



N i e d e r s c h r i f t
über die 75. - öffentliche - Sitzung
des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr
und Digitalisierung
am 24. September 2021
Hannover, Landtagsgebäude

Tagesordnung:

Seite:

1. a) **Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung des Haushaltsplans für die Haushaltsjahre 2022 und 2023 (Haushaltsgesetz 2022/2023 - HG 2022/2023 -)**

Gesetzentwurf der Landesregierung - [Drs. 18/9720](#) neu

- b) **Mittelfristige Planung des Landes Niedersachsen 2021 bis 2025**

Unterrichtung durch die Landesregierung - [Drs. 18/9847](#)

Beratung des Entwurfs des Haushaltsplans für das Haushaltsjahr 2021

Einzelplan 08 - Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung

Einzelplan 20 - Hochbauten

Kapitel 2011 - Hochbauangelegenheiten

Titelgruppe 64 - Hochbaumaßnahmen

Einbringung durch Minister Dr. Althusmann..... 7

Allgemeine Aussprache..... 14

Einzelberatung (mit Beschluss) 32

2. **Entwurf eines Haushaltsbegleitgesetzes 2022**

Gesetzentwurf der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU - [Drs. 18/9885](#)

Verfahrensfragen..... 33

3. **Zum Schutz des Wattenmeeres: Keine Erdgasförderung in Niedersachsens Küstengewässern**

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU - [Drs. 18/9595](#)

Verfahrensfragen..... 37

Aufnahme der Beratung..... 37

Beschluss 39

4. **Zertifizierte Tourismuskommunen finanziell unterstützen**

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 18/9880](#)

Verfahrensfragen..... 41

Anwesend:

Ausschussmitglieder:

1. Abg. Sabine Tippelt (SPD), Vorsitzende
2. Abg. Dr. Dörte Liebetruh (i. V. d. Abg. Matthias Arends) (SPD)
3. Abg. Thordies Hanisch (SPD)
4. Abg. Frank Henning (SPD)
5. Abg. Rüdiger Kauroff (SPD)
6. Abg. Christoph Bratmann (i. V. d. 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. Rainer Fredermann (i. V. d. 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 Landesregierung:

Staatssekretär Dr. Lindner (MW).

Von der Landtagsverwaltung:

Beschäftigte Kahlert-Kirstein.

Vom Gesetzgebungs- und Beratungsdienst:

Ministerialdirigent Dr. Oppenborn-Reccius (Mitglied).

Niederschrift:

Regierungsdirektor Schröder, Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 10.33 Uhr bis 13.04 Uhr.

Außerhalb der Tagesordnung:*Billigung von Niederschriften*

Der **Ausschuss** billigte die Niederschrift über die 72. Sitzung.

Tagesordnungspunkt 1:

a) **Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung des Haushaltsplans für die Haushaltsjahre 2022 und 2023 (Haushaltsgesetz 2022/2023 - HG 2022/2023 -)**

Gesetzentwurf der Landesregierung -
[Drs. 18/9720](#) neu

b) **Mittelfristige Planung des Landes Niedersachsen 2021 bis 2025**

Unterrichtung durch die Landesregierung -
[Drs. 18/9847](#)

Zu a) *erste Beratung: 117. Plenarsitzung am 15.09.2021*
federführend: AfHuF;
mitberatend: ständige Ausschüsse

Zu b) *gemäß § 62 Abs. 1 GO LT überwiesen am 01.09.2021*
federführend: AfHuF;
mitberatend: ständige Ausschüsse

Beratung des Entwurfs des Haushaltsplans für das Haushaltsjahr 2021

Einzelplan 08 - Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung

Einzelplan 20 - Hochbauten

Kapitel 2011 Hochbauangelegenheiten

Titelgruppe 64 - Hochbaumaßnahmen

Einbringung

StS **Dr. Lindner** (MW): Frau Vorsitzende! Verehrte Abgeordnete! Ich möchte zunächst den Herrn Wirtschaftsminister entschuldigen; er ist heute gemeinsam mit dem Ministerpräsidenten in einer Aufsichtsratssitzung bei VW und nimmt dort die niedersächsischen Interessen wahr. Herr Dr. Altusmann bittet um Verständnis dafür, dass er deswegen heute nicht zeitgleich hier sein kann.

Ich möchte Ihnen heute die wesentlichen Inhalte des Einzelplans 08 des Doppelhaushaltsentwurfs

2022/2023 und die Mittelfristige Planung 2021 bis 2025 vorstellen.

Ich beginne traditionell mit einem Blick auf die wirtschaftliche Lage in Niedersachsen im September 2021. Die gute Nachricht ist: Nach dem corona-bedingten Einbruch, den wir in den vergangenen Monaten und Jahren erlebt haben, befindet sich unsere niedersächsische Wirtschaft erfreulicherweise wieder im Aufwind! Gut anderthalb Jahre nach Beginn der Pandemie präsentiert sich unsere Wirtschaft in einer relativ robusten Verfassung.

Die IHK Niedersachsen spricht zur Jahresmitte nach den Lockerungen im zweiten Quartal von „sprunghaften Verbesserungen“ der Geschäftslage, insbesondere im Gastgewerbe und im Einzelhandel. Die Umsätze dort haben deutlich zugelegt.

Auch im Tourismus belebt sich das Geschäft. Die Übernachtungszahlen steigen weiter an, fallen aber mit einem Minus von 24 % gegenüber dem ersten Halbjahr 2020 immer noch deutlich geringer aus als in den Vorjahren.

Obwohl die Auftragseingänge im Bauhauptgewerbe in den ersten sechs Monaten dieses Jahres ein Minus von 7,6 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum zu verzeichnen haben, sind die Auftragsbücher immer noch gut gefüllt. Das Minus ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass ein Großteil des Auftragseinganges im vergangenen Jahr auf Großaufträge im Straßenbau zurückzuführen war.

Die Industriekonjunktur befindet sich weiterhin auf einem sehr guten Kurs. Im Vergleich zu den ersten sechs Monaten des Vorjahres stiegen die Umsätze bei unseren Industrieunternehmen um gut 19 %.

Nach den aktuell vorliegenden Daten des Statistischen Landesamtes wird damit das Wirtschaftswachstum im ersten Halbjahr bei uns in Niedersachsen deutlich über dem Wachstum im ersten Halbjahr 2020 liegen, welches besonders durch den ersten Lockdown geprägt war. Aller Voraussicht nach werden wir beim Wachstum in den ersten sechs Monaten auch deutlich über dem Bundesdurchschnitt liegen.

Gleichwohl trüben Materialmangel, Lieferengpässe und auch die rasanten Preissteigerungen den Ausblick für Industrie und Bauwirtschaft. Vor diesem Hintergrund hat das DIW für das laufende

Jahr seine bundesweite Konjunkturprognose in der letzten Woche deutlich nach unten revidiert, von zuletzt 3,2% auf aktuell nur noch 2,1 %.

Gleichzeitig wurde aber die Prognose für das kommende Jahr nach oben korrigiert, von 4,3 auf 4,9 %, weil davon auszugehen ist - so das DIW -, dass sich die Material- und Lieferengpässe in den kommenden Monaten wieder auflösen werden.

Unser Arbeitsmarkt zeigt sich weiterhin robust. Dort ist der große Einbruch trotz der enorm schwierigen Rahmenbedingungen, die wir aufgrund der Corona-Pandemie erlebt haben, weitgehend ausgeblieben. Die Arbeitslosenquote war im August letzten Jahres bei uns in Niedersachsen mit 6,3 % auf dem höchsten Stand seit Jahren, sinkt aber seitdem kontinuierlich auf nunmehr 5,5 % im August. Das haben wir vor allem der Kurzarbeit zu verdanken, mit der wir Hunderttausende von Jobs in Niedersachsen haben retten können. Ohne diese bewährte Maßnahme wäre der Anstieg der Arbeitslosigkeit sicherlich wesentlich deutlicher ausgefallen.

Seit Beginn der Corona-Krise im März 2020 bis in den August hinein haben 117 100 niedersächsische Betriebe für rund 1,59 Millionen Beschäftigte vorsorglich Kurzarbeit angezeigt. Das ist eine im Vergleich zu den letzten Jahrzehnten nie dagewesene Zahl. Insgesamt ist aber die Zahl der Anmeldungen zur Kurzarbeit in den letzten Monaten erfreulicherweise deutlich zurückgegangen.

In neun Landkreisen haben wir aktuell - trotz der Krise - bei der Arbeitslosenquote die Drei oder sogar die Zwei vor dem Komma, d. h. sie haben das Ziel der Vollbeschäftigung erreicht oder befinden sich auf gutem Weg dorthin.

Das Wachstum der Beschäftigung hält an. Nach den Berechnungen der Bundesagentur ist die sozialversicherungspflichtige Beschäftigung im Juni 2021 auf mehr als 3,058 Millionen Beschäftigte gestiegen, ein Plus von 41 200 gegenüber dem Juni des letzten Jahres.

Unsere Unternehmen suchen wieder vermehrt nach neuem Personal; auch das ist eine gute Nachricht. Die Zahl der gemeldeten offenen Stellen hat im August gegenüber dem Vorjahr deutlich zugelegt und liegt aktuell bei 85 000. Und hierbei handelt es sich nur um die bei der Bundesagentur für Arbeit gemeldeten Stellen.

Zusammenfassend ist an dieser Stelle festzustellen, dass der Blick auf die aktuelle Lage positiv

ist. Wie es zurzeit aussieht, werden wir mit Schwung aus der Krise wachsen und nach den aktuellen Prognosen über das Jahr noch ein Wirtschaftswachstum in einem Korridor von 2 bis 3 % erreichen können.

Im nächsten Jahr dürfte das Wachstum nach jetzigem Stand weiter anziehen.

Eine moderate wirtschaftliche Erholung bedingt aber auch, dass die Infektionszahlen weiterhin unter Kontrolle gehalten werden können und dass auch unser Gesundheitssystem nicht an seine Grenzen stößt.

Sicherlich sind neue Rückschläge weiterhin möglich. Aber in der Hoffnung, dass bis zum Spätherbst die Impfquote in unserer Bevölkerung weiter substanziell steigt, bin ich fest davon überzeugt, dass sich unsere Wirtschaft in den nächsten Monaten weiter erholt.

Die Rückschau auf die letzten 1,5 Jahre zeigt, dass die gemeinsam von Landesregierung und Landtag getroffenen Maßnahmen wichtige Säulen für die Stabilisierung der Strukturen im Lande Niedersachsen waren.

Die diesjährigen Haushaltsaufstellungsverfahren und die Verhandlungen und Gespräche, die in diesem Zusammenhang zu führen waren, waren nach der guten wirtschaftlichen Entwicklung in den vorangegangenen Jahren die am meisten herausfordernden in dieser Legislaturperiode.

Sie wissen, dass die Steuereinnahmen um 1,1 bis 1,3 Milliarden Euro für 2022 und 2023 hinter den ursprünglichen Erwartungen zurückgeblieben sind. Dadurch ergab sich eine größere Deckungslücke, die wir schließen mussten. Das bedingte für alle Ressorts Einsparauflagen. In diesem Rahmen haben wir uns bemüht, trotz eingeschränkter finanzieller Gestaltungsspielräume weiterhin die Weichen für Wachstum und Beschäftigung zu stellen mit dem Ziel, dass die Arbeitslosigkeit bei uns in Niedersachsen so gering wie möglich gehalten wird.

Wir finden, dass der Entwurf des Einzelplans 08 des Doppelhaushalts 2022/2023 dafür auch wieder eine gute Grundlage ist. Wie in den Vorjahren ist es wieder gelungen, trotz der schwierigen Rahmenbedingungen nahezu alle Maßnahmen und Schwerpunkte, die wir gemeinsam in dieser Legislaturperiode begonnen haben, im Entwurf des Doppelhaushalts 2022/2023 auch weiter zu verstetigen. Damit enthält der Entwurf des Einzel-

plans 08 auch für 2022 und 2023 wieder wichtige Investitionen in Infrastruktur, Mobilität, Innovationen und Digitalisierung.

Nach diesem Blick auf die aktuelle Lage in Niedersachsen komme ich jetzt zu den Schwerpunkten des Haushalts des MW im Einzelnen.

Veranschlagt sind im Einzelplan 08 im Doppelhaushaltsentwurf für 2022 insgesamt einschließlich der dem Einzelplan 08 zugeordneten Sondervermögen Ausgaben in Höhe von insgesamt 2,091 Milliarden Euro und in 2023 in Höhe von insgesamt 1,906 Milliarden Euro.

Gedanklich hinzuzurechnen ist diesen Volumina auch noch der MW-Anteil am Corona-Sondervermögen in Höhe von insgesamt 2,11 Milliarden Euro. Die Programme und Maßnahmen aus dem Corona-Sondervermögen laufen ja auch in 2022 - zumindest teilweise - weiter.

Im Kernhaushalt belaufen sich die Ausgaben im Entwurf des Doppelhaushalts im Einzelplan 08 in 2022 auf 864,1 Millionen Euro und im Jahre 2023 auf 855,6 Millionen Euro.

Damit bewegen sich die Ansätze auf dem Niveau des Haushaltsplans 2021! In 2022 etwa 4,3 Millionen Euro über dem Haushaltsplan 2021 und in 2023 etwa 4,2 Millionen Euro unter dem Niveau des Haushaltsplans 2021.

Die Investitionsausgaben, die für uns immer eine wichtige Größe sind, betragen im Kernhaushalt in 2022 rund 399 Millionen Euro und in 2023 rund 384 Millionen Euro.

Die Investitionsausgaben liegen somit weiterhin auf einem sehr hohen Niveau, auch wenn die Ansätze gegenüber den Vorjahren 2018 bis 2021, in denen die Investitionen im Einzelplan 08 stets bei über 400 Millionen Euro lagen, einen leichten Rückgang bedeuten. Die Investitionsquote im Einzelplan 08 beträgt in 2022 immer noch über 46 % und in 2023 rund 45 %.

Einleitend hatte ich schon erwähnt, dass das Haushaltsaufstellungsverfahren aufgrund der Corona-Pandemie von deutlich schwierigeren Rahmenbedingungen geprägt war als vor der Krise.

Für das MW betrug die Einsparauflage 2022 und 2023 jeweils 17 Millionen Euro.

Diese Einsparauflage haben wir durch Entnahmen aus dem Wirtschaftsförderfonds von jeweils 10 Millionen Euro per anno und eine Ansatzreduzierung in Höhe von jeweils 7 Millionen Euro im Landesstraßenbauplafond erbracht. Das ist uns nicht leichtgefallen, wie Sie sich vorstellen können. Es ließ sich aber leider nicht vermeiden.

Wie schon in den vergangenen Jahren sind die Investitionen in die Straßeninfrastruktur sowie Radwege auch im Entwurf des Doppelhaushalts 2022/2023 ein wichtiger Schwerpunkt - trotz der gerade angesprochenen Kürzungsaufgaben!

Die im Landeshaushalt etatisierten Gesamtausgaben für Straßen und Radwege in Niedersachsen - einschließlich Personalausgaben, Sachausgaben etc. - liegen mit rund 436 Millionen Euro im 2022 und 423 Millionen Euro im Jahr 2023 weiterhin auf einem hohen Niveau, wenn auch etwas niedriger als 2021.

Der Landesstraßenbauplafond ist im Haushaltsentwurf 2022 mit 98,3 Millionen Euro etwas geringer dotiert als in den Vorjahren. Fast 100 Millionen Euro sind aber immer noch ein sehr hohes Niveau.

Wir werden damit in dieser Legislaturperiode in den Jahren 2018 bis 2022 insgesamt rund 527 Millionen Euro in die Landesstraßen und Radwege in Niedersachsen investieren. So viel ist noch in keiner vorherigen Legislaturperiode in die Landesstraßen und Radwege investiert worden. Das sind rund 94 Millionen Euro mehr als in der vergangenen Legislaturperiode, also von 2013 bis 2017, und sogar rund 185 Millionen Euro mehr als in der vorvergangenen Legislaturperiode, also von 2008 bis 2012.

Zugestanden: Der Ansatz für 2023 fällt mit rund 81,8 Millionen Euro wieder zurück auf das Niveau vergangener Legislaturperioden.

In der letzten Legislatur lag der Landesstraßenbauplafond im Durchschnitt bei rund 86,6 Millionen Euro pro Jahr, in der vorvergangenen Legislatur bei rund 69 Millionen Euro pro Jahr.

Die gerade skizzierte Absenkung des Niveaus des Landesstraßenbauplafonds in 2022, insbesondere aber in 2023, relativiert sich aber erheblich, wenn man die zusätzlichen Mittel aus dem Corona-Sondervermögen in Höhe von noch 7 Millionen Euro für 2022 für Radwegsanierungen und Radwegbau sowie die Bundesmittel aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ in Höhe von

insgesamt 65 Millionen Euro mit einer Laufzeit bis Ende 2023 mit in die Bewertung einbezieht.

Aus den Mitteln des Landesstraßenbauplafond sind 2022 30 Millionen Euro für die Sanierung von Ortsdurchfahrten eingeplant und in 2023 immerhin noch 20 Millionen Euro.

Für Radwege ist im Straßenbauplafond wie in den Vorjahren der Rekordansatz von 20 Millionen Euro pro Jahr einschließlich 1 Million Euro für Bürgerradwege reserviert. Zusammen mit den Restmitteln aus dem oben schon genannten Radwegesonderprogramm aus dem Corona-Sondervermögen in Höhe von 7 Millionen Euro und dem Sonderprogramm des Bundes stehen für Radwege in 2022 und 2023 insgesamt 112 Millionen Euro zur Verfügung; das ist eine ganz stattliche Summe.

Hinzu kommen dann sogar auch noch zweimal 1,5 Millionen Euro aus dem Fahrradmobilitätskonzept für 2022 und 2023, sodass für Radwege und Fahrradmobilität in den nächsten beiden Jahren zusätzlich zu der eben genannten Zahl insgesamt 115 Millionen Euro bereitstehen. Das sind historische Höchstwerte für das Fahrradland Niedersachsen.

Mit 4,5 Millionen Euro in 2022 und 5,8 Millionen Euro in 2023 bleiben auch die Ansätze für Investitionen in den Fuhrpark der Landesbehörde für Straßenbau im Doppelhaushalt 2022/2023 verfestigt auf dem Niveau der Vorjahre.

Erfreulich ist ebenso, dass es auch in diesem Jahr wieder gelungen ist, die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr personell zu verstärken und so fit zu machen für die zukünftigen Herausforderungen. 50 Stellen mit kw-Vermerken zum 31. Dezember 2021 für sogenannte Brückeningenieurinnen werden um fünf Jahre verlängert bis zum 31. Dezember 2026. Mit Blick auf den bekannten Zustand der Brücken in Niedersachsen ist das eine gute Nachricht.

Wir werden aber noch ein weiteres wichtiges Projekt vorantreiben: Der Betriebsdienst der Landesbehörde wird personell verstärkt werden. In 2022 und 2023 sollen jeweils 20 Straßenwärterinnen und Straßenwärter eingestellt werden, um die Aufgabenerledigung vor Ort weiter zu verbessern. Sowohl die Verlängerung der Stellen mit kw-Vermerken als auch die zusätzlichen Straßenwärterstellen werden vollständig aus dem Einzelplan 08 gegenfinanziert, und zwar aus Mitteln im Bereich

der Straßenunterhaltungsmaßnahmen und DILAU. Die DILAU-Mittel sind mit 41,7 Millionen Euro in 2022 und mit 39,1 Millionen Euro in 2023 etatisiert und damit trotz der weggefallenen Autobahnaufgaben immer noch auf einem hohen Niveau.

Zum Vergleich: In der vergangenen Legislaturperiode betragen die DILAU-Mittel mit Autobahnaufgaben durchschnittlich 37 Millionen Euro pro Jahr und in der Legislaturperiode davor von 2008 bis 2012 durchschnittlich 32 Millionen Euro pro Jahr.

