

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

über die 116. - öffentliche - Sitzung

des Ausschusses für Haushalt und Finanzen

am 24. September 2025

Hannover, Landtagsgebäude

Tagesordnung:

Seite:

1. **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Haushaltsgesetzes 2025 (Nachtragshaushaltsgesetz 2025) und der Niedersächsischen Landeshaushaltsordnung**

Gesetzentwurf der Landesregierung - [Drs. 19/7915](#) neu

2. a) **Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung des Haushaltsplans für das Haushaltsjahr 2026 (Haushaltsgesetz 2026 - HG 2026)**

Gesetzentwurf der Landesregierung - [Drs. 19/7910](#) neu

- b) **Mittelfristige Planung des Landes Niedersachsen 2025 bis 2029**

Unterrichtung - [Drs. 19/8151](#)

Beratung des Entwurfs des Haushaltsplans für das Haushaltsjahr 2026

Einzelplan 08 - Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen

dazu: Vorlage 235

Vorstellung durch den Minister für Wirtschaft, Verkehr und Bauen 4

Allgemeine Aussprache..... 14

Einzelberatung..... 27

3. **Vorlagen**

Vorlage 245 (MF) Vierteljahresbericht über die Haushalts- und Kassenlage - 1. bis 2.

Haushaltsvierteljahr 2025 -..... 36

Anwesend:

Ausschussmitglieder:

1. Abg. Dr. h. c. Björn Thümler (CDU), Vorsitzender
2. Abg. Christoph Bratmann (i. V. d. Abg. Philipp Raulfs) (SPD)
3. Abg. Markus Brinkmann (SPD)
4. Abg. Dr. Dörte Liebetruth (SPD)
5. Abg. Björn Meyer (SPD)
6. Abg. Doris Schröder-Köpf (i. V. d. Abg. Jan-Philipp Beck) (SPD)
7. Abg. Claus Seebeck (CDU)
8. Abg. Ulf Thiele (CDU)
9. Abg. Dr. Andreas Hoffmann (GRÜNE)
10. Abg. Pippa Schneider (GRÜNE)
11. Abg. Jürgen Pastewsky (i. V. d. Abg. Peer Lilienthal) (AfD)

Von der Landesregierung:

Minister Tonne (MW).

Von der Landtagsverwaltung:

Regierungsrätin Armbrecht.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Schröder (TOP 1 und 2),
Regierungsrat Dr. Schmidt-Brücken (TOP 3), Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 14:20 Uhr bis 16:55 Uhr.

Außerhalb der Tagesordnung:

Parlamentarische Informationsreise nach Brüssel

Der **Ausschuss** beschließt, vom 13. bis 16. April 2026 eine parlamentarische Informationsreise nach Brüssel durchzuführen.

Tagesordnungspunkte 1 und 2:

1. Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Haushaltsgesetzes 2025 (Nachtragshaushaltsgesetz 2025) und der Niedersächsischen Landeshaushaltsordnung

Gesetzentwurf der Landesregierung - [Drs. 19/7915](#) neu

erste Beratung: 70. Plenarsitzung am 10.09.2025

federführend: AfHuF

mitberatend: AfRuV, AfluS, AfWVBuD

vorbereitende Beratung gem. § 12 Abs. 3 GO LT: UAHuSch

2. a) Entwurf eines Gesetzes über die Feststellung des Haushaltsplans für das Haushaltsjahr 2026 (Haushaltsgesetz 2026 - HG 2026)

Gesetzentwurf der Landesregierung - [Drs. 19/7910](#) neu

b) Mittelfristige Planung des Landes Niedersachsen 2025 bis 2029

Unterrichtung - [Drs. 19/8151](#)

Zu a) erste Beratung: 70. Plenarsitzung am 10.09.2025

federführend: AfHuF

mitberatend: ständige Ausschüsse

Zu b) gemäß § 62 Abs. 1 GO LT überwiesen am 27.08.2025

federführend: AfHuF

mitberatend: ständige Ausschüsse und Unterausschüsse

Beratung des Entwurfs des Haushaltsplans für das Haushaltsjahr 2026

Einzelplan 08 - Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen

dazu: **Vorlage 235**

Parlamentarische Beratung des Haushaltsplanentwurfs 2026 und der Mittelfristigen Planung 2025 - 2029 im Ausschuss für Haushalt und Finanzen

Schreiben des MW vom 26.08.2025

Az.: 11-0 40 21 1 2026

Vorstellung durch den Minister für Wirtschaft, Verkehr und Bauen

Minister **Tonne** (MW): Herr Vorsitzender! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Herzlichen Dank für die Möglichkeit, heute bei Ihnen den Einzelplan 08 vorstellen zu können. In diesem Jahr haben

wir die Besonderheit, dass ich Ihnen quasi zeitgleich sowohl den Regierungsentwurf für den Haushaltsplan 2026 als auch den Regierungsentwurf für den Nachtragshaushaltsplan 2025 vorstellen kann.

Gestatten Sie mir vorweg ein paar Anmerkungen zur grundsätzlichen Situation in Deutschland und Niedersachsen, weil das meines Erachtens als Ausgangslage wichtig ist für die Ableitungen, die wir in Einzelplan 08 gezogen haben. Deutschland und Niedersachsen stehen weiterhin vor großen Herausforderungen. Die wirtschaftliche Situation ist nach wie vor geprägt durch die Folgen des russischen Angriffskrieges, eine geschwächte Exportnachfrage, die Belastungen durch die US-amerikanische Zollpolitik mit all den Ungewissheiten, die sie mit sich bringt, sowie durch weitere geopolitische Spannungen; beispielhaft will ich an dieser Stelle die Exportstrategie, die China fährt, anführen, denn auch sie beeinträchtigt ganz unmittelbar unsere Situation.

Diese Entwicklungen führen dazu, dass sich die dringend benötigte gesamtwirtschaftliche Erholung weiterhin verzögert. Im ersten Halbjahr dieses Jahres hatten wir nach den Zahlen, die heute bekanntgegeben worden sind, deutschlandweit keine Steigerung der Wirtschaftsleistung; es ist gerade die Zahl 0,0 % herausgegeben worden. Renommierete Wirtschaftsinstitute rechnen erst im nächsten Jahr mit einer spürbaren Erholung.

Niedersachsens Wirtschaftsleistung erlebte im ersten Halbjahr 2025 eine leichte Erholung. Nach den Angaben des Landesamtes für Statistik Niedersachsen wuchs das Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Niedersachsen gegenüber dem Vorjahr preisbereinigt um 1,0 %. Nominal entspricht das einer Steigerung um 3,8 %.

Vor dem Hintergrund einer in der gesamten Bundesrepublik schwierigen wirtschaftlichen Entwicklung und der immer noch spürbaren Auswirkungen des Krieges in der Ukraine gaben das Verarbeitende Gewerbe und das Bauhauptgewerbe die Impulse für die Entwicklung in der ersten Jahreshälfte 2025. So stieg der Umsatz im Verarbeitenden Gewerbe in Niedersachsen im ersten Halbjahr 2025 um 5,8 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Im Bauhauptgewerbe lag der Anstieg im gleichen Zeitraum bei 8,5 %. Im Bereich des Einzelhandels konnten ebenfalls reale Umsatzsteigerungen verzeichnet werden, wenn auch mit 1,8 % deutlich geringere als in den anderen Bereichen. Im Gastgewerbe und auch im Großhandel wurden mit minus 3,4 % und minus 0,6 %) dagegen reale Umsatzrückgänge verzeichnet, die jedoch durch das Plus in den produzierenden Bereichen in Niedersachsen kompensiert werden konnten.

Für unser exportorientiertes Land ist die weltweite Nachfrage nach Investitionsgütern von entscheidender Bedeutung. Gleichwohl wird die aktuelle Wirtschaftslage nach wie vor durch Zurückhaltung und Vorsicht geprägt.

Die konjunkturelle Lage macht sich inzwischen auch negativ auf dem Arbeitsmarkt bemerkbar. Die Arbeitslosenquote in Niedersachsen liegt aktuell bei 6,2 %. Im Vorjahr lag sie noch bei 6 %. Die Wirtschaftslage führt momentan insbesondere beim produzierenden Gewerbe zu Stellenabbau.

Die Inflationsrate in Niedersachsen lag im Juli bei 1,9 %. Wenn wir uns den von der EZB angestrebten mittelfristigen Zielwert von 2 % ansehen, steht Niedersachsen gut da.

Allein dieser Ausschnitt, der nicht den Anspruch hat, vollständig oder vollumfänglich zu sein, zeigt eindrucksvoll, vor welchen immensen Herausforderungen wir aktuell stehen - ob als Industrie, als Handwerksbetrieb, als Bürgerinnen und Bürger oder als Staat.

Als Konsequenz - auch aus diesen Zahlen - haben wir als Landesregierung ein Zukunftspaket geschnürt. Wir setzen mit dem Haushaltsplanentwurf 2026, mit dem Nachtrag 2025 und mit dem niedersächsischen Anteil an dem 500-Mrd.-Euro-Sondervermögen des Bundes die notwendigen Impulse, um unser Land voranzubringen.

Mit den aktuellen Haushaltsplanentwürfen für das Haushaltsjahr 2026 und für den Nachtrag 2025 stelle ich Ihnen heute ein abgestimmtes Konzept zur Stärkung unseres Standortes vor. Die Entwürfe der Landesregierung legen verlässliche Rahmenbedingungen für die niedersächsische Wirtschaft fest. Wir hören es immer wieder: Planungssicherheit und Verlässlichkeit müssen gewährleistet werden.

Im Einzelplan 08 des Haushaltsplanentwurfs 2026 sind Ausgaben in Höhe von insgesamt 3,58 Mrd. Euro veranschlagt. Diese Summe beinhaltet 1,655 Mrd. Euro für Ausgaben aus zweckgebundenen Einnahmen, also beispielsweise EFRE oder Regionalisierungsmittel. 0,845 Mrd. Euro stehen für Mischfinanzierungen zur Verfügung. Dahinter verbergen sich die GRW-Mittel, das Deutschlandticket und Mittel für die IPCEI-Projekte. 1,078 Mrd. Euro sind reine Landesmittel; daraus speisen sich der Wirtschaftsförderfonds, Gelder für die Straßenbauverwaltung und für das NGVFG.

Dazu kommen weitere 662 Mio. Euro, die meinem Geschäftsbereich mit dem Nachtragshaushalt 2025 zur Verfügung gestellt werden sollen.

Wir können also mit dem Haushalt 2026 und dem Nachtragshaushalt 2025 viele neue und starke Zeichen und Impulse setzen. Im Einzelnen bedeutet das Folgendes:

Ich beginne mit den Investitionen in die Infrastruktur in Niedersachsen. Wie wir alle wissen, stehen ÖPNV und SPNV vor großen finanziellen Herausforderungen, nicht nur in Niedersachsen, sondern bundesweit. Mobilität ist *die* zentrale Frage der Daseinsvorsorge und extrem wichtig für die Zukunftsfähigkeit unseres Landes. Für die Förderung sowohl von Investitionen als auch von Fahrzeugbeschaffungen im ÖPNV und im Schienengüterverkehr stellt die Landesregierung mit dem Haushaltsplanentwurf 2026 wieder 75 Mio. Euro an reinen Landesmitteln in Kapitel 0803 bereit.

Aber um den Nahverkehr in Niedersachsen langfristig zu sichern, sind in den kommenden Jahren weitere erhebliche Investitionen in Fahrzeuge notwendig. Dafür gehen wir einen bedeutenden Schritt. Für die Erneuerung des Fahrzeugbestandes ist im Entwurf des Haushaltsgesetzes 2026 eine Ermächtigung für eine Kapitaldienstgarantie in Höhe von 500 Mio. Euro zugunsten der LNVG enthalten. Durch diese Kapitaldienstgarantie soll die Finanzierung von 40 elektrischen Fahrzeugen für das Weser-Leine-Netz sichergestellt werden. Veraltete Dieselszüge werden ersetzt.

Weitere 200 Mio. Euro werden der LNVG mit dem Nachtrag 2025 für Fahrzeugbeschaffungen bereitgestellt. Diese Haushaltsmittel sichern die Fahrzeugbeschaffung für die Verlängerung des Expresskreuzes Bremen-Niedersachsen über Hannover hinaus bis Braunschweig.

Aus dem Länderanteil des Sondervermögens des Bundes für Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIK) reserviert die Landesregierung zusätzlich weitere 300 Mio. Euro für Investitionen in den SPNV und den ÖPNV.

Mit diesen drei Bausteinen kehren wir insgesamt zusätzlich 1 Mrd. Euro für den ÖPNV/SPNV aus. Das ist ein klares Ja des Landes für einen starken ÖPNV und auch für einen starken SPNV in Niedersachsen.

Ich will in diesem Kontext auch ein paar Sätze zum Deutschlandticket sagen. Wir sind aktuell im dritten Jahr des Deutschlandtickets. Bundesweit fahren rund 13,5 Millionen Kundinnen und Kunden für aktuell 58 Euro im Monat mit Bus und Bahn. Das Deutschlandticket hat das Mobilitätsverhalten verändert, wie die Zahlen zeigen, es stärkt den Klimaschutz und es entlastet Millionen Berufspendlerinnen und Berufspendler. Das Deutschlandticket ist ein Erfolgsmodell, das wir fortsetzen wollen.

Ich bin daher erleichtert, dass die Verkehrsministerkonferenz letzten Donnerstag das Deutschlandticket zukunftsfest gemacht hat. Dass der Bund dazu bewegt werden konnte, bis 2030 jährlich 1,5 Mrd. Euro zum D-Ticket beizusteuern, ist ein großer und gemeinsamer Verhandlungserfolg der Länder, weil wir so aus der Jährlichkeit herauskommen. Mit dieser Entscheidung haben die Länder, die Aufgabenträger, die Verkehrsunternehmen und nicht zuletzt die Kundinnen und Kunden endlich Planungssicherheit, auch wenn der Bund die Zusagen noch im Regionalisierungsgesetz verankern muss.

Ein Wermutstropfen bleibt: der Preis von 63 Euro. Lassen Sie mich hier ganz deutlich Folgendes sagen: Niedersachsen wäre bereit gewesen, gemeinsam mit den anderen Ländern und dem Bund den Zuschuss wie bisher zu dynamisieren, um nicht alles auf den Preis legen zu müssen. Dann hätte die Preisanhebung geringer ausfallen können. Das war nicht durchsetzbar. Aber am Ende des Tages war die Zukunftsfähigkeit des Tickets für uns entscheidend und damit auch die Sicherheit, dass es weitergeht. Für das Jahr 2026 stellt das Land erneut 120 Mio. Euro für das Deutschlandticket bereit.

Meine Damen und Herren, das Land unterstützt seit 2022 die kommunalen Aufgabenträger mit Finanzhilfen, um Schüler- und Azubitickets für 30 Euro monatlich einzuführen. 31 von 39 Aufgabenträgern haben ein entsprechendes Angebot bereits umgesetzt. Im Haushalt stehen dafür gut 21 Mio. Euro bereit.

Ich wiederhole mich: Ein starker ÖPNV ist auch ein Standortfaktor, übrigens auch gerade für die duale Ausbildung. Deshalb prüft mein Haus derzeit die Einführung eines landesweiten Azubi- und Freiwilligendienstleistenden-Tickets. Angedacht ist ein um 20 % vergünstigtes Ticket auf Basis des Deutschlandtickets. Beteiligen sich die Arbeitgeber über ein Jobticket mit mindestens 25 %, sinkt der Preis für Auszubildende erneut. Das Modell ist nichts, was man sich neu ausgedacht hat und neu erfinden musste, sondern es ist sehr intensiv mit den Kammern und Verbänden abgestimmt und findet breite Unterstützung. Mit der Umsetzung könnte im Jahr 2026 begonnen werden.

Ein weiteres Vorhaben im Bereich ÖPNV/SPNV, das mir wichtig ist, ist das Bus-Schiene-Grundnetz. Die Landesregierung verfolgt das Ziel, alle Regionen Niedersachsens bedarfsgerecht an den öffentlichen Nahverkehr und an überregional bedeutsame Bahnknoten anzubinden. Bereits im

Jahr 2016 wurde mit der Förderung landesbedeutsamer Buslinien ein erster wichtiger Schritt gemacht. Ich bin froh darüber, dass die Förderung so gut angenommen wird. Allein dieses Jahr konnten wir fast ein Drittel Zuwachs bei den Landesbuslinien verzeichnen. Die nächste Linie wird bereits am 13. Oktober 2025 in Betrieb gehen und zwischen Herzberg und Braunlage eine wichtige touristische Region mit einem hochwertigen ÖPNV-Angebot erschließen. Die Gesamtzahl steigt dann auf 18 Linien, das sind dann immerhin mehr als die Hälfte der 2015 in einem Gutachten identifizierten potenziellen 35 Linien.

