

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

über den öffentlichen Teil der 74. Sitzung
des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen
und Digitalisierung
am 22. August 2025
Hannover, Landtagsgebäude

Tagesordnung:

Seite:

1. **Unterrichtung durch die Landesregierung zur Zukunft der Meyer Werft - Restrukturierung, neue Geschäftsfelder und Rolle des Landes**
(in vertraulicher Sitzung) 6

2. **Entwurf eines Gesetzes über den Beitritt des Landes Niedersachsen zu dem Staatsvertrag zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und dem Freistaat Bayern über die Zugehörigkeit der Mitglieder der Patentanwaltskammer, die ihren Kanzleisitz in Nordrhein-Westfalen eingerichtet haben, zur Bayerischen Rechtsanwalts- und Steuerberaterversorgung**
Gesetzentwurf der Landesregierung - [Drs. 19/7917](#)
Beratung 7
Beschluss 8

3. **Unterrichtung durch die Landesregierung zum „Umgang mit den Planungen einer Neubaustrecke Hannover–Hamburg“**
Unterrichtung 9
Aussprache 10

4. **Transformation der Wirtschaft durch Innovation aktiv gestalten und Niedersachsen zum Start-up-Land ausbauen**

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/5073](#)

(abgesetzt)..... 20

5. **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](#)

(abgesetzt)..... 21

6. **Teststrecke im Emsland erhalten - Zukunftssicherung durch innovative Verkehrstechnologien**

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/6479](#)

(abgesetzt)..... 22

7. **Niedersachsen 2030 - starker Standort, starke Wirtschaft**

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/7497](#)

Beginn der Beratung..... 22

Verfahrensfragen..... 22

8. **Verbesserung von Mobilfunkversorgung und regionalem Roaming in Niedersachsen**

Antrag der Fraktion der AfD - [Drs. 19/7481](#)

Beginn der Beratung..... 23

Verfahrensfragen..... 23

9. **Die Potenziale der Energiewende als Chance nutzen - Niedersachsens Seehäfen jetzt beim Hafenausbau unterstützen!**

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/3985](#)

Abschluss der Beratung 24

Beschluss..... 24

10. Eine starke maritime Wirtschaft braucht eine leistungsfähige Anbindung des Hafen-hinterlandes!

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/5072](#)

Abschluss der Beratung 25

Beschluss..... 25

11. Sicherstellung der Finanzierung und Modernisierung der Hafeninfrastruktur in Nie-dersachsen

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/5979](#)

Abschluss der Beratung 26

Beschluss..... 26

12. Die deutsche Einheit endlich auch in Niedersachsen vollenden! Räumliche Trennung von Darchau und Neu-Darchau durch einen Brückenbau überwinden.

Antrag der Fraktion der AfD - [Drs. 19/5613](#)

Abschluss der Beratung 27

Beschluss..... 27

13. Ergänzende vertrauliche schriftliche Unterrichtung im Nachgang zu der Unterrichtung durch Herrn Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung in der 35. Sit-zung am 18. April 2024 zum aktuellen Sachstand zur Aufhebung des Verkehrsvertrages der Metronom Eisenbahngesellschaft

Beschluss gemäß § 95 a Abs. 1 GO LT..... 28

14. Terminangelegenheiten..... 29

Anwesend:

Mitglieder: des Ausschusses für Wirtschaft, Bauen, Verkehr und Digitalisierung:

1. Abg. Stefan Klein (SPD), Vorsitzender
2. Abg. Matthias Arends (SPD)
3. Abg. Christoph Bratmann (SPD)
4. Abg. Oliver Ebken (SPD)
5. Abg. Nico Bloem (in Vertretung des Abg. Frank Henning) (SPD)
6. 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 (ab TOP 3 vertreten durch Abg. Hartmut Moorkamp) (CDU)
12. Abg. Stephan Christ (GRÜNE)
13. Abg. Heiko Sachtleben (GRÜNE)
14. Abg. Omid Najafi (AfD)

Zu TOP 1 mit beratender Stimme gemäß § 94 GO LT:

Mitglieder des Ausschusses für Haushalt und Finanzen:

Abg. Ulf Thiele (CDU)

Mitglieder des Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“:

Abg. Hartmut Moorkamp (CDU)

Als Zuhörer:in:

Abg. Nadja Weippert (GRÜNE)

Vom Niedersächsischen Landesrechnungshof:

Herr Ranke.

Von der Landtagsverwaltung:

Beschäftigte Kahlert-Kirstein.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Schröder, Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 10:00 Uhr bis 12:29 Uhr.

Außerhalb der Tagesordnung:

Billigung von Niederschriften

Der **Ausschuss** billigt die Niederschrift über die 73. Sitzung.

* * *

Tagesordnungspunkt 1:

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

Der **Ausschuss** beschließt, die Unterrichtung in einem vertraulichen Sitzungsteil zusammen mit den Mitgliedern des Ausschusses für Haushalt und Finanzen und des Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“, die gemäß § 94 Abs. 2 GO LT eine beratende Stimme haben, entgegenzunehmen.

Anschließend nimmt er die Unterrichtung in einem **vertraulichen Sitzungsteil** entgegen und führt darüber eine Aussprache. - Darüber wird eine gesonderte Niederschrift erstellt.

Tagesordnungspunkt 2:

Entwurf eines Gesetzes über den Beitritt des Landes Niedersachsen zu dem Staatsvertrag zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und dem Freistaat Bayern über die Zugehörigkeit der Mitglieder der Patentanwaltskammer, die ihren Kanzleisitz in Nordrhein-Westfalen eingerichtet haben, zur Bayerischen Rechtsanwalts- und Steuerberaterversorgung

Gesetzentwurf der Landesregierung - [Drs. 19/7917](#)

direkt überwiesen am 01.08.2025

federführend: AfWVBuD;

mitberatend: AfRuV

Beratung

MR'in **Haselmaier** (MW) stellt den Gesetzentwurf wie folgt vor:

Mit dem vorgelegten Gesetz zum Beitritt Niedersachsens zum Staatsvertrag zwischen den Ländern Nordrhein-Westfalen und Bayern über die Zugehörigkeit der Mitglieder der Patentanwaltskammer, die ihren Kanzleisitz in Nordrhein-Westfalen eingerichtet haben, zur Bayerischen Rechtsanwalts- und Steuerberaterversorgung kommen wir dem ausdrücklichen Wunsch der niedersächsischen Patentanwaltschaft nach, die rund 100 niedersächsischen Patentanwältinnen und -anwälte in die Bayerische Rechtsanwalts- und Steuerberaterversorgung einzubeziehen.

