

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

über den öffentlichen Teil der 54. Sitzung
des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen
und Digitalisierung
am 13. September 2024
Hannover, Landtagsgebäude

Tagesordnung:

Seite:

1. **Unterrichtung durch Herrn Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung Olaf Lies zum Thema „Meyer Werft“**
(in vertraulicher Sitzung) 5

2. **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes**
Gesetzentwurf der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/4577](#)
Anhörung
- *Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände Niedersachsens* 6
- *Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Niedersachsen e. V.* 9
- *Pro BürgerBus Niedersachsen e. V.* 11
- *Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)* 15

3. **Ausbau der Windenergie beschleunigen - Rahmenbedingungen für Lkw-Transporte verbessern - Genehmigungsverfahren zukunftsorientiert aufstellen!**
Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/3986](#)
Fortsetzung der Beratung 18

<i>Beschluss</i>	19
4. Freie Märkte wiederherstellen und Wohlstand bewahren - niedersächsische Wirtschaft schützen vor dem Wirtschaftsdirigismus grüner Transformationspolitik	
Antrag der Fraktion der AfD - Drs. 19/5263	
<i>Einbringung des Antrags</i>	20
<i>Verfahrensfragen</i>	22
5. Aktenvorlage zu den Verbindungen der Niedersächsischen Landesregierung zur Russischen Föderation im Zeitraum vom 19. Februar 2013 bis heute für den AfBuEuR; hier: Nachlieferung zu den ersten beiden Tranchen	
<i>Beschluss</i>	23
6. Terminangelegenheiten	
a) Auswärtige Sitzung am 20. September 2024 in Salzgitter	
b) Gespräch mit der Landesvertretung der Handwerkskammern Niedersachsen e. V. am 25. Oktober 2024 um 13.00 Uhr	23

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. Frank Henning (SPD)
6. Abg. Dr. Dörte Liebetruth (i. V. d. Abg. Sabine Tippelt) (SPD)
7. 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. Sina Maria Beckmann (i. V. d. Abg. Stephan Christ) (GRÜNE)
13. Abg. Heiko Sachtleben (GRÜNE)
14. Abg. Omid Najafi (AfD)

Vom Gesetzgebungs- und Beratungsdienst:

Ministerialrat Dr. Müller-Rüster.

Von der Landtagsverwaltung:

Beschäftigte Kahlert-Kirstein.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Schröder, Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 9.31 Uhr bis 9.34 Uhr und 10.04 Uhr bis 11.18 Uhr.

Außerhalb der Tagesordnung:

Erweiterung der Tagesordnung um einen neuen Punkt 5

Der **Ausschuss** beschließt, die Sitzung zu erweitern um:

Aktenvorlage zu den Verbindungen der Niedersächsischen Landesregierung zur Russischen Föderation im Zeitraum vom 19. Februar 2013 bis heute für den AfBuEuR; hier: Nachlieferung zu den ersten beiden Tranchen

Tagesordnungspunkt 1:

Unterrichtung durch Herrn Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung Olaf Lies zum Thema „Meyer Werft“

Der **Ausschuss** für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung beschließt einvernehmlich, den Mitgliedern des Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“ bei diesem Punkt ein Rede- und Fragerecht gemäß § 94 Abs. 2 GO LT einzuräumen.

Ferner beschließt er auf Bitten der Landesregierung gemäß § 93 Abs. 4 Satz 1 GO LT einstimmig, diesen Tagesordnungspunkt in einem **vertraulichen Sitzungsteil** zu behandeln. Darüber wird eine gesonderte Niederschrift erstellt.

Tagesordnungspunkt 2:

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Gesetzesentwurf der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/4577](#)

erste Beratung: 42. Plenarsitzung am 17.06.2024

federführend: AfWVBuD;

mitberatend: AfRuV;

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

Anhörung

Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände Niedersachsens

Schriftliche Stellungnahme: Vorlage 7

Anwesend:

- *Dr. Joachim Schwind, Geschäftsführer (NLT)*
- *Anna Elligsen, Referentin (NST)*
- *Ann-Kathrin Lehrke, Referentin (NSGB)*

Dr. Joachim Schwind: Ich trage heute die Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände vor, und ich bin sehr zuversichtlich, dass wir die für uns vorgesehenen 20 Minuten nicht benötigen werden; denn es handelt sich ja eher um eine kleinere Änderung im Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG).

Zu Beginn möchte ich aber voranstellen: Dass insgesamt mehr Geld in den ÖPNV fließen muss, ist, glaube ich, allen hier bekannt. Dazu will ich jetzt auch gar nicht näher ausführen. Wir haben sehr einhellige Forderungen, bis hin zur Verkehrsministerkonferenz. Die Herausforderungen mit Blick auf den Klimawandel etc. sind so immens, dass wir sowohl bei den Straßen - das Thema Brücken mag ich gar nicht näher ansprechen - als auch im Bereich des schienengebundenen ÖPNV massiven Bedarf haben.

Lassen Sie mich aber mit sehr ernstesten Worten sagen: Aus kommunaler Sicht bekümmert es uns mehr als massiv, dass das Deutschlandticket immer noch nicht langfristig in der Finanzierung geeint ist. Alles, was wir an strategischen Fragestellungen mit Blick auf den ÖPNV der Zukunft haben - Kommen wir mit weniger Verkehrsverbänden aus? Wie realisieren wir verkehrsübergreifende Mobilität für den ländlichen Raum? -, krankt letztlich daran, dass dieses begrüßenswerte Großprojekt nicht sicher auf der Schiene sitzt. Die Kollegen des Landkreistages Sachsen-Anhalt haben jetzt entschieden, ihre Landkreise zu einer Kündigung zum Jahresende aufzurufen. Wenn die Landesregierung sich da nicht grundsätzlich bewegt, dann ist das Konzept des Deutschlandtickets am Ende. Insofern möchte ich das etwas außerhalb des eigentlichen Kerns vorwegschicken. Das ist für den ÖPNV derzeit das größte Problem.

Zu § 2 NGVFG und insgesamt zum Gesetzentwurf: Wir begrüßen die Nachsteuerung. Sie bringt ja nicht mehr Geld ins System, sondern führt zu anderen Verteilungen. Insbesondere die Gleichstellung bei den Omnibusbahnhöfen und Haltestelleneinrichtungen begrüßen wir sehr. Wir haben insgesamt die Idee, dass wir bei den Förderungen noch etwas flexibler werden können. Wenn der Gesetzgeber hier zugreift und dann auch die Möglichkeit gibt, die Förderrichtlinien etwas flexibler zu gestalten, ist das wunderbar.

Beim Thema Radverkehr sind wir völlig eins, dass wir an dieser Stelle eine große Förderung brauchen. Wir würden Ihnen aber raten, die im Änderungsvorschlag der Regierungsfraktionen (Vorlage 1) enthaltenen Ausdifferenzierungen nach Radfernverkehr, Gelegenheitsverkehr und touristischen Radverkehren nicht vorzunehmen. Das wird einfach zu kompliziert. Ein einfaches Beispiel: Sie kennen vielleicht diese Mobilitätszähler - wie etwa am Maschsee -, die registrieren, wie viele Fahrräder vorbeifahren. Damit versuchen wir, Radwegeplanung zu machen. Was ein solcher Mobilitätszähler aber nicht leisten kann, ist zu erfassen, ob jemand touristisch fährt oder zum Arzt fährt oder zur Kita fährt usw. Unsere großen touristischen Radwege wie Leine- oder Weserradweg werden natürlich in den Teilstrecken, die in bebauten Gebieten liegen, auch für den Kita-Verkehr genutzt. Manchmal fährt man vielleicht zehn Minuten nach der Kita sogar noch zum Lustwandeln an der Leine entlang. Das können Sie gar nicht mehr erfassen.

