

N i e d e r s c h r i f t
über die 25. - öffentliche - Sitzung
des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen
und Digitalisierung
am 19. Januar 2024
Hannover, Landtagsgebäude

Tagesordnung:

Seite:

1. a) **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Haushaltsgesetzes 2024 (Nachtrags-
haushaltsgesetz 2024)**
Gesetzentwurf der Fraktion der CDU - [Drs. 19/3241](#)
- b) **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Haushaltsgesetzes 2024 (Nachtrags-
haushaltsgesetz 2024)**
Gesetzentwurf der Landesregierung - [Drs. 19/3277](#)
Beratung zur Abgabe einer Stellungnahme gemäß § 28 Abs. 4 GO LT 5
2. **Unterrichtung durch die Landesregierung zum Sachstand Elbquerung bei Dar-
chau/Neu Darchau**
Unterrichtung 11
Aussprache 13
3. **Aktiv die Trendumkehr für mehr Wohnungsbau schaffen, anstatt die Krise mit einer
Landeswohnungskaufgesellschaft zu verschärfen**
Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/3036](#)
Einbringung des Antrags 18
Beginn der Beratung 19
Verfahrensfragen..... 20

4. Aktenvorlage gemäß Artikel 24 Abs. 2 der Niedersächsischen Verfassung:

Beschluss des Ausschusses für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung vom 9. Februar 2023 auf Aktenvorlage zu den Verbindungen der Niedersächsischen Landesregierung zur Russischen Föderation im Zeitraum vom 19.02.2013 bis heute

hier: Beschluss nach § 95 a GO LT über die Vertraulichkeit der mit Schreiben der Niedersächsischen Staatskanzlei vom 5. Dezember 2023 als 2. Tranche vorgelegten und in Teilen als vertraulich gekennzeichneten Unterlagen..... 21

5. Terminangelegenheiten

Besuch der Ideen Expo am 14. Juni 2024

- Beschlussfassung..... 22

Anwesend:

Ausschussmitglieder:

1. Abg. Stefan Klein (SPD), Vorsitzender
2. Abg. Matthias Arends (SPD)
3. Abg. Christoph Bratmann (SPD)
4. Abg. Oliver Ebken (SPD)
5. Abg. Brian Baatzsch (in Vertretung des Abg. Frank Henning) (SPD)
6. Abg. Sabine Tippelt (SPD)
7. Abg. Anna Bauseneick (in Vertretung des Abg. Uwe Dorendorf) (CDU)
8. Abg. Christian Frölich (CDU)
9. Abg. Reinhold Hilbers (CDU)
10. Abg. Marcel Scharrelmann (CDU)
11. Abg. Colette Thiemann (CDU)
12. Abg. Stephan Christ (GRÜNE)
13. Abg. Christian Schroeder (in Vertretung des Abg. Heiko Sachtleben) (GRÜNE)
14. Abg. Omid Najafi (AfD)

Vom Gesetzgebungs- und Beratungsdienst:

Ministerialrätin Dr. Schröder (zu TOP 1).

Von der Landtagsverwaltung:

Beschäftigte Kahlert-Kirstein.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Schröder, Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 10.30 Uhr bis 11.40 Uhr.

Außerhalb der Tagesordnung:

Billigung von Niederschriften

Der **Ausschuss** billigt die Niederschrift über die 23. Sitzung.

* * *

Tagesordnungspunkt 1:

a) Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Haushaltsgesetzes 2024 (Nachtragshaushaltsgesetz 2024)

Gesetzentwurf der Fraktion der CDU - [Drs. 19/3241](#)

b) Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Haushaltsgesetzes 2024 (Nachtragshaushaltsgesetz 2024)

Gesetzentwurf der Landesregierung - [Drs. 19/3277](#)

Zu a) direkt überwiesen am 10.01.2024

federführend: AfHuF;

mitberatend: AfRuV;

Stellungnahme gem. § 28 Abs. 4 GO LT: AfluS; AfWVBuD; AfUEuK

Zu b) direkt überwiesen am 16.01.2024

federführend: AfHuF;

mitberatend: AfRuV;

Stellungnahme gem. § 28 Abs. 4 GO LT: AfluS; AfWVBuD; AfUEuK

Die Fraktion der CDU hat mit Datum vom 17. Januar 2024 einen Änderungsvorschlag zu ihrem Gesetzentwurf zu a) vorgelegt.

Beratung zur Abgabe einer Stellungnahme gemäß § 28 Abs. 4 GO LT

Vors. Abg. **Stefan Klein** (SPD) teilt mit, der federführende Ausschuss für Haushalt und Finanzen habe vorgesehen, seine Beratungen am 31. Januar 2024, dem Tag der Sitzung des Ältestenrats, in der dieser das Plenum vorbereite, abzuschließen. Die Schlussberatung zu beiden Gesetzentwürfen solle im Februar-Plenum erfolgen. Der Ausschuss für Haushalt und Finanzen würde es deshalb begrüßen, wenn ihm die erbetenen Stellungnahmen bis Freitag, den 26. Januar 2024, zugeleitet würden.

Der Vorsitzende regt zum weiteren Verfahren an, dem federführenden Ausschuss für Haushalt und Finanzen einen Auszug aus der Niederschrift über die Beratung als Stellungnahme nach § 28 Abs. 4 GO LT zur Verfügung zu stellen. - Hiergegen erhebt sich im **Ausschuss** kein Widerspruch.

MR'in **Dr. Schröder** (GBD) führt einleitend kurz zu den beiden Gesetzentwürfen sowie dem Änderungsvorschlag der CDU-Fraktion aus. Sie weist darauf hin, dass der Entwurf der CDU-Fraktion die Hilfen durch eine Entnahme aus der Allgemeinen Rücklage finanzieren wolle, während der Entwurf der Landesregierung hierfür eine Entnahme aus der Konjunkturbereinigungsrücklage vorsehe. Anschließend berichtet sie über den Stand der Beratungen im federführenden Ausschuss.

Abg. **Colette Thiemann** (CDU) erklärt, beim Blick auf beide Gesetzentwürfe werde deutlich, dass sich die CDU-Fraktion und die Landesregierung mit den sie tragenden Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen dem Grunde nach einig seien.

Wenn die regierungstragenden Fraktionen im Ausschuss für Haushalt und Finanzen auf politische Taktiererei verzichtet hätten, indem sie dem Gesetzentwurf der CDU-Fraktion in der Fassung des Änderungsvorschlags zugestimmt hätten und nicht darauf bestanden hätten, dass die Landesregierung einen eigenen Gesetzentwurf vorlege, hätte mehr Zeit für die Beratungen zur Verfügung gestanden. Sie wünsche sich, dass bei ähnlichen Konstellationen künftig zeitnaher der Kontakt mit den jeweiligen Sprechern der Fraktionen gesucht werde, um Beratungen, die aufgrund politischer Taktiererei unter Zeitnot geführt werden müssten, zu vermeiden.

Da die CDU-Fraktion mit den regierungstragenden Fraktionen über Inhalt und Ziel des Gesetzesvorhabens einig seien, werde sie es mittragen.

Abschließend richtet die Abgeordnete an die Landesregierung die folgenden drei Fragen:

Erstens. Auf welcher Grundlage ist es beim MW zur Mittelzuteilung in Höhe von 110 Millionen Euro gekommen? Liegt eine Schadensschätzung vor? Wie hoch ist nach aktueller Bestandsaufnahme der Gesamtschaden?

