

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

über die 73. - öffentliche - Sitzung

des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen

und Digitalisierung

am 13. Juni 2025

Hannover, Landtagsgebäude

Tagesordnung: Seite:

1. a) **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Niedersächsischen Bauordnung und zur Änderung des Niedersächsischen Ingenieurgesetzes**

Gesetzentwurf der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen -
[Drs. 19/6816](#)

dazu gemäß § 31 Abs. 1 Satz 2 GO LT:

Weiterentwicklung der Niedersächsischen Bauordnung und des Bundesrechts zur Förderung nachhaltigen Bauens und moderner Standards

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/6818](#)

dazu: Eingab 00941/06/19

b) **Bauen muss einfacher, schneller und günstiger werden - Novellierungsprozess der NBauO, der BauPrüfVO sowie der DVO-NBauO zielorientiert jetzt fortsetzen**

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/6806](#)

Fortsetzung der Beratung 6

Beschluss 12

2. **Vorstellung des neuen Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Bauen Herrn Grant Hendrik Tonne**

Vortrag 14

Aussprache 21

3. Touristische Projekte fördern - Fördersätze vereinheitlichen	
Antrag der Fraktion der AfD - Drs. 19/4354	
<i>Beratung</i>	33
<i>Beschluss</i>	33
4. Tourismusdestinationen in Niedersachsen unterstützen und konkurrenzfähig im Ländervergleich aufstellen	
Antrag der Fraktion der AfD - Drs. 19/5642	
<i>Beratung</i>	34
<i>Beschluss</i>	34
5. Verlässlichkeit statt Unsicherheit - Infrastruktur darf nicht am Koalitionsstreit scheitern	
Antrag der Fraktion der CDU - Drs. 19/7195	
<i>Verfahrensfragen</i>	35
6. Startups und Gründungskultur in Niedersachsen stärken, verankern und Innovationen fördern	
Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Drs. 19/7196	
<i>Verfahrensfragen</i>	36
7. Niedersachsen tritt in die Pedale: Fahrradland Nummer 1 weiter stärken!	
Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Drs. 19/6820	
<i>Fortsetzung der Beratung</i>	37
<i>Beschluss</i>	37
8. Agenda 2030 - neuer Aufbruch für Deutschland und Niedersachsen - Wohlstand erhalten, neues Wachstum schaffen!	
Antrag der Fraktion der CDU - Drs. 19/6279	
<i>Fortsetzung der Beratung</i>	38
<i>Beschluss</i>	38
9. Vorreiterrolle für Niedersachsen: Jetzt Grundlagen für „autonome Zukunftsprojekte“ legen!	
Antrag der Fraktion der CDU - Drs. 19/5194	
<i>abgesetzt</i>	39

10. De-Industrialisierung stoppen - Wettbewerbsfähigkeit erhalten und ausbauenAntrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/5309](#)*Fortsetzung der Beratung* 40**11. Aktenvorlage gemäß Artikel 24 Abs. 2 der Niedersächsischen Verfassung: Beschluss des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung vom 27. August 2024 auf Aktenvorlage zum Vergabeverfahren der metronom Eisenbahngesellschaft mbH auf dem „Hansenetz“***Beschluss gemäß § 95 a GO LT über die Vertraulichkeit der mit Schreiben des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung vom 7. Mai 2025 (Teil 2 der 1. Tranche) im Rahmen des Aktenvorlagebegehrens vorgelegten und in Teilen als vertraulich zu behandelnden Unterlagen* 41**12. Antrag auf Unterrichtung durch die Landesregierung zur Zukunft der Meyer-Werft - Restrukturierung, neue Geschäftsfelder und Rolle des Landes***Beschluss* 42

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. Stephan Christ (GRÜNE)
13. Abg. Heiko Sachtleben (GRÜNE)
14. Abg. Omid Najafi (AfD)

Von der Landesregierung:

Minister Tonne (MW).

Vom Gesetzgebungs- und Beratungsdienst:

Parlamentsrat Dr. Oppenborn-Reccius (Mitglied),
Oberregierungsrätin Dr. Wetz.

Von der Landtagsverwaltung:

Beschäftigte Kahlert-Kirstein.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Dr. Bäse, Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 10:02 Uhr bis 12:04 Uhr.

Außerhalb der Tagesordnung:*Billigung von Niederschriften*

Der **Ausschuss** billigt die Niederschriften über die 68. und die 71. Sitzung.

Terminangelegenheiten

Der **Ausschuss** nimmt die Einladung der Landesvertretung der Handwerkskammern Niedersachsen e. V. zur „Innovationstour Handwerk 2025“ an und kommt überein, an der diesjährigen Veranstaltung am 20. August 2025 im Bezirk der Handwerkskammer Hildesheim-Südniedersachsen mit einer Delegation - mit jeweils einem Vertreter je Fraktion - teilzunehmen. In der Sitzung bzw. im Nachgang zur Sitzung werden die Abgeordneten **Stefan Klein** (SPD), **Christian Frölich** (CDU) und **Omid Najafi** (AfD) als Delegationsmitglieder benannt.

Tagesordnungspunkt 1:

- a) **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung der Niedersächsischen Bauordnung und zur Änderung des Niedersächsischen Ingenieurgesetzes**

Gesetzentwurf der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/6816](#)

dazu gemäß § 31 Abs. 1 Satz 2 GO LT:

Weiterentwicklung der Niedersächsischen Bauordnung und des Bundesrechts zur Förderung nachhaltigen Bauens und moderner Standards

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/6818](#)

dazu: Eingabe 00941/06/19

- b) **Bauen muss einfacher, schneller und günstiger werden - Novellierungsprozess der NBauO, der BauPrüfVO sowie der DVO-NBauO zielorientiert jetzt fortsetzen**

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/6806](#)

Zu a) erste Beratung: 62. Plenarssitzung am 26.03.2025

federführend: AfWVBU D;

mitberatend: AfRuV, AfELuV

Zuletzt beraten: 72. Sitzung am 20.05.2025 (erster Beratungsdurchgang)

Zu b) erste Beratung: 63. Plenarsitzung am 27.03.2025

federführend: AfWVBU D;

mitberatend: AfRuV; AfluS

Zuletzt beraten: 72. Sitzung am 20.05.2025

Fortsetzung der Beratung - zweiter Beratungsdurchgang

Beratungsgrundlage:

- *Vorlage 11 mit Anmerkungen und Formulierungsvorschlägen des GBD zum ersten Beratungsdurchgang*
- *Vorlage 12 mit den Ergebnissen des ersten Beratungsdurchgangs und weiteren Anmerkungen und Formulierungsvorschlägen des GBD*

ParlR **Dr. Oppenborn-Reccius** (GBD) berichtet, der Landwirtschaftsausschuss habe in seiner 57. Sitzung am 11. Juni 2025 die Mitberatung zum Gesetzentwurf und zum Antrag unter a) durchgeführt und mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der CDU bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD die Annahme des Gesetzentwurfs mit Änderungen und die Annahme des Antrags empfohlen. Der Innenausschuss habe seine Mitberatung des Antrags unter b) in seiner 78. Sitzung am 12. Juni 2025 durchgeführt und empföhle bei gleichem Abstimmungsverhalten die Ablehnung dieses Antrags.

Sodann trägt der Vertreter des GBD die Anmerkungen und Formulierungsvorschläge des GBD im Sinne der **Vorlage 12** vor, auf die insoweit verwiesen wird.

Eine Aussprache ergibt sich zu den nachstehend aufgeführten Paragrafen und Regelungen des Gesetzentwurfs:

Artikel 1 - Änderung der Niedersächsischen Bauordnung

Nr. 1: § 1 - Geltungsbereich

ParlR **Dr. Oppenborn-Reccius** (GBD) gibt einen Überblick über die aus der Sicht des GBD zu Buchstabe c) (§ 1 Abs. 2 Nr. 5) bestehenden rechtlichen Probleme im Grenzbereich zwischen „schiffsrechtlichen“ und bauordnungsrechtlichen Regelungen, was „Schiffe, die als solche zugelassen sind und ortsfest benutzt werden“, angehe. Hierzu führt er entsprechend den Darlegungen auf den Seiten 2 bis 6 der Vorlage 12 aus und fasst zusammen, wenn eine schwimmende Anlage - allgemeinsprachlich ein „Schiff“ - zum Beispiel aufgrund besonderer technischer Gegebenheiten nicht (mehr) „als Schiff zugelassen“ sei, komme die Regelung unter Nr. 5 nicht zum Tragen. Dies führe dazu, dass dann wieder im Einzelfall geprüft werden müsse, ob die NBauO anzuwenden sei oder nicht.

Abg. **Frank Henning** (SPD) erklärt, die Koalitionsfraktionen seien nach weiteren Beratungen zu der Auffassung gelangt, dass an der Regelung in Artikel 1 Nr. 1 Buchst. c des Gesetzentwurfs (§ 1 Abs. 2 Nr. 5) trotz der dargestellten rechtlichen Bedenken festgehalten werden sollte; denn „Schiffe, die als solche zugelassen sind und ortsfest benutzt werden“, sollten nicht unter die NBauO fallen.

Auf Nachfrage von Abg. **Christian Frölich** (CDU) sagt MR' in **Frambourg** (MW), aus der Sicht ihres Hauses sei den umfangreichen Ausführungen des GBD nichts hinzuzufügen. In einigen anderen Ländern bestünden zu schwimmenden Wohneinheiten andere als die hier vorgesehenen Regelungen. Allerdings habe die Landesregierung keine Bedenken gegen die im Gesetzentwurf vorgeschlagene Regelung, dass die NBauO nicht für Schiffe - jederzeit fahrbereite Einheiten, zum Beispiel Gastro- oder Hotelschiffe - gelte. Diese Entscheidung obliege dem Landtag.

Der **Ausschuss** spricht sich einstimmig dafür aus, die Regelung, die im Gesetzentwurf als neue Nr. 5 des § 1 Abs. 2 vorgesehen ist, unverändert in die Beschlussempfehlung zu übernehmen.

Nr. 2: § 2 - Begriffe

ParlR **Dr. Oppenborn-Reccius** (GBD) stellt den Formulierungsvorschlag des GBD zu § 2 Abs. 7 Satz 4 (Seite 7 oben) für die in der 72. Sitzung diskutierte Größenbegrenzung des Ausbaus von Dachböden durch den Einbau von Gauben vor. Demnach dürfe der bisherige Spitzboden nach dem Ausbau eine lichte Höhe von 2,20 m oder mehr auf einer Fläche aufweisen, die maximal zwei Dritteln der Grundfläche des darunter liegenden Geschosses entspreche, um unter die neue Regelung zu fallen.

Abg. **Frank Henning** (SPD) begrüßt den Formulierungsvorschlag und unterstreicht, damit würden Bedenken der kommunalen Spitzenverbände - Ausbau von Dachböden durch übergroße Gauben, wodurch im Ergebnis städtebauliche Planungen unterlaufen würden - und auch ein Vorschlag der CDU-Fraktion aufgegriffen. Die SPD-Fraktion gehe davon aus, dass durch die Anwendung dieser Regelung tatsächlich zusätzlicher Wohnraum geschaffen werden könne, weil der Flächengrenzwert „zwei Drittel“ so bemessen sei, dass ein Dachbodenausbau in der Praxis in vielen Fällen realisierungswürdig werde.

Abg. **Christian Frölich** (CDU) gibt zu bedenken, die Regelung könnte ins Leere laufen, wie Überlegungen im Nachgang zur 72. Sitzung ergeben hätten. In den allermeisten Fällen weise ein Dach- oder Spitzboden unter einem Satteldach - hier als „Hohlraum zwischen der obersten Decke und der Dachhaut“ bezeichnet - ohnehin eine Fläche auf, die kleiner als zwei Drittel der Fläche des obersten Geschosses sei. Die flächenbezogene Einschränkung sei also nicht geeignet, um den Einbau von Dachgauben über fast die gesamte Trauflänge zu verhindern - aber genau darum sei es den kommunalen Spitzenverbänden gegangen.

ParlR **Dr. Oppenborn-Reccius** (GBD) bezieht sich auf die Diskussion in der 72. Sitzung. Dabei, rekapituliert er, habe man sich im Grundsatz auf eine flächenmäßige Begrenzung verständigt, die der bisherigen Größenbegrenzung für Vollgeschosse in einem obersten Geschoss entspreche. Ob mit der vorliegenden Regelung das beabsichtigte Ziel erreicht werde, sei durch den Ausschuss zu beurteilen. Je nach Gestaltung des Dachs wären mit der nun vorgeschlagenen Regelung aber wohl tatsächlich auch große, das Erscheinungsbild des Gebäudes deutlich ändernde Gauben zulässig.

Sicherlich könne das diskutierte Ziel grundsätzlich auch anders als durch eine flächenmäßige Begrenzung erreicht werden. Diese Entscheidung sei rechtspolitisch zu treffen.

Abg. **Christian Frölich** (CDU) bestätigt, dass die Diskussion in der 72. Sitzung in die beschriebene Richtung gelaufen sei. Erst durch das weitere Durchdenken sei klar geworden, dass die Zwei-Drittel-Regelung dem Anliegen der kommunalen Spitzenverbände doch nicht gerecht werde und in ihrer begrenzenden Wirkung wohl weitgehend erfolglos wäre.

Eine begrenzende Regelung sollte nach seinem Dafürhalten am Verhältnis von Gauben- zur Trauflänge ansetzen, zum Beispiel: „Die Gaubenlänge darf nicht mehr als 50 % der Trauflänge je Gebäudeseite ausmachen.“

Abg. **Dr. Dörte Liebetruth** (SPD) verweist auf den Beratungsgang, der zu der Zwei-Drittel-Regelung geführt habe. Im Zusammenhang mit dieser Regelung sei in ihrer Fraktion die Sorge aufgekommen, eine Begrenzung könnte so restriktiv gestaltet werden, sodass letztlich kaum neuer Wohnraum durch Dachbodenausbau geschaffen werde. - Abg. **Frank Henning** (SPD) unterstreicht dies. - Auch sei zu vermeiden, fährt Abg. **Dr. Dörte Liebetruth** (SPD) fort, dass sich durch einen Dachbodenausbau die Zahl der Vollgeschosse im bauplanungsrechtlichen Sinne verändere. Hierzu habe der GBD per E-Mail (**Anlage 1**) eine gut nachvollziehbare Begründung nachgebracht.

Für das weitere Vorgehen empfehle sich, meinen **beide Vertreter der SPD-Fraktion**, die diskutierte und jetzt vorliegende Formulierung zu Satz 4 anzunehmen, zumal kein konkreter Alternativvorschlag als Beratungs- und Beschlussgrundlage vorliege.

