

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

über die 53. - öffentliche - Sitzung

des Ausschusses für Wissenschaft und Kultur

am 11. Dezember 2025

Hannover, Landtagsgebäude

Tagesordnung:

Seite:

1. **Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung der Bundeswehr in Niedersachsen**
Gesetzentwurf der Fraktion der CDU - [Drs. 19/6804](#)
Fortsetzung der Beratung 3
Beschluss 3
2. **Unterrichtung durch die Landesregierung zum Sachstand der Bauvorhaben bei der Medizinischen Hochschule Hannover (MHH) und der Universitätsmedizin Göttingen (UMG)**
Unterrichtung und Aussprache 4
3. **Unterrichtung durch die Landesregierung zur aktuellen Lage sowie zu den Konflikten um Präsidium und „Erneuerungsstrategie“ an der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften - Hochschule Braunschweig/Wolfenbüttel**
Unterrichtung 23
Aussprache 25

Anwesend:

Ausschussmitglieder:

1. Abg. Jessica Schülke (AfD), Vorsitzende
2. Abg. Karola Margraf (i. V. der Abg. Antonia Hillberg) (SPD)
3. Abg. Dr. Silke Lesemann (SPD)
4. Abg. Sebastian Penno (SPD)
5. Abg. Ulf Prange (SPD) (per Videokonferenztechnik zugeschaltet)
6. Abg. Jan Henner Putzier (SPD) (per Videokonferenztechnik zugeschaltet)
7. Abg. Annette Schütze (SPD) (per Videokonferenztechnik zugeschaltet)
8. Abg. Jörg Hillmer (CDU)
9. Abg. Cindy Lutz (CDU)
10. Abg. Martina Machulla (CDU)
11. Abg. Lukas Reinken (CDU)
12. Abg. Oliver Schatta (CDU)
13. Abg. Pippa Schneider (GRÜNE)
14. Abg. Eva Viehoff (GRÜNE)

Von der Landesregierung:

Staatssekretär Prof. Dr. Schachtner (MWK).

Vom Gesetzgebungs- und Beratungsdienst:

Parlamentsrätin Brüggeshemke (Mitglied).

Von der Landtagsverwaltung:

Regierungsrätin Messling.

Niederschrift:

Ministerialrätin Dr. Kresse,
Parlamentsredakteurin Dr. Willing, Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 10:19 Uhr bis 12:15 Uhr.

Tagesordnungspunkt 1:

Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung der Bundeswehr in Niedersachsen

Gesetzentwurf der Fraktion der CDU - [Drs. 19/6804](#)

erste Beratung: 62. Plenarsitzung am 26.03.2025

federführend: AfWuK

mitberatend: AfRuV; KultA; AfWVBuD; AfELuV

zuletzt beraten: 45. Sitzung am 16.06.2025 (Unterrichtung durch die Landesregierung)

Fortsetzung der Beratung, Verfahrensfragen

Abg. **Cindy Lutz** (CDU) teilt mit, dass die CDU-Fraktion auch nach der Unterrichtung durch die Landesregierung keinen Änderungsbedarf am vorgelegten Gesetzentwurf sehe, sodass sie beantrage, in der heutigen Sitzung über eine Beschlussempfehlung abzustimmen.

Abg. **Dr. Silke Lesemann** (SPD) kündigt seitens der Koalitionsfraktionen an, den Gesetzentwurf abzulehnen. Sie fügt hinzu, bereits im Rahmen der Debatte im Plenum sei angeklungen, dass die SPD-Fraktion die mit dem vorgelegten Gesetzentwurf vorgeschlagenen Regelungen nicht für notwendig erachte, und die ausführliche Unterrichtung durch die Landesregierung habe sie in dieser Auffassung bestärkt. Im Übrigen werde dieses Thema sicherlich im Rahmen der Beratung der NHG-Novelle noch einmal aufgegriffen.

Beschluss

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

Zustimmung: SPD, GRÜNE

Ablehnung: CDU

Enthaltung: AfD

Dieser Beschluss ergeht vorbehaltlich des Votums der mitberatenden Ausschüsse für Rechts- und Verfassungsfragen, für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz sowie des mitberatenden Kultusausschusses.

Berichterstattung (schriftlicher Bericht): Abg. **Eva Viehoff** (GRÜNE).

Tagesordnungspunkt 2:

Unterrichtung durch die Landesregierung zum Sachstand der Bauvorhaben bei der Medizinischen Hochschule Hannover (MHH) und der Universitätsmedizin Göttingen (UMG)

zuletzt unterrichtet: 48. Sitzung am 18.09.2025

Unterrichtung und Aussprache

dazu: Quartalsbericht zu den Bauvorhaben des Sondervermögens Hochschulmedizin - III. Quartal 2025 (mit E-Mail vom 02.12.2025 an die Ausschussmitglieder verteilt)

Unterlage „Mobilitätskonzept MHH - Auszug“ des MWK (mit E-Mail vom 09.12.2025 an die Ausschussmitglieder verteilt)

StS Prof. **Dr. Schachtner** (MWK): Heute geht es um die übliche Regelberichterstattung und den Quartalsbericht der DBHN für das 3. Quartal 2025. Die Unterlagen dazu liegen Ihnen vor. Außerdem möchten wir einen Blick auf das Thema Stadtbahnanschluss werfen und Ihnen kurz das Mobilitätskonzept der MHH vorstellen.

Ich beginne mit der **Unterrichtung über den Sachstand an der MHH:**

Die HBG hat zwischenzeitlich die Vergabeverfahren für die neue Projektsteuerung und den Bauzaun für das Neubaufeld abgeschlossen. Weitere Vergabeprozesse befinden sich in der Ausschreibung. Dazu gehören zum Beispiel die Baustellenlogistik und die Sachverständigenleistung Technische Ausrüstung. Darüber hinaus sind weitere Ausschreibungen beabsichtigt und werden zwischen der HBG und der DBHN aktuell abgestimmt. Dies betrifft zum Beispiel die Bauvermessung und die Inbetriebnahmeplanung.

Die Vorplanung - Leistungsphase 2 - wurde der HBG von den Planern eine Woche verspätet am 24. Oktober 2025 übergeben. Die Prüfung der HBG hat ergeben, dass die Planung nicht vollständig ist und die festgelegte Kostenobergrenze überschritten wird. Die HBG hat die Planer im Rahmen einer Mängelanzeige unter Fristsetzung bis zum 12. Dezember 2025 aufgefordert, die Planung unter Berücksichtigung der vorgegebenen Planungsziele vollständig abzuschließen.

Konkret bedeutet dies, dass die Kosten nach der vorliegenden Fassung der Vorplanung auf 674,5 Millionen Euro geschätzt werden. Damit ist der Kostenrahmen um rund 47,5 Millionen Euro überschritten. Trotz identifizierter Einsparpotenziale geht die Baugesellschaft davon aus, den Kostenrahmen nicht vollständig einhalten zu können. Mit der Überarbeitung der Vorplanung zum 12. Dezember 2025 wird deswegen auch die Kostenschätzung überarbeitet werden müssen.

Die Verzögerung wird durch einen vorhandenen Puffer aufgefangen und wirkt sich noch nicht auf den Fertigstellungstermin der Baustufe 1 aus. Die DBHN hat die HBG aufgefordert, den vorgegebenen Kostenrahmen einzuhalten. Die HBG steht dazu im engen Austausch mit den Planern, der MHH als Nutzerin und der DBHN.

Die Arbeiten im Rahmen der Kampfmittelsondierung - Sie erinnern sich an die vielen Container, die am Baufeld aufgestellt worden waren; vielleicht hatten Sie auch Gelegenheit, sich das anzusehen - sind abgeschlossen worden. Die Kampfmittelfreigabe der ausführenden Firmen liegt vor. Die Arbeiten auf dem Baufeld sind damit vorerst abgeschlossen.

Für eine ungehinderte Baustellenzufahrt wurde von der Landeshauptstadt Hannover der Teilabriss der beiden Fußgängerbrücken an der Carl-Neuberg-Straße auf dem Bestandsgelände der MHH genehmigt.

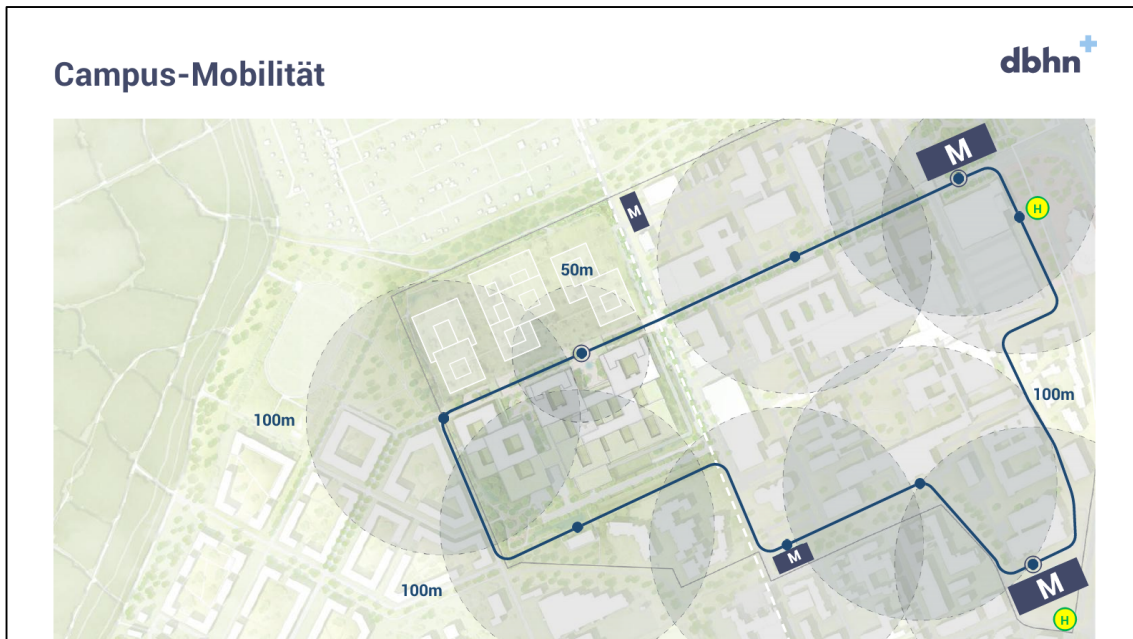
Nun komme ich zu den aktuellen Entwicklungen bei der Frage der **Stadtbahnanbindung**:

An der Position des Landes hat sich nichts geändert. Die Gutachten der MHH, der zuständigen Baugesellschaft sowie der Region Hannover kommen zu vergleichbaren Ergebnissen hinsichtlich der technischen Risiken durch Erschütterungen und Magnetfelder - das wurde auch in der Presse thematisiert. Eine Trasse über den Stadtfelddamm hätte Auswirkungen auf einen mindestens 130 m breiten Korridor. Betroffen wären neben dem Neubau und mehreren Bestandsgebäuden der Krankenversorgung auch das NIFE - Niedersächsisches Zentrum für Biomedizintechnik, Implantatforschung und Entwicklung - sowie das Fraunhofer-Institut für Toxikologie und Experimentelle Medizin. Dazu führen wir - wie schon die ganze Zeit - weiterhin Gespräche. Ich möchte betonen, dass der Neubau der MHH im Interesse der Sache weiter wie geplant vorangetrieben wird. Wir sind intensiv im Gespräch mit allen Beteiligten, und wir sehen durchaus Wege, auf die man sich verständigen könnte - so möchte ich das mal vorsichtig formulieren. Zum Zeitkorridor: Ich könnte mir sogar vorstellen, dass wir das noch dieses Jahr abschichten können.

Zum Themenkomplex Stadtbahn bitte ich jetzt Herrn Landré, einen kurzen Ausblick auf den vorliegenden Entwurf des Mobilitätskonzepts für die MHH zu geben.

Herr **Landré** (DBHN): Wir haben Ihnen mit E-Mail vom 9. Dezember 3 Folien einer umfangreichen, 30 Folien umfassenden Präsentation als Teaser - das ist als erster Überblick gedacht - übersandt.