Verfestigt sind auch wieder die Mittel für den kommunalen Straßenbau in Höhe von 75 Millionen Euro auf der Grundlage des Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes im Doppelhaushaltsentwurf 2022/2023.

Es sind in den kommenden beiden Jahren also für den kommunalen Straßenbau insgesamt 150 Millionen Euro etatisiert.

Angesichts der schwierigen Rahmenbedingungen für den Haushalt und die Haushaltsaufstellung ist das, wie ich finde, auch ein sehr gutes Signal an die Kommunen!

Verehrte Abgeordnete, Sie sehen, dass wir Ihnen - allen Schwierigkeiten zum Trotz - mit dem Doppelhaushalt 2022/2023 wiederum vorschlagen wollen, weiterhin nachhaltig und ordentlich in die Straßeninfrastruktur und in Radwege zu investieren.

Ich wende mich jetzt den Themen „Investitionen in Schiene“ und „Öffentlicher Personennahverkehr“ zu. Neben der Straßen- und Radwegeinfrastruktur sind die Themen Schiene und öffentlicher Personennahverkehr als maßgebliche Säule für emissionsarme Mobilität von wesentlicher Bedeutung.

Im Doppelhaushaltsentwurf 2022/2023 sind in 2022 rund 915 Millionen Euro und in 2023 969 Millionen Euro für die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs in Einzelplan 08 etatisiert.

Die Regionalisierungsmittel betragen für das Jahr 2022 813 Millionen Euro und sind damit rund 15 Millionen Euro höher als im Jahre 2021. Im Jahre 2023 steigen die Regionalisierungsmittel weiter auf 841 Millionen Euro.

Hinzukommen, wie in den Vorjahren auch, unverändert und damit auch ungekürzt der Anteil aus dem Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in Höhe von jeweils 75 Millionen Euro pro Jahr und die Mittel aus dem Bundesplafond für ÖPNV-Baumaßnahmen mit zuwendungsfähigen Kosten über 50 Millionen Euro mit 12,6 Millionen Euro in 2022 und 32,5 Millionen Euro in 2023.

Von den Regionalisierungsmitteln in Höhe von 813 Millionen Euro in 2022 bzw. 841 Millionen Euro in 2023 stehen rund 521 Millionen Euro bzw. 531 Millionen Euro, also rund zwei Drittel, für die Bestellung von Schienenpersonennahverkehrsleistungen zur Verfügung.

Davon erhalten die Landesnahverkehrsgesellschaft 334 Millionen Euro im Jahre 2022 und 340 Millionen Euro in 2023, die Region Hannover 95 Millionen Euro bzw. 97 Millionen Euro in 2022 bzw. 2023 und der Regionalverband Großraum Braunschweig 91 bzw. 93 Millionen Euro.

Weiterhin sind wieder rund 90 Millionen Euro für Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr gemäß § 7 a des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes etatisiert.

Außerdem sind rund 202 Millionen Euro bzw. 220 Millionen Euro für die Förderung zur Verbesserung des ÖPNV bzw. zur Förderung von Investitionen zur Verbesserung des ÖPNV zur Verfügung eingeplant.

Hinzu kommen noch die Mittel in Höhe von 6,1 Millionen Euro für die Förderung von nicht-bundeseigenen Eisenbahnen, die damit in Höhe der Vorjahre verstetigt sind.

Das besondere „Highlight“ für das Themenfeld Schiene und Öffentlicher Personenverkehr ist natürlich die geplante Einführung des Schüler- und Auszubildendentickets zum 1. Januar 2022.

Das ist ein gemeinsamer wichtiger Beitrag, um die Attraktivität des ÖPNV vor allem für die jungen Menschen im Lande zu verbessern.

Mit der Erhöhung der gesetzlichen Finanzhilfen um 25 Millionen Euro in 2022 und um rund 30 Millionen Euro in den Folgejahren, davon jeweils 10 Millionen Euro aus Regionalisierungsmitteln, stellen wir die Weichen für eine flächendeckende Einführung vergünstigter regionaler Schüler- und Azubitickets durch die kommunalen Aufgabenträger.

Damit können dann überall im Land auf kommunaler Ebene entsprechende Angebote auf den Weg gebracht werden. Mit dem Schüler- und Auszubildendenticket soll flächendeckend in Niedersachsen für 30 Euro im Monat der ÖPNV für Schülerinnen und Schüler, Auszubildende und Freiwilligendienstleistende nutzbar gemacht werden. Auch das ist im Doppelhaushalt 2022/2023 etatisiert.

Das alles zeigt: Trotz schwieriger Rahmenbedingungen bleiben wir auch beim Thema Schiene und ÖPNV auf einem guten Kurs.

Ich wende mich nun den Investitionen in unsere Häfen zu. Im Doppelhaushaltsentwurf 2022/2023 ist es erfreulicherweise wieder gelungen, den Zuschuss an die Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG für Betrieb und Unterhaltung der niedersächsischen Seehäfen sowie für Investitionen mit jeweils 40 Millionen Euro pro Jahr zu etatisieren.

Auch in der Mittelfristigen Planung sind in 2024 für NPorts bereits 40 Millionen Euro reserviert. Wichtig ist außerdem, dass im Haushaltsentwurf für 2022 eine Verpflichtungsermächtigung über 60 Millionen Euro etatisiert ist, um die Baumaßnahme „Sanierung der Großen Seeschleuse Emden“ haushalterisch abzusichern.

Die Baumaßnahme beläuft sich nach derzeitigen Planungen auf insgesamt 70 Millionen Euro und erstreckt sich auf einen Zeitraum von sieben Jahren, von 2022 bis 2027.

Für die Kofinanzierung des Bundesprogramms „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ sind im Haushaltsentwurf 2022/2023 - wie in der Vergangenheit - wieder 5 Millionen Euro pro Jahr eingeplant.

Ergänzend möchte ich hier auch noch auf das Sonderprogramm Häfen aus dem Corona-Sondervermögen mit einem Volumen von insgesamt 40 Millionen Euro hinweisen. Dieses Sonderprogramm ist bekanntlich in Kraft, löst zusätzliche Investitionen in den niedersächsischen Häfen aus und wird auch noch im Folgejahr 2022 Wirkung entfalten können.

Ich komme nun zum Bereich Digitalisierung.

Spätestens mit Blick auf die Pandemie haben wir gemeinsam erfahren und besser wahrgenommen, dass der Grad der Digitalisierung über die Frage entscheidet, ob man hinreichend krisenfest ist. Ich

möchte dies erweitern um die Fragestellung: zukunftsfest oder nicht?

Im Jahre 2018 haben wir mit dem Masterplan unsere Digitalstrategie für Niedersachsen vorgelegt. Heute können wir erkennen, dass wir mit dieser Strategie wichtige und auch richtige Schwerpunkte gesetzt haben und auch schon ein gutes Stück vorangekommen sind. Von den 91 Maßnahmen des Masterplans sind 60 bereits fertiggestellt oder auf dem Weg.

Beim Ausbau der digitalen Infrastruktur hat sich die Gigabit-Versorgung in Niedersachsen seit dem Beginn der Legislaturperiode auf 63 % fortentwickelt.

Seitdem der Landtag mit dem 2. Nachtragshaushalt 2020 weitere 150 Millionen Euro für den Breitbandausbau bereitgestellt hat, können die Kommunen mit einer festen Höhe einer Landesförderung von 25 % beim Breitbandausbau rechnen.

Wir planen, diesen Grundsatz auch bei zukünftigen Förderprogrammen beizubehalten.

Insgesamt sind von den im Masterplan veranschlagten Mitteln für den Ausbau der digitalen Infrastruktur in Höhe von 436 Millionen Euro ca. 175 Millionen Euro bereits verpflichtet, sodass wir mit dem Sondervermögen Digitalisierung in den kommenden Jahren ca. 260 Millionen Euro in die Förderung des Infrastrukturausbaus stecken werden.

Unser erfolgreiches Förderprogramm „Digitalbonus Niedersachsen“ mit fast 9 500 Anträgen hat in Niedersachsen wiederum ein Investitionsvolumen von fast 140 Millionen Euro ausgelöst. Auch das ist ein wichtiger Beitrag für ein modernes, digitalisiertes Niedersachsen.

Verehrte Abgeordnete, ich komme jetzt zum Themenfeld Wirtschaftsförderung.

Wie schon im Vorjahr mit dem Haushaltsentwurf 2021 enthält auch der Doppelhaushaltsentwurf 2022/2023 in Sachen Wirtschaftsförderung zahlreiche Verstärkungen. Das klingt auf den ersten Blick vielleicht nicht sonderlich beeindruckend, ist aber angesichts der schwierigen Rahmenbedingungen meines Erachtens als gutes Ergebnis anzusehen.

Die Verstärkung der in dieser Legislaturperiode angeschobenen Maßnahmen bedeutet nämlich Verlässlichkeit auch in schwierigen Zeiten!

Für die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW)“ stehen wie in den Vorjahren auch im Kernhaushalt 33 Millionen Euro Barmittel und eine Verpflichtungsermächtigung über 30 Millionen Euro zur Verfügung. Ergänzend dazu sind im Wirtschaftsförderfonds aus der Sonderzuführung in 2020 für 2022 und 2023 insgesamt weitere 12 Millionen Euro an Landesmitteln, also zweimal 6 Millionen Euro, reserviert, damit zusätzliche GRW-Mittel für Niedersachsen gebunden werden können.

Das Luft- und Raumfahrtprogramm, das für den Zeitraum 2019 bis 2023 mit 20 Millionen Euro eingeplant ist, wird planmäßig und ungekürzt im Haushaltsentwurf 2022 mit 3 Millionen Euro und in 2023 mit 2 Millionen Euro dotiert.

Durch das Corona-Sondervermögen ist dieses Programm zudem noch einmal um 25 Millionen Euro aufgestockt worden, um der Luftfahrtindustrie in dieser schwierigen Krisenzeit noch einmal zu helfen.

Der Mittelstandsfonds ist im Haushaltsentwurf 2022/2023 jeweils wieder mit 2 Millionen Euro dotiert. Für den Zeitraum bis 2025 sind hierfür weitere insgesamt 4 Millionen Euro eingeplant.

Zudem sind im Wirtschaftsförderfonds aus der Sonderzuführung derzeit weitere bis zu 9 Millionen Euro für den Mittelstandsfonds reserviert, um sich an KMU in der Wachstums- und Nachfolgephase beteiligen zu können.

Die Meisterprämie für das Handwerk ist unverändert mit 10 Millionen Euro pro Jahr auch für 2022 und 2023 wieder ungekürzt eingeplant, die Weiterbildungsprämie für Meister jenseits des Handwerks ist mit auskömmlichen 1,5 Millionen Euro für die beiden Jahre 2022 und 2023 eingeplant.

Die Fördermaßnahme Gründungsstipendien wird im Haushaltsentwurf 2022/2023 ungekürzt mit jeweils mit 2 Millionen Euro pro Jahr weitergeführt.

Auch die Förderung der Start-up-Zentren geht mit 700 000 Euro im Jahr 2022 und 770 000 Euro im Jahr 2023 weiter.

Verehrte Abgeordnete, es beginnt bekanntlich auch eine neue EU-Förderperiode, die bis ins Jahr 2027 reichen wird. Unsere bisherigen Maß-

nahmen werden deshalb neu gebündelt und im Lichte der neuen EU-Vorgaben neu justiert. Deshalb werden wir die wirtschaftspolitischen Maßnahmen - in der aktuellen Förderperiode waren es noch 29 - zukünftig auf 23 fokussieren. Zusammengefasst werden folgende wirtschaftspolitischen Themenbereiche unterstützt:

- Innovationsförderung durch Investitionen in die Wirtschaft und
- gute Vernetzung von Forschung und Wirtschaft
- Förderung der Wettbewerbsfähigkeit von KMU durch produktive und klimaschonende Investitionen
- Gründungsförderungen
- Erhöhung der Attraktivität der touristischen Regionen
- nachhaltige und effiziente Mobilität
- Sicherung und Aktivierung von Nachwuchs- und Fachkräftepotentialen

Diese Maßnahmen sind in der Regel weiterhin mit Landesmitteln kofinanzieren, die über den Wirtschaftsförderfonds zu leisten sind. Wir sind deshalb darauf angewiesen, dass Sie den Wirtschaftsförderfonds weiterhin jährlich entsprechend ausstatten, damit wir alle EU-Mittel auch künftig binden können. Über die gesamte Laufzeit der EU-Förderperiode werden das etwa 80 Millionen Euro an Landesmitteln sein.

Auch insofern ist es sehr wichtig, dass im Doppelhaushaltentwurf - wie in den Vorjahren - die Zuführung an den Wirtschaftsförderfonds weiterhin 50 Millionen Euro pro Jahr beträgt. Die Zuführung ist auch in der MiPla bis 2025 abgesichert.

Das alles sind wichtige Maßnahmen. Es ist erfreulich, dass wir das mit dem Doppelhaushalt 2022/2023 alles verstetigen können.

Verehrte Abgeordnete, ich komme jetzt zu dem für Niedersachsen auch sehr bedeutsamen Thema Tourismus:

Der Tourismus ist ein ganz besonders wichtiger Bereich der niedersächsischen Wirtschaft mit mehr als 293 000 Beschäftigten und einer Bruttowertschöpfung von rund 11,9 Milliarden Euro und sehr massiv von der Corona-Pandemie getroffen.

So konnten 2020 in Niedersachsen lediglich 30 Millionen Übernachtungen aus dem In- und Ausland gezählt werden. Das entspricht einem Minus von 35 % gegenüber dem Vorjahr. Die Anzahl der Gäste ist gleichzeitig sogar um rund 43 % zurückgegangen. Insbesondere der Auslandstourismus ist landesweit dramatisch eingebrochen: die Anzahl der Gäste ist hier sogar um über 63 % gesunken.

Auch im ersten Halbjahr 2021 konnte noch keine vollständige Rückkehr des Wirtschaftszweiges zu alter Stärke festgestellt werden. Im Vergleich zum entsprechenden Zeitraum des Jahres 2020 gab es 39 % weniger Gästeankünfte. Die Zahl der gebuchten Übernachtungen lag mit nahezu 8,2 Millionen um rund 24 % unter dem Vorjahreswert.

Aus dem Ausland reisten im ersten Halbjahr 2021 knapp 94 000 Gäste nach Niedersachsen. Das ist immer noch ein hohes Minus von 62,9 %.

Dem Wirtschaftsministerium war es deshalb sehr wichtig, dass wir frühzeitig auf die außerordentlich schwierige und vielfach auch existenzbedrohende Lage reagiert haben. Mit dem Sonderprogramm für Gastronomie und Tourismus haben wir in einem Umfang von 120 Millionen Euro die Bundeshilfen ergänzt und sie jetzt noch einmal um 70 Millionen Euro auf 190 Millionen Euro aufgestockt.

Mit steigendem Impffortschritt und weiteren Öffnungsschritten im Rahmen der Corona-Verordnung gab es mit Beginn der Hauptsaison aber eine deutliche Aufhellung der Stimmung. Die niedersächsischen Reiseregionen sind aktuell gut gebucht und profitieren von der zu beobachtenden Erholung des Deutschlandtourismus.

Mit der sich belebenden Nachfrage kommt auch den von der Tourismus Marketing Niedersachsen GmbH wahrgenommenen Aufgaben der Information und Kommunikation über das Reiseland Niedersachsen und das Marketing für den Niedersächsischen Tourismus im Ausland wieder eine größere Bedeutung zu.

Mit einem Budget von 3,5 Millionen Euro pro Jahr auch für 2022 und 2023 ist die TMN weiterhin schlagkräftig und gut aufgestellt.

Außerdem stehen im Wirtschaftsförderfonds - wie in den Vorjahren auch - weitere Mittel in Höhe von 1 Million Euro für Förderungen im Tourismusbereich zur Verfügung. Auch hier können wir die

Maßnahmen aus den Vorjahren mit dem Doppelhaushalt 2022/2023 fortschreiben.

Mit dem Thema Arbeitsmarktpolitik komme ich jetzt zum letzten Schwerpunkt meiner Ausführungen zum Doppelhaushalt 2022/2023.

Für den Bereich Arbeit und Qualifizierung sind im Doppelhaushalt 2022/2023 insgesamt rund 10 Millionen Euro etatisiert, rund 5 Millionen Euro pro Jahr.

Ein wesentlicher Schwerpunkt für die beiden kommenden Jahre ist die Förderung der regionalen Fachkräftebündnisse. Hierfür sind 2 Millionen Euro in 2022 und 3 Millionen Euro in 2023 eingeplant. Auch die Beratungsstellen für mobile Beschäftigte sind mit jeweils 850 000 Euro mit dem bisherigen Volumen eingeplant.

Für das Projekt handwerkliche Ausbildung für Flüchtlinge und Asylbewerber sind für 2022 rund 950 000 Euro reserviert.

Meine Damen und Herren, damit kann ich die Ausführungen zur Erläuterung der Schwerpunkte des Einzelplans 08 für die kommenden Jahre 2022/2023 schließen.

Ich werde von zahlreichen Kolleginnen und Kollegen aus dem MW begleitet, damit wir Ihnen möglichst alle etwaigen Fragen beantworten können.

Aussprache

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE): Herzlichen Dank, Herr Dr. Lindner, für die ausführliche Darstellung der Haushaltspläne 2022/2023.

Es mag zum Geschäft eines Staatssekretärs zu gehören, bei der Darstellung der Planungen im Radwegeverkehr Begriffe wie „historische Höchststände“ zu verwenden. Ich kann mit dem Begriff „historisch“ nichts anfangen; diese Umschreibung der Förderung des Radwegeverkehrs ist mir einfach zu dick aufgetragen und spiegelt nach meinem Eindruck nicht die tatsächliche Situation in Niedersachsen wider.

Ich weiß, dass die Art und Weise, wie Sie Ihren Vortrag gehalten haben, zu Ihrem Geschäft gehört. Gleichwohl hätte ich mir an der einen oder anderen Stelle eine selbstkritische Darstellung gewünscht. Wir haben hier beispielsweise des Öfteren über Wirtschaftshilfen diskutiert. Sie haben

das Gastro-Programm gelobt. Ich erinnere mich an die Diskussion, die wir dazu gehabt haben: Gießkannenprinzip - drei Stunden in der Warteschleife - am Ende heißt es: Vielen Dank für Ihren Antrag. Vielleicht klappt es beim nächsten Mal. - Das ist die Realität. Insofern empfinde ich Ihre Darlegungen unter dem Strich als etwas zu dick aufgetragen.

Ich habe einige Fragen und Anmerkungen.

Erstens. Sie planen, in Ihrem Haushaltsplan 2022/2023 die Mittel für die Transformationsbegleitung der Automobilindustrie in Niedersachsen etwas aufzustocken. Mich interessiert, was Sie mit dem Geld konkret planen.

Zweitens. Clearingstelle. Wir alle mussten hier im Ausschuss den Auftritt der Clearingstelle erleben, als sie bezüglich des Architektengesetzes zum ersten Mal zum Einsatz kam. Ich war über den Vortrag sehr erschüttert; andere waren es vielleicht auch. Wir investieren sehr viel Geld in die Clearingstelle. Und dann bekommt man hier erstens zur Antwort: Ja, über unsere Arbeit im Detail haben wir der SPD und der CDU schon berichtet. - Das schien nach meinem Eindruck in der Situation auch zu genügen. Zweitens wurde meiner Erinnerung nach sinngemäß gesagt: Das können wir als Clearingstelle im Detail alles gar nicht beantworten. - Diese Ansicht zog sich eigentlich durch den gesamten Vortrag.

Ich möchte von Ihnen, Herr Dr. Lindner, hören, worin die Ergebnisse dieser Clearingstelle bestehen. Wir haben sie hier nur einmal erlebt. Der Auftritt war aus meiner Sicht mangelhaft. Vielleicht können Sie noch etwas zu den konkreten Ergebnissen der Arbeit der Clearingstelle sagen; sie ist ja schon eine geraume Zeit eingerichtet.

