **Unterrichtung zur Ausbauplanung für die Strecke Hannover–Bielefeld und zu den Zielen des Deutschlandtakts**

Die Fraktionen der SPD und der CDU hatten mit Schreiben vom 14. Januar 2021 eine Unterrichtung erbeten.

#### **Unterrichtung**

**Manuela Herbort**, Konzernbevollmächtigte für die Länder Niedersachsen und Bremen (Deutsche Bahn AG): Immer mehr Menschen setzen auf die

Bahn. Immer mehr Menschen sollen Bahn fahren - das ist erklärter politischer Wille -, und immer mehr Menschen *wollen* Bahn fahren. Wir müssen die Bahn attraktiver machen. Wir müssen sie wettbewerbsfähig, modern und komfortabel machen.

Um dieses Ziel zu erreichen, müssen wir die Infrastruktur ausbauen. Denn aktuell sind Kapazitätsengpässe im Netz ein großes Hemmnis für die Attraktivität des Schienenverkehrs, so auch hier in Norddeutschland. Wir wollen diese Kapazitätsengpässe beseitigen, um mit attraktivem Schienenverkehr zu den großen politischen Zielen „Verkehrswende“ und „Klimaschutz“ beizutragen.



Den Startschuss zum Bahnprojekt Hannover–Bielefeld haben wir gerade erst mit einer ersten offiziellen Veranstaltung gegeben. Bei diesem Projekt ist uns extrem wichtig, die Politik - vor allem die regionale Politik - mitzunehmen, bevor wir in Veranstaltungen mit der Öffentlichkeit gehen. Eine solche große Veranstaltung soll Anfang März stattfinden. Nächste Woche bieten wir einen weiteren Termin für Sie und für Bundestagsabgeordnete an, in dem wir Sie über das informieren wollen, was wir im Rahmen der Veranstaltung mit der Öffentlichkeit besprechen wollen. Denn sicherlich werden Sie darauf angesprochen. Wir möchten Sie da so aussagefähig wie möglich machen.

**Carsten-Alexander Müller**, Projektleiter (DB Netz AG): Seit fast 20 Jahren bin ich bei der Deutschen Bahn in Infrastrukturprojekten tätig. Zuletzt habe ich vier Jahre am sogenannten Alpha gearbeitet, der Ausbau-/Neubaustrecke Hamburg/Bremen–Hannover. Da habe ich die Planungen im Abschnitt Wunstorf–Nienburg–Verden–Rotenburg betreut. In sehr engem Dialog mit der Projektregion haben wir tolle Ergebnisse erreicht. Das wurde mir, als ich mich aus der Projektregion verabschiedete, um meine neue Aufgabe anzutreten, von den Bürgermeistern der Region gespiegelt. Das hat mich sehr gefreut und beschwingt mich für meine neue Aufgabe, das Bahnprojekt Hannover–Bielefeld.

## Hannover – Bielefeld als wichtiger Schritt zur Mobilitätswende



Im Dialog verbinden wir zwei Städte – und die Region

### Verkehrspolitische Ziele geben den Anstoß

Das Projekt Hannover – Bielefeld ist zentraler Bestandteil der politisch und ökologisch gewollten Mobilitätswende. Es trägt wesentlich zum Schutz des Klimas bei.

Hannover – Bielefeld ist das wichtigste Projekt für den Deutschlandtakt auf der zentralen Ost-West-Verbindung, schafft schnellere Verbindungen, zuverlässige Anschlüsse und mehr Kapazität für Pendelnde, Reisende und die Wirtschaft in der Region.

› **Fahrzeit Berlin – Düsseldorf zukünftig 3:32 Stunden  
– 41 Minuten schneller als heute.**

### Wir setzen den Planungsauftrag des Bundes um

Die DB soll für den Abschnitt Hannover – Bielefeld eine Lösung finden:

- die mehr Kapazität bietet mit zwei zusätzlichen Gleisen
- die eine Engpassfreiheit gewährleistet
- die genehmigungs- und finanzierungsfähig ist
- die mit Tempo 300 befahrbar ist für eine Fahrzeit von bis zu 31 Minuten zwischen Hannover und Bielefeld.

### Unser Weg: Von Anfang an im Dialog.

#### Ziele des Dialogs:



Durch die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung lernt die DB vertieft die örtlichen Besonderheiten und Interessen der Region kennen.



Die notwendigen Planungsschritte werden der Region verständlich und transparent vorgestellt.



Im Dialog entwickelt die DB eine Planung, die die technischen und gesetzlichen Planungsparameter und die Vorgaben des Bundes einhält, und dabei die regionalen Interessen bestmöglich berücksichtigt.

Wir haben im November von Staatssekretär Ferlemann den Planungsauftrag bekommen. Den Rücklauf vom Eisenbahn-Bundesamt zu dem schriftlichen Planungsauftrag prüft gerade unsere Zentrale in Frankfurt. Gewiss können wir bald die wichtigsten Punkte dieses Planungsauftrags auf unserem Internetauftritt<sup>1</sup> veröffentlichen.

Das Projekt ist nicht neu. Es steht seit Längerem im Bundesverkehrswegeplan. Es geht insbesondere um die Beseitigung des Engpasses im nur zweigleisigen Abschnitt Wunstorf–Minden. Es soll eine durchgängige Viergleisigkeit hergestellt werden; zumindest sollen wir als Vorhabenträgerin zwei neue Gleise planen.

Wir haben uns intensiv darüber Gedanken gemacht, wie wir mit der Projektregion in Kontakt treten können. Mit einem Planungsdialog für den Projektraum Hannover–Bielefeld wollen wir die Öffentlichkeitsarbeit früh starten.

Wir haben umgehend mit der Projektregion Kontakt aufgenommen und über 100 Gespräche mit Bürgermeister, Bürgerinitiativen und anderen Interessenvertretungen geführt. Am 14. Januar haben wir eine digitale Auftaktveranstaltung mit fast 3 000 Teilnehmern durchgeführt. Fast 600 Fragen wurden gestellt. Unsere Antworten werden wir ab nächster Woche veröffentlichen.

In dem Dialog wollen wir als Vorhabenträgerin einerseits der Projektregion unsere Planungsprämissen und unsere Vorgehensweise bei solch einem großen Infrastrukturprojekt vorstellen. Andererseits wollen wir im Dialog regionale Besonderheiten aufnehmen; denn nicht alles findet sich in den Karten und Unterlagen, die uns vorliegen. Auch deshalb wollen wir den Dialog mit der Projektregion sofort starten.

<sup>1</sup> <https://www.hannover-bielefeld.de/>

## Transparenz und Dialog brauchen klare Formate



- Der Planungsdialog begleitet die Planungen auf dem Weg zu einer **genehmigungs- und finanzierungsfähigen Trassenlösung**, die die **Interessen der Region bestmöglich berücksichtigt**.
- Der Planungsdialog **ersetzt nicht die rechtlichen Verfahren**.

Der Planungsdialog hat zwei Kernelemente: Zum einen ein nicht öffentliches Plenum, zum anderen öffentliche Infomärkte.