Abg. **Christian Frölich** (CDU) räumt ein, dass sein soeben skizzierter Vorschlag - auch wenn er wohl besser geeignet wäre, das von den Kommunen formulierte politische Ziel der Sicherung der städtebaulichen Planungshoheit zu erreichen, als der vorliegende - nun schwierig zu bewerten und zu diskutieren sei.

Abg. **Frank Henning** (SPD) entgegnet, es bestehe auch das Ziel, Wohnraum zu schaffen. Die vorliegende Regelung in Vorlage 12 scheine geeignet, um den Dachbodenausbau anzureizen. Er begrüße die neue Formulierung, da mit ihr die ursprüngliche Befürchtung einer zu restriktiven Regelung ausgeräumt würde.

Abg. **Christian Frölich** (CDU) sagt, leider stehe ihm noch keine entsprechende, im Detail gut durchdachte Formulierung zur Verfügung, auf deren Grundlage nun weiterdiskutiert werden könnte. Er kündigt an, seine Fraktion werde zu diesem Teil des Gesetzentwurfs einen Änderungsantrag zur abschließenden Beratung im Plenum vorlegen.

Der **Ausschuss** billigt bei Stimmenthaltung der Fraktionen der CDU und der AfD den Formulierungsvorschlag des GBD zu § 2 Abs. 7 Satz 4.

Nr. 3: § 47 - Notwendige Einstellplätze

ParlR **Dr. Oppenborn-Reccius** (GBD) stellt den Formulierungsvorschlag des GBD zum Antrag der CDU-Fraktion auf Seite 8 unten vor und verweist auf dessen Unvollständigkeit; nähere Informationen zum rechtlich Gewünschten habe die CDU-Fraktion nicht übermittelt. Dieser, erläutert er, habe zum Ziel, auf eine Ausweisung zusätzlicher Einstellplätze bei genehmigungspflichtigen Umbau- und Erweiterungsmaßnahmen an kommunalen Gebäuden verzichten zu können.

Abg. **Frank Henning** (SPD) spricht sich für die Annahme des Formulierungsvorschlags des GBD zu § 47 Abs. 1 Satz 3 auf Seite 8 oben aus. Damit werde das Ziel verfolgt, dass es durch die Schaffung zusätzlichen Wohnraums nicht zu der Pflicht komme, zusätzliche Einstellplätze zu realisieren.

Anhand der von der CDU-Fraktion gewünschten Regelung werde eine uneinheitliche Haltung deutlich. Einerseits wende sie sich gegen die intendierte Regelung, für zusätzliche Wohnungen auf die Schaffung zusätzlicher Einstellplätze verzichten zu können. Andererseits wolle die CDU-Fraktion die Option schaffen, im Zusammenhang mit neuen oder erweiterten kommunalen Gebäuden auf die Schaffung von Stellplätzen zu verzichten. Die Koalitionsfraktionen legten aber auf Gleichbehandlung wert, weshalb sie den Vorschlag der CDU-Fraktion auf Seite 8 unten ablehnten.

Abg. **Christian Frölich** (CDU) erinnert an die Diskussion zu dieser Regelung in der 72. Sitzung. Dabei sei deutlich geworden, dass sich die Koalitionsfraktionen dem Ansinnen der CDU-Fraktion nicht anschließen wollten. Damit strebe sie an, Kommunen bei den eigenen Bauvorhaben - zum Beispiel Turnhallen, Kindergärten und Grundschulen - zu entlasten; denn bei entsprechenden Bauvorhaben könne es dazu kommen, dass die untere Bauaufsichtsbehörde die Schaffung zusätzlicher Einstellplätze fordere. An dieser Stelle gebe es also keinen Sachzusammenhang mit Einstellplätzen im Wohnungsbau.

Es sei bedauerlich, dass sich die Koalitionsfraktionen diesem Ansatz zur Entlastung der Kommunen nicht anschließen. Von daher sei die Optimierung dieser Regelung durch die CDU-Fraktion zusammen mit dem GBD nicht weiter verfolgt worden.

MR'in **Frambourg** (MW) erläutert, mit § 47 NBauO - die Regelung zu notwendigen Einstellplätzen - werde bereits in der geltenden Fassung geregelt, dass für neue Wohneinheiten unter den beschriebenen Bedingungen keine zusätzlichen Einstellplätze errichtet werden müssten. Diese Regelung sei im Kontext mit § 84 - Örtliche Bauvorschriften - zu sehen. Diese Regelung gestatte es den Gemeinden in Absatz 1 Nr. 2, örtliche Vorschriften zur Anzahl der *notwendigen* Einstellplätze zu treffen. Da Einstellplätze für neue Wohnungen aber gemäß § 47 nicht mehr notwendig seien, könnten Gemeinden für diese keine örtlichen Vorschriften mehr treffen. Für alle anderen Vorhaben könnten die Gemeinden aber von ihrem Satzungsrecht Gebrauch machen und entsprechende Regelungen treffen, sodass die Einstellplatzpflicht ganz oder teilweise entfalle.

Abg. **Christian Frölich** (CDU) berichtet, der Regelungsansatz seiner Fraktion gehe auf entsprechende Bitten von Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern zurück. Angesichts dieser Rechtslage handele es sich dabei offenbar um ein Informationsdefizit.

Der **Ausschuss** billigt bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD den Formulierungsvorschlag des GBD zu § 47 Abs. 1 Satz 3.

Nr. 4: § 48 - Fahrradabstellanlagen

Abg. **Frank Henning** (SPD) verweist auf ein ihm vorliegendes Schreiben des ADFC und fragt, warum die Regelung unter a) (§ 48 Abs. 1 neuer Satz 2) nur für Gebäude gelten solle, die nach dem 1. Mai 2026 errichtet oder erheblich renoviert worden seien.

ParlR **Dr. Oppenborn-Reccius** (GBD) erläutert, dass dieses Datum der Frist für die Umsetzung der betreffenden EU-Richtlinie entspreche. Ferner führt er im Sinne der **Vorlage 11** (Seiten 16 bis 18) aus, dass dieser Aspekt der EU-Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden bereits durch die bestehende Regelung in § 48 Abs. 1 Satz 1 umgesetzt werde, sodass, wie in der 72. Sitzung beschlossen, auf die Änderungsbefehle unter den Buchstaben a) bis c) verzichtet werden könne. Damit erübrige sich auch die Nennung jenes Datums, die sich durch die Bezugnahme auf die EU-Richtlinie ergebe.

Nach Nr. 4: § 60 - Verfahrensfreie Baumaßnahmen, Abbruchanzeige - hier: Anlage zu Absatz 1

ParlR **Dr. Oppenborn-Reccius** (GBD) trägt entsprechend der Darlegungen in der **Vorlage 12** (Seiten 10 bis 13) zu dem außerhalb des Gesetzgebungsvorhabens von der Klimaschutzagentur der Region Hannover und dem Kompetenzzentrum Serielles Sanieren der Deutschen Energie-Agentur unterbreiteten Regelungsvorschlag zur Verfahrensfreiheit der Errichtung von Balkons im Zuge energetischer Gebäudesanierungen vor. Entsprechende Regelungen bestünden in Nordrhein-Westfalen und in Hessen, erläutert er, und stellt sodann den vom Ausschuss in seiner 72. Sitzung erbetenen, vom MW - ungeachtet seiner grundsätzlichen Ablehnung einer solchen Regelung - hilfsweise unterbreiteten Formulierungsvorschlag für eine Regelung in einer neuen

Nr. 1.9 des Anhangs (zu § 60 Abs. 1) vor, mit der derartige Balkonersatzbauten unter der Vorgabe einer Größenbegrenzung verfahrensfrei gestellt werden könnten (Seite 11). Daraus ergebe sich die Verfahrensfreiheit, aber selbstverständlich nicht, dass die Balkonersatzbauten inhaltlich von den baurechtlichen Anforderungen freigestellt würden.

Dieser Regelungsentwurf sehe aber - im Unterschied zu den Regelungen der beiden anderen Bundesländer - nicht die Mitwirkung von Personen, die zum Nachweis der Standsicherheit berechtigt seien, vor. Sofern auch eine solche Regelung getroffen werden solle, wäre der Regelungsentwurf zum Beispiel in der auf Seite 12 wiedergegebenen Weise zu ergänzen, wobei zu klären sei, ob der Unbedenklichkeitsnachweis nur gegenüber der Bauherrin oder dem Bauherrn oder auch gegenüber der Bauaufsichtsbehörde abzugeben sein solle. Anschließend geht der Vertreter des GBD im Sinne der Ausführungen auf den Seiten 12 und 13 näher auf diesen Formulierungsvorschlag ein und weist abschließend darauf hin, dass sich das MW wegen des sich aus einer solchen Regelung ergebenden zusätzlichen kommunalen Verwaltungsaufwands gegen eine Nachweispflicht gegenüber der Bauaufsichtsbehörde ausspreche. Eine Nachweispflicht nur gegenüber der Bauherrin oder dem Bauherrn wäre aus Sicht des MW zudem in der NBauO systemfremd und sei auch mit dem Risiko erheblicher Rechtsunsicherheiten verbunden.

Abg. **Frank Henning** (SPD) plädiert im Sinne des Regelungsvorschlags auf Seite 11 für die Einführung der Verfahrensfreiheit für Balkonersatzbauten, sofern die Bruttogröße der neuen Balkons nicht die der alten überschreite. Darüber hinausgehende Verfahren, wie sie die Formulierung auf Seite 12 vorsehen, lehnten die Koalitionsfraktionen jedoch ab.

Abg. **Christian Frölich** (CDU) berichtet von einem Gespräch mit der Klimaagentur der Region Hannover zu diesem Thema und stimmt seinem Vorredner zu und meint, diese Regelung sollte nach dem Grundsatz „Loslassen!“ getroffen werden.

Der **Ausschuss** stimmt der Aufnahme einer neuen Nr. 1.9 im Anhang zu § 60 Abs. 1 in der Fassung des Formulierungsvorschlags auf Seite 11 der Vorlage 12 einstimmig zu.

Artikel 2/1 - Änderung der Bautechnischen Prüfungsverordnung (BauPrüfVO)

ParlR **Dr. Oppenborn-Reccius** (GBD) nimmt zu dem Vorschlag der CDU-Fraktion - der allerdings nicht hinreichend konkretisiert worden sei - im Sinne der Ausführungen auf den Seiten 22 und 23 der **Vorlage 12** Stellung, mit der eine Bauherrin bzw. ein Bauherr der Bauaufsichtsbehörde zwei Prüfingenieurinnen bzw. -ingenieure vorschlagen dürfe und diese einer bzw. einem von ihnen den Prüfauftrag erteilen müsse, sofern die Auftragsannahme nicht abgelehnt werde. Abschließend rät der Vertreter des GBD aus den in Vorlage 12 genannten rechtlichen Gründen davon ab, innerhalb des bestehenden Regelungssystems der BauPrüfVO eine solche Regelung einzuführen.

Abg. **Christian Frölich** (CDU) erläutert, seine Fraktion habe dem GBD keine weiteren Details zur intendierten Regelung übermittelt, weil sie den Eindruck gewonnen habe, dass die Koalitionsfraktionen eine solche Regelung nicht mittragen würden. Dass es nun nicht dazu komme, weil Zweifel an der Qualifikation einer Prüfingenieurin bzw. eines Prüfingenieurs gesehen werden könnten, bedauere seine Fraktion; denn erst nach einer anspruchsvollen Ausbildung und Prüfung dürften Fachleute diese Aufgabe wahrnehmen. Daher erscheine eine Argumentation, die

auf einer möglicherweise unzureichenden Qualifikation aufbaue, nicht nachvollziehbar. In der praktischen Umsetzung könnte eine solche Regelung den Bauherren Zeit und Geld sparen. Insofern bedauere die CDU-Fraktion diese Positionierung des MW und der Koalitionsfraktionen und werde das Thema bei passender Gelegenheit in Zukunft wieder zur Diskussion stellen.

Abg. **Frank Henning** (SPD) erklärt, die Koalitionsfraktionen schlossen sich der Auffassung des MW und des GBD an und lehnten diesen Vorschlag ab.

Der **Ausschuss** lehnt die Aufnahme einer Regelung zur Änderung der BauPrüfVO, wie sie von der Fraktion der CDU vorgeschlagen wurde, mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktion der CDU bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD ab.

Abschließend ermächtigt der Ausschuss den Gesetzgebungs- und Beratungsdienst, eventuell noch notwendig werdende redaktionelle Änderungen am Gesetzentwurf unter a) vorzunehmen.

Beschluss

Der **Ausschuss** gibt gegenüber dem Landtag folgende Beschlussempfehlungen ab:

zum Gesetzentwurf unter a): Annahme mit Änderungen (Vorlage 12 zuzüglich der in der Sitzung beschlossenen Änderungen)

Zustimmung: SPD, GRÜNE

Ablehnung: AfD

Enthaltung: CDU

zum Antrag der Fraktionen der SPD und der GRÜNEN unter a): Annahme

Zustimmung: SPD, GRÜNE, AfD

Ablehnung: CDU

Enthaltung: -

zur Eingabe unter a): Die Eingabe wird für erledigt erklärt. Der Einsender der Eingabe wird über die Sach- und Rechtslage unterrichtet.

Zustimmung: SPD, CDU, GRÜNE, AfD

Ablehnung: -

Enthaltung: -

zum Antrag der Fraktion der CDU unter b): Ablehnung

Zustimmung: SPD, GRÜNE

Ablehnung: CDU, AfD

Enthaltung:

Die Beschlüsse zum Gesetzentwurf und zu den Anträgen ergehen vorbehaltlich der Zustimmung des - mitberatenden - Ausschusses für Rechts- und Verfassungsfragen.

Berichterstattung (schriftlich; zu a): Abg. **Christian Frölich** (CDU)

Abg. **Christian Frölich** (CDU) stellt einen Antrag seiner Fraktion für die abschließende Beratung im Plenum in Aussicht, im Wege einer Einzelabstimmung separat über die Paragrafen abstimmen zu lassen.

Tagesordnungspunkt 2:

Vorstellung des neuen Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Bauen Herrn Grant Hendrik Tonne

Vortrag

Minister **Tonne** (MW): Herzlichen Dank für die Möglichkeit, hier heute zumindest kurz bei Ihnen sein zu dürfen. Ich möchte einen guten Brauch fortsetzen, sich als neuer Minister mit dem betreffenden Ausschuss auszutauschen. Wir hatten in der Vorbereitung vereinbart, dass ich jetzt nicht alle denkbaren Themen anspreche, sondern mich auf die aktuellen konzentriere. Im September können wir auch sie mit Blick auf den Haushaltssplanentwurf in aller Tiefe erörtern.