Drittens möchte ich auf das Thema Elektromobilität/alternative Antriebe eingehen. Sie wollen die dafür vorgesehenen Mittel für 2023 stark kürzen. Ich habe dazu neulich einen ausführlichen Artikel gelesen, wonach Elektromobilität im Moment stark nachgefragt werde und dass es zu einem Ladeinfrastrukturstau kommen werde, wenn die Nachfrage nach Elektromobilität weiterhin so hoch bleibe. Mir stellt sich die Frage, weshalb Sie vor diesem Hintergrund die Förderung derart kürzen wollen. Ist Niedersachsen ausreichend ausgestattet, sodass es diesen besagten Ladeinfrastrukturstau nicht geben wird?

Mein nächster wesentlicher Punkt betrifft wieder die Historie. Sie sprachen von „historischen Fördersummen“ für die Radwegeinfrastruktur. Unter anderem haben Sie in dem Zusammenhang die niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsmittel angesprochen. Ich kann Ihnen zumindest die in der Region Hannover mehrfach gesammelte Erfahrung wiedergeben, dass Förderanträge für Radwege fast schon in Dauerschleife abgelehnt werden. Ein aktueller Fall betrifft den Stadtteil Hannover-Sahlkamp. Ich stelle mir vor diesem Hintergrund die Frage, wieso die Aktivitäten der Landesregierung auf diesem Gebiet derart gelobt werden und wer im MW nach welchen Kriterien entscheidet, ob ein Antrag positiv entschieden wird und ob eine Prioritätenliste erstellt wird, und ich frage Sie, wie Sie sich die Häufung von Ablehnungen von Anträgen erklären, die die Region Hannover eingereicht hat. Ich möchte wissen, wie viele Anträge auf Förderungen für Radwegeinfrastruktur gestellt wurden und von welchen Kommunen sie gestellt wurden. Diese Frage werden Sie heute wohl nicht im Detail beantworten können. Sie können an meiner Anmerkung erkennen, dass die Zahlen das eine sind und die Praxis in Niedersachsen ganz offensichtlich etwas anderes ist.

Sie haben auch zu den DILAU-Mitteln ausgeführt. Ein Teil der Aufgaben sind auf die Autobahngesellschaft verlagert. Ich frage mich deshalb, warum die DILAU-Mittel immer noch in dem berichteten Umfang im Haushalt eingeplant sind.

Auch meine Frage nach dem Fahrradmobilitätskonzept ist veranlasst durch Ihren Hinweis auf die Historie. Hierfür sind im Haushaltsplanentwurf 1,5 Millionen Euro vorgesehen. Ich bin natürlich froh, dass damit der Forderung meiner Fraktion, hierfür gesondert Mittel in den Haushalt einzustellen, zumindest im Ansatz gefolgt wird. Ich möchte aber wissen, welche konkreten Maßnahmen aus dem umfangreichen Fahrradmobilitätskonzept mithilfe dieser 1,5 Millionen Euro umgesetzt werden sollen.

Sie haben das Sonderprogramm „Stadt und Land“ angesprochen. Grob gerechnet stehen hieraus 65 Millionen Euro für Niedersachsen zur Verfügung. Ich kann im Haushalt keinen Ansatz entdecken. Die Zeilen enthalten Leeransätze.

(Abg. Jörg Bode [FDP]: Vielleicht war es ein Fehldruck!)

- Vielleicht ist es ein Leerdruck! - Oder ist das schon die Bankrotterklärung, dass Sie als Landesregierung oder als MW erklären müssen, dass durch die späte Erstellung der Förderrichtlinien in Niedersachsen keine Mittel abgerufen werden können. Die Maßnahmen müssen bekanntlich bis Ende 2023 abgeschlossen sein. Ich kann Ihnen aufgrund meiner Kontakte nach Nordrhein-Westfalen, Hessen und Hamburg versichern, dass sich die Akteure dort riesig darüber freuen würden, wenn diese Situation eintreten würde. Für Niedersachsen wäre diese Folge natürlich grausam. Die Akteure in NRW, Hessen und Hamburg freuen sich schon heute, wenn ihnen zusätzlich zu ihren Anteilen auch die für Niedersachsen reservierten Mittel zur Verfügung gestellt würden, weil die Akteure in diesen Ländern bei der Aufstellung wesentlich weiter fortgeschritten sind.

Die Bereitstellung der Corona-Sonderzahlungen für den ÖPNV ist beim zweiten Mal bekanntlich etwas schleppend verlaufen. Wir standen kurz vor der Situation, Verkehre abzubestellen, weil sich Bund und Land nicht geeinigt hatten. Für 2022 kann ich dem Haushalt keine Mittelansätze mehr entnehmen. Ist es Ihre feste Überzeugung, dass der ÖPNV im Jahre 2022 wieder so verkehren wird, dass keine weiteren Hilfsleistungen für den ÖPNV erforderlich sind? Es stand ja die Anregung im Raum, dass über den Tag hinausgedacht werden sollte, weil nicht ausgeschlossen werden kann, dass eine ähnliche Situation auch 2022 eintritt.

Ich habe Ihnen eine Reihe von Fragen gestellt. Sie sind nach Ihrem Vortrag, in dem Sie betont haben, dass die Zahlen so historisch gut seien, auch berechtigt. Ich weiß, Herr Dr. Lindner - bitte nehmen Sie es mir nicht persönlich übel -, es ist Ihr Job, uns den Haushalt des MW so zu präsentieren, wie Sie es getan haben. Ich weiß auch, dass Ihnen Ihr Wirtschafts- und Verkehrsminister ins Stammbuch geschrieben hat, hier so vorzutragen, wie Sie es getan haben. Ich bitte Sie aber auch um Verständnis dafür, dass ich Ihre Darlegungen zum Haushalt nicht nur quasi freudestrahlend abnicken kann.

StS **Dr. Lindner** (MW): Herzlichen Dank, Herr Schulz-Hendel, für die Fragen, die ich gern versuchen werde, mit den Kolleginnen und Kollegen aus dem MW zu beantworten.

Sie deuteten eingangs an, dass es Schwierigkeiten im Antragsverfahren gegeben habe und sich dadurch die Auszahlungen verzögert hätten. Ich

nehme an, dass Sie sich dabei auf die Corona-Programme bezogen haben. Meines Erachtens muss man berücksichtigen, dass unsere Förderbank, die NBank, in den vergangenen 1,5 Jahren unter einer noch nie dagewesenen Belastung gestanden hat. Ich habe mir persönlich seit Ostern des vergangenen Jahres an vielen Wochenenden vor Ort persönlich ein Bild gemacht, dass dort im Zwei-Schichten-System auch an den Wochenenden gearbeitet worden ist. Bei den dort beschäftigten Kolleginnen und Kollegen sind weit mehr als 60 000 Überstunden innerhalb weniger Monate aufgelaufen. Wir haben auch im Austausch mit dem Vorstand der NBank alle Möglichkeiten genutzt, für teure Zusatzaufgaben externe Hilfe hinzuzuziehen. Wir haben dafür keine Mühen gescheut. Wir haben auch bei IT-Problemen alle Möglichkeiten genutzt, die es gibt. Die Volkswagen IT hat sehr gut unterstützt. Gleichwohl hat es in einzelnen Fällen natürlich Verzögerungen gegeben. Die IT ist auch einmal zusammengebrochen, sie ist aber nach wenigen Tagen wieder hochgefahren worden. Das Gros der Anträge ist in sehr überschaubaren Zeiträumen bearbeitet worden.

Das Gros der Rückmeldungen - die Unternehmerinnen und Unternehmer als Antragstellerinnen und Antragsteller, auf die man dann trifft, die schweigende Mehrheit - ist, wie so oft, sehr zufrieden und dankbar für das, was geleistet worden ist. Bei den Einzelfällen hat es zum Teil auch daran gelegen, dass Anträge Zahlendreher enthielten, dass Häkchen im Antragsformular nicht gesetzt worden sind und vieles mehr. Das ist sehr komplex. Verzögerungen bei anderen Maßnahmen resultierten auch daraus, dass sowohl auf Landes- als auch auf Bundesebene Sicherheitsmaßnahmen eingezogen werden mussten, weil so viel Geld, das in den Markt gepumpt worden ist, natürlich auch Betrügerinnen und Betrüger auf den Plan gerufen hat. Deshalb hat der Bund Vorgaben gemacht. Ich habe für das Land dafür gesorgt, dass die NBank eine Sicherheitspartnerschaft mit dem LKA Niedersachsen eingegangen ist. Diese Sicherheitspartnerschaft hat sich bewährt. Auch deshalb stehen wir besser da als andere Bundesländer, in denen eine viel höhere Anzahl an Betrügereien registriert worden ist. Es wurde z. B. als Sicherheitsmaßnahme Folgendes vereinbart: Wenn die Kontoverbindung eines Zahlungsempfängers auffällig oft angegeben wurde, wurde eine extra eingebaute Prüfungsschleife ausgelöst. Es wurde dann geprüft, ob der Grund dafür darin lag, dass ein Rechtsanwalt oder ein Steuerberater sich um viele Mandanten kümmert.

Wenn das der Grund für die auffällig häufige Verwendung derselben Kontoverbindung war, stellte dies kein Problem dar. Es wurde aber auch aufgedeckt, dass sich hinter einer Kontoverbindung ein und dieselbe Person verbarg, die mit verschiedenen Alias-Namen agierte. Ich habe gestern an einer Verwaltungsratsitzung der NBank teilgenommen, bei der ich mich sehr genau über diese Fälle habe informieren lassen. Es gibt jetzt auch eine ganze Reihe von Strafverfahren, aber glücklicherweise sehr viel weniger als in anderen Bundesländern, in denen diese Sicherheitsmaßnahmen nicht getroffen worden sind. Da es sich hierbei um Steuergelder handelt und wir gemeinschaftlich Rechenschaft nicht nur gegenüber dem Landesrechnungshof, sondern vor allen Dingen gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern abzulegen haben, waren diese Maßnahmen aus meiner Sicht in der Sache gerechtfertigt. Immer wenn es Hinweise auf konkrete Fälle gibt, ist jeder Abgeordnete herzlich gebeten, uns diese zu melden, weil wir nur auf diese Weise zu Hinweisen gelangen und bei der NBank nachfragen und versuchen können, den Sachverhalt aufzuklären.

Es gibt aber auch viele Dinge, die durch Bundes- und Europarecht vorgegeben sind; Stichwort: verbundene Unternehmen. Ich habe dazu persönlich zahlreiche Gespräche - auch mit einzelnen Abgeordneten aus Ihrem Kreise - geführt. Das sind hochkomplexe Rechtsfragen, die dazu führen, dass einzelne Anträge ein paar Monate der Bearbeitung bedürfen. In vielen dieser Fälle konnte aber durch Abschlagszahlungen geholfen werden.

Verehrter Herr Schulz-Hendel, Sie haben dann eine Frage zum Thema Transformationsbegleitung der Automobilindustrie Niedersachsen gestellt. Der Ansatz für 2022 beträgt 913 000 Euro. Für 2023 beträgt der Ansatz ebenfalls 913 000 Euro. Ich kann folgende Angaben zur Planung der Mittelverwendung machen: Es soll eine Transformationsbegleitung durch Netzwerkorganisationen, Entwicklung regionaler Knotenpunkte, Wissens- und Technologietransfer, Werkstattgespräche, Expertenrunden und strukturierte Fachdialoge sowie Jahreskonferenzen, digitale und landesweite Präsenzformate erfolgen und es sollen Best-Practice Beispiele prämiert und bekanntgemacht werden.

Der Mittelbedarf ist im Einzelnen aufgeschlüsselt. Ich kann Ihnen die Zahlen mündlich vortragen oder - wenn Sie das bevorzugen, weil die Übersicht mit den vielen kleinen einzelnen Beträgen

sonst vielleicht zu unübersichtlich wird - Ihnen im Nachgang schriftlich nachreichen. Summiert ergibt sich der Betrag von 913 000 Euro für jedes Jahr. Die Aufteilung der Mittel auf die einzelnen Maßnahmen wurde bisher, wie es üblich ist, im Hinblick auf die angenommenen Personal- und Sachaufwendungen geschätzt. Verschiebungen innerhalb der Positionen können sich naturgemäß in gewissem Umfang ergeben.

Gestatten Sie mir einen ergänzenden Hinweis: In den Haushaltsplänen 2019 bis 2021 war die Titelgruppe mit „Strategiedialog automobile Zukunft“ bezeichnet. Auch dieser hatte bekanntlich das Ziel, die Transformation der Automobilindustrie Niedersachsens hin zu alternativen Antrieben und neuen Produktionstechniken zu begleiten. Mit den Mitteln soll die Automobilzulieferindustrie Niedersachsens in diesem Prozess unterstützt werden. Vor allem sollen dabei die kleinen und mittelständisch geprägten Unternehmen in den Blick genommen werden. - Vielleicht reichen Ihnen diese Informationen. Wir können Ihnen die Informationen aber auch gerne sehr detailliert im Nachgang geben.

Nun zum Thema Clearingstelle: Selbstverständlich, Herr Schulz-Hendel, soll die Clearingstelle allen Abgeordneten des Landtags auf Wunsch für Gespräche und Kontakte zur Verfügung stehen. - Die Kolleginnen und Kollegen aus der zuständigen Abteilung sind anwesend. Ich nehme Ihren kritischen Hinweis zum Anlass, ausdrücklich darum zu bitten, dass die Clearingstelle auf Wunsch für Gespräche und Kontakte zur Verfügung steht. Aus meiner Sicht ist doch klar: Selbstverständlich soll die Clearingstelle bei Gesprächsbedarf allen Fraktionen und allen Abgeordneten auf deren Wunsch zur Verfügung stehen; da gibt es überhaupt kein Vertun.

Wir haben uns in der Koalition darauf verständigt, dass die Clearingstelle noch vor Ende der Legislatur einer Evaluation unterzogen werden soll. Die Clearingstelle hat auch bereits einen Bericht vorgelegt. Ich habe ihn schon eingesehen. Ich frage die zuständige Abteilungsleiterin Claudia Simon, ob der Bericht schon veröffentlicht ist.

MDgt'in **Simon** (MW): Der Bericht ist noch nicht veröffentlicht.

StS **Dr. Lindner** (MW): Er wird aber in Kürze veröffentlicht und ist in einer Finalisierung. - Sobald uns der Bericht vorliegt - ich habe den Entwurf schon gesehen -, werden wir ihn natürlich allen

Abgeordneten zur Verfügung stellen, Herr Schulz-Hendel.

Ich habe persönlich zwei Gespräche mit der Leiterin der Clearingstelle geführt. Es gibt einen regelmäßigen Austausch mit unserer Fachabteilung. Wir sind für jeden Hinweis zur Arbeit der Clearingstelle dankbar.

Ich weiß von zahlreichen Verfahren, die die Clearingstelle schon begleitet hat, und ich habe auch vielfach positive Rückmeldung von betroffenen Verbänden und anderen Ministerien erhalten. Insofern kann ich persönlich aus eigener Wahrnehmung die relativ pauschale Kritik nicht nachvollziehen, Herr Schulz-Hendel; wenn Sie mir erlauben, das einmal so zu sagen.

Nun wende ich mich dem Thema E-Mobilität zu. Wir haben hier tatsächlich keine Kürzung vorgenommen, Herr Schulz-Hendel. Die Ansätze sind nicht gekürzt. Sie sind aus der MiPla der letzten Jahre ohne Änderung übernommen worden. Wir haben außerdem in Sachen Elektromobilität im Corona-Sondervermögen zusätzlich insgesamt 60 Millionen Euro für Ladeinfrastruktur und die Modernisierung des Landesfuhrparks mit Elektromobilität bereitgestellt. Außerdem gibt es zahlreiche Bundesprogramme zur Förderung der öffentlichen und nicht öffentlichen Ladeinfrastruktur. Diese Programme sind in Kraft und sie wirken auch. Hier muss darauf geachtet werden, ob der Mittelabfluss der Mittelbereitstellung überhaupt folgen kann. In Bezug auf unser Landesprogramm funktioniert das, was den Aufbau der Ladeinfrastruktur und die Modernisierung des Landesfuhrparks angeht, gut. Wir haben da bekanntlich mit zusätzlichen Mitteln nachgesteuert. Zum Bundesprogramm kann ich Ihnen aus eigener Sachkunde keine Auskunft erteilen, weil mir dazu keine Zahlen vorliegen. Nach meinem Stand haben wir bei unserem Programm keine Kürzung vorgenommen, Herr Schulz-Hendel.

LMR **Konze** (MW): Eine Bewertung ist natürlich immer eine Frage der Betrachtung. Gegenüber dem Jahr 2021 und dem Jahr 2022 ist der Ansatz natürlich geringer. Im Haushaltsaufstellungsverfahren wird immer von den Werten der Mittelfristigen Planung ausgegangen. Jede Aufstockung dieses Ansatzes der Mittelfristigen Planung, um z. B. Ansätze des Vorjahresniveaus zu erhalten, ist eine Aufstockung bzw. ein Mehrbedarf, der im Haushaltsaufstellungsverfahren zu verhandeln ist. Der Staatssekretär hat ausgeführt, dass das in diesem Jahr besonders schwierig war. Insoweit

sind die Ansätze im Bereich der Elektromobilität nicht auf dem Niveau der Vorjahre. Hintergrund ist aber das beachtliche Mittelvolumen des Corona-Sondervermögens, wie der Herr Staatssekretär ausgeführt hat.

StS **Dr. Lindner** (MW): Herr Schulz-Hendel, ich kann das, was ich zur Clearingstelle gesagt habe, noch ergänzen. Der Tätigkeitsbericht über die bisherige Arbeit in 2020 und 2021 der Clearingstelle ist schon fertiggestellt und veröffentlicht und für alle zugänglich und unter „clearingstelle-niedersachsen.de“ im Internet abrufbar.

Herr Schulz-Hendel, Sie haben zum Thema „DILAU“ gefragt. Wir hatten in der Vergangenheit für DILAU noch höhere Summen eingestellt. Sie fragten, warum die Ansätze nach wie vor so hoch sind, obwohl die Bundesautobahnaufgaben weggefallen sind. Nach meiner Wahrnehmung hätte man auch in der Vergangenheit mehr Mittel gut gebrauchen können. Die Beibehaltung der Ansätze dient der Beschleunigung der Verfahren. Je mehr Dienstleistungen Außenstehender eingekauft werden können, desto schneller können die einzelnen Infrastrukturmaßnahmen vorangebracht werden.

In der Vergangenheit haben wir nur mit dem in unserer Landesbehörde vorhandenen eigenen Personal die uns obliegenden Aufgaben nicht erledigen können. Deshalb wurden für Planung und Bau - Bauvorbereitung, Bauüberwachung und Abrechnung - weitestgehend Ingenieurbüros beauftragt, und deren Leistungen wurden über die sogenannten DILAU-Mittel finanziert. Damit wir auch künftig die Bundesstraßenmittel - die Bundesstraßen bleiben beim Land, die entsprechenden Mittel müssen vom Bund kommen - möglichst vollständig abrufen können und nicht wie andere Bundesländer nur einen Teil der Mittel abrufen können, während der Rest der Mittel wie üblich nach Bayern fließt, weil die bayerischen Behörden sämtliche Vorhaben schon immer in der Schublade vorbereitet und somit griffbereit liegen haben, ist es wichtig, dass wir die DILAU-Mittel möglichst auf einem hohen Niveau bereitstellen können. Andernfalls kann es passieren, dass wir Bundesmittel nicht in vollem Umfang binden können. Nur so können nach unserem Dafürhalten neben der Erhaltung von Straßen und Brücken die Planung der vielen sogenannten Bedarfsplanmaßnahmen - es sind vor allem die Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen stets sehr wichtige Themen für Sie vor Ort - ein effizienter Betriebsdienst und die Digitalisierung einschließ-

lich der sogenannten Building Information Modeling Maßnahmen umgesetzt werden.

