LANDTAG
NIEDERSACHSEN

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

über die 98. - öffentliche - Sitzung

des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen

und Digitalisierung

am 25. September 2026

Hannover, Landtagsgebäude

Tagesordnung: Seite:

1. **Schwerlasttransporte: Rückgrat der niedersächsischen Häfen und der Energiewende**
   Antrag der Fraktion der CDU - Drs. 19/10916

   Unterrichtung durch die Landesregierung 5

   Aussprache 9

2. **Führerscheine müssen günstiger werden - Mobilität darf nicht am Geldbeutel scheitern**
   Antrag der Fraktion der CDU - Drs. 19/10919

   Unterrichtung durch die Landesregierung 19

   Aussprache 22

3. **Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung der Industrie und Beschleunigung von Industrievorhaben in Niedersachsen**
   Gesetzentwurf der Fraktion der CDU - Drs. 19/9905

   Fortsetzung der Beratung 29

   Beschluss 30

4. **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung bauordnungsrechtlicher Vorschriften und des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes zur Sicherung von Belangen der Landesverteidigung**
Gesetzentwurf der Landesregierung - Drs. 19/11456

Beginn der Beratung und Verfahrensfragen 31

5. **Technologieoffen, sicher, vernetzt - für eine moderne Logistik und einen zukunftsfähigen Personenverkehr**
Antrag der Fraktion der CDU - Drs. 19/10155

Fortsetzung der Beratung und Verfahrensfragen..... 32

Beschluss..... 33

6. **Terminangelegenheiten**

Auswärtige Sitzung am 13. November 2026 bei der Üstra 34

Anwesend:

Ausschussmitglieder:

1. Abg. Stefan Klein (SPD), Vorsitzender
2. Abg. Marten Gäde (i. V. des Abg. Matthias Arends) (SPD)
3. Abg. Christoph Bratmann (SPD)
4. Abg. Oliver Ebken (SPD)
5. 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. Uwe Schünemann (i. V. der Abg. Colette Thiemann) (CDU)
12. Abg. Stephan Christ (GRÜNE)
13. Abg. Michael Lühmann (i. V. des Abg. Heiko Sachtleben) (GRÜNE)

Vom Gesetzgebungs- und Beratungsdienst:

Parlamentsrat Dr. Oppenborn-Reccius.

Von der Landtagsverwaltung:

Beschäftigte Kahlert-Kirstein.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Schröder, Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 10:30 Uhr bis 12:14 Uhr.

Außerhalb der Tagesordnung:

Billigung von Niederschriften

Der **Ausschuss** billigt die Niederschriften über die 94. Sitzung - öffentlicher Teil - und die 96. Sitzung.

***

Tagesordnungspunkt 1:

Schwerlasttransporte: Rückgrat der niedersächsischen Häfen und der Energiewende

Antrag der Fraktion der CDU - Drs. 19/10916

erste Beratung: 95. Plenarsitzung am 25.06.2026
AfWVBuD

zuletzt beraten: 96. Sitzung am 21.08.2026

Unterrichtung durch die Landesregierung

MR'in **Hartmann** (MW): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Das Referat 43 im MW, das ich leite, ist zuständig für den Bereich der Großraum- und Schwertransporte (GST). Ich werde unterstützt von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr: Herr Emme, Dezernatsleiter 34, und Herr Sternagel, der unser VEMAGS-Beauftragter ist und insofern den operativen Bereich sehr gut abdecken kann.

Zunächst bedanke ich mich, dass wir hier zu diesem wichtigen Thema unterrichten dürfen. Gerade die letzten Wochen haben gezeigt, wie wichtig zuverlässige Transportwege sind. Sie haben mit dem Entschließungsantrag wesentliche Punkte adressiert. Wir wollen zunächst kurz in die Thematik, die doch relativ komplex ist, einführen. Anschließend stehen wir Ihnen für Fragen zur Verfügung.

Wir sind ein großes deutsches Flächenland in der Mitte Deutschlands und auch in der Mitte Europas. Deshalb ist es für Niedersachsen natürlich ganz besonders wichtig, dass die Logistikwege gut funktionieren. Sie haben insbesondere für die Wirtschaft eine sehr große Bedeutung.

Eine reibungslose Durchführung von Transportvorhaben etwa zu den internationalen Industriezentren, den Seehäfen oder den Standorten von Windenergieanlagen ist daher für uns dringend erforderlich.

GST sind auch für den Wirtschaftsstandort Niedersachsen selbst von erheblicher Bedeutung, insbesondere im Hinblick auf den Bau von Großprojekten und den Ausbau der Windkraft.

Um Straßen zu entlasten und um bei der Erreichung der Klimaziele zu unterstützen, wollen wir die Großraum- und Schwerlasttransporte möglichst auf die Wasserstraßen verlagern. Im Rahmen eines Bundesprojekts werden hierfür derzeit Mikrokorridore entwickelt, das heißt, die Hafenstandorte sollen mit der nächsten Bundesfernstraße verbunden werden. Niedersachsen beteiligt sich daran aktiv und unterstützt dieses Vorhaben. Durch die Erarbeitung dieser Mikrokorridore werden potenziell geeignete Routen für Großraum- und Schwertransportvorhaben vorab identifiziert. Dadurch können die Streckenfindung effizienter gestaltet und das Genehmigungsverfahren insgesamt beschleunigt und gestrafft werden. Für den Teil der Transportkette, der auf dem Wasser erfolgt, ist keine Genehmigung erforderlich. In Kombination mit den Mikrokorridoren werden sowohl die Wirtschaft bei der Stellung des Antrags als auch die Behörden bei der Prüfung entlastet.

Eine großräumige Bereitstellung von vorgeprüften Korridoren für komplett auf der Straße durchzuführende Transporte im Rahmen der Energiewende ohne konkrete Anträge ist aufgrund der Vielzahl an denkbaren Strecken und Parametern der Transporte nur mit sehr großem Aufwand möglich. Sie müssen sich das so vorstellen: Die GST-Thematik betrifft im Prinzip alles, was mehr als 40 bzw. 44 Tonnen wiegt. Wir haben uns mit der Landesbehörde ausgetauscht. Es gab Transporte von bis zu 600 Tonnen, also wirklich sehr große Ladungen. Diese Transporte sind auch nicht alle einheitlich. Ein Tiny House beispielsweise kann wegen der Breite ein GST sein. Die Windenergieanlagentransporte sind sehr ausladend, sehr groß und sehr bekannt.

Wir registrieren aber auch im Baubereiche sehr große Transporte. Sie haben sicherlich auch die Berichterstattung über die Brücke, die in Hamburg transportiert werden musste, mitbekommen. Ich glaube, dieses Bauwerk wog rund 2 000 Tonnen. Das war zwar ein sehr großer Extremfall. Gleichwohl zählt auch das zum GST-Bereich.

Von daher kann man nicht die eine Strecke heraussuchen und prüfen, ob sie irgendwie passt, sondern es gibt sehr vielfältige Varianten, bei denen die Achslasten, die Traglasten der Brücken usw. berechnet werden müssen. GST sind immer sehr komplexe Vorhaben, sodass es sehr schwierig ist, nur einfach mal alle Strecken durchzuprüfen. Das wäre ein immenser Aufwand, für den wir im Prinzip in allen beteiligten Behörden, die anzuhören sind, entsprechend bemessene Kapazitäten schaffen müssten.

Damit die Transporte weiterhin und langfristig gut möglich sind, wird derzeit sehr massiv in die Infrastruktur investiert. Das bedeutet jedoch auch mehr Baustellen. Diese Baumaßnahmen selbst können ebenfalls GST erforderlich machen - auch tragen sie zu einer weiteren Erhöhung des Antragsniveaus bei.

Zuständig für die Erlaubnis und Genehmigung von GST sind in Niedersachsen die 115 unteren Straßenverkehrsbehörden.

Die Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr selbst erteilt keine Erlaubnisse oder Genehmigungen. Sie ist aber trotzdem ein sehr großer Player in dem Bereich, weil sie im Anhörungsverfahren beteiligt ist. Sie ist massiv Straßenbaulastträger und nimmt die Aufgabe als Anhörungsbehörde für Anträge wahr, die in anderen Bundesländern gestellt werden. Die durch sie zu verfassenden Stellungnahmen sind maßgeblich von den Zulieferungen der anzuhörenden Straßenverkehrs- und Baubehörden abhängig. Je nach Streckenverlauf müssen die verschiedensten betroffenen Behörden angehört werden. Auch das ist ein sehr komplexes Verfahren. Zudem ist für die GST eine Beteiligung sehr vieler Stellen erforderlich.

In dem Entschließungsantrag ist die Personalausstattung in der Landesbehörde adressiert. Die Personalausstattung orientiert sich an den prognostizierten Antragszahlen. Im Prinzip wird errechnet, wie viel Personal für das Antragsaufkommen zur Verfügung gestellt werden muss. Das Ergebnis dient als zentrale Bemessungsgröße. Auf dieser Grundlage werden die vorhandenen Personalressourcen kontinuierlich auf Auskömmlichkeit überprüft und etwaige Mehrbedarfe über die Haushaltsanmeldung angemeldet. Die Landesbehörde stellt bei GST-Vorhaben aber kein Nadelöhr dar.

Sie unterstützt zudem die Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden durch regelmäßige Schulungsangebote sowie fachliche Treffen und auch Beratung im Einzelfall. Ich habe schon gesagt, dass die 115 unteren Straßenverkehrsbehörden zuständig sind und die Landesbehörde eine ganz

maßgebliche Rolle einnimmt, indem sie die unteren Straßenverkehrsbehörden ganz massiv unterstützt.

Die Einführung einer zentralen Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde in Sachen GST war zuletzt vor etwa drei Jahren Thema in Niedersachsen. Sie wurde damals nicht weiterverfolgt, da einige Kommunen erheblichen Widerstand leisteten.

Die Bearbeitung von GST-Anträgen für den Straßenverkehr erfolgt grundsätzlich vollständig digital über das „VErfahrensMAnagement für Großraum- und Schwertransporte", das sogenannte VEMAGS. Dabei handelt es sich um ein sehr komplexes IT-Verfahren. VEMAGS ist ein bundesweit einheitliches Produkt, das von den 16 Ländern, dem Bund und der Autobahn GmbH gemeinsam verantwortet wird. Die Bearbeitung erfolgt bei allen beteiligten Behörden nahezu ausschließlich über diese Fachanwendung. Da es sich hierbei, wie eingangs erwähnt, um eine bundesweit hochgradig vernetzte IT-Struktur mit vielen Schnittstellen handelt, kann der Transformationsprozess, der in dem Entschließungsantrag ebenfalls adressiert worden ist, von einem Land nur sehr bedingt initiiert und beschleunigt werden.

Die Gesamtverantwortung sowie die operative und bundesweite Federführung für die Fachanwendung VEMAGS liegt beim Land Hessen. Die Pflege, Optimierung und Weiterentwicklung stimmt Hessen mit den anderen beteiligten Stellen und mit den Landesbeauftragten, wie in unserem Falle mit Herrn Sternagel für Niedersachsen, ab. Für das Land Niedersachen nimmt die Landesbehörde die Aufgabe des VEMAGS-Beauftragten wahr. Sie bietet auch entsprechende Schulungen in VEMAGS an.

Bereits jetzt ist es möglich, in VEMAGS Folgeanträge zu stellen oder im Antrag auf ähnliche Anträge zu verweisen, um die Prüfung zu beschleunigen; dieser Aspekt wurde ebenfalls im Entschließungsantrag adressiert. Auch können Stellungnahmen bei Serienanträgen automatisch übernommen werden. Auch eine Vorlagen- und Wiederverwendungsfunktion existiert schon heute im Rahmen von VEMAGS.

Um die Antragstellung zu vereinfachen und die Bearbeitung zu beschleunigen, befindet sich VEMAGS derzeit in einer umfassenden technischen Erneuerung. Ziel ist es, das gesamte Verfahren effizienter und anwenderfreundlicher zu gestalten und den Einsatz von KI anzudenken. Niedersachsen unterstützt dies im Rahmen seiner Möglichkeiten; denn VEMAGS ist nun einmal kein ausschließlich niedersächsisches Produkt.

Transportabschnitte auf Bundesautobahnen können inzwischen durch die Autobahn GmbH weitgehend automatisiert geprüft werden. Die Streckenparameter sind dort etwas weniger komplex und daher meistens schon mit einem höheren Vollständigkeitsgrad digitalisiert als im übrigen, nachgeordneten Straßennetz. Die Autobahnen stellen sich insofern ein wenig einfacher zu handhaben dar. Das nachgeordnete Netz hat sehr viele Parameter, die bedacht werden müssen und wegen ihrer Komplexität im Hinblick auf die Streckenfindung sehr viel problematischer sind, weil Einschränkungen zu beachten sind.