Zweitens. Wo sind in welchem Umfang Schäden aufgetreten? Gibt es einen Stand der Planungen zur Reparatur der Infrastruktur?

Drittens. Wie will die Landesregierung die Reparaturen der Infrastrukturbereiche finanzieren, die durch den Nachtragshaushalt nicht gedeckt sind?

MR **Prüß** (MW), Leiter des Referates 42 - Landesstraßen, Kommunale Straßenbauförderung, Straßenverkehrsmanagement und -betrieb, Ladeinfrastruktur Elektromobilität -, legt zum Schadensstand Folgendes dar:

Grundsätzlich sind aufgrund der Flüsse Weser und Ems und deren Zuflüssen weite Teile Niedersachsens von der Hochwasserlage betroffen. Dementsprechend sind die Schäden dieses Hochwassers auch größer als die Schäden des Hochwassers 2017, das im Vergleich zu diesem Hochwasser eher „lokale“ Auswirkungen gehabt hat.

Aktuell sind noch 36 Straßenabschnitte gesperrt. 2 dieser Straßenabschnitte sind zwar schon frei von Wasser, aber aus bautechnischen Gründen noch geschlossen. 171 Straßenabschnitte konnten inzwischen wieder freigegeben werden, sodass in der Spitze der Beeinträchtigungen 209 Straßenabschnitte gesperrt waren.

Exemplarisch möchte ich zwei Großschäden benennen: Der erste Großschaden betrifft mit der B 402 zwischen Haselünne und Fürstenau eine Bundesstraße; hier gibt es durch den Anprall des Wassers eine massive Unterspülung des Straßendamms und einen großflächigen Umbruch. Der zweite Großschaden betrifft die L 47 zwischen Meppen und Twist, also eine Landesstraße; hier ist ebenfalls eine Unterspülung und ein Grundbruch zu verzeichnen. Es handelt sich um die Beihelfsumfahrung im Zuge eines mehrjährigen Bauprojekts zur Brückenerneuerung.

Die Schadensbeseitigung besteht aktuell vor allem in der Reinigung und Beseitigung von Verschlammung der Fahrbahnen und Wiederherstellung der Entwässerungseinrichtungen wie Gräben, Rohren und Rückhaltebecken. Schwerere Schäden bestehen in Ausspülungen und Abbrüchen sowie Hangabrutschungen. Schwere Schäden betreffen Straßendämme, Fahrbahnbeläge und Brückenbauwerke und Stützbauwerke. Gerade bei Letzteren ist es derzeit noch sehr schwierig, den Schadensstand zu beziffern.

Aktuell wird von Schäden an der Landesstraßeninfrastruktur in einem Umfang zwischen 10 und 15 Millionen Euro ausgegangen. Die Auswirkungen durch die Frostereignisse und winterliche Bedingungen lassen sich noch nicht konkret kalkulieren.

Die 35 Millionen Euro, die für Straßeninfrastruktur vorgesehen sind, sollen hälftig für Landesinfrastruktur und kommunale Infrastruktur aufgewendet werden.

Die Abschätzung beruht auf unseren Erhebungen, die wir hochgerechnet bzw. in gleicher Höhe auf der kommunalen Seite unterstellt haben. Wir treiben die Schadenserfassung weiter voran. Die Schadensbesichtigung erfolgt zum Beispiel durch die Straßenmeister, die entscheiden, ob sie eine Straße freigeben können. Eine solche Sichtkontrolle ist insofern der erste Indikator. Bei tiefergehenden Schäden, gerade bei Straßen, die jetzt schon mehrere Wochen unter Wasser stehen, und auch bei Brücken, die zum Beispiel auch im Flussbereich stehen, wo Fundamente erst besichtigt werden können, wenn das Wasser vollständig abgeflossen ist, sind möglicherweise noch weitere Gutachter hinzuzuziehen, die uns dann ein genaueres Bild der Schadenslage geben.

Die Wiederherstellung der Straßen werden wir mit den Mitteln des Landeshaushalts stemmen können. Allerdings ist noch nicht absehbar, ob sich die Schadenslagen durch den Frost noch vergrößern. Sollte das der Fall sein, kann sich die Schadensbeseitigung bis 2025 hinziehen.

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD) erklärt, die CDU-Fraktion und die Landesregierung sowie die sie tragenden Fraktionen seien sich darin einig, Hilfen in der Größenordnung bereitzustellen, die den Bedarfen gerecht würden. Das Hochwasser habe erhebliche Schäden nicht nur bei der öffentlichen Infrastruktur, sondern auch bei vielen Privatheimbesitzerinnen und -besitzern angerichtet.

Nach seinem Eindruck sei es geboten gewesen, schnell zu handeln und den Nachtrag auf den Weg zu bringen. Die SPD-Fraktion begrüße die Bereitstellung der Hilfen mit Blick auf die Schadenbeseitigung der durch das Hochwasser betroffenen Straßeninfrastruktur auch aus wirtschaftspolitischer Sicht.

Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU) bemerkt, die Gesamtsumme des Nachtragshaushalts bemesse sich anscheinend nicht anhand von Bedarfsnachweisen oder Bedarfskalkulationen, sondern danach, welcher Betrag der Konjunkturbereinigungsrücklage entnommen werden könne, ohne mit der Verfassung in Konflikt zu geraten. Wer die Konjunkturrücklage weitgehend räume, komme allerdings bei konjunkturellen Talfahrten früher in die Verlegenheit, Kredite aufnehmen zu müssen. Er vertrete daher die Auffassung, dass die Mittel vorzugsweise aus der allgemeinen Rücklage hätten entnommen werden sollen.

Die Hilfen seien nicht nur zur Beseitigung von Schäden an landeseigenen Straßen gedacht, sondern auch zur Beseitigung von Schäden, die Unternehmen, vorzugsweise kleine und mittlere, erlitten hätten. Ihn interessiere, wie die Bedarfe der Unternehmen ermittelt worden seien, wie hoch die kalkulierten Bedarfe an Unterstützungsmaßnahmen für die gewerbliche Wirtschaft seien und wie verfahren werden solle, wenn die Mittelvolumina, die für Unternehmen gedacht seien, nicht ausreichten.

MR **Hunze** (MW), stellvertretender Leiter des Referates 35 - Wirtschaftsförderung und Unternehmenssanierung -, beantwortet die Frage des Abg. Hilbers wie folgt:

Wir haben bei den letzten Hochwasserereignissen auf historische Daten zurückgreifen können. Beim letzten Hochwasser, das nur lokal war und insofern nicht vergleichbar mit der aktuellen Hochwasserlage ist, wurde mehr als 1 Million Euro an Unternehmen ausgezahlt. Bei den Hilfen, die jetzt geplant sind, wollen wir uns ganz maßgeblich an dem seinerzeitigen Förderprogramm orientieren. Insofern gehen wir davon aus, dass wir hier mit einer einstelligen Millionensumme auskommen werden.

Sie haben sicherlich gesehen, dass der Nachtragshaushaltsplanentwurf in einer Titelgruppe zusammengefasst ist. Es ist insofern gegenseitige Deckungsfähigkeit gegeben, sodass auch in dem Falle, in dem die bereitgestellte Summe zur Bedarfsdeckung nicht ausreichen sollte, entsprechende Zahlungen geleistet werden können.