Insofern wäre die herzliche Bitte: Lassen Sie diese Differenzierung in der Förderung. Warum? - Weil an dieser Stelle auch im Straßenrecht nicht differenziert wird. Die Frage, was ein verkehrswichtiger Radweg ist und was nicht, beschäftigt nur Gutachter und bringt uns Planungskosten, mehr aber nicht. Wir sehen darin auch eine Benachteiligung der ländlichen Räume, weil die touristischen Wege eben dort liegen, und dann haben wir da ein Problem.

Zur Förderung von Bürgerbussen: Insgesamt finden wir, dass das ein ganz hervorragendes Projekt ist. Wie Sie wissen, ist auch der ehemalige Landrat Jörg Bensberg begeisterter Bürgerbusfahrer. Die Bürgerbusse stehen uns sehr nahe zur Ergänzung des Mobilitätsangebots, gerade auch für diejenigen, die Hilfe beim Einkaufen usw. brauchen. Wir haben die Bitte - dazu liegen Ihnen auch schon einige Stellungnahmen vor -, die Förderung nicht auf die Frage, ob die Bürgerbusse Verkehre nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes erbringen oder nicht, zu beschränken.

Ansonsten will ich auch sagen: Die vorgesehenen Beträge sind sehr übersichtlich. Das bereitet uns grundsätzlich erhebliche Probleme bei den Fragen: Wie gehen wir mit Fördermitteln um? Wer stellt Anträge? Was macht das für einen Verwaltungsaufwand? - Als Signal ist das gut. Wir würden Ihnen aber raten, die Höhe nicht direkt im Gesetz festzulegen. Die Beträge sind ehrlicherweise wirklich bescheiden, allein schon wenn man den Umfang der Ausgaben eines Bürgerbus-Vereins betrachtet. Wenn Sie das nicht im Gesetz festlegen, wären wir da, glaube ich, ein bisschen flexibler, das vielleicht auch zu erhöhen. Ob man das auch noch nach der Kilometerleistung anpassen und gestaffelt austeilen soll, würde ich Ihrer Erwägung überlassen. Es bringt - da bin ich wieder am Anfang - nicht mehr Geld ins System.

Insofern: Wenn Sie die Regelungen jetzt flexibilisieren, aber beim Radverkehr nicht weiter differenzieren und bei den Bürgerbus-Vereinen vielleicht auch nur eine grundsätzliche Regelung treffen, ohne den Anfangs- und den Endbetrag zu nennen, wären wir Ihnen sehr verbunden.

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU): Vielen Dank für Ihre schriftliche Stellungnahme und den heutigen mündlichen Vortrag. Ich kann inhaltlich zu großen Teilen mit Ihnen mitgehen, insbesondere wenn es darum geht, keine zusätzlichen bürokratischen Hürden aufzubauen - nicht, dass es - überspitzt gesagt - am Ende noch dazu kommt, dass wir zwei Radwege nebeneinander bauen müssen, weil einer für touristische Zwecke dient und einer für den Berufsverkehr oder Ähnliches.

Ich möchte auf den ersten Teil Ihrer schriftlichen Stellungnahme zur Förderung von Omnibusbahnhöfen eingehen, weil ich Rückmeldungen aus der Branche bekommen habe, dass die aktuelle Förderkulisse durchaus kritisch gesehen wird, wenn es darum geht, bei neuen Ausschreibungen entsprechend förderantragsberechtigt zu sein, weil gewisse Nachweise schwer zu erbringen sind. Können Sie berichten, wie die heutige Förderung ist und wie man gegebenenfalls auf solche Nachweisforderungen reagieren kann? Sie schreiben hier, dass damit die „Maßnahmen einem Neu- oder Ausbauprojekt gleichgestellt“ werden. Ich wäre für eine Erläuterung aus Ihrer Perspektive zur Handhabung der Förderung der Omnibusbahnhöfe dankbar.

Abg. **Dr. Dörte Liebetruh** (SPD): Herzlichen Dank für Ihre Ausführungen, Herr Dr. Schwind.

Ich möchte auf die Radwegförderung eingehen und Sie bitten, noch einmal zu erläutern, warum Sie einen Bürokratiemehraufwand darin sehen würden, die Fördertatbestände, also unterschiedliche Arten von Radwegen, im Gesetzestext zu veranschaulichen bzw. ausdifferenzieren, wenn man dann doch - egal, ob es sich um einen touristischen Radweg, einen Radschnellweg oder was auch immer handelt - für alle Radwege einheitlich, komplett, unbürokratisch und einfach eine Förderquote von 80 % hat.

Dr. Joachim Schwind: Zu den Omnibusbahnhöfen: Da sind wir, ehrlich gesagt, nicht die Experten. Die Antragsteller sind meist große Verkehrsunternehmen, privat oder öffentlich-rechtlich, und die Förderung wird ja nicht kommunal von den Nahverkehrsträgern abgewickelt, sondern von der LNVG, würde ich denken. Der Geschäftsführer ist heute auch anwesend. Insofern würde ich eher dazu raten, die LNVG dazu zu befragen.

Wir haben keine weiteren Problemanzeigen in diesem Bereich, bis auf die allgemeinen, die Sie kennen: Die Dinge, die man gern hätte - E-Busse, E-Ladetechnik etc. -, haben alle sehr lange Lieferzeiten, und das Thema Brandrisiko ist auch ein Punkt. Wir haben dazu keine nähere Expertise, sondern wir haben von unseren Mitgliedern das Signal bekommen: Das ist eine gute Änderung.

Zu den Radwegen: Unsere Mitglieder fürchten Ungemach bei der Differenzierung, die in Nummer 2 b) und c) des Änderungsvorschlags vorgenommen wird. Nach b) greift die Förderung für „verkehrswichtige außer- und innerörtliche Radwege, die dem Alltagsverkehr dienen, auch wenn sie mit einem Gehweg verbunden sind“ und nach c) für „Radschnellwege und Radvorrangrouten“. Zwischen diesen beiden Kästen werden Sie sich ja entscheiden müssen. Man kann dazu alle möglichen Überlegungen anstellen. Was ist denn beispielsweise mit einem verkehrswichtigen außerörtlichen Radweg, der nicht dem Alltagsverkehr dient? Der ist ja nicht automatisch ein Radschnellweg und eine Radvorrangroute; denn da gibt es ja besondere Differenzierungen. Ein solcher Radweg würde also hier aus dem Raster fallen. Im Übrigen: Verkehrsunwichtige Radschnellwege und Radvorrangrouten kann es ja wohl nicht geben.

