

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

über die 80. - öffentliche - Sitzung

des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen

und Digitalisierung

am 7. November 2025

Hannover, Landtagsgebäude

Tagesordnung:

Seite:

1. **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Klimagesetzes**
Gesetzentwurf der Landesregierung - [Drs. 19/7499](#)
Beratung zur Abgabe einer Stellungnahme..... 4
Beschluss..... 5
2. **Entwurf eines Haushaltsbegleitgesetzes 2026**
Gesetzentwurf der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/8220](#)
Mitberatung 6
Beschluss..... 7
3. **Starke Gastronomie für ein starkes Niedersachsen - Entlastungen, Fachkräftesicherung und Zukunftsperspektiven**
Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/8544](#)
Beginn der Beratung, Verfahrensfragen..... 8
4. a) **Smart Grid mit Tempo und Akzeptanz: ein intelligentes Stromnetz für Niedersachsen**
Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/4570](#)
- b) **Volle Energie für Niedersachsen - Smart Grids als sinnvolle Unterstützung zum Netzausbau fördern**
Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/4578](#) neu
Mitberatung 9
Beschluss..... 10

5.	Verbesserung von Mobilfunkversorgung und regionalem Roaming in Niedersachsen	
	Antrag der Fraktion der AfD - Drs. 19/7481	
	<i>Fortsetzung der Beratung</i>	11
6.	Verlässlichkeit statt Unsicherheit - Infrastruktur darf nicht am Koalitionsstreit scheitern	
	Antrag der Fraktion der CDU - Drs. 19/7195	
	<i>Fortsetzung der Beratung</i>	14
7.	Niedersachsen 2030 - starker Standort, starke Wirtschaft	
	Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Drs. 19/7497	
	<i>Fortsetzung der Beratung</i>	16
	<i>Beschluss</i>	17
8.	a) Transformation der Wirtschaft durch Innovation aktiv gestalten und Niedersachsen zum Start-up-Land ausbauen	
	Antrag der Fraktion der CDU - 19/5073	
	b) 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>Fortsetzung der Beratung</i>	18
	<i>Beschluss</i>	19
9.	Antrag auf Unterrichtung durch die Landesregierung zur Zukunft der Spielhallen in Niedersachsen - drohender Arbeitsverlust durch Auslaufen der Übergangsregelung	
	<i>Beratung</i>	21
	<i>Beschluss</i>	21
10.	Unterrichtung durch die Landesregierung zum Riss in der Eisenbahnbrücke über die Hunte in Oldenburg	
	<i>Unterrichtung</i>	22
	<i>Aussprache</i>	24

Anwesend:

Ausschussmitglieder:

1. Abg. Reinhold Hilbers (CDU), stellv. Vorsitzender
2. Abg. Matthias Arends (SPD)
3. Abg. Christoph Bratmann (SPD)
4. Abg. Oliver Ebken (SPD)
5. Abg. Frank Henning (SPD)
6. Abg. Konstantin Grosch (i. V. des Abg. Stefan Klein) (SPD)
7. Abg. Brian Baatzsch (i. V. der Abg. Sabine Tippelt) (SPD)
8. Abg. Christian Frölich (CDU)
9. Abg. Marcel Scharrelmann (CDU)
10. Abg. Colette Thiemann (CDU)
11. Abg. Tamina Reinecke (i. V. des Abg. Stephan Christ (GRÜNE)
12. Abg. Pippa Schneider (i. V. des Abg. Heiko Sachtleben) (GRÜNE)
13. Abg. Omid Najafi (AfD)

Vom Gesetzgebungs- und Beratungsdienst:

Parlamentsrätin Brüggeshemke (Mitglied),
Parlamentsrat Dr. Oppenborn-Reccius (Mitglied),
Ministerialrat Dr. Müller-Rüster,
Ministerialrätin Dr. Schröder.

Von der Landtagsverwaltung:

Beschäftigte Kahlert-Kirstein.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Schröder, Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 10:32 Uhr bis 11:49 Uhr.

Tagesordnungspunkt 1:

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Klimagesetzes

Gesetzentwurf der Landesregierung - [Drs. 19/7499](#)

Erste Beratung: 67. Sitzung am 24.06.202

federführend: AfUEuK

mitberatend: AfRuV;

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

Stellungnahme gem. § 28 Abs. 4 GO LT: AfWVBuD

Beratung zur Abgabe einer Stellungnahme

Beratungsgrundlage:

- *Ergebnis des ersten Beratungsdurchgangs (Vorlage 8 des GBD)*

- *Änderungsvorschlag der CDU-Fraktion (Vorlage 1)*

ParlR'in **Brüggeshemke** (GBD) erläutert die Formulierungsvorschläge und Anmerkungen des Gesetzentwurfs im Sinne der Darlegungen in der **Vorlage 8**.

Abg. **Christian Frölich** (CDU) erklärt, an dem Erfordernis, die auf Bundesebene beschlossenen Gesetze in Landesrecht umzusetzen, bestehe aus Sicht der CDU-Fraktion kein Zweifel.

Allerdings wäre es aufgrund verschiedenster Gespräche, die in der letzten Zeit mit Vertreterinnen und Vertretern der Industrie geführt worden seien, sowie im Wissen um die prekäre Lage, in der sich die Stahlbranche befinde, wünschenswert, wenn der Ausschuss des Landtages, der die Belange der Wirtschaft vertrete, das Signal aussenden würde, dass die in Bezug auf die Klimaneutralität in Niedersachsen gesteckten Ziele noch einmal hinterfragt werden sollten. Der Wirtschaftsausschuss sollte also das Signal aussenden, dass das Ziel der Landesregierung, bis 2040 Klimaneutralität zu erreichen, noch einmal daraufhin überprüft werden sollte, ob es praxistauglich und realistisch zu erreichen sei oder ob es gegebenenfalls an das Ziel der Bundesregierung, bis 2045 Klimaneutralität zu erreichen, angepasst werden sollte.

Das im Klimagesetz festgelegte Verbot der Genehmigung neuer Torfabbauvorhaben sollte nach Ansicht seiner Fraktion, so der Abgeordnete, daraufhin überprüft werden, ob es einen unzulässigen Eingriff in das unternehmerische Handeln der Betriebe in Niedersachsen darstelle. Ein Torfabbauverbot in Niedersachsen mit der Folge, dass Torfprodukte im Ausland erworben werden müssten, ohne zu wissen, unter welchen Bedingungen sie dort abgebaut würden, habe Züge von Doppelmoral.

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD) berichtet, das Torfabbauverbot sei mit betroffenen Unternehmen und auch in seiner Fraktion kritisch diskutiert worden. Ungeachtet dessen finde das Ergebnis der Beratung im federführenden Ausschuss die Zustimmung der dem Wirtschaftsausschuss angehörenden Mitglieder seiner Fraktion.

Abg. **Tamina Reinecke** (GRÜNE) begrüßt, dass mit diesem Gesetzentwurf Rechtssicherheit für die Kommunen in Bezug auf die Wärmeplanung geschaffen werde, und spricht sich für eine zeitnahe Beschlussfassung durch das Parlament aus, damit die Wärmeplanungen der Kommunen unter klaren Bedingungen fortgeführt werden könnten. Hinsichtlich der Klimafolgenanpassungspläne weist die Abgeordnete darauf hin, dass die Kommunen stark davon profitierten, dass das Land sie bei deren Erstellung unterstützen werde, und empfiehlt, auch aus diesem Grunde einer zeitnahen Beschlussfassung des Gesetzentwurfs eine hohe Dringlichkeit beizumessen.

Abg. **Omid Najafi** (AfD) weist darauf hin, dass EU, Bund und Land Niedersachsen Klimaneutralität innerhalb unterschiedlicher Fristen erreichen wollten. Die 27 Mitgliedstaaten der EU verfolgten mit dem Europäischen Green Deal das Ziel, bis 2050 klimaneutral zu werden. Der Bundestag habe beschlossen, dieses Ziel bis 2045 zu erreichen. Das Land Niedersachsen habe in seinem Klimagesetz festgelegt, dass Klimaneutralität sogar schon 2040 erreicht sein solle. Mit Blick auf die aktuelle Lage der Automobilindustrie und der Stahlindustrie halte er die Erfolgsaussichten eines derart ambitionierten Ziels, wie es die Landesregierung verfolge, für fragwürdig.