Unser Ziel bleibt ein flächendeckendes Bus-Schiene-Grundnetz. Dafür übernimmt das Land bei der Planung und Umsetzung mehr Verantwortung. Wir sind gemeinsam mit der LNVG dabei, das Gutachten aus 2015 zu aktualisieren und mit dem neuen Reaktivierungsprogramm zu verknüpfen. Die Ergebnisse werden wir den Aufgabenträgern im Anschluss vorstellen.

In einem zweiten Schritt wollen wir die Bestandslinien ins Bus-Schiene-Grundnetz überführen und bislang nicht umgesetzte und neu identifizierte Linien umsetzen. Das Ganze erfolgt sukzessive und immer in Abstimmung mit den Aufgabenträgern vor Ort. Im Ergebnis soll ein Niedersachsennetz entstehen, dass die Qualität des ÖPNV landesweit verbessert. Es soll Lücken im SPNV-Netz schließen und vorhandene Nahverkehrsangebote sinnvoll ergänzen.

Lassen Sie mich von der Schiene zur Straße kommen. Niedersachsen verfügt über ca. 8 200 km Landesstraßen mit fast 2 100 Brücken und mit 4 800 km Radwegen. Und nicht zu vergessen: der dazugehörige Betriebsdienst. Es ist kein Geheimnis, dass auch dafür Haushaltsmittel benötigt werden. Im Landesstraßenbauplafond sind insgesamt 114,296 Mio. Euro veranschlagt. Hier geht es insbesondere um den Substanzerhalt der Straßen, Brücken und Radwege, um die Straßenausstattung, um Um- und Ausbau, um den Neubau von Radwegen und um Zuschüsse für kommunale Entlastungsstraßen. Im Übrigen sind diese 114,296 Mio. Euro in der MiPla durchgeschrieben - ein wichtiges Zeichen für Verlässlichkeit.

Zusätzlich zu dieser Summe wollen wir weitere 500 Mio. Euro aus dem Sondervermögen des Bundes für Straßen, Brücken und Radwege bereitstellen. Von diesen zusätzlichen 500 Mio. Euro werden wir innerhalb der nächsten ca. zehn Jahre zusätzliche Brückenbauwerke ersetzen und die Sanierung von Landesstraßen und straßenbegleitenden Radwegen vorantreiben. Es können damit Lichtsignalanlagen modernisiert, Stützwände und Hangsicherungen saniert und Fahrzeugrückhaltesysteme vor Bäumen nachgerüstet werden.

Wir haben auch die Straßenmeistereien im Blick. Wir werden den Fahrzeug- und Gerätebestand der Landesstraßenmeistereien modernisieren. Wir alle wissen, der Betrieb und die nachhaltige Erhaltung der Straßeninfrastruktur setzen eine effiziente betriebliche Infrastruktur voraus, die dem Stand der Technik entsprechen muss. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) hat dafür bereits den Masterplan Meistereien erarbeitet.

In diesem Zusammenhang freue ich mich, dass es gelungen ist, für den Betriebsdienst eine personelle Verstärkung um zusätzliche 15 Stellen zu verankern. Ich glaube, dass sie dringend benötigt werden. Unsere 56 Straßenmeistereien halten Straßen, Radwege und Brücken durch Wartung und Pflege, durch Unterhaltung und Instandsetzung in einem verkehrssicheren Zustand. Indem unsere Straßenmeistereien mit relativ geringem Mitteleinsatz rechtzeitig Unterhaltungsarbeiten durchführen, lassen sich spätere Verkehrsbeeinträchtigungen und höhere Folgekosten verringern oder im Idealfall sogar vermeiden.

Doch nicht nur eigenes Personal in ausreichender Stärke ist wichtig. Die Arbeit der NLStBV wird auch durch Ingenieurbüros unterstützt. Ingenieurbüros und Gutachter erbringen wichtige Fachplanungen beispielsweise beim Brückenbau und zu Umweltthemen. Der Haushaltsplanentwurf sieht daher in den Titeln 537 10 und 537 61 des Kapitels 0820 Ausgaben in Höhe von 46,226 Mio. Euro für Dienstleistungen Außenstehender, die sogenannten DILAU, vor. Diese Unterstützung ist gerade vor dem Hintergrund der zusätzlichen 500 Mio. Euro aus dem Sondervermögen des Bundes von großer Bedeutung. Ich freue mich daher besonders, dass es gelungen ist, die Ansätze für DILAU um insgesamt 4,18 Mio. Euro zu erhöhen.

Mit dem Thema Straße eng verbunden ist die Elektromobilität. Es gilt, die Elektromobilität weiter voranzutreiben und zu verstetigen und für verlässliche Rahmenbedingungen zu sorgen. Für das Haushaltsjahr 2026 stehen dafür 15,356 Mio. Euro in Kapitel 0802, Titelgruppe 64, bereit. Wir investieren mit diesen Mitteln weiter in den konsequenten Ausbau der Ladeinfrastruktur an Behördenstandorten und in die Umstellung von landeseigenen Fahrzeugen auf alternative Antriebe.

Meine Damen und Herren, zur Infrastruktur in Niedersachsen gehören nicht nur der ÖPNV/SPNV, die Straßen, die Brücken und die Radwege. Bedeutend und unverzichtbar sind auch unsere landeseigenen Seehäfen und unsere Hafeninfrastrukturgesellschaft NPorts. Selbstverständlich investieren wir weiterhin in unsere Häfen und die dazugehörige Infrastruktur. Wir alle wissen, dass die Herausforderungen für die Häfen nicht zuletzt auch angesichts der notwendigen Energiewende und der anstehenden Maßnahmen zur Transformation sehr hoch sind. Hinzu kommt übrigens auch die Herausforderung mit Blick auf die notwendige Erhöhung der Verteidigungsbereitschaft.

Der Haushaltsplanentwurf 2026 sieht einen Investitions- und Betriebskostenzuschuss für NPorts in Höhe von 40 Mio. Euro vor. Das ist eine Summe, die Sie aus den Vorjahren kennen.

Zusätzlich enthält der Regierungsentwurf für den Nachtrag 2025 weitere 200 Mio. Euro für die Planung und den Bau des Anlegers für verflüssigte Gase (AVG) in Wilhelmshaven. Die Gesamtkosten für den AVG werden rund 600 Mio. Euro betragen. Niedersachsen übernimmt ein Drittel, ein weiteres Drittel soll über den Bund zur Verfügung gestellt werden. Das verbleibende Drittel wird über die Nutzer finanziert.

Weitere 62 Mio. Euro werden mit dem Nachtrag 2025 für Hafeninfrastrukturprojekte zur Verfügung gestellt. Neben allgemeinen Unterhaltungs- und Instandhaltungsmaßnahmen stehen dabei die folgenden Sanierungsprojekte im Vordergrund: Große Seeschleuse Emden, Schleuse im Außenhafen Hooksiel und Nassaubrücke Wilhelmshaven. Da ich am Freitag im Wirtschaftsausschuss gefragt wurde: Diese Aufzählung ist übrigens nicht abschließend.

Zusätzliche weitere 113 Mio. Euro wollen wir aus dem Sondervermögen des Bundes für die niedersächsischen Seehäfen bereitstellen. Mit diesen 113 Mio. Euro sollen insbesondere die Sanierung des Braker Außentiefs, eine Teilfinanzierung des Neubaus des dritten Liegeplatzes am Niedersachsenkai in Brake, der Ausbau der Gleisinfrastruktur, also der Gleise 70 bis 73, in Cuxhaven und die energetische Sanierung und Modernisierung der Liegenschaften und betriebstechnischen Anlagen vorangetrieben werden. Ich gebe auch hier den Hinweis, dass die Aufzählung nicht abschließend ist.

Ich möchte trotz aller Freude über diese zusätzlichen finanziellen Mittel für die Häfen, die absolut notwendig sind, aber nicht verschweigen, dass die Herausforderungen für die nachfolgenden Haushaltsjahre weiterhin hoch bleiben. Ich schaue dabei sehr deutlich auf den Bund. Die die Landesregierung tragenden Parteien, aber auch Sie, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen von der CDU, müssen auf den Bund einwirken, damit in Berlin noch mehr als bisher deutlich wird, welch entscheidende Rolle den Häfen zukommt. In den Häfen wird eine nationale Aufgabe wahrgenommen, die weit über die Bedeutung Niedersachsens hinausgeht. Das gilt für das Gelingen der Transformation der Wirtschaft wie auch für die Verteidigungsfähigkeit Deutschlands. Die nationale Hafenstrategie ist völlig korrekt, sie muss aber auch mit Mitteln hinterlegt werden. Häfen sind maßgeblich für die Gewährleistung einer sicheren, unabhängigen und bezahlbaren Energieversorgung. Die Verantwortung dafür können die Küstenländer nicht allein tragen. In dieser Ansicht sind wir uns innerhalb der Küstenländer, unabhängig davon, welche Couleur die Landesregierung hat, übereins sehr einig.

Lassen Sie mich als Nächstes zum Städte- und Wohnungsbau kommen.

Für das Städtebauförderprogramm 2026 setzen wir rund 71,7 Mio. Euro Landesmittel ein. Mit diesen Mitteln, die über sieben Jahre abfließen, werden die Bundesfinanzhilfen gegenfinanziert. Das Städtebauförderprogramm 2026 wird damit voraussichtlich mit einem Gesamtvolumen von 143,5 Mio. Euro ausgestattet sein. Das bedeutet, dass die bisherige Programmausstattung von 121 Mio. Euro um 22,5 Mio. Euro erhöht wird.

Ich finde, auch das ist ein sehr gutes und sehr starkes Signal gerade mit Blick auf unsere Kommunen. Städte- und Gemeinden stehen aufgrund des demografischen Wandels sowie veränderter Nutzungsbedingungen und veränderter Nutzungsinteressen vor großen Anpassungsbedarfen und vor städtebaulichen Transformationsprozessen. Dazu leisten die Städtebauförderprogramme einen wertvollen Beitrag. Zudem hat die Städtebauförderung eine starke Hebelwirkung. Jeder Euro an Fördermitteln löst ein Vielfaches an privaten Investitionen aus.

Von der Städtebauförderung komme ich nun zur Wohnraumförderung.

Mit der Wohnraumförderung setzen wir ein deutliches Zeichen für Verlässlichkeit und Kontinuität und dafür, dass dieser Landesregierung bezahlbarer Wohnraum ein Kernanliegen ist und kein Lippenbekenntnis. Wir führen den hohen Mitteleinsatz fort und haben im Haushaltsplanentwurf 2026 Barmittel in Höhe von 134 Mio. Euro veranschlagt.

Zusätzlich hat die Landesregierung beschlossen, dem Wohnraumförderfonds weitere 200 Mio. Euro aus dem Sondervermögen des Bundes zuzuführen. Damit werden zusätzliche Investitionen in den sozialen Wohnungsbau ermöglicht. Die Wohnraumförderung des Landes ist und bleibt ein ganz zentrales Instrument, um bezahlbaren Wohnraum zu schaffen.

Ein weiterer bedeutender Baustein für bezahlbaren Wohnraum ist die WohnRaum Niedersachsen GmbH. Die Regierungsfractionen haben dafür gesorgt, dass die WohnRaum Niedersachsen GmbH Ende 2023 gegründet werden konnte. Die Eigenkapitalausstattung erfolgte in Höhe von 100 Mio. Euro aus Landesmitteln. Nach einer Aufbauphase konnte der Aufsichtsrat erste Projekte beschließen. Die Markteintrittsstrategie sieht Folgendes vor: Die Gesellschaft übernimmt von Investoren fertig geplante Projekte, die diese in der gegenwärtig sehr schwierigen Lage nicht realisieren. Die WohnRaum Niedersachsen schafft somit ausschließlich neue Wohnungen. Und

die WohnRaum Niedersachsen nimmt anderen Wohnungsbaugesellschaften auch keine Projekte weg. Wir realisieren Projekte, die ansonsten nicht realisiert worden wären. Das sind Wohnungen, die ohne die WohnRaum Niedersachsen nicht gebaut werden würden.

Der Aufsichtsrat hat inzwischen acht Vorhaben beschlossen. Sechs weitere stehen in aussichtsreichen Verhandlungen. Zahlreiche weitere Projekte sind in Aussicht genommen. Wir gehen davon aus, dass wir im Jahr 2025 die Grundlage dafür schaffen, dass 560 Wohnungen entstehen. 2026 sollen dann weitere 760 Wohnungen auf den Weg gebracht werden. Wir wollen die WohnRaum Niedersachsen weiter stärken und mit dem Nachtrag 2025 weitere 200 Mio. Euro zuführen. Auch das dient der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum in Niedersachsen.

Vom Wohnen komme ich zum Tourismus.

Der Tourismus ist ebenfalls ein wesentlicher Wirtschafts- und Standortfaktor für Niedersachsen. Als umsatzstarke und beschäftigungsintensive Branche schafft der Tourismus nicht nur wirtschaftlichen Mehrwert. Er leistet auch einen sehr wichtigen Beitrag zur regionalen Entwicklung. Im Jahr 2024 verzeichnete Niedersachsen rund 46,1 Mio. Übernachtungen und 15,4 Mio. Gästeteankünfte. Es lässt sich sehr deutlich feststellen: Der Tourismus in Niedersachsen hat sich von Corona erholt.

Damit unser Reiseland Niedersachsen auch zukünftig so attraktiv bleibt, ist es wichtig, in den Tourismus zu investieren. Je nach Vorhaben und Antragssteller kann eine Förderung unter anderem für touristische Infrastrukturmaßnahmen sowie für digitale, barrierefreie und nachhaltige touristische Angebote beantragt werden. Ich nenne hier die Tourismusförderrichtlinie und die Richtlinie „Touristische Projekte“. Letztere wurde inhaltlich weiterentwickelt und neu aufgelegt. Über den Wirtschaftsförderfonds stehen dafür 1 Mio. Euro im Haushaltsjahr 2026 bereit.

Einzelbetriebliche Investitionen im Beherbergungsgewerbe und in sonstige gewerbliche touristische Maßnahmen können auf Grundlage der Richtlinien „Niedersachsen Invest GRW“ und „Niedersachsen Invest EFRE“ gefördert werden. Auch touristische Vorhaben, die mit Mitteln der GRW gefördert werden, profitieren von der Entscheidung der Landesregierung, für die Kofinanzierung der GRW über den Haushaltsplanentwurf 2026 zusätzliche 25 Mio. Euro in den Wirtschaftsförderfonds einzustellen. Zur GRW komme ich gleich noch zurück.

Zunächst möchte ich auf die besonders belasteten Kur- und Erholungsorte in Niedersachsen eingehen. Ich freue mich, dass es gelungen ist, die Unterstützung für hochprädisierte Orte zu verstetigen und hierfür jährlich 2 Mio. Euro zu veranschlagen. Das sind zusätzliche Gelder, die die Landesregierung den Tourismuskommunen dauerhaft in dieser Wahlperiode zur Verfügung stellt.

Wichtig für unsere Wettbewerbsfähigkeit ist, dass Niedersachsen auch überregional als Reiseland wahrgenommen wird. Das Landesmarketing für den Tourismus nimmt die TourismusMarketing Niedersachsen GmbH (TMN) als 100-prozentige Landesgesellschaft wahr. Der TMN stellen wir im nächsten Jahr erneut 4 Mio. Euro zur Verfügung.

Die GRW hatte ich eben bereits angesprochen: Die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“. Mit dem Haushalt 2026 wollen wir Barmittel in Höhe von 65,8 Mio. Euro für die GRW-Anträge bereitstellen; hälftig Landesmittel, hälftig Bundesmittel.