Insofern finden unsere Mitglieder die Beschränkung auf den Alltagsverkehr in b) und die Unterscheidung, die in b) und c) vorgenommen wird und die im Straßenrecht so nicht vorkommt, einfach zu komplex. Durch diese Einschränkungen fällt etwas heraus, weil man dann sagen kann: Ihr müsst aber nachweisen, dass der Radweg nicht überwiegend touristisch genutzt wird. - Dann kommen wir zum eingangs genannten Problem: Wie machen Sie das? - Das können Sie nur mit Verkehrsbefragungen machen. Das ist im Radverkehr eine äußerst undankbare Aufgabe und übersteigt unter Umständen sogar den Förderbetrag. Insofern wären wir froh, wenn das etwas entschlackt würde.

Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Niedersachsen e. V.

Schriftliche Stellungnahme: Vorlage 8

Anwesend:

- *Hans-Christian Friedrichs, stellv. Landesvorsitzender*

Hans-Christian Friedrichs: Herzlichen Dank für die Einladung. Ich möchte mich zunächst grundsätzlich bedanken für die Gesetzesinitiative und die Detailtreue, die hier angewandt wurde. Das erscheint mir doch sehr, sehr gute Arbeit zu sein. Ich möchte an dieser Stelle die Wertschätzung des VCD ausdrücken.

Kommen wir zum Inhaltlichen: Sie haben unsere Stellungnahme leider erst gestern erhalten. Aus terminlichen Gründen ging es nicht schneller. Ich kann Ihnen sagen, dass der erste Teil bzw. die Vorbemerkung komplett derjenigen entspricht, die wir 2018 in der Stellungnahme zum Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) geschrieben hatten. Der Grund dafür ist: Seit 2018 hat sich im Kern herzlich wenig geändert. Deswegen haben wir es hier auch mit der Begründung so belassen.

Klimaschutz und Verkehrswende sind ein ganz wichtiges Thema - das treibt auch uns an -, und insofern müssen natürlich der Radverkehr und der ÖPNV gefördert werden. Wir hätten uns gewünscht, dass der ÖPNV deutlich besser gefördert wird, beispielsweise durch eine andere Gewichtung - 60 % für den ÖPNV und 40% für die Straße -, so wie es in der vorletzten Legislaturperiode der Fall war. Das nur als Vorbemerkung.

Ein wesentlicher Punkt bei der Förderung des ÖPNV ist auch: Es passiert aus unserer Sicht gerade in der Fläche noch deutlich zu wenig. Wenn zu touristischen Destinationen wie Undeloh oder Marxen am Wochenende überhaupt kein Bus fährt, kann ich nur sagen: Es muss dringend etwas passieren, damit diese touristischen Destinationen auch wirklich erreichbar sind. Und hier passiert seit Jahren wirklich leider herzlich wenig. Ich weiß, dafür sind Sie nicht direkt zuständig, aber vielleicht können wir auch einmal an die Landkreise appellieren, dass dort reguläre Verkehre bestellt werden.

Zu § 2, der Förderung des Radverkehrs: Das ist alles sehr, sehr gut. Ich möchte mich aber doch gerne meinem Vorredner anschließen. Ich würde auch auf eine zu große Differenzierung verzichten. Die Nachprüfbarkeit ist dort wirklich nicht ganz trivial, wie bereits gesagt wurde. Insofern wäre es schön, wenn wir hier einfach blieben. „Keep it simple“ ist ein bewährtes Mittel. Das

macht die Antragsprüfung auch einfacher und verlässlicher für die Kommunen. Dass hier von einem fixen Betrag von 80 % Prozent die Rede ist, ist sicherlich sehr dienlich.

Wir haben noch einen anderen Punkt entdeckt: Bau- und Ausbaumaßnahmen in Anlieger- und Erschließungsstraßen werden nicht gefördert. Aus meiner Erfahrung aus den Kommunen wäre das aber durchaus sinnvoll, gerade für verkehrsberuhigende Maßnahmen, die dort gerne umgesetzt werden, hier aber seitens des Landes eben nicht zum Tragen kommen.

Zum Omnibusbetrieb, zu den Bahnhöfen und den Haltestelleneinrichtungen: Das ist eine absolut empfehlenswerte Maßnahme. Dort gibt es durchaus viel Handlungsbedarf. Von unserer Seite gibt volle Unterstützung bei diesem Punkt. Das betrifft auch die Betriebshöfe im Kontext einer Umsteuerung auf erneuerbare Energien, zum Beispiel für Elektrobusse oder Wasserstofftechnologie. Das ist sehr empfehlenswert. Ich komme aus Lüneburg, und wenn ich überlege, dass wir am ZOB aufgrund der Feinstaubbelastung mit die schlechteste Luftqualität der Stadt haben - wir haben das in einer eigenen Untersuchung herausgefunden -, dann besteht dringender Handlungsbedarf, nicht nur in puncto Klimaschutz, sondern auch in puncto Schadstoffe umzusteuern. Insofern kommt eine Förderung an dieser Stelle doch sehr gelegen.

Gehen wir noch einmal auf § 2 a ein, die Organisationspauschale für Bürgerbusse. Ja, die mag vielleicht relativ bescheiden ausfallen. Wir können das angesichts der begrenzten Haushaltsmittel auch nachvollziehen. Grundsätzlich ist es aber auch so, dass wir hier die bestellten Verkehre gerne im Fokus sehen. Es ist ja ein gewisser Widerspruch, wenn sich irgendwo ein Bürgerbusverein bereitmacht, zu fahren bzw. Fahrten zu übernehmen, weil vor Ort eben kein richtiger ÖPNV unterwegs ist. Denn der Bürgerbusverein dokumentiert damit ja eigentlich, dass ein Bedarf für öffentlichen Verkehr besteht. Insofern sollte aus unserer Sicht zunächst einmal geprüft werden, ob regulär bestellter ÖPNV sinnvoll wäre.

Grundsätzlich möchten wir gerne die Zugänglichkeit zu den Bürgerbussen und dem Angebot verbessern; das heißt, irgendwelche Barrieren aufgrund von Vereinszugehörigkeit oder mit Blick auf bestimmte Altersgruppen - also nur für Seniorinnen und Senioren oder andere Konstellationen - sind dem nicht dienlich. Das ist aber nur eine Randbemerkung. Grundsätzlich muss man die Arbeit, die dort von den Ehrenamtlichen geleistet wird, absolut wertschätzen, und insofern ist der Bürgerbus ja inzwischen wirklich ein Bestandteil des Verkehrs bei uns in der Fläche. Er ist wichtig, und ich bedanke mich auch für die Idee der Förderung mit dieser Organisationspauschale.

Zu § 4, Höhe und Umfang der Förderung: Dort geht es, wie gesagt, um diese 80 %. Das finden wir gut. Ich würde aber auch keine Differenzierung zwischen verkehrswichtigen und innerörtlichen Radwegen sowie Radschnellwegen und Radvorrangrouten vornehmen, weder in der Höhe der Förderung noch in der Ausprägung überhaupt. Ich denke, das sorgt für viel bürokratischen Aufwand bei der Überprüfung. Da empfiehlt es sich dann wirklich, einfach zu bleiben.

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU): Herzlichen Dank für Ihre Stellungnahme, Herr Friedrichs, die sich in Teilen ja auch mit der vorherigen deckt. Insofern gibt es da eine gewisse Kontinuität bei den Rückmeldungen.