Transportvorhaben außerhalb der Autobahnen weisen aufgrund von Engstellen, variierenden Traglasten von Brückenbauwerken und zu beachtenden kommunalen Gegebenheiten eine wesentlich höhere Komplexität auf als Transportvorhaben auf Autobahnen, die grundsätzlich etwas standardisierter sind. Standardanträge lassen sich daher nicht einfach identifizieren. Die

Komplexität vor allem des nachgeordneten Bereiches macht die Digitalisierung auch deutlich schwieriger, als es im Bereich von Autobahnen der Fall ist.

Gleichwohl liegen immer mehr Infrastrukturdaten der Bundes- und Landesstraßen digital vor. Wir arbeiten derzeit daran, die Infrastrukturdaten vollständig zu integrieren und so die Streckenfindung zu verbessern und - auch - für die Antragsteller zu vereinfachen - künftig auch unter automatischer Berücksichtigung von Baustellen. So wird das Verfahren im Hinblick auf die Streckenfindung optimiert.

Bereits jetzt gibt es die Möglichkeit, Daten aus den Straßeninformationsdatenbanken der Länder automatisiert zu nutzen. Damit ist bereits eine automatische Identifikation kritischer Stellen möglich. Für die automatische Identifikation dieser Stellen muss der Antragsteller den Fahrtweg aber auf einer Karte in VEMAGS erfassen. Damit diese Möglichkeit von den Antragstellenden intensiver genutzt wird, sollen nächstes Jahr eine neue Routing-Funktion und eine Verbesserung der Kartenfunktion implementiert werden. Für 2027 ist zudem eine KI-Unterstützung angedacht, um damit zumindest die zu beteiligenden Anhörungsstellen identifizieren zu können.

Die Landesbehörde prüft die Möglichkeit eines digitalen Infrastrukturmonitorings unter Berücksichtigung der sicherheitspolitischen Lage. Mit der Darstellung des Straßennetzes und seiner Befahrbarkeit in laufend aktualisierten Karten würden jederzeit aktuelle Informationen für die Planung und Genehmigung bereitstehen. Nun möchte ich das Wort gerne an Herrn Emme abgeben, der etwas genauer in das System INS-GST[1] einführen kann.

DezL **Emme** (NLStBV): Lieben Dank, Frau Hartmann, für die sehr ausführlichen Erläuterungen. Ich muss eigentlich gar nicht mehr sehr viel dazu beitragen. Das Gesamtkonstrukt VEMAGS braucht mehrere Module, um zu funktionieren. Eines dieser Module ist das digitale Kartenmodul INS-GST, mit dem die Antragsteller de facto jetzt schon die Möglichkeit haben, einen Start- und einen Zielpunkt einzugeben, woraufhin das digitale Routingsystem einen Streckenvorschlag unterbreitet.

Nächstes Jahr, wenn sämtliche Infrastrukturdaten einschließlich Informationen zu Baustellen vorliegen, wird der Antragsteller auch Engstellen, Brückensperrungen und Baustellen erkennen können und seine Route entsprechend anpassen können, bevor der Antrag in die Anhörung geht.

Das ist ein wesentlicher Punkt. Wir sprechen zwar von 137 000 Anträgen, es sind aber vielmehr Anhörungen. Diese Anhörungen kommen im Wesentlichen zustande, wenn wir Fahrtwegänderungen im Laufe des Verfahrens prüfen müssen. Beispielsweise möchte der Antragsteller von Bayern nach Schleswig-Holstein fahren und beantragt dafür naturgemäß primär die Befahrung von Autobahnen, muss aber dann aufgrund von Baustellen in das nachgeordnete Netz wechseln. Je komplexer ein GST ist, desto schwieriger ist es, im nachgeordneten Netz eine geeignete Route zu finden. Das führt immer wieder dazu, dass ein Antrag zurückgeschickt und dann quasi wieder neu gestellt und geprüft werden muss. Das führt zu einer durchaus darstellbaren Belastung, die wir aber mit dem Routingsystem zwar sukzessive, aber letztlich sicher den Griff bekommen werden.

[1] Integrationsnetz Straße Großraum- und Schwertransporte

MR'in **Hartmann** (MW): VEMAGS wird laufend fortentwickelt, sodass viele Prozesse, die im Entschließungsantrag adressiert worden sind, schon in der Umsetzung sind. Wir werden die weitere Entwicklung intensiv mitbegleiten und unterstützen, soweit es uns im Rahmen unserer Möglichkeiten möglich ist.

Darüber hinaus ist zu bedenken, dass im April des nächsten Jahres die neuen Richtlinien für die Großraum- und Schwertransporte, die sogenannten RGST, in Kraft treten. Danach sollen die nicht standardisierten Auflagen nur noch ganz geringfügig genutzt werden. Momentan können Auflagen über eine Ziffer abgebildet werden. Dabei handelt es sich quasi um Einzelauflagen, die ein bisschen schwieriger zu handhaben sind. Mit den RGST sollen die Genehmigungen standardisierter erfolgen. Insgesamt wird es dann auf dieser Grundlage zu einer weitergehenden Automatisierung der Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren kommen.

Auch einige gesetzlichen Regelungen wurden bereits im Sinne dieser Entschließung geändert. Sie haben adressiert, dass auch die gesetzlichen Regelungen etwas angepasst werden sollten. Tatsächlich ist es mittlerweile so, dass beispielsweise die Anhörung der Autobahn GmbH bei Unterfahrung von Kreuzungsbauwerken entfällt.

Nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung ist nun eine Regelbearbeitungsdauer vorgesehen. Sie beträgt bei vollständigen Anträgen zwei Wochen. Dabei ist allerdings zu bedenken - das hat Herr Emme schon erläutert -, dass die Streckenfindung nicht ganz profan ist. Bei sehr komplexen Verfahren kann es trotzdem länger dauern, weil es sehr schwierig ist, eine entsprechend geeignete Strecke zu identifizieren. Würden wir darauf verzichten, hätten wir Probleme mit der Infrastruktur oder der Verkehrssicherheit. Das ist sicherlich weder gewünscht noch gewollt.

Sie hatten auch den Aspekt einer Priorisierung adressiert. Es gibt bereits Priorisierungen für bestimmte Vorhaben, nämlich für Transporte von Kabelrollen im Reparaturfall und von Großtransformatoren, um die Energieversorgungsicherheit gewährleisten zu können. Der Hintergrund dafür ist, dass es sich dabei um quantitativ sehr eng begrenzte Bereiche handelt, sodass es dadurch nicht zu einer unangemessenen Benachteiligung anderer Transporte kommt. Weitergehende Priorisierungen wären insoweit ein Problem, als dadurch Vorhaben anderer Antragssteller zurückstehen müssten. Eine Priorisierung muss sehr wohl überlegt sein, weil dadurch andere Transporte in dem räumlichen Bereich nicht stattfinden können.

Wir gehen davon aus, dass mit dem Inkrafttreten der neuen Richtlinien für Großraum- und Schwertransporte und den Anpassungen von VEMAGS, die laufend erfolgen, in der Zukunft weitere deutliche Verbesserungen eintreten werden. Insofern ist im Prinzip schon einiges, was in dem Entschließungsantrag adressiert wird, angestoßen worden und in der Umsetzung.

Aussprache

Vors. Abg. **Stefan Klein** (SPD): Ich habe eingangs eine Verständnisfrage. Meinen Sie mit „Priorisierung" die Priorisierung bei der Antragsbearbeitung oder die Priorisierung bei der Streckennutzung?

MR'in **Hartmann** (MW): Sowohl als auch.

DezL **Emme** (NLStBV): Für die Priorisierung von Kabeltrommeltransporten gibt es einen rechtlichen Auftrag. Wenn solche Zweckbestimmungen aus den Anträgen oder aus einer Vorabstimmung hervorgehen, werden wir sie entsprechend priorisieren.

Vors. Abg. **Stefan Klein** (SPD): Werden bei gleichen Strecken solche Transporte also prioritär behandelt, während andere zurückstehen müssen?

DezL **Emme** (NLStBV): Nein. Das nicht. Das gilt primär für den Antrag.

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU): Herzlichen Dank, Frau Hartmann und Herr Emme, dass Sie hier dargestellt haben, dass der Antrag sinnvoll ist, aber auch einiges, was adressiert worden ist, schon in Bearbeitung ist.

Ich habe noch einige Nachfragen.

Vorhin ist von Standardmodulen die Rede gewesen. Für Standardmodule sind bereits Genehmigungen erteilt worden. Windenergieanlagen und Lokomotiven beispielsweise sind nicht immer zwingend baugleich, aber häufig typähnlich. So gibt es beispielsweise bei Windenergieanlagen eng definierte Typenklassen, und es ist bekannt, welche Stückgüter in dem Zusammenhang transportiert werden müssen. Häufig sind auch zu befahrende Streckenverläufe bekannt. Sie sprachen davon, dass dafür insbesondere die Binnenhäfen angefahren werden sollen. Insofern ist bekannt, welche Strecken für Fahrten, deren Ziel die Häfen sind, hinterlegt sind. Gibt es dafür Standardtypengenehmigungen, dass diese Strecken direkt befahren werden können, oder ist so etwas geplant? Ist also geplant, dass ein Windenergieanlagenhersteller, der immer die gleichen fünf Typen zum gleichen Binnenhafen transportiert, nicht vor jedem Transport eine neue Genehmigung beantragen muss? Wie offen kann das gestaltet werden? Ich denke in dem Zusammenhang auch an Betonfertigkomponenten oder große Kessel, die häufig sehr baugleich gestaltet sind. In diesen Fällen - wenn solche Komponenten immer zum gleichen Zielstandort transportiert werden müssen - muss doch nicht jedes Mal eine neue Einzelgenehmigung erfolgen.

Sie berichteten, dass Sie die Charakteristika auch der Landesstraßen erfassen und die Arbeiten demnächst abgeschlossen werden. Bitte berichten Sie über das Timing, den Inhalt der weiteren Umsetzungsschritte und wann mit einem Abschluss der Arbeiten gerechnet werden kann.

Sie erwähnten die 115 Genehmigungsbehörden. Gibt es Ihrer Meinung nach Möglichkeiten, wie diese dezentrale Genehmigungspraxis sinnvoll zusammengeführt werden kann? Viele beantragte Transportstrecken queren die räumliche Zuständigkeit mehrerer Genehmigungsstellen. Es ist ein langwieriger Prozess, wenn bei allen diesen Stellen Einzelgenehmigungen beantragt werden müssen.

Abg. **Stephan Christ** (GRÜNE): Die Genehmigungspraxis von Großraum- und Schwertransporten war in der laufenden Legislaturperiode schon einmal Thema im Landtag. Vor ziemlich genau zwei Jahren haben wir einen gemeinsamen Entschließungsantrag von SPD und Grünen im Plenum angenommen. Der Anlass für den Entschließungsantrag war ein großer Bearbeitungsrückstau und identifizierter Engpass. Ich erinnere mich, dass sich dieser Engpass, nachdem der Beschluss über den Entschließungsantrag gefasst worden war, aufgelöst hatte und der Bearbeitungsstau abgearbeitet war. Sind in der Folge erneut Bearbeitungsstaus aufgetreten? Wie viel Zeit nimmt die Bearbeitung dieser Anträge auf Großraum- und Schwertransporte momentan im Durchschnitt in Anspruch? Hat sich die Bearbeitungszeit in Niedersachsen - gegebenenfalls auch im Vergleich zu anderen Ländern - durch die Optimierungen, die Sie beschrieben haben, verkürzt?

Viele Aspekte, die in dem Entschließungsantrag angeführt werden, sind zutreffend, befinden sich aber im Umsetzungsprozess, wie etwa der Rollout des VEMAGS-Systems oder die Implementierung der Routingfunktion, um nur einige Aspekte zu benennen. Es ist verständlich, dass Standardanträge auch aufgrund der unterschiedlichen Interessen, die kollidieren, schwierig zu bearbeiten sind.

Sie haben berichtet, dass die Zusammenführung der 115 Genehmigungsbehörden geprüft worden ist und die Kommunen diese Überlegung kritisiert haben. Bitte erläutern Sie die Gründe für die Sorgen, die Kritik und die Bedenken, die die Kommunen geäußert haben. Den Aspekt, den Herr Scharrelmann für einen Wechsel zu einer zentralen Genehmigungspraxis angeführt hat, kann ich nachvollziehen.

