

N i e d e r s c h r i f t
über die 21. - öffentliche - Sitzung
des Petitionsausschusses
am 22. Mai 2024
Hannover, Landtagsgebäude

Tagesordnung:

Seite:

1. Öffentliche Anhörung

Eingabe 00428/89/19

<i>Vortrag und Darlegung des Anliegens durch die Petentin</i>	3
<i>Unterrichtung durch die Landesregierung.....</i>	9
<i>Aussprache</i>	10

2. Öffentliche Anhörung

Eingabe 00552/89/19

<i>Vortrag und Darlegung des Anliegens durch die Petentin</i>	20
<i>Unterrichtung durch die Landesregierung.....</i>	22
<i>Aussprache</i>	23

Anwesend:

Ausschussmitglieder:

1. Abg. Rüdiger Kauroff (SPD), Vorsitzender
2. Abg. Marten Gäde (SPD)
3. Abg. Antonia Hillberg (SPD)
4. Abg. Jan Henner Putzier (SPD)
5. Abg. Julia Retzlaff (SPD)
6. Abg. Annette Schütze (SPD)
7. Abg. Jan Bauer, zu Tagesordnungspunkt 1 vertreten durch den Abg. Uwe Dorendorf (CDU)
8. Abg. Veronika Bode (CDU)
9. Abg. Saskia Buschmann (CDU)
10. Abg. Dr. Karl-Ludwig von Danwitz (CDU)
11. Abg. Christian Frölich (CDU)
12. Abg. Nicolas Breer (GRÜNE)
13. Abg. Detlev Schulz-Hendel (zu Tagesordnungspunkt 1) und Abg. Evrim Camuz (zu Tagesordnungspunkt 2) (in Vertretung der Abg. Djenabou Diallo-Hartmann) (GRÜNE)
14. Abg. Holger Kühnlenz (AfD)

Als ZuhörerIn (§ 94 GO LT):

Abg. Anna Bauseneick (CDU).

Von der Landtagsverwaltung:

Ministerialrätin Obst,
Regierungsoberamtsrat Gutzler,
Frau Schmalstieg.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Weemeyer (TOP 1), Regierungsrätin Dr. Schütze (TOP 2),
Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 11.03 Uhr bis 13.00 Uhr.

Tagesordnungspunkt 1:

Öffentliche Anhörung

Eingabe 00428/89/19

Betr. Anpassung des Landes-Raumordnungsprogrammes (LROP)

Vortrag und Darlegung des Anliegens durch die Petentin

Ina Niederhoff (Petentin): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Sehr geehrte Zuhörerinnen und Zuhörer! Zunächst danke ich Ihnen für die Gelegenheit, die Beweggründe unserer Eingabe an den Landtag, also an das Repräsentationsorgan für das niedersächsische Volk, näher zu erläutern.

Ich wohne zusammen mit meinem Mann und unseren beiden Kindern in Vockfey, einem Ortsteil der Gemeinde Amt Neuhaus im rechtselbischen Teil Niedersachsens. Unsere Kinder besuchen das Gymnasium in Bleckede auf der anderen Elbseite und müssen regelmäßig mit der Fähre über die Elbe fahren, um ihre Schule zu erreichen. Ich weiß also, was es für eine Familie bedeutet, wenn plötzlich die Fähre ausfällt und der Schulweg von uns Eltern eigenständig organisiert werden muss.



Wir - ich spreche für viele Menschen, die tagtäglich die Elbe überqueren müssen - waren entsetzt, als im Sommer 2023 plötzlich die beabsichtigte Änderung des Landes-Raumordnungsprogramms bekannt wurde, mit der ein Brückenbau offensichtlich verhindert werden soll.

Dies hat uns veranlasst, eine Onlinepetition zu starten, weil wir sicher sind, dass schon mit der Bekanntgabe der Absichtserklärung, die LROP-Änderung vornehmen zu wollen, wesentliche Gesetze, Erlasse und Richtlinien nicht berücksichtigt worden sind bzw. werden.

Vorab habe ich Ihnen daher bereits eine Zusammenstellung der wichtigen Eckpunkte zu den relevanten Rechtsvorschriften per E-Mail übersandt. Heute werde ich daher die Punkte, die sich auf Rechtsvorschriften beziehen, aber bisher nicht beachtet worden sind, nur am Rande streifen. Die Zusammenstellung und mein Redekonzept haben wir als Dateien für Sie und die Medienvertreter auf Sticks gespeichert.

Zum Sachverhalt: Erstmals 1994 wurde die Brücke als besonders bedeutsames Ziel im Landes-Raumordnungsprogramm aufgeführt, die im Rahmen einer Regionallösung zu verwirklichen ist.

Schenken Sie bitte dem Umstand, dass die Brücke als Regionallösung, nämlich hier durch den Landkreis Lüneburg, zu verwirklichen ist, Ihre besondere Aufmerksamkeit. Denn dies bedeutet im Umkehrschluss, dass weder die Landesregierung noch der Landtag an dem Projekt Brücke in der konkreten Umsetzung oder an der Bewilligung von Landesfördermitteln beteiligt ist oder werden kann.