Sie haben vorhin den Bereich der Mobilität in ländlicheren Regionen angesprochen. Wir haben ja immer das Problem, dass wir im Grunde ein Land-Stadt-Gefälle haben, was die Nutzung von

ÖPNV- und SPNV-Angeboten angeht, und ich persönlich sehe durchaus große Potenziale in der Vernetzung dieser Mobilitätsformen, gerade auch in ländlichen Regionen. Also: Wie komme ich vom SPNV-Angebot, vom Bahnhof dann weiter bis zur letzten Meile? Wie gestalte ich das? Ein Bus oder eine Bahn können ja in ländlichen Regionen nicht so fahren wie in Ballungszentren. Sehen Sie da noch Potenziale, wie man gerade im Bereich der vernetzten Mobilität noch stärker in die Förderung, in den Ausbau einsteigen kann?

Hans-Christian Friedrichs: Es gibt sehr gute Studien dazu, und zwar mit Blick auf On-Demand-Systeme. Im Harz beispielsweise gab es eine sehr erfolgreiche Studie, die gezeigt hat, dass On-Demand-Systeme, wenn sie einen gewissen Break-Even-Point erreicht haben, sehr gut angenommen werden. Ich denke, dass das auch in ländlichen Räumen generell und bei uns in Niedersachsen in der Fläche ein ganz wichtiger Bestandteil ist für die letzten Meilen, um dort wirklich effizient den ÖPNV zu verbessern.

Der ländliche Raum ist extrem wichtig, gerade in Niedersachsen. Dort werden über 50 % der Wirtschaftskraft erwirtschaftet. Es ist eine Herkulesaufgabe, die Verkehrswende mit einem attraktiven ÖPNV auch in den ländlichen Räumen umzusetzen, und ich bin Ihnen sehr dankbar, dass Sie sich darum kümmern.

Pro BürgerBus Niedersachsen e. V.

Schriftliche Stellungnahme: Vorlage 3

Anwesend:

- *Wolfgang Kaib*
- *Eckart Borges*
- *Alfons Mechlinski*

Wolfgang Kaib: Wir freuen uns, dass wir heute hier sein dürfen, um unser Anliegen zu vertreten. Pro BürgerBus Niedersachsen ist der Dachverband und damit die Interessenvertretung von derzeit 55 niedersächsischen Bürgerbusvereinen. Deswegen möchte ich mich bei dem, was ich Ihnen hier berichte, auch auf unser eigenes Thema beschränken und die anderen Dinge nicht noch gesondert ansprechen.

Wenn man sich unsere Vereine anschaut, sieht man als charakteristisches Merkmal, dass wir weitgehend einen regelmäßigen fahrplanmäßigen Liniendienst anbieten, als Ergänzung zum bestehenden ÖPNV und eben auch mit Anschlüssen an weiterführende Bus- und Zuglinien. Wir verstehen uns als Bürgerbusvereine eher nicht als Taxi-Ersatz oder als Rufauto. Wir haben andere Ansprüche für uns definiert.

Im vergangenen Jahr hat die Allianz pro Schiene die Erreichbarkeit von Bus und Bahn in Deutschland untersucht und dabei ermittelt, wie hoch in den Bundesländern der Anteil der Bevölkerung ist, dessen Wohnort - jeweils Luftlinie - maximal 600 m von einer Bushaltestelle bzw. 1 200 m von einem Bahnhaltepunkt mit signifikanten Anzahlen von Abfahrten pro Tag entfernt liegt. Es ist naheliegend, dass dabei die Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen am besten abschnei-

den, und genauso erwartungsgemäß steht Niedersachsen dabei weit hinten. Hinter Niedersachsen folgen nur noch Bayern und Mecklenburg-Vorpommern. Wir sind also die Drittlezten in dieser Reihe, was auch bedeutet, dass für jeden vierten Niedersachsen der Weg zum häufig fahrenden öffentlichen Verkehr länger ist als die Grenzwerte in dieser Untersuchung.

Wir als Bürgerbusse können hier - und wir tun das auch - mit verhältnismäßig wenig Geld eine starke Verbesserung schaffen. Die niederflurige Bauweise unserer Fahrzeuge, verbunden mit einer zweiflügelig fremdkraftbedienten Seitentür sowie einer Zugangsrampe, macht unsere Fahrzeuge allesamt barrierefrei. Alle Fahrzeuge, die wir hier in Niedersachsen einsetzen, haben diesen Anspruch und erfüllen ihn. Es sind keine Serienprodukte, sondern kostenintensive Umbauten, die dann auch nicht gleich ganze Personengruppen von der Mitfahrt ausschließen.

Wenn die Haltestellen dann noch die Erfordernisse der Barrierefreiheit erfüllen, können alle Fahrgäste selbstständig ein- und aussteigen und Kinderwagen, Rollatoren oder einen Rollstuhl auf der Multifunktionsfläche im Bus unterbringen. Einige Fahrdienste werben mit dem Abholen der Fahrgäste an der Haustür. Ich sage dazu nur: Da geht dann gleich die Barrierefreiheit verloren; denn zur Barrierefreiheit gehört, dass Fahrzeug *und* Haltestelle die damit verbundenen Anforderungen erfüllen. Und das geht vor der Haustür nun mal eben nicht.

Eine durchschnittliche Kilometerleistung von mehr als 70 000 km pro Jahr stellt besondere Ansprüche an die Fahrzeugpflege - nicht nur in der Werkstatt, sondern auch beim Fahrpersonal. Fünf Jahre muss ein solcher Bus, der mit öffentlichen Geldern gefördert worden ist, durchhalten, bis er ersetzt werden kann.

Alle diese Randbedingungen haben verschiedene Auswirkungen - nicht nur auf die Betriebskosten der Fahrzeuge, sondern eben auch auf den organisatorischen Verwaltungsaufwand. Und damit ist nicht nur die dafür erforderliche Zeit gemeint. Eine Aufzählung würde an dieser Stelle allerdings den Rahmen sprengen, darf aber gerne Gegenstand einer dem Gesetz sicherlich zugehörigen Verwaltungsvorschrift sein.

Mit dem vorliegenden Entwurf des Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes kommt ein Prozess in sein Endstadium, mit dem sich bereits meine beiden Amtsvorgänger bei Pro BürgerBus Niedersachsen befasst haben.

Der Vorschlag, im NGVFG einen § 2a „Organisationspauschale für Bürgerbusvereine“ einzufügen, ist das Ergebnis vieler und langer Gespräche über die Notwendigkeit, die Arbeit der Bürgerbusvereine in Niedersachsen ebenso durch eine Landesförderung zu unterstützen, wie dies in anderen Bundesländern bereits seit Längerem der Fall ist. Wir begrüßen eine solche Regelung natürlich ausdrücklich.

Allerdings möchte ich gleich auf ein rechtliches Problem hinweisen. Der Begriff und der Name „Bürgerbus“ kann nicht geschützt werden. Folglich verwenden Anbieter verschiedenster Fahrdienste diesen Namen nach Belieben. Der Fahrgast kann insofern allein am Namen nicht erkennen, was er geboten bekommt. Wir hörten von einem abendlichen Fahrangebot, bei dem eine Kommune ihren Bürgern die Fahrt zu einem nahegelegenen Theater und wieder zurück anbietet und diesen Fahrdienst „Bürgerbus“ nennt.