### Öffentlicher Infomarkt

In der Planung suchen wir den direkten Austausch vor Ort



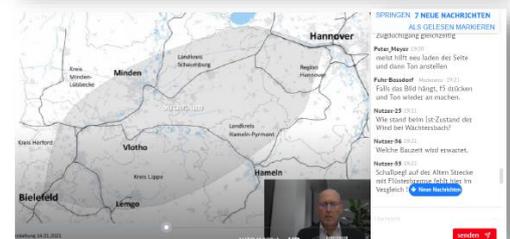
**Öffentlicher Infomarkt**  
 Information und Konsultation der Öffentlichkeit

etwa **1 bis 2 Mal pro Jahr**  
 Zielgruppe: **Interessierte Öffentlichkeit in der Planungsregion**

**Ergänzende Kommunikation**

- Projekt-Homepage
- Newsletter
- Vor-Ort-Termine
- Pressearbeit

**Kontinuierliche  
Information der  
Öffentlichkeit**



Zu den Infomärkten sind alle Interessierten eingeladen. Dort werden wir vor Ort erläutern: Wie planen wir dieses Projekt? Was sind die ersten Ergebnisse?

Es wird auch um Rückkopplungen aus der Bevölkerung gehen: Was müssen wir bei den Planungen besser machen? Was müssen wir beachten?

Was für Vorschläge gibt es vonseiten der Bevölkerung?

Diese Interaktion mit dem Projektraum ist uns ganz wichtig. Momentan gestalten wir sie digital. Wir hoffen aber, dass wir ab Mitte dieses Jahres auch vor Ort tätig sein können.

## Das Plenum des Planungsdialogs



Transparent und konstruktiv – das Plenum ist dicht dran an den Planungsschritten



Das Plenum als geschlossenes Gremium besteht aktuell aus fast 120 Teilnehmern. Wir haben alle Bürgermeister und Landräte aus der Projektregion eingeladen; ich glaube, es haben alle zugesagt. Auch die - mittlerweile elf - Bürgerinitiativen können Vertreter entsenden. Auch mit diesen Interessenvertretungen stehen wir in engem Kontakt. Mit allen haben wir bereits Gespräche geführt - in meinen Augen sehr gute Gespräche, auf Augenhöhe. Es ist uns wichtig, dass alle Interessenvertretungen einen oder zwei Vertreter in das Plenum entsenden. Hinzu kommen die Vertreter der Bahn und eine unabhängige Moderation.

Die konstituierende Sitzung des Plenums wird am 9. März sein. Es wird dann u. a. um ein Selbstverständnis als Basis für die Zusammenarbeit in den nächsten Jahren gehen; dazu werden wir als Bahn einen Vorschlag machen. Ferner wird es um Bestandteile des Planungsauftrages gehen und um unsere ersten Tätigkeiten im Bereich Umwelt. Wir suchen gerade die Raumwiderstände in dem Bereich zusammen. Wir wollen dem

Plenum einen ersten kartenmäßigen Entwurf zeigen, mit dem wir dann in die Abstimmung mit den zuständigen Behörden gehen wollen.

Dem Plenum wollen wir Vertiefungsworkshops zu Themen wie dem Deutschlandtakt angliedern.

Der Deutschlandtakt ist ein integraler Fahrplan, der von Gutachtern des Bundes entworfen wurde und aus dem die Planungsprämissen unseres Projektes abgeleitet wurden, den wir als Deutsche Bahn aber nicht maßgeblich entworfen haben. Da gibt es einen enormen Aufklärungsbedarf: Was ist der Deutschlandtakt? Wie kommt man auf die 31 Minuten?

Gewiss wird es auch einen Vertiefungsworkshop zum Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz geben: Was bedeutet dieses Gesetz für den Planungsablauf?

Es ist uns natürlich auch wichtig, dass vonseiten des Plenums Themen für diese Vertiefungsworkshops vorgeschlagen werden.

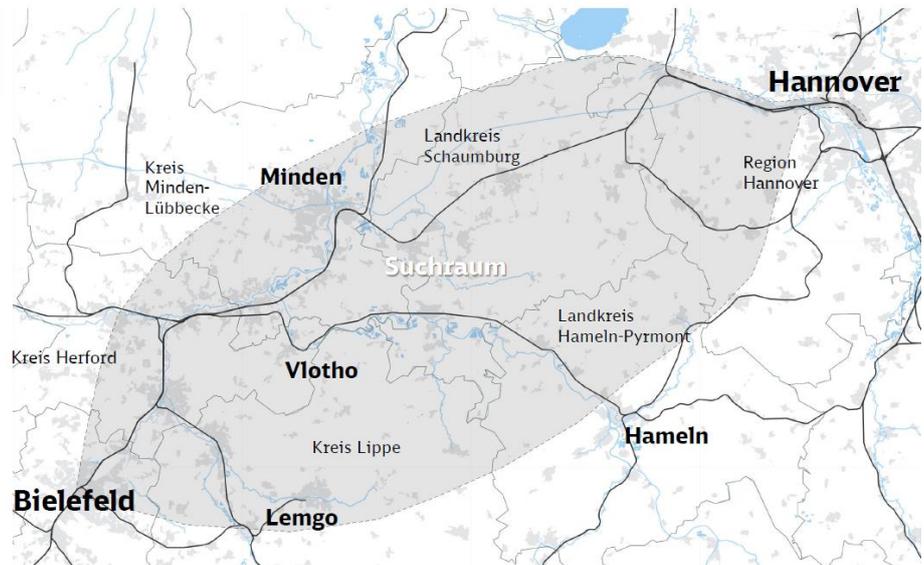
## Projektregion | Suchraum



Die DB sucht in der gesamten Projektregion eine rechtssichere Vorzugsvariante

### Projektziele

- **Schneller** von Hannover nach Bielefeld für den Deutschlandtakt.
- **2-gleisigen Engpass** Wunstorf – Minden durch 2 zusätzliche Gleise auflösen.
- **Mehr Züge** für Pendler und Waren.



Aus den Planungsprämissen ergibt sich dieser Suchraum, und aus ihm ergibt sich der Teilnehmerkreis des Plenums.

## Vom Planungsstart bis zum Baubeginn werden Jahre vergehen



Der Prozess hinter dem Projekt



Für die Bau-Genehmigung müssen **Trassenalternativen** untersucht werden.

Wir führen gerade die Grundlagenermittlung durch. Auf der einen Seite geht es um die Trassenfindung, auf der anderen Seite um eine Untersuchung des Bestandes. Denn als Vorhabenträgerin haben wir in den vielen Gesprächen, die wir geführt haben, festgestellt, dass wir dieses Projekt nicht umsetzen können, ohne einen Bestandsausbau zu betrachten. Wir haben dem BMVI nahegelegt, dass wir auf der Grundlage der Planungsprämissen auch einen Bestandsausbau betrachten und untersuchen müssen. Für diese

Untersuchung haben wir bereits ein Planungsbüro gebunden. Am kommenden Montag werden wir den Kick-off mit dem Planungsbüro machen, um diese Untersuchung durchzuführen.

Wenn wir zu dem zweiten Punkt - „Planung“ - kommen, werden wir also auch schon Ergebnisse zu der Frage haben: Was ist bei einer Erweiterung des Bestandes möglich, und was ist nicht möglich? Und welche Möglichkeiten gibt es, in der Projektregion eine neue Trasse zu entwickeln.