Die Begründung zum LROP-Eintrag 1994 lautete damals:

„Die Verbindungen zu den neuen Bundesländern sind als Voraussetzung des räumlichen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Zusammenwachsens herzustellen bzw. auszubauen.“

„Erforderlich sind qualitative Verbesserungen ... in den ländlichen Räumen, insbesondere zur Sicherstellung der Verkehrsbedienung durch den straßengebundenen ÖPNV.“

Damit wurde den Vorschriften des Raumordnungsgesetzes und auch des Niedersächsischen Raumordnungsgesetzes Rechnung getragen, die als Hauptgedanken die landesweite Herstellung gleicher Lebensverhältnisse haben. An dem Erfordernis, eine feste Elbquerung zu verwirklichen, hat sich übrigens auch bei der letzten LROP-Fortschreibungsprüfung nichts verändert.

Noch im September 2022 stellte das Landwirtschaftsministerium hierzu fest – ich zitiere -: Es gibt keine ernsthaft in Betracht kommende Planungsalternative.

Vertrauend darauf, dass das Land Niedersachsen nicht nur in seinem LROP 1994 seinen Willen zur Schaffung einer festen Elbquerung dokumentiert hat, die Planungen finanziell unterstützt und auch durch viele Aussagen von namhaften Politikern den Menschen Hoffnung und Perspektive gegeben hat, hat der Landkreis dieses für ihn herausfordernde, aber notwendige Projekt in Angriff genommen. Die zuständigen Kommunalverbände der Landkreise Lüneburg und Lüchow-Dannenberg haben rechtsgültige Verträge darüber geschlossen und die Zuständigkeit als Planfeststellungsbehörde auf den Landkreis Lüneburg übertragen.

Im Juni 2016 wurde das erforderliche Raumordnungsverfahren mit der landesplanerischen Feststellung, die im Ergebnis bestätigt, dass die Brücke mit der Landesplanung übereinstimmt, und bis 2026 Gültigkeit hat, abgeschlossen. Mit dem Kreistagsbeschluss vom 24. September 2018 sind die Planungen zur Elbbrücke aufgenommen worden. Nach sechs Jahren Planungsarbeit auf 2 200 Seiten Papier wurde am 30. April 2024 der Antrag auf Planfeststellung gestellt.

Aktuelle Entwicklung: Im November 2022 etablierte sich die neue rot-grüne Landesregierung. In ihrem Koalitionsvertrag findet sich auf Seite 35 dieser Eintrag zur Brücke:

„Wir favorisieren ein zukunftsorientiertes Fährkonzept Bleckede-Neu Darchau anstatt des Brückenbaus.“

An den Koalitionsverhandlungen waren zwei Abgeordnete von Bündnis 90/Die Grünen aus unserer Region beteiligt, nämlich die jetzige Ministerin für Landwirtschaft, Frau Staudte, und der Vorsitzende der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Landtag, Herr Schulz-Hendel. Beide sind bestens über die prekäre Situation der Elbanrainer und über den Stand der Brückenplanung des Landkreises Lüneburg informiert. Sie kennen die geografische Lage der Gemeinde Amt Neuhaus, die quasi eine Exklave Niedersachsens und des Landkreises Lüneburg ist. Beide waren jahrelang,

bis 2022, Mitglieder in den Kreistagen von Lüneburg bzw. Lüchow-Dannenberg. Frau Staudtes Wahlkreis Elbe umfasst die Gemeinde Amt Neuhaus.

Sie wissen also, was Fähre mit den zeitlichen Begrenzungen der Überfahrt über die Elbe für die Menschen, die Wirtschaft und die Kultur in diesem Raum bedeutet. Sie wissen also, dass die Fähre bei Hochwasser, Niedrigwasser, Eisgang, Sandbänken, Wartung oder sogar bei Nebel ausfällt, also nicht verlässlich ist. Daran wird auch ein Fährkonzert, von dem bisher niemand wirklich weiß, was sich hinter diesem Ausdruck verbirgt, etwas ändern.

Sie wissen doch, dass wir einen verlässlichen Zugang zu unserer Kranken- und Notfallversorgung brauchen und bei Hochwasser schweres Gerät zum Deichschutz aus dem Landkreis benötigt wird. Nicht auszudenken, wie der Landkreis in einem großflächigen Katastrophenfall - ich sage nur: Ahrtal - unsere Gemeinde absichern soll, wenn erst kilometerlange Umwege über Land gefahren werden müssten.

Sie wissen auch, wie wichtig verlässliche und erträgliche Schulwege, ein zeitgemäßer ÖPNV und verlässliche Arbeitswege sind, von der schwierig umzusetzenden Teilhabe am sozialen und kulturellen Leben in ihrem Landkreis und ihrem Land ganz zu schweigen.