Hinsichtlich der Schadensschätzung stimme ich Ihnen zu. Wir haben die historischen Daten. Wir werden jetzt parallel die einzelnen Verbände - die Handwerkskammern, die Industrie- und Handelskammern, die Unternehmerverbände, den Verband der freien Berufe - kontaktieren, um uns der Ermittlung des Gesamtschadens mit einer qualifizierten Schätzung anzunähern und dann maßgeblich auf Basis des historisch genutzten Programmes entsprechende Weiterentwicklungen zu implementieren und schließlich die Bedarfe zu adressieren.

Auf Nachfragen des Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU) antwortet MR **Hunze** (MW) wie folgt:

Die Leistungen, die durch eine Versicherung abgegolten werden, werden nicht auch noch durch die öffentliche Hand kompensiert werden können. Das ist beihilferechtlich nicht zulässig. Insofern werden wir uns auf die Fälle konzentrieren, in denen zum Teil kein Versicherungsschutz besteht bzw. zwar eine Elementarschadenversicherung abgeschlossen wurde, aber aufsteigendes Grundwasser, das in Elementarschadenversicherungsverträgen regelmäßig von der Leistung ausgeschlossen ist, der Schadensgrund ist. Insofern werden diese Fälle sicherlich ein sehr relevanter Fördergegenstand für die Abwicklung der Hilfen sein.

Wir stellen uns vor, das Förderprogramm so zu konzipieren, dass gerade Schäden kleinerer Unternehmen mit einfachen Zugangsmöglichkeiten reguliert werden. Wir wollen uns dabei auf die sogenannte De-minimis-Verordnung stützen. Gerade bei größeren Schadenslagen werden wir uns auf Artikel 50 der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung stützen, der gerade solche Naturkatastrophen adressiert. In diesen Fällen, in denen die Anforderungen an den Schadensnachweis höher sind, wird es nicht ausreichen, dass uns die Geschädigten nur Fotos und Kostenvoranschläge zukommen lassen, sondern es werden auch Sachverständigenleistungen eingebracht werden müssen, um auch in größeren Volumina Regulierungen vornehmen zu können.

Wir wollen im Prinzip das fördern, was notwendig ist, um die Schäden zu beseitigen oder Beschädigtes wieder in Stand zu setzen.

Bisher nicht Gegenstand der Planung war - auch weil es bisher nicht ausgeglichen wurde - der Ersatz von entgangenem Gewinn. Insofern werden wir uns auf die bauliche Wiederherstellung konzentrieren.

Auf eine Frage des Abg. **Stephan Christ** (CDU) antwortet MR **Prüß** (MW), der Schaden durch das Hochwasser an der Bahnstrecke im Landkreis Oldenburg liege im unteren sechsstelligen Bereich. Das MW betrachte auch diese Bahnstrecke als Teil der Landesinfrastruktur. Aussagen zum Stand der Sanierung bzw. Instandsetzung könne er gegenwärtig nicht treffen.

Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU) fragt, wann mit der Veröffentlichung der Landesrichtlinie für die Gewährung von Fluthilfen für Unternehmen gerechnet werden könne. Die Richtlinie für die Förderung von Privathaushalten zur Behebung oder Beseitigung von Schäden, die durch das Hochwasser entstanden seien, sei schon im Ausschuss für Haushalt und Finanzen vorgestellt worden.

Dass Schäden, die von der Versicherungswirtschaft reguliert würden, von der öffentlichen Hand nicht noch einmal finanziell ausgeglichen würden, leuchte ihm, Abg. Hilbers ein. Unklar sei ihm aber, wie die Fälle abgegrenzt würden, in denen sich Eigenheimbesitzer hätten versichern können, dies aber aus wirtschaftlichen Gründen unterlassen hätten. Insofern interessiere ihn, ob Fluthilfen lediglich die Schäden beträfen, gegen die sich Unternehmen nicht hätten versichern können, weil sie nicht versicherbar seien, oder ob die Fluthilfen auch in den Fällen geleistet werden sollten, in denen Unternehmen aus wirtschaftlichem Kalkül darauf verzichtet hätten, eine Versicherung abzuschließen.

MR **Hunze** (MW) berichtet, gemäß den Richtlinienregelungen über die Gewährung von Zuwendungen zur Behebung der von den Hochwassern in 2013 und 2017 verursachten Schäden habe der oder die Geschädigte nur den Nachweis des jeweils individuellen Versicherungsschutzes erbringen müssen. In den Fällen, in denen eine Versicherung den Schaden reguliert habe, sei die öffentliche Hand nicht eingetreten. In den Fällen, in denen kein Versicherungsschutz bestanden habe, sei eine Förderung gewährt worden. Es sei noch nicht abschließend geklärt, wie mit der Förderung zur Behebung bzw. Beseitigung der Schäden dieses Hochwasserereignisses umgegangen werden solle, sodass er die Frage des Abg. Hilbers zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vollständig beantworten könne.

Ein Richtlinienentwurf für Hilfen für Unternehmen, die durch das Hochwasser geschädigt worden seien, sei auf Basis der Weiterentwicklung früherer Richtlinien bereits erarbeitet worden und werde mit den jeweils zuständigen Fachreferaten der anderen Ressorts abgestimmt werden. Des Weiteren werde eine Bedarfsabfrage der Verbände erfolgen, um deren Erkenntnisse über die Schadensumfänge mit einfließen zu lassen, sodass davon auszugehen sei, dass ein final abgestimmter Richtlinienentwurf bis Ende Februar veröffentlicht sein werde.

Abg. **Christian Frölich** (CDU) erbittet Informationen zu dem mit den Kommunen praktizierten Verfahren zur Schadenserhebung auf kommunaler Ebene und der beabsichtigten Abrechnung der Mittel. Außerdem fragt er, ob dem MW Schäden an Bundesstraßen bekannt seien, die größere verkehrliche Auswirkungen hätten.

MR **Prüß** (MW) antwortet, das Kabinett habe dem MI die Federführung für die Erfassung der auf kommunaler Ebene aufgetretenen Schäden übertragen. Auch Wirtschaftsminister Lies habe schon unmittelbar nach Schadenseintritt in einem direkten Austausch mit den kommunalen Spitzenverbänden gestanden, um darauf hinzuwirken, dass die Kolleginnen und Kollegen dort bei der Schadenserhebung ein besonderes Augenmerk auf Schäden an kommunaler Infrastruktur richteten. Am nächsten Donnerstag erfolgten auf Abteilungsleiterebene weitere Abstimmungen zur Schadenserhebung mit dem MI.

Die verkehrlichen Auswirkungen des Hochwassers seien im Großen und Ganzen verträglich gewesen, was bei solchen Lagen immer auch zu einem nicht unwesentlichen Anteil dem Verständnis der Mitbürgerinnen und Mitbürger für die Situation zu verdanken sei. Sowohl das Aufstellen

von Sperrböcken als auch Verkehrsmeldungen der Verkehrsmanagementzentrale Niedersachsen/Region Hannover täten ein Übriges, um das Befahren von gesperrten Straßen zu verhindern. Gelegentliche Fehlfahrer ließen sich dadurch allerdings nicht verhindern. Es gebe heutzutage kaum noch Verkehrsteilnehmer, die sich nicht vor Fahrtantritt über die Verkehrslage informierten oder sich während der Fahrt von einem Navigationssystem führen ließen. Hinterlegte Sperrmeldungen sorgten dann dafür, dass dem Fahrzeugführer nur noch Routen zum Fahrziel angeboten würden, die nicht für den Verkehr gesperrt seien. Aus Sicht des MW habe die Kombination aus verständnisvollem Handeln für die Situation und Weitergabe von Verkehrsinformationen an Fahrzeugführerinnen und -führer in Niedersachsen eine relativ gute Verkehrslage ermöglicht.

Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU) fragt, ob die Schäden an Straßenkörpern, deren Umfang sich durch Frostschäden weiter erhöhen könne und die sich daher noch nicht abschließend beziffern ließen, Auswirkungen auf geplante Maßnahmen zum Ausbau von Landesstraßen haben könnten und ob sich insofern Prioritäten verschieben könnten. - MR **Prüß** (MW) antwortet, aktuell gehe das MW nicht davon aus, dass geplante Baumaßnahmen verschoben werden müssten. Angestrebt werde eine strikte Trennung zwischen den Prioritätenlisten für geplante Baumaßnahmen, die nach Schadensbildern, Verkehrslage und Verkehrsdimension ausgerichtet seien und für deren Abarbeitung reguläre Haushaltsmittel eingesetzt würden, und den Baumaßnahmen, die zur Beseitigung der Hochwasserschäden aus dem Nachtragshaushalt bestritten werden sollten.

Abgabe einer Stellungnahme gemäß § 28 Abs. 4 GO Niedersächsischer Landtag

Der **Ausschuss** beschließt einvernehmlich, dem federführenden Ausschuss für Haushalt und Finanzen einen Auszug aus der Niederschrift über die Beratung als Stellungnahme nach § 28 Abs. 4 GO LT zur Verfügung zu stellen.

Tagesordnungspunkt 2:

Unterrichtung durch die Landesregierung zum Sachstand Elbquerung bei Darchau/Neu Darchau

Unterrichtung

LBD'in **Böhm** (MW), stellvertretende Referatsleiterin des Referates 42 - Landesstraßen, Kommunale Straßenbauförderung, Straßenverkehrsmanagement und -betrieb -, führt zur Förderung des kommunalen Straßenbaus nach dem Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (NGVFG) Folgendes aus:

Die letzte Unterrichtung zum Sachstand der geplanten Elbquerung zwischen Darchau und Neu Darchau im Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr erfolgte im April 2023.

Aus Sicht des für die Förderung nach NGVFG zuständigen Referats ist der Sachstand nahezu unverändert.

Das Projekt des Landkreises Lüneburg - und damit ein kommunales Projekt - ist nach wie vor Bestandteil des Mehrjahresprogramms für Förderungen nach dem NGVFG.

Mit der Anmeldung des Landkreis Lüneburg für das Mehrjahresbauprogramm 2024 - 2027 hat der Vorhabensträger Gesamtkosten von 91,5 Millionen Euro angemeldet. Die zuwendungsfähigen Kosten hat die Bewilligungsbehörde daraufhin mit 84,8 Millionen Euro festgestellt. Bei einer 75%-Förderung ergäbe sich somit eine Zuwendung von 63,6 Millionen Euro.

Der Landkreis Lüneburg hat zuletzt wiederholt angekündigt, noch im Jahr 2023 die Planfeststellungsunterlagen fertigzustellen und einen Antrag auf Planfeststellung zu stellen. Dies ist bisher nicht erfolgt. Erst daraus ergäbe sich ein neuer Verfahrensstand, da diese Unterlagen Antworten auf viele im Raum stehende Fragen geben dürfte - angefangen bei den - dann aktualisierten - Kosten über Verkehrsbelastung bis hin zu Trassenführung sowie damit verbundenen Eingriffen in Natur und Landschaft.

Neben der Zuständigkeit nach dem NGVFG ist das Land auch als Straßenbaulastträger am Verfahren selbst beteiligt.

Die für die Brückenplanung zu verlegende Kreisstraße muss an die Landesstraße L 231 angeschlossen werden. Für diesen Anschluss steht die konkrete Abstimmung der Ausgestaltung mit dem Regionalen Geschäftsbereich Lüneburg unserer Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) allerdings noch aus. Insofern können wir auch aus Sicht eines Projektbeteiligten noch keine neuen Erkenntnisse beisteuern.

MR **Dr. Löb** (ML), Leiter des Referates 303 - Raumordnung, Landesplanung -, führt zur Vorgehensweise bei der Änderung des LROP Folgendes aus:

Das derzeit geltende Landes-Raumordnungsprogramm enthält in Abschnitt 4.1.3 Ziffer 04 ein Ziel der Raumordnung mit dem Wortlaut: „Die Flussquerung der Elbe bei Darchau/Neu Darchau ist als Brücke im Rahmen einer Regionallösung zu verwirklichen.“ Die Begründung hebt darauf

ab, dass die geplante Maßnahme „nur im Rahmen einer kommunalen Lösung realisiert werden“ kann, weil es sich um eine Kreisstraße handelt.

Das Kabinett hat in seiner Sitzung am 25. Juli 2023 die allgemeinen Planungsabsichten zur Fortschreibung des Landes-Raumordnungsprogramms (LROP) beschlossen. In den allgemeinen Planungsabsichten wurde bekannt gegeben, dass das Ziel in Ziffer 04 dahingehend geändert werden soll, dass anstelle der Brückenlösung zur Flussquerung der Elbe bei Darchau/Neu Darchau künftig ein Fährkonzept „vorgesehen“ wird.

Diese Ankündigung, das LROP fortzuschreiben - mehr als eine Ankündigung ist es in dieser Phase noch nicht -, ist im Zusammenhang mit dem Koalitionsvertrag zu sehen, in dem die Regierung tragenden Parteien vereinbart haben, dass sie ein zukunftsorientiertes Fährkonzept Bleckede-Neu Darchau anstatt des Brückenbaus „favorisieren“.

Die Brückenplanung selber ist zwar ein kommunales Projekt, aber laut der Antwort der Landesregierung vom 4. Oktober 2023 auf eine Kleine Anfrage der Abgeordneten Bothe und Dannenberg (AfD) vom 21. August 2023 „ohne eine finanzielle Förderung des Landes in Höhe von bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten nicht realisierbar. Die Förderung ist eine freiwillige Leistung des Landes, die jedoch nicht willkürlich erfolgen darf und sich vor allem auch an Wirtschaftlichkeit orientieren muss. Angesichts der weiter steigenden Kosten für Bau und Betrieb und der erwarteten Eingriffe in Natur und Landschaft ist ein zukunftsfähiges Fährkonzept das, was realistisch umsetzbar ist.