Weiterhin haben Sie, Herr Schulz-Hendel, mehrfach das Thema „Radwege“ angesprochen. Es ist Fakt, dass wir für Radwege unter dem Strich eine historisch hohe Summe von 115 Millionen Euro für die nächsten beiden Jahre bereitstellen können. Das war in der Vergangenheit in dieser Höhe noch nie möglich. Diese Summe setzt sich zusammen aus dem Ansatz von 20 Millionen Euro pro Jahr, wie in den Vorjahren, einschließlich 1 Million Euro für Bürgerradwege, aus den Restmitteln zum Radwegesonderprogramm aus dem Corona-Sondervermögen in Höhe von 7 Millionen Euro und dem Sonderprogramm des Bundes für Radwege in 2022 und 2023 und zusätzlichen zweimal 1,5 Millionen Euro aus dem Fahrradmobilitätskonzept für 2022 und 2023. Das macht insgesamt den Betrag von 115 Millionen Euro aus. Fakt ist: Das ist ein historischer Höchstwert für das Land Niedersachsen.

Sie können natürlich politisch mehr fordern. Diese Forderung könnte ich nachvollziehen. Aber an dem Fakt, dass bisher in dieser Gesamtschau noch nie so viele Mittel zur Verfügung standen, ändert das nichts.

Sie haben zum Fahrradmobilitätskonzept gefragt, was aus den 1,5 Millionen Euro pro Jahr im Einzelnen gezahlt werden soll. Ich beantworte diese Frage gern, Herr Schulz-Hendel: Nach dem aktuellen Stand ist damit die Durchführung folgender Maßnahmen geplant: ein Förderprogramm für Lastenfahrräder, eine Förderung zum Projekt Stadtradeln, die Anschaffung von sogenannten Radzählgeräten, die Förderung der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen und weitere noch zu priorisierende Maßnahmen aus dem Fahrradmobilitätskonzept. Ich kann Ihnen auch die Einzelbeträge, die wir nach dem jetzigen Stand vorgesehen haben, nennen: Für das Förderprogramm für Lastenfahrräder 0,8 Millionen Euro - daraus soll ein Zuschuss von 400 bis 800 Euro beim Kauf eines neuen Lastenfahrrades geleistet werden. Für das Projekt Stadtradeln 0,15 Millionen Euro, für die Anschaffung von Radzählgeräten 0,1 Millionen Euro, für die Förderung der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen bis zu 0,2 Millionen Euro. Dann wird die Entwicklung der jeweiligen Projekte betrachtet, um zu entscheiden, ob noch weitere Maßnahmen aus dem Fahrradmobilitätskonzept umgesetzt werden können.

Herr Schulz-Hendel, Sie hatten auch noch gefragt, wie über den Bau von Radwegen entschieden wird, wie viele Anträge bei den Kommunen vorliegen und wie es sich mit dem Prozedere im Einzelnen verhält. Hierfür ist die Landesbehörde zuständig.

LMR **Konze** (MW): Bei der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr werden Anfang eines jeden Jahres auf der Grundlage der bereitstehenden Mittel die Maßnahmen bewertet und priorisiert. Das ist, wie Sie wissen, gerade bei den Radwegen ein sehr fein differenziertes Priorisierungssystem. Da reihen sich dann die jeweiligen Radwegeprojekte ein. An welcher Stelle der von Ihnen, Herr Schulz-Hendel, angesprochene Radweg in Hannover-Sahlkamp steht, kann ich Ihnen nicht sagen. Diese Information müssen wir Ihnen nachliefern.

StS **Dr. Lindner** (MW): Herr Schulz-Hendel, dann hatten Sie noch zum Thema „ÖPNV“ gefragt. Ich habe Ihre Frage so verstanden, dass Sie die in der Vergangenheit mehrfach geleisteten Unterstützungsleistungen von Bund und Ländern für den Ausgleich der Defizite meinten, die sich dadurch ergeben haben, dass während der Corona-Krise weniger Menschen den ÖPNV genutzt haben. Bund und Länder haben in der Vergangenheit mehrfach vereinbart, diese Defizite in einer gemeinsamen Kraftanstrengung auszugleichen. Dieser Ausgleich ist auch durch Bereitstellung von Corona-Mitteln erfolgt. Die Situation hat sich inzwischen verbessert, weil die Lockdown-Maßnahmen eingestellt worden sind. Wir rechnen auch nicht damit - das hat die Landesregierung auch mehrfach erklärt -, dass wir in der nächsten Zeit zu weiteren Lockdown-Maßnahmen kommen werden. Insofern sind wir optimistisch, dass wir die in der Vergangenheit ergriffenen Maßnahmen in dem damaligen Umfang in absehbarer Zeit nicht noch einmal brauchen. Aber natürlich beobachten wir die Entwicklung und befinden uns auch im Austausch.

MR **Eckermann** (MW): Gestatten Sie mir einen kurzen Hinweis. Es war nicht ganz einfach, den Bund dazu zu bewegen, sich auch 2021 noch einmal zu engagieren. Deshalb besteht unter allen Bundesländern Konsens, dass so etwas für 2022 nicht vorstellbar ist. Es gibt aber einstimmige Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz, wonach es zwingend notwendig ist, dass eine nächste Bundesregierung und ein nächster Bundestag die Regionalisierungsmittel deutlich erhöht. Ein zusätzlicher Aufwuchs um 1,5 Milliarden

Euro pro Jahr ist die Forderung der Verkehrsministerkonferenz. Damit wären - das ist die Haltung der Verkehrsministerkonferenz - entsprechende Effekte abgedeckt.

StS **Dr. Lindner** (MW): Schließlich haben Sie noch nach der Anzahl an Anträgen und deren Bearbeitungsständen in Bezug auf das Programm „Stadt und Land“ gefragt. Ich kann diese Frage aus eigener Sachkunde nicht beantworten. Frau Oehlerking kann dazu aber etwas sagen.

MR'in **Oehlerking** (MW): Der Fragesteller fragte in Bezug auf das Programm „Stadt und Land“, das im Haushalt in Kapitel 50 80 manifestiert ist, nach dem Verfahren und zeigte sich verwundert darüber, dass im Haushalt keine Ansätze ausgewiesen sind, und es wurde gemutmaßt, ob es sich dabei vielleicht um einen Druckfehler handelt. Ich kann beruhigen, das ist kein Druckfehler. Es handelt sich hierbei um durchlaufende Bundesmittel. Der Bund stellt dem Land beim Programm „Stadt und Land“ bis 2023 65 Millionen Euro zur Verfügung. Das ist in den Erläuterungen auch so beschrieben. Darüber gibt es eine Verwaltungsvereinbarung, die mit dem Bund abgeschlossen worden ist. Darin ist auch das Verfahren für die Abwicklung der Anträge dargestellt. Die NBank ist auch schon dabei, Anträge zu prüfen. Der Mittelabfluss findet aber erst statt, wenn für die konkret bewilligten Anträge Auszahlungen geleistet werden. Konkret heißt das, wir können vom Bund erst dann Mittel abfordern, wenn es eine Mittelabforderung für den konkreten Antrag gibt. Diese Mittel müssen dann vom Land über die NBank innerhalb von 30 Tagen an den Zuwendungsempfänger ausgezahlt werden. Vor diesem Hintergrund macht es überhaupt keinen Sinn, im Haushalt Ansätze auszuweisen, weil der Mittelabfluss gar nicht kalkuliert werden kann. Die Ausgabeermächtigung hierfür ergibt sich aus dem Korrespondenzvermerk, d. h. das, was ich auf der Istseite einnehme, also das, was ich an Bundesmitteln abrufe, bin ich ermächtigt, auf der Ausgabenseite auszugeben.

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE): Eine Klarstellung zu den niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsmitteln. Dabei ging es mir nicht nur um den aktuellen Fall in Hannover-Sahlkamp. Ich finde es sehr nett von Ihnen, dass diese Information nachgereicht wird. Ich möchte in diesem Zusammenhang aber auch beantwortet haben, wie sich das MW die Häufung der Ablehnung von Anträgen insbesondere in der Region Hannover erklärt.

Ich bitte darum, dass wir zum Sonderprogramm „Stadt und Land“ eine Übersicht über die Anträge und den Stand der Antragsprüfung bekommen, damit ich mir ein ungefähres Bild davon machen kann, was wir in Niedersachsen zu erwarten haben und wie wir die Kommunen aus diesem Programm unterstützen können.

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD): Ich sehe schon, dass Herr Konze diesen Punkt notiert. Die Information wird nachgereicht.

Abg. **Jörg Bode** (FDP): Vielen Dank, Herr Staatssekretär Dr. Lindner, für die Darstellung des Haushaltes. Man kann bekanntlich immer sehr vieles, das eigentlich anders aussieht, durch Sprachflut besser darstellen. Wer sich diesen Landeshaushalt 2022/2023 anschaut, der erkennt schon, dass Ihr Minister die Erkenntnis hat, dass er Ende nächsten Jahres nicht mehr Wirtschaftsminister ist. Das ist eine Einschätzung, die wir sicher alle hier im Raume teilen. Unterschiedlich sind die Einschätzungen vielleicht, welche Rolle er danach einnimmt; darüber kann man sicher unterschiedlicher Meinung sein. Ich finde es nicht in Ordnung, wenn man mit der Einschätzung, demnächst nicht mehr Wirtschaftsminister zu sein, an die Sache herangeht nach dem Motto „nach mir die Sintflut“.

Für das Haushaltsjahr 2022 haben Sie sich in einigen Bereichen durchaus Mühe gegeben, keine Kürzungen vorzunehmen bzw. sich an die bisherigen Ansätze heranzurobben, um nicht mit zu drastischen Veränderungen aufzufallen und um einen angenehmen Landtagswahlkampf führen zu können. Gekürzt haben Sie bei einigen Großpositionen, wohl in der Hoffnung, dass die Kürzungen durch die Fraktionen von SPD und CDU im Beratungsverfahren noch ausgeglichen werden. In der letzten Haushaltsberatung ist diese Strategie beispielsweise bei NPorts aufgegangen. In diesem Jahr versuchen Sie diese Strategie beim Straßenbauplafond.

Für das Jahr 2023 dagegen sind viele Ansätze weiter gekürzt worden; wohl weil die Bemühungen in den Gesprächen mit dem Finanzministerium deutlich nachgelassen zu haben. Das meine ich mit dem Hinweis, dass das Haushaltsjahr, in dem der Minister meint, nicht mehr Minister zu sein, sehr stiefmütterlich behandelt worden ist.

Mir fehlt völlig die Ausrichtung der organisatorischen Struktur des Ministeriums auf die Zukunft. Werfen Sie bitte einen Blick auf die Position der

Personalkosten! Die Personalkosten laufen Ihnen davon. Ich will gerne zugestehen, dass diese Entwicklung durch Tarifsteigerungen noch verstärkt wird. Der Ansatz aber, den Mehraufwand, der sich am Anfang der Legislaturperiode durch Einrichtung von Stabstellen und Koordinierungsstellen für andere CDU-Ministerien ergeben hat, wieder abzubauen, findet sich in den Haushaltsplänen nicht wieder. Das ist falsch, insbesondere weil Sie den Stellenabbau auf das Kultus- und das Innenministerium abgedrückt haben, indem Lehrer und Polizisten die Einsparungen erbringen sollen. Das ist nicht richtig. Auch das MW muss sich organisatorisch anders aufstellen und muss mit geringeren Personalkosten die Aufgaben wahrnehmen. Das würde auch funktionieren.

Den Straßenbau hat auch der Kollege Schulz-Hendel schon angesprochen. Ich muss ehrlich sagen, dass auch ich erstaunt bin, dass die Kolleginnen und Kollegen von der CDU und der SPD so ruhig bleiben. Wir haben jahrelang die Frage diskutiert, wie der Landesstraßenbauplafond nicht nur in Bezug auf Erneuerung, sondern auch in Bezug auf den laufenden Unterhalt und insbesondere in Bezug auf den enormen Sanierungsbedarf an Radwegen auskömmlich ausgestattet sein muss.

Wir haben auch die Unterrichtung zum Zustand der Brückenbauwerke in Niedersachsen erhalten, in der eindeutig ausgesagt wurde, dass die Mittel, die damals zur Verfügung standen, einigermaßen auskömmlich wären, sodass keine Sorge aufkommen müsste, dass Brücken einstürzten, es aber einer langfristigen und sicheren Planungsgrundlage bedürfte. Auch wenn nicht so viele Mittel bereitgestellt werden können, wie es eigentlich erforderlich wäre - wofür wir Verständnis haben -: Das wenige Geld, das wir bekommen, muss wenigstens langfristig gesichert sein, damit wir die Planungen vernünftig umsetzen können. - Eigentlich war das damals zugesagt worden. Von dieser Zusage aber weichen Sie jetzt deutlich ab.

Beschwichtigend können Sie auf diesen Hinweis entgegnen, dass es ein Corona-Sonderprogramm für die Fahrradwege gebe - obwohl die Fahrradwege wenig mit Corona zu tun haben, aber sei es drum - und es ja auch die Mittel aus dem Programm „Stadt und Land“ gebe. Ich empfinde dabei Folgendes: Es ist nett, das so zu sagen, ohne den Beweis anzutreten, nach dem Motto: Eine starke Behauptung ist besser als ein schwacher Beweis. - Eine solche lapidare Erklärung aber können wir Ihnen natürlich nicht durchgehen las-

sen. Deshalb bitte ich darum, nicht nur allgemein das Antragsvolumen, das eingereicht worden ist, darzustellen, sondern auch die Anträge, die von der Landesstraßenbaubehörde eingereicht worden sind oder eingereicht werden sollen, nach Jahren aufzuschlüsseln, damit wir Ihre Aussage überprüfen können, dass die Mittel aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ für die originären Aufgaben, die eigentlich durch den Straßenbauplafond zu leisten wären, zumindest annähernd ausgeglichen werden können; denn der Haushalt ist mit den Worten eingebracht worden, dass die Kürzung der Ansätze im Straßenbauplafond nicht so schlimm wäre, weil es auch das Programm „Stadt und Land“ gäbe, in dem 65 Millionen Euro veranschlagt wären. Wenn man den kompletten Anteil für die Landesstraßenbauverwaltung für den Bereich „Erneuerung, Unterhaltung etc.“ hätte, könnte man diese Aussage treffen. Aber dann müssten auch entsprechende Anträge zumindest für das nächste Jahr gestellt sein bzw. in der Vorbereitung sein. Das heißt, ich hätte gerne eine Aufschlüsselung des Volumens der Anträge der Straßenbauverwaltung aus dem Programm „Stadt und Land“ für die originären Aufgaben, die im Haushaltsplan jetzt nicht so auskömmlich wie bisher finanziert werden können.

Sie verabschieden sich auch von der Förderung der Luft- und Raumfahrt. Das überrascht insbesondere deshalb, weil das nicht nur eine „coole Sache“ ist, sondern weil dieser Landtag vor Kurzem auch beschlossen hat, dass dieser Bereich zum Schwerpunkt aufgewertet werden solle.

Man kann zwar sagen, dass man in diesem Bereich nicht alles mit Geld machen muss. Man kann auch durch Einsatzkoordinierung und Unterstützung der Branche einiges erreichen. Aber in der Hinsicht passiert leider auch nichts. Es ist also bisher nicht gelungen oder zumindest nicht sichtbar gewesen, dass sich das MW wirklich darum bemüht, in der Frage „Bremen-Bremerhaven Startplattform in der Nordsee für Mini-Launcher“ dafür zu sorgen, Cluster-Bestrebungen auf niedersächsischem Gebiet anzustreben. Genauso scheinen Sie immer wieder überrascht zu sein, wenn in Faßberg etwas in diesem Sinne passiert, wo ebenfalls ein Raumbahnhof entstehen wird. Fazit: Die Aktivität des Landes auf diesem Gebiet ist nicht erkennbar. Die Mittel werden weiter gekürzt. Das sind die völlig falschen Ansätze.

Das gilt auch für die Frage der Automobilität. Sie verdoppeln die Mittel für Schnittchen, Talkrunden und Werkstattgespräche großzügig. Auf Anfrage

ist schon einmal berichtet worden, dass bei dem Strategiedialog Automobilwirtschaft nur nett miteinander gesprochen wird, während vonseiten der Branche eigentlich etwas ganz anderes erwartet wird: dass entweder in der Regulierung etwas geändert wird oder sich daraus tatsächliche Handlungen ableiten. - Wenn Sie diese Mittel einfach nur dafür einsetzen würden, ein vernünftiges System für die Betankung Ihrer eigenen Fahrzeuge mit alternativen Kraftstoffen, die heute schon zur Verfügung stehen, aufzusetzen, die beispielsweise die Mehrkosten, die dabei entstehen, abdecken, weil solcher Sprit natürlich teurer ist, als wenn Sie normalen Diesel tanken würden, hätten Sie viel mehr für die Automobilbranche erbracht, weil Sie als Vorbild agieren würden. Das würde mehr Wirkung entfalten, als Dialoge zu führen. Sie können auch gerne Verantwortliche von VW fragen, ob sie meine Meinung teilen. Ich glaube, die Antwort würde Sie überraschen.

Nun wende ich mich der Clearingstelle zu. Ich habe mir den Spaß gemacht und den Bericht, der nicht so umfangreich ist, durchgelesen. Die Clearingstelle hatte von November 2020 bis Juni 2021 sieben Verfahren getätigt, darunter mehrere Verfahren zur Beratung zu Fragen zur Corona-Verordnung. Im Wissen darum, wie schnell und oberflächlich die Beteiligung von Rechten Dritter bei Corona-Verordnungen war, kann ich mir vorstellen, mit welcher Qualität die Clearingstelle an die Prüfung herangehen konnte und wie schnell sie prüfen musste.

Ein Verfahren war, wie der Kollege Schulz-Hendel schon angemerkt hat, das Architekten- und Ingenieurgesetz. In der Beratung darüber hat die Vertreterin der Clearingstelle erklärt, sie sei in dem Verfahren gar nicht so richtig zuständig gewesen. Auf die Frage, ob die Regelungen, die durch den Entwurf vorgesehen seien und Bürokratie auslösen würden, überhaupt sinnvoll seien, erklärte die Vertreterin der Clearingstelle, es sei gar nicht ihre Kompetenz und liege gar nicht in ihrer Zuständigkeit, dazu Bewertungen abzugeben. So etwas braucht man nicht.

Ich kann Ihnen nur sagen: Sie haben, heruntergebrochen auf die sieben Verfahren, für jedes Verfahren Haushaltsmittel in Höhe von rund 55 000 Euro ausgegeben. Aufwendungen in diesem Umfang sind aus meiner Sicht finanziell überhaupt nicht zu rechtfertigen. Ich habe die 500 000 Euro, die bereitgestellt sind, der Fairness halber auf acht Monate und dann auf die sieben Verfahren heruntergerechnet. Das Problem liegt

aber auch in der Struktur, weil Sie die Clearingstelle gar nicht mit den notwendigen Kompetenzen ausgestattet haben, um proaktiv bürokratische Regelungen zu identifizieren und dann auch Veränderungen tatsächlich herbeizuführen. Ich finde es richtig, dass Bürokratieabbau instrumentell verfolgt wird. Seit mehr als einem Jahr befindet sich der Entwurf für ein Niedersächsisches Normenkontrollratsgesetz, das viel stärkere Kompetenzen vorsieht, in der Beratung - einer Beratung, die stockt, weil die Große Koalition den Gesetzentwurf liegen lässt. Die Umsetzung dieses Gesetzentwurfs wäre ein Ansatz für Bürokratieabbau, der nicht mehr Geld kosten würde, der aber sehr viel mehr Input und bessere Erfolge bewirken würde.