Deshalb sollte in § 2 a klar abgegrenzt werden, wer anspruchsberechtigt ist und vor allem auch, wer nicht. Wir beschreiten damit auch kein Neuland. In den „Bestimmungen über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von neuen Bürgerbusfahrzeugen in Niedersachsen“ der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) heißt es in den Rechtsgrundlagen:

„Als Bürgerbus gilt der mit Kleinbussen durchgeführte öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), soweit der Betrieb von einem zu diesem Zweck gegründeten Verein mit ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern organisiert wird.“

Tun wir das nicht, würden beispielsweise auch Gemeindebusse, die lediglich jeden Donnerstag eine Seniorenfahrt zum nächsten Supermarkt anbieten, unter diese Regelung fallen.

Die Nennung von konkreten Zahlen zur Förderhöhe - das wurde ja schon angesprochen - halten wir in einem auf Dauer angelegten Gesetzestext für nicht sehr glücklich. Schon inflationsbedingt notwendige Anpassungen hätten dann eine Gesetzesänderung zur Folge. Dies wäre im Rahmen einer Verwaltungsvorschrift sicher flexibler machbar.

Es wurde noch dargestellt, dass auch eine Zweck- oder Satzungserweiterung bei einem bereits bestehenden Verein um zum Beispiel eine Bürgerbussparte geeignet ist, die Anspruchsvoraussetzungen zu erfüllen. Es ist richtig: Das vereinfacht es möglicherweise etwas. Eine bloße schriftliche Satzungserweiterung darf aber keinen Anspruch nach sich ziehen. Hier sind in der Verwaltungsvorschrift Bezugsgrößen und Mindestanforderungen zu benennen.

Die Organisationspauschale soll abhängig vom Umfang des vom Bürgerbusverein erbrachten und genehmigten Verkehrsangebots festgesetzt werden. So sehen wir das auch. Aus unserer Sicht ist aber die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge ein ausreichender Indikator für den Organisationsaufwand. Wir werden in dieser Einschätzung durch die jüngste Entscheidung in Nordrhein-Westfalen bestärkt, wo die Höhe der Organisationspauschale ab sofort an die Zahl der eingesetzten Fahrzeuge gekoppelt wird.

Aus unserer Sicht sollte sich die Auszahlung aus einem Grundbetrag und Zuschlagsbeträgen für bis zu zwei im Linienverkehr eingesetzte Bürgerbusfahrzeuge und ein Ersatzfahrzeug zusammensetzen. Dieser Vorschlag trägt auch dazu bei, dass das Ganze einfach gestaltet wird und simpel zu handhaben ist. Denn einige Kosten werden pro Verein als fixe Kosten entstehen und sich mit einem zweiten Fahrzeug nicht verdoppeln. Beim Einsatz eines zweiten Fahrzeuges entstehen allein schon deswegen höhere Kosten, weil mehr ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer benötigt werden.

Wir haben auch einen Vorschlag gemacht, wie die Beträge aussehen könnten. Der Grundbetrag könnte für jeden Bürgerbusverein und den Dachverband Pro Bürgerbus Niedersachsen jeweils 3 000 Euro pro Jahr betragen. Der Zuschlagsbetrag könnte für jeden Bürgerbusverein für jedes im Linienverkehr eingesetzte Bürgerbusfahrzeug jeweils 2 000 Euro pro Jahr, für das Ersatzfahrzeug 500 Euro pro Jahr und für den Dachverband Pro Bürgerbus Niedersachsen pro Mitgliedsverein zum Beispiel jeweils 80 Euro pro Jahr betragen.

Das sind Vorschläge, die eine einfache Handhabung zur Folge hätten. Ich möchte außerdem betonen: Wir liegen damit unterhalb dessen, was etwa in Nordrhein-Westfalen üblich ist.

in Niedersachsen nicht sehr verbreitet, aber es wird in einigen Bereichen experimentiert. In Nordrhein-Westfalen ist man da viel weiter, dort liegen erste Erfahrungen vor. Aber das soll auch kein einschränkendes Kriterium sein.

Aus meiner Sicht ist das einzig einschränkende Kriterium, dass es ein öffentlicher, allgemein zugänglicher Verkehr, ein Verkehrsangebot für jedermann sein muss. Wir haben in Niedersachsen teilweise geschlossene Einheiten, bei denen die Mitgliedschaft in einem Verein notwendig ist, um einen solchen als Bürgerbus bezeichneten Wagen benutzen zu können. Hier müsste man ganz deutlich machen, dass der öffentliche Nahverkehr bzw. die freie Zugänglichkeit Voraussetzung sein muss.

Was Anschaffungen angeht: Es gibt dazu klare Regelungen der Landesnahverkehrsgesellschaft. Danach kann ein Fahrzeug nach fünf Betriebsjahren und 250 000 km Fahrleistung durch ein neues ersetzt werden. Zudem gibt es nach insgesamt sieben Jahren Betrieb keine Kilometerbegrenzung mehr. Das entspricht auch tatsächlich ungefähr der Realität. Nach fünf bis sieben Jahren wird das Fahrzeug normalerweise ersetzt, weil dann eben auch mit Blick auf die Laufleistung das Lebenszeitende erreicht wird.

Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)

Schriftliche Stellungnahme: Vorlage 2

Anwesend:

- *Christian Berndt, Geschäftsführer*

Christian Berndt: Vielen Dank, dass auch die LNVG heute angehört wird.

Unsere Stellungnahme kennen Sie. Ich will daher nur zwei, drei - aus unserer Sicht zumindest - wesentliche Punkte hervorheben.

Im Rahmen des § 2 ist für uns als Praktiker, die ja sämtliche Förderungen abwickeln, von entscheidender Bedeutung, dass jetzt auch der Ersatz von Infrastruktureinrichtungen förderfähig ist. Wir haben in der Praxis erhebliche Abgrenzungsschwierigkeiten: Was ist Ersatz, was ist Neubau? Welche Fördersätze können wir anlegen? Was ist überhaupt förderfähig? - Das wird durch diesen Gesetzesvorschlag entschärft, und das wird dann bei uns sicherlich auch schneller gehen - vorausgesetzt natürlich, das Geld ist da. Das vermehrt sich dadurch ja nicht.

Diese Entscheidung ist jedenfalls wichtig für die Entbürokratisierung und die Erleichterung der Förderprogramme. Ich begrüße das sehr.

Das gilt auch für die Betriebshöfe. Betriebshöfe sind per se große Einheiten. Das MW hat jetzt dankenswerterweise auch die Förderung der Betriebshöfe neu geregelt. Nach und nach steht jetzt das Thema E-Mobilität an, zumal ja auch der Fahrzeugpark ausgetauscht wird. Da sind andere Voraussetzungen notwendig als bei den normalen Dieselfahrzeugen. Umweltschonende Antriebe brauchen, wie gesagt, andere Brandschutzmaßnahmen und vieles andere mehr. Auch

hier stellt sich dann die Frage: Was ist Erneuerung, was ist Neubau, was ist Erweiterung? - Auch dieses Problem wird geregelt. Wir sind, wie gesagt, sehr dafür.