Sondervermögen des Bundes - Verkehrsinfrastruktur

Dieses Thema habe ich übernommen, und es beschäftigt uns mit teilweise täglich wechselnden Sachständen. Ich möchte es an den Anfang stellen, weil uns bewusst ist, dass wir es mit einem über Jahrzehnte gewachsenen Investitionsstau zu tun haben, dem abgeholfen werden muss. Die öffentliche Infrastruktur ist von überragender Bedeutung und - zum Beispiel neben dem Bauen - eines der zentralen Themen im MW.

Lange Zeit war allen Beteiligten klar: Wenn wir die Versäumnisse der Vergangenheit vernünftig heilen wollen, dann ist das mit dem früheren strengen Regime der Schuldenbremse schlicht und ergreifend nicht möglich. Das ist auch für Niedersachsen hinreichend dargelegt und auch belegt worden. Durch die neuen finanziellen Möglichkeiten können wir nun handeln. Das ist gut; denn für das, was nun notwendigerweise umzusetzen ist, braucht es ein solides und verlässliches finanzielles Fundament. Das neue Sondervermögen gibt auch den Ländern die Möglichkeit, ihre Infrastruktur zu modernisieren.

Ich halte das für eine historische Chance. Bei dieser Begrifflichkeit tue ich mich eigentlich etwas schwer; denn sie wird inflationär verwendet. Im vorliegenden Fall halte ich den Begriff aber für angemessen. Wir wollen das Sondervermögen nutzen, um den Menschen im Land nicht nur klarzumachen, dass Abhilfe geschaffen wird, sondern um ihnen auch klarzumachen, dass der Staat in der Lage ist, Probleme zu lösen und so das Vertrauen in die Handlungsfähigkeit zurückzuge-
winnen.

Das im Entwurf vorliegende Länder- und Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz sieht für unser Land und für die niedersächsischen Kommunen eine finanzielle Unterstützung durch den Bund in Höhe von rund 9,45 Milliarden Euro vor. Nach den bisherigen Planungen sollen dabei mindestens 60 % der Mittel für die kommunale Infrastruktur eingesetzt werden. Dabei sollen die Bedürfnisse von strukturschwachen Kommunen besonders berücksichtigt werden. Förderfähig sind Vorhaben des Landes und der Kommunen, insbesondere in den Bereichen Verkehrsinfrastruktur, Energieinfrastruktur, Forschung und Entwicklung, Digitalisierung, aber auch in etlichen weiteren.

Die Finanzmittel können nach dem Gesetzentwurf bis zum 31. Dezember 2036 bewilligt werden. Das Bundesfinanzministerium wird mit den Ländern Verwaltungsvereinbarungen abschließen, in denen das genaue Abwicklungsverfahren geregelt wird. Dahinter müssen wir aber noch ein kleines Fragezeichen setzen, weil die parlamentarischen Beratungen auf der Bundesebene noch

laufen. Was die abschließenden Festlegungen zu den Themen, zur konkreten Verteilung und zum endgültigen Abwicklungsmechanismus angeht, laufen die Debatten bereits.

Unabhängig von den Einzelfragen, die zu diskutieren und zu klären sind, bewerte ich diese 100 Milliarden Euro für die Länder und die Kommunen als etwas ausgesprochen Positives, was uns hilft. Wir erhalten eine vernünftige Perspektive für die nächsten zwölf Jahre. Auch das halte ich für sehr wichtig. Sicherlich kann man darüber streiten, ob der Katalog der möglichen Maßnahmen erweitert werden sollte, ob andere Regelungen kommen sollten.

Trotz aller offenen Fragen kann ich aber aus meiner Sicht feststellen, dass wir diese 100 Milliarden Euro nicht nur als ein wichtiges Signal ansehen. Ich bin davon überzeugt, dass die von Land und Kommunen verantwortete Infrastruktur hier in Niedersachsen von den Finanzmitteln, die wir erhalten werden, sehr deutlich profitieren wird. Das darf nicht kleingeredet werden. Das betone ich, weil es schon die ersten Debatten gibt, ob diese Mittel ausreichen werden. Es wird ein gewaltiger Betrag mobilisiert, und dieser soll sinnvoll und zielgerichtet eingesetzt werden.

Damit komme ich zum Landesstraßenbau: Wir rechnen mit einem signifikanten Betrag in dreistelliger Millionenhöhe aus dem Sondervermögen, um Bau- und Sanierungsmaßnahmen durchzuführen. Sie alle kennen die Situation quer durch das Land Niedersachsen. Ich vermute, dass auch Ihre Wahlkreise unmittelbar betroffen sind, sodass dort dringend auf diese Sanierungen gewartet wird.

Die zu erwartenden zusätzlichen Mittel bedeuten einen eindeutigen Investitionsanstieg. Damit dieser umgesetzt werden kann, bedarf es auch der Ingenieure und der DILAU-Mittel, damit wir unseren Verpflichtungen zeitgerecht nachkommen können. Auch in dieser Frage der konkreten Abwicklung wird man, wenn über die Beträge Klarheit besteht, die entsprechenden finanziellen Spielräume schaffen müssen.

Der Ministerpräsident hat in seiner Regierungserklärung - völlig zu Recht - darauf hingewiesen, dass Geld allein keine Straßen baut. Von daher sind wir gemeinsam gefordert, Antworten auf die Frage zu finden, wie wir in die Umsetzung kommen. Das Ganze wird dadurch erschwert, dass wir es in allen Branchen mit einem Fachkräftemangel zu tun haben. Wir müssen also sehr darauf achten, dass wir - Behörden, Verkehrsträger, Dienstleister und Bauunternehmen - diese Projekte richtig und gemeinsam priorisieren und Verfahren straffen und vereinfachen.

Seit dem Beginn dieser Debatte auf der Bundesebene ist immer wieder zu hören, dass „alle Beteiligten an einen Tisch“ geholt werden sollten. Wir brauchen so etwas wie eine „Charta für Infrastruktur“, um sinnvoll gemeinsam vorzugehen. Das halte ich für richtige Stichworte. Wir werden noch im Sommer dafür sorgen, dass eine vernünftige und zügige Umsetzung gewährleistet ist, sobald die Finanzmittel bereitstehen.

Bauen und Wohnen

Auch dieser zweite Themenblock ist von zentraler Bedeutung. Wir haben es schon oft miteinander besprochen: Wohnen gehört zu den existenziellen Grundbedürfnissen der Menschen. Die ausreichende Versorgung mit bezahlbarem Wohnraum ist nach meinem Verständnis und nach meiner festen Überzeugung eine der vorrangigen Aufgaben der Daseinsvorsorge. Als Politik sind wir schlicht und ergreifend in der Pflicht, wirksame Lösungen anzubieten.

Lassen Sie es mich so sagen: Wir führen gelegentlich Debatten über das, was vermeintlich nicht geht. Ich glaube, wir alle sind aber gut beraten, im positiven Sinne um die Antwort zu streiten, die wir den Menschen geben können, die nach bezahlbarem Wohnraum suchen. Deswegen wollen wir alles dafür tun, um im Rahmen unserer Möglichkeiten beim Thema Wohnungsbau voranzukommen. Wir sehen, dass der Druck in vielen städtischen Teilen des Landes groß ist; aber auch in manchen ländlichen Bereichen besteht dieser Druck. Auch in kleineren Kommunen gibt es mittlerweile zunehmend Probleme, geeigneten Wohnraum zu finden. Deswegen muss das Thema insgesamt höchste Dringlichkeit haben.

Die Landesregierung hat mit Unterstützung des Landtages eine Landeswohnungsgesellschaft gegründet. Das war und das ist nach meiner festen Überzeugung ein wichtiger und auch richtiger Schritt. Wir haben damit nämlich ein zusätzliches Instrument, das wir dringend benötigen; denn wir sehen, dass die bisherigen Instrumente trotz aller Anstrengungen aller Beteiligten nicht zu den gewünschten Ergebnissen geführt haben.

Diese Gesellschaft kann Impulsgeberin sein; auch das kann man mittlerweile erkennen. Andere Investoren steigen an einem bestimmten Standort mit ein, weil sich neue Möglichkeiten für Vorhaben ergeben - übrigens auch in der Aufteilung zwischen gefördertem und frei finanziertem Wohnungsbau. Der Aufsichtsrat hat kürzlich für fünf Projekte das „Go!“ gegeben. Einige hundert Wohnungen können auf dieser Grundlage, wenn alles gut verläuft, im nächsten Jahr bezogen werden. Darüber hinaus steht die Gesellschaft für über weitere 1 000 Wohneinheiten in wirklich guten und zielführenden Verhandlungen.

Wir alle erwarten keine Wunder. Wir haben 100 Millionen Euro zur Verfügung gestellt, wobei wir davon ausgehen, dass sie mehr als 400 Millionen Euro hebeln können. Das ist ein bemerkenswerter Betrag. Damit machen wir einen guten Anfang. Wir sind aber auch davon überzeugt, dass all dies ausbaufähig sein muss. Ein erster Schritt ist also getan, und ich werde mich dafür einsetzen, dass weitere Schritte folgen. Ich bin überzeugt, dass wir bei der Kapitalausstattung nachlegen müssen. Nur dann können wir den eingeschlagenen Weg, der jetzt die ersten Erfolge zeitigt, sinnvoll und erfolgreich weitergehen.

In dem Kontext gehe ich auch gerne auf den aktuellen Stand der Weiterentwicklung der NBauO ein. Ich meine, in diesem Bereich ist viel geleistet worden. Da gilt mein großer Dank den Abgeordneten, die bei diesem Thema zu wirklich guten Ergebnissen kommen. Das darf man gerne stolz und selbstbewusst benennen: Unsere Bauordnung ist ein Vorbild, wenn es darum geht, Hemmnisse für die Wirtschaft aus dem Weg zu räumen, wenn es darum geht, Prozesse schneller, einfacher und günstiger zu gestalten. Die Umbauregelung und die zuvor eingeführte Digitalisierung der Baugenehmigungsverfahren sind innovativ. Sie haben bundesweit vielleicht mehr Beachtung als im Land gefunden; aber es ist wohl gut, wenn der Rufer im eigenen Land etwas weniger gehört wird.

Die Wirtschaft nimmt die Impulse, die wir gesetzt haben, wahr. Beim Tag der Immobilienwirtschaft am 4. Juni 2025 wurde das deutlich gemacht: Der Zentrale Immobilien-Ausschuss hat die NBauO in der Kategorie „Umbau/Bauen im Bestand“ als eine der innovativsten Bauordnungen Deutschlands ausgezeichnet. Dieser Dank gilt Ihnen, die Sie dafür gestritten haben.

Weitere Erleichterungen betreffen Verfahrensfreistellungen für Umbaumaßnahmen und für Nutzungsänderungen im Dachgeschoss. Dazu haben Sie zu Beginn dieser Sitzung eine Beschluss-

empfehlung abgegeben. Das ist fantastisch; herzlichen Dank dafür. Das ist ein wichtiger nächster Schritt.

Wir werden weiterhin permanent überprüfen, wie es weitergehen kann. Auch hier gilt: Nach der Novelle ist im Zweifelsfall vor der nächsten Novelle. - Diese Weiterentwicklung ist ein Prozess, den wir angestoßen haben und nicht mit der heute beratenen Novelle beenden wollen. Wir wollen weiterhin nach Verbesserungsmöglichkeiten suchen, da sie für so viele Bereiche wie Geschosswohnungsbau, Einfamilienhäuser, Gewerbe- und Industriebauten, aber auch für die sozialen Fragen der Barrierefreiheit - um nur einige wichtige Aspekte zu nennen - extrem wichtig sind.

Selbstverständlich werden wir auch den Auftrag des Landtages erfüllen, die Veränderungen zu evaluieren und uns anzuschauen, ob sie gut und richtig sind. Ich finde es ausgezeichnet, dass entschieden worden ist: Ja, wir trauen uns das! Wir lassen darauf eine belastbare Evaluierung folgen. Dann können wir daraus unsere Schlussfolgerungen ziehen. - Ich halte das für wirklich mustergültig. Ein solches Vorgehen sollten wir uns auch an vielen anderen Stellen trauen, also miteinander etwas zu wagen - auch wenn man das Ergebnis nicht mit hundertprozentiger Präzision prognostizieren kann. Ansonsten erreichen wir weder die notwendige Veränderungsbereitschaft noch die notwendigen Veränderungen.

Im Nachgang muss es uns allerdings auch noch gelingen, diese Veränderungen, die wir in den Gesetzen und Verordnungen manifestieren, in die Köpfe zu transportieren. Wir können ja gut erkennen, dass es in den letzten Jahren - vielleicht gilt das sogar für die letzten Jahrzehnte - sehr häufig den Wunsch gegeben hat, sich bei Entscheidungen, die man selbst zu verantworten hat, lieber zu 150 als nur zu 100 % abzusichern. Das ist individuell durchaus nachvollziehbar. Trotzdem ist es jetzt unsere Aufgabe, zu sagen: Wir möchten, dass entschieden wird. Wir stehen an der Seite derer, die auf die 150-prozentige Sicherheit verzichten, sodass man mit etwas weniger Sicherheit schneller zu Entscheidungen kommt. Ein solches Agieren brauchen wir dringend - nicht nur bezogen auf die Bauordnung, sondern insgesamt: Ich habe eben zu den Infrastrukturmitteln ausgeführt. Dort werden wir genau denselben Gedanken implementieren müssen, um zu vorzeigbaren Ergebnissen zu kommen. Weniger Vorgaben führen zu mehr Verantwortung für die Einzelnen. Auch das müssen wir immer wieder als ausdrücklich gewünscht und gewollt kommunizieren.

Die soziale Wohnraumförderung bleibt ebenfalls ein zentrales Instrument der Landespolitik, um bezahlbaren Wohnraum für breite Bevölkerungsschichten zu sichern. Dabei gilt es, den Wohnungsbau auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten in Anspruch zu nehmen. Die in Niedersachsen bereitgestellte Förderung wird trotz der schwierigen Lage im Wohnungsbau weiterhin gut in Anspruch genommen. Das ist ein wichtiges Signal, denn es zeigt, dass viele Akteure verantwortungsbewusst handeln.

Gleichzeitig prüfen wir, wie die Förderinstrumente weiterentwickelt werden können, um sie pass- und zielgenauer aufzustellen und um sie den aktuellen Herausforderungen auf dem Wohnungsmarkt - unter anderem gestiegene Baukosten, gestiegene Anforderungen an den Klimaschutz, gestiegene Anforderungen an soziale Ausgewogenheit - anzupassen. Das Ziel ist eine zukunftsgerichtete und zielgruppengerechte Ausgestaltung der Programme. Und das immer bei effizientem Mitteleinsatz! Selbstverständlich ist mehr immer möglich, aber die Mittel müssen immer zielführend eingesetzt werden.