Beschluss

Der **Ausschuss** schließt sich der Beschlussempfehlung des federführenden Ausschusses für Umwelt, Energie und Klimaschutz an, den Gesetzentwurf mit Änderungen anzunehmen.

Zustimmung: SPD, GRÜNE

Ablehnung: CDU, AfD

Enthaltung: -

Tagesordnungspunkt 2:

Entwurf eines Haushaltsbegleitgesetzes 2026

Gesetzentwurf der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/8220](#)

Erste Beratung: 70. Sitzung am 10.09.2025

federführend: AfHuF

mitberatend: AfRuV, AfluS, KultA, AfWuK, AfWVBuD, AfELuV, AfSAGuG

Mitberatung

Beratungsgrundlage:

- Formulierungsvorschläge und Anmerkungen des GBD zu den Artikeln 1, 2 und 8 bis 13, zugleich Ergebnis des ersten Beratungsdurchgangs im federführenden Ausschuss (Vorlage 2 des GBD)

ParlR **Dr. Oppenborn-Reccius** (GBD) erläutert die Formulierungsvorschläge und Anmerkungen zu den Artikeln 8 und 10 des Gesetzentwurfs im Sinne der Darlegungen in der **Vorlage 2**.

Artikel 8 - Änderung des Gesetzes über ein Sonderprogramm zur Wirtschaftsförderung des Landes Niedersachsen

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU) erklärt, die CDU-Fraktion habe große Schwierigkeiten, nachzuvollziehen, wofür die in § 4 Abs. 1 Satz 12 Nrn. 1 bis 3 des Gesetzentwurfs genannten Mittel konkret verwendet würden. Vermisst würden beispielsweise konkrete Anhaltspunkte, wie die IPCEI-Projekte fortgeführt werden sollten und wo die Förderschwerpunkte des Landes lägen. In Anbetracht der Diskussion um Stahlpreise im Allgemeinen und der aktuellen Situation der Salzgitter AG im Besonderen erbitte er, Abg. Scharrelmann, Aussagen zur Förderung der IPCEI-Projekte.

MR'in **Lütjering** (MW) erläutert, die Mittel im Umfang von 48,2 Mio. Euro, die dem Wirtschaftsförderfonds - Gewerblicher Teil - entnommen werden sollten, dienen der Ausfinanzierung der Förderung der ersten Ausbaustufe des SALCOS-Projektes.

Stellv. Vors. Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU) fragt, ob die Förderung des SALCOS-Projekts auch im Falle von Baukostensteigerungen in vollem Umfang gesichert sein werde. - MR'in **Lütjering** (MW) antwortet, durch die 48,2 Mio. Euro aus dem Wirtschaftsförderfonds - Gewerblicher Bereich - und weitere 48,2 Mio. Euro aus dem Wirtschaftsförderfonds - Ökologischer Bereich - werde die Förderung der ersten Ausbaustufe des SALCOS-Projekts nach jetzigem Stand komplett ausfinanziert sein.

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU) fragt, ob seitens der Landesregierung die Förderung weiterer IPCEI-Projekte geplant sei und, wenn dies bejaht werden könne, um welche Projekte es sich dabei handle und in welchem Umfang sie gefördert würden. - MR'in **Lütjering** (MW) antwortet, neben den genannten zusätzlichen Mitteln aus dem Wirtschaftsförderfonds, die der Ausfinanzierung der ersten Ausbaustufe des SALCOS-Projekts dienen, werde das MW voraussichtlich weitere 25 Mio. Euro zur Gegenfinanzierung von Fördermaßnahmen erhalten, die im Rahmen

der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) durchgeführt würden. GRW-Maßnahmen, die vom Bund gefördert würden, müssten vom Land kofinanziert werden. Wenn der Landeshaushaltsgesetzgeber der Zuführung der zusätzlichen 25 Mio. Euro zustimmen sollte, könnten in größerem Umfang als bisher Fördermittel des Bundes kofinanziert und somit auch mehr Förderanträge bewilligt werden.

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU) bemerkt, nach seinem Verständnis sei der Wirtschaftsförderfonds dazu da, Unternehmensansiedlungen zu fördern. Er schließe aus den in Rede stehenden vergleichsweise geringen zusätzlichen Mittelvolumina, dass die Förderung größerer Neuansiedlungsprojekte unter Inanspruchnahme von Mitteln des Wirtschaftsförderfonds nicht geplant sei. - MR'in **Lütjering** (MW) betont, die hier in Rede stehenden, dem Wirtschaftsförderfonds zusätzlich zuzuführenden Mittel seien ausschließlich zur Förderung des SALCOS-Projekts und zur Gegenfinanzierung von förderfähigen Projekten zur Stärkung der regionalen Wirtschaftsstruktur in strukturschwachen Gebieten (GRW) vorgesehen.

Vors. Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU) fragt, ob die zusätzlichen GRW-Mittel für konkrete Projekte bestimmt seien. - MR'in **Lütjering** (MW) antwortet, dass die Frage nicht von ihr, aber gegebenenfalls vom Fachreferat beantwortet werden könne.

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU) möchte wissen, ob auch für das im Koalitionsvertrag von Rot-Grün vereinbarte Projekt „Schüler- und Azubiticket“ Finanzierungsmittel vorgesehen seien. - MR'in **Lütjering** (MW) antwortet, die Mittel zur Förderung des ÖPNV seien in den entsprechenden Titeln des Einzelplans 08 eingeplant. Es sei nicht geplant, Mittel, die für die GRW-Förderung oder das SALCOS-Projekt bestimmt seien, quasi zweckzuentfremden und für andere Zwecke zu verwenden.

Vors. Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU) schlägt vor, dem federführenden Ausschuss einen Auszug aus der Niederschrift zukommen zu lassen.

Beschluss

Der **Ausschuss** beschließt, dem federführenden Ausschuss für Haushalt und Finanzen einen Auszug aus der Niederschrift zukommen zu lassen, und schließt damit die Mitberatung ab.

Tagesordnungspunkt 3:

Starke Gastronomie für ein starkes Niedersachsen - Entlastungen, Fachkräftesicherung und Zukunftsperspektiven

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/8544](#)

Direkt überwiesen am 01.10.2025

federführend: AfWVBuD;

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

Beginn der Beratung, Verfahrensfragen

Abg. **Colette Thiemann** (CDU) erläutert Ziel und Zweck des Entschließungsantrags ihrer Fraktion im Sinne der schriftlichen Antragsbegründung und weist darauf hin, dass das Gastgewerbe als Schlüsselbranche von vielen Entwicklungen betroffen sei, die das Leben massiv erschwerten, und führt hierzu beispielhaft die Aspekte „Bürokratie“, „Fachkräftemangel“ und „Konsumverzicht in Krisenzeiten“ an.

Die Abgeordnete beantragt eine mündliche Unterrichtung durch die Landesregierung.

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD) äußert, die Situation der Gastronomie sei im Ausschuss schon mehrfach thematisiert worden. Auf Bundesebene werde in Kürze darüber entschieden, ob die Umsatzsteuer auf Speisen in der Gastronomie auf 7 % reduziert werde und die Länder einen finanziellen Ausgleich erhielten. Vor diesem Hintergrund halte auch seine Fraktion es für wichtig, dass die Landesregierung den Ausschuss zu diesem Thema mündlich unterrichte. Die Unterrichtung sollte im Hinblick darauf, dass die Gastronomie am Jahresende generell besonders im Fokus stehe, nach Möglichkeit in einer der Sitzungen nach der auswärtigen Sitzung am 14. November 2025 erfolgen.

Abg. **Tamina Reinecke** (GRÜNE) beantragt, den Unterausschuss „Tourismus“ um eine Stellungnahme zu den in seinen Zuständigkeitsbereich fallenden Aspekten zu bitten. Im Übrigen stimmt sie einer mündlichen Unterrichtung durch die Landesregierung zu.