Schließlich habe ich noch eine Nachfrage zu den Bearbeitungszeiten. Gibt es eine Kategorie von Anträgen, die ganz besonders lange Bearbeitungszeiten erfordert oder besondere Herausforderungen mit sich bringt, also Ausreißer? Hat Ihr Haus für Anträge dieser Kategorie Lösungsansätze?

MR'in **Hartmann** (MW): Ich beantworte zunächst die Fragen mit Bezug zu den Genehmigungsbehörden. Sie fordern in dem Entschließungsantrag, eine zentrale Koordinierungsstelle für Großraum- und Schwertransporte einzurichten. Uns ist nicht klar, ob mit dieser Forderung die Einrichtung einer zentralen Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde oder eine zusätzliche Koordinierungsstelle gemeint ist. Letzteres würden wir fachlich nicht begrüßen, weil sie in dem Bereich ein weiterer Player wäre.

Es gab damals Widerstand gegen eine angedachte Vereinheitlichung. Eines muss aber ganz klar gesagt werden: Die Einzelgenehmigungen, von denen Sie ausgehen, gibt es in der Form nicht. Für den Antragsteller stellt sich die Situation wie folgt dar: Er stellt einen Antrag, zum Beispiel beim Landkreis Cuxhaven, und dann muss der Landkreis Cuxhaven die Anhörungen durchführen. Von daher muss der Antragsteller nicht zig Anträge bei den unterschiedlichen Kommunen bzw. Stellen, die für betroffene Bereiche zuständig sind, stellen, sondern der zuständige Landkreis würde dann alle Stellen anhören, zum Beispiel auch die Landesstraßenbehörde als Straßenbaulastträger, wenn es erforderlich ist.

Insofern hat der Antragsteller den Eindruck, als gäbe es eine zentrale Stelle vor Ort, was schon Charme hat, weil eine Stelle, die vor Ort ist, tätig wird. Gleichwohl hatten wir erwogen, Kapazitäten zu bündeln, um dadurch gegebenenfalls positive Rückwirkungen auf die nötige personelle Ausstattung auszulösen. Die Kommunen, die im Grundsatz Aufgabenträger sind, aber wollten diese Aufgabe nicht abgeben. Einige Kommunen - beispielsweise solche, in deren Gebiet ein großes Unternehmen seinen Sitz hat, das sehr viele Anträge für GST stellt - werden sich sicherlich in besonderer Weise organisatorisch und personell auf die Wahrnehmung dieser Aufgabe eingestellt haben. Kommunen, die sich derart dezidiert für die Wahrnehmung dieser Aufgabe eingerichtet haben, stehen dann, wenn sie die Aufgabe abgeben müssen, möglicherweise vor der Situation, dass sie die Beschäftigten, die sie für die Bearbeitung von Anträgen auf GST ausgebildet haben und die demzufolge die Antragsbearbeitung top abwickeln können, wieder in anderen Bereichen unterbringen müssen.

Zu aufgetretenen Rückstaus und Engpässen kann die operativ tätige Behörde sicherlich besser Auskunft geben.

DezL **Emme** (NLStBV): Zu aufgetretenen Rückstaus und Engpässen kann auch ich nur bedingt etwas sagen, weil wir keine Genehmigungsbehörde sind. Wir geben schlicht und ergreifend nur Stellungnahmen ab. Wie es bei den Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden aussieht - ob die eine Behörde die Anträge etwas schneller bearbeitet als die andere -, kann ich nicht sagen.

Darüber hinaus ist es einfach so, dass jeder Antrag anders ist. Ich habe schon gesagt, dass wir von Anhörungen sprechen. Wenn ein Fahrtweg häufiger angepasst werden muss, weil er aufgrund von Baustellen oder Brückenablastungen erneut in die Anhörung muss, dann kann ein Antrag auch einmal länger in der Bearbeitung sein. Das gleiche Problem haben übrigens auch die anderen Bundesländer; mit diesem Problem ist Niedersachsen nicht allein.

MR'in **Hartmann** (MW): Ohne konkret beurteilen zu können, wie die Lage bei den Behörden vor Ort ist, gehe ich davon aus, dass die komplexen Verfahren sicherlich sehr lange Zeit in Anspruch nehmen. Ich habe den Transport der Brücke in Hamburg erwähnt. Da musste sehr viel umgesetzt werden, um den Fahrtweg sicher und adäquat zu gestalten. Beim Transport anderer Komponenten kann das auch erforderlich sein. Das Thema ist aber sehr vielschichtig.

Von daher kann ich nicht sagen, dass die Genehmigung bei einer bestimmten Kategorie von Vorhaben immer ein Problem ist und bei anderen nicht. Es kommt immer auf den Einzelfall an. Es gibt verschiedenste Varianten dieser Transporte. Manchmal sind es profane Dinge, die problematisch sind, etwa wenn für einen Transport das nachgelagerte Netz aufgrund einer Brückenablastung auf einmal nicht mehr zur Verfügung steht und ein ganz anderer Fahrtweg angedacht werden muss, obwohl der vorgesehene Fahrtweg vorher gar nicht als so schwierig erschien. Insofern handelt es sich bei solchen Verfahren ein Stück weit immer um Momentaufnahmen.

DezL **Emme** (NLStBV): Ich möchte das Thema Standardanträge aufgreifen. Das ist ein super Ziel. Wenn ich die Belange der Wirtschaft zu 100 % vertreten würde, dann würde ich Ihre Sichtweise uneingeschränkt teilen. Aber wir sind, wie Frau Hartmann gerade zutreffend gesagt hat, eben auch verpflichtet, die Infrastruktur und die Verkehrsteilnehmer zu schützen. Ich kann mich erinnern, dass vor einigen Jahren eine Dame auf der Autobahn 31 unter einen Windflügel gekommen ist. Von daher ist es sehr wichtig, dass wir jeden Antrag prüfen.

Natürlich kann man über die Befristung auf einen kurzen Zeitraum nachdenken. So etwas gibt es bei Kurzzeitanträgen, mit denen einander sehr ähnelnde Transporte innerhalb eines Zeitraumes von drei Monaten erfolgen dürfen. Es gibt auch Daueranträge mit Geltungsdauern von einem bis drei Jahren.

Aber Serienanträge in dem Sinne, dass ein Unternehmen ein halbes Jahr, nachdem es eine Genehmigung erhalten hat, ohne erneute Anhörung einen weiteren Transport durchführen will, funktionieren einfach nicht, weil solche Transporte auch vor dem Hintergrund der Infrastruktur immer einer gesonderten Überprüfung bedürfen. Wir befinden uns doch permanent in der Diskussion darüber, dass unsere Infrastruktur nicht in hundertprozentig gutem Zustand ist. Deshalb sind wir immer auch bestrebt, die Infrastruktur zu schützen.

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU): Die Frage zur Kartierung ist noch nicht beantwortet. Sie sagten, auf Bundesebene sei die Kartierung abgeschlossen, auf der Landesebene werde noch daran gearbeitet. Bitte sagen Sie noch etwas zu den nächsten Schritten bis zur Fertigstellung.

DezL **Emme** (NLStBV): Wir haben schon die Infrastrukturdaten an die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) geliefert. Die BASt wendet sich an die jeweilige Fachgruppe. Das ist

in diesem Fall die Fachgruppe INS-GST. VEMAGS besteht aus drei Fachmodulen. Das VEMAGS-Verfahrensmodul ist die reine E-Akte. Daneben gibt es das digitale Kartenmodul INS-GST, das Routingsystem, das vorgeschaltet ist. Außerdem gibt es VEMAGS-Statik zur Prüfung der Statik von Brückenbauwerken. Die Infrastrukturdaten liegen jetzt quasi vor. Die BASt muss jetzt an die INS-GST liefern. Sobald das erfolgt ist, kann das Verfahren gestartet werden. Ich habe schon gesagt, dass wir damit 2027 ins Rennen gehen werden.

Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU): Mein Kollege hat schon viele der Fragen gestellt, die sich auch mir stellen. Mit Blick auf die vorhandene Infrastruktur ist es eine große Schwierigkeit für Unternehmen, große Produkte, die sie herstellen, an den Kunden zu verbringen. Insofern interessiert es mich, welche Absprachen es zwischen Ihnen und den Betreibern der Infrastruktur gibt, diese zu ertüchtigen. In der Region, in der mein Wahlkreis liegt, haben Unternehmen ihren Sitz, die ihre Produkte von Rotterdam aus verschiffen. Das bedeutet für sie einen viel weiteren Weg, als wenn sie auf Binnenschifffahrtshäfen ausweichen könnten. Binnenschifffahrtshäfen aber sind für sie nicht erreichbar, weil Brückentragelasten und Ähnliches eine Querung nicht ermöglichen. Offensichtlich ist der Weg nach Holland für diese Unternehmen die einfacher zu handhabende Alternative. Es muss doch Absprachen geben, dass die Infrastruktur für solche Unternehmen, die darauf angewiesen sind, große Produkte zu transportieren, bzw. die Hinterlandanbindung von großen Häfen für schwere Transporte ertüchtigt wird.

Sie haben erwähnt, dass die Bearbeitungsdauer inzwischen zwei Wochen beträgt. Ich behaupte, dass sich damit die Bearbeitungsdauer verkürzt hat. Zwei Wochen sind aber immer noch ein langer Zeitraum für ein Unternehmen mit betrieblich bedingten zeitabhängigen Transportbedarfen. Es gibt im Westen Niedersachsen eine ganze Menge Infrastrukturvorhaben, zum Beispiel werden dort Erdleitungen verlegt. Wenn die Baufirmen im Rahmen eines Groß- und Schwertransports beispielsweise einen großen Bagger mit Überbreite oder Übergewicht benötigen, dann muss sichergestellt sein, dass das Gerät die Baustelle zügig erreicht, damit man auf der Baustelle nicht zwei Wochen untätig auf einen Ersatzbagger warten muss. Unternehmen, die mit solchen großen Baugeräten arbeiten, sind in ganz Deutschland tätig. Welche Möglichkeit habe ich denn, wenn ich ganz plötzlich einen sehr großen Gegenstand von A nach B transportieren muss, weil er dort zwingend benötigt wird, um ein anderes Gerät zu ersetzen oder um es für eine spontan zusätzlich angefallene Arbeit einzusetzen? In einem solchen Augenblick helfen mir Standardverfahren nicht weiter, wenn ich zehn Landkreise nach einem geeigneten Fahrtweg fragen muss. Bis diese zehn Landkreise ihre Stellungnahme abgegeben haben, geht sehr viel Zeit ins Land. Insofern müssen wir zu einer Beschleunigung gelangen, um solche Transporte schneller durchführen zu können.

Sie haben gesagt, Serienanträge und Dauergenehmigungen gebe es nicht. Wann kriegt man denn eine Dauergenehmigung? Für ausgewählte Relationen könnten die Behörden doch auch Dauergenehmigungen aussprechen und sie nur widerrufen, wenn sich etwas an der Infrastruktur ändert. Es wäre doch möglich, quasi ein Umgekehrt-Meldesystem einzurichten in dem Sinne, dass etwas als genehmigt gilt und nur dann, wenn eine Brücke abgelastet wird - wobei ich hoffe, dass das nicht jeden Tag passiert -, diejenigen informiert werden müssen, denen für die von der Ablastung betroffenen Route eine Dauergenehmigung erteilt worden ist. Damit würde den Unternehmen die Möglichkeit eingeräumt, längerfristig zu planen. Wie viele Dauergenehmigungen gibt es denn? Sind Dauergenehmigungen eher die Ausnahme oder eher der Regelfall? Wie wird damit umgegangen?

(Abg. Reinhold Hilbers [CDU] verlässt den Sitzungsraum)

Abg. **Christian Frölich** (CDU): Vielen Dank für die Ausführungen, Frau Hartmann und Herr Emme. Ich möchte auf die Qualität der unteren Verkehrsbehörden zu sprechen kommen. Wir haben in einem ganz anderen Bereich, zum Beispiel bei den unteren Denkmalschutzbehörden, das Problem, dass sie personell zum Teil sehr unterschiedlich aufgestellt sind. Behörden, in denen die personelle Ausstattung nicht so gut ist, neigen dazu, das Maximale zu fordern, und nicht Ermessensspielräume zu nutzen. Haben Sie einen Überblick darüber, wie die unteren Verkehrsbehörden aufgestellt sind? Gibt es solche qualitativen Unterschiede? Macht es Sinn, regionale Kompetenzzentren zu bilden, die die unteren Verkehrsbehörden unterstützen, mit der Wirkung, dass die Genehmigungen schneller erteilt werden können?