Wir sind als Landesregierung ebenfalls angetreten, die Kosten für das Wohnen in Niedersachsen wieder bezahlbarer zu machen. Dazu muss ein ganzes Bündel an Maßnahmen geben, das bereits auf den Weg gebracht wurde: Über die NBauO-Novelle und die Landeswohnungsgesellschaft haben wir bereits gesprochen.

Jetzt wird es aber auch darum gehen, die Mietentwicklung auch weiterhin zumindest dämpfen zu können. Die Landesregierung beabsichtigt deshalb mit Blick auf die Mieterschutzverordnung, den Geltungszeitraum der Gebietsbestimmung - sie würde zum 31. Dezember 2025 auslaufen - um vier Jahre bis zum 31. Dezember 2029 zu verlängern. In den 57 niedersächsischen Kommunen, die als die Gebiete mit angespannten Wohnungsmärkten identifiziert worden sind, kann dann die Mietpreisbremse für weitere vier Jahre gelten. Wir leiten dieses Verfahren sehr schnell ein, nachdem die entsprechende Klarheit auf der Bundesebene über den Koalitionsvertrag und die entsprechenden Maßnahmen hergestellt worden ist, dass so vorgegangen werden kann. Dieses die Mieter schützende Instrument begrenzt den Mietpreis bei einer Wiedervermietung auf 110 % der ortsüblichen Vergleichsmiete und ist damit ein weiteres wichtiges Wohnungspolitisches Instrument.

Mobilität

Auch dieser Themenbereich beschäftigt uns alle umfassend. Wir wollen, dass die Mobilitätswende in Niedersachsen gelingt. Dafür benötigen wir, völlig unbestritten, einen attraktiven ÖPNV einschließlich eines gut ausgebauten SPNV. Das ist eine unabdingbare Voraussetzung. Sicherlich ist das leicht gesagt - ist aber mit vielen Herausforderungen und Schwierigkeiten verbunden.

Ich werde mich weiterhin auf der Bundesebene dafür einsetzen, dass wir erstens zu einer dauerhaft verlässlichen Finanzierung des Deutschland-Tickets kommen. Dazu benötigen wir eine faire Lastenverteilung zwischen Bund und Ländern. Damit ist immer die Frage verbunden, wie man das in den Haushaltsberatungen umsetzt. Die Beratungen zur Finanzierung des ÖPNV und des SPNV ziehen sich wie ein roter Faden durch die Haushaltsberatungen. Um hier zu einer Lösung zu kommen, müssen wir alle uns gemeinsam anstrengen. Die ersten Gespräche dazu laufen bereits. Das Ziel aus niedersächsischer Sicht ist klar: Wir wollen das Deutschland-Ticket beibehalten. Es ist ein gutes Instrument, es hat sich bewährt.

Wir diskutieren miteinander - auch Sie im Ausschuss - über die Einführung eines Azubi-Tickets in Niedersachsen. Auch dazu möchte ich den Sachstand vorstellen. In den Gesprächen der Landesregierung mit dem DGB, der IHKN, der LWK, den UVN und weiteren Beteiligten haben wir im Februar 2025 über die Einführung eines vergünstigten Tickets für Auszubildende und Freiwilligendienstleistende gesprochen. Darauf aufbauend haben wir uns über unterschiedliche Konzepte unterhalten. Für diese Zielgruppe soll zunächst ein vergünstigtes Deutschland-Ticket entwickelt werden, das dann perspektivisch in weiteren Stufen ausdehnbar ist. Das ist letztlich wieder eine Frage des haushalterisch Darstellbaren.

Derzeit wird die Konzeptentwicklung mit den Stakeholdern rückgekoppelt. Die Rückmeldungen - insbesondere auch zur Nutzung eines Deutschland-Jobtickets - waren bislang ganz überwiegend positiv, auch im Hinblick auf eine prozentuale arbeitgeberseitige Mindestbeteiligung. Die Umsetzung hängt derzeit davon ab, was im Zuge der Haushaltsberatungen erreicht werden kann. Wir werden an dem Konzept bis zur Umsetzungsreife weiterarbeiten, sodass es dann, wenn es haushalterisch darstellbar ist, realisiert werden kann.

Das gilt übrigens auch für die landesbedeutsamen Buslinien - der Niedersachsen-Bus - und das Bus-Schiene-Grundnetz, über das diskutiert wird. Seit 2017 fördert das Land ausgewählte Buslinien von überregionaler Bedeutung, derzeit 14 Linien im gesamten Land. Dabei werden insbesondere Anbindungen von Mittelpunkten ohne Schienenanschluss an Oberzentren, SPNV-Haltestellen, Lückenschlüsse, Verbindungen zu Fährverbindungen sowie Anbindungen von touristisch oder anderweitig bedeutsamen Orten gefördert.

Bedauerlicherweise hat sich trotz der Landesförderung bislang noch kein flächendeckendes Netz in Niedersachsen etabliert; ein solches Netz ist wünschenswert. In diesem Bereich haben wir noch einen Weg vor uns. Unser Ziel bleibt: Wir wollen ein solches flächendeckendes und landesweit gesteuertes Netz hochwertiger Buslinien als Ergänzung zum SPNV haben - das läuft ja unter dem Stichwort „SPNV auf der Straße“ -, um das Bus-Schiene-Grundnetz Niedersachsen zu schaffen.

Das Land Niedersachsen übernimmt hierbei die finanzielle und organisatorische Verantwortung vollständig: Linienplanung, Ausschreibung, Verkehrsverträge, Tarife und Einnahmenmanagement. Die LNNG soll der zuständige Planungs- und Aufgabenträger werden.

Aber das alles kann nur stufenweise umgesetzt werden; anders bekommt man das nicht hin: Die erste Stufe ist die vollständige Finanzierung der bestehenden Landesbuslinien. Die zweite Stufe ist der schrittweise Ausbau dieses landesweiten Grundnetzes. Auch hierbei spielt der Haushaltsgesetzgeber eine entscheidende Rolle, weshalb ich hier dafür werbe. Aber in der hiesigen Runde trage ich wohl Eulen nach Athen. Wir müssen miteinander zu einer Priorisierung kommen.

Dazu gehören selbstverständlich auch all die Bemühungen, Schienenstrecken für den SPNV zu reaktivieren, auch in der Frage der grundständigen Finanzierung. Dass da einige Arbeit vor uns liegt, ist kein Geheimnis. Aber es lohnt sich, diese im Sinne der Sache anzugehen.

Häfen und Seehafenfinanzierung

Zu diesem Thema findet ein intensiver und wirklich guter Austausch mit den anderen norddeutschen Küstenländern und dem Bund statt. Das Ziel ist die dauerhafte und deutliche Aufstockung des im sogenannten Hafenlastenausgleich festgeschriebenen Bundesanteils von knapp 40 Millionen auf 400 Millionen Euro pro Jahr. Wichtig ist auch die angemessene Berücksichtigung der Häfen im Sondervermögen Infrastruktur, um die niedersächsische Hafeninfrastruktur zu ertüchtigen und auszubauen, womit auch die Umsetzung der Nationalen Hafenstrategie gewährleistet wird. Das ist mit den dafür notwendigen Finanzmitteln zu hinterlegen. Auch das ist ein dickes Brett, das gebohrt werden muss - aber das ist absolut notwendig.

Unternehmensförderung

Vielleicht haben Sie es heute Morgen gelesen: Es gibt eine aktuelle Berichterstattung zum Thema Start-up-Förderung. Für ein starkes Wirtschaftswachstum bei uns in Niedersachsen sind Gründerinnen und Gründer von zentraler Bedeutung. Sie schaffen Innovationen und gute Arbeitsplätze.

Zunächst einmal freuen wir uns, dass wir den sichtbaren Aufschwung der Start-up-Szene in Niedersachsen verstetigt haben; die Gründungszahlen sind gegenüber dem Vorjahr nochmals ge-

stiegen. Das halte ich für ein wirklich wichtiges Signal. Dank der Digitalisierung erfolgt ein Großteil der Gründungen im ländlichen Raum; auch das ist gut. Auch der Zugang zu Risikokapital konnte verbessert werden.

Aber nichts ist so gut, als dass man es weiter unterstützen und befördern könnte. Wir haben mit unserer Start-up-Initiative wichtige Impulse für das Start-up-Ökosystem setzen können. Auch zu diesem Thema werden Anträge im Ausschuss beraten. Durch unsere Unterstützungs- und Finanzierungsprogramme - übrigens auch durch unsere exzellenten Hochschulen - sind wir ein interessanter Standort. Das wollen wir noch viel stärker als bislang nutzen.

Konkret bedeutet das: Wir können noch in diesem Monat Förderbescheide an die neuen High-tech-Inkubatoren (HTI) übergeben. Im Herbst können wir mit der Förderung der Start-ups in diesen HTI beginnen. Das ist ein wertvoller nächster Schritt, der mit Mitteln im erheblichen Umfang unterlegt ist.

Wir werden die Förderung von Start-up-Zentren fortsetzen. Über das RegioInnoGrowth-Programm stellen wir zusätzliche Mittel für die Förderung des Wachstums von Start-ups bereit. Das Gründungsstipendium bleibt ein wichtiges Instrument der Unterstützung. Damit können wir die bestehende Strategie weiterentwickeln und fortsetzen. Ich glaube aber, dass an der Stelle noch mehr möglich ist: Der Gründergeist soll noch mehr als Selbstverständlichkeit in den Köpfen junger Menschen verankert werden. Die Anknüpfung an unsere Hochschulen soll dafür genutzt werden; denn da ist viel möglich. Wir haben in der vergangenen Woche auf der Wirtschaftsministerkonferenz gemeinsam ein umfangreiches Paket verabschiedet. Darin geht es auch um die Verbesserung der Rahmenbedingungen, und zwar nicht nur finanzieller Art, sondern auch in Bezug auf die Entlastung der Gründerinnen und Gründer von Bürokratie und Auflagen. Dieses Thema ist also von viel Bewegung gekennzeichnet, was wir aus niedersächsischer Sicht ausdrücklich unterstützen. Dazu gehört übrigens auch, dass wir in der letzten Woche miteinander betont haben, dass wir den Gedanken ans Unternehmertum stärker in die Berufsorientierung mit einfließen lassen, um zu locken: Traut euch das zu! Macht das! Habt Lust darauf! - In diesem Rahmen soll es mehr Vernetzung und Verzahnung geben.

Niedersächsisches Tariftreue- und Vergabegesetz

In Gesprächen mit Unternehmen ist der Bürokratieabbau immer ein riesengroßes Thema; das ist auch richtig. Die Entscheidung, an welcher Stelle Bürokratie abgebaut werden kann bzw. wo nicht, ist nicht immer ganz leicht zu treffen. In der Überschrift ist man sich sehr schnell einig, aber wenn es um die Unterfütterung geht, wird es häufig kompliziert.

Unsere Auffassung ist: Wo ein echter Regelungsbedarf besteht, soll gezielt eingegriffen werden. Es wird immer Bereiche geben, in denen klare Regelungen notwendig sind: Fairness, Sicherheit, Ordnung auf dem Arbeitsmarkt, Gute Arbeit - das sind für uns genau die Eckpfeiler für einen verlässlichen Rahmen, in dem man agieren kann. Das Land muss bei guten Arbeitsbedingungen mit gutem Beispiel vorangehen. Geld der öffentlichen Hand gibt es zukünftig nur dann, wenn nach Tarif bezahlt wird. Das gehört zusammen. Damit wollen wir einen fairen Wettbewerb unterstützen, Verzerrungen durch Dumpinglöhne verhindern und damit übrigens auch Beschäftigte schützen.

Vorgestern haben wir in Brüssel über dieses Thema diskutiert. Wir haben hier vorbildliche Unternehmen, die sich auf den Weg gemacht haben: Gute Arbeit, Dekarbonisierung, all das vernetzen sie miteinander, um gute Qualität anzubieten. Diese Unternehmen gilt es zu schützen, wenn von außen versucht wird, diesen guten Weg zu unterminieren. Deswegen gehört auch der Entwurf eines neuen Niedersächsischen Tariftreue- und Vergabegesetzes unmittelbar dazu, die Entwicklung der niedersächsischen Wirtschaft und Industrie zu schützen.

Tariftreuregelnungen in Form eines sogenannten Verordnungsmodells und einer Ausführungsbedingung des Auftraggebers sind Kernpunkte. Das wurde im Saarland erfolgreich umgesetzt. Öffentliche Aufträge über Bau und Dienstleistungen dürfen demnach nur noch an Unternehmen vergeben werden, die bei der Angebotsabgabe erklären, ihren Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern bei der Ausführung des Auftrags im Inland die Arbeitsbedingungen zu gewähren, die den Vorgaben der jeweiligen Verordnung entsprechen und die nach Maßgabe eines repräsentativen Branchentarifvertrags festgelegt worden sind. Das wird jetzt unterfüttert.

Den Entwurf zur Änderung des Niedersächsischen Tariftreue- und Vergabegesetzes werden wir nach dem jetzigen Stand vermutlich im August erneut ins Kabinett einbringen und dann im September hier im Landtag behandeln. Derzeit wird die interne Anhörung ausgewertet. Ich will das deutliche Signal setzen, dass wir die dazu eingegangenen Rückmeldungen mit Kritik und Hinweisen sehr ernst nehmen und zielgerichtet auswerten. Wir prüfen, wie wir Bedenken ausräumen und einen guten Gesetzentwurf auf den Weg bringen können. Ich bin zuversichtlich, dass am Ende ein Niedersächsisches Tariftreue- und Vergabegesetz stehen wird, dass einerseits bürokratiearm - das muss es sein - und andererseits auch ein wirksames Instrument ist, das Betriebe und Unternehmen, die faire Löhne zahlen, im Wettbewerb um öffentliche Aufträge unterstützt.

Bei diesen Themenblöcken möchte ich es bewenden lassen. Es gibt gute Gründe, sehr viel mehr anzusprechen.

Zum Beispiel die Breitbandförderung: Kürzlich ist die aktuelle Fassung des Gigabit-Grundbuchs vorgestellt worden. Niedersachsen steht wirklich gut da: deutlich über dem Bundesdurchschnitt. Damit wollen wir weitermachen. Auch der Bereich Tourismus hätte eine nähere Betrachtung absolut verdient. Aber auch die Umsetzung des Operationsplans Deutschland ist höchst interessant: Was bedeutet das für die niedersächsische Infrastruktur? Was muss vorgehalten werden?

Auch all diese Themen beschäftigen uns natürlich, aber dafür reicht die zur Verfügung stehende Zeit nicht. Angesichts der vielfältigen Herausforderungen und Unwägbarkeiten ist das Haus jederzeit kurzfristig handlungsfähig. Krisen bewältigen die Kolleginnen und Kollegen effektiv und exzellent. Wir haben das zum Beispiel im Fall der Huntebrücke gesehen. Ich freue mich, dass wir dazu jetzt eine gemeinsam getragene Lösung haben.