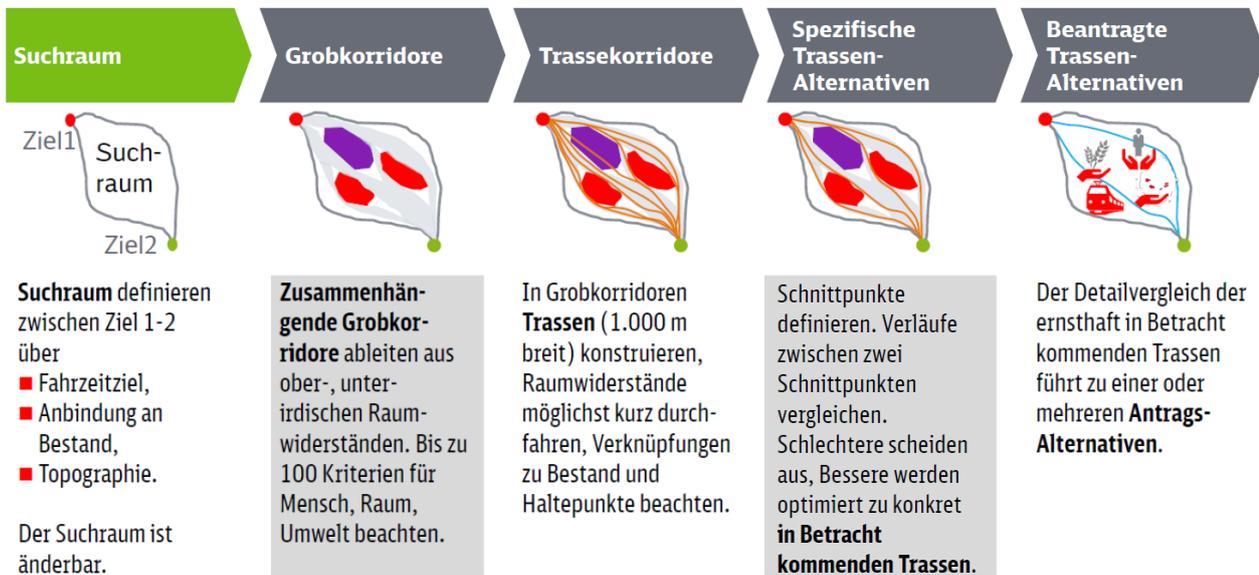
Beim Punkt „Genehmigung“ wird es um ein Planfeststellungsverfahren oder ein Maßnahmengesetz gehen. Dazu sollte man sagen, dass das Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz - entgegen vieler Wahrnehmungen - bis zu diesem Punkt nichts am Projektablauf ändert: Es gibt die gleiche Öffentlichkeitsbeteiligung, die gleichen Umweltuntersuchungen, die gleichen Planungen zum Schallschutz und zum Erschütterungsschutz. Am Ende der Leistungsphase 2 - am Ende der Vorplanung, bevor wir in die weitere Planung gehen -

steht eine parlamentarische Befassung an. Ob es ein Planfeststellungsverfahren oder ein Maßnahmengesetz gibt, wird der Bund erst entscheiden können, wenn wir eine detaillierte Planung durchgeführt haben.

Ich bitte um Verständnis dafür, dass wir an dieser Stelle noch keine konkreten Termine für die Punkte „Bau“ und „Inbetriebnahme“ nennen können. Wir fangen gerade erst an, Trassenmöglichkeiten zu entwickeln.



## Vom Suchraum zu beantragten Trassen-Alternativen in 5 Phasen begleitet von Dialogen, Experten und Software



Wir haben den ersten Punkt erreicht: Den Suchraum haben wir entwickelt, anhand der Parameter „31 Minuten“ und „300 km/h“.

Wir sind jetzt beim zweiten Punkt und stellen die Raumwiderstände - hier farblich in Lila und Rot dargestellt - zusammen, um sie mit den Behörden abzustimmen. Daraus entwickeln wir dann Grobkorridore.

Im Schritt drei werden Trassenkorridore dargestellt, die dann in Schritt vier so weit detailliert

werden, dass sie keine Kollisionen mit den Raumwiderständen aufweisen. Im fünften Schritt finden wir die Trassenalternativen, die für eine Antragstellung in Betracht kommen.

Nach jetzigem Kenntnisstand wird damit ein Raumordnungsverfahren verbunden sein. Es wird ein grenzüberschreitendes, harmonisiertes Verfahren in zwei Bundesländern sein. Dazu stehen wir in engem Kontakt mit den zuständigen Behörden.

## Ausblick

So geht's weiter

	<b>Öffentliche Auftaktveranstaltung</b> Start des Planungsdialogs	14. Januar 2021
	<b>Erste Sitzung des Plenums</b>	<b>9. März 2021</b>
	<b>Erster öffentlicher Infomarkt</b>	<b>15. April 2021</b>
	<b>Trassenkorridore liegen vor</b>	<b>vorauss. 1. Halbjahr 2022</b>
	<b>Einreichung der Unterlagen zur raumordnerischen Beurteilung</b>	<b>vorauss. 2. Halbjahr 2022</b>

Wir stehen jetzt gerne für Fragen zur Verfügung.

### Aussprache

Abg. **Karsten Heineking** (CDU): Dieser Dialog ist ein guter Weg. Damit haben wir sehr gute Erfahrungen gemacht. Bei der Y-Trasse ist es sehr gut angekommen, dass man den Dialog gesucht hat.

Wir haben seit Jahrzehnten gesagt: Wir brauchen das Y und auch die Bestandsstrecken, um die Verkehre in Norddeutschland zu bewältigen.

Dieser Dialog hat am Ende den Neubau verhindert, weil in der Region eine große Betroffenheit war. Auch in den Fraktionen hat es sicherlich Meinungen dazu gegeben. Man konnte am Ende die Bürgerinnen und Bürger und auch die politischen Gremien vor Ort nicht davon überzeugen, dass wir diesen Neubau brauchen, obwohl wir viele Jahre lang anderer Meinung waren. Wir sind da noch nicht am Ziel.

Ich habe den Eindruck, dass es bei der Bahnverbindung Hannover–Bielefeld vor Ort ähnlich schwierig wird. Wir haben in unserem Koalitionsvertrag im Lande Niedersachsen gesagt: Wir wollen keinen Neubau.

Als wie realistisch schätzen Sie die Chancen für eine Optimierung oder einen Umbau der Be-

standsstrecken ein, der allen gerecht wird? Könnte es, wenn das nicht gelingt, sein, dass man sich am Ende von dem Projekt insgesamt verabschiedet? Oder ist das Projekt so wichtig, dass wir auf jeden Fall eine Lösung finden müssen?

**Manuela Herbort** (DB): Die Schwierigkeiten vor Ort sehen selbstverständlich auch wir. Die Erfahrung lehrt uns, dass *jedes* Projekt schwierig ist. Denn wir lösen mit jeder Variante Betroffenheiten aus - wenn nicht bei dem einen, dann bei dem anderen.