Sie haben gesagt, die Förderprogramme wären erfolgreich gewesen. Dazu, was als ein erfolgreiches Förderprogramm bezeichnet werden kann, können bekanntlich unterschiedliche Ansichten vertreten werden. Ich verfolge teilweise mit Entsetzen, dass aus Sicht des MW heutzutage ein erfolgreiches Förderprogramm ist, wenn möglichst schnell das gesamte Geld abfließt. Ein solches Förderprogramm mag dann in technischer Abwicklungshinsicht erfolgreich sein, inhaltlich aber ist ein solches Förderprogramm dann noch lange nicht erfolgreich. Inhaltlich ist ein Förderprogramm dann erfolgreich, wenn man einen Impuls setzt und etwas verändert, um das Land auf ein neues Ziel hin auszurichten. Ein erfolgreiches Förderprogramm bemisst sich also nach qualitativen Kriterien.

Ich gebe zu, dass in besonderen Zeiten ein einmaliger allgemeiner Konjunkturimpuls - die Corona-Krise war der Anlass - intuitiv richtig sein kann. Ob die Mittel, die mit diesen Förderprogrammen für die Allgemeinheit „rausgeknallt“ worden sind, die gewünschte Wirkung erzielt haben, sei dahingestellt. Aber auch die Förderprogramme, die Sie seitens des MW als qualitativ zielgerichtet vertreten haben, haben diese Qualität nicht. Das hat der Kollege Schulz-Hendel gemeint, als er Kritik am Gastro-Programm geübt hat. Bei diesem Programm halten Sie jetzt den historischen Rekord in der Auszahlung von Fördermitteln pro Minute. Ihre Verfahrenspraxis war aber nichts anderes als Fördermittel-Lotto, weil die Mittel ohne Einhaltungspflicht von Qualitätskriterien zur Verfügung standen. Herr Franz entgegnet auf entsprechende Kritik, dass die Einhaltung von Qualitätskriterien angesichts der Menge an Antragstellern gar nicht habe geprüft werden können. - Ja, ich gebe Ihnen recht, dass Sie die

Einhaltung der Kriterien nicht prüfen konnten. Darüber muss man sich aber Gedanken machen, bevor man ein solches Programm auflegt. Sie müssen sich Gedanken machen, ob Sie einen Bruchteil von potenziellen Antragsberechtigten ohne jegliche eine Steuerungswirkung bedienen wollen - also Fördermittel-Lotto zu spielen - oder ob Sie mit den Mitteln zielgerichtet etwas erreichen wollen. Nicht nur die Abgeordneten Schulz-Hendel und Bode, sondern auch der Landesrechnungshof kritisiert diese Praxis. Er meint genauso wie wir, dass für solche Zielsetzungen Fördermittel der falsche Weg sind, sondern der Weg über die Finanzämter gegangen werden muss, die die Mittel zielgerichtet und nicht nur pauschal „herausknallen“ können. Wenn Sie so vorgehen würden, könnten Sie sich diesen Sicherheitsaufbau sparen.

Frau Tippelt, ich will die Ausschussberatungen nicht unnötig in die Länge ziehen und kann die Zeit, die ich benötigt habe, um das zu sagen, was ich in der Aussprache gesagt habe, bei der Einzelberatung einsparen.

Mich interessieren bei der gesamten Haushaltsberatung im Prinzip drei Punkte, die ich bitte nachzuliefern:

Erstens. Istabfluss in diesem Jahr und Hochrechnung zum Ende des Jahres für alle Förderrichtlinien, insbesondere die Förderrichtlinien aus den Corona-Programmen, sprich den Nachtragshaushalten sowie des Sondervermögens Digitalisierung, also Istabfluss und geschätzter Abfluss.

Zweitens. Kalkulationsgrundlage des Azubi-Tickets. Ich kann mir nicht vorstellen, dass das, was Sie versprechen, mit dem vorgesehenen Haushaltsansatz abbildbar ist.

Drittens. Kapitalzuführung zum JadeWeserPort. Das kann gerne noch nachgeliefert werden. Dazu steht im Haushalt „Kapitalzuführung wegen der Baggerkosten und wegen weggebrochener Umsätze“. Mich interessiert die Aufteilung: Wie viel von den Millionen sind für Baggerkosten, die wir im vergangenen Jahr schon diskutiert haben, und wie viel sind für die weggebrochenen Umsätze und ob Bremen diesmal mitmacht oder wieder herumzickt!

StS **Dr. Lindner** (MW): Vielen Dank für die Fragen und die Hinweise. Unser - sicherlich gemeinsames - Ziel ist doch, dass wir möglichst schnell wieder ohne Schulden auskommen wollen, dass

wir die Schuldenbremse beachten wollen und dass wir möglichst schnell in die Rückzahlung der notwendig gewordenen, zusätzlich aufgenommenen Schulden eintreten. Das bedingt nun einmal gewisse Einsparmaßnahmen, die wir in der Vergangenheit nicht ergreifen mussten, weil die Wirtschafts- und Finanzlage wesentlich komfortabler war. Deswegen hatte die Landesregierung die Aufgabe, die Deckungslücke, die sich gestellt hat, auf dem soeben skizzierten Weg zu schließen. Dafür musste jedes Haus solidarisch einen Beitrag leisten. Das MW konnte sich dem natürlich nicht entziehen. Auch wir mussten einen Beitrag leisten. Das haben wir getan.

Wir sind uns einig, dass wir nicht zufrieden sind, dass wir hier und da mit weniger Mitteln auskommen müssen. Daraus mache ich auch keinen Hehl. Natürlich hätten wir uns gewünscht, dass wir mit Mitteln in der gleichen Höhe wie in den vergangenen Jahren oder mit zusätzlichen Mitteln hätten arbeiten können. Die Rahmenbedingungen haben sich aber nun einmal geändert. Wir haben unseren Beitrag geleistet und haben unsere Schwerpunkte gesetzt und trotzdem z. B. das Schüler-Azubi-Ticket eingeführt sowie Projekte wie das Emissionsmonitoring für Erdgas- und Erdölförderplätze, das auch nicht ganz unwichtig ist, finanziell darstellen können. Wir haben somit Wort gehalten und hier einen kleinen, aber sehr wichtigen Schwerpunkt setzen können.

Die zahlreichen Verstetigungen, die uns gelungen sind - von der kommunalen Verkehrsinfrastruktur über die Meisterprämie bzw. die Weiterbildungsprämie, über die 40 Millionen Euro für NPorts bis hin zum Thema Radwege, über die wir eben schon gesprochen haben - sind in dem Rahmen, in dem wir uns bewegt haben, keine Selbstverständlichkeit. Es hätte doch auch bei diesen Haushaltsstellen gekürzt werden können. Wir haben aber davon abgesehen, weil wir es für sehr wichtig gehalten haben, diese Projekte fortzuführen.

Sie haben die Organisationsstruktur des Wirtschaftsministeriums angesprochen. Es ist und bleibt dabei: Wenn ich auf den Amtschefkonferenzen mit den Staatssekretären anderer Bundesländer zusammen bin, erlebe ich, dass viele meiner Amtskollegen zwei oder drei Abteilungsleiter mitbringen. Die Landesregierungen in den anderen Bundesländern haben ganz andere Größenordnungen. Das Thema Radverkehr wird in diesen Bundesländern von Referaten organisiert, weil die Landesregierungen dieser Bundesländer

viel, viel mehr Personal haben. Wenn ich mich recht erinnere - meine Mitarbeiter mögen mich korrigieren, wenn ich irre -, ist Niedersachsen unter den Flächenländern immer noch dasjenige, das den niedrigsten Personalkostenanteil je Einwohner hat.

Die Niedersächsische Landesregierung achtet natürlich darauf, dass sie möglichst effizient arbeitet. Ich führe das Beispiel von Herrn Eckermann an, der in einem schwierigen, anspruchsvollen Bereich in der Abteilung 4 des MW arbeitet. Herr Eckermann leistet mit seinen Leuten sehr viel mehr, als in anderen Bundesländern mit mehr Personal geleistet wird. Das liegt an der Effizienz und an dem großen Einsatz, den die Kolleginnen und Kollegen bei uns im Hause bringen. Das hat aber immer Kapazitätsgrenzen. Andere Länder, die - zum Beispiel im Verkehrsbereich - zwei- oder dreimal so viel Personal beschäftigen, können natürlich gegenüber dem jeweiligen Bundesministerium und den Ansprechern auf der europäischen Ebene ganz anders auftreten und dadurch sehr viel mehr Einfluss auf Entscheidungsbildungen in Berlin und Brüssel und auf die Mittelverwendung nehmen. Insofern ist mehr Personal nicht per se schlecht. Die Arbeitsleistung muss effizient sein. Das muss auch unser gemeinsamer Anspruch sein. Leute dürfen nicht einfach nur ohne Beschäftigung herumsitzen. Ich habe aber auch nicht den Eindruck, dass das der Fall ist.

Sie haben den Landesstraßenbauplafond angesprochen. Ja, wir haben dort Kürzungen vornehmen müssen. Das aber liegt daran, dass wir im Rahmen einer Schwerpunktsetzung prüfen müssen, wo wir kürzen können. Kürzungen tun unabhängig davon, wo wir sie vornehmen, überall weh.

Wir haben beispielsweise durch die Kürzungen bei den Mitteln für Straßenunterhaltung die Gegenfinanzierung für die Einstellung von Straßenwärtern ermöglicht. Das wird der Effizienzsteigerung und Effektivitätssteigerung in den Straßenmeistereien zugute kommen.

Ein weiteres Beispiel für eine sehr sinnvolle Maßnahme ist die Gegenfinanzierung der Einstellung von 50 Brückeningenieurern durch die DILAUMittel; denn wir alle wissen doch, wie viele Brücken es in Niedersachsen und Deutschland gibt, die baufällig und ertüchtigungsbedürftig sind. Ich nehme an, dass wir alle das Gefühl haben, dass die Ertüchtigung dieser Bauwerke zu lange dauert. Je weniger Personal für Ertüchtigung und Sa-

nierung zur Verfügung steht, desto länger dauert der Prozess. Deshalb ist es gut und wichtig, dass wir diese Ingenieurstellen aus solchen Mitteln gegenfinanziert haben.

Ich mache keinen Hehl daraus, dass wir nicht glücklich darüber sein können, dass wir in einzelnen Bereichen Mittelkürzungen vornehmen müssen.

Sie baten darum, Antworten auf Fragen nachzuliefern. Die Kolleginnen und Kollegen, die mich heute begleiten, werden im Anschluss an meine Ausführungen einige dieser Fragen schon heute vertieft mündlich beantworten können.

Bei allen Kürzungen, die Sie, verehrter Herr Bode, zu Recht angesprochen haben, müssen wir immer berücksichtigen, dass uns parallel das Corona-Sondervermögen zur Verfügung stand und immer noch zur Verfügung steht, aus dem sehr viele Maßnahmen in den verschiedensten Bereichen finanziert worden sind - vom ÖPNV über Investitionen bis hin zu den vielen Förderprogrammen. Wir haben durch das Corona-Sondervermögen und die damit finanzierten Maßnahmen so viel investiert wie noch nie zuvor. Wir haben Milliardenbeträge ausgekehrt, durch die Folgeinvestitionen ausgelöst wurden. Wir haben Investitionen, die getätigt werden sollten, durch Zusätze angestoßen. Auf diese Weise haben wir in kurzer Zeit sehr viel bewirkt. Im Nachhinein, versehen mit mehr Zeit, können solche Impulse immer auf ihre Wirksamkeit untersucht werden. Wir aber mussten innerhalb kurzer Zeit agieren.

Die Rückmeldungen aus der Wirtschaft waren sehr positiv. Das Gaststätten-Programm wurde extrem nachgefragt. Wir haben durch dieses Programm Existenzen gesichert. Ich sehe per se nichts Schlechtes darin, für einen Personenkreis, der durch die Corona-Pandemie unverschuldet in eine große Krise geraten ist, Existenzen zu sichern. Es handelte sich um Unternehmensexistenzen, an denen Familien, aber auch die Existenzen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern hingen. Wir konnten im Zusammenwirken von Kurzarbeit, den Hilfen des Bundes und dem Sonderprogramm des Landes dazu beitragen, dass viele Betriebe nach wie vor existieren und sich jetzt besser auf die Krise einstellen können. Wir haben mit diesen Förderprogrammen auch die Themen mitfördern können, die dafür sorgen, dass die Unternehmen - Gaststätten und andere Betriebe - jetzt am Markt corona-gerecht agieren können und nach erfolgter Modernisierung noch

attraktiver als vorher für ihre Gäste sind. Insofern sind wir, was diese Maßnahmen angeht, nach wie vor positiv gestimmt.

Herr Bode, Sie hatten behauptet, die Mittel für Luft- und Raumfahrt seien gekürzt worden. Wir hatten für den Zeitraum 2019 bis 2023 20 Millionen Euro eingeplant. Diese Mittel finden sich planmäßig und ungekürzt im Haushaltsplanentwurf. Für das Jahr 2022 sind 3 Millionen Euro und für das Jahr 2023 2 Millionen Euro im Entwurf vorgesehen.

Bei der allgemeinpolitischen und wirtschaftspolitischen Bewertung muss auch das Zusammenspiel mit dem Corona-Sondervermögen berücksichtigt werden. Der Themenbereich „Luft- und Raumfahrt“ wurde durch dieses Programm um 25 Millionen Euro aufgestockt, um diese Industrie zusätzlich zu unterstützen - eine Industrie, die durch die Krise besonders gebeutelt war.

Sie können natürlich trotzdem erklären, dass diese Mittelvolumina noch zu gering seien, und die Bereitstellung von mehr Mitteln fordern. Aber im Rahmen der Bedingungen und in Anbetracht der Deckungslücken, die wir zu füllen hatten, ist das meines Erachtens ein Ergebnis, mit dem wir leben können.

Herr Abgeordneter Bode, Sie hatten die Begleitung der Automobilindustrie beim Thema Transformation angesprochen. Ich halte Kommunikation und einen Austausch mit der Branche für sehr wichtig. Diese Netzwerke tragen dazu bei, um den einzelnen Akteuren am Markt, z. B. in der Zulieferindustrie, die gegenwärtig durch den ohnehin stattfindenden Umbruch weg vom Verbrenner hin zur Elektromobilität und die zusätzlichen corona-bedingten Einbrüche eine schwierige Situation erleben, den Austausch untereinander zu ermöglichen und zu erleichtern. Insofern haben wir aus der Automobil- und Zulieferindustrie viele positive Rückmeldungen bekommen.

Uns wird gespiegelt, dass die Prämierung, Auszeichnung und Bekanntmachung von Best-Practice-Beispielen eine sinnvolle Maßnahme ist, weil dadurch diese Beispiele als Vorbilder für andere Unternehmen herausgestellt werden. Deshalb sieht die geplante Mittelverwendung diese Maßnahme vor.

Sie hatten kritisiert, dass es bei den Corona-Programmen keinerlei Steuerungswirkung gegeben habe. Wir haben nicht nur Investitionspro-

gramme aufgelegt, die wir aus den bekannten Gründen niedrigschwellig ausgestattet haben. Wir haben auch Innovationsförderung betrieben - zusätzlich zu unserer altbekannten. Das setzt auch eine gewisse Innovation voraus, die im Hinblick auf ihren Nutzen auch geprüft wird. Insofern gibt es sehr wohl Prüfinstrumente, die für Qualität sorgen.

Ich halte es rückblickend für den richtigen Weg, dass zuerst dafür gesorgt wurde, möglichst viel Liquidität in den Markt zu bringen, und den Unternehmen Geld gab. Deswegen hat es auch auf dem Arbeitsmarkt wenig Bewegung gegeben. Das alles hängt schließlich miteinander zusammen.

Natürlich kann man rückblickend auch sagen, dass man anders hätte vorgehen können. Wir haben in der damaligen Situation die Hilfen aber auch nicht anders steuern können. Den anderen Ländern erging es im Grunde auch nicht anders. Wer uns als Land Niedersachsen oder als Bundesrepublik Deutschland mit dem europäischen Ausland vergleicht, der stellt fest, dass wir ziemlich gut dastehen. Wer die Pressemeldungen aus dem Ausland liest - aus Großbritannien, aus den USA und anderen Teilen der Welt -, der kann erkennen, mit wie viel Neid registriert wurde, was wir hier in Deutschland geschafft haben. In finanzieller Hinsicht war das möglich aufgrund der guten und soliden Finanzpolitik, die im Lande Niedersachsen betrieben worden ist. Es verdient, an dieser Stelle erwähnt zu werden, dass wir in Niedersachsen in der Vergangenheit Schulden abgebaut und trotzdem investiert haben. Insofern ist nach meiner persönlichen Meinung die Situation nicht so düster, wie sie Ihrer Meinung nach ist.

Zum Thema Clearingstelle habe ich das gesagt, was ich aus eigener Anschauung dazu sagen kann. Herr Abgeordneter Bode, ich habe an der Ausschusssitzung, die Sie angesprochen haben, nicht teilgenommen und kann deshalb aus eigener Wahrnehmung dazu nichts sagen.

Nun sind noch drei Punkte offen:

Zunächst zum Azubi-Ticket und den finanziellen Grundlagen. Da heute noch der geschätzte Kollege Eckermann das MW vertritt - in Kürze wird er in ein anderes Ministerium wechseln -, möchte ich mit Ihrem Einverständnis, Frau Vorsitzende, die Gelegenheit nutzen, dass er dazu ausführt.

MR Eckermann (MW): Herr Bode, ich möchte eingangs darauf hinweisen, dass Ihre Schlussfolgerung durchaus zutreffend ist. Wir reden hier nicht von einer Vollfinanzierung. Das war immer die Haltung der Landesregierung. Es gab bekanntlich Schwierigkeiten, ein solches Ticket einzuführen, und es musste mit den kommunalen Spitzenverbänden eine gemeinsame Lösung gefunden werden. Sie mögen sich an den Streit erinnern. Der Minister hat gesagt, er erwarte, dass die kommunale Seite ihren Anteil dazu beitrage. Insofern ist die Summe von 25 Millionen Euro und danach 30 Millionen Euro, die dauerhaft geleistet werden, Ergebnis eines Verhandlungsprozesses mit den kommunalen Spitzenverbänden. Es liegen dazu Präsidienbeschlüsse aller drei kommunalen Spitzenverbände, die sich auf die Verhandlungsergebnisse eingelassen haben, vor.

Dass sich die kommunalen Spitzenverbände auf die Mitfinanzierung eingelassen haben, hängt auch damit zusammen, dass die Kommunen Druck ausgeübt und Interesse signalisiert haben, entsprechende Angebote einzuführen - es entsprach immer unserer Einschätzung, dass dieses Interesse in den Kommunen besteht -, und dass es gelungen ist, sich dort auf ein faires Miteinander zu verständigen. Insofern ist das entsprechend unserer Ankündigung keine Vollfinanzierung, sondern ein maßgeblicher Beitrag, der nach Einschätzung der kommunalen Ebene trägt, ein solches Angebot einzuführen.

Ich weise allerdings darauf hin, dass wir von regionalen Schüler- und Azubi-Tickets und nicht von einem Ticket reden, mit dem quer durchs Land gefahren werden kann. Ein solches Konzept hatte das MW in der Unterrichtung des Ausschusses über das Drei-Bausteine-Konzept auch angekündigt.

Ich will hier loben und positiv herausstellen: Den kommunalen Spitzenverbänden ging es bei den Verhandlungen um die Sache. - Es wurde in einer anderen Sitzung hier im Raum die Einschätzung vertreten, dass von vornherein klar sei, was die kommunalen Spitzenverbände fordern würden, dass sie die höchste Summe fordern würden, und dass von daher deren Meinung gar nicht angehört werden müsse.

Es ging darum, ob dieser Weg für die Betroffenen hat eröffnet werden können oder nicht. Die Landesregierung ist deshalb überzeugt, mit diesem Modell eine gute Lösung vorgeschlagen zu haben.