Aber das Ziel dieses Koalitionssatzes war es wohl nicht, Verbesserungen für die Menschen im Raum Nordostniedersachsen zu erreichen, sondern es ging allein darum, den Brückenbau zu verhindern und die Mitglieder des Kreistags Lüneburg dazu zu animieren, einen Beschluss über den Abbruch der Brückenplanung herbeizuführen. Dies belegen die Äußerungen des Fraktionsvorsitzenden der Grünen im Landtag, Herrn Schulz-Hendel, zum Koalitionsvertrag:

Das ist eine klare und eindeutige Botschaft, dass eine Förderung durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz für einen Brückenbau ausgeschlossen werden kann. Spätestens jetzt muss der Landkreis die Reißleine ziehen.

Kurze Zeit später legte er noch nach:

Der Landrat und die Politik des Landkreises sind jetzt gefordert, die Brückenplanungen umgehend zu beenden.

Der Kreistag in Lüneburg reagierte jedoch nicht auf diese plumpe Einmischung, sondern setzte die Brückenplanung fort.

Frau Ministerin Staudte und auch der Landtagsabgeordnete Schulz-Hendel hatten in der Zeit ihrer kommunalen Mandate mehrmals erfolglos versucht, in den Kreistagen Mehrheiten gegen die Brücke zu organisieren. Sie wurden mit den Stimmen aller anderen Parteien in demokratischen Entscheidungen jedoch zurückgewiesen.

Nicht nur uns drängt sich der Verdacht auf, dass sie nun versuchen, aus ihren heutigen Positionen heraus den Bau der Brücke zu verhindern, indem sie der Brücke die Finanzierungsgrundlage entziehen wollen. Fördergelder des Landes können nämlich nur dann fließen, wenn das Vorhaben nicht gegen Ziele der Landesplanung verstößt. Wie bedeutsam Ziele im Unterschied zu Grundsätzen im LROP sind, das habe ich Ihnen bereits schriftlich dargestellt. Aber nochmals: Zieleintragungen sind schlussabgewogen, strikt einzuhalten und lassen sich nicht mir nichts, dir nichts durch andere Ziele ersetzen.

In seiner Sitzung am 25. Juli 2023 beschloss das Kabinett in Hannover, die allgemeinen Planungsabsichten zur Fortschreibung des LROP bekanntzugeben. Unter anderem soll das bisher gültige Ziel Brücke durch ein neues Ziel, nämlich ein Fährkonzept, ersetzt werden, und das, obwohl den maßgeblichen Leuten im Kabinett bekannt war, dass die Brückenplanung des Landkreises Lüneburg zu diesem Zeitpunkt kurz vor dem Abschluss stand.

Aber nicht nur das. Einmal ganz unabhängig davon, dass das favorisierte Fährkonzept allein aus rechtlichen Gründen nicht im LROP als Ziel eingetragen werden könnte, würde die Landesregierung mit einem Zieleintrag Fährkonzept in die grundgesetzlich geregelte Planungsautonomie der Kommunen eingreifen. Die Fährbetriebe stehen ja gerade nicht im Eigentum des Landes. Bei dem Brückenprojekt handelt es sich ebenso um ein regionales Projekt. Es werden schließlich Kreisstraßen zwischen Darchau und Neu Darchau verbunden.

Auch lässt sich rein rechtlich ein wie auch immer geartetes Konzept nicht als Ziel in das LROP bringen und das bisherige Ziel Brücke ersetzen. Es bestehen ja schon zwei Fährkonzepte, eines in Neu Darchau und eines in Bleckede. Zieländerungen sind nur statthaft, wenn sich neue Entwicklungen ergeben haben, die dann auch noch raumbedeutsam sein müssen. Das Vorgehen der Landesregierung mit den Nebelkerzenwürfen halten wir deshalb für besonders verwerflich. Wir können es eigentlich nicht nachvollziehen, dass die Fachebene im Agrarministerium hiergegen offenbar nicht protestiert hat.

Schon nach Bekanntwerden des „Favoritensatzes“ im Koalitionsvertrag erklärte die Sprecherin der Landesregierung, Staatssekretärin Anke Pörksen - ich zitiere -:

„Leider würde der Bau einer Brücke bei Neu Darchau finanziell in extremer Weise zulasten anderer Straßenbauprojekte in Nordniedersachsen gehen. Deshalb ist vor dem Hintergrund der sonstigen krisenbedingt hohen Belastungen des niedersächsischen Haushaltes eine Brückenlösung bedauerlicherweise nicht finanzierbar“.

In der Landespressekonferenz am 18. August 2023, nach der Bekanntgabe der Absichtserklärung über die Änderung des LROP, wiederholte Frau Pörksen diese Behauptung. Bitte lesen Sie dazu die Transkription der Pressekonferenz, die ich Ihnen bereits vorab übersandt habe!

Diese Aussage ist irreführend und von den tatsächlichen Finanzierungsmöglichkeiten der Landesmittel nicht gedeckt. Der allgemeine Haushalt des Landes spielt in dem Brückenvorhaben nämlich gar keine Rolle. Die Mittel aus dem Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und aus dem Landesstraßenbauplafond sind in den genannten Fördertöpfen verstetigt, werden also jährlich mit dem gleichen Sockelbetrag aufgefüllt, sodass ausschließlich die Erfüllung der Vorgaben des NGVFG mit den Förderrichtlinien für die Teilhabe an den Fördertöpfen entscheidend ist.