Bereits in der Masterplanung, die von der MHH zwischen 2018 und 2020 erstellt worden ist, wird vor dem Hintergrund der Verkehrswende ein autofreier Campus angestrebt. Ein gänzlich verkehrsberuhigter Campus lässt sich jedoch nur umsetzen, wenn man Alternativen anbietet. Aktuell ist der Campus der MHH - so wie es bei allen anderen Universitätsklinika in Deutschland auch der Fall ist - tangential durch einen Massenverkehrstr ger, in diesem Fall durch die Stadtbahn, angeschlossen. Ziel des Mobilitätskonzepts ist, dass alle Klinikgebäude auf dem Campus möglichst gut zu erreichen sind. Zwei Besonderheiten sind bei der verkehrlichen Erschließung zu berücksichtigen: Zum Ersten geht es darum, einen skalierbaren Verkehr rund um die Uhr zu haben. Zum Zweiten werden sich aufgrund der immensen Bautätigkeit, die jetzt auf dem Neubaufeld stattfinden wird, aber auch aufgrund der Umbauten auf der Bestandsfläche, wechselnde Bedarfe bei den Fahrtzielen ergeben, die mit der Anbindung durch Busse bedient werden können.



Die erste Folie bietet einen Überblick über den Ringverkehr, der auf dem Gelände der MHH eingerichtet werden und in gegenläufiger Linienführung verkehren soll. Mit einem „M“ sind auf der Karte vier Mobility Hubs eingezeichnet. Bei ihnen handelt es sich nicht um klassische Parkhäuser, sondern um Gebäude, die auch Fahrräder - inklusive Lademöglichkeiten für Elektrofahrräder; auch für Elektroautos sind Lademöglichkeiten vorgesehen - beherbergen sollen. Insbesondere die beiden großen Standorte an der Misburger Straße sowie an der Karl-Wiechert-Allee bieten im Erdgeschoss den Mitarbeitenden sowie den Patienten gewisse Funktionalitäten an, zum Beispiel einen Check-In, sodass man dort bereits einchecken kann und erfährt, welches Gebäude aufzusuchen ist. Auch Dinge des alltäglichen Lebens sollen dort erworben werden können.

Mobilitätskonzept: Quartierbus-Ringlinie

Randbedingungen

- + Frühschicht Pflege & Klinikpersonal: Start 06:00 / 06:30 Uhr
- + Spätschicht: Start 13:30 / 14:00 Uhr
- + Nachtschicht: Start 21:00 / 21:30 Uhr
- + Medizinische Vorlesungen: meist ab 08:00 Uhr, in Blöcken

Betriebsmodell

- + Ringstrecke: ca. 3,2 km mit 8 Haltestellen
- + Zwei Busse (je 12 m, Kapazität: 75 Personen), gegenläufig unterwegs:
 - Bus A im Uhrzeigersinn
 - Bus B gegen den Uhrzeigersinn
- + Durchschnittsgeschwindigkeit inkl. Halte: ca. 15 km/h
- + Umlaufzeit pro Bus: ca. 15 Minuten
- + Haltezeit je Stopp: ca. 30 Sekunden
- + Fahrplanbeginn: z. B. 06:00 Uhr
 - Bus A ab Haltestelle 1
 - Bus B ab Haltestelle 4 (180° versetzt)
- + Ergebnis: Taktabstand an jeder Haltestelle ca. 7,5 Minuten
→ **Taktziel (≤ 10 Min) erreicht!**
- + Beliebig skalierbar

Betriebskonzept und Taktstrategie

- + Zu Spitzenzeiten (z. B. Schichtbeginn MHH) reicht der Einsatz von zwei Solobussen für eine zuverlässige Feinverteilung im Quartier.
- + Die gegenläufige Linienführung ermöglicht eine gute Erreichbarkeit in beide Richtungen – mit kurzen Wegen und Wartezeiten.
- + Ein Busvorrangnetz (Ampelbeeinflussung, Busspuren) erhöht die Fahrplansicherheit.

Ergänzung in Nebenzeiten

- + Reduzierter Takt (z. B. 20–30 Minuten) oder Umstieg auf kleinere Fahrzeuge.
- + z. B. Einsatz bedarfsgesteuerter, autonomer Shuttles in den Randzeiten (z. B. nachts oder an Wochenenden), abrufbar per App (on Demand).
- + So wird der Linienbetrieb entlastet und gleichzeitig die Mobilitätsgarantie im Quartier gewahrt.

Unter diesen Annahmen und angenommenen Taktverteilung sind 2 Solobusse auf einer gegenläufigen Linienführung ausreichend, um die ermittelte Anzahl an potenziellen Busnutzer und Busnutzerinnen (Frühschicht, Pflege, Klinikpersonal) zu Spitzenzeiten zu befördern. Zu Nebenzeiten können (autonome) Shuttles individuelle, bedarfsgesteuerte Ziele anfahren und den Busverkehr entlasten.

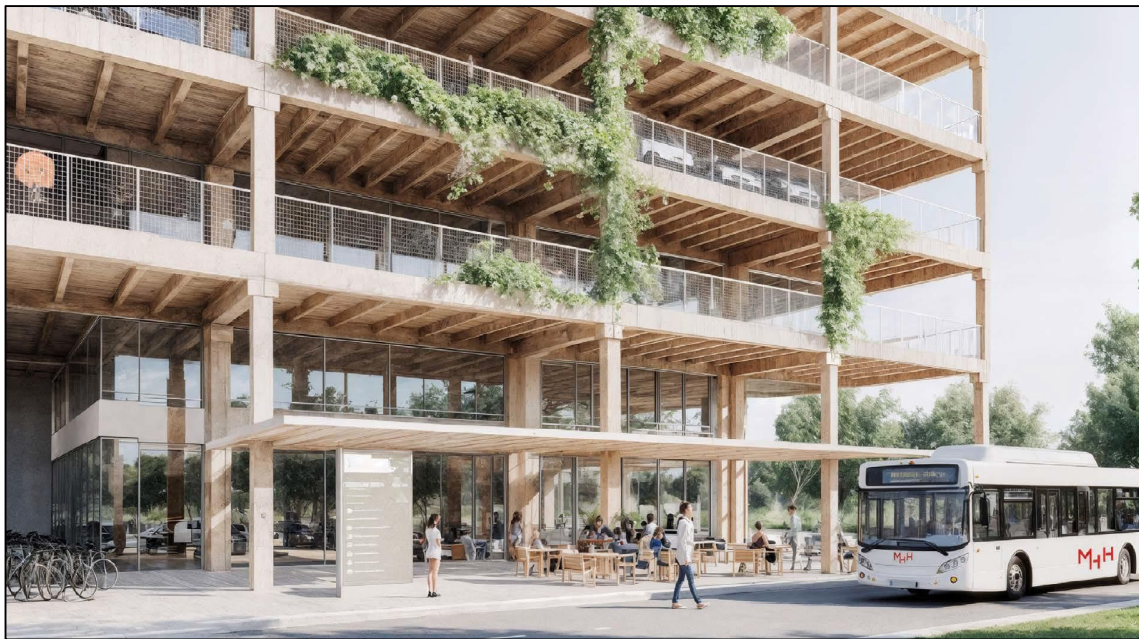
12m Bus
Kapazität: 75 Personen

Ridepooling-Transporter
Kapazität: 6 Personen
Beispiel: VW E-Crafter

Autonome Shuttles
(auf Anfrage)
Kapazität: 4-6 Personen
Beispiel: VW Sedric

Bei den Fahrzeugen wird es sich nach aktuellem Stand allesamt um Fahrzeuge handeln, die derzeit bereits auf dem Markt sind. Der Hauptverkehrsträger wären zwei Busse mit einer Länge von jeweils 12 m. Diese Busse werden auch von der Üstra verwendet, die für diese Fahrzeuge mit

einer Maximalauslastung von 82 Personen kalkuliert. Wir haben mit 75 Personen gerechnet. Selbst in den Hauptverkehrszeiten zwischen 07:45 Uhr und 08:00 Uhr ließe sich das Personenaufkommen mit zwei Bussen bewältigen. Wir können uns vorstellen, in Randzeiten auf kleinere Busse bis hin zu autonomen Shuttles umzusteigen. Auch diese sind schon verfügbar - der VW Se-dric existiert schon - und keine Zukunftsmusik. Ziel ist, auch in der dunklen Jahreszeit insbesondere Mitarbeiterinnen sicher vom jeweiligen Klinikgebäude zum Parkplatz ihres Fahrrades oder zur Stadtbahn zu bringen. Mit unserem Konzept ist eine Flexibilität möglich, die andere Massentransportmittel nicht bieten.



Folie 3 zeigt - sozusagen als Teaser - eine erste Visualisierung der geplanten Mobility Hubs. Bei den Mobility Hubs kann stärker auf den Baustoff Holz gesetzt werden, der Vorteile mit Blick auf die Schnelligkeit der Errichtung, die Kosten für das Gebäude und auch das Gewicht mit sich bringt. Wir können uns eine moderne Optik vorstellen, die dazu beiträgt, dass die Adresse Karl-Wiechert-Allee im Vergleich zu dem architektonischen Status quo hinzugewinnt, der bislang eher verhalten ist. Das wollen wir ändern.

Illustrationen der anderen geplanten Mobility Hubs, die in einem ähnlichen Stil gehalten werden sollen, und der Fahrradparkhäuser liegen im Rahmen des vollständigen Mobilitätskonzepts vor. Andere Unikliniken, etwa die Charité oder das Universitätsklinikum Schleswig-Holstein, verfügen bereits über Fahrradparkhäuser mit angeschlossener Fahrradreparaturstation etc.

Insgesamt wollen wir ein modernes Mobilitätskonzept ermöglichen und befinden uns bereits in der konkreten Konzeptionsphase, die der Masterplanung des nächsten Jahres vorausläuft. Das gesamte Mobilitätskonzept können wir Ihnen gerne übermitteln.

Abg. **Martina Machulla** (CDU): Herzlichen Dank für den Teaser - der erste Eindruck ist vielversprechend.

Ich habe zwei Fragen.

Erstens. Wird die Umsetzung des Mobilitätskonzepts im Rahmen des Neubaus auch aus dem Sondervermögen finanziert, oder gibt es dafür einen separaten Haushaltsposten?

Zweitens. Soll es *entweder* einen Stadtbahnanschluss *oder* ein Mobilitätskonzept auf dem Gelände geben? Oder ist das Shuttle-Konzept auf dem Gelände der MHH unabhängig vom Stadtbahnanschluss zu sehen?

StS Prof. **Dr. Schachtner** (MWK): Ich möchte an dieser Stelle zunächst deutlich sagen, dass auch wir als Land einen Stadtbahnanschluss wollen - anders, als in der Presse kolportiert. Es geht nur um die Frage, wie und wo er umgesetzt wird.

Herr **Landré** (DBHN): Zu Ihrer ersten Frage: Es waren ohnehin Mittel aus der gut 1 Milliarde Euro für die MHH aus dem Sondervermögen für den Mobilitätshub im Nordosten vorgesehen, da ein Bedarf an neuen Stellplätzen besteht, wenn Parkplätze auf dem Bestandsgelände zurückgebaut werden. Die Finanzierung dieses Mobilitätshubs ist also gesichert. Wir bereiten derzeit alles vor, um bereits im nächsten Jahr erste Maßnahmen ausschreiben zu können - Untersuchung des Baufeldes und gegebenenfalls Befreiung von Kampfmitteln; auf dem Baufeld soll auch die Kita entstehen, deren Bau wir zukünftig mit begleiten sollen, damit dieser schnell erfolgen kann -, wenn der Haushaltsausschuss dem Maßnahmenfinanzierungsplan zustimmt. Das heißt also: Wir könnten direkt starten, und der Mobilitätshub könnte frühzeitig realisiert werden, denn die Mittel dafür sind bereits geblockt.

Das gesamte Mobilitätskonzept - die anderen Mobilitätshubs, insbesondere im Westen und Nordwesten - wäre dann im Rahmen der zusätzlichen Mittel zu finanzieren. Derzeit befinden wir uns mit der HBG in Gesprächen über die konzeptionelle Ausgestaltung.

Als kleiner Ausblick auf das neue Jahr: In seiner Sitzung am 21. Januar 2026 wollen wir dem Ausschuss für Haushalt und Finanzen die Maßnahme „Fortschreibung Masterplan 2025“ vorstellen - und anschließend Ihnen. Wir wollen die Masterplanung überarbeiten, um insbesondere Einsparpotenziale für das Land bezüglich der Bestands- und Neubauprojekte zu erheben. In diesem Rahmen würden wir das Verkehrskonzept noch einmal konkretisieren, um dann mit den ersten europaweiten Ausschreibungen der neuen Maßnahmen - vorbehaltlich der Zustimmung des Haushaltsgesetzgebers in der nächsten Woche - zu beginnen. Dafür ist alles vorbereitet.