Sie haben gefragt, wie wir uns den Werten genähert haben. Wir haben immer wieder dargelegt, dass eine Vollkalkulation der Kosten nicht möglich ist. Die eine Näherung ist möglich von den Zahlen der kostenlosen Beförderung der Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe 2. Wir liegen jetzt allerdings bei 32 Euro. Das Kultusministerium hat hier mehrfach ausgeführt, dass hierfür eine Summe von mehr als 100 Millionen Euro hätte aufgebracht werden müssen - eine Summe, die in dieser Größenordnung im Haushalt nicht darstellbar gewesen wäre. Die andere Näherung ist möglich ausgehend von den Abschätzungen, die sich tendenziell zwischenzeitlich bei 50 bis 60 Millionen Euro bewegt hatten, wobei ich betone, dass es sich dabei um Abschätzungen gehandelt hat, weil aufgrund des fehlenden Tarifsystems keine handfeste Bewertung vorgenommen werden kann. Wir haben uns bei denjenigen erkundigt, die schon heute solche Tickets anbieten: die Region - sie bietet solche Tickets schon für 15 Euro an, woraus gefolgert werden kann, dass sie bereit ist, für ihre Klientel mehr Geld in die Hand zu nehmen, und dazu wohl auch in der Lage ist -, den Regionalverband Großraum Braunschweig oder andere, die sich mit Thema schon beschäftigt hatten. Wir haben im Wissen um die Summen, die uns genannt worden waren, mit den kommunalen Spitzenverbänden vereinbart, herauszufinden, wie viele Einwohner in den jeweiligen Regionen wohnen, und haben daraus Werte abgeleitet. Die Spitzenverbände haben zunächst höhere Forderungen gehabt. Am Ende betrug deren Minimalforderung 40 Millionen Euro. Wir mussten zur Kenntnis nehmen, dass die Haushaltsslage die Bereitstellung solcher Summen nicht zugelassen hätte. Vor diesem Hintergrund haben wir uns auf einen sehr vorteilhaften und tragfähigen Kompromiss verständigt. Die Einführung des Schüler- und Azubi-Tickets soll ein erster Schritt sein, dem - bei vielleicht veränderter Finanzlage - weitere folgen können.

StS Dr. Lindner (MW): Es waren noch zwei Fragen unbeantwortet geblieben. Herr Bode, Sie hatten danach gefragt, wie viele Mittel bei den einzelnen Corona-Richtlinien abgeflossen sind. - Ich schlage mit Blick auf die Zeit vor, dass wir Ihnen diese Antwort nachliefern.

Abg. Frank Henning (SPD): Auf meinem Exemplar der Tagesordnung steht „Allgemeine Aussprache“. Deswegen möchte ich mich auf ein paar allgemeine Bemerkungen zum Haushalt beschränken und vor allem auf die Kritik der Opposition und insbesondere auf die Kritik von Herrn

Bode eingehen, die ich hier teilweise mit Erstaunen zur Kenntnis nehmen musste.

Man hat wirklich den Eindruck, dass Sie, Herr Bode, nicht mitbekommen haben oder nicht mitbekommen wollen, dass wir erhebliche Pandemie-Lasten haben, dass wir vor der größten Wirtschaftskrise gestanden haben, dass wir hier - zu Recht - Existenzen gesichert haben und dass wir in Spitzenzeiten bis zu 6 Millionen Menschen hatten, die in Kurzarbeit waren, dass insofern Existenzen bedroht waren und dass wir deshalb ein riesiges Hilfsprogramm aufgelegt haben. Ich erinnere in diesem Zusammenhang daran, dass wir im ersten Nachtragshaushalt 2020 1,4 Milliarden Euro an Finanzmitteln bereitgestellt haben und mit dem Zweiten Nachtragshaushalt weitere 8,4 Milliarden Euro bereitgestellt haben. Das macht in Summe 10 Milliarden Euro, die zur Bewältigung der Corona-Pandemie zur Verfügung gestellt worden sind. Diese Mittel standen den Bereichen Gastronomie und Tourismus zur Verfügung. Es wurden Wirtschaftsbeihilfen bereitgestellt, um unsere Wirtschaft und die bedrohten Arbeitsplätze zu retten. Ich habe gerade eine Untersuchung gelesen, wonach wir mit den Mitteln des Bundes und den Mitteln des Landes 2,2 Millionen Arbeitsplätze gerettet haben, sodass die Corona-Programme und Wirtschaftshilfen vor allem im Bereich Kultur, Bildung, Wirtschaft usw. gut angelegtes Geld gewesen sind.

Die andere Seite der Medaille ist, dass die corona-bedingten Pandemielasten irgendwann im Haushalt abgebildet und zurückgeführt werden müssen. Herr Bode, gerade Sie sind doch bekannt dafür, dass Sie bestimmte Dinge nicht wollen. Sie wollen doch keine Steuererhöhungen. Auch wir wollen keine Steuererhöhungen. Sie wollen die Schuldenbremse konsequent anwenden. Das tun wir. Wir nutzen sogar die Instrumente der Schuldenbremse - Stichwort Notlagenkredite und konjunkturbedingte Kredite -, um die Pandemielasten zu bewältigen. Wenn man keine Steuererhöhungen will und wenn man die Schuldenbremse sozusagen konsequent anwenden will - das tun wir -, dann bleibt nur noch die dritte Möglichkeit, diesen Bereich irgendwann auch wieder zurückführen zu müssen. Ihre Kritik daran, dass wir vor diesem Hintergrund im Haushalt Einsparungen vornehmen müssen, kann ich nicht nachvollziehen.

Das, was Sie hier machen, ist reiner Populismus. Sie wollen keine Steuern erhöhen! Sie verweisen auf die Schuldenbremse. Aber gespart werden

darf offensichtlich auch nicht. Herr Bode, ich sage es Ihnen sehr deutlich: Das funktioniert so nicht!

Der Doppelhaushalt 2022/2023 steht unter der ganz klaren Prämisse einer notwendigen Haushaltskonsolidierung, um damit die Pandemielasten haushalterisch abzubilden. Herr Staatssekretär hat ausgeführt, dass der Doppelhaushalt im Einzelplan 08 unter einer Einsparauflage von zweimal 17 Millionen Euro aufgestellt werden musste. Diese Einsparauflagen waren zu erbringen, um das bisherige System beizubehalten, um die Schuldenbremse zu beachten und den Haushalt nicht unnötig aufzublähen.

Gestatten Sie mir übrigens noch einen Hinweis zur Schuldenbremse: Wir werden ab 2024 in die Altschuldentilgung einsteigen müssen. Wir werden in dem Zusammenhang noch eine Menge Spaß haben, die Tilgungsrate von 300 Millionen Euro, die in jedem Jahr erneut zu leisten sein wird und eben nicht für Wirtschaftsbeihilfen und nicht für politische Projekte zur Verfügung steht, gemeinsam zu beschließen. Insofern werden wir in dieser Hinsicht noch eine Riesenherausforderung zu meistern haben. Deswegen kann dieser Doppelhaushalt eigentlich nur unter dem Motto stehen: Keine neuen Projekte! Es müssen die Maßnahmen und Projekte finanziert werden, die in der Vergangenheit vereinbart worden sind. - Mit dieser Prämisse ist dieser Haushalt aufgebaut.

Vor dem Hintergrund finde ich die insgesamt 1,9 Milliarden Euro, die - wenn man die Sondervermögen in Einzelplan 08 einbezieht - für den Bereich Wirtschaft zur Verfügung stehen, schon sehr stattlich und beachtenswert, weil wir erstens die Schuldenbremse beachtet haben und zweitens die Einsparauflage von 17 Millionen Euro erbringen mussten. Von daher kann sich dieser Haushalt sehr wohl sehen lassen.

Ich verweise darauf, dass wir bestehende, altbewährte Maßnahmen weiterfinanzieren. Ich erwähne in diesem Zusammenhang die Meisterprämie, für die 10 Millionen Euro vorgesehen sind, und die Industriemeister-Weiterbildungsprämie, die nach unserer Auffassung mit 1,5 Millionen Euro auskömmlich finanziert ist. Ich verweise auf die Gründungsstipendien und die Start-up-Förderung, die nach meinem Dafürhalten tatsächlich etwas höher hätte ausfallen können. Angesichts der finanziellen Rahmendaten aber war eine höhere Dotierung nicht darstellbar. Trotzdem ist uns die Start-up-Förderung wichtig, um jungen Menschen auf diesem Gebiet eine Zukunftsperspektive zu

geben und in Niedersachsen neue Wirtschaftsbetriebe mit neuen Geschäftsideen anzusiedeln.

Die Zuführung zum Wirtschaftsförderfonds in Höhe von 50 Millionen Euro und deren Verstetigung in den vergangenen Jahren halte ich persönlich für einen Meilenstein; immerhin fördern wir damit die Wirtschaftskraft des Landes. Wir fördern KMUs, wir fördern damit Forschung und Entwicklung und Innovationsvorhaben, die dringend notwendig sind.

Nicht unerwähnt bleiben sollte auch das Schüler- und Azubi-Ticket. Wir geben in 2022 25 Millionen Euro und in 2023 30 Millionen Euro für den Einstieg in vergünstigte Schüler- und Azubi-Tickets aus. In wichtigen Regionen des Landes bedeutet das echte Einsparungen für die Schülerinnen und Schüler und für die Auszubildenden. Ich kenne Regionen, in denen die Kosten für ein Ticket 125 Euro im Monat betragen. Zukünftig werden für solche Tickets nur noch 30 Euro gezahlt werden müssen. Das wird eine erhebliche Einsparung in den Haushalten der Schülerinnen und Schüler und deren Eltern, die diese Kosten finanzieren müssen, sein. Von daher halte ich es für einen Meilenstein, dass wir uns mit den kommunalen Spitzen auf ein solches Schüler- und Azubi-Ticket verständigt haben und damit übrigens auch das im Koalitionsvertrag von CDU und SPD festgeschriebene Ziel zumindest in Ansätzen umgesetzt haben. Wir wollten am Anfang mehr, aber mehr geht angesichts der Corona-Lasten, die wir im Haushalt ausgleichen müssen, nun einmal nicht.

Ich möchte nun noch auf einige Kritikpunkte von Herrn Bode und Herrn Schulz-Hendel eingehen.

Herr Bode, ich finde es unredlich, wenn Sie davon sprechen, dass der Personaletat des Wirtschaftsministers aufgebläht ist und keine Stellen eingespart worden sind und wir stattdessen im Lehrer- und Polizeibereich einsparen würden. Diese Behauptung ist schlicht falsch. Es hat noch nie so viele Planstellen für Polizei in diesem Land gegeben wie mit diesem Doppelhaushalt. Es hat auch zuzeiten Ihrer Regierungsverantwortung deutlich weniger Planstellen für Polizei gegeben. Wir sorgen im Moment dafür, etwa 50 % des nicht genutzten Beschäftigungsvolumens im Bereich der Lehrer und im Bereich der Polizei zu streichen. Das heißt, hier wird es nicht zu realen Stellenstreichungen - nach Köpfen - kommen, sondern es wird nur bisher nicht genutztes Beschäftigungsvolumen eingespart. Dieses Phänomen hat übrigens unter anderem auch mit dem Fachkräf-

temangel zu tun. Neue Stellen, die im Haushalt bereitgestellt werden, können aufgrund des unbestreitbaren Fachkräftemangels nicht besetzt werden. Dieser Fachkräftemangel ist übrigens auch gerade im Bereich der Förderschullehrer unbestreitbar vorhanden. Ich werde nicht müde, darauf hinzuweisen, dass Sie in Ihrer Regierungsverantwortung die Studienplätze für Förderschullehrer massiv abgebaut haben und wir jetzt die Quittung dafür bekommen, indem wir nicht genügend Fachkräfte im Bereich der Förderschullehrer haben. Wir müssen hier also ein Beschäftigungsvolumen aufbauen, können aber die Stellen, die wir dafür schaffen, noch gar nicht besetzen. Noch einmal auf Deutsch und zusammengefasst: Wir sparen nicht bei Lehrern, wir sparen nicht bei der Polizei, sondern wir streichen im Stellenplan nicht genutztes Beschäftigungsvolumen!

Beim Transformationsprozess Automobilindustrie scheint es eine Symbiose zwischen FDP und Grünen zu geben, dass beide Fraktionen die 900 000 Euro, die in Titelgruppe 61 für den Transformationsprozess vorgesehen sind, derart kritisieren. Ich finde es ziemlich daneben, das als „Schnittchen“ und „Talkrunden“ zu diskreditieren, weil gerade die Zulieferbetriebe unter diesem Transformationsprozess erheblich zu leiden haben. Wir sind ein Autoland. Wir haben 250 000 Arbeitsplätze, die direkt oder mittelbar von der Automobilindustrie abhängig sind. Wir sind das einzige Industrieland, das den Weg geht, die eigene Autoindustrie mit allen daraus erwachsenden Folgen in die Elektromobilität zu transformieren: Arbeitsplatzabbau, weniger Beschäftigungsvolumen gerade für die Zulieferindustrie. - Angesichts dieser Probleme ist es ein wichtiger Punkt, mit den Zulieferern und der Automobilindustrie in den Dialog zu treten und diesen Strategiedialog fortzuführen und haushalterisch zu unterlegen. - Die Kritik an der Stelle kann ich überhaupt nicht nachvollziehen.

Gestatten Sie mir noch einen Satz zu den Ausführungen von Herrn Schulz-Hendel. Es ist auch unredlich, darauf zu verweisen, dass wir in Kapitel 08 02 TGr. 64 - Elektromobilität und Alternative Antriebe - angeblich 1,5 Millionen Euro einsparen, aber geflissentlich verschweigen, dass wir 60 Millionen Euro aus dem Corona-Sondervermögen für die Ladesäulen-Infrastruktur ausfinanziert haben. Ich halte diese Art der politischen Bewertung für weder seriös noch fair.

Die 115 Millionen Euro, die wir jetzt für die Förderung der Radweginfrastruktur zur Verfügung stellen, sind natürlich historisch. So viel hat es nie gegeben, noch nicht einmal zu rot-grünen Zeiten. Diese 115 Millionen Euro sind sicherlich gut angelegtes Geld. Ich habe die Kritik, die Sie an dieser Stelle geübt haben, nicht einmal inhaltlich verstehen können. Was ist daran auszusetzen, wenn wir 115 Millionen Euro für den Radwegebau und für die Radwegeunterhaltung zur Verfügung stellen? Herr Schulz-Hendel, ich habe den Eindruck, Sie mussten das Haar in der Suppe finden.

Das gilt übrigens auch für die Radschnellwege. Für die Projekte, für die Förderanträge vorliegen, und da, wo innovativ gearbeitet wird, wie z. B. bei mir zu Hause in Osnabrück, laufen die Arbeiten. Ich nenne den Radschnellweg von Osnabrück nach Belm. Das wissen Sie auch sehr genau. Insofern kann ich die Kritik an dem Radwegeausbauprogramm überhaupt nicht nachvollziehen.

Ich belasse es bei diesen Sätzen zum Haushalt. Ich meine, es ist unter den Prämissen der Folgen von Corona, der Einhaltung der Schuldenbremse und der Haushaltskonsolidierung, die absolut notwendig ist, um in Zukunft handlungsfähig zu sein, ein gut aufgestellter Einzelplan 08. Vor diesem Hintergrund können wir diesem Haushalt mit Fug und Recht zustimmen.

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD): Meine Herren, ich habe Ihre Wortmeldungen gesehen. Ich weise auf die fortgeschrittene Zeit hin. Damit Sie schon jetzt darüber informiert sind: Gegebenenfalls werde ich die beiden anderen Punkte von der Tagesordnung absetzen. - Heben Sie sich für die Beratungen im Plenum noch etwas auf.

Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU): Herr Staatssekretär Lindner. Ich habe ein paar Anmerkungen und zum Schluss eine Frage.

Zunächst einmal ein Dankeschön an Herrn Dr. Behrend Lindner, der uns die Inhalte dieses Haushalts vorzüglich vorgetragen hat.

Wir haben gehört und stellen auch durch persönliches Erleben fest: Die wirtschaftliche Lage in Niedersachsen ist gut und trotz Corona sehr stabil - dank guter Wirtschafts- und Finanzpolitik.

Herr Bode als ehemaliger Wirtschaftsminister hört angeblich die Glocken läuten, wenn das Ende einer Ministeramtszeit bevorsteht; dies hat er in Bezug auf Wirtschaftsminister Dr. Bernd Althusmann

vorausgesagt. Ich bin der Meinung, dass er einen guten Job macht.

Wir haben einen Arbeitsmarkt, der sich in einem sehr guten Zustand befindet. Es gibt viele freie Stellen. Die Auftragslage ist recht gut. Die Kurzarbeit hat uns natürlich auch geholfen. Kurzarbeit ist aber nicht so weit verbreitet wie vor einigen Jahren.

Der Tourismusbereich verzeichnet rückläufige Zahlen. Wir sind darüber schon unterrichtet worden. Wir haben diese Entwicklung auch durch eigene Wahrnehmung feststellen können. Aber die Hilfen haben diesem Wirtschaftszweig geholfen und werden weiterhin helfen, um diese Branche über die Zeit zu retten.

Die Zukunftsperspektiven für die niedersächsische Wirtschaft sind sehr gut. Darüber freuen wir uns.

Die Kennzahlen Niedersachsens liegen vermutlich über dem Bundesdurchschnitt. Die Anzahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigter in Niedersachsen ist gestiegen.

Der Doppelhaushalt inklusiv Coronahilfen und Sondervermögen ist auf mehr als 2 Milliarden Euro in 2022 und auf 1,9 Milliarden Euro in 2023 gestiegen.

Die Investitionen sind auf hohem Niveau. Die Investitionsausgaben betragen in 2022 399 Millionen Euro und in 2023 384 Milliarden Euro. Das sind beachtliche Zahlen.

Die Einsparauflagen, die in 2022 und 2023 zu erbringen sind, betragen jeweils 17 Millionen Euro; der Staatssekretär hat darauf hingewiesen. Ich habe Schlimmeres erwartet.

Irgendwo müssen die pandemiebedingten Mehrausgaben eingespart werden. Das geschieht beim Wirtschaftsförderfonds mit jeweils 10 Millionen Euro in 2022 und 2023 und beim Landesstraßenbauplafond mit 7 Millionen Euro. Dennoch sind die Beträge höher als in den vergangenen Legislaturperioden.

Die Mittelvolumina für den Bau und Ausbau von Radwegen sind weiterhin auf sehr hohem Niveau. Daran wird sich auch nichts ändern.

Für die kommunalen Straßen sind ungekürzt 75 Millionen Euro veranschlagt plus 75 Millionen Euro für den ÖPNV. Insgesamt stehen also

150 Millionen Euro zur Verfügung. Mit dieser Summe können die Kommunen schon etwas anfangen.

Positiv sehe ich die Personalsituation der Landesstraßenbauverwaltung und dass die 50 Stellen trotz kw-Vermerk für die Dauer von fünf Jahren erhalten bleiben.

Positiv sehe ich auch die zusätzlichen 20 Stellen für die Straßenwärter.

Die DILAU-Mittel sind sehr wichtige Mittel. Es wurde dort zwar minimal gekürzt. Die Mittel sind aber nach wie vor auf einem hohen Niveau und liegen weit über dem Durchschnitt der Ansätze vergangener Legislaturperioden.

Wiederum 90 Millionen Euro sind für die Ausgleichsleistungen beim Ausbildungsverkehr eingeplant.

Ich freue mich über die Einführung des Schüler- und Azubi-Tickets ab dem 1. Januar 2022. In der Tat ist das ein großer Wurf. Nach der Einführung der Freizeittickets kommt jetzt die zweite Stufe. Die dritte Stufe sollte in der kommenden Legislaturperiode folgen, in der wir eine Regelung finden sollten, die für 50 verschiedene Tarifgebiete in ganz Niedersachsen gilt.

Die Häfen haben dank der Fortschreibung des Zuschusses an NPorts in Höhe von 40 Millionen Euro eine gute Zukunft.