Sie haben ausgeführt, dass das Verfahren mit VEMAGS anwenderfreundlicher werden soll. Wie erfolgt denn die Rückkopplung mit der Wirtschaft, damit das Verfahren in der Praxis wirklich anwenderfreundlicher wird? Gibt es dazu regelmäßige Runden, in denen Anhörungen stattfinden und in denen konkret hinterfragt wird, was die Antragsteller brauchen, um das Verfahren anwenderfreundlicher auszugestalten?

Vors. Abg. **Stefan Klein** (SPD): Bitte beantworten Sie erst einmal die Fragen von Herrn Frölich, die Antworten auf die Fragen von Herrn Hilbers stellen wir zurück, bis er wieder im Sitzungsraum ist.

DezL **Emme** (NLStBV): Ihr Hinweis zielt darauf ab, eine zentrale Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde einzurichten.

Abg. **Christian Frölich** (CDU): Regionalisiert.

DezL **Emme** (NLStBV): Oder eine regionalisierte. Die Frage kann man sich fast selbst beantworten. Bei 115 Verkehrsbehörden werden sich die Genehmigungen immer etwas voneinander unterscheiden. In kleinen Kommunen wird leider auch nicht immer nach dem Redundanzprinzip verfahren. Wenn ein Sachbearbeiter ausfällt und der Kollege, der mit dieser Aufgabe bisher nicht betraut gewesen ist, im Urlaub ist, kann die Bearbeitung naturgemäß etwas länger andauern. Das ist de facto so, das müssen wir nicht beschönigen. Insofern könnte das, was Sie vorschlagen, sinnvoll sein. Aber dazu möchte ich mich nicht äußern.

Sie haben gefragt, inwieweit ein Austausch mit der Wirtschaft betrieben wird. Es gibt diesen Austausch mit der Wirtschaft regelmäßig. Es gibt zum einen die Steuerungsgruppe VEMAGS, der unter anderem ich angehöre. In dieser Steuerungsgruppe sind alle 16 Bundesländer plus das BMV plus die Autobahn GmbH vertreten. Darüber hinaus gibt es eine Lenkungsgruppe.

Es gibt permanente Austausche zum Beispiel mit dem Bundesverband Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK). Im Oktober findet die sogenannte Dialogtour statt, auf der die Neuerungen bei VEMAGS und die neuen Richtlinien für die Großraum- und Schwertransporte, die sogenannten RGST, also das, was sich für die Wirtschaft ändert, vorgestellt werden. Das ist immer ein sehr, sehr guter Austausch. Diesen Austausch gab es vor zwei Jahren schon einmal, und zwar quartalsmäßig, auch im Rahmen der sogenannten Deutschlandtour, unter anderem in Niedersachsen. Die Dialogtour wird im Oktober in Niedersachsen stattfinden; insofern haben wir auch da dann quasi eine Vorreiterrolle. Es gibt auch da immer wieder Rückkopplungen mit der Wirtschaft im Hinblick auf die Frage, ob Verfahren funktionieren und was besser werden muss. Wir betreiben Anwendungen, und das dabei gewonnene Erfahrungswissen spiegeln wir an die Projektleitung von VEMAGS zurück, indem wir sie auf Fehler hinweisen, die behoben werden

müssen, und ihr Qualitätslücken anzeigen, die geschlossen werden müssen. Das Prozedere dient dazu, die Anwendungen und Verfahren zu hinterfragen und entdeckte Probleme sukzessive zu lösen.

MR'in **Hartmann** (MW): Sie haben die Qualität der unteren Verkehrsbehörden angesprochen, Herr Frölich. Wir haben keine Informationen zur personellen Ausstattung der unteren Verkehrsbehörden angefordert. Es obliegt den Kommunen, darüber zu entscheiden, wie sie sich für die Wahrnehmung einer Aufgabe organisatorisch aufstellen. Wenn es Probleme gäbe, würden deren Ursachen sicherlich hinterfragt.

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD): Vielen Dank für die Ausführungen. Vieles, was auch mir unter den Nägeln brennt, ist schon beantwortet worden.

Es wird deutlich, dass Schwertransporte - wir diskutieren nicht zum ersten Mal über sie - immer zwei Hürden zu bewältigen haben: auf der einen Seite die administrativen Hürden mit teilweise relativ langwierigen Genehmigungsverfahren und auf der anderen Seite die praktischen Hürden für die Durchführung des Transportes in Bezug auf die Infrastruktur.

Aus meiner Sicht ist der Einsatz auf Bundesebene für gesetzliche Bearbeitungsfristen bei Genehmigungsverfahren noch nicht deutlich genug geworden. Es wäre sinnvoll, wenn zentral eine Bearbeitungsfrist von drei Monaten festgelegt würde. So etwas könnte man sich im Sinne einer Genehmigungsfiktion, angelehnt an die entsprechende Regelung im Baubereich, vorstellen.

Auf der anderen Seite ist auch klar: Wenn ein Schwertransport aufgrund der Infrastruktur nicht fahren kann, dann hilft eine Genehmigungsfiktion nicht weiter. Deswegen ist die Frage, wie realistisch es ist, den unteren Genehmigungsbehörden eine Frist aufzuerlegen, innerhalb der sie Anträge bearbeitet haben müssen. Aus Unternehmersicht ist so etwas sicherlich wünschenswert, denn auch ich kenne in meinem Wahlkreis Unternehmen, die meinen, dass sie viel zu lange auf Genehmigungen warten müssten.

Sie sind ansatzweise schon auf die Priorisierung des Transportes von Anlagen der kritischen Energieinfrastruktur eingegangen. Wie funktioniert diese Priorisierung in der Praxis? Wie kann sie noch weiter verbessert werden? Uns allen ist sicherlich klar, dass eine Priorisierung dieser Transporte in diesen Zeiten wichtig und geboten ist.

Abg. **Stephan Christ** (GRÜNE): Ich möchte einen Gedanken zu dem, was Herr Hilbers gesagt hat, beisteuern. Das Beispiel, das er beschrieben hat, ist nicht gerade der typische Fall. Es ist verständlich, dass der jeweilige Unternehmer sein Baugerät möglichst schnell und möglichst kurzfristig zu einer anderen Baustelle versetzen will. Sie haben aber zu Recht ausgeführt, Herr Emme, dass das manchmal in einem Widerspruch steht und diese Verfahren deswegen sinnvoll sind. Darüber, ob man diese Verfahren innerhalb von weniger als zwei Wochen abschließen kann, diskutieren wir hier gerade. Ich meine aber, dass es der Sache nicht gerecht wird, darüber mit einem Federstrich zu entscheiden.

Nun greife ich eine weitere Frage auf, die Herr Hilbers gestellt hat. Er fragte, ob eine Rückkopplung mit den Unternehmen stattfindet, was die Infrastruktur angeht. Wird aus diesem Prozess der Genehmigung solcher Schwer- und Großraumtransporte klar, dass gewisse Routen nicht zu befahren sind, weil beispielsweise Brückenlasten überschritten werden usw. und insofern Brücken ertüchtigt werden müssen, weil sie altersbedingt sanierungsreif sind? Es gibt in ganz Niedersachsen viele Bauten, die der Sanierung bedürfen. Findet eine Rückkopplung statt, sodass

Brückenbaumaßnahmen priorisiert werden, um zu verhindern, dass Regionen abgehängt werden, weil dort keine Schwertransporte mehr stattfinden können?

MR'in **Hartmann** (MW): Ich beginne mit der Beantwortung der Frage nach den Bearbeitungsfristen. Ich habe schon gesagt, dass in den Verwaltungsvorschriften derzeit eine Regelbearbeitungsdauer von zwei Wochen vorgesehen ist. Es handelt sich um eine Regelbearbeitungsdauer, weil manche Verfahren so komplex sind, dass zwei Wochen sicherlich nicht ausreichend bemessen sind. Die Bearbeitungsdauer ist auch kein Problem nur der Genehmigungsbehörde, denn die Genehmigungsbehörde muss ihrerseits auch andere Behörden anhören. Wenn diese nicht zeitgerecht liefern, gestaltet sich die Einhaltung der Regelbearbeitungsdauer problematisch. Von daher ist die Genehmigungsbehörde immer auf die Zulieferung der anderen Behörden angewiesen. Die Festlegung einer sehr starren Regelbearbeitungsfrist würde Schwierigkeiten bereiten, zumal manche Sachen statisch intensiv geprüft werden müssen, um sicherzustellen, dass Transporte über ein bestimmtes Brückenbauwerk transportiert werden können. Die Bearbeitungsfrist weiter zu verkürzen und dadurch die Behörden massiv unter Druck zu setzen, kann zu Problemen führen. Insofern ist das nicht zu unterschätzen.

DezL **Emme** (NLStBV): Ich möchte etwas zum Stichwort Priorisierung sagen. Bei Kabeltransporten gibt es einen rechtlichen Auftrag zur Priorisierung. Auch für militärische Transporte gibt es die entsprechenden Grundlagen. Es gibt in VEMAGS den sogenannten MM-Account[2], damit auch diese Transporte priorisiert bearbeitet werden. Wir weisen die Antragsteller immer darauf hin, dass sie dann, wenn Sie etwas transportieren müssen, was sie austauschen müssen, die Dringlichkeitsbescheinigung beifügen oder solche priorisierungswürdigen Sachverhalte unter „antragsrelevante Mitteilungen" in VEMAGS eintragen. Es ist sehr wichtig, dass wir über solche Aspekte informiert werden. Wenn solche Gründe vorliegen und das Vorbringen plausibel ist, dann werden solche Transporte priorisiert - zumindest aus der Sicht der Landesverwaltung.

Gleichwohl müssen wir natürlich aufpassen, dass wir Antragsteller nicht unterschiedlich behandeln. Denn auch kleinere Unternehmen haben ein Anrecht auf eine Genehmigung, die zumal möglichst zeitnah erfolgen sollte. Unternehmen können uns solche priorisierungswürdigen Sachverhalte aber auch per E-Mail mitteilen. Wir haben ein Funktionspostfach für Schwertransporte, über das wir erreichbar sind, das mit meiner Telefonnummer versehen ist. Insofern können wir in solchen eiligen Fällen handeln.

MR'in **Hartmann** (MW): Offengeblieben ist noch die Frage nach der Rückkopplung im Hinblick auf die Infrastruktur, was vorrangig bei den Autobahnen relevant ist. Wenn beispielsweise eine Autobahn einer Lastabstufung unterliegt, muss das nachgeordnete Netz für Transporte zur Verfügung stehen. Die autobahnverantwortliche GmbH und die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr stehen hierüber in einem Austausch. Es wäre natürlich wünschenswert, wenn über Autobahnsperrungen durch Lastabstufungen zeitnäher informiert würde.

DezL **Emme** (NLStBV): Wir werden demnächst in meinem Dezernat eine Koordinierungsstelle für diese Maßnahmen einrichten, um noch viel stärker in den Austausch mit der Autobahn, aber auch mit den vor Ort zuständigen Verkehrsbehörden zu treten.

---

[2] Military Mobility-Account

Gestatten Sie mir, noch etwas zu der Frage von Herrn Christ im Hinblick auf die Priorisierung zu ergänzen. Niedersachsen verfolgt bekanntlich den Masterplan Brücke, der an Brücken verschiedene Kriterien anlegt. Wir haben damals besondere Routen aufgenommen, die aufgrund von Erfahrungswerten aus unserer Sicht eine gewisse Priorität haben. Diese Routen wurden dann im Masterplan Brücke betrachtet. Das Gleiche gilt beispielsweise auch für militärische Transporte; hier ist das Militärstraßengrundnetz, das MSGN, einschlägig. Auch diese Transporte werden bei uns im Rahmen des Masterplans Brücke berücksichtigt.

Vors. Abg. **Stefan Klein** (SPD): Bitte beantworten Sie für das Protokoll nun noch die Fragen von Herrn Hilbers, der noch immer nicht zu uns zurückgekehrt ist.

MR'in **Hartmann** (MW): Die Frage, ob die zuständigen Stellen sich in Bezug auf den Zustand der Infrastruktur abstimmen, wurde schon insoweit beantwortet, als es den Masterplan Brücke gibt und innerhalb der Landesbehörde eine Abstimmung erfolgt.

In Bezug auf die Regelbearbeitungszeit von zwei Wochen wurde ausgeführt, dass eine Priorisierung insofern stattfinden kann, dass auch Dringlichkeitsbescheinigungen vorgelegt werden können und dann versucht werden kann, wie schneller agiert werden kann. Das allerdings ist die Sicht der Landesbehörde. Für die Behörden vor Ort können wir diese Frage ad hoc nicht beantworten. Die Antwort auf diese Frage müsste gegebenenfalls nachgeliefert werden.