Zu Ihrer zweiten Frage: Das Verkehrskonzept ist nach unserer Auffassung als Ergänzung zu einer möglichen zusätzlichen Stadtbahnhaltestelle zu sehen - unabhängig von der Frage, ob es diese überhaupt und, wenn ja, an welcher Stelle gibt. Wir wollen die Beförderung der Mitarbeitenden und Patienten optimieren, mit einer Konzeption, die bezüglich der weiteren Entwicklung offen ist, zumal das System extrem preisgünstig und skalierbar ist. Den Investitionskosten in Höhe von 150 bis 200 Millionen Euro für die Stadtbahn stehen Kosten für die Beschaffung von zwei Bussen und die Errichtung einzelner Haltestellen, die zudem jederzeit flexibel platziert werden können, gegenüber. Im Westen werden neue Haltestellen geschaffen, andere würden wir späterhin vielleicht aufgeben oder verlagern. Diese Flexibilität ist einzigartig und auch eine Chance, mit überschaubaren, angemessenen Mitteln eine zukunftsfähige Mobilität zu ermöglichen.

Abg. **Pippa Schneider** (GRÜNE): Vielen Dank für die Unterrichtung bis hierher; es ist sehr aufschlussreich, die Entwicklung so eng mitverfolgen zu können.

Bezüglich der Stadtbahn stimmt uns positiv, dass es zumindest verhalten optimistische Signale gibt, denn das ist ein - auch ökologisch - wichtiges Thema, auch für die Beschäftigten vor Ort, damit sie ihren Arbeitsplatz gut erreichen können.

Abg. **Lukas Reinken** (CDU): Herzlichen Dank für den Teaser. In der Tat wäre es hilfreich, wenn wir für unsere Beratungen das vollständige Mobilitätskonzept zur Verfügung gestellt bekommen, denn darin werden sicherlich weitere interessante Informationen enthalten sein.

Ich habe drei Fragen.

Erstens. Ich kann mir vorstellen, dass ein Busverkehr auf einem Klinikgelände besondere Anforderungen an die Barrierefreiheit erfüllen muss, weil ihn gegebenenfalls mehr Menschen mit körperlicher Beeinträchtigung nutzen. Inwiefern müssen diesbezüglich von einem Regelbetrieb abweichende Vorkehrungen getroffen werden?

Zweitens. Wer soll den Busverkehr betreiben: Soll das die MHH sein, oder wird die Aufgabe beispielsweise der Üstra übertragen? Die MHH hat ja, vorsichtig formuliert, keine Expertise in der Umsetzung von Mobilitätskonzepten.

Drittens. Herr Staatssekretär Schachtner, Sie haben ausgeführt, dass es Wege geben könnte, auf die man sich verständigen könnte - und das möglicherweise noch in diesem Jahr. Wie kommen Sie zu dieser Annahme?

StS Prof. **Dr. Schachtner** (MWK): Ich beginne mit Ihrer letzten Frage. Wie in der gestrigen Sitzung des Haushaltsausschusses bereits angesprochen wurde und wie heute auch im *Rundblick* zu lesen ist, stehen die Chancen eigentlich sehr gut, dass wir einen Weg finden, uns mit der Region und der Stadt zu verständigen. So verstehe ich die laufenden Gespräche, und das wäre auch mein Wunsch. Es gibt dafür natürlich keine Garantie, und ich will diesen Gesprächen auch nicht vorgereifen, weshalb ich nicht darüber berichten werde, wie diese Lösungswege konkret aussehen könnten - dafür bitte ich um Ihr Verständnis.

Das Mobilitätskonzept übersenden wir Ihnen gerne und können es, wenn gewünscht, beim nächsten Mal auch ausführlich präsentieren.

Herr **Landré** (DBHN): Zu Ihrer ersten Frage: Natürlich müssen die Anforderungen an Barrierefreiheit erfüllt werden, wobei die modernen Elektrobusse so konzipiert sind, dass sie seitlich abgesenkt werden können. Mit einer erhöhten Haltestellenkante ist der Bus dann ebenerdig zugänglich - das ist aber Standard. Ich jedenfalls kenne keinen Unterschied zwischen einem normalen öffentlichen Nahverkehr mit Bussen und einem auf einem Klinikareal - alle Busse sind rollstuhlfähig -, aber wir legen darauf natürlich ein besonderes Augenmerk. Der Transport von - insbesondere bettlägerigen - Patienten ist natürlich losgelöst vom Nahverkehrssystem zu betrachten.

Zu Ihrer zweiten Frage: Die Masterplanung sieht seit jeher einen Busverkehr vor, das ist jetzt nur eine Konkretisierung. Damals war die Üstra als Betreiberin vorgesehen - darüber haben Stadt und Region auch Kenntnis -, weil der Busverkehr über den MHH-Campus hinausgehen sollte. Das vorliegende Konzept ist zunächst bescheidener, und wenn die Üstra nicht willens wäre, den Betrieb zu übernehmen, würde die Aufgabe der MHH zufallen. Diese Variante würden wir nicht bevorzugen, sie ist aufgrund der Überschaubarkeit des Vorhabens aber auch nicht ausgeschlossen.

Abg. **Jörg Hillmer** (CDU): Herr Staatssekretär, Sie haben berichtet, dass das Land, die Region und die Stadt sich in den Gesprächen aufeinander zubewegen - das ist gut. Aber inwieweit sind Sie bereit, Kompromisse bezüglich der Nutzbarkeit des gesamten Geländes als Forschungs- und Hightech-Medizinstandort einzugehen? Es darf aus meiner Sicht nicht dazu kommen, dass wir am Ende einen gut angeschlossenen Standort haben, an dem aber Spitzenforschung und Spitzenmedizin nur noch eingeschränkt möglich sind.

StS Prof. **Dr. Schachtner** (MWK): Das ist Teil der Gespräche. Ich formuliere es mal so: Wir werden uns an der einen oder anderen Stelle annähern. Wenn alles so funktioniert, wie ich es mir wünschen würde, dann könnten wir zeitnah darüber berichten. Aber Sie haben völlig recht - und das haben wir als MWK auch immer gesagt -: Die Krankenversorgung, aber auch Forschung, Studium und Lehre - und diese Verbindung macht ein Universitätsklinikum aus - müssen sichergestellt werden. Diese Interessen werden wir in der Diskussion auch weiterhin vertreten.

Abg. **Eva Viehoff** (GRÜNE): Ich verstehe den vorgelegten Plan so, dass die Stadtbahn nicht am Neubau halten wird - dann würde die geplante Busanbindung keinen Sinn ergeben. Deshalb bin ich gespannt, welche Lösung gemeinsam gefunden wird. Da für die Mitarbeitenden eine möglichst gute Anbindung ihres Arbeitsplatzes wichtig ist, bin ich bezüglich der Frage des Stadtbahnanschlusses zwiespalten.

Abschließend habe ich noch eine Frage: Werden im Rahmen des Mobilitätskonzeptes ausschließlich Elektrofahrzeuge - je nach Tages- oder Nachtzeit in unterschiedlicher Größe - genutzt?

Herr **Landré** (DBHN): Ja, so ist es geplant.

Abg. **Cindy Lutz** (CDU): Herr Staatssekretär, Ihre Ausführungen waren stellenweise etwas vage, aber vielleicht geht Ihr Wunsch - eine Lösung noch in diesem Jahr - in Erfüllung.

Sie sagten, es entstehen keine Nachteile für den Forschungsstandort. Das ist uns auch sehr wichtig, weil die Forschung an der MHH in Hannover ein wertvolles Gut ist.

Meine Frage bezieht sich auf den angestrebten Kompromiss: Wird er zu einem zeitlichen Verzug führen und einen finanziellen Nachteil mit sich bringen?

StS Prof. **Dr. Schachtner** (MWK): Wir haben in diesem Zusammenhang sehr viel prüfen lassen. Die Antwort zum letzten Punkt lautet Nein - aus unserer Sicht nicht. Zu den Abläufen kann Herr Landré Details nennen.

Herr **Landré** (DBHN): Eine Stadtbahntrasse führt zu Beeinträchtigungen - hier gelten physikalische Gesetze, die unstrittig und natürlich zu beachten sind. Es wird dann Bereiche geben, in denen der Betrieb von Forschungsgeräten und MRTs objektiv unmöglich ist, und es wird auch Bereiche geben, in denen der Betrieb solcher Geräte deutlich erschwert ist. Unser Ziel - auch im Rahmen des Auftrages, möglichst schnell einen Maximalversorger und eine Hochleistungsforschungseinrichtung zu schaffen - ist eine möglichst geringe Beeinträchtigung. Aber es gibt gewisse Unvereinbarkeiten, die auch nicht wegzudiskutieren sind.

Die Übertragung der Bauaufgabe auf die DBHN und ihre Tochtergesellschaft war mit der Aufforderung, das Projekt zügig und wirtschaftlich zu realisieren, verbunden. Wir haben nach wie vor

den Auftrag des Landes, diese Planung voranzutreiben und das Projekt ohne zeitlichen Verzug zu realisieren, und da sind wir auf einem guten Weg. Wir beschleunigen das Projekt weiterhin: Wir stehen unmittelbar davor, im Januar mit der Entwurfsplanung zu beginnen, und erwarten im nächsten Jahr eine Finalisierung der Entwurfsplanung für die erste Baustufe. Ebenso erfolgt die Ausschreibung für die nächste Baustufe - das ElKi - im ersten Quartal des nächsten Jahres. Die Anforderung, für eine zügige Umsetzung zu sorgen, erfüllen wir; alles ist im Plan.

Vor diesem Hintergrund können wir nicht auf Planungen oder Finanzierungszusagen eines regionalen Nahverkehrsträgers für eine Stadtbahn warten. Es gibt kein Planungsrecht, es gibt keine Genehmigungsplanung der Stadt. Darauf könnten wir aber auch nicht warten, vor allem nicht bei einem ungewissen Ausgang. Wir wissen nicht, ob das jemals - irgendwann im Laufe der 2030er-Jahre oder Anfang der 2040er-Jahre - realisiert werden wird. Wir haben aber einen konkreten Auftrag und die dafür nötigen Haushaltsmittel und werden daher das Projekt auch realisieren.

Abg. **Annette Schütze** (SPD): Meine Frage betrifft die Kosten für die Nutzung des Busverkehrs, der ja, wenn ich es richtig verstanden habe, auch über das MHH-Gelände hinausgehen soll. Muss man als Nutzerin oder Nutzer für den Shuttleverkehr bezahlen? Oder soll die Nutzung auf dem Gelände der MHH kostenlos sein?

Herr **Landré** (DBHN): Aktuell ist ein Binnenmobilitätskonzept angedacht. Ob der Busverkehr kostenpflichtig wird, hängt auch vom Maßnahmenträger ab. Würde der Betrieb von der Üstra übernommen, wäre die Nutzung nach meiner Auffassung über ein normales Einzelticket, eine Monatskarte oder Ähnliches möglich. Wäre die MHH für den Betrieb verantwortlich, müsste man sich über die Refinanzierung Gedanken machen - ist überhaupt eine gewünscht und, wenn ja, in welcher Höhe? Bislang sind die Überlegungen bezüglich der Betriebskosten aber noch nicht so weit fortgeschritten, und die Investitionskosten können, wie schon ausgeführt, über das Sondervermögen finanziert werden.

Abg. **Martina Machulla** (CDU): Wie Herr Minister Mohrs gegenüber der Presse geäußert hat, brächte ein wie auch immer gearteter Stadtbahnanschluss Kosten in Höhe von 350 Millionen Euro und eine Verzögerung von drei Jahren mit sich. Worauf fußen die Angaben des Ministers? Denn die Schwesterfraktionen in Stadt und Region vertreten eine andere Auffassung und haben diese Zahlen öffentlich angezweifelt.

Herr **Landré** (DBHN): Die Summe von 350 Millionen Euro ergibt sich daraus, dass für die Stadtbahntrasse ein Teil des Campus freizuhalten wäre, was eine umfassende Neuplanung - eine neue Verortung der Gebäude - nach sich zöge. Es wäre dann nicht realistisch, die Baustufe 1 an geplanter Stelle zu errichten. Der Neubau kann aber auch nicht einfach weiter nach Westen verschoben werden, weil wir dort das Eltern-Kind-Zentrum realisieren wollen. Alle Maßnahmen würden sich um mehrere Jahre verzögern - wir gehen derzeit von mindestens drei Jahren aus -, womit erhebliche Baukostensteigerungen verbunden wären. Diese Berechnungen hat die Baugesellschaft aufgestellt. Diese Maßnahmen sind aber nicht im Landeshaushalt etatisiert und wären nach unserer Auffassung auch nicht vom Land zu tragen, sondern als Folgekosten der Realisierung des Stadtbahnanschlusses vom zuständigen Maßnahmenträger.