Beschluss

Der **Ausschuss** bittet den Unterausschuss „Tourismus“ einvernehmlich um eine Stellungnahme zu den in seinen Zuständigkeitsbereich fallenden Aspekten. Außerdem bittet er die Landesregierung um eine mündliche Unterrichtung in einer seiner nächsten Sitzungen.

Tagesordnungspunkt 4:

a) Smart Grid mit Tempo und Akzeptanz: ein intelligentes Stromnetz für Niedersachsen

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/4570](#)

Erste Beratung: 44. Sitzung am 19.06.2024

federführend: AfUEuK;

mitberatend: AfWVBuD;

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

b) Volle Energie für Niedersachsen - Smart Grids als sinnvolle Unterstützung zum Netzausbau fördern

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/4578](#) neu

Erste Beratung: 44. Sitzung am 19.06.2024

federführend: AfUEuK

mitberatend: AfWVBuD

Mitberatung

Beratungsgrundlage: Beschlussempfehlung des federführenden Ausschusses (Ablehnung des Antrags unter a) und Annahme des Antrags unter b) in geänderter Fassung)

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD) erklärt, da sich beide Anträge schon recht lange im Beratungsverfahren befänden, habe in seiner Fraktion ausreichend Gelegenheit bestanden, sich mit dem Thema „Smart Grids“ auseinanderzusetzen. Beide Anträge zeigten, dass digitale Netze ein wichtiges und entscheidendes Thema für die Zukunft seien. Die Mitglieder der Fraktion der SPD schlossen sich dem Votum des federführenden Ausschusses an.

Abg. **Christian Frölich** (CDU) äußert sein Bedauern darüber, dass am Vortag der Versuch, sich auf einen gemeinsamen Entschließungstext zu verständigen, gescheitert sei, obwohl die Antragstellerinnen in der Sache und in der Zielrichtung bei diesem Thema recht nahe beieinander lägen. Der Abgeordnete kündigt an, dass die dem Wirtschaftsausschuss angehörenden Mitglieder seiner Fraktion wie die dem federführenden Umweltausschuss angehörenden Mitglieder seiner Fraktion votierten.

Abg. **Tamina Reinecke** (GRÜNE) bemerkt, die Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen sowie die Fraktion der CDU hätten in ihren Entschließungsanträgen klargestellt, wie wichtig Smart Grids seien. Die Zukunft Niedersachsens werde davon abhängen, wie das Energiesystem der Zukunft gestaltet werde. Sie werde der vom federführenden Ausschuss beschlossenen Annahme des Antrages der Koalitionsfraktionen in geänderter Fassung zustimmen.

Beschluss

Der **Ausschuss** schließt sich zu a) der Beschlussempfehlung des federführenden Ausschusses für Umwelt, Energie und Klimaschutz an, den Antrag abzulehnen.

Zustimmung: SPD, GRÜNE

Ablehnung: CDU

Enthaltung: AfD

Der **Ausschuss** schließt sich zu b) der Beschlussempfehlung des federführenden Ausschusses für Umwelt, Energie und Klimaschutz an, den Antrag in geänderter Fassung anzunehmen.

Zustimmung: SPD, GRÜNE

Ablehnung: AfD

Enthaltung: CDU

Tagesordnungspunkt 5:

Verbesserung von Mobilfunkversorgung und regionalem Roaming in Niedersachsen

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

Fortsetzung der Beratung

Beratungsgrundlage: Schriftliche Unterrichtung durch die Landesregierung (Vorlage 1)

Abg. **Omid Najafi** (AfD) bezeichnet die Unterrichtung durch die Landesregierung als sehr informativ.

Er berichtet, dass auf der Reise, die der Unterausschusses „Verbraucherschutz“ in der vergangenen Woche nach Brüssel unternommen habe, die schlechte Netzabdeckung in Deutschland mit etlichen Empfangslücken deutlich geworden sei und erfreulicherweise nach dem Grenzübertritt auf belgisches Staatsgebiet flächendeckend Internet in 5-G-Qualität sogar „in tiefsten Tunneln“ zur Verfügung gestanden habe.

Der Antrag seiner Fraktion zielen darauf ab, dass das Roaming auch in Deutschland flächendeckend ermöglicht werde, sodass Kunden aller großen Netzanbieter an jedem Ort Internetempfang in ausreichender Qualität hätten, dass Internetverbindungen also nicht mehr abbrächen.

Abg. **Colette Thiemann** (CDU) widerspricht der Bewertung ihres Vorredners, dass die Unterrichtung durch die Landesregierung „sehr informativ“ gewesen sei.

Bei ihr habe diese Unterrichtung vielmehr Erstaunen hervorgerufen, erklärt sie, und im Übrigen folgenden Fragebedarf ausgelöst:

Versorgungslage & Datenbasis

Warum veröffentlicht die Landesregierung nicht eigene Messdaten zur realen Nutzbarkeit, sondern stützt sich ausschließlich auf Meldungen von Betreibern?

Schon die Datenbasis berge erste Kritikpunkte, äußert die Abgeordnete. So würden zwar Versorgungsquoten aus dem April 2025 seitens der Bundesnetzagentur genannt, es fehlten aber Rückschlüsse zu realen Nutzererfahrungen und Qualitätsdaten, beispielsweise zu Upload Latenz und zu kritischen Bereichen. Weiterhin würden zwar die Mobilfunk-Messwochen genannt, Informationen über die Auswertung der gemessenen Daten aber fehlten.

Wie viele funktionale weiße Flecken gibt es, die laut BNetzA als „grau“ gelten, aber faktisch nicht nutzbar sind?

In der Unterrichtung werde von grauen und weißen Flecken gesprochen. Wer sich auf dem Gebiet des Mobilfunks recht gut auskenne, der wisse, dass graue Flecken in der Praxis oft funktionale weiße Flecken seien, weil es nur einen Anbieter gebe oder die Performance insgesamt schlecht sei. Weiterhin passten ihres Erachtens, so Abg. Frau Thiemann, die Messwerte für 4 G und 5 G und die Werte für die grauen Flecken nicht zusammen.

Roaming-Argumentation

Welche konkreten Studien belegen, dass lokales oder regional begrenztes National Roaming Investitionen bremst?

Warum haben Länder wie Finnland oder Schweden keine Investitionsprobleme trotz Roaming-Modellen?

Hinsichtlich der Ablehnung des sogenannten National Roaming enthalte die schriftliche Unterrichtung nur Argumente, die auch von Lobbyisten verwendet würden. Dass National Roaming ein Investitionshemmnis darstelle, werde an keinem Beispiel belegt. Die Roaming-Modelle in Schweden, Finnland und Frankreich jedenfalls funktionierten nachweislich problemlos. Sie vermisste eine Stellungnahme zu der Frage, ob gegebenenfalls ein differenziertes Modell möglich wäre, beispielsweise Roaming mit Ausnahme der Versorgung in den weißen Flecken, temporäres Roaming oder Ähnliches. Die Behauptung, dass Roaming-Verpflichtungen Anreize für Investitionen in den Ausbau verringerten, sei nicht belegt.

Landeskompetenzen

Welche landesrechtlichen Beschleunigungen plant die Regierung bei Genehmigungen?

Wie viele Tage dauert aktuell ein typisches Genehmigungsverfahren für einen Funkmast in Niedersachsen?

Im Übrigen habe sie den Eindruck, dass sich die Landesregierung aus der Verantwortung stehle, indem sie auf die Zuständigkeit des Bundes verweise. Das Land Niedersachsen habe mehrere Hebel, die es zur Durchsetzung seiner Interessen nutzen könnte, etwa die Möglichkeit durch die Landeskoordinierungsstelle Mobilfunk, durch die Landesplanung, die Bauordnung und die Bereitstellung von Landesliegenschaften für Funkmasten.