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU): Hierzu habe ich eine Nachfrage: Bei der Dringlichkeitsbetrachtung ging es Herrn Hilbers nach meinem Eindruck insbesondere um solche Fälle, wenn Maschinen kurzfristig ausfallen und diese nachgeliefert werden müssen. Im Grunde genommen geht es darum, dass die Genehmigung des Transportes eines Ersatzgerätes für eine größere Baustelle wegen der Regelbearbeitungszeit nicht zwei Wochen oder länger auf sich warten lässt, sondern kurzfristig, möglichst innerhalb von wenigen Stunden, erteilt werden kann, damit nicht zig Bauarbeiter untätig auf der Baustelle sein müssen.

Ich habe noch eine Frage zum Masterplan Brücke. Wird in dem Masterplan berücksichtigt, was unter Schwerlastvoraussetzungen wie getan werden muss? Herrn Hilbers ging es darum, Standardstrecken, die häufig genutzt werden, für Schwerlasttransporte zu ertüchtigen, damit diese Transporte nicht über die Niederlande abgewickelt werden müssen. Das Thema Masterplan Brücke gehe ich davon aus, dass die Abstufung, welche Brücken saniert werden müssen, nach der drohenden Abgängigkeit bzw. entsprechend dem dringenden Handlungsbedarf erfolgt. Ich habe nicht gedacht, dass die Einstufung von Brückensanierungen auf der Grundlage des Masterplans Brücke unter dem Gesichtspunkt erfolgt, welche Brücken ertüchtigt werden müssen, damit sie regelmäßig mit Schwertransporten befahren werden können.

DezL **Emme** (NLStBV): Es geht ausschließlich um die Priorisierung, also eine Abstufung, was zuerst saniert werden muss. Dabei spielen natürlich auch Großraum- und Schwertransporte eine sehr große Rolle. Wenn aufgrund von Erfahrungswerten ein Verkehrsweg mit einem Brückenbauwerk häufig frequentiert ist, wird er naturgemäß auch in der Priorisierung hochgestuft. Das ist damit gemeint.

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU): Aber nur bei Sanierung und nicht bei zusätzlicher Ertüchtigung?

DezL **Emme** (NLStBV): Ja, das stimmt.

MR’in **Hartmann** (MW): Weil wir keine Genehmigungsbehörde sind, kann ich nicht sagen, wie viele Dauererlaubnisse es gibt. Diese Information muss ich bei den Kommunen abfragen, wenn das gewünscht ist.

Vors. Abg. **Stefan Klein** (SPD): Wenn Herrn Hilbers diese Information wichtig ist, wird er sich an Sie wenden.

*

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

***

Tagesordnungspunkt 2:

Führerscheine müssen günstiger werden - Mobilität darf nicht am Geldbeutel scheitern

Antrag der Fraktion der CDU - Drs. 19/10919

direkt überwiesen am 17.06.2026
AfWVBuD

zuletzt beraten: 96. Sitzung am 21.08.2026

Unterrichtung durch die Landesregierung

MR'in **Hartmann** (MW): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren Abgeordnete! Herr Fehler, der mich begleitet, ist in dem von mir geleiteten Referat des MW zuständig für den Bereich Erlaubnisrecht.

Der Entschließungsantrag greift ein wichtiges Thema auf. Das Thema „bezahlbarer Führerschein" ist Gegenstand massiver Berichterstattungen in den Medien gewesen und wird gegenwärtig prioritär vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) und von den Ländern begleitet und unterstützt.

Aktuell befinden sich auf Bundesebene zwei Rechtsetzungsverfahren parallel im parlamentarischen Verfahren: ein Gesetzesvorhaben sowie ein Verordnungsverfahren.

Die grundsätzliche Forderung des Entschließungsantrags, den Führerscheinerwerb kostengünstiger zu gestalten, wird von der Landesregierung unterstützt. Der Führerschein muss bezahlbar bleiben; das gilt insbesondere in einem Flächenland. Niedersachsen hat Gebiete, in denen der Besitz eines Führerscheines extrem wichtig ist, um soziale Teilhabe gewährleisten und am normalen Leben adäquat teilnehmen zu können.

Ich möchte zunächst auf den Hintergrund der Rechtsetzungsverfahren eingehen, die uns derzeit sehr stark bewegen.

Das BMV wurde auf Basis eines Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz (VMK) aufgefordert, die rechtlichen Regelungen zur Fahrschulausbildung zu reformieren und dabei den Kostengesichtspunkt mehr in den Fokus zu stellen. Bisher wurde sehr stark der Aspekt der Optimierung der Verkehrssicherheit bedacht, jetzt sollen auch die Kostengesichtspunkte viel stärker berücksichtigt werden.

Das BMV hat im Juli 2025 einen Stakeholder-Dialog durchgeführt und dafür verschiedene Verbände und Beteiligte an einen Tisch geholt, deren Sichtweise aufgenommen, Ideen gesammelt und sich dazu ausgetauscht.

Im Oktober 2025 hat das BMV einen ersten Entwurf von Eckpunkten für kostenreduzierende Maßnahmen für den Führerschein vorgelegt. Diese Eckpunkte wurden in einem länderoffenen Gremium auf Abteilungsleiterebene diskutiert. Niedersachsen war dort neben anderen Ländern vertreten und hat sich in das Verfahren sehr intensiv eingebracht.

Die Umsetzung der Inhalte der Novelle erfolgt in zwei Rechtsetzungsverfahren:

Der Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Gesetze ist bereits im Bundesrat behandelt worden. Wir haben dazu eine Stellungnahme abgegeben. Der Bundesrat hat eine Stellungnahme abgegeben. Nunmehr steht die Behandlung im Bundestag an.

Neben dem Gesetzentwurf erfolgt die Novelle durch die Verordnung zur Modernisierung der Fahrschulausbildung (Fahrschulmodernisierungs-Verordnung - FahrschModV). Diese wurde bisher aufgrund einer Vertagung noch nicht im Bundesrat behandelt.

So viel zunächst zum Hintergrund.

Ich möchte nun zu den einzelnen Ziffern des Entschließungsantrag unterrichten:

In Ziffer 1 wird gefordert, dass die Prüfungskapazitäten für Fahrerlaubnisprüfungen ausgeweitet werden, um die Wartezeiten zu verkürzen. Wartezeiten bedeuten im Zweifel mehr Fahrstunden, weil der Fahrschüler während dieser Wartezeit im Training bleiben muss. Das ist tatsächlich ein wichtiger Punkt. Im Rahmen der Entschließung wurde diesbezüglich adressiert, dass der Zugang zur Tätigkeit des Fahrerlaubnisprüfers geöffnet werden und sich Niedersachen dafür einsetzen sollte.

Fahrerlaubnisprüfer müssen bestimmte gesetzliche Anforderungen erfüllen. Die Durchführung der Fahrerlaubnisprüfungen obliegt grundsätzlich ausschließlich den amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern für den Kraftfahrzeugverkehr bei den Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr. Die Anforderungen an diese Fahrerlaubnisprüfer sind sehr hoch. Sie sind im Kraftfahrtsachverständigengesetz (KfSachVG) geregelt. Dort ist vorgesehen, dass der Bewerber geeignet sein muss, zuverlässig sein muss, mindestens 23 Jahre alt sein muss, eine Fahrerlaubnis für Kraftfahrzeuge sämtlicher Klassen besitzen muss, eine eineinhalbjährige Tätigkeit als Ingenieur vorweisen können muss, eine sechsmonatige Ausbildung in einer Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr absolviert haben muss, einer Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr angehören muss und ein Universitäts-, Hochschul- oder Fachhochschulstudium absolviert oder einen Ingenieursabschluss einer bestimmten Fachrichtung erlangt muss.

Wir haben aufgrund der hohen Wartezeiten mit dem TÜV Ausnahmemöglichkeiten verabredet. Wir sind mit einer etwas quasi kleineren Ausnahme gestartet. Im Mai 2025 haben wir die Ausnahme zugelassen, dass auf das Erfordernis der eineinhalbjährigen Tätigkeit als Ingenieur verzichtet werden kann. Sie müssen sich das wie folgt vorstellen: Die Personen erlangen ihren Abschluss, um anerkannt zu werden, und sollen danach eigentlich erst 18 Monate in einer Technischen Prüfstelle Hauptuntersuchungen durchführen und dürfen erst dann als Fahrerlaubnisprüfer tätig werden. Wir im MW konnten uns gut vorstellen, dass wir auf dieses Erfordernis verzichten können, um relativ schnell Personen in das Prüfungsgeschehen einbringen zu können. Das war nach Rückspiegelung mit der Technische Prüfstelle ein guter Ansatz, weil wir dadurch schneller Fahrerlaubnisprüfer bekommen haben, die prüfen konnten.

Gleichwohl haben wir im Februar 2026 entschieden, weitere Bewerber zuzulassen. Wir haben daher weitgehende Ausnahmen zugelassen. Die Voraussetzung einer eineinhalbjährigen Tätigkeit musste nicht mehr nachgewiesen werden. Die Bewerber mussten auch keine sechsmonatige Ausbildung bei einer Technischen Prüfstelle nachweisen können, und vor allem haben wir

im Rahmen von Ausnahmen auf den Abschluss der genannten Studiengänge verzichtet. Die Bewerberinnen und Bewerber mussten stattdessen aber andere weitergehende Voraussetzungen erfüllen: Sie mussten die Voraussetzungen für die Fahrlehrererlaubnis haben und mussten zehn Jahre Berufspraxis als Fahrlehrer haben - und seitdem durften nicht mehr als zwölf Jahre vergangen sein.

Wir haben damit eine Regelung getroffen, die aus unserer Sicht sehr praxisnah ist, gleichwohl aber auch die Fachexpertise beinhaltet, damit sichergestellt ist, dass die Ausbildung und die Prüfung adäquat abgewickelt werden.

Insofern haben wir bereits einige Ausnahmen zugelassen.

Im Zuge des Gesetzgebungsverfahrens auf Bundesebene muss künftig der amtlich anerkannte Fahrerlaubnisprüfer niedrigerschwellige Anforderungen erfüllen. Künftig sollen auch Angehörige anderer Berufsgruppen die Möglichkeit haben, als Fahrerlaubnisprüfer anerkannt zu werden.

Wir haben diesen Vorstoß im Rahmen des Bundesratsverfahrens unterstützt.

In der Ziffer 2 des Entschließungsantrags schlagen Sie vor, den Wettbewerb bei der Durchführung von Fahrprüfungen zu stärken und dadurch Kosten zu senken, indem die bestehenden Spielräume für die Zulassung weiterer geeigneter Technischer Prüfstellen konsequent genutzt werden.

In Niedersachsen wurde die TÜV Nord Mobilität GmbH & Co. KG mit der Errichtung und Unterhaltung einer Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr beauftragt.

Nach § 10 Abs. 1 Satz 3 KfSachvG darf für jeden Bereich lediglich eine Technische Prüfstelle errichtet werden, eine weitere Beauftragung ist demnach rechtlich aktuell nicht möglich.

Im März 2026 wurde das BMV im Rahmen der VMK aufgefordert, zu prüfen, wie die bisherige Alleinbeauftragung einer Technischen Prüfstelle aufgehoben und der Zugang weiterer Technischer Prüfstellen eröffnet werden kann.

Nach dem BMV sollte vor einer abschließenden Entscheidung hierüber zunächst die Wirkung der Etablierung des amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfers abgewartet werden.

Aus der Sicht der Landesregierung gewährleistet das bestehende System der Technischen Prüfstellen, dass Fahrerlaubnisprüfungen bundesweit nach einheitlichen fachlichen, rechtlichen und organisatorischen Standards durchgeführt werden. Wir haben allerdings ein wenig Sorge, dass in sehr attraktiven Bereichen Fahrerlaubnisprüfungen bevorzugt abgenommen werden und in anderen Bereichen nicht. Niedersachsen hat auch Flächen, die etwas dünner besiedelt sind und in denen deshalb weniger Fahrerlaubnisprüfungen stattfinden könnten.

In den Ziffern 3 und 4 des Entschließungsantrags wird vorgeschlagen, die Terminvergabe für Fahrprüfungen durch digitale Verfahren zu beschleunigen und transparenter zu gestalten.

Außerdem soll der Bund bei seinem Vorhaben der Reform der Fahrschulausbildung unterstützt werden. Dabei soll die Fahrausbildung effizienter und, insbesondere durch den Abbau staatlicher Kostentreiber, kostengünstiger gestaltet werden, beispielsweise durch eine stärkere

Nutzung digitaler Lernformate, den verstärkten Einsatz von Fahrsimulatoren sowie eine flexiblere Ausgestaltung der theoretischen Ausbildung.