Bei der Digitalisierung ist eine sehr starke Erweiterung sowohl bei Breitband und auch bei Mobilfunk festzustellen. Herr Lindner hat die Entwicklung aufgezeigt; ich will sie nicht ein weiteres Mal aufzeigen. Der Masterplan hat sich als eine gute Grundlage herausgestellt.

Die Wirtschaftsförderung im Doppelhaushalt enthält viele Verstetigungen; das freut uns.

Bei der Luft- und Raumfahrtförderung wurde ebenfalls nicht gekürzt. Die FDP hat hierzu im Haushaltsplanentwurf etwas anderes gelesen. Ich finde, diese Branche wird ordentlich unterstützt. Diese Unterstützung ist auch wichtig.

Mittelstandsfonds, Meisterprämie, Gründungsstipendien und Start-up-Zentren werden weitergeführt.

Die Arbeit und Qualifizierung bleibt auf einem angemessenen Niveau.

Meine abschließende Frage an Sie, Herr Dr. Lindner, lautet: Gibt es irgendwo noch Möglichkeiten, um bei Haushaltsstellen, die gegenseitig deckungsfähig sind, z. B. bei den DILAU-Mitteln, gegenzufinanzieren, wenn sich ihre Ansätze als nicht auskömmlich erweisen, um die Arbeiten, die tatsächlich nötig sind, schnell erledigen zu können?

StS Dr. Lindner (MW): Wir teilen viele Einschätzungen. Zu den DILAU-Mitteln. Wir achten natürlich beim Haushaltsvollzug darauf, dass da, wo Deckungsfähigkeiten bestehen, Ausgleiche vorgenommen werden, wo es sachgerecht möglich ist. Insofern werden wir uns darüber auch weiterhin eng austauschen.

Abg. Jörg Bode (FDP): Ich möchte mich zunächst beim Kollegen Henning bedanken und meine Unterstützung zusagen und ihn loben. Das betrifft konkret seine Kritik an Ministerpräsident Stephan Weil, der von der Schuldenbremse abgehen will. Er hat für die SPD hier eben erklärt, dass er die Schuldenbremse sogar konsequent weiter anwenden wolle bzw. dafür Sorge tragen wolle. Mit Blick auf das Jahr 2022 freue ich mich schon jetzt darauf, was in der Hinsicht alles noch passieren kann. Ihr Bemühen hat unsere vollste Unterstützung.

Das bedeutet im Umkehrschluss natürlich auch, dass man, wenn man Haushaltsprämissen vorgibt, kürzen muss, wenn man über die Steuereinnahmen das Wünschenswerte nicht finanziert kriegt. Diese Verfahrensweise habe ich bzw. hat die FDP auch nicht kritisiert. Unterschiedlicher Meinung kann man aber in der Frage sein, wo und wie diese Kürzungen erfolgen.

Ich habe das Beispiel des deutlich aufgestockten Personals in der Ministerialverwaltung genannt, das unverändert bleibt, während bei Lehrerinnen und Polizisten gekürzt wird. In dem Zusammenhang geht es auch um die Frage, wie die duale Berufsausbildung in den berufsbildenden Schulen in der nächsten Zeit vollzogen werden soll. Natürlich kann man die Ansicht vertreten, dass Personalkosten auf Stellen, die nicht besetzt sind, zu 50 % als Einsparauflage verwendet worden sind. Diese Praxis zeigt aber, dass nicht berücksichtigt wird, wie in der Vergangenheit diese Mittel verwendet worden sind. In der Vergangenheit konnten die Schulen über die Mittel, die nicht verausgabt werden konnten, weil Lehrerstellen nicht besetzt werden konnten, andere Maßnahmen zur Sicherung der Unterrichtsversorgung einleiten.

Wenn diese Mittel im Budget nicht mehr zur Verfügung stehen, ist an den berufsbildenden Schulen die Qualität der dualen Berufsausbildung gefährdet. Aus meiner Sicht ist diese Maßnahme, um die Einsparauflage zu erfüllen, ein fataler und falscher Schritt. Vielleicht gelangt die Große Koalition im Laufe der Haushaltsberatungen aber auch noch zu der Einsicht, dass hier anders agiert werden muss.

Ich will das Schüler- und Azubi-Ticket gar nicht kleinreden. Ich finde es gut, dass diese Schritte gegangen worden sind. Es ist immer lobenswert und begrüßenswert, wenn man sich mit den kommunalen Spitzenverbänden in so schwierigen Fragen einigt. Trotzdem möchte ich die genauen Abwicklungen und Finanzströme erfahren - nicht heute, sondern vielleicht als Abschiedsgeschenk von Herrn Eckermann in Form einer kurzen schriftlichen Stellungnahme. Ich meine, dass das für das Verständnis des gesamten Projektes gut wäre.

Das Thema „Automobilindustrie und Dialoge“ ist angesprochen worden. Ja, die Automobilindustrie steht vor einer großen Transformationsherausforderung. Wir erleben hier eigentlich keine Transformation, sondern meines Erachtens einen Strukturbruch, der verursacht ist durch falsche regulative Vorgaben aus Brüssel. Jetzt geht es um die Frage, wie dieser Strukturbruch unbeschadet erfolgen kann. Der Dialog ist nicht schädlich. Aber wenn man jahrelang im Dialog war, muss daraus doch auch irgendwann einmal eine Aktivität erwachsen! Deshalb wäre es aus meiner Sicht sinnvoller, die Maßnahmen, die schon heute ergriffen werden können, um den Verbrennungsmotor sozusagen in die Zukunft zu führen, beispielsweise über die Verwendung alternativer Kraftstoffe, auch wirklich zu ergreifen - als Landesregierung in deren Vorbildfunktion voranzugehen, um den Weg in die Zukunft zu bereiten. Das wäre mit diesen Mitteln durchaus möglich. Leider tun Sie das nicht, wie wir bei der Darstellung der Planungen gehört haben. Aus unserer Sicht ist das eine falsche Schwerpunktsetzung. Aber dazu können wir ja in den Haushaltsberatungen Änderungsanträge stellen.

Da ich gerade das Wort habe, möchte ich auf Folgendes hinweisen. Mir ist aufgefallen, dass ich vorhin einen Punkt vergessen habe: JadeWeserPort. Kapitalzuführung zur Maßnahme. Das kann gern noch nachgeliefert werden. Im Haushalt ist zu lesen: Kapitalzuführung wegen der Baggerkosten und wegen weggebrochener Umsätze. - Mich

interessiert die Aufteilung: Welcher Anteil von den Millionen entfallen auf die Baggerkosten, die wir schon im vergangenen Jahr im Zusammenhang mit dem Haushalt diskutiert haben, und welcher Anteil entfällt auf die weggebrochenen Umsätze? Macht Bremen diesmal mit oder zickt es wieder rum?

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD): Herr Bode, die Antworten auf die Fragen nach dem Schüler- und Azubi-Ticket hatten wir Ihnen schon zugesagt.

Die Antwort auf Ihre Frage zum JadeWeserPort wird auch noch nachgeliefert.

Nun gebe ich noch einmal das Wort an den Herrn Staatssekretär für eine kurze Anmerkung.

StS **Dr. Lindner** (MW): Ich möchte zu dem Thema „Transformationsbegleitung“ noch darauf hinweisen, dass es dabei um weit mehr als nur Netzwerke und Gespräche geht. Wissens- und Technologietransfer steht im Zentrum der Gespräche. Der wird dann auch immer ganz praktisch das Ergebnis von Gesprächen. Im Rahmen von Gesprächen und im Austausch wird es auch um diese ganz konkreten Dinge gehen, die in der Folge als Technikimpulse eine Auswirkung haben sollen und haben werden. Insofern - das sagte ich vorhin bereits - sind die Rückmeldungen auf das, was wir planen, positiv. Deshalb sind wir guter Dinge, dass wir dabei auf das richtige Pferd setzen.

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE): Ich kann dem Kollegen Bode seine Frage vielleicht beantworten: Nachdem es für Herrn Henning in Osnabrück nicht geklappt hat, strebt er jetzt anscheinend eine Karriere als neuer Ministerpräsident an.

Ich bin erstaunt. Mich interessiert, ob die SPD jetzt im harmonischen Einklang mit dem Spardiktat von Minister Hilbers ist und jetzt plötzlich für die Schuldenbremse ist. - Das werden wir nicht heute, aber vielleicht in der Plenumsdebatte erfahren können. - Ich höre das zum ersten Mal in dieser Absolutheit. Vielleicht spricht Herr Henning ja tatsächlich für die gesamte SPD. Wenn das so sein sollte, muss man im Plenum und in den Ausschüssen über ganz vieles nachdenken. - Das nur so am Rande.

Herr Henning, Zuhören ist wahrscheinlich Glückssache. Vielleicht hatten Sie Ihre Rede schon vorher geschrieben und konnten nicht mehr zuhören und auf meine Ausführungen reagieren. Ich habe in gar keiner Weise den Transformationsbeglei-

tungsprozess und die Mittel, die dafür in den Haushalt eingestellt werden, kritisiert, sondern ich habe lediglich nach der Mittelverwaltung gefragt. Ich kann mich nicht erinnern, dass ich hier heute etwas kritisiert habe. Und mein Kurzzeitgedächtnis funktioniert in aller Regel ganz gut, Herr Henning.

Wenn Sie das so ernst meinen und wenn das die Haltung der Sozialdemokraten in diesem Landtag ist, dann tut es mir für die Kommunen tatsächlich leid, weil da dann demnächst die Lichter ausgehen werden.

Ich habe noch eine Anmerkung zum Personal, Herr Staatssekretär. Sie haben selbst eingeräumt, dass mit mehr Personal an den richtigen Stellen unter Umständen auch auf der Bundesebene und im Zusammenspiel mit anderen Ländern mehr Einfluss genommen werden könnte. Ich führe jetzt bewusst ein paar konkrete Vergleiche an und wähle dafür bewusst CDU-geführte Bundesländer, mit denen die Grünen, z. B. in Nordrhein-Westfalen, gar nichts zu tun haben.

Ich möchte es am Beispiel des Radförderprogramms „Stadt und Land“ festmachen: In Nordrhein-Westfalen hat man sich darauf im vergangenen Jahr vorbereitet und das Personal im Ministerium rechtzeitig aufgestockt, um sich gemeinsam mit den Kommunen auf dieses Förderprogramm vorzubereiten, weil es zu eng gestrickt wird.

Als zweites Beispiel für eine CDU-geführte Regierung möchte ich die Regierung in Hessen anführen, diesmal mit Grünen-Beteiligung. Dort hat man dafür extra eine Servicestelle eingerichtet. Ich möchte hier eine Lanze für Herrn Eckermann brechen. Ich bin in Anbetracht der Struktur des Ministeriums und der personellen Aufstellung der Ansicht: Herr Eckermann, Hut ab, was Sie da alles leisten! Das verdient Respekt und Anerkennung. - Ich teile diese Auffassung uneingeschränkt.

Ich wundere mich, dass es in Niedersachsen kein eigenes „Rad-Referat“ gibt. Herr Henning hat bestätigt, dass es historische Summen seien. Ja, Herr Henning, das mögen Summen sein, die noch nie dagewesen sind. Aber über den himmelweiten Unterschied zwischen der Bereitstellung von Summen und der Ausgabe von Summen werden wir an entsprechender Stelle noch reden. Für eine Absichtserklärung, etwas bereitzustellen, muss man sich noch nicht auf die Schulter klopfen. Auf

die Schulter klopfen kann man sich erst dann, wenn das Geld zweckmäßig und zielgerichtet dort angekommen ist, wo es ankommen musste.

Abg. **Dr. Dörte Liebethuth** (SPD): Ich habe keine Frage, sondern möchte Ihnen, Herr Staatssekretär, als Vertreter der gesamten Landesregierung ein Dankeschön für den Haushaltsentwurf in Bezug auf einen Punkt aussprechen, den Sie in Ihrem Beitrag erwähnt hatten. Und zwar spreche ich von der Messkampagne zum Emissionsmonitoring rund um Erdgas- und Erdölförderplätze. Dafür sind im Doppelhaushalt für die kommenden Jahre 1,9 Millionen Euro vorgesehen. Es freut mich sehr, dass die Landesregierung das Konzept aufgegriffen hat, das von Bürgerinitiativen gemeinsam mit Abgeordneten mehrerer Fraktionen erarbeitet worden ist. Ich möchte Sie bitten, diesen Dank speziell an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LBEG weiterzugeben, die mit sehr viel Engagement daran mitgewirkt haben. Das MS und das Gewerbeaufsichtsamt waren auch beteiligt. Aber es wäre wunderbar, wenn Sie meinen Dank speziell an das LBEG weiterleiten könnten. Hintergrund dieser Messkampagne ist unser Landtagsbeschluss vom Dezember 2019, in dem wir die Landesregierung aufgefordert hatten, eine Initiative mit dem Ziel zu ergreifen, die Sicherheit aller bestehenden Erdgas- und Erdölbohrplätze zu erhöhen und für ein repräsentatives Monitoring der dort entstehenden Emissionen zu sorgen. Ich freue mich, dass das in den kommenden Jahren so anlaufen kann.

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD): Das LBEG ist heute zu Tagesordnungspunkt 3 mit zwei Mitarbeitern vertreten. Die Herren haben Ihren Wunsch zur Kenntnis genommen und konnten den Dank hören.

StS **Dr. Lindner** (MW): Herzlichen Dank, Frau Dr. Liebethuth. Die Kollegen werden den Dank mitnehmen. Auch ich werde diesen Dank bei nächster Gelegenheit dem Präsidenten des LBEG ausrichten. Ich meine, wir haben für dieses schwierige Thema eine gute und sachorientierte Herangehensweise gewählt, mit der wir in der Sache weiterkommen werden.

Herr Schulz-Hendel, Sie hatten einiges zum Thema Personal angemerkt. Ich hatte vorhin schon gesagt, dass aus meiner Sicht Effizienz und Effektivität das Maß der Dinge sind. Wir haben in der Hinsicht schon in der Vergangenheit mehr geleistet als andere Länder mit mehr Personal. Bekanntlich hat das aber Grenzen. Inso-

fern sind wir hier einer Meinung, Herr Schulz-Hendel.

Wir haben durch Umorganisationen im Hause dafür gesorgt, dass wir dem Radverkehr mehr Aufmerksamkeit widmen können, und wir haben in einem geringen Umfang auch bei der Landesbehörde und im MW insbesondere da, wo wir zusätzliche Aufgaben bekommen haben, die in der Vergangenheit nicht in unserer Zuständigkeit waren, Personal geringfügig aufgestockt. Das ist aber ein Thema, das ständiger Aufmerksamkeit bedarf, weil sich die Dinge auch ändern.

Einzelberatung

Der **Ausschuss** las sodann den Einzelplan 08 anhand einer Übersicht über die Strukturdaten des Einzelplanes 08 (2021 bis 2025), einer Übersicht über die wesentlichen Landesmittel (2021 bis 2025), einer Übersicht über die wesentlichen Ausgaben des Einzelplans 08 (2021 bis 2025) sowie einer Übersicht über die Mipla 2021 bis 2025, bezogen auf den Aufgabenbereich des MW, nach Mipla-Systematik, die ihm im Vorfeld der Sitzung per E-Mail vom 9. September 2021 übermittelt worden waren. - Wortmeldungen ergaben sich nicht.

Lediglich Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE) kündigte an, dass seine Fraktion nach der Sitzung detaillierte Fragen zum Haushaltsplanentwurf 2022/2023 schriftlich einreichen werde.

Zwischen dem **Ausschuss** und dem **MW** bestand im Übrigen Einvernehmen darüber, dass das Ministerium die Auskünfte, die seitens der Vertreter der Oppositionsfraktionen in der Aussprache erbeten worden waren, in schriftlicher Form nachliefern werde.

Tagesordnungspunkt 2:

Entwurf eines Haushaltsbegleitgesetzes 2022

Gesetzentwurf der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU - [Drs. 18/9885](#)

erste Beratung: 117. Plenarsitzung am 15.09.2021

federführend: AfHuF;

mitberatend: AfRuV, AfluS, KultA, AfWAVuD, AfELuV, AfSGuG

Verfahrensfragen

Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU) nahm Bezug auf die in Artikel 9 beabsichtigte Anfügung eines neuen Absatzes 7 an Absatz 6 des § 7 a des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes. Er erklärte, in Absatz 7 Satz 6 sei geregelt, dass die Finanzhilfe „zur Finanzierung der regionalen Schüler- und Azubi-Tickets“ zu verwenden sei. In Absatz 7 Satz 7 sei geregelt, dass die Finanzhilfe „auch für andere Zwecke zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs verwendet werden“ dürfe. Ihn interessiere, für welche anderen Zwecke als für das Schüler- und Azubi-Ticket zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs die Finanzhilfen verwendet werden dürften.

MR **Eckermann** (MW) beantwortete diese Frage wie folgt:

Ich hatte schon in der Aussprache über den Doppelhaushalt 2022/2023 ausgeführt, dass wir uns über die Inhalte mit den kommunalen Spitzenverbänden verständigt haben. Wir sind in der Situation, dass einige Aufgabenträger schon entsprechende Tickets eingeführt haben - ich verweise auf die Region Hannover und auf den Regionalverband Großraum Braunschweig - und dass diese Tarifmaßnahmen zum Teil im Einzelnen sehr schwer aus den Gesamtsummen herauszurechnen wären. Es wurden Verkehrsverträge abgeschlossen, auf deren Grundlage den Verkehrsunternehmen die Kosten erstattet werden, die ihnen durch ihre Leistungserbringung entstehen. Es musste vermieden werden, dass teilweise sehr aufwändige, gar nicht nachvollziehbare Belege hätten erstellt werden müssen, die die Landeshauptverkehrs-gesellschaft gar nicht auf Richtigkeit hätte überprüfen können. Im Hinblick darauf, dass das Land daran interessiert ist, dass die Aufgabenträger die Mittel für den ÖPNV ausgeben, haben wir uns bereit erklärt, dass auch die Leistun-

gen, die im Rahmen anderer Regularien verabredet worden sind - beispielsweise die Betriebsleistungsfinanzierung - nachgewiesen werden können. Es muss nur die Voraussetzung erfüllt sein, dass diese Mittel, die für andere Zwecke verwendet worden sind, dem ÖPNV dienen. Das ermöglicht es den kommunalen Aufgabenträgern, flexible Lösungen, beispielsweise Anschlussstickets mit Nachbarlandkreisen, zu vereinbaren, damit Auszubildende über das Tarifgebiet des einen Aufgabenträgers hinaus busfahren können, oder andere Dinge.

Abg. **Jörg Bode** (FDP) bemerkte, in die Zuständigkeit des Wirtschaftsausschusses falle Artikel 9, die Änderung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes. Er habe den Einlassungen des MW vernommen, dass die kommunalen Spitzenverbände von der Einführung eines Schüler- und Azubi-Ticket und dessen Finanzierungsmodell begeistert seien. Ihm stelle sich ungeachtet dessen die Frage, ob der Ausschuss trotzdem noch eine Anhörung - beispielsweise der kommunalen Spitzenverbände - zu der geplanten Gesetzesänderung durchführen sollte.

Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU) hielt eine Anhörung von Verbänden angesichts der mehrmaligen und sehr intensiv geführten und ausführlich dokumentierten Ausschussberatungen über die Einführung eines Schüler- und Azubi-Tickets für unnötig. Sämtliche Detailinformationen, meinte der Abgeordnete, seien Ausschussniederschriften sowie schriftlichen Unterrichtungen der Landesregierung zu entnehmen.

Abg. **Frank Henning** (SPD) warf die Frage auf, welchen Sinn eine Anhörung der kommunalen Spitzenverbände mache, nachdem sich das Land mit den kommunalen Spitzenverbänden über die Einführung eines Schüler- und Azubi-Tickets und deren Finanzierung geeinigt habe.