Durch die Aufnahme der Fähr-Lösung ins LROP soll Klarheit und Perspektive für die Menschen vor Ort entstehen. Konflikte und Unsicherheiten um das seit langem umstrittene Brücken-Projekt haben in der Vergangenheit dazu geführt, dass notwendige Investitionen in die Fährverbindung ausblieben.“

Mit Veröffentlichung im Niedersächsischen Ministerialblatt am 2. August 2023 wurden die Öffentlichkeit sowie die in ihren Belangen berührten öffentlichen Stellen, also auch die Kommunen, von der Bekanntmachung der allgemeinen Planungsabsichten zur Fortschreibung des LROP unterrichtet und ihnen Gelegenheit zur frühzeitigen Stellungnahme gemäß § 9 Abs. 1 Raumordnungsgesetz (ROG) gegeben, um für die Entwurfserstellung erste Hinweise und Anmerkungen aufzunehmen. Das ist ein wesentlicher Grund für das Beteiligungsverfahren; das ist nämlich das, was Planung qualifiziert und Informationen einspeist, die dem Plangeber nicht vorliegen. Die bislang eingegangenen Stellungnahmen enthalten sowohl Kritik als auch Zustimmung und spiegeln somit den Stand der Diskussion in der Region wider. Alle eingegangenen Stellungnahmen werden durch ML als verfahrensführende Stelle sorgfältig ausgewertet und alle Belange abgewogen. Dieser Schritt ist noch nicht vollständig abgeschlossen, aber steht kurz vor dem Abschluss. Auf dieser Basis wird unter Beteiligung aller Fachressorts ein erster Planentwurf erstellt, zu dem anschließend ein weiteres öffentliches Beteiligungsverfahren durchgeführt wird. Dieses eigentliche Beteiligungsverfahren dient dann in einer sehr groß angelegten Öffentlichkeitsbeteiligung dazu, zu prüfen, wie treffsicher die gefundene Lösung ist oder ob es einer Änderung oder Überarbeitung des Planentwurfes in diesem oder anderen Punkten bedarf.

Ich gehe derzeit davon aus, dass wir, wenn nichts dazwischenkommt, mit dem Entwurf die Planung, Ressortbeteiligung und Kabinettsbefassung bis Mai/Juni abgeschlossen haben und anschließend die Beteiligungsphase eröffnet werden kann.

Aussprache

Vor dem Hintergrund der im Koalitionsvertrag von Rot-Grün getroffenen Aussage, wonach von beiden Parteien eine „zukunftsorientierte Fährverbindung Bleckede–Neu Darchau anstatt des Brückenbaus“ favorisiert werde, argumentiert Abg. **Anna Bauseneick** (CDU) wie folgt: In ein LROP würden Ziele aufgenommen, die schlussabgewogen seien. Wie aus einer Arbeitshilfe eines Ministeriums hervorgehe, genüge die Festlegung einer favorisierten Zielvorstellung in einem Koalitionsvertrag dem normativen Erfordernis der Schlussabgewogenheit nicht. Vor diesem Hintergrund verwundere sie die Aussage des Ministerialvertreters, dass eine Festlegung in einem Koalitionsvertrag dazu ausreiche, ein abschließend abgewogenes, in das LROP aufgenommenes Ziel zu ändern.

MR **Dr. Löb** (ML) erläutert, das LROP sei eine Verordnung - als solche könne sie durch politischen Beschluss geändert werden. Der Begriff der Schlussabgewogenheit beziehe sich auf die Gültigkeit des LROP. Insofern enthalte ein LROP, das in Kraft sei, abschließende abgewogene Ziele, die eine Rechtsverbindlichkeit hätten. Es sei allerdings das Primat der Politik und der Regierung, eine Verordnung ebenso wie auch jedes Gesetz zu ändern. Ansonsten wäre in den vergangenen Legislaturperioden das LROP wahrscheinlich nicht ständig fortgeschrieben worden. Politische Willensbildung schreite fort und schlage sich in Gesetzgebung nieder.

Abg. **Anna Bauseneick** (CDU) fragt, ob insofern eine Festlegung in einem Koalitionsvertrag als Grundlage für die Annahme eines Bedarfes zur Änderung eines LROP genüge. - In Beantwortung dieser Frage erläutert MR **Dr. Löb** (ML), Verwaltungshandeln speise sich immer aus zwei Quellen: dem politischen Auftrag und der rechtlichen Rahmensetzung, auf die es zu reagieren gelte. Im speziellen Falle des LROP komme zu dem politischen Auftrag, der im Koalitionsvertrag niedergelegt sei, hinzu, dass im Rahmen eines Beteiligungsverfahrens, das es in dieser Umfänglichkeit seines Wissens nicht ein zweites Mal in Niedersachsen für andere Verordnungen gebe, der Versuch unternommen werde, zum einen Argumente von betroffenen Fachstellen einzubringen, aber auch Bedenken, Sorgen und Nöte von Bürgerinnen und Bürgern aufzufangen, um daraus quasi Entwürfe zu erstellen, die nichts anderes als Politikberatung und Entscheidungsvorschläge seien. Die Entscheidung darüber aber obliege naturgemäß nicht der Verwaltung, weil es sich beim LROP nicht um ein technokratisches Programm, sondern um ein politisch beschlossenes Programm der Landesregierung handele.

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU) wirft daraufhin ein: Aber der Koalitionsvertrag wird ja nicht in der Landesregierung geschlossen, sondern zwischen zwei sie tragenden Parteien. Das heißt, für Sie ist der politische Auftrag aus dem Koalitionsvertrag entstanden, der bilateral durch zwei Parteien geschlossen wurde. Oder gibt es einen anderen politischen Auftrag, den Sie dort sehen?

MR **Dr. Löb** (ML) entgegnet: Das ist das übliche Verfahren. In jeder Legislatur werden die Koalitionsverträge durchgesehen, und zwar nicht nur im ML, sondern in jedem Ressort, um zu prüfen, was die Prioritätensetzungen der künftigen Landesregierung sind, die sich natürlich aus den Verhandlungsprozessen speisen, die von den regierungstragenden Fraktionen durchgeführt werden.

Abg. **Anna Bauseneick** (CDU) greift unter Hinweis auf die Aussage von MR Dr. Löb, wonach die Förderung des Landes an der Brückenbauplanung eine freiwillige Leistung sei, die sich vor allem

auch an Wirtschaftlichkeit orientieren müsse, und vor dem Hintergrund stetig steigender Baukosten die Umsetzung eines Fährkonzepts realistischer sei, den Aspekt der Wirtschaftlichkeit auf. Sie fragt, inwieweit bei der Favorisierung eines Fährkonzeptes die Anschaffungskosten, Wartungskosten und Betriebskosten einer solchen Lösung abgewogen worden seien. Sie verweist auf eine Umfrage aus dem 2018, bei der 68 % der westlich der Elbe angesiedelten Unternehmen und 93 % der östlich angesiedelten Unternehmen eine feste Elbquerung befürwortet und dabei Aspekte der Zeitersparnis und der Zuverlässigkeit einer Brückenlösung herausgestellt hätten, und fragt, wie ein Fährkonzept dafür Gewähr bieten solle.

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD) äußert, das Vorhaben der Anbindung von Bleckede mit Neu Darchau sei nicht neu. Im aktuellen Koalitionsvertrag hätten die die Regierung tragenden Fraktionen mit Blick auf die Historie hierfür eine - rückblickend betrachtet - sehr ehrliche Formulierung gewählt. Er bitte die Landesregierung zur besseren Einordnung dieser Angelegenheit um eine historische Betrachtung und Einschätzung.

MR **Dr. Löb** (ML) führt daraufhin Folgendes aus:

Die von Ihnen, Frau Bauseneick, gestellte Frage ist von ML und MW zu beantworten. Gestatten Sie mir den Einstieg.