Ich danke den Kolleginnen und Kollegen im Wirtschaftsministerium für ihre bemerkenswerte Arbeit und stehe für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Aussprache

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU): Sie haben uns in Ihrer Rede einen bunten Strauß von Themen präsentiert. Daraus ergeben sich für mich einige Nachfragen:

Sie sprachen die Verwendung der Mittel aus dem Sondervermögen des Bundes und die Riesenpotenziale an, die sich durch die Ertüchtigung der Infrastruktur für Niedersachsen ergeben würden. Welche Maßnahmen planen Sie konkret, um die Umsetzung zu beschleunigen? Die genannten positiven Beispiele loben wir, und wir loben auch die NBauO-Novelle, bei der Verbände, Ministerium und Politik eine gute Lösung gefunden haben, auch wenn wir uns an einigen Stellen noch andere Schwerpunkte vorstellen. Wie wollen Sie also konkret die Umsetzung beschleunigen, um die Mittel aus dem Sondervermögen schnell nach Niedersachsen fließen zu lassen?

Sie sprachen von der Sanierung der Infrastruktur. Wie gehen Sie mit den Straßenneubauprojekten um? Immer wieder sprechen wir über die Themen A 20, A 39 und E 233. Wie positionieren Sie sich dazu? Und wie stellen Sie sich gegebenenfalls vor, diese Projekte weiter voranzutreiben?

Abg. Reinhold Hilbers (CDU): Sie haben bereits eine größere Themenvielfalt angesprochen. Ich möchte ein weiteres Thema beleuchten, die Industriepolitik in Niedersachsen. Heute Morgen konnte man in der FAZ die Überschrift lesen: „Niedersachsens Landesvater steckt mitten im Sturm der Autokrise“. Da geht es um VW, um die Zulieferer und alles Weitere mit einem Bezug dazu. Nun sind bestimmte Aspekte der Transformation in die Staatskanzlei verlagert worden; andere liegen weiterhin bei Ihnen im MW. Welchen Stellenwert messen Sie der Industriepolitik zu? Was wollen Sie konkret tun, um die industriellen Strukturen in Niedersachsen mit seiner Abhängigkeit vom Automobilsektor - rund 350 000 Menschen sind meines Wissens hier direkt beschäftigt - und der dazugehörigen, wesentlich größeren Supply Chain zu stärken und die niedersächsische Rolle zu festigen? Denn Niedersachsen soll ja ein Industrieland bleiben.

Was werden Sie konkret unternehmen, um auch ländlich strukturierte Regionen in Niedersachsen auf dem Wachstumskurs zu halten? Ich stamme aus Westniedersachsen, also aus einer Wachstumsregion. Der ländliche Raum hat aber spezifische Anforderungen an die Wirtschaftspolitik, an die Strukturförderung und die strukturellen Möglichkeiten, die man einem solchen Raum einräumen muss. Es geht da nicht nur um den Bau von Autobahnen und Straßen, sondern es geht auch um eine gute Versorgungssituation. Auch im Hinblick auf die Raumordnung und die Rohstoffgewinnung usw. müssen die Perspektiven dergestalt sein, dass sich diese Räume entwickeln können. Da möchte ich wissen, wie Sie die Schwerpunkte legen wollen, damit sich ländliche Regionen positiv entwickeln können.

Minister Tonne (MW): Dass ich Ihnen einen bunten Strauß von Themen präsentiert habe, kann ich ausdrücklich bestätigen. Aber das waren nur die Themen, die bereits bei den Terminen seit meiner Amtsübernahme wichtig waren. Es ließe sich also noch mehr ansprechen, was es ebenso spannend wie herausfordernd macht; denn jedes einzelne Thema ist es wert, dass man es ausdrücklich würdigt und bearbeitet.

Marcel Scharrelmann hat die Beschleunigung angesprochen und gefragt, was wir erreichen können.

Erstens. Wir haben im Baubereich etwas durch die Verringerung von gesetzlichen Vorgaben im Bereich der NBauO erreichen können. Ich glaube, man wird sich zusammen mit allen Beteiligten gemeinsam anschauen müssen - das habe ich vorhin nur sehr kurz angesprochen -, wo wir bei Sanierungs- und Bau- sowie Infrastrukturmaßnahmen Abläufe vereinfachen können. Das wird ein zwingendes Erfordernis sein. Das wird nicht der Status quo sein.

Zweitens kann man dabei auch auf die LNG-Terminals schauen. Wichtige Teile dieser Genehmigungsverfahren und -abläufe sind parallelisiert worden. Diese Zeitgleichheit ist für alle Beteiligten komplizierter, sorgt aber für eine schnellere Umsetzung. Ein solches Vorgehen wird also der zweite Schritt sein.

Drittens schauen wir uns gemeinsam „simple“ Dinge an: Wer kann was in welchem Umfang leisten? Was können die nachgeordneten Behörden leisten? Wo werden auch Externe beauftragt werden müssen, um zu beschleunigen? Das betrifft auch die DILAU-Mittel, die ich angesprochen habe.

Es gibt also nicht die *eine* Antwort auf diese Frage, sondern es wird auf das Zusammenfügen verschiedener Maßnahmen ankommen, um Planung, Genehmigung und Umsetzung zu beschleunigen. Ich sage noch einmal: Das limitierende Element wird an ganz vielen Stellen der Fachkräftemangel sein. Bei all dem, was wünschenswert ist, wird man von daher auch immer am Erwartungshorizont arbeiten müssen; das muss mit einfließen.

Die Frage zur A 20 und zur A 39, die Sie gestellt haben, hat als Erster Herr Seng von der HAZ gestellt. Ihm habe ich gesagt, dass die Koalitionsfraktionen an der Stelle eine unterschiedliche Bewertung bezüglich der Notwendigkeit aufweisen. Das ist bekannt. Das kriegen wir aber mit-einander vernünftig hin. Ansonsten ist der Wechsel in der Person an der Spitze des Hauses kein Wechsel in der Position des Hauses. Damit ist die Antwort deutlich und klar.

(Abg. Marcel Scharrelmann [CDU]: Sie treiben den Ausbau also voran?)

In der Einschätzung zu diesen Projekten hat sich im Haus schlicht und ergreifend nichts verändert.

Herr Hilbers hat recht, dass die Industriepolitik eine wesentliche Bedeutung für Niedersachsen hat. Auch dort gilt die Antwort: Wir haben nicht die *eine* Maßnahme, nicht den *einen* Schritt, sondern wir werden die uns zur Verfügung stehenden Instrumente kumulativ nutzen. Ich will mal die unterschiedlichen Ebenen beleuchten:

Auf der europäischen Ebene geht es auch um die Frage, wie unsere hiesige Industriepolitik geschützt und befördert werden kann.

Erstens. Da erleben wir derzeit in sehr vielen Gesprächen - sie müssen durch alle Beteiligten fortgesetzt werden -, dass die EU-Kommission nach meiner Einschätzung erstmals wirklich für sich selbst die Rolle einnimmt, dass sie einen Kurswechsel vollzieht. Sie zielt jetzt darauf ab, das Netz, das sie spinnt, grobmaschiger zu gestalten, in der Regulierungsdichte zurückzugehen, mehr Freiräume für die Umsetzung zu schaffen. Am Ziel soll festgehalten werden, aber der Weg dorthin soll flexibler gestaltet werden. Das Stichwort „Flottengrenzwerte“ ist an dieser Stelle zu nennen. Dieses neue Vorgehen haben wir in den Gesprächen in Brüssel ausdrücklich begrüßt und unterstützt.

Zweitens müssen die Instrumente der Handels- und Industriepolitik viel enger miteinander verzahnt werden. Es kommt darauf an, die Möglichkeiten der EU-Handelspolitik zu nutzen, um unsere Unternehmen zu schützen. Ich nenne das Beispiel Salzgitter Stahl: Dort werden große Anstrengungen unternommen. An asiatischen Standorten werden ganz bewusst Überkapazitäten aufgebaut, die Europa durch die Umlenkungseffekte aufgrund der nicht nachvollziehbaren US-

Zollpolitik einer Person zusätzlich betreffen. Wir können über die EU auch im Rahmen der WTO-Regelungen wirksame Schutzmechanismen aufbauen. Das muss auf der Kommissionsebene passieren. Ich bin angenehm überrascht, quer durch die Gespräche mit der Kommission wahrzunehmen, dass sie dazu bereit ist; das haben alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer an den Gesprächen in dieser Woche bestätigt. Da sind wir noch nicht am Ziel, aber wir sind erstmals im Vergleich zu früheren Jahren deutlich vorangekommen. Ich kann alle nur ermuntern, sich auf den Weg zu machen, diese Gespräche zu unterstützen. Jedes Gespräch, das in dieser Sache geführt wird, ist hilfreich.

Dann zur Bundesebene: Wir benötigen eine zügige Umsetzung dessen, was im Koalitionsvertrag auf der Bundesebene angelegt ist. Da können alle nur bestärkt werden. Ich weiß: Unter dem Titel „Industriestrompreis“ werden vielfältigste Modelle diskutiert. Die neue Bundeswirtschaftsministerin hat dazu auch ihr eigenes Verständnis dargestellt. Unter „Industriestrompreis“ verstehe ich eine Kumulation von anderen Maßnahmen, zum Beispiel die Senkung von Netzentgelten - alles, was dazugehört.

Darüber kann man sich im Detail streiten, aber dieser Schritt muss kommen. Das wäre ein weiterer wichtiger Schritt hier in Niedersachsen, damit wir Verlässlichkeit und Planbarkeit insbesondere bei den Energiepreisen haben. Das ist die Rückmeldung, die wir auf und ab bekommen. Wenn es gelingt, diese Verlässlichkeit und Planbarkeit herzustellen, haben wir vernünftige und gute Perspektiven bei uns.

Das gilt übrigens auch für verlässliche Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit E-Mobilität - mit allem, was dazugehört.

Dazu sind gute Punkte benannt worden. Wenn diese umgesetzt werden, ist es gut. Darunter kann man verschiedenste Maßnahmen fassen: Wie kann man das gewährleisten? Ist ein Abschreibungsmodell zielführend? Unser Ziel ist es, das Angedachte umzusetzen. Dann erhalten wir die für Niedersachsen dringend benötigten Impulse.

Was Förderkulissen und -mittel angeht, ist es uns weiterhin wichtig, dass wir Förderungen nicht auf einzelne Landesteile beschränken, sondern dass wir ein Angebot für die Fläche Niedersachsens unterbreiten. Ich denke da an die Kombination aus EFRE- und GRW-Mitteln. Wir müssen weiterhin flächig wirken. Dazu muss geprüft werden, wo eine GRW-Förderung möglich bzw. nicht möglich ist, welche Angebote dort jeweils unterbreitet werden können, damit es für die Fläche Niedersachsens ein Angebot gibt. Darauf lag bislang schon ein genauer Blick; das halte ich für richtig, und das sollte beibehalten werden.

Natürlich gehört es zur Versorgung der Fläche, auch eine vernünftige Infrastruktur - im breit definierten Sinne - vorzuhalten, auch im ländlichen Raum: Straße, Schiene, Wasserweg, digitale Anbindung.

Sie haben auch die Rohstoffgewinnung angesprochen. Auch da werden wir nicht umhinkommen, uns in die Debatten zu vertiefen, in welchen Bereichen es uns in Niedersachsen gelingen kann, uns unabhängiger als bisher aufzustellen. Wir sehen, wie im asiatischen Raum, insbesondere in China, agiert wird. Auch in der Hinsicht müssen wir uns breiter als bisher aufstellen. Das gilt aber auch im Hinblick auf die USA. Dazu gehört übrigens auch, zu debattieren, wie zusätzliche Freihandelsabkommen abgeschlossen werden können.

Abg. **Frank Henning** (SPD): Ich möchte Sie bezüglich des Tariftreuegesetzes beglückwünschen. Es ist schon seit Jahren unsere Position in der SPD, dass wir die Gute Arbeit voranbringen müssen und als Arbeitgeber auch eine Vorbildfunktion haben. Genauso dient eine solche Regelung dem Schutz der von Ihnen beschriebenen Unternehmen, die in diesem Bereich sehr viel gute Arbeit leisten.

Ich habe eine kurze Nachfrage hierzu: Der Gesetzentwurf erreicht den Landtag im September? Vorher ist er also in der Kabinetsbefassung? Soll das Gesetz dann zum Jahresende beschlossen werden, sodass es Anfang 2026 in Kraft treten kann? Wie sieht die Zeitplanung aus?

Abg. **Christian Frölich** (CDU): Erstens zum Wohnungsbau: Sie sagten zur sozialen Wohnraumförderung, sie werde gut in Anspruch genommen. Die Weiterentwicklung sei erforderlich, wofür eine passgenaue Gestaltung und eine zielgruppengerechte Ausgestaltung erforderlich sei. Hierzu interessieren mich Ihre konkreten Planungen, gerade was den zweiten Förderweg und einen möglichen dritten Förderweg angeht.

Bei Ihren Ausführungen zum Wohnungsbau sind Sie nicht auf die Bereiche der Eigentumsbildung und des Einfamilienhausbaus eingegangen. Dieser liegt im ländlichen Raum am Boden. Mich interessieren Ihre Ideen und Ansätze, wie man diesen Bereich - auch im Hinblick auf die betroffene Branche, die in großen Nöten ist - vorankommen kann.

Zweitens möchte auch ich das Tariftreue- und Vergabegesetz ansprechen. Als Vertreter tarifbundener Innungsbetriebe bin ich ganz bei Ihren Ausführungen. Entscheidend ist aber, dass Papier sehr geduldig ist und man jede Tariftreueerklärung unterschreiben kann. Aber wie wird das Ganze kontrolliert? Wie erfolgt der Vollzug?

Mit dem Tariftreue- und Vergabegesetz sollen auch neue Wertgrenzen für die Vergabe festgesetzt werden. Mich interessiert, ob Sie die Struktur des niedersächsischen Marktes - kleine handwerkliche Betriebe - im Blick haben, was die Fach- und Teilosvergabe angeht.

Drittens zu den Start-ups: Im Handwerk stehen wir vor großen Herausforderungen, was die Betriebsnachfolge angeht - gerade im ländlichen Raum. Ich habe immer mal wieder das Gefühl bei politischen Prioritätensetzungen, dass man sich mit einem flotten Start-up besser fotografieren lassen kann als mit Lösungen zur Unterstützung der Betriebsnachfolge im ländlichen Raum. Wird es dazu zukünftig Impulse aus dem MW geben? Oder bleibt das weiterhin ein Bereich, um den sich „nur“ das MS kümmert?