Bereits in meinen Ausführungen zum Tourismus habe ich erwähnt, dass im Haushaltsplanentwurf 2026 zusätzlich weitere 25 Mio. Euro für die GRW im Wirtschaftsförderfonds vorgesehen sind. Diese zusätzlichen 25 Mio. Euro ermöglichen uns, die vom Bund in den kommenden vier Jahren bereitgestellten GRW-Mittel in vollem Umfang auszuschöpfen. Bereits heute liegen bei der NBank zahlreiche Anträge vor. Unter diesen Projekten befinden sich viele Vorhaben im Bereich der einzelbetrieblichen Investitionsförderung. Insgesamt beläuft sich das Volumen der aktuell bei der NBank eingereichten Anträge auf rund 100 Mio. Euro. Und die Nachfrage reißt nicht ab. Mit der Aufstockung der Landeskofinanzierungsmittel über den Wirtschaftsförderfonds handeln wir vorausschauend. Wir sichern Bundesmittel. Wir ermöglichen damit Investitionen. Und wir stärken damit nachhaltig die wirtschaftliche Basis unseres Landes.

Meine Damen und Herren, ein wichtiger Bestandteil unseres Wirtschaftsstandortes sind unsere Start-ups. Start-ups sind entscheidende Impulsgeber für die Modernisierung der Wirtschaft, sie schaffen neue Arbeitsplätze und sie stärken die Innovationskraft unseres Landes ganz erheblich. Daher unterstützen wir zum einen Start-up-Gründerinnen und -gründer ganz direkt mit einem Stipendium in Höhe von monatlich bis zu 2 200 Euro. Das Stipendium geben wir für einen Zeitraum von zehn Monaten. In diesen zehn Monaten können sich die Gründerinnen und Gründer dann auf ihre Geschäftsidee konzentrieren. Bereits über 560 Start-ups haben wir so schon unterstützt.

Daneben fördern wir insgesamt zehn Start-up-Zentren. Die Start-up-Zentren bieten kostenfreie Arbeitsräume, professionelle Beratung und Unterstützung in den frühen Unternehmensphasen. Sie bieten ein individuelles Coaching und den Zugang zu regionalen und branchenspezifischen Netzwerken. Dafür haben wir 770 000 Euro im Haushalt 2026 vorgesehen, die wir über die technische Liste noch um 200 000 Euro aufstocken werden.

Ganz besonders am Herzen liegt mir auch die Förderung der sechs Hightech-Inkubatoren und -Akzeleratoren, kurz: HTI. Die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von HTI ist am 19. Februar 2025 veröffentlicht worden. Richtliniengegenstand ist die Förderung von HTI, die Programme zur unternehmerischen Entwicklung von Gründungsprojekten und Start-ups im Hightech-Segment anbieten. Dies kann beispielsweise Coaching und die Bereitstellung von Räumlichkeiten oder Workshop-Angebote umfassen.

Im Juni hat die NBank Zuwendungsbescheide an sechs HTI mit einer Fördersumme von insgesamt rund 11 Mio. Euro - davon sind 4,9 Mio. Euro EFRE-Mittel - versandt. Die sechs neuen HTI sind in Hannover - zwei -, Braunschweig, Goslar, Oldenburg und Osnabrück. Die Bewilligungszeiträume reichen bis zum 31. Dezember 2028.

Für die direkte Förderung der in den HTI betreuten Start-ups wurde am 5. September 2025 eine eigene Richtlinie veröffentlicht. Die digitale Beantragung bei der NBank wird in den nächsten Tagen freigeschaltet. In den HTI betreute Start-ups und Gründungsprojekte können aufgrund dieser Richtlinie eine Anlauffinanzierung in Höhe von bis zu 180 000 Euro erhalten.

Bei Unternehmensneugründungen, die den Zielen der europäischen STEP-Verordnung entsprechen und die Entwicklung und Herstellung einer kritischen Technologie oder die Sicherung und Stärkung der entsprechenden Wertschöpfungsketten in den Sektoren „digitale und technologieintensive Innovationen, umweltschonende und ressourceneffiziente Technologien und

Biotechnologien“ verfolgen, steigt die Förderhöhe auf bis zu 300 000 Euro. Das Gesamtbudget beider Richtlinien beläuft sich auf 52,76 Mio. Euro für ca. 3,5 Jahre.

Meine Damen und Herren, das vorletzte Thema ist die NBank.

Der MW-Anteil an der Trägerleistung orientiert sich im Wesentlichen an den für die Durchführung der übertragenen Förderaufgaben erforderlichen Mitarbeiterkapazitäten der NBank. Der Ausbau und die Neuausrichtung der NBank sind Bestandteil des Koalitionsvertrages. Ein wichtiges nächstes Ziel ist, die NBank durch eine Erhöhung des Eigenkapitals zu stärken. Damit werden die Möglichkeiten für neue Förderangebote und die dafür erforderliche Möglichkeit einer stärkeren Refinanzierung der NBank geschaffen. Die Landesregierung hat daher Ende April auf gemeinsamen Vorschlag des Wirtschafts- und des Finanzministeriums beschlossen, einen Teil des Wohnraum- und Wohnquartierförderfonds zur Eigenkapitalstärkung in die NBank einzubringen. Durch diese Übertragung von Darlehensforderungen in Höhe von bis zu 900 Mio. Euro an die NBank und die Bilanzierung als Eigenkapital erreichen wir, dass die NBank sich am Kapitalmarkt Geld besorgen kann, das wiederum Zuwendungsempfängern in der Regel als Darlehen der NBank zur Verfügung gestellt werden kann. Der Wohnraumförderung geht dadurch aber kein Geld verloren.

Seit Mai 2025 ist die Verwaltungsbehörde Multifonds in meinem Haus angesiedelt. Ich möchte auch aus diesem Grunde ein paar grundsätzliche Worte zur EU-Förderung sagen. Die Strukturfondsförderung EFRE/ESF+ unterstützt den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt in Europa. Das übergeordnete Ziel der Förderung ist, Unterschiede im wirtschaftlichen und sozialen Entwicklungsstand der verschiedenen Regionen der EU zu verringern. Die geförderten Projekte leisten wichtige Impulse. Schwerpunkte der Förderung in Niedersachsen liegen unter anderem auf Innovation und Wettbewerbsfähigkeit, Klima- und Umweltschutz, nachhaltiger Mobilität, Bildung und Arbeitsmarkt, sozialer Innovation und Inklusion sowie auf integrierter territorialer Entwicklung.

In der aktuellen Förderperiode 2021 bis 2027 stehen für Niedersachsen EU-Mittel von über 1 Mrd. Euro für EFRE und ESF+ zur Verfügung. Hiervon entfallen rund 800 Mio. Euro auf den EFRE und 260 Mio. Euro auf den ESF+. Mit diesen Geldern stoßen wir Gesamtinvestitionen von rund 2,6 Mrd. Euro an. Beispielhaft möchte ich hier die Förderung über die STEP-Verordnung nennen. Allein für ein Offshore-Windenergie-Cluster in Cuxhaven und ein Clean-Tech-Cluster in Stade sind rund 50 Mio. Euro vorgesehen. Der MW-Anteil an den EFRE-Strukturfondsmitteln beträgt knapp 48 % der für Niedersachsen zur Verfügung stehenden Mittel. Am ESF+ ist das Wirtschaftsministerium hingegen nicht beteiligt.

Meine Damen und Herren, das war ein Schnelldurchlauf durch den Haushalt des MW. Das Haus ist breit aufgestellt und hat daher nicht nur einen Schwerpunkt. Ich betone, dass es uns ein besonderes Anliegen ist, mit den Mitteln, die jetzt zur Verfügung gestellt werden, die Infrastruktur in unserem Land zu stärken und damit auch Wachstum und Wettbewerbsfähigkeit zu fördern und damit Arbeitsplätze zu sichern und neue Arbeitsplätze zu schaffen. Niedersachsen muss und will sich damit als ein zuverlässiger Partner zeigen und dort unterstützen, wo Unterstützung notwendig ist. Wir stehen mit der Transformation der Wirtschaft und einer sich wandelnden Gesellschaft vor riesengroßen Herausforderungen.

Mit dem Haushaltsplanentwurf 2026, mit dem Nachtrag 2025 und mit unseren Planungen für den niedersächsischen Anteil am Sondervermögen des Bundes gehen wir diese Herausforderungen entschlossen an.

Abschließend möchte ich den Kolleginnen und Kollegen in meinem Haus für die sehr intensive Arbeit, die in vielen Stunden für die Zusammenstellung des Haushaltsplanentwurfes investiert worden ist, herzlich danken.

Ich bedanke mich für die Aufmerksamkeit und freue mich auf die Aussprache.

Allgemeine Aussprache

Abg. **Ulf Thiele** (CDU): Danke, Herr Minister. Wir haben das Vergnügen, innerhalb von einer Woche zweimal über den Entwurf des Wirtschaftshaushalts zu sprechen. Daher kann ich mich bei einigen Punkten vielleicht kürzer fassen.

Gestatten Sie mir, zu Beginn ein bisschen Wasser in den Wein zu gießen. Wir haben einen wachsenden Haushalt. Der Anteil des Haushalts des Wirtschaftsministeriums sinkt, was aus unserer Sicht schon ein Hinweis auf die Prioritätensetzung der Landesregierung und als solcher ein schwieriges Signal ist. Es ist schon schwierig, wenn in einer Zeit, in der wir mit der wirtschaftlichen Entwicklung einerseits und den Migrationsthemen andererseits im Wesentlichen zwei politische Prioritäten haben, die sowohl auf der Landes- als auch auf der Bundesebene diskutiert werden, insbesondere im Einzelplan des Wirtschaftsministers die Priorität der Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung nicht zu erkennen ist.

Mir ist aufgefallen, dass Sie ebenso wie Ihre Kabinettskollegen in der MiPla eine weiter anwachsende globale Minderausgabe zu verkraften haben. Sie haben uns in Ihren Ausführungen sowohl in der vergangenen Woche als auch heute nicht deutlich gemacht, wo und wie Sie die globale Minderausgabe erbringen wollen, denn das wird insbesondere mit Blick auf den weiteren Zuwachs in der mittelfristigen Finanzplanung kein einfaches Unterfangen werden. Wenn ich Sie zutreffend verstanden habe, soll die globale Minderausgabe systematisch titelscharf erbracht werden.

Ich möchte den Wohnungsbau ansprechen. Im Koalitionsvertrag haben SPD und Grüne vereinbart, dass sie in dieser Legislaturperiode 40 000 zusätzliche Wohnungen für Niedersachsen schaffen wollen. Können Sie dem Haushaltsausschuss einen kurzen Sachstand geben, wo wir momentan stehen? Also: Wie viele Wohnungen sind tatsächlich durch das Zutun der Landesregierung seit Beginn dieser Legislaturperiode geschaffen worden? Da wir jetzt in der zweiten Halbzeit der Legislatur sind und der Wohnungsbau - bei Baugesellschaften der Kommunen, Genossenschaften und privat geführten Baugesellschaften - im Regelfall einen deutlichen Vorlauf benötigt, muss davon ausgegangen werden, dass für Gebäude, die noch in dieser Legislaturperiode gebaut werden sollen, schon jetzt Bauplanungen betrieben werden. Das heißt, dass Sie eigentlich einen Überblick darüber haben müssten, in welchem Umfang, an welcher Stelle, durch wen und durch welche Instrumente das Bauministerium noch eine Chance haben will, am Ende dieser Legislaturperiode 40 000 Wohnungen gebaut zu haben.

Nun wende ich mich den Infrastrukturmaßnahmen zu. Sie haben gesagt, dass der Ansatz für die DILAU-Mittel ansteigen wird, der Straßenbauplafond aber nicht. Das hat uns wirklich überrascht. Wir diskutieren jetzt schon seit einiger Zeit über den Zustand der Landesstraßen und Radwege. Die notwendigen Mittel für Unterhaltung und Reparatur der Landesstraßen - nicht nur der Brücken - haben Sie in der mittelfristigen Finanzplanung im Wesentlichen mit den Mitteln aus dem Sondervermögen des Bundes adressiert. Dort steht nämlich ausdrücklich vermerkt: „Investitionen Straßenbau, insbesondere für Brücken“. Das wird sehr kostenintensiv werden. Auch dafür wird ein langer Vorlauf benötigt. Meine Prognose, wie das innerhalb von zwölf Jahren bewerkstelligt werden soll, werde ich gleich äußern. Die Straßendecken, der Unterbau der Landesstraßen, sind durch die anspruchsvollen Witterungsverhältnisse der letzten zwei oder drei Winter sehr in Mitleidenschaft gezogen worden. Die Straßenbauverwaltung ist in den vergangenen zwei Jahren sicherlich nicht mehr hinterhergekommen, die entstandenen Schäden zu reparieren; somit potenzieren sich die Schäden gerade. Trotzdem suchen wir in Ihrem Haushalt einen erhöhten Mittelansatz vergeblich. Das deutet darauf hin, dass die Malaise weitergeht. Was haben Sie vor, um an dieser Stelle entgegenzuwirken? Warum ist der Mittelansatz für Straßen und Radwege so gewählt?

Das gilt im Übrigen auch für NPorts. Der dringend notwendige Ausbau unserer Landeshäfen zu Energie-Hubs zum Umschlag von Windenergiekomponenten, damit das, was die Landesregierung als Zielsetzung für den Ausbau der erneuerbaren Energien, insbesondere On- und Offshore-Anlagen, proklamiert hat, zu erreichen, ist nicht erreichbar, wenn wir nicht in kurzer Zeit zu einer Bereitstellung von zusätzlichen Flächen und weiteren Umschlagkapazitäten in unseren Häfen kommen. Dafür ist bisher in Ihrem Haushalt keine Sorge getragen.

Aus meiner Perspektive ist es übrigens überraschend, dass die Innovationsförderung, die mit dem Wirtschaftsförderfonds betrieben wird, in dieser Phase ebenfalls eine Seitwärtsbewegung und keine Bewegung nach oben vollzieht.

Nun möchte ich das Sondervermögen Infrastruktur und Klimaschutz, das Rekordinvestitionen von Bund, Ländern und Kommunen vorsieht, ansprechen. Sie haben die Gesamtsummen, die in der MiPla adressiert sind, auch heute wieder genannt. Ich sage es ganz offen: Wir haben als Oppositionsfraktion eine Schwierigkeit, diesen Haushalt zu beraten und zu begleiten. Wir können nämlich nicht einmal einen Haushaltsänderungsantrag stellen, weil wir gar nicht wissen, was Sie auf Ihrer Liste für das kommende Jahr als Sondervermögen anmelden werden. Mir ist im Moment rätselhaft, wie wir diese Haushaltsberatungen konstruktiv zu Ende führen wollen; das habe ich schon bei der Beratung des Einzelplans des Innenministeriums angemerkt. Ich kann verstehen, dass die die Regierung tragenden Fraktionen damit keine sehr großen Probleme haben, weil sie im Zweifel die Dinge im engen Austausch mit der Landesregierung kommunizieren und klären. Das ist für die Opposition so lange nicht möglich, wie die Landesregierung dem Parlament nicht - auch titelscharf - erklärt, in welchem Umfang Investitionen für das Haushaltsjahr 2026 momentan aus der Inanspruchnahme des Sondervermögens vorgesehen sind. Deshalb habe ich nochmals die herzliche Bitte, dass das Wirtschaftsministerium uns den aktuellen Planungsstand hierzu titelscharf vorlegt. Wenn das jetzt nicht möglich ist, bitte ich, diesen Punkt auf die Vormerkliste zu nehmen.

Uns ist des Weiteren aufgefallen, dass für den Bereich digitale Infrastruktur keine zusätzlichen Mittel vorgesehen sind. Wir hatten in den vergangenen Jahren darüber Diskussionen, weil einzelne kommunale Projekte noch nicht ausfinanziert waren. Können wir angesichts dieses nicht

mehr vorhandenen Haushaltsansatzes davon ausgehen, dass keine zusätzlichen Landesmittel mehr für diesen Bereich notwendig sind? Sind alle Projekte, die kommunal- und bundesseitig finanziert sind, so finanziert, dass keine zusätzlichen Landesmittel mehr notwendig sind? Denn das würde auch bedeuten, dass anrechenbare Kostensteigerungen nicht mehr nachfinanziert werden können.

Ich möchte unserem Bedauern Ausdruck verleihen, dass der Haushaltsansatz für den gesamten Bereich der Luft- und Raumfahrt anders als in anderen Länderhaushalten völlig leergefegt ist. Die Niedersächsische Landesregierung hat in diesem Bereich anscheinend keinerlei Prioritätensetzung. Wir halten das politisch für einen Fehler. Das möchte ich hier aber nur deskriptiv zur Kenntnis geben.