1&1 als „neuer“ Netzbetreiber

Wie bewertet die Landesregierung den deutlichen Verzug des 1&1-Netzausbaus für die Wettbewerbssituation?

Welche Auswirkungen hat dies auf die grauen Flecken in Niedersachsen?

Im Rahmen der Doppelstrategie Tower Cross werde 1&1 zwar erwähnt, aber ohne ein kritisches Wort dazu, dass 1&1 beim Netzausbau massiv im Verzug und somit vom Nationalen Roaming abhängig sei, und ohne zu sagen, welche Konsequenzen sich daraus für den Wettbewerb und den Preis ergäben.

Antworten auf diese Fragen lieferten ihres Erachtens die Grundlage dafür, dass Markteintrittsbarrieren seriös diskutiert werden könnten.

Topografische Sonderregionen

Welche Maßnahmen ergreift die Landesregierung gezielt für Regionen mit schwieriger Topografie wie den Harz?

Unter Bezugnahme auf die Förderprogramme führe die Landesregierung aus, dass das NBank-Programm „Giganetzausbau und Lückenschluss in Grauen Flecken 2.0“ auf den Breitbandausbau im Festnetz und nicht auf den Mobilfunk ausgerichtet sei, bleibe aber die Information schuldig, warum eine entsprechende Mobilfunkförderung nicht bestehe.

Die neuen Flächenauflagen würden recht unkritisch dargestellt. Die neue Flächenaufgabe, die eine Mindestversorgung von 99,5 % der Bundesfläche mit mindestens 50 Mbit/s vorschreibe, die alle Mobilfunknetzbetreiber ab dem Jahr 2030 zu erfüllen hätten, höre sich zwar wunderbar an, lasse aber im Unklaren, wie realistisch es sei, dass sich diese Flächenaufgabe erfüllen lasse, welche Sanktionsmaßnahmen bei Nichterfüllung drohten, auf welchem Stand die Umsetzungspläne seien und wie mit topografischen Besonderheiten, zum Beispiel mit dem Ausbau des Mobilfunknetzes, der sich im Harz als nicht ganz unproblematisch erweise, umgegangen werde.

Priorisierung/Behörden

Wie hoch ist die Personalausstattung in Genehmigungs- und Planungsbehörden? Wurden Stellenzahlen erhöht?

Warum gibt es kein landesweites digitales Mobilfunk-Genehmigungsportal?

Außerdem fehlten ihr, Abg. Frau Thiemann, Informationen darüber, wie die Genehmigungsbehörden ausgestattet seien, ob beabsichtigt sei, beschleunigte Verfahren einzuführen, sowie Hinweise auf die Verfahrensdauer und dazu, wie viele Landesgebäude in den letzten drei Jahren konkret für Mobilfunkstandorte bereitgestellt worden seien.

Vors. Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU) gibt zu bedenken, dass diese Vielzahl an Fragen heute nicht beantwortet werden könne. - Abg. **Christoph Bratmann** (SPD) schlägt vor, in Anbetracht der Menge an Fragen die Beschlussfassung über den Entschließungsantrag zu verschieben und der Landesregierung Gelegenheit zur ergänzenden schriftlichen Beantwortung zu geben.

Vors. Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU) bittet darum, sicherzustellen, dass eventuelle Nachfragen, die sich aus der ergänzenden schriftlichen Beantwortung ergäben, durch Referenten aus den zuständigen Organisationseinheiten der Landesregierung dann unmittelbar mündlich beantwortet werden könnten.

Abg. **Omid Najafi** (AfD) erklärt sich mit diesem weiteren Verfahrensgang einverstanden.

Der **Ausschuss** bittet die Landesregierung um ergänzende Informationen in schriftlicher Form.

Tagesordnungspunkt 6:

Verlässlichkeit statt Unsicherheit - Infrastruktur darf nicht am Koalitionsstreit scheitern

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

Erste Beratung: 66. Sitzung am 22.05.2025

AfWVBuD

Fortsetzung der Beratung

Beratungsgrundlage: Schriftliche Unterrichtung durch die Landesregierung (Vorlage 1)

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU) zeigt sich enttäuscht über den Informationsgehalt der schriftlichen Unterrichtung. Hiervon, so der Abgeordnete, habe er sich mehr Informationen erhofft. Er sei davon ausgegangen, dass die Landesregierung in Vorbereitung auf die Verkehrsministerkonferenz in Büsum am 6. November 2025 Unterlagen zusammengestellt habe, auf deren Grundlage sie nicht nur allgemeine und pauschale Aussagen tätigen, sondern auch konkret darlegen könne, welche Projekte wie umgesetzt werden sollten.

Die Ahrensburger Liste mit vordringlichen Verkehrsprojekten in Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein sei vor 18 Jahren verabschiedet worden. Jetzt hätten die norddeutschen Länder diese Liste neu aufgelegt und deutlich erweitert. Angesichts des Sondervermögens Infrastruktur des Bundes und des Bundesverkehrswegeplans 2040 hätten sich die Verkehrsminister und Senatorinnen in Büsum auf eine Liste von vordringlichen Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenprojekten geeinigt.

Er bitte darum, den Ausschuss ergänzend mündlich zu den Ergebnissen der Verkehrsministerkonferenz in Büsum zu unterrichten und dabei insbesondere darauf einzugehen, wie mit den niedersächsischen Autobahnprojekten A 20 und A 39 und dem Ausbau der Bahnverbindung Hamburg–Hannover umgegangen werden solle. Seine Presserecherche am Vortag habe keinen Aufschluss darüber gegeben, wo Niedersachsen hier Schwerpunkte setzen wolle.

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD) erklärt, dass Koalitionspartner hin und wieder verschiedene Positionen vertreten, komme nicht nur in Niedersachsen, sondern auch in anderen Bundesländern vor. Entscheidend sei letzten Endes das, was der Ministerpräsident und der Verkehrsminister bei der Verkehrsministerkonferenz zum Wohle des Landes bewirken könnten.

Erkenntnisse, die dazu führten, dass die Ausschussmitglieder der Koalitionsfraktionen ihr Abstimmungsverhalten zu diesem Entschließungsantrag änderten, erwarte er von der Unterrichtung nicht. In Anbetracht des Umstandes, dass die Verkehrsministerkonferenz am 6. November 2025, also weit nach Übersendung der schriftlichen Unterrichtung, stattgefunden habe und es offensichtlich berichtenswerte Neuigkeiten gebe, verschließe sich seine Fraktion der Bitte, sich in einer der nächsten Ausschusssitzungen mündlich unterrichten zu lassen, aber nicht.

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU) weist darauf hin, dass die Verkehrsministerkonferenz erst am Vortag in Büsum getagt habe und insofern die dortigen Ereignisse noch recht präsent seien, und verleiht seiner Hoffnung Ausdruck, dass deshalb die Landesregierung den Ausschuss zeitnah

unterrichten könne. Er bittet darum, dass die Landesregierung dabei insbesondere darauf eingehe, welche konkreten Maßnahmen Niedersachsen in Anbetracht des milliardenschweren Infrastrukturpakets zur beschleunigten Umsetzung der niedersächsischen Projekte ergreifen wolle.

Der **Ausschuss** bittet die Landesregierung, ihn in seiner für den 28. November 2025 vorgesehen Sitzung auf Basis der Ergebnisse der Verkehrsministerkonferenz am 6. November 2025 in Büsum über aktuelle Entwicklungen mündlich zu unterrichten.

* * *

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. Sitzung am 26.06.2025

AfWVBuD

Fortsetzung der Beratung

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD) weist darauf hin, dass die Bundesregierung bereits viele der im Entschließungstext formulierten Maßnahmenvorschläge, beispielsweise die Einführung eines Transformationsstrompreises, aufgegriffen habe, und plädiert in Anbetracht der „Umsetzungsdynamik“ für einen Abschluss der Beratung in der heutigen Sitzung.