Abg. **Lukas Reinken** (CDU): Eine konkrete Nachfrage dazu: Ist das Land - oder die MHH - verpflichtet, dafür in irgendeiner Weise Rückstellungen zu bilden, weil ein gewisses Risiko bleibt?

Denn ganz auszuschließen ist es aus meiner Sicht nicht, dass das auch mit Kosten für die MHH verbunden wäre.

Eine zweite Frage bezieht sich noch einmal auf die zu führenden Gespräche. Auch bei der letzten Unterrichtung zum Thema Stadtbahn vor rund drei Monaten hieß es, dass man sich in guten Gesprächen befinde und nach Lösungen strebe. Können Sie konkreter ausführen, warum Sie glauben, kurzfristig zu einer Lösung zu kommen, obwohl in den vergangenen drei Monaten keine Lösung gefunden werden konnte?

StS Prof. **Dr. Schachtner** (MWK): Wir haben auf verschiedenen Ebenen Gespräche geführt, weshalb wir denken, dass wir zeitnah zu einer gemeinsamen Lösung kommen. Aber Sie haben recht: Ich habe auch bei der letzten Unterrichtung gesagt, dass ich mir vorstellen kann, dass wir zu einer Lösung kommen. Das hat sich aus verschiedenen Gründen nicht realisieren lassen - auf die Gründe gehe ich an dieser Stelle nicht ein. Die Probleme ließen sich zum Teil der Presse entnehmen, und Sie werden sie auch mit Ihren Kolleginnen und Kollegen in den Fraktionen diskutiert haben. Ich denke, dass sie soweit abgeschichtet sind, dass wir im Interesse unserer Aufgabe - Herr Landré hat sie dargestellt - zu einer Lösung kommen sollten.

Herr **Landré** (DBHN): Die Frage der Kostenträgerschaft wurde auch gestern in der Sitzung des Haushaltsausschusses diskutiert. Der Abgeordnete Thiele äußerte dabei die Vermutung, dass es aufgrund der Aufstellung des stark ma nahmenbezogenen B-Plans gegebenenfalls auch eine Kostenträgerschaft der Stadt geben könnte. Wir sind so verblieben, dass wir dies prüfen und uns gegebenenfalls schriftlich dazu äußern. Dabei würde ich es an dieser Stelle gern belassen; denn dieser Pr fenauftrag geht in die Richtung auch Ihrer Frage.

Abg. **Dr. Silke Lesemann** (SPD): In der Tat ist es sinnvoll, die Ergebnisse der Gespräche abzuwarten, bevor über Inhalte berichtet wird. An dieser Stelle möchte ich mich dafür bedanken, dass das Land die Gespräche so engagiert betreibt; wir müssen zu einer vernünftigen Lösung kommen, und manchmal braucht es dafür einige Schritte. Wir als SPD sind uns jedenfalls beim Ziel einig: Wir wollen eine zukunftsfähige MHH. Ihre Ausführungen dazu, auch zum Mobilitätskonzept, zeigen, wie sie aussehen kann.

Abg. **Martina Machulla** (CDU): Auch ich begrüße es, dass diese Gespräche geführt werden. Dass bestimmt zwei Jahre lang gar nicht darüber gesprochen wurde, hat sicherlich nicht zu einer Beschleunigung beigetragen.

Zu welchem Zeitpunkt soll denn die Frage der Trägerschaft des Binnenmobilit tskonzepts geklärt werden? Wird sie im Rahmen der laufenden Gespräche geklärt, und ist die stra bereits eingebunden? Oder wird erst zu einem späteren Zeitpunkt geklärt, ob die stra den Busverkehr betreibt? Sofern die MHH Betreiberin würde, best nde sicherlich mit Blick auf den Fachkräftemangel eine Schwierigkeit darin, genügend Fahrer zu finden, sodass viele Argumente für einen Betrieb durch die stra sprechen. Im übrigen würden ansonsten auch Kosten auf die MHH entfallen, die sich doch eigentlich ganz auf die Finanzierung der Medizin konzentrieren sollte.

StS Prof. **Dr. Schachtner** (MWK): Ziel der Gespräche ist zunächst einmal eine grundsätzliche Verständigung. Und wie Herr Landré bereits ausgeführt hat, ist das Mobilitätskonzept flexibel.

Herr **Landré** (DBHN): Das Mobilitätskonzept muss Ende des Jahres 2032 vorliegen, wenn der erste Bauabschnitt in Betrieb geht. Vorher schlosse der Busverkehr lediglich das Baufeld an. Die

Umsetzung des Shuttleverkehrs ginge deutlich schneller als die einer Infrastrukturmaßnahme wie eines Stadtbahnanschlusses. Wir starten das Projekt Anfang nächsten Jahres mit den ersten Maßnahmen - das Baufeld für den nordöstlichen Mobilitätshub wird auf Kampfmittel untersucht. Der Busverkehr wird - unabhängig von der Betreiberfrage - auf jeden Fall benötigt, um den Individualverkehr abfangen zu können - und auch für die Kita. Wir fangen also unmittelbar an.

Die verbleibenden Fragen mit Blick auf den Betreiber sind, wie Herr Staatssekretär Schachtner bereits ausführte, nachrangig zu betrachten und im Laufe des nächsten oder übernächsten Jahres zu klären, wenn auch der Masterplan vorliegt, der parallel erarbeitet wird. Er berücksichtigt die städtebauliche Satzung, die verkehrliche Erschließung und Freiflächenanlagen. Wenn wir diesbezüglich ein präzises Bild haben, kann man auch über die Betreiberfrage nachdenken. Vielleicht ergibt sich die Antwort auch aus dem gefundenen Kompromiss.

StS Prof. **Dr. Schachtner** (MWK): Nun komme ich zur **Unterrichtung über den Sachstand an der UMG**, und zwar zunächst zur Baustufe 1.

Nachdem die finale Entwurfsplanung und das Gebäudegesamtmodell Mitte August 2025 von den Planern an die BauG UMG übermittelt wurden, hat die BauG UMG die Unterlagen nach eigener Prüfung Ende Oktober bei der DBHN vorgelegt. Die DBHN prüft die Unterlagen derzeit.

Die Vergabe Baulogistik und Baustelleneinrichtung wurde bezuschlagt. Die Ausschreibung zum Rohbau wurde am 20. November 2025 veröffentlicht. Die Vergabe ist für März 2026 vorgesehen.

Im Rahmen des eingereichten Bauantrags wurde das Brandschutzkonzept wegen der Hinweise der Feuerwehr angepasst. Das Bauordnungsamt der Stadt Göttingen prüft das Brandschutzkonzept nach wie vor. Damit steht die Erteilung der Baugenehmigung leider weiter aus. Sollte die Baugenehmigung nicht absehbar erteilt werden, droht ein Projektverzug. Die BauG UMG wirkt darauf hin, die Genehmigung schnellstmöglich zu erreichen.

Die Mehrkosten für die erforderliche Pfahlgründung werden dem Risikopuffer entnommen. Nach derzeitigem Stand kann der Risikopuffer durch die Vergabe der Baustelleneinrichtung zum Teil wieder aufgefüllt werden, weil die Kosten hierfür unter dem veranschlagten Budget liegen und ein Teil der Ersparnis dem Risikopuffer zugeführt werden soll.

Die DBHN hat festgestellt, dass die von der BauG UMG beauftragte Projektsteuerung ihren Steuerungsaufgaben nicht ausreichend nachkommt. So wurden zum Beispiel Nachträge nicht deziert geprüft und die finale Abgabe der Entwurfsplanung nicht ausreichend koordiniert, sodass die Abgabe verfristet erfolgte. Die DBHN hat die Geschäftsführung der BauG UMG aufgefordert, umgehend die Steuerungsdefizite zu beheben. Die BauG UMG hat Maßnahmen ergriffen, um die Schlechtleistungen zu korrigieren und die Projektsteuerung zu stabilisieren.

Ich komme nun zur Baustufe 2 bei der UMG.

Wie zuletzt berichtet, wurde im Juni 2025 die Vorplanung - die Leistungsphase 2 - durch die Projektsteuerung und durch das Baumanagement überprüft. Dabei wurde eine erhebliche Kostenüberschreitung von rund 61 Millionen Euro festgestellt. Die BauG UMG bewertete die Vorplanung daher als nicht freigabefähig und rügte die Planer. Die Nachbesserung im Zuge der Überarbeitung der Vorplanung soll bis Mitte Dezember 2025 erfolgen. Die DBHN hat der BauG UMG

aufgegeben, dass bei Nichteinhaltung des Kostenrahmens die Leistungsseite entsprechend zu überarbeiten ist.

Die DBHN hat auch bei der Baustufe 2 festgestellt, dass die Projektsteuerung ihren Steuerungsaufgaben nicht ausreichend nachkommt. So wurden zum Beispiel Nachträge nicht dezidiert geprüft und die Kostensteuerung der Vorplanung nicht ausreichend koordiniert, sodass bei der Abgabe der Vorplanung im Mai 2025 das Budget um rund 30 % überschritten und eine Nachbesserung erforderlich wurde. Die DBHN hat die Geschäftsführung der BauG UMG aufgefordert, auch hier die Steuerungsdefizite umgehend zu beheben. Die BauG UMG hat für die Baustufe 2 ebenfalls bereits nötige Maßnahmen ergriffen.

Die bauliche Fertigstellung der Baustufe 2 ist nach wie vor für Ende November 2030 terminiert. Die BauG UMG hat mitgeteilt, dass die Verzögerung aufgrund der nötigen Überarbeitung durch eine Kompensation in den weiteren Leistungsphasen noch aufgeholt werden könne.

Nun übergebe ich wie angekündigt an Herrn Landré zur Vorstellung des Quartalsberichtes für das 3. Quartal 2025. Der Quartalsbericht weist zum Neubau bei der UMG weiter überwiegend orangefarbene Ampeln auf. Deswegen habe ich Herrn Landré gebeten, insbesondere hierauf einzugehen und auch die Gegenmaßnahmen anzusprechen. Leider lassen sich manche Prozesse nicht so schnell einholen, dass ich schon heute sagen könnte: Alle Ampeln stehen zeitnah wieder auf Grün. Ich möchte aber auch ein Wort zum Thema Erwartungshaltung verlieren: Wir gehen jetzt von der Planungs- in die Umsetzungsphase; parallel befinden wir uns in den Planungsphasen der nächsten Baustufen - das soll Hand in Hand gehen. Uns allen muss klar sein: Bei einem Projekt dieser Größenordnung und Komplexität werden wir auch in Zukunft immer wieder Reibungspunkte haben. Wir berichten hier, wie der Stand ist. Unser Ziel bleibt in jedem Fall, dass die Ampeln wieder auf „Grün“ stehen.

Herr **Landré** (DBHN): Bezüglich der **Vorstellung des Quartalsberichts für das 3. Quartal 2025** möchte ich mich auf die wesentlichen Punkte beschränken.

Bei der HBG lässt es sich auf die Formel reduzieren: Das Projekt macht bezüglich Zeiten, Qualitäten etc. gute Fortschritte. In der Vorplanung gibt es die schon angesprochene Kostenüberschreitung, die wir im Blick haben. Dazu wird es nächste Woche einen Kosten-Workshop mit der MHH, der DBHN und der HBG geben. Schon jetzt haben wir den von Herrn Staatssekretär Schachtner genannten Wert hinter uns gelassen. Aktuell gehe ich davon aus, dass wir die Summe von 627 Millionen Euro um etwa 6 %  berschreiten werden, um ein qualitativ hinreichendes Leistungssoll zu erhalten. Beispielsweise haben sich in der Speiseversorgung Verbesserungen gegenüber der ersten Konzeption ergeben. Das sind sinnvolle Dinge, die wir beibehalten wollen.

Zu der Überschreitung um 6 %: Die zugrundeliegende Kostenberechnung wurde 2022 aufgestellt. Ein Blick auf den Baupreisindex zeigt, dass man aufgrund der Kostensteigerungen in der Bauwirtschaft inzwischen eine Summe von über 700 Millionen Euro ansetzen müsste - da liegen wir knapp 60 Millionen Euro drunter. Wie gesagt, mit der Überschreitung um 6 % können wir gut leben, um eine hinreichende Qualität sicherzustellen. Wir überwachen das sehr engmaschig. Gleichwohl brauchen wir die orangefarbene Ampel, weil sie uns signalisiert, dass wir steuernd bzw. gestaltend eingreifen müssen, was wir auch tun.

Bei der BauG UMG beschäftigen uns im Wesentlichen zwei Themenkomplexe.