Noch ein Wort zu den Bürgerbusvereinen - wir betreuen die Vereine ja seit Anfang der 2000er-Jahre organisatorisch und finanziell -: Wir halten die gesetzliche Forderung und Förderung für richtig. Das ist ein ungewöhnliches Instrument, das muss man deutlich sagen. Auch die Höhe ist nicht so, dass man per se sagen würde, das ist Minimalförderung, und eigentlich machen wir das nicht. Ein entscheidendes Kriterium ist aber - das ist bereits angesprochen worden -: Es besteht, sofern im Linienverkehr gearbeitet wird, auch eine Bedienpflicht. Das heißt, wer eine Liniengenehmigung hat, muss dieser Pflicht auch nachkommen. Und wenn es eine gesetzliche Pflicht gibt, ist es aus unserer Sicht auch gerechtfertigt, einen gesetzlichen Anspruch zumindest für die Organisation - hier geht es in erster Linie um die Organisationskosten, nicht um die Fahrzeuge - zu gewähren. Das ist der Vorschlag der Gesetzesinitiative, und das ist in Ordnung. Es ist, wohlgemerkt, eine Pauschale. Wir werden nicht in alle Einzelheiten gehen können, das würde einer Pauschale widersprechen. Aber die Grundkriterien, die genannt wurden, sind natürlich richtig.

Der Aufwand, der für die Beförderung betrieben wird, muss in irgendeiner Form erfasst werden. Wir sagen aber zu, dass wir das schnell und unbürokratisch machen. Und es ist ein gesetzlicher Anspruch, den kaum ein Verein hat. Es gibt ja vielerlei Vereine, die in vielen gesellschaftlich wichtigen Dingen tätig sind. Hier ist es eine Heraushebung. Aus unserer Sicht ist es aber in der Tat sehr wichtig, dass der Öffentlichkeit zugänglicher Linienverkehr geleistet wird, weil daran eben auch die Bedienpflicht geknüpft wird. Wenn das nicht der Fall ist, dürfte das eigentlich - zumindest nach diesem Gesetz - nicht förderfähig sein, und wir würden es auch begrüßen, wenn das so bliebe.

Zum Radverkehr: Wir vertreten die Interessen des Nahverkehrs, unterstützen aber auch die Nutzung und Vernetzung aller Verkehre und Mobilitätsmöglichkeiten. Die Differenzierung, wonach der Radverkehr fix mit 80% gefördert werden soll und alle weiteren Projekte mit „bis zu 75%“, erschließt sich uns aber inhaltlich nicht ganz, so wichtig der Radverkehr auch ist. Erstens bindet man sich; denn 80% sind 80%, und wenn das Geld nicht reicht, kann das Projekt nicht gefördert werden. Man könnte ja auch unterschiedliche Fördersätze wählen. In anderen Bereichen ging das bisher. Hiernach wäre es nicht mehr möglich. Im Übrigen ist vielleicht auch schwer erklärbar, warum alle anderen ÖPNV-Maßnahmen geringer gefördert werden sollen als der Radverkehr. Deswegen würden wir anraten, zu gleichen Fördersätzen zu kommen und ein „bis zu“ aufzunehmen, damit wir diesen Problemen entgegen gehen können.

Ansonsten empfehlen wir natürlich auch, mehr Geld zur Verfügung zu stellen, damit wir dann mehr fördern können. Dann würde sich das Problem vielleicht nicht stellen.

Abg. **Dr. Dörte Liebethuth** (SPD): Herzlichen Dank, Herr Berndt. Ich würde gerne noch einmal zu den Linienverkehren zurückkommen. Könnten Sie noch etwas mehr dazu sagen, warum Sie gerne bei dem jetzigen Aufgreifkriterium bleiben würden? Ich hatte Ihren Vorredner gefragt, ob nicht auch bei Bedarfsverkehren, die ein gemeinnütziger Verein mit barrierefreien Fahrzeugen und ehrenamtlichen Engagement anbietet, eine Förderung möglich sein sollte. Wäre das aus Ihrer Sicht nicht ausreichend, um den Anspruch auf die Organisationspauschale zu begründen?

Christian Berndt: Das entscheidende Kriterium für mich ist: Ist es für jedermann öffentlich zugänglich oder nicht? Der normale Bürgerbusverein, der eine Liniengenehmigung hat - vielleicht auch eine Genehmigung nach § 44 PBefG -, ist öffentlich zugänglich. Das ist bei anderen Vereinen nicht zwingend so. Das ist ja eben auch gesagt worden: Es gibt Vereine, die fahren eben nur für ihre Mitglieder, da muss man erst Mitglied werden, wenn man mitfahren darf. Und es gibt andere Kriterien. Es gibt dann eben keine festen Bedarfspflichten. Das ist das zweite Kriterium. Man muss also einen öffentlich zugänglichen Verkehr anbieten, der auch verlässlich fährt, nach den Kriterien, die vereinbart sind. Wenn man das bietet, ist man aus meiner Sicht ein Bürgerbusverein, der im Prinzip auch förderfähig ist, und wenn man das nicht bietet, dann nicht. Und da wir bei gesetzlichen Ansprüchen irgendwo eine Grenze ziehen müssen, würde ich meinen, dass das so, wie es im Vorschlag auftaucht, ganz gut geregelt ist.

Abg. **Colette Thiemann** (CDU): Sehr geehrter Herr Berndt, erst einmal herzlichen Dank für die Darlegungen.

Ein wichtiger Punkt, der bei mir rechtliche Bedenken hervorgerufen hat, ist, dass wir durch die Anpassung von § 4, mit der Festlegung auf eine Förderung in Höhe von 80 % der zuwendungsfähigen Kosten, bei einer Drittförderung möglichen Überzahlungen Tür und Tor öffnen würden. Ich plädiere sehr dafür, an dieser Stelle ein „bis zu“ einzufügen, allein aufgrund der rechtlichen Not, in die wir uns da begeben. Parallel denke ich aber auch an das Signal, das wir damit nach außen setzen. Im Rahmen der unterschiedlichen Möglichkeiten Einzelner, sich fortzubewegen, finde ich es schon wichtig, den Radverkehr nicht gegenüber dem ÖPNV zu priorisieren. Denn Menschen mit körperlichen Einschränkungen können eben nicht entsprechend am Radverkehr teilnehmen. Das wäre ein seltsames Signal nach außen. Ich bin also nicht nur aus rechtlichen Gründen, die uns, glaube ich, dazu verpflichten, sondern auch mit Blick auf die Signalwirkung, die davon ausgeht, und vor dem Hintergrund, dass wir das Ziel einer Verkehrswende mit verschiedenen Möglichkeiten erreichen wollen, sehr dankbar für Ihre Anmerkungen zur Anpassung von § 4.

Christian Berndt: Ich freue mich, dass unsere Stellungnahme teilweise überzeugend war.

*

Vors. Abg. **Stefan Klein** (SPD) weist darauf hin, dass der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen Niedersachsen-Bremen e. V. eine schriftliche Stellungnahme (vgl. Vorlage 4) abgegeben habe und sich auch einige kommunale Gebietskörperschaften zu dem Gesetzesvorhaben geäußert hätten; deren Schreiben seien entweder als Vorlage zu den Gesetzesunterlagen genommen oder an die Arbeitskreissprecher verteilt worden.

Zum **weiteren Verfahren** erklärt Abg. **Dr. Dörte Liebetruh** (SPD), die Koalitionsfraktionen beabsichtigten, mit dem Gesetzentwurf das November-Plenum zu erreichen. Vor diesem Hintergrund plädiere sie dafür, die Beratung in der für den 25. Oktober vorgesehenen Sitzung fortzuführen, wenn möglich anhand einer Vorlage des Gesetzgebungs- und Beratungsdienstes. - Der **Ausschuss** zeigt sich damit einverstanden.