Sie dürfen nicht verkennen, was die Aufgabe des ML im LROP-Verfahren ist. Das LROP ist nicht die Verordnung des ML, sondern die Verordnung der Landesregierung. Das heißt, alle Ressorts bringen ihre Belange mit ein. Wir sind der Vermittler in diesem Prozess, und am Ende entscheidet die Landesregierung. Wir befinden uns in einem sehr, sehr frühen Stadium. Wir haben jetzt quasi eine Absicht kundgetan und erwarten jetzt Lob, Kritik, Anregungen und Bedenken. Das qualifiziert unsere Planung. Aus den uns jetzt vorliegenden Stellungnahmen erarbeiten wir einen ersten Entwurf. Mit diesem ersten Entwurf treten wir in das eigentliche Beteiligungsverfahren ein. Danach wird sich zeigen, ob unser Abwägungsvorschlag zur politischen Willensbildung in die eine oder die andere Richtung beiträgt. Insofern sind wir momentan weder in der Lage, eine Abwägung vorzunehmen oder Aussagen zu Kosten des Fährkonzepts zu treffen, noch wäre das überhaupt die Aufgabe des ML, sondern dafür ist das zuständige Fachressort zu fragen.

Herr Bratmann, die verkehrliche Verbindung von Bleckede und Neu Darchau ist kurz nach der Wiedervereinigung in den LROP aufgenommen worden. Sie war zu der damaligen Zeit ein wichtiges politisches Signal. Im Laufe der Zeit hat sich die politische Haltung zu dieser Thematik verändert. Von der Verwaltung ist dies weder zu bewerten noch zu kommentieren.

LBD'in **Böhm** (MW) ergänzt, zum Fährkonzept lägen der Landesregierung noch keine Unterlagen vor. Die Abwägung hierzu wäre in einem nächsten Schritt auf kommunaler Ebene zu erarbeiten, weil es sich um eine kommunale Angelegenheit handle.

Abg. **Anna Bauseneick** (CDU) wirft die Frage auf, wie die Landesregierung zu der Auffassung gelangen könne, dass ein Fährkonzept wirtschaftlicher als ein Brückenbauwerk sei, obwohl es gar keine Unterlagen gebe und mit der Begründung, dass es sich um eine kommunale Angelegenheit handle, gar keine Abwägungen vorgenommen worden seien.

Die Landesregierung verweise in ihrer Antwort auf eine Kleine Anfragen darauf, dass es dem Landkreis Lüneburg unbenommen sei, ein Brückenbauwerk zu bauen, wenn dies gewollt sei, er-

klärt sie. Problematisch sei an dieser Aussage, dass dann, wenn das LROP zugunsten einer Fährverbindung geändert würde, dem Landkreis Lüneburg die Rechtsgrundlage zur Errichtung eines Brückenbauwerks fehle.

MR **Prüß** (MW) erläutert, das MW bewerte solche verkehrlichen Baumaßnahmen in der Rolle des Fördergebers nach dem NGVFG. Als solcher habe das MW im Laufe der Jahre kontinuierliche Kostensteigerungen in sehr signifikanter Größenordnung festgestellt. Ausweislich der jüngsten, ca. ein Jahr alten Vorlage des Landkreises lägen die Förderkosten, die das Land dem Projekt nach dem NGVFG im Rahmen einer 75-prozentigen Förderung zugestehen würde, bei rund 63,6 Millionen Euro.

Hinzu komme, dass eine Förderung immer erst dann gewährt werde, wenn das Projekt Baureife erlangt habe. Das heiße, dass es selbst bei idealem Verlauf zum jetzigen Zeitpunkt noch mehrere Jahre andauern werde, bis ein Förderbescheid in der genannten Größenordnung herausgegeben werde. Vor diesem Hintergrund werde dem nächsten Schritt, der Begründung des Projekts seitens des Landkreises Lüneburg, entscheidende Bedeutung zukommen. Die Landesregierung erwarte, dass im Rahmen dieser Begründung des Projekts auch Aussagen zur Eignung bzw. Nichteignung des Fährkonzeptes getroffen würden. Diese Aussagen böten der Landesregierung dann die Möglichkeit der Beurteilung der Planungen des Landkreises und deren Förderfähigkeit.

Aktuell bestehe der Eindruck, dass die Kosten kontinuierlich erheblich stiegen und das Projekt eine extreme finanzielle Größenordnung haben werde, was naturgemäß die Frage der Wirtschaftlichkeit aufwerfe - ganz unabhängig davon, dass rein rechnerisch aufgrund nicht vorliegender Unterlagen gar keine Aussage zur Wirtschaftlichkeit getroffen werden könne. Aussagen zur Wirtschaftlichkeit seien erst möglich, wenn der Vorhabensträger entsprechende Unterlagen vorgelegt habe.

Abg. **Anna Bauseneick** (CDU) bemerkt, da sehr viele Bauprojekte von Kostensteigerungen betroffen seien, stelle sich ihr die Frage, weshalb gerade die Kostensteigerungen des Brückenbauwerkes zur verkehrlichen Verbindung von Bleckede mit Neu Darchau außergewöhnliche Kostensteigerungen darstellten.

Dem Landkreis Lüneburg seien infolge der Planungen bisher Kosten in einem erheblichen Umfang entstanden. Vor diesem Hintergrund sei sie interessiert an den Kosten, die dem Land bisher durch die Planungen einer verkehrlichen Anbindung von Bleckede an Neu Darchau entstanden seien.

Abschließend erbittet die Abgeordnete nähere Informationen zu einer möglichen landesseitigen Förderung des Fährkonzeptes

MR **Prüß** (MW) legt dar, die Kosten, die dem Land bei diesem kommunalen Projekt entstanden seien, beruhten im Wesentlichen auf politischen Zusagen. Das Land habe bisher in Form von Zuschüssen an den Landkreis Lüneburg 1,3 Millionen Euro in die Planung investiert. Die exakten Planungskosten des Landkreises Lüneburg seien dem MW nicht bekannt.

Er stimme der Abgeordneten darin zu, dass bei großen und gerade komplexen Infrastrukturprojekten Kostensteigerungen üblich seien. Zugrunde zu legen sei in diesem Falle eine Planungshis-

torie von rund 30 Jahren und der Umstand, dass Brückenbauwerke generell sehr komplexe Bauwerke seien und deren Lage in Flussbereichen deren Komplexität gerade unter umwelttechnischen Gesichtspunkten noch einmal erheblich erhöhe.

Um Missverständnissen vorzubeugen, lege er Wert auf den Hinweis, dass das MW nicht bewertet habe, ob eine Kostensteigerung besonders außergewöhnlich sei, sondern lediglich festgestellt habe, dass dieses Projekt kontinuierliche Kostensteigerungen erfahre, ohne dass die vom Landkreis Lüneburg für den Sommer oder spätestens für den Herbst 2023 zugesagten Projektfortschritte eingetreten seien - Projektfortschritte, die es überhaupt erst ermöglichen würden, das Vorhaben signifikant zu beurteilen. Eine Planfeststellungsunterlage beinhalte nach dem Verständnis des MW eine Abwägung, ob ein Bauwerk sich gegenüber anderen Varianten durchsetze, und die Benennung der Aspekte, die für eine solche Lösung sprächen.