Das sind weitestgehend Punkte, die bereits in dem Gesetzgebungsverfahren adressiert worden sind. Im Prinzip ist das ein Paket, das bereits in der Vorbereitung ist und von uns unterstützt wird.

Des Weiteren stehen wir der Länderoption zur Einführung der Erprobung des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung, der sogenannten Laienausbildung, relativ positiv oder zumindest offen gegenüber.

Hinsichtlich der staatlichen Kostentreiber, die Sie adressiert haben, bleibt festzuhalten, dass der Anteil der Gebühren an den Kosten für eine Fahrschulausbildung im Gesamtkontext relativ überschaubar sind. Für eine theoretische Prüfung zum Erwerb der Fahrerlaubnis der Klasse B liegt der Satz nach der Gebührenordnung bei etwa 25 Euro und für eine praktische Prüfung bei etwa 130 Euro. Nach einer Studie der MOVING International Road Safety Association e. V. betrugen die Kosten für den Erwerb einer Fahrerlaubnis der Klasse B in Deutschland 2024 im Durchschnitt rund 3 420 Euro. Niedersachsen lag im bundesweiten Vergleich knapp unter dem Durchschnitt. Wesentliche Kostenreduzierungen sind daher von Änderungen bei den staatlicherseits erhobenen Gebühren nicht zu erwarten. Außerdem ist zu beachten, dass Gebühren am Ende auskömmlich sein müssen.

Gemäß Ziffer 5 des Entschließungsantrages soll sich das Land gegenüber dem Bund dafür einsetzen, dass Fahrsicherheitstrainings stärker in die Fahrschulausbildung integriert werden und deren Nutzung gefördert wird. Fahrsicherheitstrainings sind derzeit nicht vorgesehen. Es handelt sich dabei zumeist um private Angebote. Meines Wissens muss, wer an diesen Angeboten teilnehmen will, eine Fahrerlaubnis haben. Insofern sind diese Fahrsicherheitstrainings nicht ganz profan. Aus unserer Sicht sollte die Fahrschulausbildung alles das bieten, was erforderlich ist, um sich am Ende im Straßenverkehr verkehrssicher bewegen zu können. Die privaten Angebote sind dann, wenn die vorgenannten Voraussetzungen erfüllt sind, sicherlich ein guter Aspekt, um die erworbenen Erfahrungen zu ergänzen, aber eine Integration in die Fahrschulausbildung sehen wir derzeit tendenziell kritisch.

Aussprache

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU): Herzlichen Dank, Frau Hartmann, für Ihre Ausführungen.

Einiges ist auf Bundesebene Gegenstand von parallelen Normensetzungsverfahren. Wir begrüßen die damit verfolgten Erleichterungen.

Ich habe eine Frage zu den Wartezeiten vor praktischen Fahrprüfungen. Wir haben in den vergangenen Jahren zweimal mit Vertretern des MW unter Beteiligung von Vertretern des TÜV darüber diskutiert, dass insbesondere in den Sommermonaten, wenn neben dem klassischen Führerschein Klasse B weitere Fachprüfungen, insbesondere Motorradführerscheine und Ähnliches, hinzukommen, die Zeiträume bis zum Ablegen der Prüfung doch recht lang sind - mit Verzögerungen im Umfang von mehreren Wochen, bis ein geeigneter Prüfungstermin gefunden ist. Wir reden in dem Zusammenhang nicht nur von zwei Wochen, sondern teilweise auch von vier Wochen - gerade im Umkreis von Bremen, also auf niedersächsischem Gebiet -, weil

Fahrschülerinnen und Fahrschüler auch in diesen vier Wochen prüfungsbereit gehalten werden müssen. Das bedeutet, dass sie rund zweimal in der Woche eine Fahrstunde ableisten müssen. Das sind diese extremen zusätzlichen Kosten, bei denen unseres Erachtens darüber nachgedacht werden könnte, weitere Institutionen hinzuziehen und das System durch weitere Fahrprüfer zu erleichtern.

Sie haben vorhin gesagt, dass es dann, wenn man bereit wäre, den Wettbewerb durch weitere Prüfinstanzen zu stärken, Gebiete geben könnte, die dann gegebenenfalls unterversorgt wären. Uns ging es darum, den Wettbewerb in den Gebieten zu stärken, in denen lange Prüfungszeiträume einen Mangel signalisieren.

Sie haben gesagt, dass aktuell nicht geplant sei, diesen Bereich zu stärken, etwa indem neben dem TÜV weitere Prüfinstanzen wie der DEKRA - das ist auch eine leistungsstarke Institution - mit der Abnahme von Fahrerlaubnisprüfungen beauftragt werden. Sie planen also nicht, auf diesem Gebiet einen niedersächsischen Sonderweg, so wie bei den Fahrprüfern, so zu gehen? In Sachsen-Anhalt beispielsweise gibt es ein schon länger etabliertes Fahrlehrer-Modell, das die Reaktivierung erfahrener Fahrlehrer vorsieht. Das Land Niedersachsen könnte eine eigene Landesinitiative oder eine Bundesratsinitiative ergreifen und die Ansicht vertreten, dass es aus niedersächsischer Sicht möglich erscheint, mit einem solchen oder einem ähnlichen Modell mehr Wettbewerb um die Abnahme von Fahrerlaubnisprüfungen zu schaffen.

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD): Vielen Dank für die Ausführungen. Das ist ein interessantes und uns alle bewegendes Thema, weil wir alle den Führerschein erworben haben und bei vielen die Erinnerungen daran noch mehr oder weniger frisch sind. Ich bin wahrscheinlich nicht der einzige Abgeordnete, der von Fahrlehrern und Fahrschulen aus seinem Wahlkreis kontaktiert wurde, die erhebliche Kritik an dem, was auf Bundesebene geplant ist, geäußert haben.

Die Kritik an der viel zu langen Zeitspanne zwischen Ankündigung der Führerscheinreform und deren Durchführung kann ich als betroffener Vater gut nachvollziehen. Diese viel zu lange Zeitspanne hat bei den Fahrschulen für einen, regional unterschiedlich starken, insgesamt aber erheblichen Einbruch der Anmeldezahlen geführt. Wir haben privat entschieden, unsere 17-jährige Tochter jetzt zur Führerscheinprüfung anzumelden, weil wir nicht wissen, wie sich die Dinge auf Bundesebene weiterentwickeln.

Ich habe zwei Fragen. Ich finde die Ausführungen zu Ziffer 3 etwas schwammig. Darin heißt es, dass zur Senkung der Führerscheinkosten auf den stärkeren Einsatz digitaler Lernformate gesetzt werden sollte. Hier setzt die Kritik der Fahrschulen an. Sie sagen, dass digitale Lernformate zwar gut und schön seien, sie aber den Präsenzunterricht nicht vollständig ersetzten. An diesem Punkt stellt sich mir die Frage, was „ersetzend“ und was „ergänzend“ ist.

Dieselbe Frage stellt sich mir in Bezug auf die Forderung nach einem stärkeren Einsatz von Fahrsimulatoren. Mittlerweile haben die Fahrschulen in der Regel Fahrsimulatoren. Die meisten Fahrschulen werden nicht bestreiten, dass sie ein wichtiges Element sind. Inwieweit können nach Ihrem Eindruck Fahrsimulatoren die praktischen Fahrstunden ersetzen?

Die Fahrtrainings betreffen auch die Laienausbildung durch die Eltern, die seitens der Fahrlehrer sehr kritisch gesehen wird. Im Antrag wird dieser Aspekt nur durch das Stichwort „Fahrtrainings“ angedeutet.

MR'in **Hartmann** (MW): Ein wichtiger Aspekt sind die von Ihnen angesprochenen Wartezeiten. Tatsächlich waren sie in den Sommermonaten in einigen Regionen ein Diskussionspunkt. Die Wochen, die in diesem Zusammenhang angeführt werden, müssen aber stets in der Relation gesehen werden. Die Wartezeiten sind nicht immer identisch mit den Zeiträumen, die der Prüfling auf seine Prüfung wartet, sondern auch Dispositionszeiten, die für die Fahrschulen und für die Technischen Prüfstellen erforderlich sind, spielen hier eine Rolle. Meines Wissens liegt die Dispositionszeit bei rund drei Wochen.

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU): Bei uns gab es den Fall, dass der TÜV mit den Fahrschulen feste Slots vereinbart hat und jede Fahrschule je nach Erfahrung und Größe eine gewisse Anzahl an Slots bekommen hat. Die Anzahl dieser Slots aber reichte gerade in den Sommermonaten überhaupt nicht aus, weil die zusätzlichen Saisonprüfungen hinzugekommen sind, gerade aus dem Bereich der Motorradfahrer. In der Folge sind die zusätzlichen Wartezeiten entstanden, die vier Wochen und teilweise sogar noch länger gedauert haben. Insofern hatten die Wartezeiten nichts mit Abläufen zu tun, sondern mit dem Mangel an möglichen Prüfungsterminen.

RR **Fehler** (MW): Hinsichtlich dieser festen Slots ist in Bremen geregelt, dass Fahrschulen für 70 % ihres Jahresbedarfs feste Slots erhalten. Eine Fahrschule hat im Sommer mehr Motorradfahrschüler und im Winter weniger Motorradfahrschüler. Um einen guten Rahmen zu haben, bieten sie 70 % ihrer Prüfungstermine als feste Slots in jeder Woche an. Der darüber hinausgehende Bedarf muss beantragt werden. Dabei kommt der Dispositionsrahmen zum Tragen, den der TÜV und die Fahrschulen absprechen. Es dauert zwei bis drei Wochen, eine Fahrprüfung zu planen, bevor diese überhaupt abgelegt werden kann. Das heißt, wenn eine Fahrschule einen Fahrschüler zur Prüfung anmeldet, gibt es immer den Planungsrahmen von zwei bis drei Wochen. Dieser Zeitraum darf beim Blick auf diese Wartezeiten nicht vergessen werden. Das heißt, erst alles, was über die genannten drei Wochen hinausgeht, ist als Wartezeit zu betrachten.

MR'in **Hartmann** (MW): Die Fahrsimulatoren, die Sie angesprochen, sind aus unserer Sicht eine recht gute Ergänzung. Nach meinem Eindruck kann die Inanspruchnahme dieser Fahrsimulatoren gerade in den ersten Fahrstunden etwas Angst nehmen. Ich denke in dem Zusammenhang an das Anfahren und das Schalten in einen anderen Gang etc. In Bezug auf solche Schaltvorgänge kann ein Fahrsimulator ein Element sein, das den Einstieg erleichtert oder an manchen Stellen eine gewisse Übung ermöglicht.

Für die besonderen Ausbildungsfahrten - die Überlandfahrt, die Nachtfahrt und die Autobahnfahrt - wird das Training am Simulator sicherlich nicht ausreichen, weil dafür auch die reale Situation geübt werden muss. Gleichwohl ist es jetzt so, und es wird auch in Zukunft so sein: Abgesehen von den besonderen Ausbildungsfahrten muss man keine Fahrstunde nehmen. Insofern ist das ein Punkt, durch den der Fahrschüler ein bisschen Übung und Fahrpraxis bekommen kann. Von daher sehen wir die Fahrsimulatoren durchaus als Option an, obwohl sie weder die Prüfung noch manche Realfälle, die problematisch sein können, ersetzen können. Das Einfädeln auf einer Autobahn beispielsweise ist, vollzogen am Fahrsimulator, sicherlich etwas anderes als in der Realität auf der Autobahn, weil niemand hinter einem ist, der mit 130 km/h auffährt und bei dem sich ein Fahrschüler vielleicht ein bisschen Sorgen um seine Sicherheit macht. Solche Fahrmanöver müssen in der Realität geübt werden und sind vom Fahrsimulator nicht zu leisten. Als Ergänzung aber ist der Fahrsimulator ein guter Weg, der unterstützenswert ist.

Die Laienausbildung ist an sehr strenge Voraussetzungen gekoppelt. Von daher ist sie ein Weg, um in einem Umfeld aus Personen mit einem „besonderen Näheverhältnis" - so lautet die

Formulierung der Regelung - zu ermöglichen, dass sich der Fahrschüler beim Erwerb von Fahrpraxis etwas sicherer fühlt. Das ist aber eingebettet in ein festes System. Herr Fehler wird Ihnen dieses System erläutern.