Minister **Tonne** (MW): Ich gehe zunächst auf das Tariftreue- und Vergabegesetz ein. Ich habe unsere jetzige Zeitplanung mit einer gewissen Vorsicht dargestellt. Von diversen Verbänden sind nun Rückmeldungen im Rahmen der Verbandsanhörung auszuwerten. Danach muss man sich die Zeit für entsprechende Gespräche nehmen; denn ich möchte nicht, dass ein im Prinzip gutes Gesetz mit einem richtigen Ziel aufgrund von Verständigungsproblemen zu der Frage, wie man das regeln und umsetzen kann - dazu hatte ja Herr Frölich gefragt - Mängel bekommt. Auch wenn ich vom August gesprochen habe: Ich nehme mir lieber die Zeit, diese Themen zu klären. Davon hängt dann der genaue Termin für die Kabinetsbehandlung usw. ab. Nach dem jetzigen Stand ist sie für den August geplant. Wie lange der Gesetzentwurf anschließend im Landtag bzw. in den Ausschüssen behandelt wird, können wir nur zur Kenntnis nehmen und respektieren.

Wir müssen aufpassen, dass diejenigen, die sich an die Regeln halten und genau so agieren, wie wir es möchten, nicht den Eindruck gewinnen, dass sie durch die Veränderung von Regelungen auch noch benachteiligt werden. Sondern wir müssen diejenigen erwischen, die sich nicht an die Regeln halten. Deshalb bedarf es bestimmter Kontrollmechanismen und deren Anwendung. Wir werden auch zu der Frage der Umsetzung darüber reden müssen, wie wir diese so gestalten können, dass man den nachvollziehbaren Eindruck gewinnt, dass an den richtigen Stellen kontrolliert wird und Verstöße aufgedeckt werden. Es darf nicht darauf hinauslaufen, dass nur ein Papiertiger mit Erklärungen geschaffen wird, ohne dass Regeln eingehalten werden. Dazu habe ich zum Beispiel aus der Veranstaltungsbranche detaillierte Rückmeldungen erhalten. Hierzu saubere Regelungen zu erreichen, ist wichtig. Dazu sind offene Fragen miteinander zu besprechen.

Sie haben danach gefragt, an was bei der sozialen Wohnraumförderung gedacht wird. Ich sage ausdrücklich „gedacht“, weil sich das noch in der Abwägung befindet. Ein Beispiel: Es geht um eine neue Systematik mit folgenden Aspekten:

- Je eine Förderrichtlinie für die Mietwohnraumförderung, für das junge Wohnen, die Eigentumsförderung
- Zukünftig in sich geschlossenere, verständlichere und somit besser handhabbare Förderrichtlinien
- Aufnahme des Ersterwerbs, also Kauf innerhalb von zwei Jahren nach Fertigstellung, als zusätzlichen Fördergegenstand im Bereich der Mietwohnraumförderung
- Ausdrückliche Berücksichtigung beispielsweise auch von Housing First in der Mietwohnraumförderung, worüber auch schon im Parlament diskutiert wurde
- Trennung von Bau- und Grundstückskosten
- Vereinfachung von regionalisierten Fördersätzen

Das sind Beispiele, die sich in der Abwägung und Diskussion befinden, um sie Anfang 2026 umzusetzen.

Auch die Eigentumsbildung stellt einen Weg dar, um auf dem Wohnungsmarkt zur Entlastung zu kommen. Sie zielen sicherlich auch auf die spannende Frage ab, was die Landesregierung mit der Grunderwerbsteuer und allem, was dazugehört, unternehmen will. Das Angebot ist auch in diesem Bereich: Wir diskutieren und bewerten alle Instrumente und prüfen, wie wir es besser machen und auch eine Branche ankurbeln können. Versprechen kann und will und werde ich zur Grunderwerbsteuer nichts, weil man das auch haushalterisch bewerten muss. Aber die Zusage, dass wir uns die Fragen des Wohnraums - geförderter Wohnraum, sozialer Wohnraum, Eigentumsbildung - genau anschauen, gebe ich gerne; denn das alles sind wertvolle Instrumente.

Sie haben das Stichwort „Start-up vs. Handwerk“ genannt. Ich will keinen derartigen Gegensatz. Das eine ist genauso wertvoll und richtig wie das andere. Ja, wir tun absolut gut daran, auch zu sehen, wie wir handwerkliche Arbeit und den Mut, sich in dem Bereich selbstständig zu machen, unterstützen. Insofern: Gibt es Impulse? - Ja, sie muss es geben. Wir werden daran arbeiten. Für

diese wertvolle Tätigkeit zu werben, sie ins rechte Licht zu rücken, verdient Aufmerksamkeit. Das nehme ich gerne als Auftrag mit. Ich möchte das also nicht als Gegeneinander wissen.

Kürzlich durfte ich bei der Meisterfeier der Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade dabei sein. Eine wirklich großartige Veranstaltung! Ich finde, das ist ein Beispiel dafür, wie man die dort erbrachte tolle Leistung und die auch für uns wertvolle Arbeit in ein viel besseres Licht rücken kann. Vielleicht gelingt uns das mit dem Blick auf das Handwerk noch ein bisschen intensiver, um dort nicht den Eindruck zu erwecken, uns seien einige Bereiche wichtiger als andere. Ich persönlich sage ganz deutlich: Ich bringe da keine Bewertung im Sinn von Abschichten rein - und erst recht nicht nach der Frage, ob das fotogeeignet ist oder nicht. Wenn es danach ginge, gäbe es auch im Handwerk reihenweise gute Fotomotive.

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU): Ich habe mir einige Notizen gemacht. Immer wieder sagten Sie: Wir diskutieren, wir bewerten, wir schauen uns an. - Wir würden uns wünschen: Wir handeln, wir setzen um, das machen wir konkret.

Vielleicht können Sie zur Reaktivierung von Schienenstrecken für den SPNV konkreter werden. Es wird sehr intensiv und aufwendig diskutiert, wie weitere Strecken reaktiviert werden können. Sie haben auf den Bund verwiesen, von dem zusätzliche Mittel kommen müssen, damit weitere Projekte umgesetzt werden können. Aber was macht das Land darüber hinaus konkret, um den SPNV zu stärken und um ihn auf weiteren Strecken zu reaktivieren?

Wenn man sich anschaut, in welchem Umfang Mittel verfügbar sind und wie viele Reaktivierungen noch in der engeren Auswahl sind, die relativ zeitnah umgesetzt werden sollen, erkennt man die Diskrepanz in der Finanzierung. Schaut man sich zudem den Beschluss der Landesregierung an, den SPNV klimaneutral zu machen, indem er komplett auf Elektromobilität umgestellt wird, und schaut man sich an, wie viel Geld für die Modernisierung der Stellwerke ausgegeben werden muss, dann erkennt man wieder einen Rieseninvestitionsbedarf. Bitte stellen Sie dar, wie das Land konkret - neben den Bundesmitteln, die erhöht werden müssen; da sind wir uns durchaus einig - vorgehen und vielleicht mit zusätzlichen Geldern sanieren will.

Sie haben das Stichwort „Tourismus“ vorhin nur ganz am Rande erwähnt. Ein Blick auf den möglichen neuen Wahlkreiszuschnitt zeigt, dass in Ihrem Wahlkreis auch ein großes Tourismus-Infrastrukturprojekt umgesetzt wurde. Man sieht, wie viel Wertschöpfung generiert werden kann und wie viele Arbeitsplätze entstehen, wenn man investiert. Von daher bitte ich Sie, zu konkretisieren, wie Sie den Tourismus in Niedersachsen mit seinen vielen Destinationen als wirtschaftlich starken Bereich an der Küste - aber auch im Binnenland - konkret stärken wollen. Wollen Sie bei der TourismusMarketing Niedersachsen Veränderungen vornehmen? Wollen Sie zusätzliche Gelder in die Hand nehmen? Soll es ein Förderprogramm geben? Was planen Sie dort konkret - über „wir schauen uns das an, diskutieren und bewerten“ hinaus?

Abg. **Omid Najafi** (AfD): Meine Frage bezieht sich auf die Automobilindustrie, Stichwort „Volks-wagen“. Jetzt wurde medial kolportiert, dass etwa 20 000 Arbeitsplätze festgestellt wurden, die bis 2030 wegfallen sollen - von den 35 000 Arbeitsplätzen. Haben Sie Kenntnis, wie viele sich davon in Niedersachsen befinden? Welche Auswirkungen hat das auf die Zulieferbranche? Etwa 370 000 Arbeitsplätze sind dort ja indirekt oder direkt mit der Automobilindustrie verbunden. Haben Sie Zahlen, wie viele Arbeitsplätze bis 2030 betroffen sein werden, wenn VW die Mitarbeiterzahl so krass - so sage ich es mal - kürzen wird?

Zum Deutschland-Ticket: Vor Kurzem habe ich gelesen, dass einige Stimmen laut werden, die Finanzierung sei nicht gewährleistet. Auch dazu hätte ich gerne Ihre Position.

Minister **Tonne** (MW): Herr Scharrelmann, der Gebrauch von Verben wie „beraten“ und „diskutieren“ bezieht sich natürlich darauf, dass wir unmittelbar in den Haushaltsplanberatungen agieren, die noch nicht abgeschlossen sind. Da bitte ich um Verständnis, dass ich mit Blick auf die Haushaltssklausur noch keine Beschlüsse vorwegnehmen kann.

(Abg. Marcel Scharrelmann [CDU]: Sie werden doch konkrete Wünsche, Ideen und Vorstellungen haben, was Sie umsetzen wollen!)

- Das habe ich ja dargestellt. Aber dort besteht der Vorbehalt, was die Haushaltswirksamkeit angeht. Auf diesem Spielfeld agiere ich nicht allein, sondern darüber hat zunächst das Kabinett und am Ende der Beratungen der Haushaltsgesetzgeber zu beschließen. Deswegen wird es in unseren Debatten immer diesen Vorbehalt geben. Dass Sie daraus ableiten, Dinge müssten doch konkret benannt werden, ist auch nachvollziehbar. Trotzdem bleibt es dabei, dass der Einsatz von Haushaltsmitteln, die ich nicht quasi selbst einnehme und über deren Einsatz es eines Kabinettsbeschlusses bedarf, unter dem Vorbehalt bleibt.

Dazu zählt übrigens auch die Frage, ob es mehr Geld für den Tourismus geben soll. Dass wir die Tourismusstrategie in der Sache weiterentwickeln und den Tourismus, der eine wirklich bedeutende Größe in Niedersachsen ist, stärken wollen, ist doch völlig unbestritten! Deswegen ist der inhaltliche Part, die Tourismusstrategie erneuert aufzustellen und sich daran zu orientieren, in der Sache völlig klar. Aber dann kommt der nächste Schritt; das ist die Frage der finanziellen Unterfütterung. Da sind wir wieder an diesem Gap: Das bringen wir selbstverständlich in die Gespräche mit ein. Dafür machen wir uns miteinander stark. Das muss am Ende des Tages gewichtet werden.

Zur Reaktivierung von Strecken für den SPNV: Ich glaube, ich habe nicht gesagt, dass der Bund weitere Mittel einbringen muss. Vielmehr gehört das in die gesamthafte Aussage, dass der ÖPNV und der SPNV ausfinanziert werden müssen. Das bedarf einiger Anstrengungen, die aller Ehren wert sind.

Kurz zum Sachstand bei den Reaktivierungen: Das neue Programm zur Wiederinbetriebnahme von Strecken lief im Jahr 2023 an. Die Umsetzung der ersten Vorhaben, zum Beispiel Lüneburg–Soltau und Stade–Bremervörde, läuft. Aber natürlich muss das in toto ausfinanziert sein, damit die Vorhaben tatsächlich gelingen können. An der Stelle fließt der entsprechende Vorbehalt ein, auch bei den Ausschussberatungen im Vorfeld.

Dass es auf der Bundesebene eine Debatte gibt, ob die Regionalisierungsmittel erhöht werden, nehmen wir selbstverständlich zur Kenntnis. Mehr Regionalisierungsmittel würden sicherlich helfen. Aber ich habe das nicht ausdrücklich an der Stelle zur Vorbedingung gemacht. Man muss sehen, wo der Bund handelt. Momentan wird in der Diskussion kolportiert, vier oder fünf verschiedene Töpfe könnten mehr Mittel bekommen. Jede dieser Erhöhungen wäre richtig und wertvoll. Aber das muss konkretisiert werden, damit wir verlässlich bewerten können, was das für Niedersachsen bedeutet. In allen Bereichen, für die der Bund mehr Mittel zur Verfügung stellt, müssen wir uns vorbereiten - noch in diesem Jahr, je nachdem, wann diese Mittel bereitgestellt werden -, damit wir auch mit Kofinanzierungen gegenhalten können; auch das gehört

dann dazu. Auch das ist ein Teil der Gespräche, die gerade geführt werden. Gelegentlich kann es zurzeit vorkommen, dass sich der Sachstand innerhalb von Stunden ändert. Das ist der aktuellen Dynamik geschuldet. Je mehr passiert, desto besser!

Zum Deutschland-Ticket werden die Debatten mit der Bundesebene geführt. Wir haben das klare Ziel, dass die faire prozentuale Lastenverteilung - das ist die festgelegte - beibehalten wird und dass wir auch als Land Niedersachsen darauf Wert legen, dieses Instrument zu erhalten. Aber auch das ist nur möglich, wenn alle Beteiligten das wollen. Unsere Position ist klar. In Kürze werden die Verkehrsminister zusammenkommen. Das wird eines der wesentlichen Themen sein.

Sie fragten nach Zahlen zu VW. Diese Daten müssen wir zusammentragen. Wir kennen den Sachstand, der in den Verhandlungen bei VW zwischen den Tarifvertragsparteien erzielt worden ist. Was das im Endeffekt für die Zulieferer bedeuten kann, dürfte äußerst schwierig zu bemessen sein. Wir prüfen, ob wir das quantifizieren können. Denn der Umfang der Auswirkungen hängt von unterschiedlichen Effekten ab. Da geht es nicht nur um den Stellenabbau bei VW, der über die Strecke umgesetzt wird, sondern es geht auch um die Frage, welches Zulieferunternehmen sich in welche Richtung und mit welchen Perspektiven weiterentwickelt. Deshalb kann ich das nicht ad hoc beantworten. Wir nehmen die Frage als Arbeitsauftrag mit.

Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU): Ich möchte noch einige Punkte ansprechen.

Erstens zu den Etats: Finanzmittel sind immer begrenzt, das ist klar. Es geht darum, welche Prioritäten man im eigenen Haus setzt. Insofern interessiert mich, ob Sie manche Bereiche in den Haushaltsberatungen etwas stärker gestalten wollen, und andere dafür etwas weniger. Es liegt ja in Ihrem eigenen Ermessen, Budgets zu steuern, wenn Sie Prioritäten gesetzt haben. Von daher möchte ich gerne erfahren, wie Sie in diese Beratungen gehen und was Ihre Prioritäten sind.