Für ein Förderkonzept einer Brückenlösung gebe es aktuell keinen konkreten Ansatzpunkt, weil keine Planungen vorlägen. Wenn sich mit dem LROP eine neue Rechtslage ergebe, werde auch die Landesregierung sicherlich darüber nachdenken müssen, wie ein solches Projekt anders gesteuert werden könne, als es jetzt nach der klassischen Vorgehensweise in die Mechanismen des NGVFG hineinpasse. Bisher aber gebe es dafür noch keine konkreten Vorgaben.

Abg. **Stephan Christ** (GRÜNE) bittet darum, den Hinweis, wonach Konflikte und Unsicherheiten um das seit langem umstrittene Brücken-Projekt in der Vergangenheit dazu geführt hätten, dass notwendige Investitionen in die Fährverbindung ausgeblieben seien, näher zu erläutern.

MR **Dr. Löb** (ML) berichtet, die Fähre „Tanja“, die ein wichtiger Bestandteil des Fährkonzepts sei, sei augenscheinlich in die Jahre gekommen. Vor dem Hintergrund der infolge der klimabedingten Schwankungen unterschiedlichen Wasserstände in der Elbe werde möglicherweise ein moderneres Fährkonzept benötigt. Dieses sollte mit der Gemeinde Bleckede abgestimmt werden und technische Lösungsansätze wie beispielsweise höherliegende Schiffsantriebe enthalten, sodass der Fährbetrieb auch bei Niedrigwasser möglich sei. Eine Modernisierung der Fährverbindung wäre angesichts von Planungen zum Bau eines Brückenbauwerkes unwahrscheinlich, weil der Betrieb einer Fähre stets eine Entscheidung sein werde, die unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit abgewogen werde, und kein Betreiber ernsthaft dem Gedanken nähertreten werde, neben einer Brücke eine Fährverbindung zu betreiben. Insofern brauche eine unternehmerische Entscheidung unbedingt „Planungssicherheit in die eine oder in die andere Richtung“.

Abg. **Omid Najafi** (AfD) fragt, ob die Möglichkeit der Förderung des Brückenbauwerkes durch das NGVFG im Rahmen einer objektiven Prüfung anhand von Kennzahlen entschieden werde oder die Fraktionen, die die Regierung stellten, Einfluss auf die Entscheidung einer Förderung durch NGVFG-Mittel hätten.

MR **Prüß** (MW) antwortet, die Verwaltung sei an Recht und Gesetz gebunden, wenn sie Förderungen ausspreche oder dazu Bewertungen anstelle. Einschlägig seien hier das NGVFG und die Richtlinie zu dessen Durchführung, die den Rechtsrahmen ausgestalte, den das Gesetz biete, etwa die Höhe des Fördersatzes. Im Landkreis Lüneburg beispielsweise würden Vorhaben nach dem NGVFG mit einem Fördersatz von 75 % gefördert. In anderen Teilen des Landes werde nach anderen, in Gesetzen oder Richtlinien festgelegten Fördersatzes gefördert.

Abg. **Anna Bauseneick** (CDU) erkundigt sich danach, ob der Landesregierung bekannt sei, an wie vielen Tagen im Jahre 2023 ein Fährbetrieb zwischen Bleckede und Neu Darchau nicht möglich gewesen sei und ob auf der Grundlage dieser Daten analysiert worden sei, in wie vielen Fällen bei Zugrundelegen des neuen Fährkonzepts ein Fährbetrieb möglich gewesen wäre.

MR **Prüß** (MW) antwortet, Daten zur Befahrbarkeit der Elbe zwischen Bleckede und Neu Darchau sowie zu Streckensperrungen etwa infolge von Niedrigwasser im Jahre 2023 seien dem MW nicht bekannt, weil es sich um eine Wasserstraße in der Zuständigkeit des Bundes handle. Das Land sei die für die Förderung nach dem NGVFG zuständige Stelle, die über die Förderung von Projekten zu entscheiden habe, die ihr Vorhabensträger vorzulegen hätten.

An dieser Stelle beendet der **Ausschuss** die Aussprache zu der Unterrichtung der Landesregierung.

Tagesordnungspunkt 3:

Aktiv die Trendumkehr für mehr Wohnungsbau schaffen, anstatt die Krise mit einer Landeswohnungskaufgesellschaft zu verschärfen

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/3036](#)

direkt überwiesen am 06.12.2023

federführend: AfWVBuD;

mitberatend gem. § 27 Abs. 4 Satz 1 i. V. m. § 39 Abs. 2 Satz 2 GO LT: AfHuF

Einbringung des Antrags

Abg. **Christian Frölich** (CDU) bringt den an den Ausschuss direkt überwiesenen Antrag der Fraktion der CDU wie folgt ein:

Wir haben kein Erkenntnisproblem. Der Wohnungsbau liegt, wie ich sogar aus eigener Betroffenheit weiß, infolge von Materialpreissteigerungen, gestiegenen Finanzierungskosten, immer stärker steigende Standards gerade im Bereich der energetischen Anforderungen und - ganz wichtig - aufgrund der fehlenden Verlässlichkeit von Förderprogrammen am Boden. Das Einstampfen der KfW-Förderung Anfang 2022 beispielsweise wirkt für die Wohnungsbaubranche, als wenn irgendwer den Stecker gezogen hat.

Hinzu kommt, dass vorhandene Förderprogramme, gerade für die Schaffung von Eigentum, unter anderem angeboten durch die NBank, durch die Darlehenshöhen und Einkommensgrenzen völlig an der Realität vorbeigehen. Bis zum Jahr 2024 benötigt Niedersachsen rund 220 000 Wohnungen. Es ist völlig unrealistisch, dass dieses Ziel erreicht wird.

Das auf Bundesebene formulierte Ziel, jedes Jahr 400 000 Wohnungen zu schaffen, wird seit Jahren nicht erreicht. Beispielsweise sind in 2023 270 000 Wohnungen gebaut worden. Im Jahre 2024 werden wohl 200 000 bis 230 000 Wohnungen gebaut werden. Als Obermeister der Bauinnung Südniedersachsen weiß ich zu berichten, dass die Konsequenz sein wird, dass die Betriebe anfangen werden, beim Auslaufen der Winterkurzarbeiterregelung zum 1. April 2024 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nach Hause zu schicken, weil es nichts zu tun gibt.

Wir sind uns einig, dass Bauen zu teuer ist. Nach der Berechnung des Pestel Instituts werden mittlerweile 17 bis 20 Euro benötigt, um eine Neubauinvestition im Wohnungsbau durch die Miete zu refinanzieren. Alles das zeigt, dass Wohnen und Bauen für die Mitte der Gesellschaft zu teuer ist und bezahlbarer Wohnraum sowie Anreize, Eigentum zu schaffen, fehlen; denn wer sich Eigentum schafft, entlastet dadurch den Mietmarkt.

Aus den genannten Gründen haben wir diesen Entschließungsantrag eingebracht, um mit einer Vielzahl an Maßnahmen den Wohnungsbau wieder zu beleben. Bezahlbares Wohnen gehört zur Daseinsvorsorge. Das ist übrigens nicht nur unsere Meinung. Erst am Dienstag hat Minister Lies wieder betont, dass zur Daseinsvorsorge gehört, dass wir bezahlbares Wohnen möglich machen.

Einige der vorgelegten Punkte werden wir sicherlich im Rahmen der Diskussion um die vom Ministerium vorgelegte Umbauordnung und den Gebäudetyp E gemeinsam zu einer hoffentlich praxistauglichen Anwendung bringen.