Vors. Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU) äußert, das Bürokratieentlastungspaket, das das Bundeskabinett jüngst beschlossen habe, die Abschaffung der Gasspeicherumlage zum 1. Januar 2026, über die der Bundestag am 6. November 2025 beschlossen habe, und die geplante Einführung eines Industriestrompreises würden der Wirtschaft guttun. Nun gehe es darum, in den Ländern dafür zu werben, dass diese Vorhaben den Bundesrat passierten und somit auch zügig zur Umsetzung gelangen.

Die Bitten, die in dem Antrag an die Landesregierung gerichtet würden, bezögen sich im Wesentlichen auf Prüfaufträge. Der Forderung nach einem „Schneller. Einfacher. Günstiger“, wie sie der ehemalige Ministerpräsident Stephan Weil erhoben habe, werde mit diesen Prüfaufträgen nicht nachgekommen. Stattdessen werde vielerorts erst einmal zusätzliche Bürokratie aufgebaut.

Seine Fraktion, so der Abgeordnete, werde den Entschließungsantrag nicht deshalb nicht unterstützen, weil sie die Maßnahmen, für die sich die Landesregierung bei der Bundesregierung einsetzen solle, für inhaltlich falsch halte, sondern weil Prüfaufträge in Anbetracht der Dringlichkeit, der Wirtschaft in der gegenwärtigen Lage zu helfen, zu wenig seien und es stattdessen darauf ankomme, mehr Ehrgeiz zu entwickeln und endlich „ins Machen“ zu kommen, indem Standortbedingungen verbessert und Verfahren beschleunigt würden.

Abg. **Omid Najafi** (AfD) erklärt, den im Entschließungstext an die Landesregierung gerichteten Bitten, die Sanierung maroder Brücken voranzutreiben, und Genehmigungsprozesse zu beschleunigen, könne sich seine Fraktion anschließen.

Diametral entgegengesetzte Auffassungen vertrete seine Fraktion, so der Abgeordnete, jedoch hinsichtlich der an die Landesregierung gerichteten Bitten, sich beim Bund dafür einzusetzen, die Ausbaudynamik bei der Energiewende zu verstetigen (Abschnitt II, Nr. 3), die Energiekosten nachhaltig zu senken (Abschnitt II, Nr. 2) und einen Transformationsstrompreis für energieintensive Unternehmen einzuführen, um den Wandel zur klimafreundlichen Produktion zu erleichtern. Es sei unvernünftig, zunächst Kühltürme grundlastfähiger Kraftwerke in die Luft zu

sprengen und anschließend Steuergeld dafür einzusetzen, dass der Umstieg auf Erneuerbare, der erkennbar nicht funktioniere, doch noch gelinge.

Kritik übe seine Fraktion auch an der Bitte, in Zusammenarbeit mit den Automobilherstellern eine Prämie für reine E-Autos einzuführen (Abschnitt II, Nr. 7). Erstrebenswert sei aus der Sicht seiner Fraktion ein Markt, der sich frei von Subventionen entfalten könne und in dem die Nachfrage darüber entscheide, welches Produkt sich am Ende durchsetze.

Die Bitte, sich dafür einzusetzen, dass der Bund den Ausbau der Wasserstoffwirtschaft mit einem klaren regulatorischen Rahmen und einer gezielten Förderung für Wasserstoffnetze beschleunige (Abschnitt II, Nr. 13), sei aus Sicht der Fraktion der AfD ebenfalls kein erfolgversprechender Weg. Die gegenwärtigen Probleme bei der Umsetzung des SALCOS-Projekts der Salzgitter AG belegten, dass Wasserstoffwirtschaft nicht funktioniere und entsprechende Überlegungen einem Wunschtraum ähnelten.

Der Abgeordnete kündigt abschließend an, dass seine Fraktion den Antrag ablehnen werde.

Beschluss

Der **Ausschuss** empfiehlt dem Landtag, den Antrag unverändert anzunehmen.

Zustimmung: SPD, GRÜNE

Ablehnung: CDU, AfD

Enthaltung: -

Tagesordnungspunkt 8:

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

Antrag der Fraktion der CDU - 19/5073

Direkt überwiesen am 21.08.2025

federführend: AfWFBuD;

mitberatend gem. § 27 Abs. 4 Satz 1

i. V. m. § 39 Abs. 2 Satz 2 GO LT: AfHuF

b) Startups und Gründungskultur in Niedersachsen stärken, verankern und Innovativen fördern

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

Erste Beratung: 66. Sitzung am 22.05.2025

federführend: AfWVBuD; mitberatend: AfWuK

Fortsetzung der Beratung

Abg. **Colette Thiemann** (CDU) erklärt, bei der Lektüre der beiden Entschließungsanträge sei ihr aufgefallen, dass die Antragstellerinnen die Probleme der Start-up-Szene aus völlig unterschiedlichen Blickwinkeln betrachteten. So würden in dem Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen die zentralen Herausforderungen der niedersächsischen Start-up-Landschaft komplett verschwiegen. Wer sich in der Start-up-Szene etwas auskenne, der wisse, dass Start-ups nicht an fehlenden Dialogforen, Netzwerken und Plattformen, sondern an fehlendem Wachstumskapital und überbordender Bürokratie beim Übergang in die Seed-Phase und die unmittelbar darauffolgende Phase der Skalierung scheiterten.

Die Fraktion der CDU habe in der Erkenntnis, dass Niedersachsen als Gründerland nicht attraktiv genug sei, in ihrem Entschließungsantrag für die genannten Phasen folgende konkreten Maßnahmen vorgeschlagen: Dauerhafte stabile Finanzierung von High-Tech-Inkubatoren; Bereitstellung von Finanzmitteln im Haushalt, die im Rahmen der Kofinanzierung eine Verzehnfachung landesseitiger Investitionen ermöglichen; Beteiligung am Zukunftsfonds des Bundes Regio Inno Growth (RIG); Vereinfachung des Gründungsverfahrens.

Im Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen sei zwar rund 15-mal von „prüfen“, „unterstützen“ und „Synergien heben“ die Rede; kein einziges Mal aber werde auf Finanzierungslücken, die unzweifelhaft bestünden, und bürokratische Hürden hingewiesen. Die Ansätze, die die regierungstragenden Fraktionen verfolgten, stärkten nicht das Start-up-Ökosystem, sondern nur die Verwaltung.

Einige Prüfaufträge, die die Koalitionsfraktionen an die Landesregierung richteten, gingen sogar am Bedarf der Start-up-Szene vorbei. Beispielsweise möge die Anlehnung der finanziellen Förderung von Start-ups an Kriterien von „Guter Arbeit“ aus Sicht der Koalitionsfraktionen politisch

wünschenswert sein, löse aber kein einziges Finanzierungsproblem, sondern schrecke Gründer ab. Start-ups brauchten Rahmenbedingungen, die Geschwindigkeit, Kapital und insbesondere Freiräume schafften, und nicht noch mehr Regulierung durch Vorgaben.

Der entscheidende Unterschied zum Entschließungsantrag der Fraktion der CDU sei, dass diese die Landesregierung motivieren wolle, Maßnahmen zu ergreifen, die Wachstum, Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft stärkten.

In dem Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen werde der Aspekt der Ausgründungen aus Hochschulen aufgegriffen - ein Aspekt, der im Zuständigkeitsbereich des Ausschusses für Wissenschaft und Kultur liege. Der Entschließungsantrag nehme damit anscheinend Bezug auf einen früheren Entschließungsantrag der CDU-Fraktion, der bei der Landesregierung anscheinend Aktivitäten ausgelöst habe. Dies sei ein erfreulicher Hinweis darauf, dass es auch Aspekte gebe, bei denen zwischen den Antragstellerinnen Übereinstimmung bestehe.

Die Abgeordnete verleiht abschließend ihrer Hoffnung Ausdruck, dass sich die Fraktionen darauf verständigten, einen gemeinsamen Entschließungsantrag zu formulieren, mit dem sich eine für die Start-up-Szene spürbare Wirkung erzielen lasse.

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD) äußert unter dem Eindruck der Ausführungen seiner Vorrednerin Zweifel daran, dass es den Fraktionen gelingen werde, einen gemeinsamen Antrag zu formulieren.