Die grundsätzliche Förderfähigkeit der Brücke ist von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr seit 2019 jährlich bestätigt worden. Diese Behörde wird später, nach Baureife, den Förderantrag des Landkreises Lüneburg prüfen und abschließend darüber entscheiden.

Die Mittel würden übrigens in drei bzw. vier Jahresschritten fließen, sodass eine Überforderung der jeweiligen Fördertöpfe vermieden wird. Die Drei-Jahres-Aufteilung gilt, nebenbei gesagt, auch für den Eigenanteil im Lüneburger Kreishaushalt.

Aus den Verlautbarungen des Verkehrsministeriums nach Medienanfragen oder nach Kleinen Anfragen von Landtagsabgeordneten geht jedoch wiederholt Folgendes hervor: Die Förderung ist eine freiwillige Leistung des Landes, die jedoch nicht willkürlich erfolgen darf und sich vor allem auch an Wirtschaftlichkeit orientieren muss.

Die hier betonte Verquickung von Freiwilligkeit und Wirtschaftlichkeit ist, folgt man den Vorschriften, einfach nur absurd. Freiwillige Leistungen werden von Pflichtleistungen unterschieden, sind aber keinesfalls willkürlich erbringbare, sondern gesetzlich geregelte Zuwendungen. Umgekehrt wird ein Schuh daraus: Die Leistungen können nicht willkürlich versagt werden.

Die Wirtschaftlichkeit des Projekts, die nach dem NGVFG erfüllt sein muss, bezieht sich allein auf die Ausführung des Brückenbaus selbst und wird später durch die Bewilligungsbehörde geprüft. Es wäre daher schön, wenn künftig die beschriebenen irreführenden Behauptungen zum Brückenbau nicht mehr verwendet würden; denn diese tragen erheblich zur Verunsicherung der Bevölkerung bei.

Voraussetzung für die Gewährung einer Zuwendung des Landes ist jedoch, wie schon erwähnt, dass das Vorhaben nicht gegen Ziele der Landesplanung, die sich im LROP finden, verstößt.

Das heißt: Würde die Agrarministerin das seit 1994 genannte Ziel aus dem LROP streichen, dann würde alles seinen geregelten Gang gehen. Der Landkreis plant und beschließt den Brückenbau. Die Landesmittel würden beantragt und wohl auch bewilligt werden, weil nicht gegen Landesplanung verstoßen worden ist. Es wird nämlich gar nicht vorausgesetzt, dass Kreisprojekte im LROP als Ziel aufgeführt werden müssen, um Landesmittel erhalten zu können.

Ausschließlich der Ersatz des bisherigen Ziels Brücke durch Fährkonzept würde gegen Ziele der Landesplanung verstoßen. Landesmittel müssten dann versagt werden.

Zur Änderung des LROP gibt es jedoch keinen Anlass. Die rechtlich zu beachtenden Regelungen der Raumordnungsgesetze ROG und NROG habe ich für Sie im Handout bereits aufgeführt. Danach dürfte feststehen, dass sich keine neuen raumbedeutsamen Entwicklungen fachlicher oder rechtlicher Art gegenüber dem erstmaligen Eintrag ins Landes-Raumordnungsprogramm ergeben haben. Die durch die Landesregierung vorgeschobenen Kosten des Projektes spielen hier keine Rolle.

Der 1994 abschließend abgewogene Zieleintrag Brücke kann und darf nicht durch Fährkonzept ersetzt werden. Ein Fährkonzept hat generell im Landes-Raumordnungsprogramm nichts zu suchen. Es beansprucht physisch keinen Raum.

Die Sachlage hat sich gegenüber 1994 nicht verändert. Es kann immer noch nicht straßendurchgehend ÖPNV eingerichtet werden. Die Lebensverhältnisse der rechtselbisch Wohnenden der Gemeinde Amt Neuhaus sind nicht zu vergleichen mit denen der linkselbisch ansässigen Einwohner Niedersachsens.

Es stellt sich doch unweigerlich folgende Frage: Geht es bei dem nebulösen Fährkonzept, das nun anstelle der Brücke in das LROP aufgenommen werden soll, um etwas ganz anderes? Soll es etwa nur dazu dienen, den Brückenbau zu verhindern? Soll es nur der grünen Ideologie, keine Verkehrswege mehr zu bauen, zum Durchbruch verhelfen?

Eine positive Entwicklung des Raums ist ohne die Brücke aber nicht möglich. Mit politischen Ränkespielen wird unsere Region offenbar jetzt in Geiselhaft genommen.

Wir bitten den Landtag mit unserer Petition, sich dafür einzusetzen, dass solche Machenschaften unterbunden werden und die begonnenen Maßnahmen sofort gestoppt werden, damit die beabsichtigte Zieländerung von Brücke hin zu einem Fährkonzert schon in den Entwurf zur LROP-Änderungsverordnung keinen Eingang findet und ein aufwändiges Beteiligungsverfahren vermieden wird.