Auch bei einem Ausbau der Bestandsstrecke lösen wir Betroffenheiten aus. Zwei zusätzliche Gleise brauchen Platz. Vor allen Dingen in Siedlungsbereichen ist das schwierig.

Mit jeder Idee, die sich im Rahmen der gemeinsamen Trassenfindung ergibt, lösen wir Betroffenheiten aus. Das muss allen Beteiligten klar sein.

Wir werden gebetsmühlenartig daran erinnern, dass es unser politischer und unternehmerischer Auftrag ist, Schienenverkehr attraktiv zu machen. Das deutsche Schienennetz hat zu viele Engpässe. Wir brauchen neue Trassen, wir brauchen zusätzliche Trassen.

Mit dieser Motivation und diesem Ziel werden wir versuchen, eine mehrheitsfähige Lösung zu finden. Auch diese Lösung wird Betroffenheiten aus-

lösen. Aber ihr soll ein so guter Beteiligungsprozess vorausgehen, dass man sich am Ende des Tages politisch für diese Lösung entscheiden kann.

Wir wollen möglichst viele Menschen in der Region mitnehmen. Deswegen machen wir das so, wie Herr Müller das gerade beschrieben hat. Wir werden auch den Kontakt mit Ihnen suchen, um Pro und Contra zu diskutieren, um Chancen und Risiken gegeneinander abzuwägen.

Am Ende des Tages wollen wir guten Gewissens sagen können: Das ist die vorzugswürdige Variante, und wir glauben, dass sie politisch umsetzbar ist. - Das ist unser Ziel, ganz klar.

Wir möchten nicht diesen ganzen Aufwand treiben, um am Ende des Tages zu sagen: Wir kriegen es nicht hin. - Das wäre wirklich außerhalb des Scopes.

Abg. **Stefan Henze** (fraktionslos): Herr Müller, im Bundesverkehrswegeplan 2030 steht etwas von einer Engpassbeseitigung zwischen Hannover und Wunstorf und von einer Verbesserung des Nahverkehrs in diesem Bereich. Für mich klingt das nach einer Vorfestlegung auf die Bestandsstrecke. Oder sind Sie trotzdem offen dafür, schon in der Region Hannover sozusagen quer durch die Pampa zu gehen? Das wäre geländetechnisch schwierig.

**Carsten-Alexander Müller** (DB): Das erinnert mich an die Medienberichte über fünf Modellvarianten, die der Bund entwickelt hat, um zu sehen, inwieweit die Bahn mit wirtschaftlichen Varianten beauftragt werden kann.<sup>2</sup>

Wir als Vorhabenträgerin haben uns keine Lösung festgelegt, auch nicht in diesem Bereich.

Aus Hannover heraus, durch das FFH-Gebiet Leineaue nach Letter und Seelze - das ist ein sensibler Bereich. Den kenne ich aus meiner Zeit als Bauleiter im Gleisbau. Wir haben da noch nichts entworfen, aber auf den ersten Blick würde ich sagen: Die Lösungsmöglichkeiten sind beschränkt.

Bei den Möglichkeiten, die wir jetzt eruieren, werden wir das mit in Betracht ziehen. Aber Vorfestlegungen gibt es da für uns nicht.

Abg. **Thordies Hanisch** (SPD): Ja, wir sind noch ganz am Anfang und müssen uns alle noch ein bisschen orientieren. Da hilft jede Information weiter.

Herr Müller, Sie haben in Ihrem Beitrag mehrmals von Planungsprämissen gesprochen, von den „Vorgaben“ des Deutschlandtakts: 31 Minuten, 300 km/h. Inwiefern sind diese Planungsprämissen Vorgaben für Sie? Wie wird das in den Gesprächen mit dem Bund dargestellt? Sind das abzuwägende Belange, die Gewicht gegen Raumwiderstände haben? Kommen die Varianten, die jetzt aufgezeigt werden, tatsächlich alle ins Spiel? Wenn die Planungsprämissen zwingende Vorgaben sind, kommen bestimmte Varianten ja nicht infrage.

**Carsten-Alexander Müller** (DB): Wenn wir in dem dargestellten Trassenfindungsverfahren - Raumwiderstände, Grobkorridore usw. - zu Trassenvarianten kommen wollen, dann brauchen wir Entwicklungsparameter für diese Trassenvarianten. Dazu gehören die maximale Geschwindigkeit von 300 km/h - dazu gehören gewisse Mindestkurvenradien - und wegen des Güterverkehrs eine maximale Neigung von 8 ‰.

Die aufgrund dieser Parameter entwickelten Trassen müssen aber auch in die Räume passen; da kommen die abzuwägenden Belange ins Spiel. Wir müssen bei unserer Planung gucken: Was ist in der Projektregion überhaupt möglich? Und inwieweit entspricht die raumverträglichste Variante den Zielen, die im Planungsauftrag stehen und auf dem Deutschlandtakt basieren?

Unsere Betrachtungen werden um einiges intensiver und detaillierter sein als die des Bundes. Soweit ich weiß, hat der Bund keine Umwelt-, Schall- oder Erschütterungsgutachter beauftragt. In unserer Planung wird das alles kommen. Das heißt, es wird eine sehr detaillierte, fundierte Planung sein, die wir intensiv mit der Projektregion abstimmen werden.

Wir sagen immer „bis zu 31 Minuten“. Wenn bei der Planung 34 Minuten herauskommen sollten, können wir als Bahn nicht sagen, ob der Deutschlandtakt angepasst werden muss oder nicht. Das muss man dann sehen.

<sup>2</sup> Schüßler-Plan:  
Variantenvergleich ABS/NBS Hannover–Bielefeld.  
[https://www.hannover-bielefeld.de/sites/default/files/Varianten\\_ABS-NBS\\_%20Bielefeld-Hannover.pdf](https://www.hannover-bielefeld.de/sites/default/files/Varianten_ABS-NBS_%20Bielefeld-Hannover.pdf)

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE): Ich teile die Auffassung des Kollegen Heineking: Das Dialogforum Alpha-E war ein beispielhafter, vorbildlicher Prozess. Insofern ist zu begrüßen, dass das so stattfindet. Aber wir wissen auch, dass es jetzt trotz des Dialogforums Alpha-E erhebliche Probleme und Konflikte in Bezug auf die Strecke Hamburg–Hannover gibt. Was gedenken Sie nach der Erfahrung mit der Strecke Hamburg–Hannover anders zu machen?

**Manuela Herbort** (DB): Diese sehr berechtigte Frage stellen wir uns auch intern immer wieder. Wir versuchen natürlich, bei den Dialogverfahren immer dazuzulernen. Das gilt insbesondere für die Transparenz und das Mitnehmen der Öffentlichkeit. Wenn es - z. B. aus dem Dialogformat zum Alpha - Rückmeldungen wie „Da wart ihr nicht transparent genug“ und „Das haben wir nicht verstanden“ gibt, versuchen wir, es beim nächsten Mal besser zu machen.

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE): Der Konflikt zwischen der Forderung in diesem Land - Ausbau in der Nähe der Bestandstrasse - und der Vorstellung von Herrn Ferlemann - Bau einer Neubaustrecke - ist immer noch ungelöst. Welche Rolle wird er im weiteren Verfahren spielen? Wird er es behindern?