Der Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen enthalte konkrete, mit Akteurinnen und Akteuren aus der Start-up-Szene abgestimmte Maßnahmenvorschläge, betont er. Nach seinem Eindruck sei es möglich, die Antragsberatungen heute abzuschließen und eine Empfehlung an das Plenum abzugeben.

Abg. **Omid Najafi** (AfD) teilt die Ansicht der Abg. Thiemann, dass die beiden Entschließungsanträge sich in der Art und Weise, wie sie die Probleme der Start-up-Szene betrachteten, voneinander diametral unterschieden.

Der Abgeordnete meint, dass der Entschließungsantrag der Fraktion der CDU konkretere Maßnahmen und Aussagen zur Finanzierung der Förderung von Start-ups enthalte und Wandelanleihen, wie sie die Koalitionsfraktionen in ihrem Entschließungsantrag bevorzugten, zur individuellen Förderung von Start-ups ungeeignet seien, und kündigt aus diesem Grunde an, sich bei der Abstimmung über den Entschließungsantrag der Fraktion der CDU zu enthalten und bei der Abstimmung über den Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen ablehnend zu votieren.

Beschluss

Der federführende **Ausschuss** empfiehlt dem Landtag zu a) vorbehaltlich des Votums des mitberatenden Ausschusses für Haushalt und Finanzen, den Antrag abzulehnen.

Zustimmung: SPD, GRÜNE

Ablehnung: CDU

Enthaltung: AfD

Der federführende **Ausschuss** empfiehlt dem Landtag zu b) vorbehaltlich des Votums des mitberatenden Ausschusses für Wissenschaft und Kultur, den Antrag unverändert anzunehmen.

Zustimmung: SPD, GRÜNE

Ablehnung: CDU, AfD

Enthaltung: -

Tagesordnungspunkt 9:

Antrag auf Unterrichtung durch die Landesregierung zur Zukunft der Spielhallen in Niedersachsen - drohender Arbeitsplatzverlust durch Auslaufen der Übergangsregelung

Antrag der Fraktion der CDU vom 3. November 2025

Beratung

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU) erläutert die Zielsetzung des Antrags seiner Fraktion auf Unterrichtung im Sinne des Antragstextes und dringt wegen des Auslaufens der in § 18 Abs. 4 Satz 4 NSpielhG geregelten Übergangsfrist am 31. Dezember 2025 auf eine sehr zeitnahe mündliche Unterrichtung durch die Landesregierung.

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD) hält unter Bezugnahme auf die unterschiedlichen Auffassungen, die bei der letzten Novellierung des Spielhallengesetzes in den mitberatenden Fachausschüssen vertreten worden seien, die Entgegennahme einer mündlichen Unterrichtung durch die Landesregierung für sinnvoll, und stimmt der Ansicht seines Vorredners, dass diese zeitnah erfolgen müsse, zu.

Vors. Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU) regt an, eine umfassende Unterrichtung am Rande des November-Plenums entgegenzunehmen, um dann nach Möglichkeit einen Gesetzentwurf zur Änderung des Spielhallengesetzes noch bis Ende November und somit rechtzeitig für eine Schlussabstimmung im Dezember-Plenum einbringen zu können. Unter Hinweis darauf, dass durch eine Änderung des Spielhallengesetzes kommunale Belange berührt seien, die zu Nachfragen veranlassen könnten, empfiehlt er, die Anwesenheit von Referenten des MI sicherzustellen. - Abg. **Oliver Ebken** (SPD) bittet darum, bei der Vorbereitung auf die Unterrichtung seitens der Landesregierung zu berücksichtigen, dass es ein Bundesland gebe, das sich gegenwärtig mit einem gleichgelagerten Problem konfrontiert sehe. - Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU) schließt sich der Bitte seines Vorredners an und äußert die Erwartung, dass der Ausschuss auch über diesen Aspekt unterrichtet werde.

Beschluss

Der **Ausschuss** stimmt dem Antrag der Fraktion der CDU zu und erbittet eine mündliche Unterrichtung durch die Landesregierung am Rande des November-Plenums.

Tagesordnungspunkt 10:

Unterrichtung durch die Landesregierung zum Riss in der Eisenbahnbrücke über die Hunte in Oldenburg

Angebot einer Unterrichtung durch die Landesregierung vom 6. November 2025

Unterrichtung

MR'in **Dr. Eickmann** (MW) trägt Folgendes vor:

Gestatten Sie mir zunächst eine Einordnung der Strecke. Ich beginne mit dem Hinweis: Es handelt sich nicht um die Brücke über die Hunte in Elsfleth, auf der der Verkehr in Richtung Nordenham geleitet wird - eine Brücke, über die bisher häufig in den Nachrichten berichtet wurde und die auch Gegenstand von parlamentarischen Beratungen war -, sondern um die Eisenbahnbrücke über die Hunte, die Bremen mit Leer verbindet.

Diese Bahnstrecke ist nicht nur für den Personenverkehr nach Oldenburg und Wilhelmshaven und für ganz Ostfriesland wichtig, sondern auch für den Hinterlandverkehr des Hafens in Wilhelmshaven, aber auch des Hafens in Emden und anderer Häfen.

Die Brücke hat eine hohe Bedeutung. Sie wird täglich von mehr als 100 Zügen passiert; die meisten dieser Züge dienen dem Personenverkehr.

Was ist aktuell passiert? Die DB hat im Rahmen von Untersuchungen einen Riss an einem Segment festgestellt, das das Gegengewicht der Brücke festhält. Sie hat umgehend gehandelt, die Brücke in der Nacht vom 4. auf den 5. November einseitig gesperrt und diese Einschränkung umgehend publik gemacht. Dank dieser nur einseitigen Sperrung ist Bahnverkehr auf der Brücke weiterhin möglich. Dadurch, dass sich die Brücke östlich des Bahnhofs Oldenburg befindet, ist von dieser Einschränkung in Oldenburg natürlich auch die Erreichbarkeit für den Personenverkehr betroffen.

Zu den konkreten Auswirkungen konnte ich Folgendes ermitteln: Die Fernverkehrsverbindungen, also die Intercity-Züge, nach Norddeich fallen derzeit aus. Der Fernverkehr in Richtung Emden ist momentan über Norddeich und Rheine gewährleistet. Im Nahverkehr unterliegt der Regionalexpress RE 1 auf der Linie Hannover–Bremen–Norddeich - bei uns „Premiumprodukt“ genannt - im Umfang keinerlei Einschränkungen. Insofern können alle Züge passieren. Allerdings kommt es nicht nur durch die Eingleisigkeit, sondern auch durch die Einschränkung wegen Befahrbarkeit mit nur sehr geringer Geschwindigkeit zu Verspätungen.

Die Regio-S-Bahn RS 3 auf der Linie Wilhelmshaven/Bad Zwischenahn–Bremen erreicht ebenfalls Wilhelmshaven, allerdings auch mit Verspätungen.

Anders verhält es sich bei der Regio-S-Bahn RS 30, die die Bahnverbindung Bad Zwischenahn–Bremen bedient. Sie verkehrt nur bis Hude; von da an gelangt der Bahnreisende mit dem Schienenersatzverkehr weiter bis nach Bad Zwischenahn.

Auch wer mit der Bahn nach Osnabrück gelangen will, muss diese Brücke überqueren. Bislang beschränkt sich die Einschränkung darauf, dass einzelne Verstärkerfahrten gestrichen werden. Im Großen und Ganzen aber ist das Angebot auf dieser Bahnverbindung weiterhin vorhanden.

Insofern gibt sich die Deutsche Bahn sehr viel Mühe, dass der Personenverkehr weitgehend sichergestellt ist.

Eine wichtige Frage ist natürlich, inwieweit der Güterverkehr betroffen ist; die Strecke nach Wilhelmshaven schließt bekanntlich direkt an die Brücke an. Hierzu haben wir die Aussage, dass der JadeWeserPort weiterhin bedient wird. Das gilt insbesondere für die sogenannten Regelverkehre, die weit im Voraus bestellt sind. Sie leiden allerdings darunter, dass sie in die Nachtstunden verschoben werden und teilweise über Leer umgeleitet werden; das führt zu veränderten Ankunftszeiten.