Zudem hält das schwebende Verfahren mit entsprechenden Berichten in den Medien junge Leute, Familien und Gewerbebetriebe davon ab, sich in dieser Region anzusiedeln. Auch deshalb gehen den Bedarfsgemeinden in der Region Steuereinnahmen verloren.

Zum Abschluss hier noch einmal die Begründung der seinerzeit zuständigen rot-grünen Landesregierung, weshalb eine feste Elbquerung als Ziel im LROP 1994 eingetragen wurde:

„Die Verbindungen zu den neuen Bundesländern sind als Voraussetzung des räumlichen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Zusammenwachsens herzustellen bzw. auszubauen.“

„Erforderlich sind qualitative Verbesserungen ... in den ländlichen Räumen, insbesondere zur Sicherstellung der Verkehrsbedienung durch den straßengebundenen ÖPNV.“

Die Realität sieht allerdings täglich ab 21 Uhr in Neu Darchau und ab 23 Uhr in Bleckede sowie bei Fährausfällen so aus:



Straßengebundenen ÖPNV, meine Damen und Herren, wird es überhaupt nur mit einer Brücke geben können. Überhaupt ist durchgehender ÖPNV mit Fähren nicht möglich. Denn die Fähren gehören nicht zum ÖPNV. Das 49-Euro-Ticket gilt nicht.

Wie heißt es doch so schön im ROG? Gleichwertige Lebensverhältnisse sind herzustellen. - Ja, davon träumen wir in der Gemeinde Amt Neuhaus immer noch, auch 30 Jahre nach der Umgliederung nach Niedersachsen, auch wenn sich die Landesregierung im Koalitionsvertrag zu Mobilität - Seite 30 - als „Vorreiter für nachhaltige und sozial gerechte Mobilität“ bezeichnet und unter anderem darlegt, dass „gute Mobilitätsangebote“ für sie „ein wichtiger Teil der Daseinsvorsorge“ sind, „die die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse in unserem Bundesland stärken“. Mobilität ist für sie „ein Grundrecht und Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe, persönliche Freiheit und wirtschaftliche Entwicklung“.

Es stellt sich die Frage: für alle Niedersachsen, nicht nur für uns? Frau Staudte gab öffentlich zu bedenken: Der dünn besiedelte Raum steht zu den Kosten eines Brückenbaus in keiner Relation.

Es ist erkennbar, dass unsere Gemeinde von Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse ausgeklammert wird, wenn die Brücke nicht gebaut werden kann, weil dem Landkreis Lüneburg der Zugang zu Landesfördermitteln mit der angedachten LROP-Änderung verwehrt bleibt.

Unsere Forderung lautet auch heute noch: Wir bitten den Landtag, darauf hinzuwirken, dass die beabsichtigte Fortschreibung des LROP hinsichtlich der als Ziel genannten Brücke bei Darchau/ Neu Darchau nicht zum Zuge kommt und weitere Aktivitäten der Landesregierung hierzu sofort unterbunden werden.

Orientieren Sie sich bitte an den zu beachtenden Gesetzen! Informieren Sie sich wegen des Planungsstandes und der Gutachterergebnisse zu dem regionalen Projekt bei der Verwaltung des Landkreises Lüneburg! Und vor allen Dingen: Hinterfragen Sie Behauptungen der Politiker, die sich schon immer gegen eine Brücke ausgesprochen haben!

Ein Redebeitrag am letzten Donnerstag im Landtag zeigte wieder allzu deutlich, dass Brückengegner das Recht auf eine eigene Meinung mit dem Recht auf eigene Fakten verwechseln.

Es bleibt also meine Bitte heute an Sie: Bitte überweisen Sie meine Eingabe zur Berücksichtigung an die Landesregierung!

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Unterrichtung durch die Landesregierung

RD **Gnest** (ML): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Sehr geehrte Frau Niederhoff! Sehr geehrte Damen und Herren! Mein Name ist Holger Gnest. Ich bin Referent im Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, im Referat für Raumordnung und Landesplanung. Neben mir sitzt Martina Weber, die Leiterin der Abteilung 3 unseres Hauses.

Zu der Petition möchten wir wie folgt Stellung nehmen: Die vorliegende Eingabe richtet sich auf die allgemeinen Planungsabsichten zur Fortschreibung des Landes-Raumordnungsprogramms. Diese hat das Kabinett in seiner Sitzung am 25. Juli 2023 beschlossen. Mit Veröffentlichung im Niedersächsischen Ministerialblatt am 2. August 2023 wurden die Öffentlichkeit sowie die in ihren Belangen berührten öffentlichen Stellen von der Bekanntmachung der allgemeinen Planungsabsichten zur Fortschreibung des Landes-Raumordnungsprogramms unterrichtet und ihnen Gelegenheit zur frühzeitigen Stellungnahme gemäß § 9 Abs. 1 ROG gegeben, um für die Entwurfserstellung erste Hinweise und Anmerkungen aufzunehmen.