Tagesordnungspunkt 3:

**Ausbau der Windenergie beschleunigen - Rahmenbedingungen für Lkw-Transporte verbessern
- Genehmigungsverfahren zukunftsorientiert aufstellen!**

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/3986](#)

erste Beratung: 38. Plenarsitzung am 18.04.2024

AfWVBuD

Hierzu liegt ein Änderungsvorschlag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (Vorlage 2) vor.

Fortsetzung der Beratung

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD) legt dar, die Koalitionsfraktionen hätten die Informationen, die der Ausschuss im Zuge der schriftlichen Unterrichtung der Landesregierung erhalten habe, in den Änderungsvorschlag eingearbeitet. Im Mittelpunkt dieser parlamentarischen Initiative stünden der Abbau bürokratischer Hürden und die Beschleunigung von Genehmigungsverfahren für genehmigungspflichtige Schwertransporte. Die Unterrichtung habe bestätigt, dass diese Aspekte ernstzunehmende Probleme für das Transportgewerbe und für den Ausbau der Windenergie, aber auch darüber hinaus darstellten, und der Weg, den die Koalitionsfraktionen mit dem Entschließungsantrag zur Behebung dieser Probleme eingeschlagen hätten, zielführend sei. In der Unterrichtung sei deutlich geworden, dass die Straßeninfrastruktur ein entscheidendes Kriterium sei, weil die Suche nach geeigneten Wegen aufgrund des Zustandes der Landesstraßen und der Brückenbauwerke immer schwieriger werde.

Da der Zustand der Landesstraßen auch Gegenstand der bevorstehenden Haushaltsberatungen sein werde, hielten die Koalitionsfraktionen den Zeitpunkt, über diesen Entschließungsantrag abzustimmen, für günstig und würben um Zustimmung.

Abg. **Colette Thiemann** (CDU) erklärt, es sei grundsätzlich eine gute Entscheidung, sich für eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für Lkw-Transporte einzusetzen und Genehmigungsverfahren zukunftsorientiert aufzustellen. Dennoch seien sowohl der Entschließungsantrag als auch der Änderungsvorschlag verpasste Chancen. Beide enthielten keine praktikablen Vorschläge, außer reihenweise Bezugnahmen auf Punkte, die seitens der zur Verbesserung der Situation auf Bundesebene eingesetzten Bund-Länder-Arbeitsgruppe erarbeitet, deren Umsetzung aber seit fast zwei Jahren verschleppt worden sei. Die Punkte, die in Niedersachsen umgesetzt werden könnten, seien nicht in den Änderungsvorschlag aufgenommen worden. Dieser Entschließungsantrag und der Änderungsvorschlag seien nicht geeignet, um die damit verfolgten Ziele zu erreichen.

Beschluss

Der **Ausschuss** empfiehlt dem Landtag, den Antrag in der Fassung des Änderungsvorschlags (Vorlage 2) anzunehmen:

Zustimmung: SPD, GRÜNE

Ablehnung: CDU

Enthaltung: AfD

Tagesordnungspunkt 4:

Freie Märkte wiederherstellen und Wohlstand bewahren - niedersächsische Wirtschaft schützen vor dem Wirtschaftsdirigismus grüner Transformationspolitik

Antrag der Fraktion der AfD - [Drs. 19/5263](#)

direkt überwiesen am 11.09.2024

federführend: AfWVBuD;

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

Einbringung des Antrags

Abg. **Omid Najafi** (AfD) bringt den dem Ausschuss direkt überwiesenen Antrag wie folgt ein:

Die Fraktion der AfD hat bereits in der Aktuellen Stunde des vergangenen Plenarsitzungsabschnitts angekündigt, dass sie einen umfassenden Entschließungsantrag vorlegen werde. Die Vorlage des Entschließungsantrags wurde aufgrund der Notlage bei VW um eine Woche verzögert, diese jüngste Entwicklung haben wir noch in den Text eingepflegt.

Der Entschließungsantrag enthält einen großen Block an Forderungen, auf die ich nicht im Einzelnen eingehen möchte. Der erste Block der Forderungen richtet sich an die EU und an die Bundesebene. Der zweite Block der Forderungen richtet sich ausschließlich an die Bundesebene und ein dritter Block adressiert ausschließlich die Landesebene. Der Inhalt der Antragsbegründung spricht für sich.

Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU) legt dar, seine Fraktion habe gegen eine schriftliche Unterrichtung durch die Landesregierung nichts einzuwenden, sondern sehe ihr vielmehr mit Interesse entgegen.

Der Entschließungsantrag der AfD-Fraktion sei ein „Zurück in die Zukunft“. Die darin erhobenen Forderungen seien ungeeignet, die Kraft der Industrie wiederherzustellen, sondern gefährdeten Industrie, Arbeitsplätze und Wohlstand in höchstem Maße, sie seien ein Angriff auf längst begonnene Transformationsprojekte und seien von daher nicht zielführend.

Der Antrag enthalte zwar mit Forderungen wie dem nach einem Verbrenner-Verbot oder dem nach Abbau von Regularien auch Punkte, die die Fraktion der CDU teile. An der Transformation insgesamt allerdings dürfe nicht mehr gerüttelt werden. Wirtschaftsverbände wie der BDI äußerten übereinstimmend, dass die Industriebereiche, die sich nicht auf den Weg machten, langfristig klimaneutral zu produzieren, am Markt keine Zukunft hätten und von der Bildfläche verschwänden. Hierüber bestehe auch zwischen den demokratischen Parteien Einvernehmen.

Uneinigkeit dagegen bestehe darüber, auf welchem Weg Klimaneutralität zu erreichen sei. Er, Abg. Hilbers, sei der Meinung, dass hierfür wichtige Investitionen durch staatliche Subventionen angeschoben werden sollten, aber nicht industrielle Prozesse dauerhaft subventioniert werden dürften. Transformation sollte so erfolgen, dass die Industrie danach wettbewerbsfähiger als vorher sei und nicht auf Dauer auf staatliche Zuschüsse angewiesen sei, um im Wettbewerb bestehen zu können. Letzteres wäre ein falsches Signal.

Die Entscheidungen zur Förderung der großen und wichtigen Investitionen von europaweitem Interesse, die zur Transformation der Industrie hin zur Klimaneutralität getätigt würden, seien noch von der Großen Koalition beschlossen worden. Die Förderung dieser Investitionen sei wichtig, weil diese Investitionen dazu dienten, den Einsatz klimaneutraler moderner Technologien anzuschieben, positive Erfahrungen mit dieser Technik zu sammeln und auf diese Weise eine Sogwirkung für weitere Investitionen in moderne Technologien und Zukunftsfähigkeit zu entfalten.

Entscheidungsträger, die leugneten, dass es solcher Investitionen bedürfe, verlören den Anschluss an die Zukunft. Der Entschließungsantrag der Fraktion der AfD enthalte sehr viel Vergangenheitsnostalgie - Dinge, die nicht mehr wiederbelebt werden könnten.