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf soll die hierzu notwendige Zustimmung des niedersächsischen Landtags eingeholt werden. Der Berufsstand der Patentanwaltschaft ist in Deutschland in der Patentanwaltskammer als bundesunmittelbarer Körperschaft öffentlichen Rechts mit Sitz in München organisiert. Die Einrichtung eines Versorgungswerks auf Bundesebene ist jedoch nicht möglich, da den Ländern die ausschließliche Gesetzgebungskompetenz für den Bereich der berufsständischen Versorgung zukommt. Gleichwohl ist es ein Anliegen der Berufsvertretungen, eine möglichst einheitliche Versorgungslage für die gesamte Patentanwaltschaft zu schaffen. Dies auch vor dem Hintergrund, dass es sich mit rund 4 300 Berufsangehörigen um eine relativ kleine Gruppe handelt, deren Interessenvertretung durch die Patentanwaltskammer bei einer einheitlichen Versorgungslage besser gewährleistet werden kann.

2005 war schon die Patentanwaltschaft mit Sitz in Bayern der Bayerischen Rechtsanwalts- und Steuerberaterversorgung beigetreten. Mit dem Staatsvertrag zwischen Nordrhein-Westfalen und Bayern wurde die Patentanwaltschaft mit Sitz in Nordrhein-Westfalen ebenfalls angeschlossen. Durch eine Öffnungsklausel in diesem Staatsvertrag wird die Mitgliedschaft in dem Versorgungswerk auch für die Patentanwaltschaften weiterer Bundesländer eröffnet. Aktuell sind bereits rund 78 % der Patentanwältinnen und Patentanwälte der berufsständischen Versorgung zugeführt. Neben Bayern und Nordrhein-Westfalen sind auch die Patentanwältinnen und Patentanwälte aus Hamburg, Hessen und Rheinland-Pfalz Mitglieder der Versorgungseinrichtungen.

Mit dem vorgelegten Gesetzentwurf soll die gemäß Artikel 35 Abs. 2 der Niedersächsischen Verfassung erforderliche Zustimmung des Landtages zum Beitritt zu diesem Staatsvertrag eingeholt und der Staatsvertrag und die Beitrittserklärung Niedersachsens veröffentlicht werden.

ParlR'in **Brüggeshemke** (GBD) bemerkt, dass der GBD keine Änderungen zu diesem Zustimmungsgesetz für notwendig erachte.

Abg. **Colette Thiemann** (CDU) begrüßt unter Hinweis auf den Grundsatz der Gleichbehandlung mit Patentanwältinnen und -anwälten in anderen Bundesländern, dass dem Wunsch der niedersächsischen Patentanwaltschaft nachgekommen werde, die rund 100 niedersächsischen Patentanwältinnen und -anwälte in die Bayerische Rechtsanwalts- und Steuerberaterversorgung einzubeziehen, befürwortet, dass den Personen, die der Patentanwaltschaft mit Kanzleisitz in Niedersachsen angehörten und deshalb ihre Versorgung unter Umständen inzwischen anders organisiert hätten, ein Wahlrecht eingeräumt werde, und kündigt die Zustimmung der CDU-Fraktion zu dem Gesetzentwurf an.

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD) erklärt, dass auch seine Fraktion dem Gesetzentwurf zustimmen werde.

Beschluss

Der - federführende - **Ausschuss** votiert - vorbehaltlich des Votums des mitberatenden Ausschusses für Rechts- und Verfassungsfragen - dafür, dem Landtag die unveränderte Annahme des Gesetzentwurfes zu empfehlen.

Zustimmung: SPD, CDU, GRÜNE, AfD

Ablehnung: -

Enthaltung: -

Als Berichterstatter wird Abg. Christoph Bratmann (SPD) benannt. Der Ausschuss verständigt sich auf einen schriftlichen Bericht.

Tagesordnungspunkt 3:

Unterrichtung durch die Landesregierung zum „Umgang mit den Planungen einer Neubaustrecke Hannover–Hamburg“

Unterrichtung

MR'in **Dr. Eickmann** (MW): Die Unterrichtung durch die Landesregierung betrifft den Umgang mit den Planungen des Schienenprojekts einer Neubaustrecke Hannover–Hamburg. Die Unterrichtung, die ich mit meinen Kollegen Herrn Tarkowski, stellvertretender Referatsleiter, und Frau Schmaljohann, ebenfalls im Referat 45 - Schiene -, abgebe, beginnt mit der Frage des Umgangs mit diesen Planungen. Das heißt, die Unterrichtung umfasst nicht die Ursprünge der Überlegungen zur Y-Trasse und die Ergebnisse des Dialogforums und auch nicht die bisherigen Planungen der Deutschen Bahn, sondern nur das weitere Vorgehen mit den seit Mitte des Jahres vorliegenden Planungen der Bahn für eine Vorzugsvariante Hamburg–Hannover.

An der grundsätzlichen Position der Landesregierung hat sich nichts geändert. Die Erkenntnis, dass diese Neubaustrecke mit dem, was im Dialog als Alpha-E-Ausbau geplant worden ist, nicht vereinbar ist, besteht fort.

Die Landesregierung vertritt weiterhin die Position, dass es im Moment nicht um die Frage „Neubau oder Ausbau“ gehen kann, sondern dass es sehr dringend erforderlich ist, Kapazitäten zu schaffen, und dass diese Kapazitäten im Rahmen eines Ausbaus zu ermöglichen sind.

Es ist gelegentlich darüber berichtet worden, dass die Generalsanierung für den Kapazitätsausbau genutzt werden sollte. Dieser Ansatz wird aber bislang nicht verfolgt. Die Landesregierung vertritt weiterhin die Position, dass die Chance genutzt werden sollte, die Generalsanierung um kapazitätssteigernde Maßnahmen zu ergänzen - auch um den Preis, dass dafür die Generalsanierung angepasst werden muss.

Es ist weiterhin Ziel des Landes, jetzt nicht nur die Kapazitäten zu schaffen, sondern auch wieder zueinander zu kommen. Die Planungen der Deutschen Bahn für diese Neubaustrecke sind nicht geeignet, ins Miteinander zu kommen. Insofern wird neben der Schaffung von Kapazitäten daran gearbeitet, wieder zueinander zu kommen.

Bekanntlich gibt es ein Schreiben von Politikern aus dem Raum Lüneburg, die sich für eine Neubaustrecke einsetzen. Auf deren Gesprächsangebot soll eingegangen werden. Die nächsten Schritte werden darin bestehen, erneut auf den Bund zuzugehen und ihn davon zu überzeugen, dass die Generalsanierung, die inzwischen um die Chancen des Sondervermögens erweitert worden ist, wirklich dafür genutzt werden sollte, Kapazitäten zu schaffen, und im Moment nicht das Thema Neubaustrecke weiter voranzubringen. Das heißt, es sollte aktuell keine Bundestagsbefassung erfolgen, weil diese aktuell zur Unzeit käme und für das Vorhaben letztendlich Haushaltsmittel nicht zur Verfügung stehen.

Im Ergebnis ist also geplant, zum einen auf den Bund und die Kritiker zuzugehen, zum anderen aber auch ganz klar am Ausbau als dem nächsten Schritt festzuhalten; denn das Projekt Alpha E ist im Dialog besprochen worden und hat eine gewisse Verbindlichkeit.