Von dieser Möglichkeit hat auch die Petentin Gebrauch gemacht und sich im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung zu den allgemeinen Planungsabsichten mit einer Stellungnahme an die verfahrensführende Stelle, das Niedersächsische Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, gewandt. Darin hat sie Bedenken gegen die geplante Änderung in Abschnitt 4.1.3 Ziffer 04 vorgetragen.

Alle eingegangenen Stellungnahmen werden durch die verfahrensführende Stelle sorgfältig ausgewertet und alle Belange abgewogen. Auf dieser Basis wird ein erster Planentwurf erstellt, der

anschließend in einem öffentlichen Beteiligungsverfahren konsultiert wird. Soweit auf Basis der eingegangenen Stellungnahmen und des anschließenden erneuten Abwägungsprozesses eine erneute Überarbeitung erfolgt, schließt sich erforderlichenfalls ein weiteres Beteiligungsverfahren an.

Im weiteren Verfahren erhält auch der Landtag Gelegenheit, sich zu dem Planentwurf zur Änderung des LROP zu äußern.

Grundsätzlich kann dem Abwägungsprozess im Verfahren nicht vorgegriffen werden. Die in der Stellungnahme sowie im Rahmen der Eingabe vorgebrachten Argumente der Petentin werden jedoch im Abwägungsprozess zur Erstellung des Planentwurfs Berücksichtigung finden.

Aussprache

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE): Sehr geehrte Frau Niederhoff, erst einmal möchte ich mich ganz herzlich dafür bedanken, dass Sie heute hierhergekommen sind und Ihr Anliegen vorgetragen haben. Unabhängig von unterschiedlichen Sachverhalten und Meinungen ist das Petitionswesen ein hohes demokratisches Gut, das wir miteinander leben sollten.

Ich möchte jetzt gar nicht darauf eingehen, wie Sie mich zitiert haben. Das gehört nicht hierhin. Ich möchte eher ein paar Fragen stellen.

Erstens: Ihnen ist vielleicht der Widerspruch eines Einwohners des Amtes Neuhaus zu Ihrer Petition bekannt. Der Einwohner deutet an oder stellt die Behauptung auf - es ist erst einmal nur eine Behauptung; ich kann das nicht prüfen -, dass es fingierte Unterzeichner der Petition und frei erfundene Unterschriften gibt; drei nennt er konkret. Ist Ihnen das bekannt? Können Sie das bestätigen oder nicht? Ich weiß es nicht. Es ist bei der Gesamtanzahl der Unterzeichner der Petition vielleicht auch zweitrangig. Dennoch interessiert es mich einfach.

Zweitens: Sie haben natürlich recht. Die ganze Welt kann die Petition unterschreiben, wenn sie das möchte. Aber nur ein Viertel der Bürgerinnen und Bürger aus dem Amt Neuhaus hat diese Petition unterzeichnet. Ist das Interesse der Menschen im Amt Neuhaus an der festen Elbquerung vielleicht nicht durchgängig so groß, wie es immer dargestellt wird?

Drittens: Ist Ihnen ein Wirtschaftlichkeitsgutachten des Landkreises Lüneburg bekannt? Sie haben ja recht, es ist ein kommunales Brückenprojekt, und der Landkreis Lüneburg kann erst einmal machen, was er will. Da hat sich der Landtag überhaupt nicht einzumischen. Wenn der Landkreis meint, eine Brücke planen zu müssen, dann kann er das natürlich tun. Mich würde aber das Wirtschaftlichkeitsgutachten interessieren, das Sie ansprechen. Mir ist kein solches Gutachten bekannt. Habe ich irgendetwas verpasst? Ist Ihnen eines bekannt?

Viertens: Kennen Sie das vom Landkreis Lüneburg in Auftrag gegebene Gutachten zu den Auswirkungen auf Umwelt, Natur und Landschaft? Der Gutachter hat in einem Zwischenbericht deutlich gemacht, dass der Bau einer Brücke nur mit einer EU-Sondergenehmigung möglich ist. Das wurde - warum auch immer - bei der Podiumsdiskussion nicht erwähnt, obwohl es schon

bekannt war. Teilen Sie diese Einschätzung? Ich kenne nur die Auszüge aus dem Gutachten. Deswegen meine Frage: Ist Ihnen das bekannt? Mir ist nicht bekannt, dass es eine EU-Sondergenehmigung gäbe oder dass sie in Aussicht gestellt worden wäre.

Meine letzte Frage: Sie sprechen hier viel davon, was im Katastrophenfall passiert. Ist Ihnen bekannt, dass bereits mehrere Elbhochwasser im Landkreis Lüneburg und im Amt Neuhaus auch ohne Brücke wunderbar bewältigt werden konnten? Ob mit oder ohne Brücke: Nicht alle Rettungskräfte aus dem Landkreis Lüneburg erreichen das Amt Neuhaus so schnell wie Rettungskräfte aus Ludwigslust und anderswo. Übertreiben Sie nicht vielleicht doch ein bisschen, wenn Sie sagen, das Amt Neuhaus kommt bei zunehmenden Unwettern in größte Schwierigkeiten, wenn es keine Elbquerung gibt? Mir ist nur bekannt, dass die Katastropheneinsätze bisher hervorragend funktioniert haben, auch ohne feste Elbquerung.