RR **Fehler** (MW): Derzeit ist geplant, dass zunächst sechs Fahrstunden mit dem Fahrlehrer stattfinden müssen. Dann gibt es eine Einweisung für den Laienausbilder und den Fahrschüler. Dann müssen 500 bis 600 km gefahren werden. Dann findet eine Zwischenbeobachtungsfahrt mit dem Fahrlehrer statt. Dann werden die besonderen Ausbildungsfahrten abgeleistet. Danach werden noch einmal 500 bis 600 km gefahren, und finden noch einmal sechs Fahrstunden statt. Das heißt, der Fahrschüler praktiziert die Laienausbildung nicht ganz unbedarft, sondern hat eine Vorausbildung mit einer Zwischenkontrolle durch den Fahrlehrer genossen. Der Fahrlehrer muss die Prüfungsreife feststellen, also er muss selbst dann, wenn der Fahrschüler schon 1 000 km gefahren ist und er trotzdem noch nicht prüfungsreif ist, diesen so lange ausbilden, bis er prüfungsreif ist.

MR'in **Hartmann** (MW): Sie haben die Forderung nach einer Öffnung der Technischen Prüfungsstelle für andere Wettbewerber adressiert. Auch wenn sich das nur auf die Regionen bezieht, in denen ein erhöhter Bedarf besteht, bleibt das Problem bestehen, dass auch die Bereiche, die nicht so attraktiv sind, bedient werden müssen.

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU): Das kann man doch vertraglich regeln.

MR'in **Hartmann** (MW): Ja, wobei wir der Technischen Prüfstelle, die derzeit mit der Abnahme der Prüfungen befasst ist, nicht vorgeben können, dass sie sämtliche Regionen bedienen muss, wenn es zusätzliche Organisationen gibt, die bei Bedarf weitere Regionen mit abdecken. Wenn das so geregelt werden soll, dann muss es für alle gleichermaßen und adäquat abgebildet werden. Das ist meines Erachtens nicht ganz so einfach, weil, wie ich schon sagte, manche Regionen etwas weniger nachgefragt sind, und trotzdem müssen auch dort Prüfungen abgenommen werden. Derzeit ist alles adäquat abgebildet. Wir bekommen sonst teilweise auch Hinweise auf zu lange Wartezeiten. Diese Hinweise aber gibt es derzeit nicht. Insofern glaube ich, dass einige der ergriffenen Maßnahmen wirken.

RR **Fehler** (MW): Herr Bratmann, Sie haben gefragt, ob die digitalisierte Theorieausbildung ersetzenden oder ergänzenden Charakter haben soll. Es wird der freien Entscheidung des Fahrschülers überlassen, was er wünscht. Ein digitales Angebot bildet wahrscheinlich auch besser die Lebensrealität der jungen Leute ab. Das heißt für die Fahrschulen, dass sie theoretischen Unterricht anbieten können, es aber nicht mehr anbieten müssen. Sie können, je nach dem, was gewünscht wird, hybride Modelle anbieten. Am Ende entscheidet das Ergebnis der theoretischen Prüfung darüber, ob das Wissen beim Fahrschüler vorhanden ist oder nicht. Für denjenigen, der sich das Wissen zu Hause, ohne den Unterricht zu besuchen, aneignen kann, ist digitale Theorieausbildung sicherlich ein gangbarer Weg. Für denjenigen, der die Präsenz eines Fahrlehrers bevorzugt, der im Zweifel Unklarheiten beseitigen kann, ist der klassische Weg der gangbarere. Ich meine, zumindest hybride oder digitale Lernformate in der Gruppe sind auf jeden Fall ein Weg, der gegangen werden kann.

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD): Heißt das, dass auch die Planungen auf der Bundesebene keinen verpflichtenden Präsenzunterricht mehr vorsehen?

RR **Fehler** (MW): Es ist im Grunde genommen gar nichts mehr vorgesehen. Man muss für die Theorie nicht einmal mehr eine Fahrschule kontaktieren, sondern jeder Einzelne kann sich vorbereiten und zum Ablegen der Prüfung anmelden und sie dann bestehen oder eben nicht.

Abg. **Stephan Christ** (GRÜNE): Vielen Dank für Ihre Ausführungen zu dem Antrag „Mobilität darf nicht am Geldbeutel scheitern“. Mit einem Augenzwinkern füge ich hinzu: Mit dem Deutschlandticket und dem Azubiticket haben wir glücklicherweise viele Aspekte mit eingebracht, die Wirkung entfalten. Ungeachtet dessen aber ist im Hinblick darauf, dass in einem Flächenland Mobilität gewährleistet sein muss, die Diskussion darüber, dass es zu teuer und zu kompliziert ist, einen Führerschein zu erwerben, berechtigt.

Ich habe eine Frage zu der Forderung in der Ziffer 1 des Entschließungsantrags, die darauf abzielt, die Prüfungskapazitäten durch eine Öffnung des Zugangs zum Beruf des Fahrerlaubnisprüfers auszuweiten. Können Sie uns sagen, wie groß das Potenzial ist, hierdurch Kosten zu reduzieren? Sie haben gerade gesagt, dass Sie wenig Möglichkeiten sehen, die staatlich verursachten Kosten zu reduzieren. Sie sprachen aber auch andere Aspekte an. Mit Blick auf den jahreszeitbedingten Zyklus ist es sicherlich keine Option, im Sommer Fahrlehrer einzustellen, die im Winter wieder freigestellt werden müssen.

Meine nächste Frage betrifft die Initiativen der Bundesregierung. Auch ich habe dazu diverse kritische Nachfragen bekommen. Ich teile vieles von der darin geäußerten Kritik. Wie stehen Sie beispielsweise dazu, dass sich durch die Laienausbildung die Kosten eigentlich nur verschieben und unter dem Strich gar nicht geringer werden? Ich habe meinen Führerschein damals mit einem anderen niedersächsischen Erfolgsprojekt, nämlich mit dem Führerschein ab 17, erworben. Ich erinnere mich nicht daran, dass ich als 17-Jähriger damals durch gemeinsame Einkaufsfahrten mit meiner Mutter in einem zudem recht begrenzten Zeitraum 1 000 km mit dem Auto gefahren bin. Zusätzlich zu den Treibstoffkosten, die durch die ohnehin vorgeschriebenen Ausbildungsfahrten anfallen, entstehen Treibstoffkosten durch Extrafahrten mit dem familieneigenen Fahrzeug. Hinzu kommt zusätzlicher zeitlicher Aufwand. Wie werden die zusätzlichen Kosten durch Laienausbildung im Verhältnis zu den Kostenersparnissen, die im Gegenzug durch geringere Inanspruchnahme von Fahrschulen erzielt werden, beurteilt?

In Bezug auf den Fahrsimulator wird immer wieder vorgebracht, dass dieses Instrument nur ergänzend und nicht ersetzend genutzt werden sollte. Weiterhin ist zu fragen: Kann sich eine Fahrschule einen Fahrsimulator leisten, hat sie die erforderlichen räumlichen Kapazitäten und kann sie sich den Unterhaltungsaufwand leisten? Die Sorge ist, dass die kleineren familiengeführten Fahrschulen ein solches Instrument vergleichsweise selten anbieten können und dass es tendenziell nur größere Fahrschulketten anbieten werden. Wie beurteilen Sie entsprechende Aussagen von Vertretern der Branche?

Beurteilen Sie bitte auch das Angebot digitaler Formate im Theorieunterricht. Inwieweit haben bei der Erarbeitung dieser Formate pädagogische Aspekte eine Rolle gespielt? Sie haben gesagt, dass bei der Inanspruchnahme von theoretischem Unterricht künftig eine große Wahlfreiheit bestehen soll. Allerdings ist Lernverhalten bekanntermaßen sehr unterschiedlich. Wenn ich den Sprachkurs an der Universität, den ich früher besucht habe, mit der Babbel-App vergleiche, die ich nutze, um eine Sprache zu lernen, dann erkenne ich den qualitativen Unterschied. Ich glaube auch, dass solche digitalen Formate von Personen unterschiedlich akzeptiert werden, und befürchte, dass sich durch das Angebot derart verschiedener Lernmodelle am Ende eine Schere weit öffnet: Es wird einerseits Personen geben, die zu Hause unterstützt werden und dadurch in

der Lage sind, mit einer ausschließlich digitalen Lernform zu arbeiten, und es wird andererseits auch Personen geben, die diese Möglichkeit nicht haben und am Ende auf die tatsächlich teurere Fahrschulausbildung in Präsenz angewiesen sein werden. Kann sich aus dieser breiteren Aufstellung ein fundamentales Problem ergeben, sodass es letztlich doch sinnvoller wäre, ausgewählte Aspekte auf jeden Fall verpflichtend in Präsenz in der Fahrschule zu vermitteln? Denn dadurch würde auch den pädagogischen Aspekten, die von Fahrschulverbänden vorgebracht werden, wonach einige Lerninhalte nur in Präsenz adäquat vermittelt werden können, Rechnung getragen.

Abg. **Stefan Klein** (SPD): Anknüpfend an diesen Aspekt habe ich die folgende Zusatzfrage: Halten Sie es für realistisch, dass kleinere Fahrschulen bei den digitalisierten Angeboten technisch und hinsichtlich des finanziellen Aufwands mit den spezialisierten Anbietern überhaupt mithalten können? Letztendlich ist die Möglichkeit, Theorie in Präsenz anzubieten, für die Fahrschulen auch eine Refinanzierungsoption hinsichtlich der für den Präsenzunterricht angemieteten Räumlichkeiten. Kann aus einer Ausweitung digitaler Formate im Theorieunterricht folgen, dass sich dadurch das Gesamtangebot an Fahrschulen verringert?

MR'in **Hartmann** (MW): Sie haben gefragt, ob der Einsatz eines Simulators für Fahrschulen ökonomisch überhaupt in Betracht kommt. Das Angebot eines Fahrsimulators ist keine Pflicht. Die Fahrschule muss keinen Fahrsimulator anbieten. Ich kann mir vorstellen, dass ein solches Angebot auf der Grundlage einer Zusammenarbeit zwischen mehreren Fahrschulen bestehen kann. Es müsste geprüft werden, ob so etwas möglich ist. Der Einsatz eines Fahrsimulators ist, wie gesagt, eine zusätzliche Möglichkeit und keine Pflicht, und wahrscheinlich wird das Angebot auch nicht von allen nachgefragt, weil die Nutzung dieses Gerätes ein anderes Lernverhalten voraussetzt.

Zur Frage der Laienausbildung und der dadurch entstehenden Extrafahrten und ob dadurch im Rahmen einer Gegenrechnung tatsächlich Einsparungen verbunden sein können, kann ich nur das sagen, was Juristen immer gerne sagen: Es kommt darauf an. Gestatten Sie mir einen persönlichen Blick darauf. Ich habe viele Fahrstunden gebraucht und hätte vielleicht weniger gebraucht, wenn meine Eltern mit mir geübt hätten. Von daher kann Laienausbildung ein bedeutsamer Punkt sein. Der Nutzen solcher Laienausbildung lässt sich nicht verallgemeinern. Es gibt Fahrschüler, die relativ viele Fahrstunden brauchen. In solchen Fällen ist es sicherlich nicht verkehrt, wenn die üblichen Fahrten, die ohnehin absolviert werden müssen, im Rahmen von Laienausbildung genutzt werden. Es geht nicht nur um die Fahrten zum Supermarkt, sondern auch um Fahrten, um in größere Städte oder in den Urlaub zu fahren. Ich gebe Ihnen natürlich recht, dass der potenzielle Prüfling bei der Laienausbildung mit dem Kraftfahrzeug seiner Eltern und nicht mit einem Fahrschulwagen fährt. Aber gleichwohl können Fahrten, die ohnehin anstehen, mit dem Erwerb von Routine beim Fahren verbunden werden. Auch das ist nur eine Möglichkeit und kein Muss.

Personen, die meinen, dass sie mit wenig Fahrstunden die Prüfung bestehen werden, müssen die Laienausbildung - sofern die entsprechende Regelung eingeführt wird; sie muss, wie gesagt, erst umgesetzt werden - nicht in Anspruch nehmen. Wer mit der Laienausbildung liebäugelt, wird vorher immer prüfen, ob in seinem Umfeld dazu überhaupt die Möglichkeit besteht. Es wird sicherlich auch Familien geben, die gar keinen eigenen Pkw besitzen, sodass in diesen Fällen die Laienausbildung schon aus diesem Grunde gar nicht in Betracht kommen wird. Insofern unterliegt der Sinn und Nutzen einer Laienausbildung immer einer Einzelfallbetrachtung. Familien beispielsweise, die planen, demnächst nach Italien in den Urlaub zu fahren, könnten ein

Familienmitglied, das demnächst seinen Führerschein erwerben will, im Rahmen der Laienausbildung ein Stück des Weges fahren lassen. Allerdings ist Laienausbildung auch nicht voraussetzungslos möglich. So dürfen Laienausbilder beispielsweise meines Wissens nicht mehr als einen Punkt beim Kraftfahrtbundesamt in Flensburg haben. Im Rahmen der Überlegungen zur Laienausbildung hat mit Blick auf das Näheverhältnis, das noch nicht so klar definiert ist, beispielsweise auch eine Rolle gespielt, ob Ausbilder die Funktion eines Laienausbilders ausüben könnten, damit Fahrten mit dem Firmenwagen beispielsweise im Rahmen einer handwerklichen Ausbildung zur Ausbildung zum Erwerb von Routine beim Führen eines Kraftfahrzeuges mitgenutzt werden können.