Der erste ist das Brandschutzkonzept, das wir seit einem Jahr mit der Stadt abstimmen. Brandschutz ist bekanntermaßen - neben Hygiene - ein virulenter Punkt beim Krankenhausbau. Im Moment finden enge Abstimmungen zwischen der Universitätsmedizin und der Stadt statt, und im Februar soll das Brandschutzkonzept erneut vorgelegt werden. Aufgrund einer Teilbaugenehmigung für die Bodenplatte wird es nicht zu einer Verzögerung kommen. Gleichwohl muss das Thema endgültig gelöst werden, und zwar so, dass wir eine uneingeschränkte Baugenehmigung für die Baustufe 1 bekommen. Das hat für mich eine hohe Priorität.

Der zweite Komplex betrifft Steuerungsdefizite bei den Projektsteuerern. Natürlich erbringen nicht immer alle Dienstleister die Leistungsqualität, die sie der öffentlichen Hand versprechen. Damit muss man leben. Die Frage ist, welche Konsequenzen man daraus zieht.

Es sind drei konkrete Maßnahmen eingeleitet worden: Erstens wurden einzelne Mitarbeiter der BauG UMG hinsichtlich der erforderlichen Prozesse im Bereich des Nachtragsmanagements fortgebildet. Zweitens ist mit DU Diederichs & Partner ein weiterer Projektsteuerer beauftragt worden, sich die Prozesse anzuschauen und die Geschäftsführung in der Frage, ob die Gründe für die Probleme in den Prozessen oder der Leistungsqualität liegen, zu beraten. Drittens lassen wir Möglichkeiten einer teilweisen oder gänzlichen Kündigung der jeweiligen Verträge juristisch prüfen.

Daran schließt sich die Frage an, welche zeitlichen Auswirkungen eine neue Ausschreibung hätte. Anfang des Jahres hat die HBG das getan, dort gibt es mit WSP einen neuen Projektsteuerer. Mit dem vormaligen Projektsteuerer ist der Vertrag nicht verlängert worden, und die Bau-gesellschaft hat dann die Projektsteuerungsleistung für drei Monate selbst übernommen. Mit WSP hat man nun einen Dienstleister, mit dem man sehr zufrieden ist. In Projekten kann es zu solchen Problemen kommen, aber man muss dann auch eine Entscheidung fällen. Wir arbeiten darauf hin, dass die BauG UMG im 1. Quartal 2026 eine Entscheidung trifft und das Thema für uns damit dann auch abgeschlossen ist.

Abg. **Annette Schütze** (SPD): Wenn ich es richtig verstanden habe, sehen Sie als Grund für die Kostensteigerungen die allgemeine Inflation und die Projektsteuerung. Werden Sie weitere Maßnahmen ergreifen, um die Kosten zu reduzieren? Damit die Bauprojekte förderfähig sind, müssen ja gewisse Standards eingehalten werden. Gleichzeitig gehe ich davon aus, dass darüber auch nicht hinausgegangen wird, oder gibt es da doch noch Einsparmöglichkeiten, weil ein höherer Standard geplant war, der - aus Kostengründen - reduziert werden kann? Oder würden dann auch Qualitäten reduziert?

Herr **Landré** (DBHN): Die Vorschätzung liegt, wenn ich mich korrekt erinnere, bei 645 Millionen Euro, wir haben die Summe also schon um knapp 30 Millionen Euro gedrückt. Das hat die Bau-gesellschaft geschafft, indem auf Redundanzen bei der Technischen Gebäudeausrüstung verzichtet wurde. Von Kliniken erhofft man sich immer eine größtmögliche Flexibilität, und als Soll war eine Leistungsfähigkeit einzelner Energieversorgungssysteme von deutlich über 30 % des aktuellen Bedarfs angesetzt. Man muss sich aber auch fragen, wie viel Zuwachs realistisch möglich und denkbar ist. Daher konnte man an dieser Stelle substanzielle Einsparungen vornehmen.

Andere Bereiche, die mit einem gewissen Komfort zu tun haben, werden nächste Woche im Rahmen des Kosten-Workshops von unserer Seite zur Diskussion gestellt. Beispielsweise stellt sich die Frage, welche Bereiche vollklimatisiert oder gekühlt sein müssen, denn auch das wirkt

sich auf die Kosten aus. Aber in diesem Bereich sind die Einsparpotenziale begrenzt, denn wie ich im Rahmen einer früheren Unterrichtung ausgeführt habe, ist uns Nachhaltigkeit wichtig. Wir wollen eine Platinzertifizierung durch die einschlägigen Zertifizierer erreichen, und daher können wir Standards nicht beliebig absenken, und das wollen wir auch gar nicht. Wir glauben aber, dass wir in diesem Kostenkorridor auf einem guten Weg sind, ohne Verzicht auf substantielle Leistungsinhalte, die die betriebliche Nutzung des Gebäudes einschränken würden.

StS Prof. **Dr. Schachtner** (MWK): Ich möchte - in Ergänzung zu den Ausführungen von Herrn Landré - unterstreichen: Alle Schritte erfolgen in einem engen Austausch mit den Nutzerinnen; das ist uns ganz wichtig. Deshalb gibt es diese Prozesse sowohl in Göttingen als auch in Hannover.

Abg. **Lukas Reinken** (CDU): Vielen Dank für die Vorstellung des Quartalsberichts.

Ich beginne mit den Fragen zur MHH.

Sie haben dieses Mal erstmals deutlich gesagt, dass der Kostenrahmen überschritten wird. Bislang haben Sie nach meiner Erinnerung immer ausgeführt, dass durch Einsparungen im weiteren Verlauf der Kostenrahmen eingehalten werden soll. Daran schließen meine Fragen an.

Erstens. Nach meiner Auffassung bezieht sich die Überschreitung auf die Planung exklusive Risikopuffer. Sehe ich das richtig, dass die nun geplante Überschreitung durch den Puffer abgedeckt wird?

Zweitens. Aus dem Quartalsbericht geht hervor, dass mit der HBG derzeit drei mögliche Szenarien zur Kosteneinsparung diskutiert werden, die aber nicht näher vorgestellt werden. Können Sie die drei Szenarien darstellen?

Drittens. Mir ist aufgefallen, dass sich die Nutzungs- sowie die Bruttogrundfläche im Vergleich zum letzten Quartalsbericht wieder einmal geändert haben. Daran schließt sich - wie üblich - meine Frage an: Ich gehe davon aus, dass sich nichts an der Funktionalität geändert hat, sondern nur an der Kubatur in der Vorplanung, ist das richtig?

Herr **Landré** (DBHN): Zu Ihrer ersten Frage: Ja, exakt.

Zu Ihrer zweiten Frage: Wir clustern Kosteneinsparpotenziale danach, ob es - erstens - in der Funktionalität des Gebäudes überhaupt zu einer Einschränkung kommt, ob es - zweitens - bedingt zu Einschränkungen kommt, beispielsweise zu einer rein optischen Reduzierung, also etwa Sichtbeton- statt Terrazzob den, oder ob es - drittens - zu funktionalen Einschränkungen kommt, wenn etwa Räume mit einer inhaltlichen Funktion - im schlimmsten Fall OP-Säle oder Patientenzimmer - gestrichen werden. Wir gehen nach diesen Kategorien vor, und natürlich ist die letztgenannte Kategorie diejenige, über die besonders intensiv mit dem Nutzer diskutiert wird. An dem Punkt sind wir aber noch gar nicht, wir beschäftigen uns gerade mit den ersten beiden Kategorien. Darüber wird nächste Woche mit der MHH gesprochen, die ihrerseits auch Einsparvorschläge unterbreitet hat. Das ist also keine Einbahnstraße, sondern die MHH denkt aktiv mit - sie sagt, sie braucht nicht alles, was vorgesehen war -, und das ist ein guter Prozess. Wir sind jedenfalls guter Dinge, das nächste Woche zu klären, sodass wir im Januar mit der Entwurfsplanung beginnen können.

Zu Ihrer dritten Frage: Das stimmt. Die Flächen werden fortlaufend konkretisiert, und wir sind in etwa bis auf 100 m² an die Quadratmeterzahl der Bedarfsanmeldung herangerückt. Um ehrlich zu sein, ist das wahrscheinlich ein eher zufälliges Ergebnis, das aber dennoch erfreulich ist, denn es zeigt, dass wir das, was wir grob als Rahmen gesteckt hatten, auch erzielt haben.

Abg. **Lukas Reinken** (CDU): Dazu habe ich zwei Nachfragen.

Erstens. Sie haben ausgeführt, dass Sie nächste Woche mit der MHH über Einsparpotenziale sprechen. Als wie groß stufen Sie das Potenzial ein? Aktuell liegen Sie 6 % über dem Soll; in welche Richtung soll man sich bewegen? Gehen die Einsparungen in Richtung der Soll-Zahl, oder handelt es sich sozusagen eher um Schönheitskorrekturen?

Zweitens. Die Soll-Kosten werden an diesem Punkt überschritten, und die Ampel steht auf „Orange“. Wann springt sie denn dann auf Rot? Nach meiner Auffassung müsste die Ampel auf Rot springen, wenn feststeht, dass die Ziele nicht eingehalten werden können.

Herr **Landré** (DBHN): Zu Ihrer ersten Frage: Die von Herrn Staatssekretär Schachtner genannten 675 Millionen Euro stammen aus der vorläufigen Vorplanung. Aktuell gibt es eine grobe Vorschätzung, nach der man auf 645 Millionen Euro kommen kann. Dabei berücksichtigt sind bereits die 30 Millionen Euro an Einsparungen, über die nächste Woche im Rahmen des Kosten-Workshops gesprochen wird. Wenn sich diese realisieren lassen, liegen wir in etwa bei den angesprochen 6 %. Das ist das Ziel, das ich als realistisch erreichbar einschätze.

Zu Ihrer zweiten Frage: Wir steuern gegen das Soll von 627 Millionen Euro mit einem Kostenstand von 2022. Der Risikopuffer in Höhe von 50 % dient dazu, Kostensteigerungsrisiken oder baufachliche Risiken abzufedern. In der Fachsoftware iTWO lassen wir die 627 Millionen Euro als Soll, gegen das wir steuern, stehen, auch um nachvollziehen zu können, in welchen Bereichen es zu Kostensteigerungen kommt. Das ist für uns wichtig, weil wir inzwischen ein Bauprogramm haben, bei dem wir schauen müssen, welche Gewerke besonders preissensibel sind und welche mit Blick auf die Preise gewisse Zyklen unverändert überdauern. Natürlich gibt es Überschreitungen in Bezug auf das Soll von 2022, bei denen die Ampel auf „Rot“ gestellt wird. Ob wir bei der MHH dann wie bei der UMG - mit der Erweiterung der Baustufe 1 und der zusätzlichen Zwischenstation - ein neues Soll einstellen, ist noch nicht geklärt; darüber würden wir Sie dann gegebenenfalls im Rahmen der nächsten Unterrichtung informieren. Würden wir die Baukostensteigerungen nicht berücksichtigen, würden wir fortan immer gegen rote Ampeln steuern. Das würde zu Alarmismus führen und wäre nicht hilfreich, weil wir dann auch nicht sehen würden, wo tatsächlich Handlungsbedarf besteht.

Abg. **Jörg Hillmer** (CDU): Ich habe zwei Fragen.

Erstens. Beide Projekte weisen eine Überschreitung der Kostengrenze auf und bei beiden besteht Handlungsbedarf. Wenn ich Sie richtig verstanden habe, sind bei der UMG aber sogar Kürzungen im Bauprogramm nötig. Das scheint bei der MHH nicht der Fall zu sein. Gibt es also Unterschiede in der Qualität der Überschreitung?

Zweitens. Der Puffer ist absolut sinnvoll, aber er ist durchaus auch dafür da, ihn zu nutzen. Ziel ist nicht, ihn quasi unangetastet ins Ziel zu retten. Daher meine Frage: Gibt es Baumaßnahmen, die in der Planung berücksichtigt werden, die aber im Laufe des Bauprozesses abgeworfen

werden könnten, wenn man feststellt, dass sie mit Blick auf die Baukosten nicht realisiert werden können?

Herr **Landré** (DBHN): Zu Ihrer zweiten Frage: Es gibt tatsächlich sogenannte Abwurfpakete, die aufgegeben werden könnten, wenn man den Rahmen von Grundkosten zuzüglich Risikopuffer nicht einhalten könnte - sie haben aber funktionale Inhalte. Zum Glück sind wir davon weit entfernt, und aktuell gibt es auch keinen Anlass, davon auszugehen, dass es dazu kommen könnte. Die Idee des Risikopuffers war, über zehn Jahre Baukostensteigerungen abdecken und baufachliche Risiken abfangen zu können, ohne einen Zeitverzug zu haben. Das bedeutet, dass ein angemessener und verständiger Umgang mit dem Puffer erforderlich ist. Wir als Controllinggesellschaft des Landes sind diesbezüglich gedanklich eher in der Haushaltsabteilung des MF zu verorten: Wir achten sehr stark darauf, dass mit den Mitteln verantwortungsvoll umgegangen wird. Der Risikopuffer ist auch nicht dafür gedacht, Extrawünsche der Nutzerseite zu realisieren.