**Manuela Herbort** (DB): Wir müssen sowieso verschiedene Trassenvarianten gegeneinander abwägen. Wir müssen ja am Ende des Tages planrechtlich und gerichtsfest begründen können, warum wir eine bestimmte Trassenvariante vorzugswürdig finden.

Wenn es verschiedene Interessen gibt - die zeichnen sich auch hier ab -, wollen wir die Vor- und Nachteile der Varianten aufzeigen: Was kann man mit welchen Varianten verkehrlich umsetzen? Wie wirtschaftlich sind die Varianten? Inwiefern entsprechen sie anderen Kriterien?

In diesen Prozess wollen wir die Betroffenen vor Ort und auch Sie einbeziehen. Am Ende dieses Prozesses steht aus unserer Sicht eine politische Entscheidung, welche Kriterien man stärker gewichtet. Dann wird auch die Frage relevant werden: Müssen es 31 Minuten sein, oder reichen auch 36 Minuten? - Das muss dann politisch diskutiert werden.

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE): Im Zusammenhang mit Alpha-E und der Strecke Hamburg–Hannover ist das Gerücht aufgekommen,

dass eine Neubaustrecke von Hamburg an Hannover vorbei zur Strecke Hannover–Bielefeld in Betracht gezogen wird. Können Sie das hier heute ausschließen, oder müssen wir das im Hinterkopf haben?

**Manuela Herbort** (DB): Die Deutsche Bahn hat keinerlei Planungsauftrag für eine solche Streckenvariante. Insofern sage ich: Ja, das ist ein Gerücht.

Abg. **Jörg Bode** (FDP): Erst einmal ein großes Lob für den Aufbau dieses Dialogforums! Das finde ich ganz klasse. Genau so muss man sich an solche Infrastrukturprogramme setzen. Wir sind hier ein bisschen früher dran als bei Alpha-E. Das ist eine ganz spannende Geschichte.

Früher wurde es anders gemacht: Der Bundestag beschloss den Bundesverkehrswegeplan. Da war dann die Trasse drin; es gab noch eine Alternativtrasse. Dann hat man die Planung gemacht und die rechtlichen Fragen abgewogen, und dann wurde das eine oder das andere gebaut.

Hier führt man nach dem Beschluss über den Bundesverkehrswegeplan einen Dialogprozess durch, in dem die Vorgaben des Bundesverkehrswegeplanes - so habe ich es jedenfalls verstanden - außer Kraft gesetzt sind, in dem man komplett offen an die Sache herangeht. Der damalige Bundestag - in Anführungszeichen gesprochen - muss dann das umsetzen, was dabei herauskommt. So war es ja auch bei Alpha-E.

Erste Frage: Erlauben die Bahn und das Bundesverkehrsministerium Ihnen, in diesem Prozess wirklich alle Varianten offen und gleichwertig zu betrachten?

Zweite Frage: Haben Sie schon einmal darüber nachgedacht, ob man so etwas künftig nicht noch früher machen sollte, nämlich schon bevor mit dem Bundesverkehrswegeplan die genaue Trassenauslegung beschlossen wird? Gerade für Bürgerinitiativen ist es ja immer etwas schwierig, wirklich zu glauben, dass von diesem Beschluss abgewichen werden kann. Wenn ein Gutachten kommt, unterstellen die immer, dass es interessegeleitet erstellt worden sei. Kann man es nicht schaffen, dieses System vor dem Beschluss des Bundestages einzubauen, schon damit nicht mehr dieses Misstrauen herrscht?

**Manuela Herbort** (DB): Das ist eine schwierige, schon fast philosophische Frage. Beim Bundesverkehrswegeplan gibt es ja schon viele Beteili-

gungsmöglichkeiten. Jeder kann einen Vorschlag zum Trassenausbau machen und Varianten einbringen.

Was mich an dieser Stelle etwas zurückhaltend sein lässt, ist, dass ich erlebe, dass wirkliche Diskussion erst aufkommt, wenn Bürger und Gemeinden erkennen, was ein Streckenausbau für sie - für ihre Gemeinde, für ihr Grundstück - konkret bedeutet.

Wir müssen schon in einer gewissen Planungstiefe unterwegs sein, wir müssen schon gewisse Karten, Darstellungen, Überlegungen, eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchungen haben, um die Fragen von Bürgern, mit denen wir oft konfrontiert sind, überhaupt beantworten zu können.

Das ist der riesengroße Spagat bei der Öffentlichkeitsbeteiligung: Sie muss früh sein, aber auch schon so konkret, dass die betroffenen Menschen und Gemeinden etwas dazu sagen können.

Uns erreichen jetzt schon viele Festlegungen zu der Trasse Hannover–Bielefeld: Das geht alles gar nicht! Es geht nur so und so! - Das lesen wir, das nehmen wir zur Kenntnis, das hören wir uns an. Aber ich denke manchmal: Man sollte mit Forderungen - z. B. die zwei zusätzlichen Gleise an die Bestandsstrecke zu legen - ein bisschen vorsichtiger sein, wenn man noch gar nicht weiß, was das konkret bedeutet. Das bedeutet ja nicht nur, dass die Trasse 20 m breiter wird. Ich bin dafür, sich erst die Planung anzuschauen. Denn erst das versetzt einen wirklich in die Lage, ob man das gut findet oder nicht.

Wenn die Öffentlichkeitsbeteiligung sehr früh kommt, kann man nur sehr abstrakt diskutieren. Aber ich stelle fest: Richtig kribbelig wird die Bevölkerung erst, wenn sie versteht, was die Planung für sie bedeutet.

Deswegen kann ich Ihre Frage, ob ich eine noch frühere Öffentlichkeitsbeteiligung wichtig fände, nicht mit gutem Gewissen beantworten. Ich möchte es so formulieren: Ich finde es wichtig, die Öffentlichkeit in den Prozess einzubeziehen und ihr klarzumachen, wie Planung überhaupt funktioniert: Wir definieren einen Suchraum, wir betrachten die Raumwiderstände, wir prüfen, ob überhaupt Korridore möglich sind und, wenn ja, was man dafür tun muss und was das bedeutet.

Ich glaube: Zu erklären, wie man das macht, ist eher der Schlüssel zur Erzeugung von Akzeptanz

und dazu, dass die Planung nicht in der Schublade landet, sondern wirklich umgesetzt wird.

Abg. **Stefan Wirtz** (fraktionslos): Bei einer Fahrzeitvorgabe von 31 Minuten kann eine auf 300 km/h ausgelegte Strecke maximal 150 km lang sein. Angesichts des Suchraums und der Tatsache, dass die Luftliniendistanz zwischen Hannover und Bielefeld rund 100 km beträgt, wäre es sicherlich möglich, entweder in Minden oder in Hameln einen Zwischenhalt einzuplanen. Ist das geplant? Im Moment ignoriert man beide Städte und fährt man ohne Zwischenhalt in 48 Minuten von Hannover nach Bielefeld. Wer entscheidet am Ende, ob in Minden oder Hameln ein Zwischenhalt für den Deutschlandtakt eingeplant wird?