Aussprache

Abg. **Stephan Christ** (GRÜNE): Die Schienenverbindung zwischen Hamburg und Hannover ist ein extrem wichtiges Projekt für Niedersachsen. Die Verbindung Hamburg-Hannover ist meines Wissens seit einem Jahrzehnt als hoch belasteter Korridor definiert. Die Vorplanungsergebnisse der Deutschen Bahn haben eine Auslastung der Trasse von 147 % ergeben. Diese Auslastung führt täglich zu extrem vielen Verspätungen - zulasten der Pendlerinnen und Pendler, des Fernverkehrs und des Güterverkehrs. Meines Erachtens gibt es einen breiten Konsens, dass daran etwas geändert werden muss. Geklärt werden muss, wie daran etwas geändert werden sollte.

Frau Dr. Eickmann, Sie sprachen davon, durch Ausbau Kapazitäten schaffen. Sie haben auch die Generalsanierung angesprochen. Es ist die Option vereinbart worden, die Generalsanierung 2029 durchzuführen und mehr Maßnahmen, als ursprünglich vorgesehen waren, umzusetzen. Bitte teilen Sie uns mit, was für 2029 geplant ist, was bei der Verständigung über den ursprünglichen Zeitplan für 2026 nicht geplant war, mit welchen zusätzlichen Möglichkeiten welche zusätzlichen Kapazitäten ab 2029 bestehen und welche zusätzlichen Zugverbindungen ab 2029 gefahren werden können. Ich bitte darum, uns dies mitzuteilen, weil Aussagen kursieren, dass dann trotz ergänzender, die Kapazität steigernder Maßnahmen keine weiteren Zugverbindungen möglich wären.

Sie sprachen im Zusammenhang mit der Generalsanierung von den zusätzlichen Möglichkeiten, die das Sondervermögen biete, erwähnten aber auch, dass Haushaltsmittel für eine Neubaustrecke nicht zur Verfügung stünden. Diese Aussagen widersprechen sich meines Erachtens. Bitte nehmen Sie dazu Stellung.

Das Land hat im vergangenen Jahr gemeinsam mit der Landesnahverkehrsgesellschaft umfangreiche Konzepte vorgestellt, wie viel mehr Verkehr im SPNV auf die Schiene gebracht werden soll. Ich unterstreiche an dieser Stelle: Wir brauchen jeden weiteren Zug, weil die Menschen Bahn fahren wollen. Die Fahrgastzahlen im SPNV haben - trotz der schlechten Betriebsqualität - fast wieder das Niveau von vor Corona erreicht. Wenn die Betriebsqualität gut wäre und Trassen in ausreichendem Umfang vorhanden wären, wäre das Potenzial an Fahrgästen erheblich höher. Der limitierende Faktor in den Hauptverkehrszeiten ist doch heute schon die zu geringe Anzahl an Zügen und deren begrenzten Kapazitäten.

Sie sehen doppelt so viele Züge, in der Hauptverkehrszeit mitunter auch mehr als doppelt so viele Züge auf den schon heute hoch belasteten Korridoren vor. Wie soll das im Rahmen des vonseiten des Wirtschaftsministeriums weiter vorangebrachten Alpha-E-Konzeptes und der avisierten Ausbaumaßnahmen möglich sein?

MR'in **Dr. Eickmann** (MW): Es gibt überhaupt keinen Zweifel daran, dass die Strecke überlastet ist. Die Überlastung ist von der Bundesnetzagentur amtlich festgestellt worden. Dass die heutige Überlastung noch nicht gemildert worden ist, liegt auch daran, dass bislang dagegen nichts unternommen worden ist. Dass Handlungsbedarf besteht, wurde nicht nur im Dialogforum, sondern auch an anderer Stelle schon beschrieben.

Sie sprechen eine sogenannte Werkstatt an, die mit der Deutschen Bahn durchgeführt worden ist, um herauszufinden, welche zusätzlichen Maßnahmen beim Thema Generalsanierung mit aufgenommen werden können. Faktisch sind einige Maßnahmen aufgenommen worden, die

aus dem Nahverkehr heraus finanziert werden, um die Bedingungen für den Nahverkehr zu verbessern und mehr Kapazitäten bzw. längere Züge zu ermöglichen. Das aber ist nur ein kleiner Teil und ist nicht das Wesentliche, was erforderlich ist.

Die erforderlichen Maßnahmen, die im Dialog erarbeitet worden sind, sind ein drittes Gleis zwischen Lüneburg und Uelzen und weitere Verbesserungen nördlich von Lüneburg, aber auch Maßnahmen im weiteren Bereich. Das ist in der Bedarfsplanbeschreibung des Bundes für dieses Projekt entsprechend dargestellt. Im Prinzip handelt es sich dabei um verbessernde Maßnahmen zwischen Celle und Ashausen.

Kein Konsens besteht mit der Deutschen Bahn darüber, dass es sich bei diesen Ausbaumaßnahmen um einen durchgängig viergleisigen Ausbau handeln muss.

Nachdem ich bisher zu der aktuell bestehenden Überlastung gesprochen habe, gehe ich nun auf die in Zukunft zu erwartende Überlastung ein.

Die Zahlen zu der in Zukunft zu erwartenden Überlastung kommen im Wesentlichen dadurch zustande, dass für den Güterverkehr verglichen wird, wie viele Züge auf einer durchgehend viergleisig ausgebauten Strecke fahren könnten und wie viele Züge auf einer im Rahmen der Generalsanierung nur teilweise viergleisig ausgebauten Strecke fahren können. Das Ergebnis ist: Der nur teilweise viergleisige Ausbau wird bei Weitem nicht ausreichen.

Unser Ansatz ist: Im Dialogforum wurde gemeinsam mit den Gutachtern des Bundes geprüft, was erforderlich ist. Der Bund hat gesagt, dass die verkehrliche Aufgabenstellung erfüllt werden müsse. Die Fragestellung, welche Kapazitäten erforderlich sind, betrifft nicht nur die Strecke Hannover–Hamburg, sondern dazu gehört zum Beispiel auch der Ausbau der Strecke Rotenburg–Verden, der bis heute noch nicht umgesetzt worden ist.

Es ist nicht zu erwarten, dass alle Zugzahlen, die für mehrere Strecken im Dialogforum zugrunde gelegt worden sind, jetzt auf einmal durch ein zusätzliches Gleis auf der Strecke Hannover–Hamburg ermöglicht werden können. Insofern ist ein Teil dieser Überlastung durch eine veränderte Modellierung der Güterzüge hervorgerufen worden.

Die Bedarfsplanprognose für das Jahr 2030 geht von sehr optimistischen Erwartungshaltungen für die Häfen aus. Diese Erwartungshaltungen werden aber gar nicht in dem prognostizierten Umfang bestätigt werden, worauf die Prognose für das Jahr 2040 hindeutet. Insofern ist aus unserer Sicht der künftige Bedarf nicht ausreichend benannt worden.

Aus unserer Sicht sollten die verabredeten Maßnahmen umgesetzt und die Entlastungseffekte bewertet werden. Sollte weitergehender Bedarf festgestellt werden, sind weitere Maßnahmen zu überlegen.