Ich möchte noch drei weitere Punkte ansprechen.

Der erste politische Punkt. Das Deutschlandticket haben Sie genannt. Das Schüler- und Azubiticket haben Sie nicht genannt. Sie haben auch gesagt, dass sich die Verkehrsministerkonferenz mit der Bundesregierung auf einen Weg verständigt habe. Uns ist aufgefallen, dass Sie selbst im Haushalt für eine verbesserte Situation des Deutschlandtickets gar keine Vorsorge getroffen haben. Sie hätten hier doch eigentlich in Vorleistung gehen müssen, das heißt, hier müssten Mittel vorgesehen sein, mit denen Sie bei der Bundesregierung mit der Forderung antreten könnten: Wenn ihr dafür Sorge tragt, dass sich die Dinge preislich verbessern, dann liefern wir unseren Anteil. - Für einen solchen Anteil ist hier aber keine Vorsorge getroffen, sodass wir davon ausgehen, dass die Forderung nach preislicher Verbesserung eine politische Forderung war, die haushalterisch nicht ernst gemeint gewesen ist. Andernfalls hätten Sie hierfür prioritär Haushaltsmittel angemeldet.

Nun zum zweiten politischen Punkt: Sie haben 4,5 Stellen Bruttozuwachs - nicht Nettozuwachs - im Ministerialkapitel vorgesehen. Ja, das ist ein überschaubarer Zuwachs. Nichtsdestotrotz sind das 4,5 zusätzliche Stellen für unterschiedliche Aufgaben. Wir erbitten eine Erklärung des Ministers, warum er glaubt, dass er diese Stellen benötigt und warum er nicht in der Lage war, sie innerhalb des Ministerialkapitels zu erwirtschaften, zumal er regelmäßig einige unbesetzte Stellen mehr hat als diese 4,5 Stellen.

Abschließend spreche ich den Punkt Erstattung von Wohngeld an, der eigentlich kein landespolitisches Thema ist: minus 15 Mio. Euro im Haushaltsplanentwurf. Wohngeldleistungen sind im Wesentlichen bundesgesetzlich geregelt und betreffen am Ende die kommunalen Haushalte. Ich höre aus den Kommunen vor allen Dingen, dass dieser Ansatz vorn und hinten nicht ausreicht und dass es daher dringend notwendig wäre, mit dem Bund eine veränderte Vereinbarung über die Kostenerstattung der Wohngeldzahlungen an die kommunale Ebene zu treffen. Das Land ist Hüterin der kommunalen Finanzen und müsste also anstelle bzw. mit den Kommunen beim Bund antreten. Haben Sie schon einmal mit der kommunalen Ebene und der Bundesregierung besprochen, wie das Problem gelöst werden kann, dass neben der Jugendhilfe das Wohngeld einer der Faktoren ist, die momentan die kommunalen Haushalte strukturell schwer in Schieflage bringen?

Abg. **Jürgen Pastewsky** (AfD): Herr Minister, vielen Dank für die Vorstellung des Haushalts. Aus meiner Sicht sind fünf Punkte anzusprechen:

Erstens. In den Erläuterungen zur Titelgruppe 61 auf Seite 18 des HPE formulieren Sie: „Unterstützung Automobilindustrie“ und „Zulieferunternehmen“, damit die „Transformation ... erfolgreich“ gemeistert werden möge. Ich verweise auf die aktuelle Umfrage von NiedersachsenMetall. Deren Hauptgeschäftsführer hat vor einigen Tagen eine Pressekonferenz gegeben und darin auf die ernste Lage hingewiesen. Wie beurteilen Sie die Formulierung „erfolgreich meistern“ und wie beurteilen Sie die Situation der Automobilzulieferindustrie?

Zweitens. Wie beurteilen Sie die Fördermittel für Wasserstoffzüge? Hierzu verweise ich auf die aktuelle Ausgabe des *Rundblicks*. Ich will jetzt nicht alles referieren, aber man kann nachlesen, wie erfolglos dieses Projekt offensichtlich ist.

Drittens. Seit drei Jahren hören wir, dass wir das „Aus vom Verbrenner-Aus“ nicht fordern sollen, weil die Zukunft in der Elektromobilität liegt. Jetzt haben wir erfahren, dass unser Ministerpräsident genau dieses „Aus vom Verbrenner-Aus“ fordert. Das ist ganz offensichtlich eine Kehrtwende. Mich interessiert, wie Sie dazu stehen.

Viertens. Die nächste Kehrtwende hat Herr Groebler, der Chef der Salzgitter AG, vollzogen, der in der vergangenen Woche bekanntgegeben hat, dass die Ausbaustufen 2 und 3 des SALCOS-Projektes nicht mehr zur Ausführung gelangen - zumindest werden sie verschoben. Ich wage die Behauptung, das Projekt wird endgültig beerdigt. Sie wissen, dass wir dort Fördermittel in erheblichem Umfang investiert haben. Wie beurteilen Sie Ihr Lieblingsleuchtturmprojekt „grüner Stahl“?

Fünftens. Sie haben auf die Bedeutung des ÖPNV hingewiesen. Der Ministerpräsident und Sie haben ebenso wie ich vor einigen Wochen am „Abend der Region“ in Braunschweig teilgenommen. Herr Tanke hatte gehofft, dass Sie Geld mitbringen. Wir sind alle sehr enttäuscht. Nun gibt es beim RGB ein Kürzungsprogramm. In den zuständigen Landkreisen und Städten werden unter anderem RegioBus-Linien ausgedünnt, weil 12 Mio. Euro fehlen. Wird sich das Land hier bewegen und einen Ausgleich in diesem Umfang herbeiführen? Wenn nicht: Wie stehen Sie zur Ausdünnung von RegioBus-Linien?

Abg. **Dr. Dörte Liebethuth** (SPD): Sehr geehrter Herr Minister Tonne, Ihnen ganz herzlichen Dank für die Vorstellung und von der SPD-Fraktion ein nicht minder herzliches Dankeschön an alle, die an der Vorbereitung dieses Einzelplans beteiligt waren - sowohl in Bezug auf den Nachtrag 2025 als auch auf den HPE für 2026. Wir begrüßen es sehr, dass Sie, Herr Minister Tonne, mit der Landesregierung ein Zukunftspaket geschnürt haben. Wir sind als SPD-Fraktion davon überzeugt, dass wir so unserer Verantwortung für dieses Land am besten gerecht werden. Mit dem Nachtrag 2025 und dem HPE 2026 sowie dem niedersächsischen Anteil am 500 Mrd. Euro schweren Sondervermögen des Bundes werden notwendige starke Impulse gesetzt, um unser Land voranzubringen; Sie haben es dargestellt. Es ist deswegen gut und absolut in unserem Sinne, dass Sie schon vor der endgültigen Beschlussfassung durch den Bund begonnen haben, konkrete Vorbereitungen zu treffen, um das Geld - vielfach im wahrsten Sinne des Wortes - auf die Straße zu bringen.

Nun zu der von Ihnen eingangs zitierten aktuellen Meldung. Wir freuen uns natürlich auch sehr, dass die niedersächsische Wirtschaft jetzt etwas zugelegt hat und besser abgeschnitten hat als der Bundesdurchschnitt. Gleichwohl wissen wir, dass wir jetzt weiterhin starke

Investitionsimpulse brauchen. In Bezug auf unsere Infrastruktur haben Sie mit den Inhalten des Zukunftspakets schon einiges dargestellt.

Ich möchte zunächst auf die Straßen und Radwege eingehen. Wir begrüßen, dass Sie über den gesamten Mipla-Zeitraum mehr als 114 Mio. Euro für den Landesstraßenbauplafond verlässlich durchreiben. Wir begrüßen ferner, dass diese 500 Mio. Euro aus dem Sondervermögen des Bundes für zusätzliche Brückenbauwerke und die Sanierung von Landesstraßen und straßenbegleitenden Radwegen bestimmt sein sollen.

Herr Thiele, ich möchte Sie daran erinnern, dass wir inzwischen bei den originären Landesmitteln für den Straßenbauplafond etwa 30 Mio. Euro mehr in Ansatz haben als zuletzt unter Wirtschafts- und Verkehrsminister Althusmann. Dieser Sprung von mehr als 80 Mio. Euro im Jahr auf mehr als 140 Mio. Euro im Jahr ist auf jeden Fall ein großer Schritt in die richtige Richtung - wenngleich natürlich auch gerne immer mehr geht. Aber bitte vergessen Sie nicht die 500 Mio. Euro vonseiten des Bundes.

Wir denken, dass sich aus beidem - also aus den originären Landesmitteln und dem 500 Mio. Euro schweren Sondervermögen des Bundes - große Chancen ergeben - nicht nur für die Tiefbauunternehmen und ihre Beschäftigten, sondern auch im Hinblick auf unser gemeinsames Ziel, unsere Landesstraßen und Radwege in den kommenden Jahren auf Vordermann zu bringen.

Gerade, weil es sich bei diesem Vorhaben um eine große Kraftanstrengung handelt, ist die von Ihnen, Herr Minister, angesprochene Modernisierung des Fahrzeug- und Gerätebestands so wichtig. Sie hat eine Schlüsselrolle, weil man mit modernen Geräten und Fahrzeugen naturgemäß am besten arbeiten kann und weil dann das Land auch am ehesten die Menschen findet, die in diesem Bereich gerne arbeiten möchten. Vor diesem Hintergrund begrüßen wir sehr, dass 15 neue Stellen im Betriebsdienst der Landesstraßenbaubehörde im HPE vorgesehen sind. Das sind Stellen für Menschen, die vor Ort an den Landesstraßen und Radwegen Löcher flicken.

Wir stehen auch der Ansatzerhöhung um 4,18 Mio. Euro für Dienstleistungen Außenstehender, die Sie angesprochen haben, positiv gegenüber.

Sie haben das Thema Elektromobilität angesprochen: 15 Mio. Euro für den Ausbau der Elektro-Ladeinfrastruktur an Behördenstandorten und die Umstellung von landeseigenen Fahrzeugen auf alternative Antriebe.

Was das Thema Nahverkehr angeht, so ist klar, dass wir einen attraktiven Nahverkehr in Niedersachsen wollen. Wir sind daher froh, dass die Landesregierung zusätzlich insgesamt 1 Mrd. Euro für den öffentlichen Personennahverkehr bzw. Schienenpersonennahverkehr vorgesehen hat, darunter beispielsweise die Kapitaldienstgarantie für die Landesnahverkehrsgesellschaft und die zusätzlichen 200 Mio. Euro im Nachtrag für Fahrzeugbeschaffung.

Wir loben den Einsatz für das Deutschlandticket außerordentlich. Aus meiner Sicht ist es verhandlungstechnisch sehr gut nachvollziehbar, dass nicht höhere Summen in Haushaltsplanentwürfe hineingeschrieben werden. Denn dadurch schafft man Tatsachen, die auch anderen Verhandlungspartnern, die am Tisch sitzen, bekannt werden. Deswegen ist gut nachvollziehbar, dass Sie im HPE keine höhere Summe für das Deutschlandticket vorgesehen haben.

Wir bedauern es als SPD-Fraktion, dass andere Länder unserem niedersächsischen Ansinnen, die Ticketpreise für Nutzerinnen und Nutzer beim Deutschlandticket stabil zu halten, nicht gefolgt sind. Aber wir sind froh, dass das Deutschlandticket bleiben wird - ein Deutschlandticket, das wirklich dazu beigetragen hat, für sehr viele Nutzerinnen und Nutzer den Dschungel der Tarife in Deutschland zu lichten.

Was die Einführung eines landesweiten Tickets für Azubi- und Freiwilligendienstleistende angeht, so danken wir Ihnen, dass das Haus ein solches Angebot derzeit prüft. Uns als SPD-Fraktion ist dabei wichtig, dass Auszubildende das Deutschlandticket zu einem Preis erhalten, der nicht höher ist als das, was auch Studierende zahlen. Vor diesem Hintergrund haben wir große Sympathie für das von Ihnen angedachte Modell.

Nun wende ich mich den Investitionen in die Häfen zu. Wir teilen die Einschätzung, dass die Herausforderungen für unsere Häfen nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund der erforderlichen Energiewende sehr hoch sind. Daher unterstützen wir die geplanten Investitionen in die Häfen wie den 40 Mio. Euro schweren Investitions- und Betriebskostenzuschuss für NPorts und die im Nachtragsentwurf 2025 vorgesehenen weiteren 200 Mio. Euro als Niedersachsens Anteil für den Anleger für verflüssigte Gase in Wilhelmshaven sowie die weiteren 62 Mio. Euro, die für Hafeninfrastrukturprojekte vorgesehen sind.

Sie haben es angesprochen: Wir brauchen starke Impulse auch im Hochbau, bei Bauen und Wohnen. Das Thema bezahlbarer Wohnraum ist uns als SPD-Fraktion extrem wichtig - so wichtig, dass wir die verschiedenen Wege, die von Ihnen aufgezeigt wurden, in jedem Fall gehen wollen. Das gilt zum einen für die Wohnraumförderung - Sie haben die Summen genannt - und zum anderen für den Wohnraumförderfonds, mit dessen Mitteln zusätzliche Wohnungen geschaffen werden sollen, die bezahlbar sind, aber auch für die Wohnraum Niedersachsen. Wir freuen uns, dass hierfür im Nachtrag zusätzlich 200 Mio. Euro vorgesehen sind. Wir sehen den Wohnungen, die mithilfe der Wohnraum-Gesellschaft des Landes gebaut werden sollen, freudig entgegen.

Sie hatten zur Städtebauförderung erwähnt, dass Sie mit über 22 Mio. Euro seitens des Landes als Gegenfinanzierung das Programmvolumen noch einmal ausweiten werden. Dieses starke Signal an unsere Kommunen wird von uns sehr positiv gesehen, gerade wegen der von Ihnen angesprochenen Hebelwirkung.

Die Fortsetzung der Start-up-Initiative des Landes sehen wir ebenfalls als einen sehr wertvollen Impuls an, der für die Modernisierung der niedersächsischen Wirtschaft auf jeden Fall fortgeführt werden muss. Wir begrüßen diese Pläne und stehen hinter dem Ausbau und der Neuausrichtung der NBank, wie es jetzt geplant ist.

Gestatten Sie mir ein Fazit: Wir sehen in diesem Haushaltsentwurf alles andere als einen gewöhnlichen Haushaltsentwurf. Mit den starken Infrastrukturinvestitionen beweisen Sie als Landesregierung den in der aktuellen Lage nötigen Mut und Gestaltungswillen. Es ist gut, dass nicht alle Beschlüsse des Bundes über die Sondervermögen abgewartet werden. Denn entscheidend ist, dass wir zügig in die Umsetzung kommen.

Abg. **Björn Meyer** (SPD): Sehr geehrter Herr Minister, da ich in der Doppelfunktion des tourismuspolitischen Sprechers und Haushaltspolitikers hier sitze, will ich natürlich gerne noch etwas zum Thema Tourismus sagen. Ich bin sehr erfreut, dass der Haushalt mittlerweile insgesamt

7 Mio. Euro an direkten Mitteln für den Tourismus enthält. Dazu gehört die Richtlinie „Touristische Projekte“, die gerade wieder erneuert und zukunftsfähig aufgestellt worden ist, zum Beispiel mit Themen wie Digitalisierung, aber eben nicht eingeschränkt, sondern von den Themenkomplexen und von den Möglichkeiten her umfangreicher gestaltet.

Dankenswerterweise konnte der Ansatz von 2 Mio. Euro für die prädikatisierten Orte verstetigt werden. Das hat mich besonders gefreut, weil dort ein zusätzlicher Aufwand für die Infrastruktur besteht.

Auch die TourismusMarketing Niedersachsen als niedersächsische Destinationsmanagementorganisation (DMO) ist mittlerweile mit 4 Mio. am Start und kann Servicedienstleistungen für den Tourismus in Niedersachsen leisten.

Von den EFRE-Mitteln sowie den GRW-Mitteln in Höhe von zusätzlichen 25 Mio. Euro profitieren nicht zuletzt oft Hotelprojekte, denn es gilt die einfache Rechnung: Ohne Betten keine Übernachtung! Wenn wir auf diesem Gebiet nicht unterstützen, erreichen wir nicht die Übernachtungszahlen, von denen der Minister gerade gesprochen hat - Übernachtungszahlen, die nach Corona erfreulicherweise mittlerweile wieder sehr gut aussehen. Daher bin ich zuversichtlich, dass wir beim Tourismus in die richtige Richtung stoßen, und freue mich auf die Haushaltsberatungen in den nächsten Wochen.