Allerletzte Frage: Sie sprechen von einem bereits vorhandenen Fährkonzept. Ich stelle mir unter einem Fährkonzept mehr vor. Hier werden lediglich zwei Fähren ausgetauscht.

Allerletzte Anmerkung dazu: Natürlich ist eine Änderung der Ziele des Landes-Raumordnungsprogramms möglich. Das ist hier gerade noch einmal bestätigt worden. Das Verfahren brauche ich nicht weiter zu erörtern.

Vors. Abg. **Rüdiger Kauroff** (SPD): Herr Schulz-Hendel, erlauben Sie mir einen Hinweis! Wir haben gerade noch einmal nachgesehen: 6 674 Personen haben diese Petition mitgezeichnet. Sie sprechen von drei Mitzeichnungen. Die wären, was diese Anhörung angeht, nicht relevant. Aber wenn das für Sie tatsächlich so interessant ist, könnten wir im Ausschuss gemeinsam darüber sprechen. - Frau Niederhoff, Sie können antworten.

Ina Niederhoff (Petentin): Ich gebe an Herrn Puls weiter.

Marko Puls (Förderverein Brücken bauen e. V.): Zu fingierten Unterschriften ist mir nichts bekannt. Ich habe im Netz viel Werbung für diese Petition gemacht und bin persönlich unterwegs gewesen, um Unterschriften zu sammeln. Viele Leute aus dem Amt Neuhaus haben bemängelt, dass die Art und Weise der Unterzeichnung schwierig ist. Viele Ältere haben auch keine E-Mail-Adresse. Mit mobilen Endgeräten ist es nicht unbedingt einfach. Wir haben aber dabei unterstützt. Ich kann für meine Person und für alle, die in unserer Region unterwegs waren, sagen: Das passt alles. Hier sind nirgendwo Unterschriften verdoppelt oder verdreifacht worden.

Ob die Unterzeichner tatsächlich nur zu einem Viertel aus der Region Neuhaus kamen, dazu kann ich nichts weiter sagen.

Ja, wir hatten vier Jahrhunderthochwasser. Wir brauchen so schnell kein fünftes. Das Problem im Katastrophenfall ist: Die Katastrophenkräfte kommen aus Niedersachsen. Wir sind nun mal die einzige Region Niedersachsens auf der anderen Seite der Elbe. In den Katastrophenfällen konnten die Hilfskräfte die Fähren nicht nutzen, weil das Wasser schon zu hoch stand.

Die Hafenstraße in Lauenburg, die der Anbindung der dortigen Elbbrücke dient, kann bei einem extremen Hochwasser nicht befahren werden. Zumindest bei einem der Jahrhunderthochwasser konnte auch die Dömitzer Elbbrücke nur noch von BOS-Fahrzeugen genutzt werden, und auch von diesen nur in Schrittgeschwindigkeit. Teilweise lief auch dort kein Verkehr mehr.

Wir brauchen ganz einfach schnell eine Lösung. Der Katastrophenschutz in Neuhaus hat nur kleine Fahrzeuge. Bei einem solchen Hochwasser brauchen wir große Fahrzeuge, dann brauchen wir Feuerwehren. Die müssen schnell und verlässlich ins Hochwassergebiet kommen.

Ihre letzte Frage bezog sich auf ein Fährkonzert. Herr Schulz-Hendel, können Sie die wiederholen?

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE): Das war eher eine Anmerkung. Ich fragte aber noch nach den Ergebnissen des vom Landkreis Lüneburg beauftragten Gutachters. Ist Ihnen bekannt, dass dieser Gutachter in seinem Zwischenbericht ganz klar festgestellt hat, dass der Bau einer Brücke nur mit einer Sondergenehmigung der EU möglich wäre?

Marko Puls (Förderverein Brücken bauen e. V.): Dazu kann ich als Kreistagsmitglied sagen: Ja, das ist bekannt. Das Vorhaben ist der EU angezeigt worden. Das ist nur eine Anzeige. - Für die restlichen Fragen übergebe ich an Frau Dreyer.

Helga Dreyer (Förderverein Brücken bauen e. V.): Der Gutachter hat in seinem Zwischenbericht gesagt: Wenn Erheblichkeiten festgestellt würden, dann müsste eine EU-Ausnahmegenehmigung eingeholt werden.

Mittlerweile liegt das endgültige Gutachten vor; der Antrag auf Planfeststellung ist gestellt. In diesem Gutachten ist eine Erheblichkeit festgestellt worden, nämlich in Bezug auf 145 m² eines Biotops, einer Magerrasenfläche. Man darf insgesamt 1 000 m² eines FFH-Gebiets fremdnutzen. 245 m² dieses Rasens würden für immer und ewig unter dem Beton der Vorlandbrücken versenkt; dadurch wären 245 m² des Biotops nicht mehr vorhanden.