**Manuela Herbort** (DB): Welche Züge wo halten, entscheiden im Nahverkehr die Länder als Aufgabenträger und im Fernverkehr die Betreiber des Fernverkehrs; es betreibt ja nicht nur die Deutsche Bahn Fernverkehr. Sie entscheiden, wie oft ein Bahnhof bedient wird: ob im Stundentakt, ob im Zweistundentakt, ob nur in Tagesrandlagen.

Abg. **Clemens Lammerskitten** (CDU): Herr Müller, Sie haben dargestellt, dass man eine Fahrzeit von 31 Minuten benötigt; das erreichen nur die Varianten 2 und 5. Frau Herbort hat „bis zu 31 Minuten“ gesagt; dann kommen wieder alle fünf Varianten infrage.

Wenn ich mir die Baukosten je Kilometer anschau, komme ich auf die Variante 5. Günstiger ist nur die Variante 1, aber dann fährt man 40 Minuten.

Damit möchte ich deutlich machen, wie einfach man, wenn man sich mit dem Thema bisher nicht befasst hat, aber von einer der fünf Varianten betroffen wäre, an die Dinge herangehen kann und wie schwierig Ihre Aufgabe bei der Kommunikation ist. Dabei wünsche ich Ihnen viel Glück.

Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU): Ich begrüße, dass die Pläne für den Deutschlandtakt jetzt Form annehmen sollen.

Ich begrüße auch den Ausbau der Strecke Hannover–Bielefeld. Bei mir hat sich eine Bürgerinitiative gemeldet; ich soll mich dafür einsetzen, dass eine bestimmte Variante nicht zum Tragen kommt. Dabei wünsche ich Ihnen und uns allen natürlich, dass die Pläne schnell zum Erfolg führen.

Das Bauen wird vermutlich kein Problem sein. Aber die Planungen sind in Deutschland sehr umfangreich. In China läuft das alles anders. Das chinesische System wollen wir aber auch nicht.

Ich habe ein paar Fragen, die man vielleicht im Paket beantworten kann: Wie sehen die Kosten-Nutzen-Verhältnisse für die Varianten aus? Wann ungefähr rechnen sie mit dem Abschluss der Planungen, dem Baubeginn und der Fertigstellung? Und sieht der Deutschlandtakt für Niedersachsen weitere Großvorhaben vor?

**Carsten-Alexander Müller (DB):** Eine unserer Hauptaufgaben wird sein, parallel zur Untersuchung der regionalen Besonderheiten und Raumwiderstände auch zu gucken: Welche Variante kostet wie viel, und wie schnell lässt sie sich umsetzen? Was ist die wirtschaftlichste Variante? In den Medien heißt es sehr oft, ein Ausbau im Bestand gehe schneller und sei günstiger. Wir müssen gucken, ob das wirklich stimmt.

Die Frage nach dem Zeithorizont ist eine ganz wichtige Frage. Als Projektleiter habe ich natürlich einen Terminplan in der Tasche. Wenn ich Ihnen jetzt sage, wir fangen in zehn Jahren an und sind in zwanzig Jahren fertig, dann ist das zwar nur eine Möglichkeit von Hunderten. Aber das ist ein Horizont, den wir bei der Umsetzung des Projektes im Kopf haben. Es wird sehr davon abhängen, was die Vorzugsvariante in der Projektregion sein wird.

Der Bund hat in einer vorgezogenen Betrachtung im Rahmen des Deutschlandtaktes die Strecke Berlin–Hannover–Bielefeld–Hamm betrachtet und sie auf dieser Grundlage mit einem Nutzen-Kosten-Faktor von 1,0 bewertet.

Es gibt auch noch mehrere Teilprojekte auf den Abschnitten Berlin–Fallerleben–Gifhorn–Hannover und Bielefeld–Hamm; der Bund hat dazu Untersuchungen durchgeführt. Diese Projekte werden jetzt im Rahmen der Validierung des Deutschlandtaktes detailliert untersucht. Bis Mitte des Jahres soll das so weit fertig sein.

Abg. **Dr. Christos Pantazis (SPD):** Erster Punkt: Betrachtet die Bahn die 300 km/h als zwingende Vorgabe, oder wird sie Alternativplanungen ermöglichen?

Zweiter Punkt: Wird der Ausbau der Bestandsstrecke in die Untersuchung einbezogen?

Wir werden regelmäßig von Bürgerinnen und Bürgern kontaktiert, die an der Strecke wohnen. Geht man ergebnisoffen in die Untersuchung, oder sind bestimmte Dinge festgeschrieben, so dass eine ganze Menge Varianten wegfallen?

**Carsten-Alexander Müller (DB):** Die 300 km/h sind in der Tat eine Planungsprämisse. Ich habe es schon auf die Frage von Frau Hanisch gesagt: Wir brauchen Prämissen für das Trassenfindungsverfahren, für die Trassenkonstruktion. Das ist wie im Straßenbau, mit Übergangsbögen und Radien. Dann aber - deshalb sagen wir immer: *bis zu 31 Minuten* - müssen wir gucken: Inwieweit können wir diese Prämisse aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und Besonderheiten überhaupt umsetzen? - Die 300 km/h also eine Planungsprämisse, die aber gewiss auch noch abgeschichtet wird.

Wir beginnen eine duale Planung. Auf der einen Seite haben wir am Montag den Kick-off mit dem Planungsbüro zu der Betrachtung der Bestandsstrecke nach den Prämissen des Deutschlandtaktes, um zu schauen, was im Bestand möglich ist, unter Berücksichtigung der Auflösung des Engpasses zwischen Wunstorf und Minden. Auf der anderen Seite gucken wir im Trassenfindungsverfahren, wie im Projektraum eine Neubaustrecke konstruiert werden kann.

Abg. **Stefan Henze (fraktionslos):** Es geht noch einmal um die Region Hannover. Der Bundesverkehrswegeplan sieht eine Begradigung Seelze–Haste vor, direkt an Wunstorf-Kolenfeld vorbei. Man hat mir gesagt: Das muss ja kommen. Denn wenn die ihre 31 Minuten schaffen wollen, dann müssen sie die Strecke irgendwo begradigen, dann können sie nicht alles über den Bahnhof Wunstorf leiten. Kann man die Bürger in der Region beruhigen, oder kommen Sie mit Ihrer Zeitplanung nur hin, wenn sie die Strecke dort begradigen?

**Carsten-Alexander Müller (DB):** Ich habe letztes Jahr mit dem Bürgermeister von Wunstorf, Herrn Eberhardt, über die Ängste in der Region und über die Chancen für Wunstorf gesprochen.

Wunstorf liegt an einem der am stärksten belasteten Streckenabschnitte zwischen Berlin und dem Ruhrgebiet. Dort zweigt auch noch die Strecke in Richtung Bremen ab. Von Hannover bis Wunstorf gibt es vier Gleise. Aber auf dem Abschnitt Wunstorf–Minden müssen sich S-Bahn, Regional-, Güter- und Fernverkehr nur zwei Gleise tei-

len. Die Beseitigung dieses Engpasses steht seit längerem im Bundesverkehrswegeplan, nicht erst seit dem Deutschlandtakt. Diese stark ausgelastete Strecke muss verstärkt werden und robuster ausgebaut werden. Der Auftrag lautet ganz klar, das durch den Bau zweier neuer Gleise zu realisieren.