Vors. Abg. **Dr. h. c. Björn Thümler** (CDU): Es kommt immer darauf an, wo die Leute gerne übernachten wollen. Es gibt auch Leute, die in Zelten schlafen.

Abg. **Pippa Schneider** (GRÜNE): Ich möchte mich bedanken für die Arbeit, die in dem Entwurf des Nachtragshaushaltsplans und dem Entwurf des Haushaltsplans für das nächste Jahr steckt, und für die heutige Vorstellung hier im Ausschuss. In Anbetracht der fortgeschrittenen Zeit möchte ich nicht zu allen Punkten sprechen - in diesen schließe ich mich meinen Vorredner*innen der SPD-Fraktion an -, sondern mir nur einige wenige herausgreifen.

Wir sind sehr froh, dass es die zusätzliche Milliarde für die Stärkung des ÖPNV gibt. Ich habe zwei Betreuungswahlkreise im Harz. Da ist es als grüne Politikerin ohne Führerschein manchmal etwas schwierig, mit dem ÖPNV von einem Regionaltermin zum nächsten zu kommen. Insofern profitiere ich persönlich davon, wenn der ÖPNV auf diese Weise gestärkt wird. Unabhängig von meinem persönlichen Profit ist die Stärkung des ÖPN ein ganz wichtiger Beitrag für die Daseinsvorsorge der Menschen vor Ort und insofern auch ein grünes Kernthema.

Das gilt auch für die Fahrradwege. Wir haben jetzt gelernt, dass Niedersachsen 4 800 km Radwege in Niedersachsen hat. Als Absolventin eines Mathematikstudiums habe ich ein Faible für solche Zahlen. Es ist sehr gut, dass aus dem Sondervermögen Zukunftsinvestitionen in die Infrastruktur und somit auch in unsere Radwege getätigt werden.

Mit der Wohnraumförderung haben Sie ein weiteres wichtiges Thema angesprochen. Das ist ein Thema, bei dem wir ähnlich wie beim ÖPNV vor sehr großen Herausforderungen stehen. Von daher ist es sehr gut und auch nötig, dass dafür jetzt Mittel in einem erheblichen Umfang bereitgestellt werden.

Einer neuen Erhebung des Moses-Mendelssohn-Instituts zufolge liegen die Kosten für Wohnraum für Studierende im Durchschnitt erstmals bei mehr als 500 Euro. Die BAföG-Pauschale liegt

meines Wissens bei rund 370 oder 380 Euro. Hieraus erwächst einerseits in erster Linie dem Bund ein Auftrag, die BAföG-Pauschale für den Wohnraum zu erhöhen, andererseits aber auch uns der Auftrag, für sozialverträglichen Wohnraum zu sorgen. Diesem Auftrag kommen wir mit diesem Haushalt gut nach.

Hinsichtlich der Tickets kann ich mich den Ausführungen der Sprecherin der SPD-Fraktion anschließen. Das Schüler- und Azubiticket, aber auch das Ticket für Freiwilligendienstleistende ist wichtig. Es ist gut, dass das Deutschlandticket gesichert ist. Der Wermutstropfen ist auf jeden Fall der gestiegene und vielleicht auch weiter steigende Preis. Das finden wir als Grüne-Fraktion nicht so gut. Wir hätten uns gewünscht, dass die anderen Länder und der Bund in den Verhandlungen der niedersächsischen Linie gefolgt wären und am Ende ein stabiler Preis erreicht worden wäre. Zumindest aber ist die Zukunft des Deutschlandtickets gesichert.

Ich danke abschließend für die Bereitstellung der vielen Mittel für Zukunftsinvestitionen durch die Infrastrukturpakete in diesem Haushalt.

Minister **Tonne** (MW): Herzlichen Dank für die zahlreichen Aussagen und Nachfragen und die Unterstützung aus dieser Runde.

Vor dem Hintergrund der Investitionen, die gerade über das Infrastrukturpaket insgesamt mobilisiert werden, kann der Haushalt nicht getrennt von diesen zusätzlichen Investitionen, sondern nur zusammen mit ihnen betrachtet werden. Insofern kann ich die Aussage, dass der Haushaltsumfang sinken würde, überhaupt nicht teilen.

Wir haben am Beispiel des Wirtschaftsministeriums deutlich gemacht, dass 1,8 Mrd. Euro zusätzlich in die Infrastruktur fließen. Ich habe schon am Freitag das Angebot unterbreitet und wiederhole es hier: Allen denjenigen, die den Eindruck haben, dass der Einzelplan 08 - Wirtschaftsministerium - nicht ausreichend berücksichtigt ist, empfehle ich eine repräsentative Umfrage unter meinen Kabinettskolleginnen und Kabinettskollegen. Meine Kabinettskolleginnen und -kollegen sind diesbezüglich gänzlich anderer Ansicht und achten zu meiner Freude sehr genau darauf, dass die Investitionen auch im Wirtschaftshaushalt veranschlagt sind. Deswegen ist ein Blick ausschließlich auf den Haushaltsplan nur dann sachgemäß, wenn er unter Berücksichtigung der Maßnahmen des Nachtragshaushalts und der Sondervermögen vorgenommen wird.

Herr Thiele, Sie haben gesagt, dass Sie bei der globalen Minderausgabe eine Erhöhung sähen. Ich habe mich gerade vergewissert: Eine Erhöhung können wir da nicht sehen. Hinsichtlich der Details bitte ich Herrn Eule, dass er dazu ein paar Sätze sagt.

Ich will gerne die Gelegenheit nutzen, das Thema Straßenbauplafond anzusprechen. Sie haben den Hinweis gegeben, die Mittelvolumina stiegen nicht. Erstens. Ich bin dankbar, dass der Straßenbauplafond im Kernhaushalt auf diesem erhöhten Niveau durchgeschrieben wird. Das war vorher nicht der Fall. Zweitens. Wir legen weitere 500 Mio. Euro auf den Tisch, um zu Verbesserungen der Infrastruktur zu gelangen. Ich sage es ganz deutlich: Das ist so viel Geld, wie dafür noch nie zur Verfügung gestanden hat. Insofern können Sie diese Dinge zwar gerne getrennt betrachten; diese Betrachtungsweise kann aber nicht unwidersprochen bleiben. Die Getrennte Betrachtungsweise ist nicht korrekt; die Dinge müssen zusammen gedacht werden.

Dieselbe Antwort gebe ich Ihnen übrigens auch zu Ihren Fragen zu NPorts und der

Hafeninfrastruktur. Die Seehäfen erhalten für die Hinterlandanbindung zusätzliche 375 Mio. Euro bei durchgeschriebenen Mitteln. Das ist ein klares Signal übrigens auch mit Blick auf den AVG-Terminal in Wilhelmshaven. Niedersachsen hat dazu jetzt ein klares Bekenntnis abgelegt. Wir sind in intensiven Verhandlungen mit den Partnern, um zur Umsetzung zu kommen.

Sie haben das Thema Wohnen angesprochen. Der Koalitionsvertrag benennt hierzu, wie ich finde, völlig zu Recht ein großes Ziel, weil das Schaffen von Wohnraum eine ganz elementare Aufgabe ist. Zwischen der Unterschrift des Koalitionsvertrags und heute liegen noch nicht ganz drei Jahre. In diesem Zeitraum haben sich die Rahmenbedingungen verändert. Die WohnRaum Niedersachsen GmbH ist mit einer gegenüber den ursprünglichen Annahmen veränderten Markteintrittsstrategie eingerichtet worden.

Ich wiederhole mich, wenn ich sage: Ja, auch wir würden uns wünschen, dass wir schneller mehr Wohnungen hätten. Erstens. Ich bin dankbar für jede Wohnung, die auf den Markt kommt, weil sie ohne die WohnRaum Niedersachsen nicht käme. Zweitens. Ich habe noch keine überzeugende Alternative dazu gehört, wie wir anders mehr Wohnraum schaffen können. Alles das, was bisher genannt wird, ist ein „Weiter so“. Das „Weiter so“ hat aber bisher nicht zu ausreichenden Wohnungen geführt. Deswegen sind wir gut beraten, diese Aufgabe sehr ernst zu nehmen, in Angriff zu nehmen und dafür Mittel in entsprechendem Umfang zur Verfügung zu stellen, um weitere Wohnungen schaffen zu können. - Herr Thiele, auch wenn Sie den Kopf schütteln. Ich kann es Ihnen nicht ersparen: Wir wären in Niedersachsen in einer ganz anderen Lage, wenn wir nicht wieder bei null anfangen müssten.

(Unruhe bei der CDU)

- Sie provozieren meinen Hinweis, weil Sie Ihre Kritik immer wieder erneuern. - Wir hätten sonst einen Bestand von 30 000 Wohnungen, auf denen wir aufbauen könnten. Diese Wohnungen gehören nicht mehr dem Land. Das war eine politische Entscheidung, die man akzeptieren muss. Wer das entschieden hat, darf sich aber dann später nicht so einen schlanken Fuß machen.

Sie fragten, was wir mit den Mitteln des Bundes tun. Auch darüber haben wir bereits am Freitag diskutiert. Ich habe mir gerade berichten lassen, dass darüber auch heute Morgen bei der Beratung des Einzelplans des Innenressorts gesprochen worden ist. Die Mittel müssen zur Verfügung gestellt werden. Es muss eine Verwaltungsvereinbarung getroffen werden. Dann können wir in die Umsetzung gehen. Im Übrigen sage ich Ihnen gerne das zu, was ich auch dem Wirtschaftsausschuss zugesagt habe: dass wir selbstverständlich Informationen darüber, wie diese Vorhaben konkret umgesetzt werden, zur Verfügung stellen.

Sie fragten, ob die Mittel für digitale Infrastruktur ausreichen. Die Antwort ist: Ja, nach all dem, was uns vorliegt, reichen die Mittel aus. Wir haben Mittel in ausreichendem Umfang zur Verfügung.

Ich bitte um Obacht. Ich habe nicht vom Schüler- und Azubiticket gesprochen, sondern ich habe vom Azubiticket und vom Freiwilligendienstleistendenticket gesprochen. Ich gebe diesen Hinweis, damit hier keine falschen Erwartungen geweckt werden. Wir reden momentan darüber, dass der nächste Schritt darin besteht, für Azubis und Freiwilligendienstleistende ein spannendes Angebot für den ÖPNV zu unterbreiten.

Was das Deutschlandticket angeht, so wissen Sie, Herr Thiele, als jemand, der lange genug im

politischen Geschäft dabei ist, doch genau, dass dann, wenn es eine Verständigung gegeben hätte, zusätzliche Mittel zur Verfügung gestellt worden wären. Wir haben den Haushalt doch nicht abschließend beraten. Wenn so eine Verständigung erzielt worden wäre, dann wären deren Folgen in den Haushalt eingespielt worden. Ich bedauere sehr, dass es für eine Verständigung auf Bund-Länder-Ebene keine politischen Mehrheiten gab. Die Summen, die Bund und Länder hätten aufbringen müssen, wären spürbar, aber auch überschaubar gewesen. Aus Niedersachsen hat es die klare Bereitschaft gegeben, einen zusätzlichen Beitrag zu leisten, um den Ticketpreis stabil zu halten. Leider gab es nicht aus ausreichend vielen Bundesländern Bereitschaft dazu, sodass keine Mehrheit für dieses Angebot erzielt werden konnte.

Sie haben nach den zusätzlichen Stellen gefragt. Ich bitte darum, dass die Details hierzu im Anschluss genannt werden. Ich weiß, dass sich dahinter Stellen für den Bereich Geldwäsche und für den Net Zero Valley Act verbergen - also Themen, die neu und zusätzlich entstanden sind.

Zu dem Thema Wohngeld kann ich Ihnen sagen, dass sich die Kofinanzierungsmittel, die wir für das Land in den Haushalt einstellen, an den Vorgaben orientieren, die vom Bund genannt werden.

Herr Pastewsky hat gefragt, was wir unter dem „erfolgreichen Meistern der Transformation“ verstehen. Meines Erachtens sind wir sehr gut beraten, den Menschen nicht zu erzählen, dass sich Welt, Technik, Wirtschaft und alles andere nicht weiterdrehen, wir dazu aber nichts beitragen wollen, sondern versuchen, auf einem Status quo zu verharren. Wir erleben es im Bereich der Automobilindustrie, wir erleben es im Bereich der Zulieferindustrie: Was wir da zu tun haben, ist ein schwieriges Stück Arbeit. Wenn wir uns der Transformation nicht stellen, dann führt das zu einer relativ simplen Entwicklung, die wir auch schon sehen: Wir werden nämlich auf unserem Markt vollumfänglich von außerhalb mit Modellen bedient und verlieren diese Wirtschaftsbereiche nahezu vollständig. Das kann nicht in unserem Interesse sein, und deswegen unternehmen wir auch alle Anstrengungen, Transformation zu unterstützen und erfolgreich zu bewerkstelligen. Das gilt übrigens auch für das Thema Wasserstoffzüge. Die jetzigen Mängel, die dort zu verzeichnen sind, sind kein Grund, diese Technologie grundsätzlich infrage zu stellen, sondern ein Auftrag, die Mängel auszuräumen.

Ich will der Behauptung, es würden Kehrtwenden vollzogen, sehr deutlich widersprechen. „Das Aus vom Verbrenner-Aus“ war möglicherweise eine Überschrift einer Zeitung. Das ist aber nicht Gegenstand dessen, was auch der Ministerpräsident sehr deutlich benannt hat. Meines Erachtens ist es vielmehr ein Auftrag für uns alle, Planungen immer wieder daraufhin gegenzuchecken, wie weit die Umsetzung vollzogen ist. Wenn man dabei erkennt, dass sich Zeitpläne verändern, ist man gut beraten, die erforderlichen Maßnahmen anzupassen.

Das gilt übrigens auch für Stahl aus Salzgitter. An diesem Beispiel möchte ich die falsche Aussage, es würden Kehrtwenden vollzogen, noch einmal ausdrücklich zurückweisen: Salzgitter Flachstahl stellt um. Salzgitter Flachstahl verschiebt die weitere Umstellung. Salzgitter Flachstahl stoppt sie nicht, beendet sie auch nicht, sondern verschiebt sie zeitlich weiter nach hinten, weil wir erkennen, dass wir mehr Zeit brauchen, um Märkte, die grünen Stahl nachfragen, aufzubauen. Wenn wir dieses Vorhaben nicht mit Schutzmaßnahmen flankieren, dann ist die Konsequenz, wie ich eingangs mit Blick auf die Exportstrategie von China erwähnt habe, relativ simpel: Dann wird der Markt weiterhin mit Stahl aus China geflutet, wo die Produktion unter deutlich schlechteren Arbeits- und Umweltschutzbedingungen erfolgt, als es bei uns der Fall ist. Deswegen sind wir

auch in diesem Bereich gut beraten, einen Rahmen zu setzen, der diese weiteren Umstellungen ermöglicht, der aber auch Märkte für diese Produkte schafft. Dabei sind wir, wie wir deutlich sehen können, nicht so weit, wie wir sein möchten. Deswegen wird die Umsetzung zeitlich gestreckt, aber nicht ausgesetzt.

Abschließend fragten Sie, Herr Pastewsky, wie wir im Bereich des Regionalverbandes Braunschweig mit der Finanzierungslücke umgehen. Ich sage zu, dass wir auch dort weiterhin in sehr engem Austausch stehen und fragen, wobei wir als Land unterstützen können. Ich erwähne übrigens auch, dass der Regionalverband Braunschweig schon seit ein paar Jahren im Vergleich zu vorherigen Jahren bei Mittelzuwendungen bessergestellt wird. Es wird eine gemeinsame Aufgabe sein, die Lücken, die dort entstehen, zu schließen. Wir verschließen uns dem Thema nicht, aber wir brauchen dafür auch weiterhin einen engen Austausch. Was die Erwartungshaltung, dass ich zu einem Parlamentarischen Abend mit einem Scheck in dieser Höhe komme, angeht, so glaubt meines Erachtens in dieser Runde niemand - sicher auch nicht Detlef Tanke -, dass das realistisch ist. Wir müssen insgesamt zu einer Lösung kommen, um die steigenden Kosten vernünftig aufzufangen und zu klären, woraus Lücken resultieren und wer sie helfen kann zu stopfen.