Natürlich werden wir irgendwann - wenn wir in der Bauausführung soweit sind - den Punkt erreichen, dass wir den Risikopuffer freigeben können. Die Grundkonzeption des Risikopuffers war, Anreize für die Nutzerseite zu schaffen - bei einem verantwortungsvollen Umgang mit den Mitteln können weitere Maßnahmen finanziert werden -, die Handlungsfähigkeit zu gewährleisten und ein durchfinanziertes Projekt zu haben.

Zu Ihrer ersten Frage: Die überarbeitete Vorplanung schickt der Planer nächste Woche an die BauG UMG, die sie prüft, und wir prüfen dann den Projektbericht. Daher kann ich eine Antwort bezüglich der Baustufe 2 erst im kommenden Jahr geben, weil wir erst dann die Unterlagen vorliegen haben.

Aufgrund der Überschreitung hat die BauG UMG eine Mängelanzeige gestellt - das ist positiv zu sehen -, mit der der Planer aufgefordert wird, seine Planung unentgeltlich zu überarbeiten und das vereinbarte Kostenziel zu erreichen. Gerade in Bezug auf die Kostenkontrolle läuft auch in Göttingen vieles richtig. Auch wenn es Probleme mit dem Projektsteuerer gibt - die Mechanismen funktionieren. Die drei Monate, die für die Überarbeitung benötigt wurden, waren gut investiert.

Abg. **Pippa Schneider** (GRÜNE): Ich habe eine Frage zum Brandschutzkonzept bei der UMG. Können Sie konkret benennen, an welcher Stelle es aus welchen Gründen hakt?

Herr **Landré** (DBHN): Da Brandschutz ein wichtiges Thema ist, geht man in der Regel frühzeitig in die Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde. Dann kommt man zu Vorabstimmungen, bevor man überhaupt mit der Planung beginnt. Das hat die BauG UMG methodisch sauber aufgesetzt. Leider gab es im Prozessverlauf einen personellen Wechsel bei der Verwaltung und der Feuerwehr, der dann - im Rahmen der Ermessensausübung - zu anderen Gewichtungen führte. Dadurch wurden Anpassungen der Pläne erforderlich, die auch eingereicht wurden. Nun wurden aber noch einmal weitere Verbesserungsanforderungen gestellt.

Für mich ist wichtig, dass auf operativer Ebene deutlich gemacht wird, dass es einen Redaktionsschluss gibt. Bei einem Planungsprozess ist es immer schwierig, wenn ein Soll definiert wird, dem man entspricht, dann aber neue Anforderungen gestellt werden. Ich kann nicht sagen, in welchem Umfang das derzeit der Fall ist. Im Februar muss die BauG UMG ein überarbeitetes Konzept anhand eines schriftlich definierten finalen Solls vorlegen - daran muss sie sich dann auch

messen lassen -, und ich erwarte von der BauG UMG, dass dieses Soll dann auch erfüllt wird. Noch können wir den Verzug aufgrund der Teilbaugenehmigung für die Bodenplatte kompensieren - dadurch haben wir einen gewissen Puffer -, aber dann muss das Thema endlich abgeschlossen werden.

Abg. **Lukas Reinken** (CDU): Ich habe noch einige Fragen zur UMG.

Erstens. Sie haben ausgeführt, dass es zu einem Verzug käme, wenn die Baugenehmigung nicht in absehbarer Zeit erteilt werde - Stichwort „Brandschutzauflagen“. Was heißt das konkret? Bis wann muss die Baugenehmigung vorliegen, damit kein Verzug eintritt? Können Sie uns den Stichtag nennen?

Zweitens. Seit einigen Quartalsberichterstattungen beschäftigt uns die Qualität der Arbeit der BauG UMG - dieses Thema findet sich nicht zum ersten Mal im Quartalsbericht. Mir ist aufgefallen, dass die Wortwahl von Quartalsbericht zu Quartalsbericht deutlicher wird. Wie wird konkret für eine andere Qualität gesorgt? Bisher hatte ich den Eindruck, dass das Problem aufseiten der BauG UMG liegt, heute haben Sie ausgeführt, dass es auch ein Problem mit dem Projektsteuerer gibt. Welche konkreten Maßnahmen können ergriffen werden, um zu einer vernünftigen Projektqualität zu kommen?

Herr **Landré** (DBHN): Zu Ihrer zweiten Frage: Es sind drei Maßnahmen ergriffen worden, von denen ich mir Klarheit in den Prozessen verspreche - unter anderem haben wir eine Second Opinion mit Blick darauf eingeholt, wo Handlungsbedarfe bestehen. Diesbezüglich haben wir inzwischen auch sehr klare Prozesse definiert. Zu diesem Thema haben wir Sie im Rahmen von drei Quartalsberichten informiert, in dieser Zeit ist aber auch einiges passiert. Man darf nicht vergessen: Wir haben diese Leistungen ausschreiben müssen, und bis die Beauftragung erfolgt, dauert es eine gewisse Zeit. Es sind also Maßnahmen ergriffen worden, und die Ergebnisse müssen jetzt umgesetzt werden.

Projektsteuerung und Bauherr arbeiten bezüglich der Prozesse eng zusammen, und dieses Zusammenspiel ist derzeit Gegenstand der Betrachtung. Verbesserungen müssen im Ergebnis auf beiden Seiten vorgenommen werden, wofür unterschiedliche Maßnahmen ergriffen werden müssen.

Zu Ihrer ersten Frage: Nach meiner Kenntnis hat die BauG UMG den 1. Mai 2026 als Stichtag angegeben.

Abg. **Lukas Reinken** (CDU): Dazu habe ich zwei Nachfragen.

Erstens. Muss am 1. Mai 2026 die vollständige Baugenehmigung der Stadt Göttingen für die Baustufe 1 vorliegen oder nur das Brandschutzkonzept?

Zweitens. Können Sie schon spürbare Verbesserungen in der Zusammenarbeit erkennen, die aus den ergriffenen Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität bei der BauG UMG sowie den Planern resultieren? Und wirkt sich die Beauftragung einer weiteren Begutachtung auf den Kostenrahmen bei der BauG UMG aus?

Herr **Landré** (DBHN): Zu Ihrer ersten Frage: Wenn bis dahin keine Baugenehmigung erteilt wird, kann man die Frist durch eine Teilbaugenehmigung für die Bodenplatte noch nach hinten

verschieben. Allein das Gießen der Bodenplatte wird nach meiner Schätzung bis Ende des nächsten Jahres dauern. Momentan befinden wir uns noch in der Phase der Pfahlgründung; da sind wir im Zeitplan - das ist eine positive Nachricht. Im Sommer werden diese Arbeiten abgeschlossen sein, und erst dann kann die Bodenplatte gegossen werden. Solche Managemententscheidungen sind hilfreich, um sich etwas Luft zu verschaffen, insofern weichen wir sozusagen von der reinen Lehre des ursprünglichen Projektplans ab. Gäbe es aber zum 1. Mai 2026 eine Baugenehmigung, könnte man vollständig beauftragen.

Zu Ihrer zweiten Frage: Diese Aufträge sind nicht so umfangreich, dass sie den gesetzten Kostenrahmen sprengen könnten; ihr Volumen liegt im fünfstelligen Bereich. Noch gibt es keine Ergebnisse, die ich bereits präsentieren könnte. Der Projektsteuerer hat erst vor drei Wochen die Arbeit aufgenommen, und die rechtliche Stellungnahme steht noch aus.

Abg. **Lukas Reinken** (CDU): Ursprünglich war geplant, dass die Planer die Vorplanung der Baustufe 2 in Göttingen bis Oktober überarbeiten; im Bericht, aber auch in Ihren Ausführungen hieß es, dass die Überarbeitung nächste Woche an die BauG UMG übermittelt werden soll. Woher rührt die zeitliche Abweichung von Oktober auf Dezember aufseiten der Planer?

Herr **Landré** (DBHN): Der zeitliche Verzug ist einer Verzögerung seitens des Planers der Technischen Gebäudeausrüstung geschuldet.

Abg. **Lukas Reinken** (CDU): Hat diese Verzögerung Auswirkungen auf den Kosten- oder Zeitplan?

Herr **Landré** (DBHN): Wir haben dadurch einen Verzug von zwei Monaten, den wir derzeit noch kompensieren können. Es handelt sich dabei aber um eine Abweichung vom Soll.

StS Prof. **Dr. Schachtner** (MWK): Abschließend möchte ich noch einen kurzen **Blick in die Zukunft** werfen. Wie bei der letzten Unterrichtung dargestellt, sind die zuk ftigen Bauvorhaben bei der MHH das Eltern-Kind-Zentrum und der Ersatzneubau Forschung und Lehre, bei der UMG das Diagnostik- und Forschungszentrum, ein Lehrgebäude sowie zwei Parkhäuser. Diese Projekte liegen vor uns.

Ich komme an der Stelle auf das Bekenntnis der Landesregierung resultierend aus ihrer Haushaltsklausurtagung Ende Juni dieses Jahres zurück, die Neubauprojekte der Uniklinika in Niedersachsen ohne Abbruchkante weiterzuführen. Was das bedeutet, ist sicherlich allen klar, und das gelingt uns jetzt tatsächlich. Ich möchte mich bei allen Beteiligten bedanken, dass wir die Vorhaben in den letzten zwei Jahren so weit entwickeln konnten, dass sie jetzt in die Umsetzung gehen können - mit Kosten- und Zeiteinsparungen.

Die MHH und die UMG sollen hierfür Mittel aus dem Sondervermögen des Bundes für Infrastruktur und Klimaneutralität erhalten, zusammen 850 Millionen Euro, davon 370 Millionen Euro für die MHH und 480 Millionen Euro für die UMG. Die Mittel aus dem Sondervermögen stehen uns bis ins Jahr 2031 zur Verfügung. Zur abschließenden Umsetzung sind weitere Landesmittel in Höhe von 680 Millionen Euro vorgesehen. Wir reden also von Mitteln in Höhe von rund 1,5 Milliarden Euro, die in den nächsten Jahren verplant und verbaut werden sollen, um die beiden Universitätsklinika im Sinne der Patienten, aber auch im Sinne von Forschung, Lehre und Ausbildung auf den modernsten Stand zu bringen. Selbstverständlich steht dies alles noch unter Haushaltsvorbehalt.

Die Frage der technischen Umsetzung - wie funktioniert das mit dem Sondervermögen? - ist noch nicht abschließend geklärt. Hierzu steht das Finanzministerium im Austausch mit dem Bund. Wir hoffen, dass in den nächsten Tagen klar wird, wie das funktionieren soll.

Wir beabsichtigen, Ihnen die Aufnahme der Maßnahme „Fortschreibung Masterplan“ in den Maßnahmenfinanzierungsplan für beide Standorte Ende Januar 2026 in den Ausschüssen - hier und im Haushaltsausschuss - vorzustellen. Dazu müssen wir zunächst den Beschluss des Haushaltsgesetzes 2026 abwarten. Spätestens bis Ende Februar 2026 werden wir Sie dann auch mit der Maßnahme „Baustufe 2“ - dem Eltern-Kind-Zentrum für die MHH - befassen können.

Die Baugesellschaften und die DBHN liegen mit ihren Vorbereitungen im Plan - das sage ich auch mit Blick auf die von Ihnen geäußerte Kritik. Man ist da gut unterwegs; das vom Land Niedersachsen aufgestellte System - mit der Rolle der DBHN und der beiden Baugesellschaften der Universitätsmedizinen - funktioniert bezüglich des Controllings gut, was Sie auch unseren Berichten entnehmen können. An der Stelle möchte ich noch einmal meinen Dank an alle Beteiligten zum Ausdruck bringen.

Abg. **Jörg Hillmer** (CDU): Zu Ihren Ausführungen habe ich zwei Fragen.

Erstens. Sie sprachen von 1,5 Milliarden Euro, die zu einem großen Teil aus dem Sondervermögen des Bundes stammen sollen. Diese Mittel kommen zu den 2,1 Milliarden Euro aus dem niedersächsischen Sondervermögen hinzu und stehen beiden medizinischen Hochschulen zur Verfügung?