Ich kenne Wunstorf relativ gut. Meine erste Einschätzung ist: Im Wunstorfer Stadtbild werden diese zwei neuen Gleise gewiss nicht möglich sein. Es wird einer Umfahrung von Wunstorf bedürfen. Wo die verlaufen wird, muss unser Verfahren zeigen. Daran werden wir die Bürger beteiligen. Deren Ängste verstehe ich komplett. Wir werden uns mit ihnen auf die Pläne stürzen und gucken, was die beste Alternative in diesem Bereich ist.

Abg. **Stefan Henze** (fraktionslos): Kriegen Sie denn rein rechnerisch die Fahrzeitverkürzung gemäß Deutschlandtakt auch ohne die Begradigung hin?

**Carsten-Alexander Müller** (DB): Ich weiß nicht, wie die Trassenvarianten weiter in Richtung Westen ohne diese Begradigung aussehen könnten. Ich bitte Sie um Verständnis, dass ich dazu jetzt wirklich nichts sagen kann.

Abg. **Stefan Wirtz** (fraktionslos): Sie wollen auf dem Abschnitt Hannover–Bielefeld 17 Minuten einsparen, auf der Strecke Berlin–Düsseldorf aber insgesamt 41 Minuten. In welchen anderen Regionen muss also auch noch optimiert werden? Irgendwo müssen ja noch 24 Minuten hereingeholt werden, um diesen Zielwert zu erreichen. Laufen die Planungen da schon? Wie ist da das weitere Verfahren?

**Manuela Herbort** (DB): Wir haben erst einmal den Planungsauftrag für einen Infrastrukturausbau zwischen Hannover und Bielefeld mit dem Fahrzeitzielwert von 31 Minuten, der gutachterlich ermittelt wurde und den Deutschlandtakt möglich machen soll.

Aber wenn es einen Konsens für eine Trasse gäbe, die die Fahrzeit nur auf 36 Minuten - um einfach irgendeine Zahl zu sagen - verkürzt, dann würden wir prüfen, ob das eine Variante im Rahmen des Deutschlandtaktes sein könnte, ob nämlich die Zeit in anderen Regionen eingespart werden könnte.

Was zum Ziel führt, ist am Ende des Tages auch Teil der politischen Diskussion. So haben wir es

mit dem Bundesverkehrsministerium in einigen Runden diskutiert. Wir sagen *bis zu* 31 Minuten und signalisieren damit: Wir sehen diese gutachterlich ermittelte Fahrzeit nicht dogmatisch.

Abg. **Stefan Wirtz** (fraktionslos): Zwei nennenswerte Städte liegen im Suchraum oder an seinem Rande, etwa auf der Hälfte der Strecke: Minden und Hameln. Sollen die tatsächlich in den Deutschlandtakt einbezogen werden, was für die Trassenführung natürlich wichtig wäre? Die Anbieter können da ja nur halten, wenn da auch eine Trasse ist. Wann und wo fällt die Entscheidung, ob eine der beiden Städte oder keine in die Trasse einbezogen wird? Diese grundlegende Entscheidung muss relativ früh fallen, damit relativ früh eine grobe Linie vorgegeben werden kann.

**Manuela Herbort** (DB): Nein, die Entscheidung muss nicht jetzt schon getroffen werden. Wir sprechen jetzt noch in keinsten Weise über Trassenvergaben. Wir sprechen über einen Infrastrukturausbau, über eine Erhöhung der Kapazität durch den Bau zweier zusätzlicher Gleise. Wie diese Trassen am Ende, nach dem Infrastrukturausbau, genutzt werden und welche Städte in welchem Takt angebunden werden, ist später - im Rahmen der Fahrplankonstruktion - zu entscheiden.

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD): Es liegen keine weiteren Wortmeldungen vor.

Herzlichen Dank, Frau Herbort und Herr Müller, für die Unterrichtung. Ich denke, wir werden uns noch das eine oder andere Mal hier sehen.

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 3:

### **Moratorium für den Abschluss der Vergleichsvereinbarungen mit Erdöl- und Erdgasförderunternehmen bezüglich der Feldes- und Förderabgabe**

Antrag der Fraktion der FDP - [Drs. 18/8491](#)

*direkt überwiesen am 10.02.2021*  
AfWAVuD

#### **Beratung**

Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU) fragte, ob das Ministerium in öffentlicher Sitzung bestätigen könne, dass alle Vergleichsvereinbarungen bereits von beiden Seiten unterschrieben worden seien.

MR **Conrad** (MW) bestätigte dies. Zunächst hätten die Unternehmen die von ihnen unterschriebenen Vergleichsverträge vorgelegt. Nach Prüfung durch das Ministerium seien die Verträge von Minister Dr. Althusmann gegengezeichnet worden. Einen Tag später habe das Ministerium den Unternehmen die unterschriebenen Exemplare übersandt, was dort die Frist zur Rücknahme der Klagen ausgelöst habe.

Am 12. Februar 2021 sei entsprechend dem Beschluss des Landtages die Verordnung zur Änderung der Förderabgabeverordnung verkündet worden.

Insofern sei alles, was die Landesregierung habe veranlassen müssen, erledigt. Jetzt müsse die Industrie vereinbarungsgemäß ihre Klagen und Rechtsbehelfe zurücknehmen.

Abg. **Jörg Bode** (FDP) stellte fest, dass die Forderung Nr. 1 des Antrages seiner Fraktion - die Vergleichsvereinbarungen nicht abzuschließen, bis eine weitere rechtliche Prüfung durchgeführt worden sei und der Landtag erneut zugestimmt habe - hinfällig geworden sei. Sie sei nicht mehr umsetzbar, weil die Landesregierung die Vereinbarungen in einem Hauruckverfahren - schneller als noch vor drei Wochen angekündigt - abgeschlossen habe, möglicherweise um den Beratungen über den vorliegenden Antrag zuvorzukommen.

Die Forderungen unter den Nrn. 2 und 3 seien aber nach wie vor sachgerecht, betonte der Abgeordnete. Auch wenn die Vergleichsvereinba-

rungen bereits abgeschlossen worden seien, sei es sinnvoll, die Richtigkeit der gewählten Vorgehensweise anhand eines umfassenden Rechtsgutachtens zu überprüfen und auf eine Änderung des Bundesberggesetzes zu drängen, um eine höhere Förderabgabe zu ermöglichen. Bei einer Förderabgabe von nur 10 % könne man die Ausbeutung von Bodenschätzen nicht vor der Allgemeinheit verantworten, meinte der Vertreter der FDP-Fraktion.

Er stellte heraus, dass die Landesregierung die Notwendigkeit von Vergleichsverhandlungen dem Landtag gegenüber mit einem rechtlichen Risiko begründet habe. Gegenüber der *Hannoverschen Allgemeinen* hingegen habe die Landesregierung erklärt, dass es sich um eine Maßnahme der Wirtschaftsförderung handele, die dringend erforderlich sei, weil es den Förderunternehmen schlecht gehe. Der Abgeordnete wollte wissen, welche der beiden Begründungen zutreffe.