Ich will herzlichen Dank sagen für die Unterstützung, um die Ideen, die wir beispielsweise in Bezug auf die Infrastruktur haben, nicht nur für ein Jahr, sondern in der MiPla verlässlich für mehrere Jahre mit Mitteln zu unterlegen. Denn wir werden immer wieder dringend darum gebeten, bei allem, was wir machen, Planbarkeit und Verlässlichkeit zu gewährleisten. Ich will es am Beispiel der Infrastrukturmittel erläutern: Der Bund gibt uns theoretisch zwölf Jahre Zeit, um die Mittel in Bauvorhaben umzusetzen. Wir wollen die Mittel deutlich schneller in Bautätigkeit umsetzen, aber wir wollen die Umsetzung in Absprache mit allen Beteiligten auch so gestalten, dass die Mittel bedarfsgerecht verwendet werden. Es bringt uns nichts, einen starken Mittelhochlauf zu haben, wenn der Mittelabfluss zu gering ist. Die Bauindustrie und das Bauhandwerk sagen uns, dass sie gerne zusätzliche Arbeitsplätze schaffen wollen und dies auch gewährleisten können, wenn sie über eine längere Strecke Verlässlichkeit haben. Ich finde, wir sind gut beraten, auf diese Aussagen zu hören und einen verlässlichen und planbaren Rahmen zu schaffen.

Sie wiesen auf den ÖPNV im ländlichen Raum hin. Ich komme aus einer 1 700-Seelen-Gemeinde und kann die beschriebenen Empfindungen gut nachvollziehen. Gleichzeitig bitte ich aber darum, dass wir uns in der Frage, welche Erwartungshaltung wir in der Öffentlichkeit erzeugen, in notwendiger Zurückhaltung üben.

Der Einsatz der Mittel, der ein riesiger Kraftakt ist, dient dazu, bei komplett veränderten Rahmenbedingungen den Bestand zu sichern. Die Schritte, die wir uns wünschen nach vorn zu gehen, sind nicht vom Tisch, aber sie zu gehen, ist wirklich schwierig. Jetzt geht es darum, zu sagen, wie wir den Status quo halten können, um dann von dieser Basis aus weiter nach vorne zu kommen. Ich möchte unterstreichen, dass es einen Gleichklang zwischen allen Baubedarfen geben muss. Insofern müssen dann, wenn die Straßen im Fokus sind, auch die Brücken und Radwege Berücksichtigung finden.

Vors. Abg. **Dr. h. c. Björn Thümler** (CDU): Herr Thiele hat sich mit seiner Frage nach der globalen Minderausgabe auf die MiPla bezogen und nicht nur auf den Haushaltsplan.

MDgt **Eule** (MW): Sehr geehrte Damen und Herren, ich fange mit der Beantwortung der Frage nach den vom Minister angesprochenen Stellen an. Herr Thiele, Sie haben eben gesagt, wir hätten einen Zugang von 4,5 Stellen. Ja, das stimmt. 4,5 Stellen sind im Zugang, 2,26 Stellen sind im Abgang. Das ergibt im Saldo nicht einen Zugang von 4,5, sondern ein Mehr für das Kapitel des Ministeriums von 2,24 Stellen. Gestatten Sie mir, die Aufgabenstellung für diese Stellen zu beschreiben: Zwei Stellen werden für die Bearbeitung des Aufgabengebietes „Bekämpfung von Geldwäsche“ bereitgestellt. Das Aufgabengebiet „Bekämpfung von Geldwäsche“ ist eine neue Zuständigkeit im Haus. Vorher haben die Landkreise diese Aufgabe wahrgenommen. Es hat sich herausgestellt, dass es keinen Sinn macht, wenn alle kommunalen Aufgabenträger beginnen, sich mit dem Thema Geldwäsche zu beschäftigen, weil dann kein Landkreis diese Aufgabe effektiv genug wahrnimmt. Deshalb wurde im MW ein Referat eingerichtet, das sich um Geldwäsche kümmert. Dafür stellen wir zwei Stellen zur Verfügung. Im vergangenen Jahr wurden uns für die Wahrnehmung der Aufgabe der Bekämpfung von Geldwäsche drei Stellen zur Verfügung gestellt. Wir haben dann aber, weil wir wussten, dass sich die Besetzung der Stellen etwas hinziehen wird, und auch, weil so ein Referat erfahrungsgemäß sukzessive aufgebaut wird, mit drei Stellen gerechnet, im Hinblick darauf, dass sie erst zum 1. Mai oder 1. Juni besetzt werden würden, haben aber nur zwei Stellen in Ansatz gebracht. Jetzt wird die eine Stelle, die inzwischen besetzt ist, ebenfalls ausgewiesen. Das ist die eine von den 1,5 Stellen, die wir hier als „anteilige Ganzjahreswerte“ bezeichnen.

Genauso verhält es sich mit der WohnRaum Niedersachsen. Dafür wurde im vergangenen Jahr eine Stelle geschaffen, die aber erst einmal nur halb besetzt wurde, weil sie nur für ein halbes Jahr besetzt worden ist. Jetzt „rutscht“ die zweite Hälfte nach.

Dann ist noch eine weitere Stelle für den Net Zero Act geschaffen worden mit dem Ganzjahreswert 1,0. Gleichzeitig ist aber auch darauf hinzuweisen, dass wir einen kw-Vermerk haben, der am 31. Dezember mit zwei Stellen zu vollziehen war, den wir schon vorab vollzogen haben. Deshalb haben wir da auch den entsprechenden Abgang. Aber im Ergebnis bleibt es beim Aufwuchs von 2,24 Stellen und einer Stelle für den Net Zero Act sowie zwei Stellen für Geldwäsche.

Ihre Anmerkungen zur globalen Minderausgabe mögen für den Gesamthaushalt stimmen. Insofern teile ich Ihre Ansicht. Aber wer sich den Einzelplan des MW näher anguckt, der erkennt in 2025 eine globale Minderausgabe von 9,4 Mio. Euro, in 2026 eine globale Minderausgabe von 8 Mio. Euro und in den Jahren 2027 bis 2029 eine globale Minderausgabe von 7,7 Mio. Euro. Also ist die globale Minderausgabe rückläufig. Aber ich bin natürlich insoweit bei Ihnen, dass eine globale Minderausgabe von 7,7 Mio. Euro für einen BfH herausfordernd ist. Man muss sich schon strecken, dass man sie erbringt, wenn man nicht gerade Glück hat und irgendwo Geld übrig hat. Ich muss aber auch sagen: Ich mache das Geschäft jetzt seit 20 Jahren. Ich habe die globale Minderausgabe jedes Jahr erbracht. Seien Sie sicher, wir erbringen sie auch in 2025 und auch in 2026.

Vors. Abg. **Dr. h. d. Björn Thümmler** (CDU): Das haben die Kollegen - die Beamten in den Häusern - jetzt sicher mit großer Freude gehört.

Abg. **Ulf Thiele** (CDU): Ich habe die Bitte, dass meine Frage nach der digitalen Infrastruktur beantwortet wird. - Also: Ist das völlig durchfinanziert? Wenn das durchfinanziert ist, können wir diesen Punkt mit einem Haken versehen.

Vielen Dank, dass Sie zugesagt haben, dass Sie die vom MW über das Sondervermögen Investitionen geplanten Mittel dem Landtag zu gegebener Zeit zuleiten. Das „zu gegebener Zeit“ aber bereitet uns Kopfzerbrechen; das sage ich hier noch einmal. Ich will die Diskussion von vorhin nicht fortsetzen, aber um einen fairen Umgang bitten, weil es für die Oppositionsfraktionen unter den jetzigen Kautelen nicht möglich ist, einen Haushaltsantrag zu schreiben. Wir können im Moment keinen Haushaltsantrag schreiben! Wir können ihn auch nicht vorbereiten, weil wir nicht wissen, inwieweit investive Mittel, die nicht im Haushalt veranschlagt sind und für die wir möglicherweise einen Haushaltsantrag stellen würden, auf der Projektliste, die für das Sondervermögen im nächsten Jahr angemeldet werden könnten, stehen werden. Diese Ungewissheit macht die Haushaltsberatung für uns - anders als möglicherweise für die die Regierung tragenden Fraktionen - sehr schwer.

Das gilt übrigens insbesondere für den, der wie wir in der Vergangenheit darauf Wert gelegt hat, investive und möglichst nicht konsumtive Ausgaben zum Gegenstand eines Haushaltsantrags zu machen. Weil wir mitten im Haushaltsaufstellungsverfahren sind und in den nächsten Wochen immer wieder das Gleiche erleben werden - dass Sie uns erklären, dass Sie diese Information nicht liefern können -, werden wir Einzelplan für Einzelplan in investiver Hinsicht nicht endgültig beraten können, was für die Oppositionsfraktionen bedeutet, dass wir für alle diese Bereiche keine Haushaltsanträge vorbereiten können. Das ist im Haushaltsaufstellungsverfahren ein, was Fairness und Umgang miteinander angeht, schwieriges Vorgehen. Deshalb bitte ich noch einmal sowohl Sie als auch das MF in Bezug auf die anderen Fachressorts darum, zu erwägen, dem Parlament zumindest einen Sachstand über die aktuellen Planungen mitzuteilen, damit wir mit Blick auf die nächsten vier bis fünf Wochen ein bisschen mehr Diskussionsmöglichkeit haben.

Die Äußerung des Ministers zu den 40 000 Wohneinheiten interpretiere ich so, dass das im Koalitionsvertrag formulierte Ziel von 40 000 zusätzlichen Wohnungen in dieser Legislaturperiode aus seiner Sicht nicht mehr bindend ist. Sie haben ja mit blumigen Worten beschrieben, dass sich Rahmenbedingungen und Ähnliches verändert hätten. Dass es keine Landesgesellschaft gibt, wussten Sie, als Sie den Koalitionsvertrag vereinbart und unterzeichnet haben. Insofern kann das niemanden überrascht haben. Sie müssen sich also bei Verhandlung des Koalitionsvertrages über andere Instrumente oder andere Rahmenbedingungen unterhalten haben, wenn Sie jetzt dieses Ziel von 40 000 Wohnungen bis zum Ende der Legislaturperiode nicht mehr weiterverfolgen.

Letzter Punkt: Herr Minister, ich habe Sie nicht nach der technischen Umsetzung des Wohngeldes gefragt, sondern ich habe explizit nach Ihrer Einschätzung der Auskömmlichkeit auf der kommunalen Ebene gefragt und danach, ob Sie als zuständiger Minister - dieser durchlaufende Posten ist in Ihrem Einzelplan und nicht im Einzelplan des Sozialministeriums enthalten - mit der kommunalen Ebene und der Bundesebene über die Frage der Auskömmlichkeit des Wohngeldes im Gespräch sind und ob Sie dazu schon eine Position entwickelt haben.

Minister **Tonne** (MW): Ich meine, ich hätte zum Thema digitale Infrastruktur gerade gesagt, dass die Mittel für die Maßnahmen, die angemeldet sind, ausreichend sind, sodass es dort keine zusätzlichen Bedarfe gibt.

Die Frage bezüglich der Sachstände und dessen, was beraten werden kann, haben wir am Freitag erörtert. Daran hat sich nichts geändert. Im Übrigen verweise ich darauf, dass ich den Eindruck habe, dass gerade wir in der Frage, von woher wir welche Mittel nehmen und wofür wir welche

Mittel nehmen, maximal transparent sind.

Sehen Sie mir nach, dass ich Ihre Interpretation meiner Worte nicht kommentiere. Es bleibt Ihnen vorbehalten, wie Sie interpretieren möchten. Möglicherweise riskieren Sie dadurch aber, dass ich in der Debatte Ihrer Interpretation entspreche.

Hinsichtlich des Wohngeldes sind wir als Ministerium mit den jeweils Beteiligten im Austausch. Sie fragten mich nach meiner Position: Es ist eine Rechtsverpflichtung, das heißt, das, was gezahlt werden muss, wird gezahlt. Wohngeld ist nichts, was wir als Goodie zahlen, sondern das ist zu zahlen. Man wird sich die weitere Entwicklung sehr genau anschauen müssen. Die Nachfrage nach Wohngeld wird übrigens auch davon abhängen, wie sich die wirtschaftliche Entwicklung künftig gestalten wird.

Vors. Abg. **Dr. h. c. Björn Thümler** (CDU): Ich sehe keine weiteren Wortmeldungen in der allgemeinen Aussprache und schließe sie damit ab.

Einzelberatung

Der **Ausschuss** liest den Einzelplan 08. Abg. **Ulf Thiele** (CDU) stellt Informationsfragen zu einigen Haushaltspositionen, die von den Vertreterinnen und Vertretern der Landesregierung beantwortet werden. Der Ausschuss setzt mehrere Positionen auf die Vormerkliste (**Anlage**).

Eine besondere **Aussprache** ergibt sich zu folgenden Punkten:

Kapitel 0801 -Ministerium für Wirtschaft, Bauen und Verkehr

Titel 119 03 - Einnahmen aus Nebentätigkeiten

MDgt **Dr. Lantz** (LRH) äußert die Vermutung, dass die Steigerung des Titelansatzes um 58 000 Euro auf künftig 78 000 Euro mit der Wahrnehmung des Aufsichtsratsmandats durch Ministerpräsident Lies bei der Meyer-Werft zusammenhänge. Im Hinblick darauf, dass Ministerpräsident Lies das Mandat des Landes im Aufsichtsrat der Meyer-Werft vor seiner Wahl zum Ministerpräsidenten in seiner Funktion als Wirtschaftsminister ausgeübt habe, stelle sich dem Landrechnungshof die Frage, ob das Mandat weiterhin vom Ministerpräsidenten ausgeübt werden solle oder ob die Landesregierung beabsichtige, als Nachfolger für Ministerpräsident Lies den neuen Wirtschaftsminister, Herrn Tonne, als Aufsichtsratsmitglied zu bestimmen. Sollte der Herr Ministerpräsident sein Mandat weiterhin ausüben wollen, müssten abzuführende Einnahmen, die aus der Wahrnehmung dieses Aufsichtsratsmandats entstünden, im Einzelplan der Staatskanzlei veranschlagt werden.

MDgt **Eule** (MW) bestätigt, dass die Steigerung des Titelansatzes mit der Wahrnehmung des Aufsichtsratsmandats bei der Meyer-Werft zusammenhänge, und berichtet, Wirtschaftsminister Tonne habe in Interviews auf die Frage, ob er das Aufsichtsratsmandat bei der Meyer-Werft übernehmen werde, geantwortet, dass Ministerpräsident Lies und er zu gegebener Zeit entscheiden würden, wann das Aufsichtsratsmandat an den Wirtschaftsminister übergehe. In haushalterischer Hinsicht solle die Einnahme aus der Wahrnehmung des Aufsichtsratsmandats, die

den Haushalt 2026 betreffe, in Einzelplan 08 verbucht werden. Diese Veranschlagungspraxis sei aber nicht gleichbedeutend mit einer Zusage des MW gegenüber dem Ausschuss, dass das Aufsichtsratsmandat noch in der zweiten Hälfte des Jahres 2025 an Herrn Minister Tonne übergehen werde; denn es obliege der Landesregierung, wen sie als Mitglied des Aufsichtsrats bei der Meyer-Werft bestimme.

Titel 422 17 - Bezüge für zugewiesene Beamtinnen und Beamte

MDgt **Dr. Lantz** (LRH) weist darauf hin, dass für das Jahr 2024 ein Ist-Ansatz von 82 000 Euro veranschlagt worden sei, und fragt nach dem Grund, aus dem für die Jahre 2025 und 2026 der Ansatz auf Null zurückgeführt worden sei.

MR **Schiller** (MW) antwortet, zugewiesene Beamtinnen und Beamte seien in Dienststellen außerhalb der Landesverwaltung zur Wahrnehmung hoheitlicher Tätigkeiten eingesetzt. Das MW erhalte von diesen Dienststellen eine Erstattung. Normalerweise laufe dies haushalterisch auf ein Nullsummenspiel hinaus, aufgrund eines Buchungsfehlers im Jahre 2024 aber nicht. Das MW sei dabei, diesen Buchungsfehler zu bereinigen.