Die Politik streite sich darüber, wie das ökologische Ziel der Nachhaltigkeit zu erreichen sei. Die Fraktion der CDU setze bei der Verfolgung dieses Ziels nicht auf das Ordnungsrecht, sondern auf die Anwendung marktwirtschaftlicher Elemente wie die CO₂-Bepreisung. Denn wenn die Inanspruchnahme von Umwelt die Unternehmen Geld koste, werde schon in sehr frühen Stadien unternehmensintern überlegt, wie die Inanspruchnahme von Umwelt durch CO₂-Emissionen reduziert oder gar vermieden werden könne. Die CO₂-Bepreisung habe also direkte Auswirkungen auf Entscheidungen von Unternehmerinnen und Unternehmer. CO₂-Zertifikatehandel sei seit Langem gängige Praxis. Unternehmen hätten sich sogar vorausschauend mit CO₂-Zertifikaten eingedeckt in der Erwartung, dass deren Preis steigen werde. Eine Abschaffung des Zertifikatehandels würde das Vertrauen von Unternehmen in die Verlässlichkeit staatlichen Handelns, an dem es bekanntlich ohnehin mangle, massiv erschüttern.

Ihm, Abg. Hilbers, fehle die Fantasie, wie es ohne CO₂-Zertifikate, an denen Unternehmerinnen und Unternehmer ihre unternehmerischen Entscheidungen ausgerichtet, gelingen könne, langfristig Klimaneutralität zu erreichen. Der Emissionshandel solle beispielsweise am Standort Salzgitter dafür sorgen, dass der Wandel von der klassischen kohlenstoffbasierten Stahlerzeugung hin zur Eisenerzeugung durch Direktreduktionstechnologie mit anschließender Weiterverarbeitung in elektrisch betriebenen Hochöfen überhaupt eingeleitet werde. Stahlerzeugende Unternehmen könnten auf diese Weise CO₂-Zertifikate sparen bzw. müssten künftig keine neuen CO₂-Zertifikate mehr erwerben. Der Zertifikatehandel sei bekanntlich europaweit gängige Praxis. Das solle dafür sorgen, dass in ganz Europa gleiche Wettbewerbsbedingungen bestünden.

Die AfD-Fraktion wolle den Zertifikatehandel aussetzen und sei somit nicht einmal bereit, marktwirtschaftliche Elemente zu akzeptieren. Die Fraktion der AfD habe mit diesem Entschließungsantrag wieder einmal bewiesen, dass sie „nicht die Stärkung der Wirtschaft im Schilde führt“, sondern Menschen in die Irre leite, die mit ihr Hoffnungen verbänden.

Abg. **Colette Thiemann** (CDU) ergänzt, dass die Forderung, die EU-Richtlinie zur Unternehmens-Nachhaltigkeitsberichterstattung mittels eines Moratoriums für unbefristete Zeit auszusetzen, EU-rechtlich gar nicht zulässig sei. Wer eine Idee habe, müsse zumindest dafür sorgen, dass es sich um eine Idee handle, die sich rechtlich umsetzen lasse, betont die Abgeordnete.

Abg. **Christoph Bratmann** (CDU) schließt sich den Äußerungen seines Vorredners an.

Während sich die Fraktionen von CDU, SPD und Bündnis 90/Die Grünen darüber stritten, welches der richtige Weg der Transformation sei, behauptete die Fraktion der AfD, dass es keine Transformation brauche, weil es keinen menschengemachten Klimawandel gebe.

Auf diese Quintessenz lasse sich auch dieser Antrag wieder reduzieren, so der Abgeordnete. Die Antragsteller wollten, dass alles, was in irgendeiner Form mit Klimaschutz zu tun habe, zurückgedreht werde. Ein umweltpolitisches Zurück ins Gestrern sei wirtschaftspolitisch immer fatal. Das gelte für Firmen und Regierungen ebenso wie für Fraktionen. Die Fraktionen von CDU, SPD und Bündnis 90/Die Grünen wären somit sehr schlecht beraten, wenn sie diesen Antrag beschließen würden.

Nach seinem Eindruck, so Abg. Bratmann, gehe es der AfD um Populismus. Sie wolle in einer sehr fragilen Situation, in der sich aktuell gerade die deutsche Industrie befinde, Ängste schüren und den Leuten suggerieren, dass wieder Zustände wie vor 30 Jahren hergestellt werden könnten. Vorstand und Betriebsrat des Volkswagen-Konzerns beispielsweise lägen im Moment zwar in vielen Punkten über Kreuz, seien sich aber einig darin, dass ein Zurück in die Vergangenheit nicht der richtige Weg sei.

Die Antragsteller suggerierten, dass Transformation im Bereich der Elektromobilität „irgendeiner grünen Ideologie“ entspringe. Dass auch China voll auf Elektromobilität setze, ohne grün regiert zu sein, zeige deutlich die Absurdität dieser Behauptung.

Abg. **Heiko Sachtleben** (GRÜNE) äußert, er habe nach der Lektüre dieser Drucksache ein grundsätzliches Problem mit deren weitere Beratung, weil er darin keinen Entschließungsantrag, sondern ein Glaubensbekenntnis sehe und Glauben Privatsache sei.

Verfahrensfragen

Abg. **Omid Najafi** (AfD) beantragt eine schriftliche Unterrichtung der Landesregierung. Er bittet darum, dass die Landesregierung darin ihre Vorstellungen bzw. Position zu den erhobenen Forderungen seiner Fraktion - zum Beispiel zur EU-Nachhaltigkeits-Berichterstattung, zur EU-Lieferketten-Richtlinie oder zur beschleunigten Realisierung von Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans - schriftlich zu Papier bringt.

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD) stimmt namens der SPD-Fraktion dem Antrag zur schriftlichen Unterrichtung zu und bittet darum, aufgrund klarer Positionierungen der Fraktionen die Antragsberatung zügig abzuschließen.

Abg. **Heiko Sachtleben** (GRÜNE) bemerkt, seine Fraktion werde sich gegen eine schriftliche Unterrichtung durch die Landesregierung nicht sträuben und sehe ihrem Inhalt gespannt entgegen.

Der **Ausschuss** stimmt - bei Stimmenthaltung eines Mitglieds der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - einstimmig dafür, eine schriftliche Stellungnahme der Landesregierung einzuholen.

Tagesordnungspunkt 5:

Aktenvorlage zu den Verbindungen der Niedersächsischen Landesregierung zur Russischen Föderation im Zeitraum vom 19. Februar 2013 bis heute für den AfBuEuR; hier: Nachlieferung zu den ersten beiden Tranchen

Beschluss

Der **Ausschuss** beschließt einstimmig, die mit Schreiben der Niedersächsischen Staatskanzlei vom 5. September 2024 und in Teilen als vertraulich gekennzeichneten Unterlagen (Nachlieferung der durch das Auswärtige Amt geprüften Akteninhalte der ersten beiden Tranchen) gemäß § 95 a GO LT für vertraulich zu erklären.

Tagesordnungspunkt 6:

Terminangelegenheiten

- a) Auswärtige Sitzung am 20. September 2024 in Salzgitter

Der **Ausschuss** nimmt letzte organisatorische Informationen entgegen.

- b) Gespräch mit der Landesvertretung der Handwerkskammern Niedersachsen e. V. am 25. Oktober 2024 um 13.00 Uhr

Die Fraktionen sind gebeten, dem Herrn Ausschussvorsitzenden über die Landtagsverwaltung bis zur Sitzung am 27. September 2024 Teilnehmer und Themen für das Gespräch zu benennen. Die Gastgeberrolle obliegt der SPD-Fraktion.