MR **Conrad** (MW) antwortete, es handele sich um zwei unterschiedliche Sachverhalte. Die nachträgliche Reduzierung des Abgabesatzes auf 0 % für das Jahr 2020 sei zwar nicht als Maßnahme der Wirtschaftsförderung zu betrachten, aber in der Tat dem Preisverfall auf dem internationalen Rohölmarkt geschuldet. Die Festlegung des Abgabesatzes auf 10 % für die Jahre nach 2020 hingegen habe mit der Rechtslage zu tun.

Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU) beantragte, dem Landtag die Ablehnung des Antrages zu empfehlen.

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE) kritisierte, dass nach der übereilten Beratung des Antrages der Landesregierung auch für die Unterzeichnung der Verträge ein Hauruckverfahren gewählt worden sei. Nun solle nach dem Willen der Koalitionsfraktionen auch diese Antragsberatung ein schnelles Ende finden. Der gut begründete Antrag solle in Bausch und Bogen abgelehnt werden, nur weil sich der erste Forderungspunkt erledigt habe.

Faktisch habe die Förderabgabe schon im Jahre 2019 nur 10 % betragen. Insofern könne von einem hohen Prozessrisiko keine Rede sein. Im Kern gehe es der Landesregierung offenbar nur um die Förderung die Erdöl- und Erdgaswirtschaft, während Unternehmen anderer Wirtschaftszweige um ihre Existenz bangen müssten.

Abg. **Stefan Henze** (fraktionslos) und Abg. **Stefan Wirtz** (fraktionslos) signalisierten, dass auch sie dem Ansinnen, die Antragsberatung heute abzuschließen und dem Landtag die Ablehnung des Antrages zu empfehlen, ablehnend gegenüberstünden.

### **Beschluss**

Der **Ausschuss** empfahl dem Landtag, den Antrag abzulehnen.

*Zustimmung: SPD, CDU*

*Ablehnung: GRÜNE, FDP*

*Enthaltung: -*

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 4:

### **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Straßengesetzes**

Gesetzentwurf der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU - [Drs. 18/8585](#)

*direkt überwiesen am 19.02.2021*

*federführend: AfWAVuD; mitberatend: AfRuV*

#### **Einbringung des Gesetzentwurfs**

Abg. **Karsten Heineking** (CDU) stellte den Gesetzentwurf vor. Er teilte mit, dass die Zustimmung des Bundesrates zu dem in der Begründung des Gesetzentwurfes erwähnten, vom Bundestag inzwischen verabschiedeten Gesetz zur Verlängerung der Geltungsdauer des Planungssicherstellungsgesetzes für die Bundesratssitzung am 5. März 2021 erwartet werde.

#### **Verfahrensfragen**

Abg. **Karsten Heineking** (CDU) äußerte den Wunsch, den Gesetzentwurf bereits im März-Plenum zu verabschieden.

ParlR **Dr. Oppenborn-Reccius** (GBD) wies darauf hin, dass zuvor die kommunalen Spitzenverbände angehört werden müssten. Eine Verabschiedung im März-Plenum sei möglich, wenn dieser Ausschuss die Gesetzesberatung in der Sitzung am 5. März 2021 abschließe und der Ausschuss für Rechts- und Verfassungsfragen die Mitberatung in seiner Sitzung am 10. März 2021 durchführe.

Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU) machte darauf aufmerksam, dass für den 5. März eine zusätzliche Plenarsitzung geplant sei. Er bat die Vorsitzende, dafür Sorge zu tragen, dass trotzdem am selben Tage eine Sitzung dieses Ausschusses stattfinden könne.

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD) erklärte, sie beabsichtige, den Ausschuss zu einer Sitzung am 5. März einzuberufen, entweder vor oder nach der Plenarsitzung.

Abg. **Jörg Bode** (FDP) schlug vor, die kommunalen Spitzenverbände um schriftliche Stellungnahme zu bitten und bereits heute die Beschlussempfehlung zu fassen. - Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU) schloss sich diesem Vorschlag an.

ParlR **Dr. Oppenborn-Reccius** (GBD) erklärte, der Gesetzgebungs- und Beratungsdienst beabsichtige, dem Ausschuss eine Ergänzung des Gesetzentwurfes vorzuschlagen. Es handele sich um § 62 Abs. 4 und 5 des Straßengesetzes. Dort werde bislang statisch auf die ursprüngliche Fassung des Planungssicherstellungsgesetzes verwiesen. Der GBD empfehle angesichts der bevorstehenden Änderung auf Bundesebene, diese Verweisung auf eine dynamische Verweisung umzustellen. Er beabsichtige, dem Ausschuss einen entsprechenden Formulierungsvorschlag vorzulegen, sobald dieser mit dem Ministerium abgestimmt worden sei.

Angesichts dessen nahm der **Ausschuss** einvernehmlich in Aussicht, die Gesetzesberatung erst in der Sitzung am 5. März 2021 abzuschließen. Er bat die kommunalen Spitzenverbände, schriftlich zu dem Gesetzentwurf Stellung zu nehmen.

\*\*\*



Tagesordnungspunkt 5:

### **Ostfriesland durch eine zweite Eisenbahnbrücke über das Emdener Fahrwasser stärken!**

Antrag der Fraktion der FDP - [Drs. 18/8562](#)

*direkt überwiesen am 17.02.2021*  
AfWAVuD

Der **Ausschuss** ersuchte die Landesregierung um einen schriftlichen Sachstandsbericht.

Er bat seinen Unterausschuss um Stellungnahme zu dem Antrag.

\*\*\*

### **Beginn der Beratung**

Nachdem Abg. **Jörg Bode** (FDP) den Antrag seiner Fraktion vorgestellt hatte, zeigte Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU) Verständnis für die Enttäuschung darüber, dass die vom Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Enak Ferlemann, mit seinem Schreiben vom 31. Januar 2020 ausgelöste Hoffnung sich nicht bewahrheitet habe. Niedersachsen müsse den Druck auf den Bund erhöhen, der für diese Schienenverbindung zuständig sei.

### **Verfahrensfragen**

Abg. **Jörg Bode** (FDP) beantragte, wegen der hohen Bedeutung der Brücke für den Emdener Hafen den Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“ um Stellungnahme zu bitten.

Abg. **Oliver Schatta** (CDU) regte an, die Landesregierung um einen Sachstandsbericht zu bitten.

Abg. **Matthias Arends** (SPD) zeigte sich mit beiden Vorschlägen einverstanden.

Abg. **Thordies Hanisch** (SPD) empfahl, den Sachstandsbericht im Unterausschuss vorzusehen. An der entsprechenden Sitzung könnten dann auch interessierte Mitglieder dieses Ausschusses teilnehmen, die nicht dem Unterausschuss angehörten.

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD) riet dazu, einen schriftlichen Bericht zu erbitten.

Abg. **Karsten Heineking** (CDU) gab zu bedenken, dass es wohl kaum möglich sein werde, den Unterausschuss schon in seiner nächsten Sitzung am 2. März 2021 mit dem Antrag zu befassen. Die folgende Sitzung sei allerdings erst für den 4. Mai 2021 geplant.