Zweitens. Ich bin ganz bei meinem Kollegen, der gesagt hat: Wir müssen auch ins Machen kommen und dürfen nicht im Diskutieren verbleiben. - Deshalb zum Machen: Derzeit diskutieren wir über die Erdöl- und Erdgasförderung im Inland; das betrifft zum Beispiel auch das Projekt von ONE Dyas. Ich komme aus einer Region, in der Erdgas gefördert wird, auch für den heimischen Markt. Das trägt erheblich zur Energiesicherheit in unserem Land bei. Wie stehen Sie zur Förderung von Energieträgern im Inland und zu CCS?

Drittens möchte ich wissen, wie Sie sich die Zukunft bei der Meyer-Werft vorstellen. Es geht mir jetzt nicht um ein großes Szenario. Der Ministerpräsident hatte ja angedeutet, er bleibe bei diesem Thema im Aufsichtsrat involviert, bis Sie eingearbeitet sind. Werden Sie dann perspektivisch übernehmen? Haben wir dann mit Ihnen zu rechnen? Oder müssen bzw. dürfen wir weiterhin mit Herrn Lies im Aufsichtsrat rechnen?

Wie halten Sie es mit der Linie? Wird die bisher vertretene Linie beibehalten, dass das Unternehmen zügig saniert wird und dann wieder in Privateigentum - vielleicht an die Familie - überführt wird? Oder haben Sie eher das Ziel, dass die Meyer-Werft auch langfristig eine Staatsbeteiligung aufweisen soll? Ändert sich die Perspektive des MW an der Stelle?

Viertens zu VW: Auch wenn Sie nicht VW-Aufsichtsratsmitglied sind: Wie stark wollen Sie sich bei VW einbringen? Wie sehr wollen Sie Einfluss auf das Handeln von VW nehmen? Werden Sie

sich auch damit beschäftigen? Und wenn Sie das tun, werden Sie das eher aus der Sicht der Arbeitnehmerseite machen, oder werden Sie das auch von der Kapitalseite her beleuchten?

Abg. **Stephan Christ** (GRÜNE): Am Anfang Ihrer Ausführungen gingen Sie auf das Sondervermögen ein. Diese Mittel zu investieren, ist - bei allen Chancen - eine große Herausforderung. Ich finde die Idee und den Vorstoß großartig, ein Bündnis mit den Unternehmen, die diese Projekte am Ende realisieren sollen, ins Leben zu rufen; denn dort sind die Kapazitäten.

Ich gehe davon aus, dass an dieser Stelle auch der Radverkehr mit berücksichtigt wird; ansonsten gehen Sie darauf bitte noch ein.

Qualitativ etwas anders gelagert sind die Themen im SPNV, die Herr Scharrelmann schon angeprochen hat: Ausbau, Neubau, Elektrifizierung, batterieelektrische Züge. Das alles fällt auch in unsere Kompetenz. Auch da wird ein gewisser Hochlauf benötigt, und auch da wird für die Unternehmen Planungssicherheit benötigt, damit sie diese Projekte realisieren können.

Minister **Tonne** (MW): Herr Hilbers, Prioritäten können ja auch aus den von mir soeben gesetzten Themen abgeleitet werden. Ansonsten bitte ich um Nachsicht, dass ich im Rahmen der Verhandlungen, die wir jetzt führen, die Strategie, wie wir möglichst gut durch die Haushaltsberatungen kommen wollen, nicht unbedingt coram publico preisgeben möchte.

Lassen Sie mich mit vollem Ernst sagen: Ich bin sehr dankbar dafür, dass wir zurzeit gute Gespräche mit dem Finanzminister führen; denn die Notwendigkeiten, was die Infrastruktur angeht, was Häfen angeht, was den ÖPNV angeht, was den Wohnraumbereich angeht, werden sehr klar erkannt. Diese wirklich wichtigen Bereiche gilt es, im Rahmen von auch haushalterischen Planungen zu bedienen. Bei allen zusätzlichen Mitteln und Möglichkeiten für die Infrastruktur - das kennen auch Sie aus Ihrer Regierungsmitgliedschaft: Letztendlich ist trotzdem immer viel zu wenig Geld vorhanden. Aber das werden wir miteinander hinbekommen.

Die Gespräche sind sehr gut, auch in der Sache, auch in dem Erkennen, dass es Notwendigkeiten der Unterstützung gibt. Was wir hier diskutiert haben, ist Bestandteil dieser Verhandlungen. Das Ergebnis sehen wir in wenigen Wochen nach der Haushaltssitzung.

Was den Aufsichtsrat der Meyer-Werft angeht, gibt es eine Planung für einen Übergang. Sie können nun überlegen, ob Sie mit mir rechnen dürfen oder müssen.

(Abg. Reinhold Hilbers [CDU]: Damit komme ich zurecht!)

- Vielen Dank.

Das Ziel für diesen Übergang ist der Herbst.

Bezüglich der langfristigen Perspektive werden wir uns genau an den Vereinbarungen orientieren, die am Beginn des gemeinsamen Wegs getroffen worden sind, auch unter Einbeziehung der drei Fraktionen. An diesem Ziel halten wir fest, auch was das spätere Angebot angeht. Wir prüfen dann, wie wir unter welchen Rahmenbedingungen dastehen. Das betrifft auch die Frage des staatlichen Einflusses, ob er später reduziert wird - und wenn ja, unter welchen Bedingungen. Mein Antritt ist also nicht, etwas auszuschließen. Sondern die zu Beginn aufgestellte Zielplanung wird weiter verfolgt.

(Abg. Reinhold Hilbers [CDU]: Ich habe nur eine Frage gestellt, aber nichts unterstellt!)

- Alles gut! Damit würden Sie mich nicht treffen; denn ich meine, auch das *könnte* ein legitimes Ergebnis sein. Wir sehen bei Salzgitter und VW, dass eine solche Beteiligung auch sinnhaft sein kann. Das ist aber nicht das jetzt gesetzte Ziel, sondern es geht darum, dass wir uns auch auf der Zeitlinie daran halten, was wir beim staatlichen Einstieg in die Meyer-Werft miteinander diskutiert haben.

Zu VW fragten Sie, wie ich es halte, ob ich mich eher auf die Arbeitnehmer- oder die Kapitalseite stelle. Das muss in der schwierigen Situation übrigens nicht zwingend ein Gegensatz sein. Was mir wichtig ist: Wir erleben in vielen Industriebereichen, dass die dort arbeitenden Menschen zutiefst verunsichert sind und Angst haben, ob sie morgen noch ihren Arbeitsplatz haben, was das für sie, für ihre Familie, für ihre Planungen bedeutet. Dort mit allem Nachdruck einzusteigen und einen wesentlichen Beitrag dazu zu leisten - das können wir nicht alleine erreichen -, damit Sicherheit erreicht wird und Perspektiven miteinander entwickelt werden, ist für mich ganz entscheidend. An der Stelle gibt es eine Gemeinsamkeit mit der Meyer-Werft.

Ich finde es unerträglich, dass die Menschen von morgens bis abends in dieser Unsicherheit arbeiten müssen. Das kann nicht gut sein, das ist nicht gut. Wenn wir durch unsere Arbeit einen Beitrag leisten können - sei es bei der Meyer-Werft, sei es in der Automobilindustrie, sei es in der Zulieferindustrie -, dass sich Perspektiven ergeben und mehr Sicherheit erreicht wird, dann ist das die Seite, auf die ich mich gerne schlage, um dafür das Nötige zu tun, was wir aus unserer Sicht unternehmen können. Bei diesen Gesprächen finde ich die Seiten - Arbeitnehmer- oder Kapitalseite - gar nicht so sehr gegensätzlich.

Herr Christ, Radwege sind ausdrücklich mit einbezogen. Auch sie sind Teil der Planungen.

Auch beim geplanten Invest in Fahrzeuge gilt es, mehr finanzielle Mittel zu generieren, um mehr Handlungsmöglichkeiten zu erhalten und auch die von Ihnen genannten Beispiele umsetzen zu können. Das ist ein Kraftakt, und auch dazu müssen in den nächsten Wochen die Konkretisierungen kommen.

Abschließend zu der Frage nach Energieträgern von Herrn Hilbers, die ich etwas weiter unter dem Stichwort „Rohstoffgewinnung“ fassen möchte. Ich hatte eben vorsichtig gesagt: Wir werden diesem Thema große Aufmerksamkeit widmen müssen. Was ist möglich? Was ist bei uns in Niedersachsen machbar und umsetzbar? In meiner Heimat habe ich vor rund zwölf Jahren eine spannende Debatte zum Thema Fracking usw. gehabt. Dazu haben wir in Niedersachsen eine klare Linie, und ich habe keinen Grund, solche Linien infrage zu stellen. Gleichwohl wird man sich beim Thema Rohstoffgewinnung auch hier in Niedersachsen in die Augen schauen müssen, um zu klären, was hier umsetzbar ist. Wenn wir uns unabhängiger aufstellen wollen, dann werden wir über alles reden müssen.

Zum Thema CCS ist erst einmal der Bund am Zuge, den berühmt-berüchtigten Rahmen festzulegen. Dann werden wir miteinander beraten. Aber auch dazu gibt es bislang eine klare Linie, der zufolge CCS an Land für uns in Niedersachsen keine Perspektive ist. Auch hierbei habe ich keinen Grund, von dieser Linie abzuweichen.

Vors. Abg. **Stefan Klein** (SPD): Herzlichen Dank für Ihre Ausführungen und die Beantwortung der Fragen. Wir freuen uns auf eine gute und enge Zusammenarbeit mit Ihnen und sehen Sie in diesem Ausschuss immer außerordentlich gerne.

Tagesordnungspunkt 3:

Touristische Projekte fördern - Fördersätze vereinheitlichen

Antrag der Fraktion der AfD - [Drs. 19/4354](#)

direkt überwiesen am 17.05.2024

federführend: AfWVBUd,

vorbereitende Beratung gem. § 12 Abs. 3 GO LT: UATourismus;

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

Beratung

Beratungsgrundlage: Beschlussempfehlung des mit der vorbereitenden Beratung betrauten Unterausschusses „Tourismus“: Ablehnung

Abg. **Omid Najafi** (AfD) schlägt vor, sich dem Votum des Unterausschusses anzuschließen. - Weitere Wortmeldungen ergeben sich nicht.

Beschluss

Der **Ausschuss** schließt sich dem Votum des mit der vorbereitenden Beratung betrauten Unterausschusses „Tourismus“ an, dem Landtag die Ablehnung des Antrags zu empfehlen.

Zustimmung: SPD, CDU, GRÜNE

Ablehnung: AfD

Enthaltung: -

Der Beschluss ergeht vorbehaltlich der Zustimmung des mitberatenden Ausschusses.

Tagesordnungspunkt 4:

Tourismusdestinationen in Niedersachsen unterstützen und konkurrenzfähig im Ländervergleich aufstellen

Antrag der Fraktion der AfD - [Drs. 19/5642](#)

erste Beratung: 51. Plenarsitzung am 07.11.2024

federführend: AfWVBUd,

vorbereitende Beratung gem. § 12 Abs. 3 GO LT: UATourismus;

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

Beratung

Beratungsgrundlage: Beschlussempfehlung des mit der vorbereitenden Beratung betrauten Unterausschusses „Tourismus“: Ablehnung

Abg. **Omid Najafi** (AfD) schlägt vor, sich dem Votum des Unterausschusses anzuschließen. - Weitere Wortmeldungen ergeben sich nicht.

Beschluss

Der **Ausschuss** schließt sich dem Votum des mit der vorbereitenden Beratung betrauten Unterausschusses „Tourismus“ an, dem Landtag die Ablehnung des Antrags zu empfehlen.

Zustimmung: SPD, CDU, GRÜNE

Ablehnung: AfD

Enthaltung: -

Der Beschluss ergeht vorbehaltlich der Zustimmung des mitberatenden Ausschusses.

Tagesordnungspunkt 5:

Verlässlichkeit statt Unsicherheit - Infrastruktur darf nicht am Koalitionsstreit scheitern

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/7195](#)

erste Beratung: 66. Plenarsitzung am 22.05.2025

AfWVBUd

Verfahrensfragen

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU) beantragt, der Ausschuss solle sich durch die Landesregierung mündlich unterrichten lassen, insbesondere im Hinblick auf den Stand der Planungen zu den Vorhaben A 20 und A 39 in den jeweiligen Bauabschnitten:

- Was ist der Stand und gegebenenfalls der Inhalt des Planfeststellungsverfahrens bzw. des -beschlusses?
- Wann ist der Planfeststellungsbeschluss zu erwarten?
- Wann ist mit dem Baubeginn zu rechnen?

Eine mündliche Unterrichtung erscheine besonders geeignet, weil sie bessere Möglichkeiten für Nachfragen biete.

Nach der Auswertung der Unterrichtung solle über den weiteren Gang der Beratung entschieden werden.

Abg. **Heiko Sachtleben** (GRÜNE) hält eine schriftliche Unterrichtung des Ausschusses für ausreichend. - Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU) bekräftigt seinen Antrag.

Nachdem der **Ausschuss** den Antrag der Fraktion der CDU, zu dem Antrag eine mündliche Unterrichtung durch die Landesregierung entgegenzunehmen, mit den Stimmen der Koalitionsfraktionen gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU und der AfD abgelehnt hat, bittet er die Landesregierung einstimmig - bei Stimmenthaltung der Fraktion der CDU - um eine schriftliche Unterrichtung zu dem Antrag.

Tagesordnungspunkt 6:

Startups und Gründungskultur in Niedersachsen stärken, verankern und Innovationen fördern

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/7196](#)

erste Beratung: 66. Plenarsitzung am 22.05.2025

federführend: AfWVBUd;

mitberatend: AfWuK

Verfahrensfragen

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD) schlägt vor, der Ausschuss solle sich durch die Landesregierung mündlich unterrichten lassen. Danach könne sich durchaus eine Anhörung anbieten; darüber sollte nach der Unterrichtung entschieden werden.

Abg. **Colette Thiemann** (CDU) unterstützt dies.

Der **Ausschuss** billigt diesen Vorschlag einmütig.

Tagesordnungspunkt 7:

Niedersachsen tritt in die Pedale: Fahrradland Nummer 1 weiter stärken!

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/6820](#)

erste Beratung: 62. Plenarsitzung am 26.03.2025

AfWVBUd

zuletzt beraten: 69. Sitzung am 04.04.2025 (Bitte um Unterrichtung)

Fortsetzung der Beratung

Beratungsgrundlage:

- *Schriftliche Unterrichtung durch die Landesregierung (Vorlage 1)*
- *Änderungsvorschlag der Fraktionen der SPD und der Grünen (Vorlage 2)*

Abg. **Stephan Christ** (GRÜNE) bringt den Änderungsvorschlag der Koalitionsfraktionen ein und stellt seine Eckpunkte vor.