MDgt **Dr. Oppenborn-Reccius** (GBD) führte aus, der GBD werde am Nachmittag ein Gespräch mit dem MW führen, um anschließend die Vorlage zu Artikel 9 des Gesetzentwurfs zu erstellen. Die Vorlage werde in Kürze vorliegen.

Die Anhörung der kommunalen Spitzenverbände sei nach der Niedersächsischen Verfassung zwar erforderlich, sei jedoch schon im Ausschuss für Haushalt und Finanzen erfolgt. Da sich die kommunalen Spitzenverbände bei dieser Gelegenheit schon geäußert hätten, sei eine nochmalige Anhörung im Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Ver-

kehr und Digitalisierung nicht zwingend notwendig, es sei denn, der Gesetzentwurf solle in Artikel 9 maßgeblich geändert werden.

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE) teilte die Ansicht, dass die kommunalen Spitzenverbände nicht noch einmal angehört werden müssen. Viel wichtiger sei, so der Abgeordnete, dass Organisationen wie der DGB, die Freiwilligendienste sowie die IHKN, die ein landesweit geltendes Schüler- und Azubi-Ticket gefordert hätten, angehört worden seien und welche Auffassungen Sie vertreten hätten.

MR **Eckermann** (MW) legte hierzu Folgendes dar:

Die Verhandlungen haben mit den kommunalen Spitzenverbänden stattgefunden. Nichtsdestotrotz hat es durch die Beratungen im Parlament immer wieder Kontakte mit anderen Interessengruppen gegeben. Bei diesen Interessengruppen gibt es Informationsbedarf. Wir befinden uns hierüber miteinander im Austausch, allerdings nicht in einer formalisierten Form. Es wird Sie nicht verwundern: Ebenso wie die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, die ursprünglich weitergehende Forderungen hatte, wünschen sich auch die Interessengruppen natürlich viel mehr als das künftige Angebot. Das Angebot, das eingeführt ist, entspricht dem, was gegenwärtig zu finanzieren ist.

Abg. **Jörg Bode** (FDP) argumentierte, ihm sei bisher nicht klar, ob das seitens der Landesregierung favorisierte Modell für ein Schüler- und Azubi-Ticket in der Praxis funktionieren werde. Aus diesem Grunde habe er bei der Beratung über den Doppelhaushalt auch Details zur Kostenkalkulation erbeten. Das Modell sehe vor, dass das Land jedem Landkreis als Aufgabenträger im ÖPNV einen Betrag zur Verfügung stelle, den dieser für das Schüler- und Azubi-Ticket verausgaben dürfe. Dieser werde allerdings die Kosten, die durch das Schüler- und Azubi-Ticket entstünden, nur zu einem Teil abdecken. Er habe überhaupt kein Gefühl dafür, inwieweit Kosten nicht gedeckt seien und inwieweit deshalb Aufgabenträger möglicherweise davon abgehalten würden, die angekündigte Leistung anzubieten; denn gezwungen seien die Aufgabenträger nicht, das Schüler- und Azubi-Ticket anzubieten. Anstelle einer Anhörung würde ihm, Abg. Bode, auch eine klärende Aussage des MW, vorzugsweise in schriftlicher Form, als Information ausreichen, um die Praxistauglichkeit des Modells einschätzen zu können.

Ausweislich der Stellungnahme, die die kommunalen Spitzenverbände dem Ausschuss für Haushalt und Finanzen übermittelt hätten, beklagten diese sich darüber, dass sie indirekt auch den Anteil des Landes mitbezahlen müssten. Im Grunde genommen würden die zusätzlichen Mittel, die die Kommunen mit der Einführung des Schüler- und Azubi-Tickets erhielten, durch Kürzungen an anderer Stelle ausgeglichen.

Abg. **Dr. Dörte Liebethuth** (SPD) warf ein, dass die kommunalen Spitzenverbände das Schüler- und Azubi-Ticket im Haushaltsausschuss gelobt hätten.

MR **Eckermann** (MW) entgegnete zur Klarstellung Folgendes:

Zu dem Einwurf der Abgeordneten Dr. Liebethuth - ich weiß nicht, ob Sie, Herr Bode, an der Sitzung des Ausschusses für Haushalt und Finanzen teilgenommen haben, als über diesen Punkt beraten wurde -: Die kommunalen Spitzenverbände haben, vor die Klammer gezogen, gesagt, dass diese Änderung eine der wichtigsten Änderungen für den kommunalen Raum in dieser Legislaturperiode sei. Sie haben diese Änderung ausdrücklich begrüßt und dem Haus dafür gedankt.

Herr Bode, vielleicht mindert die folgende Information Ihre Sorgen. Wir haben nicht mit den Präsidien verhandelt und Ergebnisse festgezurrert. Es wurde in einer Arbeitsgruppe mit Vertretern aus der Praxis verhandelt. Dieser Arbeitsgruppe gehörten sowohl Vertreter aus Verkehrsverbänden an, die ein solches Schüler- und Azubi-Ticket schon haben, als auch aus Verkehrsverbänden, die ein solches Ticket gerne anbieten wollen, sowie Vertreter aus dem ostfriesischen Raum, der anders strukturiert ist, etwa Vertreter des Verkehrsverbundes Ems-Jade (VEJ), und Vertreter aus dem Umland von Hamburg, etwa die Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH, die den ÖPNV in Rotenburg, Stade und Cuxhaven betreut. Mit diesen Vertretern ist dieser Vorschlag entwickelt worden, und danach ist er den Präsidien vorgelegt worden. Ich kann Ihnen berichten, dass alle genannten Unternehmen mir gespiegelt haben, dass sie an einem Angebot arbeiteten und es rechtzeitig zum nächsten Schuljahr, also nach den Sommerferien 2022, einführen wollten. Das gilt für den Raum um Bremen. Auch die VEJ ist auf dem Weg. Auch im Bereich des HVV werden entsprechende Gespräche geführt.

Die Einführung von Mobilitätsangeboten für Schüler und Auszubildende wird sicherlich auch deshalb überall vorbereitet, weil sie ein zentrales Thema bei den Kommunalwahlen waren und für die Beteiligten auf örtlicher Ebene von hoher Bedeutung sind.

Vor dem Hintergrund dieser vielen Aktivitäten kann ich Ihre Sorge, dass entsprechende Mobilitätsangebote auf kommunaler Ebene nicht eingeführt würden, guten Gewissens nehmen. Meines Erachtens wird dieses Thema viel Bewegung erfahren.

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD) bemerkte, da Herr Grupe und sie im Landkreis Holz Minden wohnen, wo das Schülerticket 130 Euro koste, würden sie schon darauf achten, dass das Angebot des Schüler- und Azubi-Tickets angenommen und auf kommunaler Ebene umgesetzt werde.

Abschließend bat die Vorsitzende den GBD, ihr ein Zeichen zu geben, wenn die Vorlage erstellt sei, damit sie den Entwurf des Haushaltsbegleitgesetzes 2022 dann zur abschließenden Beratung auf die Tagesordnung setzen könne.

Tagesordnungspunkt 3:

Zum Schutz des Wattenmeeres: Keine Erdgasförderung in Niedersachsens Küstengewässern

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU - [Drs. 18/9595](#)

erste Beratung: 114. Plenarsitzung am 07.07.2021

federführend: AfWAVuD;

mitberatend: AfUEBuK, UAHuSch

Der Unterausschuss Häfen und Schifffahrt hat seine Mitberatung in seiner 30. Sitzung am 21. September 2021 abgeschlossen und dem federführenden Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung mit den Stimmen der Fraktionen der SPD, der CDU und der Grünen bei Stimmenthaltung der Fraktion der FDP die Annahme des Antrags in unveränderter Fassung empfohlen.

Verfahrensfragen

Vors. Abg. **Sabine Tippelt** (SPD) empfahl, die Beratungen heute abzuschließen, damit das Oktober-Plenum erreicht werden könne.

Beratung

Abg. **Karl-Heinz Bley** (CDU) empfahl, dem Votum des Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“ zu folgen und vorbehaltlich der Zustimmung des mitberatenden Ausschusses für Umwelt, Energie und Klimaschutz dem Plenum des Landtags die Annahme des Antrags in unveränderter Fassung vorzuschlagen.

Abg. **Jörg Bode** (FDP) führte aus, er habe mit großem Interesse die Stellungnahme der Vertreter des Landesamts für Bergbau, Energie und Geologie gelesen, die diese in der 30. Sitzung des Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“ abgegeben hätten. Er erkenne in deren Äußerungen eine geänderte Sichtweise in Bezug auf den Genehmigungsprozess in diesem Antragsverfahren im Vergleich zu dem Genehmigungsprozess bei Anträgen, die nach Bergrecht behandelt würden. So hätten die Vertreter des LBEG erklärt, dass sie den heute zur Beschlussfassung anstehenden Entschließungsantrag in dem Verfahren

zur Genehmigung von Erdgasförderung in der Nordsee als entscheidungsrelevant betrachteten. Er, Abg. Bode, begrüße diese Sichtweise, die weg von einem reinen Verwaltungsverfahren, in dem alle Verfahrensbeteiligten die Möglichkeit der Äußerung hätten und in dem am Ende nach Abwägung aller vorgebrachten Belange allein die Verwaltung eine Entscheidung treffe, und hin zu einem „gesetzlichen bzw. halbgesetzlichen Zwischenschritt“ unter Beteiligung des Parlaments führe, wie etwa im Falle der Planfeststellungsverfahren auf Bundesebene zu Schienenbauvorhaben.

Wenn aber künftig das Parlament in solchen Genehmigungsfragen quasi „abschließend bzw. halb abschließend“ mitentscheiden können sollte, müsse es auch die Gelegenheit haben, sich gründlich und umfassend mit solchen Vorhaben zu befassen. Aus seiner Sicht, so der Abgeordnete, bedinge dies, dass das Parlament sowohl den Vorhabenträger als auch die anderen Verfahrensbeteiligten schriftlich oder mündlich anhören müsse, um in Kenntnis sämtlicher entscheidungsrelevanten Informationen einen Beschluss fassen zu können, den die Landesregierung und nachgeordnete Behörden dann bei ihrem weiteren Vorgehen der Landesregierung zu berücksichtigen hätten.

Abg. **Dr. Dörte Liebeth** (SPD) wandte ein, die Überlegungen der Koalitionsfraktionen zielten dahin, dass der Niedersächsische Landtag möglichst zeitnah einen von einem breiten Konsens getragenen Beschluss fassen sollte, um noch Einfluss auf das Genehmigungsverfahren nehmen zu können.

Die Überlegungen, die der Abg. Bode anstelle, sowie die daraus erwachsenden Verfahrensvorschläge sollten im Hinblick auf künftige vergleichbare Situationen weiter diskutiert werden, meinte die Abgeordnete. In dieser Angelegenheit aber verfolgten die Koalitionsfraktion das Ziel, dem Willen des Landtags möglichst zeitnah Ausdruck zu verleihen.

Abg. **Jörg Bode** (FDP) bedauerte, dass in dieser Angelegenheit eine gründliche und umfassende Beratung dem Ziel geopfert werde, möglichst schnell politischen Einfluss auf das Verfahren nehmen zu können. Unterlagen, in denen ein parlamentarischer Abwägungsprozess dokumentiert sei, könnten nach seinem Verständnis noch nicht vorliegen, weil ein solcher Abwägungsprozess gar nicht erfolgt sei und die Fraktionen in den Bera-

tungen ihre Ansichten nur in Unkenntnis der Positionen, die die anderen Verfahrensbeteiligten einnehmen, hätten vortragen können.

Die Vertreter des Landesamts für Bergbau, Energie und Geologie hätten zweifellos eine gute Präsentation vorgelegt, räumte der Abgeordnete ein. Eine profunde Abwägung in einem Planungsverfahren aber bedinge nach seinem Dafürhalten die Kenntnis darüber, welche Position jeder einzelne Verfahrensbeteiligte vertrete. Er würde es begrüßen, wenn diesem Aspekt bei künftigen Verfahren mehr Bedeutung beigemessen würde, weil dies das Mandat von Parlamentariern in solchen Verfahren in besonderem Maße stärken würde.

Da die Koalitionsfraktion in diesem Falle aber davon absehen wollten, werde er dem Beispiel des Mitglieds seiner Fraktion im Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“ folgen und sich in der Abstimmung ebenfalls der Stimme enthalten.

Abschließend richtete der Abgeordnete an die Vertreter des LBEG folgende Fragen, die sich ihm nach der Lektüre der Niederschrift über die Mitberatung im Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“ gestellt hatten:

Erstens. Ich habe dem Protokoll des Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“ und der Präsentation entnommen, dass sich alle Bauwerke dieses Explorationsvorhabens auf niederländischer Seite befinden. Es gibt auf der niederländischen Seite Bauvorhaben, die singulär von den Niederlanden genehmigt werden könnten, unabhängig davon, ob die niedersächsische bzw. deutsche Seite zustimmt. Habe ich Sie richtig verstanden, dass Niedersachsen bzw. Deutschland keinerlei Genehmigungserfordernisse oder Ablehnungsmöglichkeiten hätte, wenn sich die Niederländer darauf beschränken würden, nur den Teil des Projekts umzusetzen, der sich auf niederländischem Gebiet befindet?

Zweitens. Es soll eine Horizontalbohrung in Richtung Niederachsen abgeteuft werden. Ausweislich des Antrags ist der Schutz der einzigartigen Naturschutzlandschaft als überwiegend einzuschätzen. Mich interessiert, ob das LBEG dazu etwas sagen kann. Außerdem möchte ich wissen, welche konkreten Risiken durch die Horizontalbohrung im Wattenmeerbereich entstehen. Daran schließt sich meine Frage an: Ist diese Horizontalbohrung auf niedersächsischer Seite mit einem Kontakt zu wasserführenden Schichten verbunden?

Ltd. BergD **Söntgerath** (LBEG) legte in Beantwortung dieser Fragen Folgendes dar:

Wenn ein Vorhaben ausschließlich auf der niederländischen Seite stattfindet, obliegt die Entscheidung den Niederlanden. Es handelt sich aber um eine grenzüberschreitende Beteiligung innerhalb des Verfahrens, sodass von deutscher bzw. von niedersächsischer Seite Stellungnahmen abgegeben wurden.

In diesen Stellungnahmen wurde dargelegt, wo Gefährdungen für die Schutzgebiete auf deutscher Seite gesehen werden. Das heißt, es wurden Luftemissionen und die Auswirkungen, die auch durch seismische Ereignisse usw. auftreten können, und insbesondere die Überlappung der potenziellen erdgasführenden Schichten auf der Erdgasfläche mit den jeweiligen Schutzgebieten angesprochen. Das waren Themen, zu denen die Naturschutzbehörden Stellungnahmen in Richtung der niederländischen zuständigen Behörde, dem dortigen Ministerium für Wirtschaft und Klima, abgegeben haben.

Hinsichtlich der Horizontalbohrungen, die in den deutschen Sektor hineinreichen sollen, haben wir derzeit noch keine konkreten Pläne, weil dieses Verfahren noch ganz am Anfang steht. Wir befinden uns dazu noch im Scoping-Verfahren. Das heißt, wir holen im Moment noch Informationen ein, welcher Untersuchungsumfang für die Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. für den Umweltverträglichkeitsbericht zusammengestellt werden muss. Wir sind im Augenblick hierzu im Abstimmungsprozess mit den betroffenen Behörden und Trägern öffentlicher Belange. Erst wenn diese Unterlagen vorliegen, kann der Unternehmer in eine konkrete Planung einsteigen. Dann, wenn solche Unterlagen vorgelegt werden, wird der geplante Bohrfeld genannt werden.

Von daher kann man zum Risiko des Anbohrens Grundwasser führender Schichten noch nichts Konkretes sagen. Ich würde generell nicht davon ausgehen, dass auf deutscher Seite Grundwasser führende Schichten oder Schichten, die zu einer direkten Gefährdung führen, angesprochen sind. Das wesentliche Thema bleibt der Meeresschutz. Der Bereich des Meeres wird nur im Bereich der niederländischen Seite betroffen sein.

Abg. **Jörg Bode** (FDP) legte dar, dem Unterausschuss sei erklärt worden, dass das MW dann, wenn der Landtag den vorliegenden Entschließungsantrag in einer unveränderten Fassung

verabschieden sollte, das LBEG durch Erlass auf-fordern werde, im Sinne des Entschließungsan-trags zu entscheiden.

Er gehe davon aus, dass das LBEG und das MW in Zukunft bereit seien, sich auch zu anderen Ver-fahren im Sinne von Landtagsbeschlüssen zu verhalten, und diese Bereitschaft nicht nur für das Erdgasförderprojekt vor der Insel Borkum gelte.

MR **Bobzien** (MW) erklärte, das LBEG treffe Ein-zelfallentscheidungen. Alle Fälle, die in Zukunft zu bescheiden seien, müssten neu geprüft und im Rahmen einer Einzelfallentscheidung beschieden werden.

Abg. **Stefan Wirtz** (fraktionslos) fragte, ob das LBEG Hinweise dafür habe, dass die niederländi-schen Akteure entschlossen seien, eine Förder-anlage auf niederländischem Gebiet zur Förde-rung von Erdgas auf niederländischem Gebiet auch dann einzurichten, wenn Niedersachsen der Förderung von Erdgas auf deutschem Gebiet ei-ne Absage erteilen sollte.

Außerdem wollte der Abgeordnete wissen, ob das mit der Erschließung des Erdgasfeldes beauftrag-te niederländische Unternehmen zwingend auf deutscher Seite bohren müsse, um das Erdgas, das auf deutschem Staatsgebiet liege, zu fördern, und ob der Niedersächsische Landtag und deut-sche Behörden den Fortgang des Projektes über-haupt durch Parlamentsbeschlüsse oder Be-scheide beeinflussen könnten.

Ltd. BergD **Söntgerath** (LBEG) antwortete hierzu Folgendes:

Von den Verwaltungsverfahren, die wir derzeit durchführen, ist das Entscheidende das Verfah-ren, das in der Mitberatung des Unterausschus-ses Häfen und Schifffahrt angesprochen worden ist. In diesem Verfahren wird über die Berechti-gung entschieden, Erdgas auf niedersächsischer Seite zu fördern. Wenn die Bewilligung erteilt wird, ist die Förderung möglich. Wenn die Bewilli-gung nicht erteilt wird, ist die Förderung aus rechtlicher Sicht nicht möglich. Das heißt, dass dann das Erdgas auf der deutschen Seite nicht gefördert werden dürfte.

Das bedeutet für das prospektierte Feld, dass ein großer Teil des GIP von 4,5 Milliarden m³ auf deutscher Seite nicht gefördert werden kann.

Welche Auswirkungen das für das niederländi-sche Projekt insgesamt hat, können wir nicht be-

urteilen. In Anbetracht der ursprünglichen Pla-nung, die vorsah, das gesamte grenzübergreifen-de Feld auszufördern, wäre das ein deutlicher Einschnitt. Letztendlich hängt es von der wirt-schaftlichen Einschätzung des Unternehmens ab, wie damit umgegangen wird.

Beschluss

Der **Ausschuss** empfahl dem Landtag unter Be-rücksichtigung des Votums des mitberatenden Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“ und vorbehaltlich der Zustimmung des mitberatenden Ausschusses für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz, den Antrag unverändert anzuneh-men.

Zustimmung: SPD, CDU, GRÜNE

Ablehnung: -

Enthaltung: FDP

Tagesordnungspunkt 4:

Zertifizierte Tourismuskommunen finanziell unterstützen

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen -
[Drs. 18/9880](#)

*erste Beratung: 117. Plenarsitzung am
15.09.2021*

federführend: AfWAVuD;

*mitberatend gem. § 27 Abs. 4 Satz 1 i. V. m. § 39
Abs. 3 Satz 1 GO LT: AfHuF*

Verfahrensfragen

Der **Ausschuss** verständigte sich, eine Unterrichtung durch die Landesregierung in schriftlicher Form entgegenzunehmen und danach die Beratungen fortzusetzen.