Zweitens. Kommen aus dem Sondervermögen des Bundes auch anderen Hochschulen als den medizinischen Mittel zugute, gibt es diesbezüglich Planungen?

StS Prof. **Dr. Schachtner** (MWK): Zu Ihrer ersten Frage: Das sind zusätzliche Mittel. Die über das bisherige Sondervermögen verfügbaren Mittel inklusive Risikopuffer sind für die bereits geplanten Baustufen vorgesehen - genau dafür reichen sie. Mit den zusätzlichen Mitteln können weitere Vorhaben an den beiden Standorten verwirklicht werden. Wir gehen davon aus, dass wir damit das gesamte Bauprojekt finanzieren können.

Zu Ihrer zweiten Frage: Auch andere Hochschulen werden berücksichtigt, und zwar mit 500 Millionen Euro, die wir aus dem Sondervermögen zur Verfügung gestellt bekommen. Die genaue technische Abwicklung muss noch mit dem Bund geklärt werden.

Abg. **Jörg Hillmer** (CDU): Ist es denn zu schaffen, die 1,5 Milliarden Euro aus dem Sondervermögen des Bundes bis 2031 zu verplanen und abzurechnen? Denn die Abwicklung insgesamt wird sicherlich bis in die 2040er-Jahre dauern.

Herr **Landré** (DBHN): Ja, das ist zeitlich kompatibel. Die Herausforderung für die DBHN liegt darin, dass Maßnahmen parallel stattfinden werden. Unser Leistungsversprechen gegenüber dem Land war, dass, wenn wir im Juni wissen, dass die entsprechenden Mittel - vorbehaltlich der Zustimmung des Haushaltsgesetzgebers - zur Verfügung gestellt werden, die ersten europaweiten Ausschreibungen im 1. Quartal 2026 erfolgen. In der Hoffnung, dass der Haushaltsgesetzgeber zustimmt - wir haben nicht damit gerechnet, dass alle Maßnahmen bewilligt werden -, haben wir diese Verfahren vorbereitet. Voraussichtlich am 20. Februar 2026 werden wir die ersten europaweiten Ausschreibungen für das Eltern-Kind-Zentrum der MHH veröffentlichen. Im

Januar 2026 werden wir die Maßnahme „Masterplanung“ veröffentlichen - sie allein umfasst 15 Ausschreibungen. Wir sind also bereits parallel tätig. Sie müssen sich die Mittelabflussplanung so vorstellen, dass wir in Summe etwa zwei bis drei Jahre länger brauchen, bis auch die letzten Maßnahmen abgeschlossen sein werden, aber im Wesentlichen erfolgen die Arbeiten parallel. Ab 2027/2028 werden wir pro Jahr eine halbe Milliarde Euro verbauen.

Das hat auch Auswirkungen auf die DBHN und die Baugesellschaften: Wir brauchen mehr Personal, teilweise auch in zusätzlichen Bereichen. Wir müssen uns auch bezüglich der IT anders aufstellen, weil wir von einer manufakturiellen Fertigung hin zu einem Bauprogramm wechseln. Die Vorbereitung darauf prägte im Wesentlichen mein letztes halbes Jahr.

Tagesordnungspunkt 3:

Unterrichtung durch die Landesregierung zur aktuellen Lage sowie zu den Konflikten um Präsidium und „Erneuerungsstrategie“ an der Ostfalia Hochschule für angewandte Wissenschaften - Hochschule Braunschweig/Wolfenbüttel

Der Ausschuss hatte dem durch ein Mitglied der CDU-Fraktion zunächst mündlich vorgetragenen Antrag, der am 5. Dezember 2025 in schriftlicher Form nachgereicht wurde, in seiner 52. Sitzung am 27. November 2025 zugestimmt.

Unterrichtung

LMR **Haferkamp** (MWK): Frau Julia Siegmüller wurde zum 1. März 2025 für die Dauer von sechs Jahren zur Präsidentin der Ostfalia Hochschule ernannt. Unmittelbar nach Antritt des neuen Amtes wurden von ihr Überlegungen zur Weiterentwicklung der Ostfalia erarbeitet. Diese fanden neben weiteren strategischen Plänen Eingang in die Anpassung des Kosten- und Arbeitsplans zum Programm „Potenziale strategisch entfalten“ (zukunft.niedersachsen). Eckpunkte dieses Konzeptes sahen unter anderem die Bildung größerer interdisziplinärer Cluster, die standortübergreifend arbeiten, vor. Für den Antrag wurde nach internationaler Begutachtung eine Förderung in Höhe von 5 Millionen Euro gewährt.

In einem mit dem Herrn Staatssekretär geführten Gespräch wurden durch die Präsidentin konkretisierende Überlegungen, verbunden mit einem Zeitplan, aufgezeigt sowie auf eine im Bedarfsfall erforderliche Nutzung der Experimentierklausel hingewiesen.

Hinsichtlich der Grundüberlegungen zeigte sich das MWK offen, verbunden mit dem Hinweis auf die notwendigen Kommunikations- und Veränderungsprozesse, die umgesetzt werden müssten. Es wurde ausdrücklich empfohlen, eine klare Zieldefinition zu verfolgen, offene Kommunikationswege zu schaffen, ein wirkungsvolles Marketing umzusetzen und eine umfassende Einbindung aller Akteure sicherzustellen.

Vor dem Hintergrund der sich aus der Wissenschaftsfreiheit ergebenden Selbstverwaltungsgarantie wurde das Konzept zur Kenntnis genommen. Eine gesetzlich erforderliche Einbindung des MWK war zu diesem Zeitpunkt nicht angezeigt.

Wir haben in diesem Zusammenhang die Präsidentin, Frau Siegmüller, um Stellungnahme gebeten. Diese werde ich als Teil der Unterrichtung unverändert so vortragen.

Frau Siegmüller hat Folgendes ausgeführt:

„Die Erneuerungsstrategie der Ostfalia

Die Ostfalia Hochschule ist mit über 10 000 Studierenden und knapp 1 000 Mitarbeitenden die zweitgrößte Hochschule für angewandte Wissenschaften in Niedersachsen.

An ihren Campus-Standorten Wolfenbüttel, Wolfsburg, Salzgitter und Suderburg bildet sie praxisorientiert junge Menschen aus - in den Bereichen Technik und Informatik, Mobilität, Verkehr und Logistik, Wirtschaft und Recht, Soziale Arbeit und Gesundheitswesen sowie Medien und Design. Eine besondere Stärke der Hochschule sind neben engen Verbindungen in die regionale Wirtschaft die modern ausgestatteten Reallabore, in denen Forschung und Lehre stattfinden. Seit 2019 ist ein deutlicher Rückgang der Studierendenzahlen zu verzeichnen. Hieraus und angesichts der grundlegenden gesellschaftlichen, technologischen und wirtschaftlichen Veränderungen ergibt sich die dringende Notwendigkeit zur Veränderung. Deshalb hat das Präsidium im Mai 2025 einen strategischen Entwicklungsantrag in der Ausschreibung ‚Potenziale entfalten‘ an das Niedersächsische Ministerium für Wissenschaft und Kultur gestellt.

Kern des Antrags mit der Überschrift ‚Studieren in interdisziplinären Innovationsclustern an den gesellschaftlichen Fragen der Zeit‘ ist die ganzheitliche Erneuerung der Ostfalia mit Blick auf Lehrangebot und Strukturen.

Ausgangspunkt ist die Verantwortung, zentrale Herausforderungen wie Nachhaltigkeit, digitale Transformation, Klimaschutz und Mobilität in den Regionen, in denen ihre Standorte liegen, aktiv mitzugestalten. Lehr- und Forschungskonzepte müssen zukunftsorientiert weiterentwickelt werden, um Kompetenzen für eine von hohem Transformationsbedarf geprägte Arbeitswelt systematisch zu vermitteln. Dazu braucht es innovative, kompetenz- und projektorientierte Didaktik, lebenslanges Lernen und die Förderung der Studierenden in den Bereichen persönlicher und sozialer Kompetenzen. Ein günstiges Studienformat für diese Ziele ist das duale Studium, das als ‚Studium im Praxisverbund‘ an der Ostfalia bereits gut etabliert ist. Duales Studium soll in mehr Wissenschaften ausgebaut und in mehreren Varianten mit unterschiedlicher Intensität der Zusammenarbeit mit Unternehmen systematisiert werden.

Ziel der Erneuerungsstrategie ist eine umfassende organisatorische und inhaltliche Neuaufstellung der Ostfalia.

Das bestehende System vieler kleiner Fakultäten soll in größere und zahlenmäßig weniger interdisziplinäre Innovationscluster umgestaltet werden, die sich in Lehre, Forschung und Transfer jeweils zentralen Zukunfts- und Gesellschaftsthemen widmen. Dabei ist die Zusammenarbeit mit Unternehmen im Bereich des dualen Studiums der Schlüssel für die Aktualität und Berufsfeldnähe in Forschung und Studium.

Entstehen soll eine Matrixstruktur, mit der die Ostfalia interdisziplinäres und standortübergreifendes Arbeiten in den Lehreinheiten mit der Zentralisierung von Verwaltungs- und Marketingprozessen verbindet. Erwartet werden eine klarere Positionierung und (über-)regionale Sichtbarkeit der Hochschule, Konsolidierung und möglichst Steigerung der Studien- und Absolventenzahlen sowie eine erhöhte Effizienz in Verwaltung und Lehre. Um dies zu erreichen, ist es wichtig, fachlich engverwandte Studiengänge, die bisher in den einzelnen Fakultäten angesiedelt waren, zu übergreifender Zusammenarbeit zu motivieren (zum Beispiel auf der Basis gemeinsamer Prüfungsordnungen), sodass sie voneinander profitieren und sich im Rahmen der nächsten Akkreditierungen in gemeinsame Studiengänge mit Profilierungsrichtungen entwickeln können. All diese Ziele werden zudem dahin wirken, dass die kleineren ländlichen Standorte der Ostfalia nicht mehr im Wettbewerb mit den großen

Standorten verlieren, sondern von den dortigen Möglichkeiten profitieren und sich trotzdem in ihren Spezifika (Profilierungsrichtungen) behaupten. Dies soll zu einem stärkeren Gemeinschaftsgefühl auf der Ebene ‚Ostfalia‘ führen gegenüber der bisher häufig vorherrschenden Fakultäts- bzw. Standortidentität.

Das Präsidium hat einen Beteiligungsprozess für alle Mitarbeitenden und Studierenden gestartet.

In diesem soll ab dem aktuellen Wintersemester die konkrete Ausgestaltung der Erneuerungsstrategie miteinander erarbeitet werden. Der Kick-off-Workshop fand am 30. Oktober 2025 mit Präsidium, Senat und Studiendekanen statt und etablierte drei erste Arbeitsgruppen auf übergeordneter Ebene (Forschung, Studiengänge, Strukturveränderung), die sich ab November autonom in Fokus- und Unterarbeitsgruppen weiterentwickeln sollten. Für die standortunabhängige und fachübergreifende Kommunikation wurde über den Sommer eine digitale Kollaborationsplattform aufgebaut (Next Cloud), die nun zur Verfügung steht. Aus diesen Arbeitsgruppen sollte sich die neue Struktur entwickeln. Dabei würden durchgängig auch im Übergang die Entscheidungs- und Beteiligungsrechte der akademischen Gremien gewährleistet, indem die bestehenden Gremien die Umgestaltung der Organisation begleiten und ihren letztendlichen Aufbau beschließen sollten.

Das Projektmanagement ist aufgebaut und tritt zum Jahreswechsel die Stellen an. Der partizipative Prozess ruht aktuell bis zur Entscheidung des Senats über den Abwahantrag, welcher unmittelbar nach dem Kick-off-Workshop (5. November 2025) eingereicht wurde.“

Erstmals im Sommer 2025 erreichten das MWK Informationen aus verschiedenen Bereichen der Ostfalia, wonach es Irritationen zum Projektprozess gebe; diese betrafen einerseits inhaltliche Aspekte, wie die Veränderung von Fakultäten, andererseits mangelnde Kommunikation. Es wurden daraufhin Gespräche auch mit der Präsidentin geführt.

Am 5. November 2025 erreichte das MWK die Information, dass ein Abwahantrag gegen die Präsidentin vorliege. Entsprechend der gesetzlichen Regelungen erfolgte am 24. November 2025 eine Anhörung vor dem Senat. Die Sitzung, in der über die Abwahl entschieden wird, findet am 11. Dezember 2025 um 13 Uhr statt.

Zu Hintergründen der Kritik und des Abwahantrages fanden am 14. November mit dem Hochschulrat und am 3. Dezember mit dem Senat der Ostfalia - das ist der Termin nach der Anhörung der Präsidentin durch den Senat - Gespräche des Ministers und des Staatssekretärs statt.