Die Frage, ob beim Angebot digitaler Formate kleine Fahrschulen mit den großen Anbietern mithalten können, können wir nicht konkret absehen. Die Antwort auf diese Frage wird die weitere Entwicklung liefern. Aber die Fahrstunden und die Ausbildung als solche müssen auch weiterhin erfolgen. Dafür werden sie weiterhin ganz dringend benötigt.

Sie haben weiterhin gefragt, ob sich quantifizieren lasse, inwieweit sich durch eine Ausweitung der Prüfungskapazitäten Wartezeiten reduzieren ließen. Wir stehen in engem Austausch mit der Technischen Prüfstelle. Wir informieren uns regelmäßig und haben ein Jour fixe mit der Technischen Prüfstelle und dem Fahrlehrerverband Niedersachsen, um, sobald sich Probleme abzeichnen, reagieren zu können. Wir haben im Frühjahr und im Herbst eines jeden Jahres ein Jour fixe, um die Saisons Revue passieren zu lassen. Gleichwohl ist schon jetzt erkennbar, dass die Maßnahmen, die wir bisher ergriffen haben, die Wartezeiten reduziert haben. Das hat uns auch der TÜV bestätigt. Meines Erachtens haben auch die Maßnahmen, die auf Bundesebene ergriffen werden sollen - die weiteren Prüfer, die durch die abgeschwächten Voraussetzungen zur Verfügung stehen sollen -, das Potenzial, dass die Wartezeiten weiter verkürzt werden - gerade auch im Hinblick darauf, dass dann keine weiteren Fahrstunden erfolgen müssen und dadurch Kosten reduziert werden.

*

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

***

Tagesordnungspunkt 3:

Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung der Industrie und Beschleunigung von Industrievorhaben in Niedersachsen

Gesetzentwurf der Fraktion der CDU - Drs. 19/9905

erste Beratung: 86. Plenarsitzung am 03.03.2026
federführend: AfWVBuD;
mitberatend: AfRuV; AfWuK; AfELuV; AfUEuK

zuletzt behandelt: 87. Sitzung am 13.03.2026

Fortsetzung der Beratung

Beratungsunterlage: Schriftliche Unterrichtung durch die Landesregierung vom 14.09.2026 (Vorlage 1)

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU) beantragt in Bezug auf das **weitere Verfahren** eine mündliche Anhörung. Er argumentiert, die Landesregierung teile an mehreren Stellen ihrer Stellungnahme zwar die Ziele, die mit dem Gesetzentwurf seiner Fraktion verfolgt würden, insbesondere das Ziel der Beschleunigung von Industrievorhaben, äußere aber Zweifel an der praktischen Wirksamkeit der hierzu vorgeschlagenen Maßnahmen. Er erhoffe sich durch eine Anhörung der Fachpraxis nähere Informationen, um die Zweifel der Landesregierung an den vorgeschlagenen Maßnahmen nachvollziehen zu können.

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD) erklärt, die SPD-Fraktion teile das Ziel, Industrievorhaben in Niedersachsen zu beschleunigen.

Die Auswertung der Unterrichtung habe nach Ansicht seiner Fraktion sehr klar ergeben, dass das MW den mit dem Gesetzentwurf verfolgten Weg nicht beschreiten wolle. Insbesondere die vorgesehene Zuständigkeitskonzentration werde seitens des MW als nicht zielführend betrachtet. Das gelte auch für die Änderungen, die für das Niedersächsische Denkmalschutzgesetz gefordert würden. Im Übrigen machten die Änderungen, die mit dem Entwurf des Gesetzes der Landesregierung zur Änderung bauordnungsrechtlicher Vorschriften geplant seien, diesen Teil des vorliegenden Gesetzentwurfes obsolet. Schließlich stießen die in dem Gesetzentwurf vorgesehenen Änderungen zum Tariftreue- und Vergabegesetz in der SPD-Fraktion auf erheblichen Widerstand.

Der Abgeordnete äußert, dass seine Fraktion aus den vorgenannten Gründen eine Anhörung für nicht notwendig erachte, und beantragt zum weiteren Verfahren, heute mit der Abgabe eine Beschlussempfehlung an den Landtag die Beratungen abzuschließen.

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU) merkt an, dass seiner Fraktion für die weitere Beratung auch eine schriftliche Anhörung ausreichen würde. - Abg. **Christoph Bratmann** (SPD) hält ungeachtet dessen an seinem Verfahrensantrag fest.

Der **Ausschuss** lehnt mit den Stimmen der Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen und gegen die Stimmen der Fraktion der CDU den Verfahrensantrag auf schriftliche Anhörung ab und

stimmt dem Verfahrensantrag auf Abschluss der Beratung und Abgabe einer Beschlussempfehlung zu.

Beschluss

Der - federführende - **Ausschuss** empfiehlt dem Landtag, den Gesetzentwurf abzulehnen.

Zustimmung: *SPD, GRÜNE*
Ablehnung: *CDU*
Enthaltung: *-*
Nicht anwesend: *AfD*

Der Beschluss ergeht vorbehaltlich der Zustimmung der mitberatenden Ausschüsse.

Berichterstattung (schriftlicher Bericht): Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU).

***

Tagesordnungspunkt 4:

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung bauordnungsrechtlicher Vorschriften und des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes zur Sicherung von Belangen der Landesverteidigung

Gesetzentwurf der Landesregierung - Drs. 19/11456

erste Beratung: 96. Plenarsitzung am 09.09.2026
federführend: AfWVBuD;
mitberatend: AfRuV, AfWuK

Beginn der Beratung und Verfahrensfragen

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD) beantragt eine kurze Unterrichtung durch die Landesregierung, und bittet unter Hinweis auf die Eilbedürftigkeit, diese in schriftlicher Form zu erstatten.

Abg. **Reinhold Hilbers** (CDU) erklärt sich mit der schriftlichen Unterrichtung durch die Landesregierung einverstanden. Er bittet darum, die Stelle, die für Fragen militärischer Beschaffung zuständig sei, also das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr, sowie das Staatliche Baumanagement zu dem Gesetzentwurf mündlich anzuhören. Dadurch könnten Zweifel an der Praxistauglichkeit der mit dem Gesetzentwurf erhobenen Forderungen behoben und Probleme bei der Rechtsauslegung ausgeräumt werden.

ParlR **Dr. Oppenborn-Reccius** (GBD) weist darauf hin, dass das Beratungsverfahren anhand einer Vorlage des Gesetzgebungs- und Beratungsdienstes erfolgen werde, die das Ergebnis der rechtlichen Prüfung enthalte, und es vor diesem Hintergrund eigentlich nicht nötig sei, die Landesregierung zu bitten, zu einem Gesetzentwurf, den sie selbst vorgelegt habe, eine schriftliche Unterrichtung abzugeben, zumal dem Gesetzentwurf die Begründung anliege. Das Mitglied des Gesetzgebungs- und Beratungsdienstes betont, dass es dem Ausschuss gleichwohl freistehe, eine schriftliche Unterrichtung durch die Landesregierung zu beschließen.

Der **Ausschuss** beschließt einvernehmlich eine zeitnahe kurze schriftliche Unterrichtung unter Einbeziehung der Expertise des Staatlichen Baumanagements sowie eine Anhörung in der für den 30. Oktober 2026 vorgesehenen Sitzung (Benennungsschlüssel 2/2/1/1). Die Fraktionen sind gebeten, der Landtagsverwaltung bis spätestens 30. September 2026 Anzuhörende zu benennen.

***

Tagesordnungspunkt 5:

Technologieoffen, sicher, vernetzt - für eine moderne Logistik und einen zukunftsfähigen Personenverkehr

Antrag der Fraktion der CDU - Drs. 19/10155

direkt überwiesen am 23.03.2026
AfWVBuD

zuletzt behandelt: 93. Sitzung am 05.06.2026

Fortsetzung der Beratung und Verfahrensfragen

Abg. **Uwe Dorendorf** (CDU) beantragt eine mündliche Anhörung. Er erläutert, der Entschließungsantrag adressiere Forderungen zu mehreren Zukunftstechnologien, der dafür jeweils erforderlichen Ladeinfrastruktur und zum Zusammenspiel von Straßennetz, Schienennetz und Binnenhäfen. Eine mündliche Anhörung von Speditionen, Herstellern und Infrastrukturbetreibern biete die Möglichkeit, Informationen aus der Praxis zu erhalten und anschließend mit gezielten Fragen an die geladenen Sachverständigen zeitnah zu klären, welche eingesetzte Technologie bzw. welcher Technologie-Mix sich als am praktikabelsten und zugleich wirtschaftlichsten erweise.

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD) hält unter Hinweis auf die mündliche Unterrichtung, die der Ausschuss in seiner 93. Sitzung am 5. Juni 2026 entgegengenommen hat, eine mündliche Anhörung für nicht erforderlich. Er erklärt, dass seine Fraktion keinen weiteren Beratungsbedarf habe, und beantragt, heute die Beschlussempfehlung an den Landtag abzugeben. - Abg. **Heiko Sachtleben** (GRÜNE) äußert sich sinngemäß.

Abg. **Uwe Dorendorf** (CDU) kritisiert, dass nun schon zum wiederholten Male ein Wunsch seiner Fraktion nach mündlicher Anhörung abschlägig beschieden werde, und bezeichnet dieses Verhalten der Mehrheitsfraktionen als „ungehörig“ und „Frechheit“. Er verweist darauf, dass die Fraktionen der SPD und der CDU als Große Koalition in der vergangenen Legislaturperiode immer Rücksicht auf das Minderheitenrecht der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen genommen hätten, indem sie sich deren Anträgen auf Unterrichtung oder Anhörung angeschlossen hätten.

Die Tagesordnungen der heutigen wie der vorigen Sitzungen würden dominiert von Entschließungsanträgen der Fraktion der CDU. Gute Anhörungen seien die Voraussetzung, um qualitativ gute Entschließungsanträge verabschieden zu können, deren Umsetzung der Fachebene keine Probleme bereite, argumentiert der Abgeordnete. Die Fraktion der CDU wolle etwas für Niedersachsen bewegen. Die Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen aber „bügelten“ Verfahrensanträge seiner Fraktion seit Wochen geradezu systematisch „ab“.

Vors. Abg. **Stefan Klein** (SPD) lässt sodann über den Antrag der Fraktion der CDU auf Durchführung einer mündlichen Anhörung abstimmen.

Der **Ausschuss** lehnt den Antrag mit den Stimmen der Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen gegen die Stimmen der Fraktion der CDU ab. Ein Vertreter der AfD ist nicht anwesend.

Abg. **Marcel Scharrelmann** (CDU) interveniert daraufhin und beantragt eine schriftliche Anhörung.

Vors. Abg. **Stefan Klein** (SPD) lässt sodann über den Antrag der Fraktion der CDU auf Durchführung einer schriftlichen Anhörung abstimmen.

Der **Ausschuss** lehnt auch diesen Antrag mit den Stimmen der Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen gegen die Stimmen der Fraktion der CDU ab. Ein Vertreter der AfD ist nicht anwesend.

Vors. Abg. **Stefan Klein** (SPD) lässt sodann über den Antrag der Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen auf Abschluss der Beratung und Abgabe einer Beschlussempfehlung an den Landtag abstimmen.

Der **Ausschuss** stimmt dem Antrag mit den Stimmen der Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen gegen die Stimmen der Fraktion der CDU zu. Ein Vertreter der AfD ist nicht anwesend.

Beschluss

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

Zustimmung: SPD, GRÜNE
Ablehnung: CDU
Enthaltung: -
Nicht anwesend: AfD

***

Tagesordnungspunkt 6:

Terminangelegenheiten

Auswärtige Sitzung am 13. November 2026 bei der Üstra

Vors. Abg. **Stefan Klein** (SPD) bittet darum der Landtagsverwaltung zeitnah die Namen der Teilnehmenden sowie Themenvorschläge mitzuteilen.

***