Neben den Regelverkehren gibt es beim Güterverkehr auch Gelegenheitsverkehre. Das sind Güterverkehre, die erst kurzfristig anberaumt werden. Die Situation dieser Verkehre ist kritischer zu sehen. Wie diese Verkehre mit der Einschränkung zurechtkommen, wird sich zeigen, wenn die Strecke im Gelegenheitsverkehr befahren wird.

Die Hunte ist eine Seeschiffahrtsstraße. Die Brücke muss hochgeklappt werden, wenn große Schiffe sie unterqueren wollen. Seitdem das Wendebassin in Oldenburg erstellt worden ist, ist der Bedarf, die Brücke zu öffnen, aber deutlich rückläufig.

Der Bahn ist es gelungen, dass auf dieser Wasserstraße nicht nur die ganz kleinen Schiffe, die die Brücke unterqueren können, sondern auch die Schiffe, für die die Brücke hochgeklappt werden muss, verkehren können. Der eine Teil der Brücke ist festgestellt, der andere Teil kann geklappt werden. Für den Zeitraum, in dem der eine Teil hochgeklappt ist, ist die Bahnstrecke - wie bisher auch - gesperrt. Das heißt, Schiffe können die Wasserstraße weiterhin nutzen und die Bahnstrecke kreuzen. Das gestaltet sich aber schwierig, weil die Schiffe während der Fahrt die Seite wechseln müssen. Weil das sehr kompliziert und mit mehr Aufmerksamkeit verbunden ist, wurde auch hier ein Wahrschau-Dienst eingeführt.

Wie geht es jetzt weiter?

Der Riss, der entdeckt worden ist und dazu geführt hat, dass sich ein Teil der Brücke festgesetzt hat, muss repariert werden. Diese Reparatur wird absehbar in drei bis vier Wochen erfolgen. Das heißt, der jetzige Zustand wird ungefähr bis zum 3. Dezember bestehen bleiben. Dann soll das am Obergurt beschädigte Teil ausgetauscht werden. Im Reparaturzeitraum sind Einschränkungen im Betrieb absehbar. Die Bahn ist mit den Beteiligten im Austausch darüber, wie die Auswirkungen auf den Eisenbahnverkehr möglichst geringgehalten werden können.

Kurz zur Einordnung:

Die Brücke hat in jüngster Zeit immer wieder zu Diskussionen geführt, weil Störungen zu vermelden waren. Die Antwort der Deutschen Bahn hierzu lautet, dass sie zurzeit eine Generalinstandsetzung durchführe. Ein Teil dieser Generalinstandsetzung ist im laufenden Jahr schon durchgeführt worden. Die bisherigen Arbeiten sollen bewirken, dass von dem einen Brückenteil nicht mehr so viele Schwingungen auf die anderen Bauteile übertragen werden. Aber auch die Brückensteuerung und andere Komponenten werden derzeit erneuert. Insofern handelt es sich

dabei um ein länger andauerndes Programm, das zurzeit unabhängig von dieser Reparatur durchgeführt wird.

Es stellt sich generell die Frage, wie lange die Brücke noch hält und wann der Zeitpunkt gekommen ist, eine neue zu erstellen. Die Vorbereitungen dazu laufen schon. Es wird also langfristig eine neue Brücke gebaut werden müssen. Die DB hat sich dafür schon entsprechende Flächen vorbehalten. Der Zeitpunkt eines Neubaus ist aber noch so weit entfernt, dass er sich nicht so, wie in Elsfleth, mit der Reparatur der alten Brücke verbinden lässt. Bis dahin sind noch sehr viele Dinge zu tun.

Aussprache

Abg. **Colette Thiemann** (CDU): Herzlichen Dank für die Unterrichtung und die Eigeninitiative; denn nicht nur ich, sondern sicherlich alle Kollegen schätzen es sehr, wenn pro-aktiv auf uns zugegangen wird.

Wer sich den Zustand unserer Brücken vor Augen führt, weiß, dass diese Angelegenheit kein Solitärphänomen ist. Gibt es Ansätze, wie auf solche Ereignisse kurzfristig reagiert werden kann, wenn keine Möglichkeit besteht, etwas innerhalb kurzer Zeit zu reparieren? Ich denke in dem Zusammenhang an das Stichwort „Behelfsbrücke“. Gibt es Konzepte für kurzfristige Lösungen, wenn grundlegend saniert oder neu gebaut werden muss, weil eine Brücke spontan abgängig ist?

Welchen Status haben diese Brücken im Masterplan Brücken in Bezug auf die Priorisierung von Maßnahmen? Denn die Brückenlandschaft in Niedersachsen ist bekanntlich generell tendenziell marode.

MR'in **Dr. Eickmann** (MW): Im vergangenen Jahr wurde in den Oldenburger Grundsätzen beschlossen, dass die gesamte Infrastruktur - nicht nur Hafenzufahrten, sondern die gesamte Infrastruktur im Küstenbereich - deutlich aufgewertet werden muss - nicht nur in Bezug auf den Neu- oder Ausbau, sondern auch in Bezug auf die bestehende Infrastruktur. Hierüber befinden sich die Küstenländer im Austausch. Diese Entwicklung findet sich natürlich auch in der eben angesprochenen Büsumer Liste wieder.

Im Lichte der Diskussion um das Sondervermögen sind wir zu der Erkenntnis gelangt, dass es mit der Sanierung oder dem Neubau einer Brücke nicht getan ist, sondern dass bei einer Veränderung einer Brücke immer auch das Stellwerk betroffen ist und das Stellwerk einem Umbauverbot unterliegt; Beispiele hierfür sind die Brücken in Emden und Bad Bentheim. Das alles gestaltet sich also recht komplex. Wenn die Planungen dann umgesetzt werden sollen, bereitet die Finanzierung Schwierigkeiten. Wir verfolgen den Ansatz, dem Bund noch einmal explizit vorzuschlagen, eine Sonderleistungs- und Finanzierungsvereinbarung für ausfallkritische Infrastruktur im Bereich der Häfen und der Küste vorzuschlagen, und bereiten so etwas gerade vor.

Damit der Verkehr nicht unterbrochen werden muss, wird neben eine marode Brücke eine gleichwertige neue Brücke gebaut. Nach deren Fertigstellung kann die marode Brücke dann abgerissen werden. Diese neue Brücke zählt als Ersatzneubau; es kann in diesen Fällen auf

Planfeststellung verzichtet werden. Insofern werden die Maßstäbe erweitert. Das ist ein weiterer Ansatz zur Beschleunigung von Baumaßnahmen.

Den Riss an der Brücke über die Hunte hat die DB selbst erkannt. Sie hat insofern nicht gewartet, bis das Gegengewicht abfällt oder etwas anderes passiert, was zu größerem Schaden führt. Das macht deutlich, dass die DB diese Brücke ausgesprochen aufmerksam im Blick hat. Meines Erachtens wird es der DB gelingen, den Verkehr weiterhin so wie beschrieben durchzuführen. Das zeugt davon, dass bei der DB mit großer Umsicht vorgegangen und alles dafür getan wird, dass solche Auswirkungen nicht zur Einschränkung des Verkehrs führen.

Abg. **Matthias Arends** (SPD): Die Huntebrücke war schon immer ein Gesprächsthema, gerade für die Menschen, die sie regelmäßig passieren müssen. Jeder von Ihnen ist eingeladen, nach Oldenburg zu fahren und sie sich anzuschauen! Das ist eine Brücke, in der sich die kaiserliche Ingenieurskunst widerspiegelt. Sie ist quasi nahezu einzigartig in Europa. Sie wird durch ihr Eigengewicht geöffnet und geschlossen. So eine Konstruktion gibt es wohl kein weiteres Mal. Nichtsdestotrotz ist sie so weit abgängig, dass klar ist, dass eine Instandsetzung keine Lösung sein kann und wir um einen Neubau nicht herumkommen. Das gilt insbesondere wegen der hochfrequentierten Strecke zwischen Oldenburg und Bremen respektive zwischen Bremen und den Küstenstandorten auf dieser Strecke.