Kapitel 0802 -Allgemeine Bewilligungen im Bereich Wirtschaft

Titel 884 11 - Zuführung an den Wirtschaftsförderfonds zur Finanzierung von Investitionen (Kapitel 5081)

TGr. 66 - Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) - Landesmittel

TGr. 67 - Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) - Bundesmittel

MDgt **Dr. Lantz** (LRH) thematisiert anhand der Ansätze in Titel 884 11 und in den Titelgruppen 66 und 67 das Phänomen hoher Haushaltsreste und daraus zu ziehender Schlussfolgerungen für die künftige Veranschlagung. Er gibt zu erwägen, künftig anstelle von Haushaltsansätzen, die sich am Jahresende als zu hoch veranschlagt erwiesen, Teile der zu erwartenden Finanzierungserfordernisse in Form von Verpflichtungsermächtigungen auszuweisen. Verpflichtungsermächtigungen böten die Möglichkeit, Dinge, die sich über das Haushaltsjahr hinaus hinzögen, später in Ansatz zu bringen, und hätten somit den Vorteil, dass im laufenden Haushalt geringere Ansätze veranschlagt werden müssten, was sich im Übrigen auch positiv auf die Kreditaufnahme auswirken würde.

MDgt **Eule** (MW) teilt diese Ansicht in Bezug auf die Veranschlagung von GRW-Fördermitteln in den TGr 66 und 67 nicht. Das Land orientiere sich bei der Veranschlagung der Landesmittel an der Veranschlagung der Bundesmittel durch den Bund und bilde somit die Fördermittel des Bundes eins zu eins ab und sei damit bisher sehr gut gefahren. Eine Abweichung von diesem bewährten Schema würde die Veranschlagung ausgesprochen verkomplizieren.

Haushaltsreste seien oft die Folge unsicherer Planungsfortschritte. Bei Investitionen entstünden sie meistens in krisenhaften Situationen, wenn sich Bauvorhaben, für die Mittel veranschlagt seien, verzögerten. Ein Beispiel dafür sei das SALCOS-Projekt des Salzgitter-Konzerns, dessen Ausbaustufen 2 und 3 unter anderem aufgrund veränderter wirtschaftlicher Rahmenbedingungen nunmehr verschoben worden seien. Die Verschiebung solcher Investitionen bedeute aber noch lange nicht, dass Fördermittel, die dafür bereitgestellt würden, nicht benötigt würden. Eine Übertragung von Haushaltsresten setze voraus, dass das Land zur Bereitstellung betreffender Haushaltsmittel verpflichtet sei. Diese Voraussetzung sei im Falle der Mittel, auf die sich Herr Dr. Lantz beziehe, gegeben.

In Titel 884 11 seien recht hohe Beträge als Zuführung an den Wirtschaftsförderfonds zur Finanzierung von Investitionen veranschlagt. Diese hohen Beträge stünden auch in Verbindung mit den im Wirtschaftsförderfonds veranschlagten sehr hohen Mittelvolumina für die IPCEI-Wasserstoff-Projekte, für die hohe Liquidität vorgehalten werden müsse. Er, Eule, räume ein, dass diese Mittel nicht so schnell abfließen, wie sie bereitgestellt würden, er gehe aber sehr sicher davon aus, dass das Finanzministerium im Sinne eines vernünftigen Liquiditätsmanagements Kredite für Investitionen erst dann aufnehme, wenn klar sei, dass diese auch wirklich benötigt würden.

Die Frage, ob die Mittel hätten anders veranschlagt werden können, könne diskutiert werden; einer solchen Diskussion würde er sich jedenfalls nicht verschließen. Die Ansicht, dass durch die gewählte Veranschlagung Kredite zu früh aufgenommen werden müssten und somit das Land mit Zinszahlungen belastet werde, aber vermöge er nicht zu teilen. Die Landesregierung habe beschlossen, dem Wirtschaftsförderfonds immer dann Mittel zuzuführen, wenn dies aus ihrer Sicht notwendig sei. Dass Haushaltsreste angefallen seien, sei verschiedenen zeitlichen Verschiebungen von Projekten geschuldet. Die Landesregierung sei sich aber nicht zuletzt im Hinblick auf die bekannten Verzögerungen bei der Umsetzung des SALCOS-Projektes des Salzgitter-Konzerns sicher, dass diese Mittel für die Fortsetzung von Projekten noch benötigt würden, und habe deshalb auch für das Haushaltsjahr 2026 eine relativ hohe Zuführung an den Wirtschaftsförderfonds vorgesehen.

Kapitel 0803 - Allgemeine Bewilligungen im Bereich Verkehr

MDgt Dr. Lantz (LRH) erklärt, nach Lektüre der Erläuterungen zu Kapitel 0803 auf Seite 43 stelle er sich die Frage, ob die Landesregierung ihr Ziel, den öffentlichen Personennahverkehr im Vergleich zu 2023 bis zum Jahre 2030 zu verdoppeln, weiterhin verfolge oder ob es sozusagen schleichend einkassiert worden sei. Vor dem Hintergrund von Prüfungserkenntnissen habe er in den vergangenen Jahren bei verschiedenen Anlässen darauf hingewiesen, dass im Bereich der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs Defizite und große Herausforderungen bestünden. Insofern sei es sehr erfreulich, dass jetzt zur Bestandserhaltung des öffentlichen Personennahverkehrs Mittel vorgesehen würden. Klärungsbedürftig sei jedoch, welchen Weg die Landesregierung dorthin beschreiten wolle. In § 4 Abs. 6 HG sei geregelt, dass die Landesnahverkehrsgesellschaft Kredite im Umfang von 500 Mio. Euro aufnehmen können solle, die vom Land abgesichert würden, um einen Teil dieser Aufgabe zu stemmen. Die Konstruktion der Verschuldung des Landes werde dadurch, dass jetzt mit der LNVG eine nicht mit Krediten belastete Tochter des Landes, die als solche quasi als ausgelagerter Arbeitsbereich der Landesregierung fungiere, in sehr großem Maße Kredite aufnehmen werde, immer noch weiter verkompliziert. Angesichts

der Entwicklung, dass an immer mehr Ecken und Enden des Landes Kredite und Schulden bestünden, richte sich an das MF die allgemeinfinanzwirtschaftliche Frage nach einer quasi konzernweiten, ressortübergreifenden, also gesamthaften Betrachtung des Landeshaushaltes.

Das MW habe bisher unter Inanspruchnahme von eigenen Haushaltsmitteln Fahrzeuge erworben, die als Vermögensgegenstände hätten „bilanziert“, über einen Zeitraum von 30 Jahren genutzt und danach hätten ersetzt werden müssen. Während das MW für die Fahrzeugbeschaffung bisher eigene Haushaltsmittel eingesetzt habe, solle dies künftig durch Kreditaufnahme erfolgen, wodurch die Finanzierung sukzessive in die Zukunft verlagert werde. Fahrzeugbeschaffung sei in der Vergangenheit einer der investiven Bereiche des Landes gewesen, in denen das Land eigenes Kapital eingesetzt habe, um unbelastetes Vermögen zu bilden. Künftig solle nun auch im Bereich der Fahrzeugbeschaffung damit begonnen werden, Kredite aufzunehmen.

Ihm stelle sich angesichts dieser Entwicklung - Investitionen in den Fuhrpark mithilfe von Fremdkapital - die Frage, ob die Landesregierung schon ein nachhaltiges Konzept habe, das beispielsweise vorsehe, dass die Landesnahverkehrsgesellschaft durch jährliche Zuweisungen in die Lage versetzt werde, abgängige Fahrzeuge aus eigener Kraft wiederzubeschaffen, oder ob stattdessen die Gefahr bestehe, dass Kredite, die heute zur Beschaffung der Fahrzeuge aufgenommen würden, auch nach 30 Jahren, wenn die Fahrzeuge abgängig seien, noch in der Bilanz der Landesnahverkehrsgesellschaft ausgewiesen würden.

Abg. **Ulf Thiele** (CDU) weist an dieser Stelle auf die Diskussion hin, die zurzeit über die Kreditfähigkeit der Anstalt Niedersächsische Immobilienaufgaben (NIA) geführt werde. Die Konstruktion im Falle der LNVG stelle sich zwar ein wenig, aber nicht grundlegend anders dar als bei der NIA, weil auch im Falle der LNVG aufgenommene Kredite der Gesellschaft vollständig durch das Land rückabgesichert seien und Kredite, die die Gesellschaft aufnehmen können solle, ausschließlich durch den Landeshaushalt abgesichert würden. Ihn, Thiele, interessiere, ob die LNVG die Rechtsfrage, ob eine solche Kreditierung verfassungsrechtlich zulässig sei, habe gutachterlich prüfen lassen, oder ob sie darauf verzichtet habe. Für den Fall, dass die LNVG ein entsprechendes Rechtsgutachten eingeholt habe, erbitte er Einsicht in diese Unterlage.

MDgt **Eule** (MW) legt in Reaktion auf den Hinweis des Abg. Thiele dar, Ausgaben, die in 2026 aus dem Landeshaushalt 2026 erfolgen sollten, stünden unter dem Vorbehalt der Verabschiedung des Haushaltsgesetzes 2026 durch das Parlament. Im Haushaltsgesetz 2026 sei eine Kapitaldienstgarantie des Landes zugunsten der LNVG vorgesehen. Die Landesnahverkehrsgesellschaft sei als Tochter des Landes Niedersachsen an europäische Normen sowie Bundes- und Landesrecht gebunden, aber vom Landeshaushalt nicht erfasst. An ihrer Kreditfähigkeit hätten weder das MF noch das MW Zweifel; ein Beleg dafür sei die Vorlage des Haushaltsgesetzes 2026 mit entsprechenden Regelungen für die LNVG. Der Fremdfinanzierungsaufwand der LNVG zur Beschaffung von Fahrzeugen für den Schienenbetrieb hänge ganz wesentlich davon ab, welche Sicherheiten die LNVG der Bank, bei der sie für einen Kredit nachfrage, anzeigen könne. Die Konditionen, zu denen die LNVG bei einer Bank einen Kredit aufnehmen könne, seien wesentlich günstiger, wenn sie eine Kapitaldienstgarantie des Landes Niedersachsen vorweisen könne und somit das Land Niedersachsen dafür bürge, dass die LNVG erstens die Tilgungszahlungen und zweitens die Zinszahlungen bedienen könne. Insofern sei es für die LNVG im Hinblick auf eine Kreditaufnahme zu möglichst günstigen Konditionen außerordentlich hilfreich, wenn zuvor die Grundsatzentscheidung getroffen sei, dass die LNVG Schulden aufnehmen können dürfe.

Es wäre zweifellos vorteilhafter, wenn für die Fahrzeugbeschaffung nicht eine Kreditaufnahme im Umfang von 500 Mio. Euro vorgesehen werden müsste, sondern 350 Mio. Euro aus dem Landeshaushalt der Landesnahverkehrsgesellschaft als Zuschuss übertragen werden könnten. Diese Möglichkeit aber sei im Haushalt seitens der Landesregierung nicht abgebildet worden. Stattdessen sei für die Fahrzeugbeschaffung eine Kreditfinanzierung vorgesehen. Seines Erachtens sei es rechtlich abgesichert, dass die Landesnahverkehrsgesellschaft einen Kredit aufnehmen können dürfe. Insofern würde er nicht empfehlen, diese Frage in einem Gutachten zu klären.

MR **Ernst** (MF) erläutert ergänzend, dass gemäß der LHO die Gewährung von Bürgschaften Vorrang vor Verausgaben hätten, was bedeute, dass dann, wenn für eine Maßnahme die Gewährung von Bürgschaften möglich sei, im Landeshaushalt Ausgaben für diese Maßnahme nicht veranschlagt werden dürften.

Abg. **Ulf Thiele** (CDU) weist darauf hin, dass er nicht danach gefragt habe, ob der LNVG günstigere Kreditkonditionen eingeräumt würden, wenn das Land für den Kredit bürge, sondern wissen wolle, ob die Landesregierung, das MW oder die LNVG im Hinblick darauf, dass die Kapitaldienstgarantie erkennbar dem Ziel gedient habe, der Landesgesellschaft günstigere Kreditkonditionen zu ermöglichen, geprüft hätten, ob die Kreditaufnahme verfassungsrechtlich zulässig sei. Nach seinem Eindruck sei es naheliegend, dass die Kapitaldienstgarantie der Umgehung der Schuldenbremse dienen solle und somit unzulässig sei.

MDgt **Eule** (MW) entgegnet, eine Kapitaldienstgarantie sei lediglich die Garantie dafür, dass das Land dann, wenn die Landesnahverkehrsgesellschaft den Kredit nicht bedienen würde, einspringen würde. Eine Kapitaldienstgarantie sei keineswegs gleichbedeutend mit der Aussage, dass das Land Niedersachsen den Kredit mit Zins und Tilgung bedienen werde. Er gehe fest davon aus, dass Kreditzinsen und Tilgung aus dem Budget der LNVG an die kreditgebenden Banken gezahlt würden.

Im Folgenden wendet sich Herr Eule den Fragen des Mitglieds des Senats des Landesrechnungshofs zu. Er erklärt, Minister Tonne, das Mitglied der Landesregierung, habe inzwischen die Sitzung verlassen. Fragen wie die, ob die Landesregierung noch davon ausgehe, dass sich der ÖPNV bis 2030 im Vergleich mit 2023 verdoppeln werde, und ob sie die Kapitaldienstgarantie für eine schlaue politische Entscheidung halte, sollten nicht dem Beauftragten für den Haushalt, sondern einem Mitglied der Landesregierung oder gegebenenfalls den Mitgliedern der Regierungsfraktionen gestellt werden.

MDgt **Dr. Lantz** (LRH) äußert gegenüber Herrn Eule teilweises Verständnis dafür, zu diesen Fragen nicht Stellung beziehen zu wollen, beharrt aber ungeachtet dessen auf einer Aussage der Landesregierung: Es gebe Äußerungen der Landesregierung, dass es das Ziel gebe, den öffentlichen Personennahverkehr bis zum Jahre 2030 zu verdoppeln, argumentiert er. Dieses Sachziel berge Implikationen. Ihm gehe es lediglich darum, von einem Vertreter der Landesregierung zu erfahren, ob dieses Ziel nach Kenntnis des MW, das für die Verkehrspolitik zuständig sei, noch verfolgt werde.

Abschließend weist Herr Dr. Lantz darauf hin, dass die Landesregierung seine Frage, ob sie bereits eine Konzeption entwickelt habe, die sicherstelle, dass der Kredit, der zur Fahrzeugbeschaffung aufgenommen werden müsse, in 30 Jahren, wenn neue Fahrzeuge beschafft werden müssten, zurückgezahlt sei, um dann nicht noch weitere Kredite aufnehmen zu müssen, noch nicht

beantwortet habe.

MDgt **Eule** (MW) äußert, wenn der Kredit, den die LNVG zur Beschaffung der Fahrzeuge aufnehmen müsse, bei Endfälligkeit nach 30 Jahren noch immer bedient werden müsste, würde es sich dabei nach seinem Eindruck um eine ausgesprochen unwirtschaftlich finanzierte Investition handeln. Insofern gehe er davon aus, dass die Kreditsumme durch sukzessive Tilgung während der Laufzeit bei Endfälligkeit zurückgeführt sein werde.

Abg. **Dr. Dörte Liebetruth** (SPD) legt dar, die Koalition freue sich über die höheren Fahrgastzahlen im ÖPNV, sei sich jedoch auch im Klaren darüber, dass es jetzt erst einmal darum gehe, das bestehende Angebot zu stabilisieren.

Was die Frage des Mitglieds des Senats des Landesrechnungshofs nach künftigen konkreten Plänen angehe, so nehme sie an, dass es sich dabei auf die SPNV-Strategie 2040 bezogen haben könnte, die bis 2040 - und nicht, wie ausgeführt, bis 2030 - eine Steigerung der Fahrgastzahlen um 50 % vorsehe.

MDgt **Dr. Lantz** (LRH) erläutert, er beziehe sich auf die Landtagsdrucksache 19/2613, in der das Ziel, den öffentlichen Personennahverkehr bis zum Jahre 2030 zu verdoppeln, genannt sei. Auf der Seite 2 der Drucksache werde dargelegt, dass „das Land Niedersachsen das erklärte Ziel hat, bis zum Jahr 2030 die Fahrgastzahlen im Nahverkehr im Vergleich zu heute zu verdoppeln“. Ihm stelle sich die Frage, ob dieses Sachziel noch bestehe. Nach dem Hinweis von Frau Dr. Liebetruth auf die SPNV-Strategie 2040 ergänze er seine Frage um die Zusatzfrage, ob für die Verdopplung der Fahrgastzahlen nunmehr die Zielzahl 2040 ins Auge gefasst sei und somit die Zielzahl 2030 nicht mehr aufrechterhalten werde.