Bislang ist aber nicht das eingetreten, was den prognostizierten Bedarf rechtfertigen würde. Das gilt zum Beispiel auch für den Fernverkehr. Für den Bau einer Neubaustrecke ist ein enormes Passagieraufkommen im Fernverkehr hinterlegt. Wer sich die Zahlen genauer ansieht, der erkennt, dass ein Teil der Passagiere, die auf der Neubaustrecke fahren würden, bis dahin auf der Bestandsstrecke gefahren wäre. Ein sehr kleiner Teil entfällt auf erwartete Neuverkehre. Sehr viel wahrscheinlicher als Neuverkehre wird erwartet, dass die Strecke durch Fahrgäste belegt wird, die eigentlich über Bremen den kürzeren Weg genommen hätten, nämlich Fahrgäste, die

von Hamburg ins Ruhrgebiet fahren wollen, unter der Annahme, dass es nicht nur die Neubaustrecke Hannover–Hamburg und die Neubaustrecke Hannover–Bielefeld gibt, sondern auch noch eine verbindende Neubaustrecke, auf denen das Ziel durch die dort fahrbaren sehr hohen Geschwindigkeiten trotz des längeren Weg schneller zurückzulegen ist als auf dem kürzeren und damit eigentlich auch ressourcenschonenderen Weg über Bremen. Hierfür sind also Fahrgastzahlen hinterlegt, die kein Fahrgastaufkommen im Sinne einer Verkehrswende ausweisen, sondern durch die Wahl einer anderen Modellierung begründet sind. Wir sind der Meinung, dass der in Zukunft zu erwartende tatsächliche Bedarf von dieser Basis schlecht ableitbar ist. Der ermittelte Bedarf ist diskussionswürdig und wird von vielen infrage gestellt. Auf dem Dialogforum wurde die Bereitschaft kommuniziert, dann wieder in den Dialog einzutreten, wenn sich mehr Bedarf ergeben sollte. Insofern ist die Frage des künftigen Bedarfs aus heutiger Sicht nicht ausreichend beantwortet.

Sie haben gefragt, welche Maßnahmen durch die Generalsanierung vorgesehen sind. Vorgesehen sind neben den Maßnahmen, die der Nahverkehr finanziert, kleinere Maßnahmen, die bereits vorher vorgesehen waren, nachdem eine Überlastung festgestellt worden war. Ein Plan zur Erhöhung der Kapazitäten lag vor. Vorgesehen wurden - in einem sehr geringen Umfang - einzelne Überholmaßnahmen und Überleitverbindungen, sodass die Aussage der Deutschen Bahn, wonach die Maßnahmen, die für die Generalsanierung 2029 vorgesehen sind, keine nachhaltigen wirklichen Kapazitätsgewinne erzeugen würden, zutreffend zu sein scheint.

Die Generalsanierung, wie sie der Deutschen Bahn vorschwebt, ist deshalb keine Generalsanierung XXL, wie sie vom Land vorgeschlagen worden ist, sondern es ist eine Generalsanierung mit ein paar ergänzenden Maßnahmen von nur geringem Umfang.

Das Interesse des Landes ist natürlich in erster Linie der Bau des dritten Gleises auf der Strecke Lüneburg–Uelzen. Es ist klar, dass damit Fragen des Baurechts verbunden sind. Die Generalsanierung wurde von 2026 auf 2029 verschoben, um mehr Möglichkeiten auch in Bezug auf Baurecht zu haben. Diese Zeit ist jetzt verloren gegangen, sodass man wieder vor der Situation steht, dass auch der Zeitpunkt 2029 in Bezug auf das Baurecht knapp werden könnte. Wir registrieren aber, dass auch alle anderen Generalsanierungskorridore zeitlich neu aufgestellt worden sind, sodass die Pflicht, dass alles bis 2030 fertiggestellt sein muss, nicht mehr besteht. Insofern wäre der Zeitplan für Baurecht vereinbar, wenn der ernsthafte Wille zum Bau vorhanden wäre.

Sehr wichtig ist: Von der Generalsanierung nicht umfasst sind die Verbesserungen nördlich von Harburg; denn eine Ausweitung des Nahverkehrsangebots mit einer Frequenz von 15 Minuten etc. ist nur möglich, wenn in Hamburg deutlich mehr passiert als über das Angebot eines weiteren Bahnsteigs, über den im Moment diskutiert wird. Es sind weitere Brücken im Gespräch sowie sehr viele Maßnahmen, die im Moment noch nicht einmal umfassend benannt werden können. Es besteht Einvernehmen, dass erst einmal eine neue Studie angefertigt werden muss. Die Ausweitung des Nahverkehrs wird somit auf lange Zeit davon abhängig sein, inwieweit der Hauptbahnhof Hamburg einbezogen werden kann.

Das Sondervermögen des Bundes ist im Wesentlichen für die Bestandsinfrastruktur vorgesehen. Die Neubaustrecke ist im Bedarfsplan ausgewiesen und dementsprechend mit der aktuellen Haushaltslinie in Einklang zu bringen. Die Neubaustrecke gehört zur Infrastrukturliste Deutschlandtakt, die relativ viele Projekte umfasst. Die Prämisse ist ein Aufwuchs im Haushalt für diese Position Bedarfsplan Schiene auf 7 Milliarden Euro. Bisher beträgt der Umfang bestenfalls rund

2 Milliarden Euro. Das heißt, solange es diesen Aufwuchs nicht gibt, ist für solche Neu- und Ausbauprojekte im Prinzip kein Geld vorhanden, es sei denn, dass dafür woanders gekürzt wird.

Ich wurde dieser Tage gefragt, wie es zum Beispiel um den dreigleisigen Ausbau bei Nordstemmen stehe. Auch der dreigleisige Ausbau bei Nordstemmen ist ein Projekt des Bedarfsplans. Meine Erkundigung hat zu folgendem Ergebnis geführt: Der Haushalt für Bedarfsplanprojekte ist im Moment derzeit so eng gefasst, dass solche Projekte überhaupt nicht angefasst oder weiter geplant werden, und somit keine Aussicht auf deren Umsetzung besteht. Die Idee, eine Neubaustrecke jetzt aus dem Bedarfsplan zu finanzieren, hätte also zur Folge, dass andere Projekte zurückstehen müssten.

Abg. **Christian Frölich** (CDU): Die Ergebnisse des Dialogforums sind schon zehn Jahre alt. Die politische Beschlusslage hat sich seitdem etwas geändert. So ist jetzt der Deutschlandtakt das politische Ziel. Dieser Deutschlandtakt ist bekanntlich mit der Variante Alpha-E nicht umsetzbar. Erstens. Wie positioniert sich die Landesregierung zum Deutschlandtakt? Zweitens. Wenn sie ihn befürwortet: Wie will sie ihn auf der Strecke Hannover–Hamburg sicherstellen?