Sie hatten gerade geschildert, dass der Schienenpersonennahverkehr, der Richtung Norden-Norddeich im Abstand von zwei Stunden über diese Brücke fahren muss, die Brücke weiterhin nutzen kann, der Intercity, der im Wechsel mit dem Regionalverkehr im Schienenpersonenfernverkehr die Brücke nutzt, aber nicht passieren kann. Es erschließt sich mir nicht, warum die Brücke von dem einen Zug genutzt werden kann und von dem anderen nicht. Denn das führt bei der Personenbeförderung zu extremen Engpässen.

MR'in **Dr. Eickmann** (MW): Sie fragten, wie die Entscheidung zustande gekommen sei, dass nicht alle Züge die Brücke passieren dürften. Dass die Intercity-Züge erst einmal zurückstehen und der Schienenpersonennahverkehr weiterhin fahren kann, kann als Vorteil für die Region angesehen werden. Ich kann aber nicht sagen, wie es zu dieser Entscheidung gekommen ist.

Vors. Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU): Bitte liefern Sie die Gründe, aus dem dieser Unterschied zwischen dem Regionalexpress im Schienenpersonennahverkehr und dem Intercity im Schienenpersonenfernverkehr gemacht wird, nach. Dann können wir diesen Aspekt in unsere Argumentation einbinden und sind sprechfähig. Denn ich gehe davon aus, dass wir als Abgeordnete gefragt werden, warum welche Entscheidungen wie getroffen wurden.

MR'in **Dr. Eickmann** (MW): Ich werde gerne nachfragen. Es stellt sich eben auch die Frage, ob diese Entscheidung nicht doch auch ganz gut gewesen ist.

Vors. Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU): Meines Erachtens hat der Kollege das gar nicht in Abrede stellen wollen, sondern er möchte nur die Gründe wissen, aus denen diese Unterscheidung gemacht wird. Ich gehe davon aus, dass es dafür gute Gründe gibt.

Abg. **Matthias Arends** (SPD): Auf der Strecke von Norden-Norddeich bis nach Bremen kann der IC im Schienenpersonennahverkehr, also quasi als Regionalexpress, genutzt werden. Dementsprechend sind beide Züge auf dieser Strecke eigentlich gleichwertig. Deswegen wundert es mich, dass der Regionalexpress sie befährt und der Intercity nicht.

Abg. **Christian Frölich** (CDU): Ich vermute, dass das etwas mit einer Ablastung zu tun hat. Möglicherweise ist der Intercity deutlich schwerer als ein Regionalexpress.

Der Masterplan Brücken, über den wir gesprochen haben, betrifft in erster Linie die Infrastruktur für das Verkehrsmittel Auto. Hat die Bahn einen ähnlichen Masterplan Brücken für niedersächsische Eisenbahnbrücken? Wenn das der Fall ist, sollten wir uns seitens der Landesregierung einmal darüber informieren lassen, damit wir darauf vorbereitet sind, was in den nächsten Jahren an Brückensanierungen bei der Bahn auf uns zukommt.

MR'in **Dr. Eickmann** (MW): Entschuldigung, auf den Masterplan Brücken bin ich eben nicht eingegangen. Der Masterplan Brücken der Landesregierung bezieht sich ausschließlich auf Straßenbrücken. Bei der Deutschen Bahn gibt es kein niedersachsenweites Programm, sondern es gibt eine deutschlandweite Strategie, wie mit Brücken umgegangen werden soll.

Es wird sukzessive vorgegangen: Wann kann man wo wie planen? Wann ist wo welche Finanzierung sichergestellt? - Uns liegt keine Gesamtschau über alle Eisenbahnbrücken und deren zeitlichen Horizont für anstehende Sanierungen vor. Ich glaube nicht, dass es eine so konkrete Gesamtschau gibt. Ein Großteil der Brücken wird, soweit sie an den Hauptkorridoren liegen, im Rahmen der Generalsanierung mitsaniert. Die anderen Brücken werden sukzessive je nach Sanierungsfortschritt saniert. Ich habe hier im Ausschuss berichtet, dass die Brücke in Oldenburg im Prinzip zurzeit saniert wird.

Abg. **Christian Frölich** (CDU): Ich konkretisiere meine Frage. Herr Vorsitzender, lässt es sich organisieren, dass die Landesregierung diese Informationen bei der Deutschen Bahn anfordert? Ich finde schon, dass wir darüber, was in den nächsten Jahren in unserem Bundesland mit Eisenbahnbrücken passiert, informiert sein sollten.

Vors. Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU): Es ist nur die Frage, ob die Bahn über eine solche Prioritätenliste verfügt. Die Bahn hat bekanntlich beim Parlamentarischen Abend einige Prioritäten vorgestellt. Es ist nur die Frage, ob sie über eine solche Liste verfügt.

(Abg. Marcel Scharrelmann [CDU]: Oder sie erstellen kann!)

MR'in **Dr. Eickmann** (MW): Wir werden bei der Deutschen Bahn anfragen, wie sich ihre derzeitige Strategie für Brückensanierungen darstellt und mit welchen Informationen sie hier zur Aufhellung beitragen kann¹.

Vors. Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU): Vielen Dank. Damit ist zugesagt, dass wir so etwas bekommen. Was die Bahn uns dann liefert, bleibt abzuwarten.

Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Ich bedanke mich bei Ihnen, dass Sie uns proaktiv unterrichtet haben.

¹ vgl. Anlage

80. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung am 07. November 2025

TOP 10: Unterrichtung durch die Landesregierung zum Riss in der Eisenbahnbrücke über die Hunte in Oldenburg

Hier: Beantwortung offengebliebener Fragen der Ausschussmitglieder

Frage 1

Abg. Arends (SPD) fragte, aus welchen Gründen der Schienenpersonenfernverkehr Richtung Emden/Norddeich Mole/Leer eingestellt worden sei, der Schienenpersonennahverkehr hingegen verkehren kann.

Antwort:

Die Abwägung und Priorisierung der Art des Schienenpersonenverkehrs im Bereich der Eisenbahnüberführung über die Hunte in Oldenburg erfolgte durch die Deutsche Bahn (DB). Die Landesregierung war an der Entscheidung nicht beteiligt. Aus diesen Gründen hat die Landesregierung bei der DB nach den Gründen dieser Entscheidung gefragt.

Die DB teilte mit, dass für die Entscheidung drei Gründe maßgebend waren:

- Aufgrund der zu erwartenden Verspätungen durch die Eingleisigkeit und die Langsamfahrstelle war eine stabile Betriebsabwicklung der über eine lange Strecke verkehrenden IC-Züge gefährdet.
- Eine weiträumige Umleitung über Osnabrück – Rheine – Leer ist aufgrund der längeren Strecke und langen Fahrzeiten sowie der dort vorhandenen Streckenauslastung und aus Gründen des Fahrzeugumlaufs nicht umsetzbar.
- Der weiterhin zweistündlich verkehrende Regionalexpress verfügt über eine deutlich höhere Kapazität, die westlich von Bremen unbedingt erforderlich ist.

Frage 2

Abg. Thiemann (CDU) fragte nach einem Brückensanierungsplan für den Schienenverkehr in Anlehnung an den Masterplan Brücke

Antwort:

Die für die DB-Infrastruktur zuständige DB InfraGO AG teilte mit, dass sie in der Region Nord über ein Risikomanagementsystem verfüge, in welchem Brückenzustände und Maßnahmen eingepflegt werden.

Dieses beinhaltet eine Bewertung der Brücken anhand der Netzzustandsnote, der Zustandskategorie sowie der Stand-, Verkehrs- und Betriebssicherheit. Die Daten werden in zyklischen Gesprächen mit den Anlagenverantwortlichen, Netzen der Region und den Planungsabteilungen der DB InfraGO bewertet. Aufgrund dieser Bewertung finden die Maßnahmenfestlegungen statt.