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU) begrüßt die beiden im Änderungsvorschlag eingebrachten Aspekte im Grundsatz. Auch wenn gegen den Inhalt des Antrags wenig gesagt werden könne - viele „nette“ Formulierungen, ein „Wohlfühlantrag“, so Scharrelmann -, enthalte er zu wenige konkrete Forderungen und Maßnahmenvorschläge, die zu einer Beschleunigung des Radwegebaus führten. So könnte zum Beispiel bei Umweltverträglichkeitsprüfungen und bei Vorgaben für Verrohrungen angesetzt werden. Eigentlich biete sich für den Antrag eine Nachschärfung an.

Beschluss

Der **Ausschuss** empfiehlt dem Landtag, den Antrag mit Änderungen (in der Fassung der Vorlage 2) anzunehmen.

Zustimmung: SPD, GRÜNE

Ablehnung: CDU, AfD

Enthaltung: -

Tagesordnungspunkt 8:

Agenda 2030 - neuer Aufbruch für Deutschland und Niedersachsen - Wohlstand erhalten, neues Wachstum schaffen!

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/6279](#)

erste Beratung: 58. Plenarsitzung am 30.01.2025

federführend: AfWVBUd;

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

zuletzt beraten: 66. Sitzung am 07.03.2025 (unter anderem Unterrichtung durch die Landesregierung)

Fortsetzung der Beratung

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU) verweist auf die vorangegangene Beratung über den Antrag und schlägt vor, nun über eine Beschlussempfehlung abzustimmen.

Beschluss

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

Zustimmung: SPD, GRÜNE

Ablehnung: CDU

Enthaltung: AfD

Der Beschluss ergeht vorbehaltlich der Zustimmung des mitberatenden Ausschusses.

Tagesordnungspunkt 9:

Vorreiterrolle für Niedersachsen: Jetzt Grundlagen für „autonome Zukunftsprojekte“ legen!

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/5194](#)

direkt überwiesen am 05.09.2024

AfWVBU D

Der **Ausschuss** kommt überein, diesen Punkt von der Tagesordnung abzusetzen.

Tagesordnungspunkt 10:

De-Industrialisierung stoppen - Wettbewerbsfähigkeit erhalten und ausbauen

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/5309](#)

erste Beratung: 49. Plenarsitzung am 27.09.2024

federführend: AfWVBUd;

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

Zuletzt behandelt: 65. Sitzung am 14.02.2025 (Beratung)

Fortsetzung der Beratung

Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU) verweist auf die Inhalte des Koalitionsvertrags auf der Bundes-ebene, in den einige Aspekte des Antrags Eingang gefunden hätten. Für einige weitere Verände-rungen, die der Antrag beschreibe, betont er, komme es aber noch auf länderseitige Initiativen auf der Bundesebene an. Drittens würden in dem Antrag Punkte angesprochen, die durch das Land selbst umzusetzen seien. In ihrem Fall sei jeweils zu prüfen, welche Investitionsmöglichkei-ten sich durch die Mittel aus dem neuen Sondervermögen ergäben.

Vor diesem Hintergrund biete es sich an, die Beratung zeitnah nach der Sommerpause fortzu-setzen.

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD) stimmt dem zu.

Der **Ausschuss** billigt diesen Vorschlag einmütig.

Tagesordnungspunkt 11:

Aktenvorlage gemäß Artikel 24 Abs. 2 der Niedersächsischen Verfassung: Beschluss des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung vom 27. August 2024 auf Aktenvorlage zum Vergabeverfahren der metronom Eisenbahngesellschaft mbH auf dem „Hanse- netz“

Der **Ausschuss** erklärt gemäß § 95 a GO LT die mit Schreiben des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung vom 7. Mai 2025 (Teil 2 der 1. Tranche) im Rahmen des Aktenvorlagebegehrens vorgelegten und in Teilen als vertraulich zu behandelnden Unterlagen einstimmig für vertraulich.

Tagesordnungspunkt 12:

Antrag auf Unterrichtung durch die Landesregierung zur Zukunft der Meyer-Werft - Restrukturierung, neue Geschäftsfelder und Rolle des Landes

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU) stellt den Antrag (**Anlage 2**) vor und berichtet, die Medienberichte über die jüngsten Äußerungen eines Geschäftsführers zur Personalpolitik und zum Ems-Sperrwerk hätten für eine gewisse Beunruhigung gesorgt. Mittlerweile seien die Aussagen zur Personalpolitik zumindest teilweise revidiert und zum Sperrwerk Informationen durch die Landesregierung vorgelegt worden. Gleichwohl sei die CDU-Fraktion gerade an Informationen zu neuen Geschäftsfeldern - Stichwort „Fregatten“ - sehr interessiert.

Zu der mündlichen Unterrichtung biete es sich an, eine gemeinsame Sitzung mit dem Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“ einzuberufen.

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD) sagt, nach der weitgehenden Klärung der Fragen, die kurzfristig für einige Aufmerksamkeit gesorgt hätten, gehe es nun um die längerfristige und strategische Ausrichtung der Meyer-Werft. Insofern unterstützten die Koalitionsfraktionen den Antrag auf Unterrichtung, sähen aber keine besondere Dringlichkeit, die zum Beispiel eine zusätzliche Sitzung während des Juni-Plenums erfordere. Von daher biete sich eine der ersten Sitzungen nach der Sommerpause für die Unterrichtung an.

Der **Ausschuss** billigt den Antrag einmütig und kommt überein, die Unterrichtung zeitnah nach der Sommerpause entgegenzunehmen.

Gesendet: Montag, 2. Juni 2025 09:31

An: Liebetruth, Dörte

Betreff: AW: Formulierungsvorschläge NBauO; hier: § 2 Abs. 7

Sehr geehrte Frau Liebetruth,

unser Formulierungsvorschlag zu § 2 Abs. 6 neue Sätze 3 und 4 (Vorlage 11, S. 7 oben) sieht vor, dass ein Hohlraum „unter dem Dach“ („Spitzboden“) ein *oberstes Geschoss* wird, wenn er nach dem Umbau über mindestens der Hälfte seiner Grundfläche eine lichte Höhe von 2,20 m oder mehr hat. Dies greift die Größenbegrenzung für Aufenthaltsräume in obersten Geschossen nach § 43 Abs. 2 Satz 1 auf. Danach wird ein umgebauter Hohlraum also (nur) dann ein *oberstes Geschoss*, wenn in ihm nach dem Umbau Aufenthaltsräume möglich sind, also auch Wohnraum entstehen kann.

Der von uns zunächst unterbreitete Formulierungsvorschlag zu § 2 Abs. 7 neuer Satz 4 in der Fassung der Vorlage 11 (S. 7 unten) bezweckt, zu regeln, dass ein umgebauter Hohlraum (der, wie gesagt, so groß sein muss, dass ihn ihm Aufenthaltsräume möglich sind, damit er *oberstes Geschoss* wird), kein „*oberstes Geschoss*“ im Sinne des § 2 Abs. 7 Satz 2 und kein Vollgeschoss im bauplanungsrechtlichen Sinne wird, wenn der Umbau durch die Errichtung von Dachgauben erfolgt. Damit sollte (nur) sichergestellt werden, dass - im Sinne Ihrer Regelungsabsicht - ein umgebauter Hohlraum, der eigentlich *oberstes Geschoss* würde, nicht dazu führt, dass das betreffende Gebäude nunmehr im bauplanungsrechtlichen Sinne drei Vollgeschosse hätte.

In der letzten Sitzung des Ausschusses wurde dann darüber diskutiert, ob die alleinige Begrenzung dadurch, dass der Umbau des Hohlraums durch die Errichtung von Dachgauben erfolgen muss, um von der Privilegierung im neuen Satz 4 des § 2 Abs. 7 profitieren zu können, sicherstellt, dass nicht auch sehr große Gebilde im Dachbereich entstehen können, die möglicherweise zu Konflikten mit Nachbarn führen könnten. Daher wurde von Herrn Frölich vorgeschlagen, die zulässige Größe des umgebauten Hohlraums so zu begrenzen, wie es bisher schon nach § 2 Abs. 7 Satz 2 für Vollgeschosse in obersten Geschossen gilt, nämlich dass solche Geschosse nur dann als Vollgeschosse gelten, wenn sie die erforderliche lichte Höhe über mehr als 2/3 der Grundfläche des darunter liegenden Geschosses haben. Dies soll durch unseren unten gelb unterlegten Formulierungsvorschlag umgesetzt werden.

Im Ergebnis bedeutet dies, dass ein Hohlraum, der nach dem Umbau (durch Errichtung von Dachgauben) eine lichte Höhe von 2,20 m oder mehr über mindestens der Hälfte *seiner* Grundfläche hat, Aufenthaltsräume beinhalten kann, also auch Wohnraum. Der umgebauten Hohlraum muss aber so bemessen sein, dass diese lichte Höhe über

höchstens über 2/3 der Grundfläche *des darunter liegenden* (des bisher obersten) Geschosses erreicht wird; andernfalls wird der umgebaute Hohlraum selbst zum Vollgeschoss. Unter diesen Bedingungen ist also auch die Schaffung von Wohnraum in umgebauten „Spitzböden“ zulässig, selbst wenn ein B-Plan nur ein Vollgeschoss zulässt.

Wir hoffen, dass Ihnen diese Erläuterung weiterhilft. Für weitere Rückfragen stehen wir aber selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Dirk Oppenborn-Reccius

Niedersächsischer Landtag
– Gesetzgebungs- und Beratungsdienst –
Hannah-Arendt-Platz 1
30159 Hannover

Von: Liebetruth, Dörte
Gesendet: Montag, 2. Juni 2025 08:19
An: Oppenborn-Reccius, Dirk
Betreff: AW: Formulierungsvorschläge NBauO; hier: § 2 Abs. 7

Sehr geehrter Herr Oppenborn-Reccius,

Regelungsabsicht von Seiten der Regierungsfraktionen ist es in Bezug auf die Geschossigkeitsfrage (§ 2 Abs. 7) die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum durch Dachgeschossausbauten zu vereinfachen. In diesem Zusammenhang habe ich folgende Nachfragen an Sie zu der folgenden von Ihnen vorgeschlagenen Formulierung:

„Wird ein Hohlraum nach Absatz 6 Satz 3 durch die Errichtung von Dachgauben so umgebaut, dass er nach Absatz 6 Satz 4 oberstes Geschoss wird, so gilt er auch nach dem Umbau nicht als oberstes Geschoss im Sinne dieses Absatzes und ist kein Vollgeschoss, es sei denn, der umgebaute Hohlraum hat eine lichte Höhe von 2,20 m oder mehr über mehr als zwei Dritteln der Grundfläche des darunter liegenden Geschosses.“

Wenn der umgebaute Hohlraum nur dann nicht zum Vollgeschoss würde, wenn er die in diesem Regelungsvorschlag zu § 2 Abs. 7 Satz 2 festgelegten Maße, ab denen ein oberstes Geschoss ein Vollgeschoss wird, nicht überschreitet, wäre dann im Rahmen der NBauO überhaupt die Schaffung von Wohnraum möglich? Wenn ja, unter welchen Bedingungen?

Wenn die von Ihnen vorgeschlagene Formulierung keine Schaffung von Wohnraum zuließe, wäre sie nicht im Sinne unserer Regelungsabsicht. In diesem Fall würden wir die von uns mit dem Gesetzentwurf vorgeschlagene Formulierung erneut in Betracht ziehen.

Für Rückfragen stehe ich gern zur Verfügung.

Herzliche Grüße und eine gute Woche!

Dörte Liebetruth



CDU-Landtagsfraktion · Hannah-Arendt-Platz 1 · 30159 Hannover

Herr Vorsitzender
Stefan Klein MdL
Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr, Bauen
und Digitalisierung

Herr Vorsitzender
Nico Bloem MdL
Unterausschuss für Häfen und Schifffahrt

Marcel Scharrelmann MdL
Wirtschaftspolitischer Sprecher

Hartmut Moorkamp MdL
Sprecher des Arbeitskreises Häfen und
Schifffahrt

10. Juni 2025

Zukunft der Meyer Werft – Restrukturierung, neue Geschäftsfelder und Rolle des Landes

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Klein,
sehr geehrter Herr Vorsitzender Bloem,

die Meyer Werft in Papenburg steht nach den Krisenjahren weiterhin unter erheblichem wirtschaftlichem und strukturellem Druck. Der Restrukturierungsprozess der Werft schreitet voran, doch bleiben zentrale Fragen zur Unternehmensstrategie, zur Landesunterstützung sowie zur Zukunftsperspektive des Standorts offen. Medienberichten zufolge wird unter anderem ein möglicher Einstieg in den Bau von Fregatten¹ erwogen, auch die Neuordnung der internen Steuerungsprozesse sowie Entwicklungen rund um Werkverträge und Personalabbau² sind Gegenstand öffentlicher Diskussionen.

Vor diesem Hintergrund bittet die CDU-Fraktion um eine mündliche Unterrichtung durch die Landesregierung zu folgenden Fragen:

1. Wie ist der aktuelle Stand des Restrukturierungsprozesses der Meyer Werft, insbesondere im Hinblick auf betriebliche Optimierungs- und Steuerungsprozesse?
2. Welche Auswirkungen haben die Maßnahmen der Werft auf Beschäftigung, Werkvertragsgestaltung und Standortsicherung? Wie bewertet die Landesregierung die aktuellen Äußerungen von Landespolitikern zur sozialen Lage der Belegschaft?
3. Welche konkreten Überlegungen verfolgt die Meyer Werft hinsichtlich eines Einstiegs in den Bau von Fregatten? Gibt es Planungen seitens des Landes zur politischen oder strategischen Flankierung eines solchen Vorhabens?
4. Wie beurteilt die Landesregierung die Aussagen des Geschäftsführers Bernard Schmitz im Handelsblatt bezüglich der Qualifikation der Führungskräfte der Meyer Werft?

¹ https://www.nwzonline.de/edemn/meyer-werft-in-papenburg-einstieg-in-den-kriegsschiffbau-wird-geprueft_a_4%2C2%2C829219385.html (zuletzt aufgerufen am 03.06.2025).

² <https://www.oz-online.de/artikel/1566742/Zoff-um-Werkverträge-auf-der-Meyer-Werft> (zuletzt aufgerufen am 03.06.2025).

Im Namen der CDU-Fraktion beantragen wir daher eine mündliche Unterrichtung durch die Landesregierung in einer gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung und des Unterausschusses für Häfen und Schifffahrt.

Mit freundlichen Grüßen



Marcel Scharrelmann



Hartmut Moorkamp