MR'in **Dr. Eickmann** (MW): Die Ergebnisse des Dialogforums sind zehn Jahre alt und man fragt sich wirklich, warum bislang nichts davon umgesetzt worden ist. Zur Frage, wie sich die Erwartungen geändert haben, habe ich etwas gesagt.

Sie haben das Thema Deutschlandtakt angesprochen. Der Deutschlandtakt ist eine Idee, die von Niedersachsen uneingeschränkt befürwortet und begrüßt wird. Die Idee eines integralen Taktfahrplans - das ist der Terminus für den Deutschlandtakt - ist nicht mit einer Fahrzeit von 63 Minuten zwischen zwei wichtigen Knoten begründbar. Auf einer Grundidee aus der Schweiz basiert die Vorstellung, dass ein Zug kurz vor einer vollen Stunde seinen Zielbahnhof erreicht und kurz nach einer vollen Stunde ein Zug einen Bahnhof verlässt, sodass im Stundentakt immer überall der Umstieg nach überall möglich ist. Das aber ist mit diesem System nicht umsetzbar. Sie können den Unterlagen zum Deutschlandtakt entnehmen, dass die meisten Knoten keine Systemknoten eines integralen Taktfahrplans sind. Der Deutschlandtakt ist eine gute Idee, funktioniert aber an dieser Stelle nicht. Andersherum gesagt: Wenn man die Fahrzeiten, die mit einem Ausbau zu erzielen sind, zugrunde legt, könnte man auch den Deutschlandtakt entsprechend ergänzen und anpassen, ohne dass das Ganze wie ein Kartenhaus zusammenfallen würde. Der Hintergrund ist, dass die Gutachter von den Planern des Deutschlandtakts aufgefordert worden waren, eine optimale Fahrzeit für eine Strecke quer durch Deutschland herauszufinden. Diese haben die Gutachter ihrem Modell zugrunde gelegt. Die Neubaustrecke ist also nicht erforderlich, um einen Deutschlandtakt umzusetzen.

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD): Ein Teil meiner Fragen ist schon beantwortet. Ich habe eine Frage zum Deutschlandtakt, der insbesondere durch die Zielzahl 2070 für viele Menschen sicherlich ein recht abstraktes Gebilde ist. Aus niedersächsischer Sicht muss es darum gehen, dass der ländliche Raum und die Mittelzentren nicht abgehängt werden.

Sie hatten vorhin gesagt, dass die Kapazitäten im Raum Hamburg, insbesondere im Hamburger Hauptbahnhof, begrenzt seien. Weil gerade in Hamburg immer die Forderung nach einer Neubaustrecke erhoben wird, möchte ich wissen, was rund um den Hamburger Hauptbahnhof an Baumaßnahmen passieren müsste, um die Züge einer Neubaustrecke überhaupt aufnehmen zu können, und ob die Umsetzung solcher Maßnahmen überhaupt realistisch ist.

Gibt es im Moment Gespräche mit dem neu geführten Bundesverkehrsministerium, um den Konflikt zwischen der Bahn und der Niedersächsischen Landesregierung aufzulösen und die Generalsanierung so zu erweitern, dass sie zu einer deutlichen Kapazitätssteigerung beiträgt?

Abg. **Stephan Christ** (GRÜNE): Ich schließe an die Frage von Herrn Bratmann bezüglich des Themas Hamburg an. Inwiefern findet ein konstruktiver Dialog mit Hamburg statt, um diesen Engpass gemeinsam zu beseitigen? Es finden bekanntlich Maßnahmen statt; Sie haben schon einige beschrieben. Sie sind der Ansicht, diese reichten nicht aus. Ich meine, auch die Verantwortlichen in Hamburg sind der Ansicht, dass die bisherigen Maßnahmen nicht ausreichen und auch in der Zuleitung zum Hamburger Hauptbahnhof und im Hauptbahnhof selbst mehr Infrastruktur benötigt wird. Finden dazu Gespräche statt und, wenn ja, wie werden sie geführt?

Wenn ich mich recht erinnere, haben Sie gesagt, dass Sie nicht sehen, dass das Fahrgastpotenzial dem entspricht, was in den Untersuchungen zu den Planungen zum Deutschlandtakt für eine Neubaustrecke hinterlegt ist. Es gibt auch die folgende Sichtweise: Wir müssen dahin kommen, dass wir mehr Personenverkehr auf die Schiene verlagern. Dieses Ziel müssen wir erreichen. - Das ist doch der grundlegende Gedankengang, der den Deutschlandtakt als Bezeichnung für einen integralen Taktfahrplan so stark macht: Dass wir von einer Zielvorstellung ausgehen, dass wir gewisse Verkehrsströme verlagern bzw. gewisse Verkehre fahren wollen, weil wir Personenströme von der Straße auf die Schiene bringen wollen. Sie sprachen eben von den Sprinter-Zügen, die dann natürlich wiederum neue Kapazitäten auf den jetzt befahrenen Strecken im SPNV zugunsten des regionalen Nutzens schaffen. Es geht doch in erster Linie darum, Personen, die vorher nicht Bahn gefahren sind, für die Schiene zu generieren. Meine erste Frage lautet daher: Was überzeugt Sie, dass das Potenzial für Personenverkehr vorhanden ist?

Meine zweite Frage betrifft den Güterverkehr. Sie sprachen den Hamburger Hafen an. Der Umschlag des Hamburger Hafens gilt als Ankerargument für die Aussage, dass eine neue Trasse in Betracht genommen werden muss. Wie bewerten Sie, dass heute bei Weitem nicht alle Güter, die im Hamburger Hafen gelöscht werden, auf die Schiene verlagert werden können, obwohl sie dafür geeignet wären? Der Verkehr, der aus dem Hamburger Hafen in Richtung Süden und Südwesten fährt, ist nach meiner Ansicht nur ein Bruchteil dessen, was überhaupt die Möglichkeit hat, auf die Schiene verlagert zu werden. Völlig unbeachtlich ist dafür, ob der Umschlag im Hamburger Hafen perspektivisch um einige Prozent wächst oder schrumpft oder stagniert. Dass der Umschlag komplett abstürzt, ist wohl nicht zu erwarten. Meines Erachtens sorgt der Hamburger Hafen derzeit für ein erhebliches Potenzial an Umschlag, der auf die Schiene verlagert werden könnte. Hinzu kommt der Mehrverkehr aus Skandinavien in Richtung Süden, der dann, wenn die Fehmarnsundbrücke fertiggestellt ist, entstehen kann.

MR'in **Dr. Eickmann** (MW): Herr Bratmann, Sie haben gesagt, der Deutschlandtakt sei recht abstrakt, auch weil seine Umsetzung auf einen sehr langen Zeitraum ausgelegt sei, und er umfasse nicht den ländlichen Raum. Dieser Einschätzung kann man sich anschließen. Auch Vertreter der früheren Bundesregierung haben gesagt, dass die Umsetzung des Deutschlandtakts noch sehr lange dauern werde. Jetzt aber ist der Bund dabei, zu prüfen, wie der Deutschlandtakt früher umgesetzt werden könne. Der Bund spricht in dem Zusammenhang von einer Etappierung. Genau in dieser Etappierung sehen auch wir eine Chance. Wenn in einer ersten Etappe entschieden wird, Hamburg-Hannover so weit wie möglich auszubauen, dann brauchen wir einen geeigneten Fahrplan, der es ermöglicht, daraus einen integralen Taktfahrplan zu erstellen. Wir sehen die Chance, aber noch nicht die Bereitschaft des Bundes, diesen Weg der Etappierung dafür zu

nutzen, um aus der festgefahrenen Situation, die geeignet ist, noch jahrelang eine Nulllösung zu sein, herauszukommen.