Die Forderung in der Nr. 1. des Forderungskatalogs, auf die Gründung einer Landeswohnungsgesellschaft zu verzichten, ist leider obsolet geworden. Sie hätten die Chance gehabt, dieses aussichtslose Vorhaben doch noch zu kippen. Die weiteren Punkte unseres Forderungskatalogs gilt es zu erörtern, um aus unserer Sicht dringend notwendige Impulse für den Wohnungsbau zu setzen. Die Umbauordnung und der Gebäudetyp E werden, auch wenn Minister Lies es anders dargestellt hat, nicht ausreichen, um diese Impulse zu setzen. Diese beiden Aspekte sind ein guter Schritt, sie werden aber nicht ausreichen.

Um einen Einstieg in das Thema zu erhalten, beantragen wir zunächst eine Unterrichtung durch die Landesregierung. Ich gehe davon aus, dass anhand der Erkenntnisse, die wir durch die Unterrichtung erhalten, und die voraussichtlich im Anschluss daran durchzuführende Anhörung der Verbände eine Überarbeitung unseres Antrags erfolgen wird.

Beginn der Beratung

Abg. **Christoph Bratmann**(SPD) erklärt, die Überschrift des Antrages sei nicht unbedingt darauf ausgelegt, in der Sache Einigkeit zu erzielen. Mitglieder aller Fraktionen hätten in vielen Gesprächen mit Verbandsvertretern die Erkenntnis erlangt, dass Bauen zu teuer sei. Das insoweit zu konstatierende Problem sei ernst zu nehmen. Die Bautätigkeit sei in vielen Bereichen zum Erliegen gekommen. Die Handwerksbetriebe bauten noch restliche Auftragsbestände ab. Es gelte, dafür zu sorgen, dass sie neue Aufträge akquirierten.

Die Koalitionsfraktionen seien im Gegensatz zur CDU nicht einseitig auf die Schaffung von Einfamilienhäusern fokussiert, sondern setzten in erster Linie auf den Geschosswohnungsbau und hielten die Gründung einer Landeswohnungsgesellschaft nach wie vor für einen hierfür wichtigen Schritt. Es sei ihnen allerdings klar, dass diese Gesellschaft kein Allheilmittel gegen Wohnungsnot sein werde und sie erst einmal aufgebaut und über Jahre gestärkt werden müsse, damit sie überhaupt Wirkung am Wohnungsmarkt entfalten könne.

Die SPD-Fraktion teile nachdrücklich die Aussage des Wirtschaftsministers, wonach bezahlbarer Wohnraum zur Daseinsvorsorge gehöre. Er, Abg. Bratmann, freue sich, dass die CDU diese Ansicht teile, und sei sicher, dass die CDU Niedersachsen die NILEG mit deren Wohnungsbestand nicht veräußert hätte, wenn sie schon damals die Ansicht vertreten hätte, dass bezahlbarer Wohnraum zur Daseinsvorsorge gehöre.

Das Thema „Wohnungsbau“ biete eine Menge an Handlungsmöglichkeiten, aber auch an politisch konstruktivem Streitpotenzial, auf jeden Fall aber auch Gemeinsamkeiten. Es bestehe Einvernehmen in dem Erfordernis, den Wohnungsmarkt beleben zu müssen. Minister Lies werde am 16. Februar 2024 im Wirtschaftsausschuss über die Gründung der „Wohnraum Niedersachsen“, wie die neue Landeswohnungsgesellschaft heißen werde, informieren. Mit Spannung werde auch auf die Überarbeitung der Niedersächsischen Bauordnung gewartet, die einiges an Erleichterungen und Vereinfachungen enthalten werde, um den Wohnungsbau in Niedersachsen wieder zu beleben.

Vor diesem Hintergrund schlage die SPD-Fraktion vor, das weitere Verfahren der Antragsberatung zu klären, nachdem der Minister am 16. Februar 2024 den Ausschuss unterrichtet habe.

Abg. **Christian Frölich** (CDU) fragt, ob Minister Lies in seiner Unterrichtung am 16. Februar 2024 auch zu dem Entschließungsantrag Stellung beziehen werde.

Er verweist auf die Ankündigung, dass die CDU-Fraktion ihren Entschließungsantrag aufgrund der Erkenntnisse, die der Ausschuss im Zuge der Unterrichtung durch die Landesregierung erlangen werde, anpassen werde, und hiervon der Titel des Antrags nicht ausgenommen sein werde.

Abschließend geht der Abgeordnete auf den Hinweis des Abg. Bratmann auf den Verkauf der NILEG-Wohnungen durch die von CDU und FDP geführte Landesregierung im Jahre 2005 ein. Er stellt klar, dass aktuell die meisten am Markt agierenden Wohnungsgenossenschaften Neubauprojekte auch deshalb nicht umsetzen könnten, weil sie einen sehr großen Bestandsimmobilienblock hätten, der durchsaniert werden müsse, und das Land heute in der gleichen Situation wäre, wenn es die NILEG-Wohnungen nicht 2005 veräußert hätte. Sämtliche Finanzmittel wären heute gebunden, weil der Wohnungsbestand dringend saniert werden müsste, und neue Wohnungen könnten aufgrund fehlender Finanzmittel heute nicht gebaut werden, betont der Abgeordnete.

Verfahrensfragen

Der **Ausschuss** beschließt, in seiner Sitzung am 26. Januar 2024 im Zuge der Vorstellung des Entwurfs für eine Änderung der Niedersächsischen Bauordnung („Umbauordnung“) eine Unterrichtung durch die Landesregierung zu dem Entschließungsantrag entgegenzunehmen und danach weitere Verfahrensfragen zu klären.

Tagesordnungspunkt 4:

Aktenvorlage gemäß Artikel 24 Abs. 2 der Niedersächsischen Verfassung:

Beschluss des Ausschusses für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung vom 9. Februar 2023 auf Aktenvorlage zu den Verbindungen der Niedersächsischen Landesregierung zur Russischen Föderation im Zeitraum vom 19.02.2013 bis heute

hier: Beschluss nach § 95 a GO LT über die Vertraulichkeit der mit Schreiben der Niedersächsischen Staatskanzlei vom 5. Dezember 2023 als 2. Tranche vorgelegten und in Teilen als vertraulich gekennzeichneten Unterlagen

Der **Ausschuss** fasst einvernehmlich den Beschluss über die Vertraulichkeit der gemäß § 95 a GO LT mit Schreiben der Niedersächsischen Staatskanzlei vom 5. Dezember 2023 als zweite Tranche vorgelegten und in Teilen als vertraulich gekennzeichneten Unterlagen.

Ferner räumt er noch zu benennenden Fraktionsmitarbeitern gemäß § 95 a GO LT die Möglichkeit ein, die von der Landesregierung zu diesem Akteneinsichtsbegehren übersandten und als vertraulich gekennzeichneten Unterlagen einzusehen.

Tagesordnungspunkt 5:

Terminangelegenheiten

Der **Ausschuss** beschließt, am 14. Juni 2024 die Ideen Expo zu besuchen.

Er nimmt einen Bericht zum Stand der Vorbereitungen seiner parlamentarischen Informationsreise vom 27. bis 29. Februar 2024 - Besuch der Internationalen Handwerksmesse in München - entgegen.