Vors. Abg. **Dr. h. c. Björn Thümler** (CDU) hält den Ausschuss einverstanden damit, diesen Punkt auf die Vormerkliste zu nehmen. - MDgt **Eule** (MW) bemerkt daraufhin, es sei unüblich, die Beantwortung einer Frage zu einer Landtagsdrucksache in Bezug auf die Verdopplung von Fahrgastzahlen auf die Vormerkliste des Haushaltsausschusses zu setzen. - Abg. **Dr. Dörte Liebetruth** (SPD) äußert, sie könne auch nicht nachvollziehen, weshalb dieser Punkt auf die Vormerkliste genommen werden müsse, zumal sie die Frage mit dem Hinweis auf die SPNV-Strategie bereits beantwortet hätte. Im Übrigen habe sie, Dr. Liebetruth, diese Frage, die tendenziell aus der Sicht einer Oppositionsfraktion von Interesse sei, vonseiten des Landesrechnungshofs nicht erwartet. - Vors. Abg. **Dr. h. c. Björn Thümler** (CDU) stellt klar, der Landesrechnungshof habe in jedem Ausschuss das Recht, Fragen zu stellen, und er habe ein Recht darauf, dass seine Fragen beantwortet würden. Aus diesem Grund werde dieser Punkt auf die Vormerkliste genommen.

Kapitel 5086 -Sondervermögen zweckgebundene Einnahmen - EFRE

TGr. 68 - Operationelles Programm für den EFRE im Ziel „Konvergenz“ 2007-2013

TGr. 69 - Operationelles Programm für den EFRE im Ziel „Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung“ (RWB) 2007-2013 (ohne Lüneburg)

Titel 916 11 - Abführung an Kapitel 0802 Titel 234 13

MDgt **Dr. Lantz** (LRH) erklärt, die sogenannten Überbindungsmittel seien bereits in den vergangenen Jahren Gegenstand von Beratungen gewesen. Der Bestand der Überbindungsmittel sei im vergangenen Jahr mit 61,36 Mio. Euro angegeben worden. Wer die Summen, die in den Erläuterungen auf der Seite 227 dargelegt seien, addiere, erhalte allerdings den Betrag von 55,68 Mio. Euro. Aus der Lektüre des Haushaltsplanentwurfs werde der Grund für diese Differenz nicht ersichtlich. Er rege an, das Zustandekommen dieser Summe in zukünftigen Jahren mit detaillierteren Erläuterungen besser darzustellen.

In 2025 habe seien in Titel 916 11 Abführungen in Höhe von 12,462 Mio. Euro veranschlagt worden, die geplant gewesen, aber offensichtlich nicht vollzogen worden seien. Im Jahre 2026 seien Abführungen nicht geplant; zumindest seien Mittel nicht veranschlagt. Ihm stelle sich vor diesem Hintergrund die Frage, wie lange die Überbindungsmittel noch darauf warten müssten, durch Abführungen abgelöst zu werden. Er würde es befürworten, wenn die Summe der Überbindungsmittel reduziert werden könnte.

Im Übrigen fehle es seines Erachtens hinsichtlich der Herkunft der Mittel in den Titelgruppen 68 und 69 an Transparenz.

MDgt **Eule** (MW) erläutert, Überbindungsmittel entstünden, wenn dem Land Niedersachsen von der Europäischen Kommission mehr Mittel erstattet würden, als das Land Niedersachsen an Zuwendungsempfänger ausgezahlt habe.

Das MW sei mit dem Landesrechnungshof im Gespräch über die Überbindungsmittel im Umfang von 61,36 Mio. Euro. Das MW habe heute Morgen um 10:26 Uhr dem Landesrechnungshof per E-Mail Folgendes mitgeteilt:

„Die Höhe der Überbindungsmittel wurde im Jahr 2018 mit 61,362 Mio. Euro berechnet. Dieser Wert wurde fortgeschrieben. Aufgrund der Weiterentwicklung in den Folgejahren - es mussten zum Beispiel aufgrund von verlorenen Gerichtsverfahren und abgeschlossenen Vergleichen weitere Zahlungen geleistet werden - wurde der Betrag im Mai 2025 reduziert und auf 55,682 Mio. Euro aktualisiert. Eine Abführung aus dem Kapitel erfolgte über den Titel 916 11“,

nicht aus einer der beiden Titelgruppen.

Hinsichtlich des weiteren Umgangs mit den Überbindungsmitteln teile das MW dem Landesrechnungshof in der E-Mail weiter mit:

„Inwieweit der Titel 916 11 in 2025 noch verbucht wird, kann aktuell vom MW nicht beantwortet werden. Bisher ist seitens der Landesregierung für 2026 keine Abführung vorgesehen.“

Er sei bisher davon ausgegangen, dass die Antworten, die das MW dem Landesrechnungshof um 10:26 Uhr gegeben habe, dem Landesrechnungshof genügten. Sofern sie entgegen seiner Annahme nicht ausreichten, sei er, Eule, bereit, den Dialog über die Überbindungsmittel fortzusetzen.

MDgt **Dr. Lantz** (LRH) merkt an, der Landesrechnungshof sehe seine Aufgabe darin, in den Haushaltsplanberatungen Themen, die er aus haushaltsrechtlichen und sonstigen Gründen für relevant halte, zum Gegenstand der Beratungen im Haushaltsausschuss zu machen. Der Landesrechnungshof habe nach der Lektüre des Entwurfs des Haushaltsplans in der Regel eine Vielzahl an Fragen, die er im Vorfeld der Haushaltsplanberatungen den Ministerien stelle. Ein Großteil dieser Fragen werde beantwortet, sodass dann beim Landesrechnungshof darüber Klarheit bestehe und somit diese Fragen in den Sitzungen des Ausschusses für Haushalt und Finanzen nicht noch einmal gestellt werden müssten. Bei einigen dieser Fragen sei der Landesrechnungshof aber der Ansicht, dass es sinnvoll sei, sie trotz einer zufriedenstellenden Erwidernung des MW auch in einer Sitzung des Haushaltsausschusses noch einmal zur Sprache zu bringen.

Das Grundproblem sei aus Sicht des Landesrechnungshofs, dass im Haushaltsplan in einem Haushaltstitel Mittel veranschlagt seien, in dem sie anscheinend nicht benötigt würden, und stattdessen gegebenenfalls für andere Zwecke verwendet werden könnten.

MDgt **Eule** (MW) erklärt, wie in den Folgejahren mit den Überbindungsmitteln umgegangen werde, könne aus der Mipla ersehen werden. Die Mipla enthalte auch eine Fortschreibung, die Auskunft darüber gebe, wie die Überbindungsmittel im Verlaufe der Folgejahre abgebaut werden sollten. Insofern sei seines Erachtens hinreichend Transparenz geschaffen.

Kapitel 5089 -Sondervermögen zweckgebundene Einnahmen - RegG

TGr. 90 - Förderung von Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs nach dem Regionalisierungsgesetz (Baumaßnahmen)

TGr. 91 - Förderung von Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs nach dem Regionalisierungsgesetz (Fahrzeugbeschaffungen)

MDgt **Dr. Lantz** (LRH) spricht die Verschiebung von Ausgabenpositionen in den oben genannten Titelgruppen an. Während bei Titelgruppe 91 die Ansätze um rund 139 Mio. Euro erheblich zurückgeführt würden, sei bei Titelgruppe 90 ein Mittelaufwuchs um rund 121 Mio. Euro festzustellen. Im Ergebnis stünden somit nach seinem Verständnis für die Förderung von Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs weniger Mittel in einem Umfang von 18 Mio. Euro zur Verfügung. Er stelle sich die Frage, ob es sich bei den 18 Mio. Euro möglicherweise um eine Art Verschiebeparkplatz handeln könnte, indem Investitionen aus dem Sondervermögen, das Teil des Kernhaushalts sei, durch die neuen Verschuldungsmöglichkeiten substituiert und Mittel stattdessen für laufende Ausgaben verwendet würden.

MDgt **Eule** (MW) weist darauf hin, dass dem MW diese Frage seitens des Landesrechnungshofs schon einmal gestellt worden sei und dieser darauf auch eine Antwort erhalten habe. Er bitte darum, diesen Punkt auf die Vormerkliste zu nehmen, um dem MW zu geben, die Antwort an den Landesrechnungshof herauszusuchen. - Vors. Abg. **Dr. h. c. Björn Thümler** (CDU) hält den

Ausschuss einverstanden damit, dieser Bitte zu entsprechen.

Beschäftigungsvolumen und Budget

MDgt **Dr. Lantz** (LRH) weist darauf hin, dass beim MW sieben B-6-Stellen, die bekanntlich normalerweise für Abteilungsleiter vorgesehen seien, geführt würden, obwohl das Haus nur über sechs Abteilungen verfüge. Er fragt, mit welcher Aufgabe der Inhaber der siebten B-6-Stelle betraut sei. - Vors. Abg. **Dr. h. c. Björn Thümmler** (CDU) teilt mit, dass die siebte B-6-Stelle für die Leitung des Landesbergamts bestimmt sei. Der dort arbeitende Beamte werde auf einer Planstelle nach Besoldungsgruppe B 6 geführt, vom zuständigen Ministerium allerdings nur nach Besoldungsgruppe B 4 besoldet.

MDgt **Dr. Lantz** (LRH) empfiehlt daraufhin, die Planstelle gegebenenfalls mit einem ku-Vermerk, beispielsweise „ku B4“, zu versehen. - Vors. Abg. **Dr. h. c. Björn Thümmler** (CDU) hält dem entgegen, dass seines Wissens die Stelle dann, wenn sie frei werde, dem MWK wieder zur Verfügung stehen solle.

MDgt **Dr. Lantz** (LRH) erkundigt sich nach den Gründen für die Stellenmehrung im MW für den Aufgabenbereich „Net Zero Industry Act“ (NZIA). Er weist unter Bezugnahme auf Antworten der Landesregierung darauf hin, dass die Wahrnehmung dieser Aufgabe allem Anschein nach bei der Staatskanzlei liege, was insoweit verwunderlich sei, als die Durchführung von Genehmigungsverfahren generell Aufgabe der Gewerbeaufsichtsverwaltung sei und auf Empfehlung einer Regierungskommission bei besonders bedeutenden Genehmigungsverfahren auch Aufgabe der Ämter für Regionale Landesentwicklung sein solle. - MR **Schiller** (MW) gibt zur Antwort, entsprechend der NZIA-Verordnung der EU hätten die Mitgliedstaaten „zentrale Kontaktstellen“ einzurichten, die nicht der Genehmigung von Projekten im Bereich Net Zero Industry Act, sondern der koordinierenden Unterstützung der Genehmigungsbehörden in Antragsverfahren für Ansiedlungsprojekte im Net Zero Valley dienten. Anträge auf Vorhaben nach dem Net Zero Industry Act seien im Hinblick auf die Schwerpunktsetzung der EU, diese Industrie besonders zu unterstützen, bevorzugt zu behandeln.

*

Der **Ausschuss** nimmt die **Vorlage 235** zur Kenntnis.

Tagesordnungspunkt 3:

Vorlagen

Vorlage 245

Vierteljahresbericht über die Haushalts- und Kassenlage - 1. bis 2. Haushaltsvierteljahr 2025 -

Schreiben des MF vom 16.09.2025

Az.: 14-040 44-03/01 - 2025

MR **Ernst** (MF): Wir haben Ihnen turnusmäßig den Vierteljahresbericht über die Haushalts- und Kassenlage für das erste und zweite Haushaltsvierteljahr 2025 übersandt. Wie gewohnt gliedert sich dieser Bericht in drei Teile: Anlage 1 gibt eine Übersicht über die Ist-Einnahmen und Ist-Ausgaben nach Einnahme- und Ausgabearten in den ersten beiden Quartalen des Jahres 2025, verglichen mit den entsprechenden Vorjahreswerten. Anlage 2 gibt eine Übersicht über die Einnahmen und Ausgaben der Einzelpläne im Haushaltsjahr 2025. In Anlage 3 ist das Ist-Steueraufkommen nach einzelnen Steuerarten dargestellt.

Zusammenfassend kann man sagen, dass die ersten beiden Haushaltsvierteljahre 2025 zwar mit einem positiven Finanzierungssaldo in Höhe von ca. 100 Mio. Euro abschließen, aber im Vorjahreszeitraum waren es 1 077 Mio. Euro, also fast 1 Mrd. Euro mehr. Diese Abweichung beruht allerdings auf saldierten Veränderungen auf der Einnahme- und Ausgabeseite, mithin auf Sonderfaktoren. Die bereinigten Einnahmen sind gegenüber dem Vorjahr um rund 524 Mio. Euro gestiegen. Das ist ein Plus von 2,5 %. Die bereinigten Ausgaben sind gegenüber dem Vorjahr um 1 500 Mio. Euro gestiegen. Das ist ein Mehr von 7,4 %. Daraus ergibt sich schließlich die Abweichung.

Wie setzen sich die Abweichungen auf der Einnahmeseite zusammen? Es gibt zwar Mehrbeträge bei den Steuer- und steuerinduzierten Einnahmen von rund 1,3 Mrd. Euro, aber aufgrund des Vergleichs mit dem Vorjahr auch Mindereinnahmen, weil die dividendenabhängige Abführung der HanBG mit der Gründung der gGmbH entfallen ist - ein Betrag von minus 650 Mio. Euro. Im Jahr 2024 gab es das 100 Mio. Euro Bußgeld der Continental AG. Es gibt ein Minus von 130 Mio. Euro bei den sonstigen Zuweisungen aus dem öffentlichen Bereich.

Die bereinigten Ausgaben sind, wie gesagt, um rund 1,5 Mrd. Euro gegenüber dem Vorjahreszeitraum gestiegen - Personalausgaben: rund 230 Mio. Euro, Zinsen: rund 130 Mio. Euro. In der Hauptgruppe 6 gibt es ein Mehr von 550 Mio. Euro, das wir in der Vorlage auch erläutert haben.

Bei den sonstigen Investitionen gibt es ein Plus von 567 Mio. Euro. Auch hier spielen Sonderfaktoren wie der Erwerb seitens der HanBG von Stammkapital an der NORD/LB eine Rolle. Das war ein einmaliger Vorgang in diesem Jahr in Höhe von rund 190 Mio. Euro. Des Weiteren gab es Zuführungen an Sondervermögen wie zum Beispiel den Wirtschaftsförderfonds oder auch den Wohnraum- und Wohnquartierförderfonds Niedersachsen in Höhe von rund 140 Mio. Euro.

*

Der **Ausschuss** nimmt die Vorlage zur Kenntnis.

II/715, 65

Hannover, den 24.09.2025

Vormerkliste
des Ausschusses für Haushalt und Finanzen
betr. Haushaltsplanentwurf für das Haushaltsjahr 2026
116 . Sitzung am 24.09.2025

Einzelplan 08 - Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen

Kapitel 0803 - Allgemeine Bewilligungen im Bereich Verkehr	Titel Seite 43 LRH: LT-Drs. 19/2613 (Seite 2 oben) Es ist das erklärte Ziel der LReg, die Fahrgastzahlen im Nahverkehr bis 2030 im Vergleich zu heute zu verdoppeln. Besteht diese Zielvorstellung der LReg. noch?
Kapitel 5089 - Sondervermögen zweckgebundene Einnahmen - RegG	TGr. 90 Förderung von Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs nach dem Regionalisierungsgesetz (Baumaßnahmen) TGr. 91 Förderung von Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs nach dem Regionalisierungsgesetz (Fahrzeugbeschaffung) Seite 274 LRH: Einerseits erheblicher Rückgang der Mittel bei TGr. 91 um 139 Mio. Euro und andererseits erhebliche Mehrung bei TGr. 90 um 121 Mio. Euro. Das Delta beträgt 18 Mio. Euro. Handelt es sich hierbei um einen Verschiebepbahnhof, indem Investitionen aus dem Kernhaushalt - hier Sondervermögen - durch die neu bestehenden Verschuldungsmöglichkeiten substituiert werden und die Mittel stattdessen für laufende Ausgaben verwendet werden?