Das Thema Neubau kann generell auch für einen Deutschlandtakt interessant werden. Aber für den ersten Schritt eines Deutschlandtaktes ist ein Neubau nicht das Richtige. Das ist unsere Haltung. Ich kann aber an dieser Stelle noch nicht sagen, ob es gelingen wird, bei der Etappierung so mitzuwirken, dass das, was wichtig ist - der Ausbau und ein angestrebter Deutschlandtakt, der funktioniert und erlebbar ist - eintritt.

Sie hatten nach dem Kontakt zur Bundesregierung gefragt. Sowohl Minister Tonne als auch Ministerpräsident Lies haben sich in dieser Angelegenheit an den Bund gewandt. Herr Lies sucht hierzu das Gespräch mit der Bundesregierung, einen Termin für ein solches Gespräch gibt es aber noch nicht.

Herr Christ, Sie hatten zum Austausch mit Hamburg gefragt. Ein konstruktiver Austausch über das, was machbar ist, findet auf verschiedenen Ebenen intensiv statt, angefangen bei den Planern für den Nahverkehr zu der Frage, was an kleineren Maßnahmen getan werden kann. Die Länder befinden sich natürlich auch noch in anderen Formaten im Austausch, sei es die Küstenministerkonferenz, sei es das Format „Zukunft Schiene Nord“ auf Ebene der Deutschen Bahn.

Hamburg vertritt weiterhin die Position, dass eine Neubaustrecke gebaut werden sollte. Diese Position hält uns aber nicht davon ab, miteinander darüber zu sprechen, wie wir gemeinsam vorankommen können.

Herr Christ, Sie fragten nach dem Potenzial der Neubaustrecke und ob sie ausreicht, um im Sinne des Deutschlandtaktes eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen zu erreichen. Meine Ausführungen sollten deutlich machen, dass diese Strecke im Wesentlichen von Personen befahren werden wird, die dann, wenn es sie nicht geben würde, auf anderen Strecken fahren würden. Der kleinste Anteil an neuen Fahrgästen, der durch eine Neubaustrecke hinzukommen würde, wäre weit davon entfernt, eine Verdoppelung der Nachfrage im Fernverkehr darzustellen. Die Neubaustrecke wird im Wesentlichen durch verlagerte Fahrgäste genutzt.

Sie haben betont, dass wir mehr Verkehr auf der Schiene haben wollen und dafür viel mehr getan werden müsse. Diese Forderung und was für deren Erfüllung benötigt wird, darf gestellt werden. Aber es ist schon verwunderlich, warum diese Frage nur auf die Achse Hannover–Hamburg bezogen wird. Die Situation auf den Schienenstrecken ist auch in Richtung Bremen und auf den anderen Hauptachsen vergleichbar: Das Netz ist insgesamt extrem ausgelastet, und eigentlich sollte darüber nachgedacht werden, welche kleinen Maßnahmen, die im Zuge der Generalisierung umgesetzt werden können, um mehr Verkehr zu erreichen, wirklich gebraucht werden. Insofern ist eine Neubaustrecke kein Beitrag, um einen funktionierenden Deutschlandtakt zu schaffen, sie ist aber auch kein Beitrag, um deutlich mehr Verkehre auf die Schiene zu bringen, wie es im Konzept für den Deutschlandtakt mit einem Hinweis auf eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen formuliert ist. Es ist natürlich klar, dass das System durch jede Fahrzeitverkürzung attraktiver wird und dadurch auch mehr Fahrgäste gewonnen werden. Die Zahlen aber, die in dem Konzept als Nachfrage im Fernverkehr hinterlegt sind, sind nur zum kleinsten Teil durch Neuverkehre begründet.

Nun wende ich mich dem Güterverkehr zu. Das Bestreben Niedersachsens und das Bestreben der anderen Küstenländer ist: Die Entwicklung der Häfen darf auf keinen Fall an der Hinterlandanbindung scheitern. - Wir haben bei der Aufstellung des jüngsten Bundesverkehrswegeplans erfolgreich dafür gestritten, dass das Kriterium der Hafenhinterlandanbindung absolut wichtig und maßgebend ist. Es soll vermieden werden, dass zu geringe Erwartungen an künftiges Wachstum im Güterverkehrssegment eine Fehldimensionierung verursachen.

Die aktuelle Situation ist durch Überlastung der Strecke gekennzeichnet. Die Strecke braucht heute zusätzliche Kapazitäten. Das Alpha E ist mit erheblichen Ausweitungen des Güterverkehrs entwickelt worden. Die Bundesgutachter haben das Alpha E hierfür damals für ausreichend bewertet.

Eine darauf aufbauende Neubaustrecke ist nicht die passende Antwort darauf, weil deren Fertigstellung selbst dann, wenn sie umsetzbar wäre, sehr viel mehr Zeit bis zur Fertigstellung erfordern würde. Die Bahnverantwortlichen sagen, der Ausbau würde länger andauern als ein Neubau. Wir stellen diese Aussage infrage, denn der Ausbau könnte anders gestaltet werden. Aber wir sprechen hier auch nicht über einen Ausbau mit zwei zusätzlichen Gleisen quer durch alle Städte, wie die Deutsche Bahn unterstellt, sondern über einen Ausbau in der Form, wie er im Dialogforum besprochen worden ist.

Für den Güterverkehr gilt dasselbe wie für den Personenverkehr: Für eine Verkehrswende und ein Erreichen der Klimaschutzziele im Segment Verkehr muss auch der Güterverkehr seinen Beitrag leisten. Dazu reichen die aktuellen Anteile am Modal-Split nicht aus.

Was die Entwicklung der Häfen angeht, so ist der Modal-Split in den letzten Jahren zugunsten der Schiene zunehmend gestiegen. Dass der Modal-Split, die Verlagerung von Fracht auf die Schiene, ungeachtet möglicherweise sinkender Umschlagzahlen noch lange zu steigern ist, ist infrage zu stellen, denn so langsam ist bei dem Frachtanteil, der auf der Schiene transportiert werden kann, das Ende des Möglichen, eine Sättigung, erreicht. Ungeachtet dessen, dass der Anteil der Schienenverkehrsgüter jetzt schon recht hoch ist, könnte dieser Umstand noch einmal untersucht werden. Es ist unstrittig, dass irgendwann der Kipppunkt erreicht wäre. Selbst wenn alles auf die Schiene verlagert würde, wäre keine weitere Steigerung möglich.