Sofern der Senat den Abwahantrag beschließt, wird der Hochschulrat um Stellungnahme gebeten. Die Entlassung würde danach erfolgen oder aber bei Dissens zwischen Senat und Hochschulrat nach abschließender Entscheidung des Senates durch das Fachministerium.

Aussprache

Abg. **Jörg Hillmer** (CDU): Nach meiner Einschätzung liegt das Hauptproblem darin, dass - das höre ich aus fast allen Standorten der Ostfalia - die Angst besteht, dass die Überlegungen zur Weiterentwicklung die Vorbereitung eines Standortbereinigungskonzeptes bzw.

Standortschließungskonzepts sind. Denn bei einer Zentralisierung wird immer sofort vermutet, dass an den Standorten irgendwann keine Professoren und Mittel mehr ankommen und die Studierenden an die Standorte umgeleitet werden, die weitergeführt werden sollen. Wenn man diese Unsicherheit nicht aus dem Prozess herausbekommt, wird die Hochschule nicht zur Ruhe kommen.

Meine erste Frage in diesem Zusammenhang ist: Hat man im Ministerium nicht gesehen, dass dort sozusagen zwei Züge aufeinander zufahren? Und wenn man es gesehen hat: Hat man schon frühzeitig versucht, das zu verhindern und, wenn ja, wie?

Meine zweite Frage ist: Hegt das MWK vielleicht den Wunsch, dass ein Standortbereinigungskonzept vorbereitet wird, bzw. hat es einen entsprechenden Auftrag an das Präsidium erteilt? Oder hat das MWK eine gegenteilige öffentliche Stellungnahme dazu abgegeben?

LMR **Haferkamp** (MWK): Zuerst zu Ihrer zweiten Frage: Das Ministerium hegt überhaupt keine Wünsche mit Blick auf Standortbereinigungskonzepte. Ich darf dazu auch auf das verweisen, was Frau Siegmüller ausgeführt hat:

„All diese Ziele werden zudem dahin wirken, dass die kleineren ländlichen Standorte der Ostfalia nicht mehr im Wettbewerb mit den großen Standorten verlieren, sondern von den dortigen Möglichkeiten profitieren und sich trotzdem in ihren Spezifika (Profilierungsrichtungen) behaupten.“

Das ist im Grunde eine Bestätigung, dass nicht an einem Standortreduzierungskonzept gearbeitet wird, sondern die Hochschule eher versuchen will, die kleineren Standorte noch einmal zu stärken.

Zu Ihrer ersten Frage: Dem MWK sind - das hatte ich in der Unterrichtung ausgeführt - im Sommer auf verschiedene Art und Weise Informationen zugetragen worden, dass es Irritationen an der Hochschule gibt, dass man zum Teil mit Inhalten und auch mit Kommunikationswegen nicht einverstanden ist. Wir haben daraufhin mehrfach das Gespräch insbesondere mit der Präsidentin und dem Präsidium gesucht. Dabei wurde uns deutlich gemacht, dass jeder Veränderungsprozess bei einer Organisation zu Irritationen führt - das ist im Changemanagement, glaube ich, selbstverständlich -, man aber guter Dinge sei, diese Irritationen, vielleicht auch Widerstände, aufzulösen, indem durch intensive Kommunikation und die Einbindung externer Moderatoren - eines Coaches - versucht wird, auch die kritischen Stimmen mitzunehmen - immer mit dem Hinweis auf die Standortgarantie und darauf, dass nicht an einzelnen Bereichen gerüttelt werden soll.

Abg. **Jörg Hillmer** (CDU): Offensichtlich sieht der Senat das - was man so hört - anders. Aber wir werden ja sehen, wie die Abstimmung ausgeht.

Gibt es denn für das Modell, das dort angestrebt wird, nämlich die Verschiebung bzw. Auflösung von Fakultäten einer Hochschule mit mehreren Standorten, die in der Spitze über 100 km auseinanderliegen, irgendein Beispiel in Niedersachsen oder in Deutschland?

Und wie verträgt sich das Ganze mit innerhochschulischer Demokratie, die in den Fakultäten stattfindet? Wenn man Fakultäten auflöst, werden ja auch die Plattformen aufgelöst, auf denen sie stattfinden könnte. Ruft vielleicht auch dieser Punkt Widerstand hervor?

LMR **Haferkamp** (MWK): Ich kann hier nur mutmaßen, woher mögliche Widerstände kommen. Aber auch ich denke, dass die Angst vor Veränderungen am Ende diese Reaktion ausgelöst haben könnte.

In Niedersachsen gibt es verschiedene Hochschulen, die - das ergibt sich allein schon aufgrund der großen Fläche des Landes - an dislozierten Standorten arbeiten. Ich denke nur an die Jade Hochschule mit den Standorten Wilhelmshaven und Oldenburg - das sind auch keine Nachbargemeinden -, die Hochschule Osnabrück mit den Standorten Osnabrück und Lingen bzw. die HAWK mit den Standorten Hildesheim, Göttingen und Holzminden. Das funktioniert dort.

Die Auflösung oder - besser gesagt - die Veränderung von Fakultäten hin zu interdisziplinären Clustern kennen wir in Niedersachsen bislang nicht. Frau Siegmüller hat uns gegenüber signalisiert, diesbezüglich gerne die Experimentierklausel - § 46 NHG - nutzen zu wollen. Das NHG sieht vor, dass der Senat einer Hochschule zur Erprobung neuer Modelle der Leitung, Steuerung und Organisation auf Vorschlag des Präsidiums im Einvernehmen mit dem Hochschulrat oder dem Stiftungsrat temporär Abweichungen von bestimmten Organisationsformen festlegen kann. Dies bedarf aber natürlich der Genehmigung durch das Fachministerium. Da es sich hierbei bisher nur um Ideen von Frau Siegmüller handelt, die noch im partizipativen Prozess mit der Hochschule ausgearbeitet werden sollen, können wir zur konkreten Ausgestaltung nichts sagen und konnten uns auch noch keine Meinung dazu bilden, ob wir einer solchen Experimentiervorlage zustimmen würden.

Abg. **Dr. Silke Lesemann** (SPD): Mit Blick auf die Ausführungen von Herrn Hillmer möchte ich hier festhalten, dass gerade die Stärkung der Fachhochschulen ein besonderes Anliegen der Koalition von Rot-Grün ist. Fachhochschulen sind ein Wirtschaftsfaktor in den Regionen. Dass Standortschließungen oder dergleichen in der Diskussion sind, wie Sie es insinuierten, kann ich nur zurückweisen - eine Schließung von Standorten ist überhaupt nicht beabsichtigt, und ich finde es absurd, dass das hier ins Feld geführt wird.

Herr Haferkamp hat es ausgeführt: Wenn Veränderungsprozesse von Präsidentinnen oder Präsidenten angestoßen werden, kommt es nicht immer sofort zu großflächiger Zustimmung; das muss diskutiert werden. Wir werden sehen, wie es dort weitergeht.

Abg. **Jörg Hillmer** (CDU): An den Standorten ist die Wahrnehmung eine andere, wie man feststellt, wenn man vor Ort Gespräche führt.

Der Hauptteil der Studierenden an den Fachhochschulen kommt ja aus einem überschaubaren, regionalen Bereich - Studierende aus dem europäischen Ausland oder dem sonstigen Bundesgebiet sind eher Ausnahmen. Fachhochschulen haben also eher einen regionalen Versorgungsanspruch und werben auch entsprechend in den Regionen. Wenn zentralisiert wird, wird aber die Anziehungskraft der Standorte in der Region kleiner werden. Ihnen würde quasi die Möglichkeit genommen, für sich selbst Werbung zu machen. Dasselbe ist mit Blick auf eine Zentralisierung des Studienangebots zu befürchten.

Daher rührt auch diese Angst vor einer Schließung. Ich habe nicht gesagt, dass eine Schließung angekündigt wurde, aber wenn es an einem Standort keine Studierenden und keine Professoren mehr gibt, gibt es kaum noch eine andere Möglichkeit.

Wenn ich es richtig verstanden habe, steht die Zustimmung des MWK zu einem Clusterkonzept noch aus, und das MWK hat sich auch noch nicht festgelegt, ob es einem solchen Konzept positiv gegenübersteht. Gibt es denn irgendwo in Deutschland ein Beispiel einer ähnlich dislozierten Hochschule wie der Ostfalia, die schon Erfahrungen mit einem solchen Clusterkonzept hat?

LMR Haferkamp (MWK): Zunächst zum Stichwort „Zentralisierung“: Frau Siegmüller hat in ihrer Stellungnahme ausgeführt, dass es Ideen gibt, den Bereich der Verwaltung und des Marketings zu zentralisieren. Alle anderen Bereiche bleiben disloziert. Von einer Zentralisierung der gesamten Ostfalia zu sprechen, geht also über das hinaus, was Frau Siegmüller vorgetragen hat.

Zum Clustermanagement: Dazu, ob es in Deutschland Hochschulen gibt, die über verschiedene Standortgrenzen hinweg ein Clustermodell fahren, liegen uns keine Informationen vor. Das müssten wir eruieren und würden Informationen dazu gegebenenfalls nachreichen.

In der Tat haben wir einem Clustermodell noch nicht zugestimmt - bisher gab es allerdings auch noch gar keinen Zustimmungsbedarf, weil sich dieses Modell noch in der Entwicklung befindet. Aktuell wird mit der Überschrift „Cluster“ gearbeitet, aber dieses Modell soll ausdrücklich an der Hochschule gemeinsam in einem partizipativen Prozess entwickelt werden, der nach dem Workshop gestartet wird. Wenn uns im Ergebnis ein Clustermodell vorgelegt wird, werden wir darüber im Rahmen der Experimentierklausel entscheiden.

Abg. Jörg Hillmer (CDU): Sie haben gesagt, dass der Senat heute um 13 Uhr tagt. Wenn der Abwahantrag eine Mehrheit erhält, wie geht es dann weiter? Welche Optionen gibt es?

LMR Haferkamp (MWK): Für eine Abwahl bedarf es einer Dreiviertelmehrheit der Senatsmitglieder. Wenn diese erreicht wird, wird das Ergebnis dem Hochschulrat vorgelegt. Der Hochschulrat kann dieses Ergebnis bestätigen. Wenn er das tut, wird das bestätigte Ergebnis dem Fachministerium, also dem MWK vorgelegt. Wir haben aber keine eigene inhaltliche Überprüfungsmöglichkeit, sondern überprüfen lediglich den formalen Weg und würden dann die Entlassung vollziehen. Das beamtenrechtliche Moment liegt also beim MWK.

Wenn der Hochschulrat das Ergebnis - ausreichend ist eine einfache Mehrheit - nicht bestätigt, folgt eine gemeinsame Bereinigungssitzung des Senats und des Hochschulrates, in der versucht wird, ein gemeinsames Ergebnis zu erreichen. Final entscheidet dann aber der Senat: Wenn er nach der Bereinigungssitzung bei seinem Ergebnis bleibt und die Dreiviertelmehrheit gewährleistet ist, entscheidet der Senat final und übersendet die Entscheidung an das MWK, das die Entlassung vollzieht, soweit es keine Formfehler feststellt. Ab dem Moment, ab dem das MWK die Entlassung vollzogen hat, hätte die Hochschule keine Präsidentin mehr und würde nach den Regelungen des NHG vertretungsweise erst einmal vom Hauptamtlichen Vizepräsidenten geleitet werden. Dann käme es zu Übergangslösungen - da gibt es verschiedene Möglichkeiten -, bevor es zur Wahl eines neuen Präsidenten oder einer neuen Präsidentin kommt.

Abg. Annette Schütze (SPD): Ich möchte eine Anmerkung zum Stichwort „Interdisziplinarität“ machen, das in der bisherigen Diskussion negativ konnotiert war. Aus meiner Sicht ist es aber ein positives Merkmal, wenn man interdisziplinär zusammenarbeitet. Ich denke zum Beispiel an die TU Braunschweig, wo Pharmazie und Ingenieurwissenschaften hervorragend zusammenarbeiten.

Abg. **Jörg Hillmer** (CDU): Abschließend möchte ich festhalten: Selbst wenn bei der Abstimmung die Dreiviertelmehrheit knapp nicht erreicht wird - wir haben trotzdem ein Problem an der Hochschule, wenn sich die Gremien dort so miteinander verhakt haben.

Ich schlage vor, dass der Ausschuss Anfang nächsten Jahres, wenn es einen neuen Sachstand gibt, erneut unterrichtet wird.