Für jede weitere Bemessung künftiger Infrastruktur für den Gütertransport ist eine Entwicklung für deutlich mehr Schieneninfrastruktur erforderlich. Dafür ist aber diese Neubaustrecke nicht ausgelegt. Diese Neubaustrecke ist für den Personenverkehr ausgelegt. Es ist zu erwarten, dass der Güterverkehr auf der Bestandsstrecke verkehren wird. Die neuen Kapazitäten aber kommen dann in Summe natürlich allen Verkehrsarten zugute.

Abg. **Stephan Christ** (GRÜNE): Was ist mit der SPNV-Planung des Landes 2040? Ich habe Sie vorhin so verstanden, dass die Generalsanierung und damit umzusetzenden Maßnahmen nicht ausreichen, um die Kapazitäten im Sinne der Planungsziele mit Zeithorizont 2040 - Verdoppelung der Zugzahlen - auf den Korridoren zu steigern. Daher lautet meine Folgefrage: Welche Infrastruktur wäre denn nach Ihrer Ansicht dazu notwendig? Würde die Alternative Alpha E nach Ihrer Ansicht dafür ausreichen? Ich teile Ihre Ansicht, dass wir bei jeder Schaffung von Infrastruktur überlegen müssen, wie wir sie regional nutzen können, weil auch jeglicher Ausbau bestehender Infrastruktur Betroffenheiten hervorruft. Deswegen müssen wir uns immer auch vor Augen führen, welcher regionale Nutzen aus Infrastrukturausbau gezogen werden kann. Gibt es im MW

trotz der ablehnenden Haltung gegenüber einer Neubaustrecke, die ich Ihren Ausführungen entnommen habe, Überlegungen, mit welchen Forderungen Sie auf den Bund zugehen können, um von einer Neubaustrecke regionalen Nutzen zu haben?

Meine letzte Frage betrifft den Brief aus Lüneburg, den Sie angesprochen haben. Dieser Brief zeigt, dass sehr differierende Positionen vertreten werden, die aus unterschiedlichen Betroffenheiten herrühren, und dass mit den verschiedenen Streckenvarianten unterschiedliche Hoffnungen verbunden werden. Teilen Sie meine Ansicht, dass jede Variante Vorteile und Nachteile hat und die Kunst darin besteht, die Vor- und Nachteile - mitunter auch Aspekte, die eigentlich nicht gegeneinander abzuwägen sind - gegeneinander abzuwägen? Das grundlegende Problem in dem Gesamtprozess ist doch, wie wir diese Aspekte gegeneinander abwägen können? Wie gehen Sie mit Reaktionen - zum Beispiel mit den Reaktionen aus dem Raum Lüneburg - um?

MR'in **Dr. Eickmann** (MW): Sie sprechen das SPNV-Konzept 2030+ und 2040+ des Landes Niedersachsen an, das deutliche Ausweitungen des Angebotes vorsieht. Voraussetzungen sind: Es bedarf dafür nicht nur einer entsprechenden Infrastruktur, sondern auch der Mittel, den ausgebauten Betrieb zu finanzieren. Insofern betreffen diese Pläne auch die Frage, wie sich der Bund in Bezug auf die Regionalisierungsmittel positioniert.

Die Ausweitungen, die in diesem Konzept hinterlegt sind, erfordern mehr Infrastruktur, als heute vorhanden ist. Das gilt aber nicht nur für die Strecke Hannover–Hamburg. Auch für die anderen Korridore wird das, was mit der Generalsanierung bewirkt wird, nicht ausreichen, um überall die Infrastruktur zu schaffen, die erforderlich ist, um das Konzept 2040+ fahren zu können. Insofern ist das SPNV-Konzept kein Argument dafür, dass dafür eine Neubaustrecke erforderlich ist. sondern ist es für das SPNV-Konzept erforderlich, mehr Infrastruktur zu schaffen.

Sie haben gefragt, was erforderlich ist, um mehr SPNV fahren zu können. Der SPNV ist natürlich auf Hamburg ausgerichtet, und je weiter man sich dem Raum Hamburg nähert, desto stärker stellt sich die Frage, was in Hamburg getan werden muss. Hierzu habe ich schon ausgeführt. Wenn in Hamburg mehr Kapazitäten vorhanden sein sollten, wird sich die Frage stellen, was in Niedersachsen an zusätzlicher Infrastruktur erforderlich ist. Möglicherweise ist dann noch die eine oder andere Nahverkehrsmaßnahme erforderlich. Im Großen und Ganzen aber ist die Variante Alpha E für den Nahverkehr, der im Dialogforum vorgesehen war, ausgelegt worden. Die Variante Alpha E war die Nachfolgelösung für die Y-Trasse. Die Frage, wie der Nahverkehr bis zu den Hauptbahnhöfen gelangt, wurde dafür nicht thematisiert. Das heißt, mehr Nahverkehr entsprechend SPNV-Konzept erfordert mehr Infrastruktur, je näher der Nahverkehr an die Ballungsräume herangeführt wird. Mit einer Neubaustrecke wird das Ziel nicht erreicht.

Sie fragten nach dem regionalen Nutzen. Bitte wiederholen Sie Ihre Frage, Herr Christ.

Abg. **Stephan Christ** (GRÜNE): Welchen regionalen Nutzen erwartet das MW? Mit welchem regionalen Nutzen treten Sie in die Diskussion ein - alles unter der Prämisse, dass Sie eine Neubaustrecke kritisch betrachten?

MR'in **Dr. Eickmann** (MW): Der regionale Nutzen ist definiert worden, um betroffenen Kommunen die Möglichkeit zu geben, bei Planungen mitzuwirken und dabei zusätzliche Anforderungen zu stellen. Diese Möglichkeit wurde bei der Strecke Rotenburg–Verden genutzt.

Wir haben keinen Überblick darüber, ob es Kommunen gibt, die regionale Anforderungen stellen, und um welche Kommunen es sich dabei handelt. Insofern kann ich diese Frage nicht beantworten. Die Deutsche Bahn hat in Aussicht gestellt, dass es den regionalen Nutzen geben könnte, dass die Neubaustrecken durch Regionalzüge befahren werden und es dann zusätzliche Halte geben muss. Diese Dinge sind nicht abgestimmt bzw. kommuniziert worden. Dieser regionale Nutzen würde es bedingen, dass Bahnhöfe gebaut würden. Diese wären nicht Bestandteil der Kostenrechnung. Üblicherweise sieht sich der Bund nämlich nicht zuständig für Investitionen in den Schienenpersonennahverkehr. Insofern wäre, selbst wenn solche Baumaßnahmen Gegenstand eines Bundestagsbeschlusses würden, fraglich, wie sie finanziert würden. Daneben wäre der Betrieb zu finanzieren. Ich habe gerade gesagt, dass das eine finanzielle Frage ist. Aber das ist auch eine für Niedersachsen konzeptionelle Frage. In Niedersachsen ist der Betrieb von Regionalzügen auf Neubaustrecken bislang überhaupt kein Thema. Im Übrigen wären dafür auch spezielle Züge erforderlich, die es bisher bei uns im Nahverkehr noch nicht gibt. Bekanntlich handelt es sich dabei um Fernverkehrszüge mit entsprechender Ausrüstung, die auf solchen Strecken verkehren. Insofern handelt es sich dabei um Ideen, die noch sehr viel Vorbereitung bedürfen und von daher nicht kommunizierbar sind.

Der **Ausschuss** beendet an dieser Stelle die Aussprache über die Unterrichtung.

Tagesordnungspunkt 4:

Transformation der Wirtschaft durch Innovation aktiv gestalten und Niedersachsen zum Start-up-Land ausbauen

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/5073](#)

direkt überwiesen am 21.08.2024

federführend: AfWVBuD;

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

Der **Ausschuss** vertagt die Behandlung dieses Tagesordnungspunktes.

Tagesordnungspunkt 5:

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

Der **Ausschuss** vertagt die Behandlung dieses Tagesordnungspunktes.

Tagesordnungspunkt 6:

Teststrecke im Emsland erhalten - Zukunftssicherung durch innovative Verkehrstechnologien

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/6479](#)

direkt überwiesen am 12.02.2025

AfWVBuD

Der **Ausschuss** vertagt die Behandlung dieses Tagesordnungspunktes.

Tagesordnungspunkt 7:

Niedersachsen 2030 - starker Standort, starke Wirtschaft

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/7497](#)

erste Beratung: 69. Plenarsitzung am 26.06.2025

AfWVBuD

Beginn der Beratung und Verfahrensfragen

Auf Antrag von Abg. **Christoph Bratmann** (SPD) und Abg. **Heiko Sachtleben** (GRÜNE) beschließt der **Ausschuss** einvernehmlich die Entgegennahme einer mündlichen Unterrichtung durch die Landesregierung.

Tagesordnungspunkt 8:

Verbesserung von Mobilfunkversorgung und regionalem Roaming in Niedersachsen

Antrag der Fraktion der AfD - [Drs. 19/7481](#)

erste Beratung: 69. Plenarsitzung am 26.06.2025

AfWVBuD

Beginn der Beratung und Verfahrensfragen

Abg. **Omid Najafi** (AfD) beantragt die Entgegennahme einer mündlichen Unterrichtung durch die Landesregierung. Diese biete die Möglichkeit, Nachfragen an die Landesregierung zu adressieren, begründet der Abgeordnete seinen Verfahrensantrag.

Abg. **Heiko Sachtleben** (GRÜNE) erklärt, die Koalitionsfraktionen erachteten eine schriftliche Unterrichtung durch die Landesregierung für ausreichend.

Abg. **Omid Najafi** (AfD) erklärt sich daraufhin mit einer schriftlichen Stellungnahme einverstanden. Er bittet darum, dass die Landesregierung in der schriftlichen Unterrichtung auch auf die jüngste Novellierung des Telekommunikationsgesetzes eingehen möge.

Der **Ausschuss** beschließt einvernehmlich die Entgegennahme einer schriftlichen Unterrichtung.

Tagesordnungspunkt 9:

Die Potenziale der Energiewende als Chance nutzen - Niedersachsens Seehäfen jetzt beim Hafenausbau unterstützen!

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/3985](#)

erste Beratung: 38. Plenarsitzung am 18.04.2024

federführend: AfWVBuD;

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

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

Abschluss der Beratung

Der **Ausschuss** schließt die Antragsberatung ab.

Beschluss

Der - federführende - **Ausschuss** schließt sich - vorbehaltlich des Votums des mitberatenden Ausschusses für Haushalt und Finanzen - dem Votum des mit der vorbereitenden Beratung betrauten Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“ an, dem Landtag die Ablehnung des Antrags zu empfehlen.

Zustimmung: SPD, GRÜNE, AfD

Ablehnung: CDU

Enthaltung: -

Tagesordnungspunkt 10:

Eine starke maritime Wirtschaft braucht eine leistungsfähige Anbindung des Hafenhinterlandes!

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/5072](#)

direkt überwiesen am 21.08.2024

federführend: AfWVBuD,

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

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

Abschluss der Beratung

Der **Ausschuss** schließt die Antragsberatung ab.

Beschluss

Der - federführende - **Ausschuss** schließt sich - vorbehaltlich des Votums des mitberatenden Ausschusses für Haushalt und Finanzen - dem Votum des mit der vorbereitenden Beratung beauftragten Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“ an, dem Landtag die Ablehnung des Antrags zu empfehlen.

Zustimmung: SPD, GRÜNE

Ablehnung: CDU

Enthaltung: AfD

Tagesordnungspunkt 11:

Sicherstellung der Finanzierung und Modernisierung der Hafeninfrastruktur in Niedersachsen

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/5979](#)

erste Beratung: 56. Plenarsitzung am 13.12.2024

federführend: AfWVBuD,

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

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

Abschluss der Beratung

Der **Ausschuss** schließt die Antragsberatung ab.

Beschluss

Der - federführende - **Ausschuss** schließt sich - vorbehaltlich des Votums des mitberatenden Ausschusses für Haushalt und Finanzen - dem Votum des mit der vorbereitenden Beratung betrauten Unterausschusses „Häfen und Schifffahrt“ an, dem Landtag die unveränderte Annahme des Antrags zu empfehlen.

Zustimmung: SPD, GRÜNE

Ablehnung: CDU, AfD

Enthaltung: -

Tagesordnungspunkt 12:

Die deutsche Einheit endlich auch in Niedersachsen vollenden! Räumliche Trennung von Darchau und Neu-Darchau durch einen Brückenbau überwinden.

Antrag der Fraktion der AfD - [Drs. 19/5613](#)

direkt überwiesen am 25.10.2024

federführend: AfWVBuD;

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

Abschluss der Beratung

Der **Ausschuss** schließt die Antragsberatung ab.

Beschluss

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

Zustimmung: SPD, CDU, GRÜNE

Ablehnung: AfD

Enthaltung: -

Tagesordnungspunkt 13:

Ergänzende vertrauliche schriftliche Unterrichtung im Nachgang zu der Unterrichtung durch Herrn Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung in der 35. Sitzung am 18. April 2024 zum aktuellen Sachstand zur Aufhebung des Verkehrsvertrages der Metronom Eisenbahngesellschaft

Beschluss gemäß § 95 a Abs. 1 GO LT

Der **Ausschuss** beschließt einstimmig die Vertraulichkeit der mit Schreiben des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen vom 18. Juni 2025 (Beantwortung der verbliebenen offenen Fragen) vorgelegten und als vertraulich zu behandelnden schriftlichen Unterrichtung.

Tagesordnungspunkt 14:

Terminangelegenheiten

Vors. Abg. **Stefan Klein** (SPD) informiert, dass das Arbeitsfrühstück mit der Ingenieurkammer Niedersachsen in deren Bürogebäude am 7. Oktober 2025 ab 9:30 Uhr stattfindet. - Der **Ausschuss** nimmt diese Information zur Kenntnis.

* * *