Das FFH-Gebiet reicht von Schnackenburg bis nach Geesthacht. In diesem Bereich sind schon 900 m² für eine Hochwasserschutzanlage in Wehningen verbraucht worden, sodass man für 145 m² eine Ausnahmegenehmigung der EU einholen müsste.

Aber § 34 des Bundesnaturschutzgesetzes besagt: Eine Ausnahmegenehmigung ist nicht unbedingt erforderlich, wenn Grundrechte betroffen sind. Das liegt in diesem Fall vor, weil die Brücke auch für die Gesundheit der Menschen wichtig ist. Das Land gibt den Landkreisen ja genau vor, in welcher Zeit ein Notarzt vor Ort sein muss, und die Landkreise haben das zu regeln. Das Amt Neuhaus gehört zum Landkreis Lüneburg. Ohne Brücke ist der aber nicht in der Lage, innerhalb einer gewissen Zeit einen Notarzt rüberzuschicken.

Das Gutachten, das Sie jetzt angesprochen haben, ist also alt. Sie sollten sich auf das neue Gutachten beziehen.

Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung gibt es für Kreisstraßen nicht und ist auch nicht nötig. Auch die Förderrichtlinien verlangen sie nicht. Die Wirtschaftlichkeit ist an dem ökonomischen Prinzip auszurichten. Das sind ganz andere Dinge als nackte Zahlen. Der Landkreis Lüneburg ist ja kein Wirtschaftsunternehmen, das Gewinn machen müsste. Vielmehr müssen sozioökonomische, volkswirtschaftliche Faktoren einfließen. Es muss einfließen, dass 850 Umwegfahrten pro Tag eingespart werden könnten. Es muss einfließen, wie viel Geld heute eingesetzt wird, um die Elbe überqueren zu können. Der Landkreis Lüneburg zahlt alleine für die Fähre in Neu Darchau ungefähr 200 000 Euro. Wenn die Fährzeiten verlängert würden, würde der Zuschussbedarf noch steigen.

Abg. **Veronika Bode** (CDU): Ich möchte mein Befremden darüber zum Ausdruck bringen, dass hier angezweifelt wurde, dass die Unterschriften passen, und unterstellt wurde, dass das Interesse an der Petition nicht vorhanden sei. Das finde ich bodenlos. Es geht um die Verbindung in die neuen Bundesländer und nicht nur um eine Verbindung innerhalb Niedersachsens.

Frau Niederhoff, Sie haben ausgeführt, dass die Fähre häufig ausfällt. Sie habt ein Bild gezeigt: An 55 Tagen ist die Fähre nicht gefahren. - Können Sie sagen, wie häufig das vorkommt?

Vom Ministerium bin ich ein bisschen enttäuscht. Sie haben hier die Stellungnahme vorgelesen, die wir schon in unseren Akten haben und in der nicht wirklich viel Musik ist. Dass Sie die Interessen im Abwägungsprozess berücksichtigen, ist gang und gäbe. Ich hätte mir gewünscht, dass Sie ein bisschen zu den Punkten ausführen, die die Petentin aufgeworfen hat: zur Förderfähigkeit, zur Finanzierung und zum Fährkonzept.

Ina Niederhoff (Petentin): Dass beide Fähren tagelang nicht fahren, das gibt es nicht nur bei Hochwasser wie im vergangenen Winter oder bei Niedrigwasser. Es gibt auch zwischendurch immer mal Tage, an denen die Fähren nicht fahren, zum Beispiel wegen Nebels oder Treibholzes. Dann stehen unsere Kinder bei Wind und Wetter an der Fähre, müssen lange warten und kommen nicht zur Schule. Sie gehen dann zu Fuß wieder nach Hause.

Marko Puls: Die 55 Tage waren noch nicht das Ende der Fahnenstange. Ich glaube, es wurden 62 Tage am Stück, an denen die Fähre wegen Sandbänken nicht fuhr, die erst weggebaggert werden mussten. Dem gingen viele Diskussionen im Biosphärenreservat voraus.

Teilweise fährt die Fähre an 80 Tagen im Jahr nicht. Das ist allerdings die Ausnahme. Es gibt auch Jahre, in denen die Ausfälle nicht ganz so häufig sind. Aber das interessiert einen Pendler nicht, der morgens an der Fähre steht und über die Elbe muss. Das interessiert auch die Kinder nicht, die zur Schule über die Elbe müssen, und das interessiert die Kinder nicht, die zwar in Neuhaus zur Schule gehen, deren Lehrer aber aus dem restlichen Landkreis nach Neuhaus kommen müssen.

MDgt'in **Weber** (ML): Ich kann darlegen, wie der Planungsstand bei uns im Ministerium ist. Die Planungsabsichten sind veröffentlicht. Momentan sind wir auf Arbeitsebene dabei, den ersten Entwurf zu erarbeiten und mit den unterschiedlichen Ressorts abzustimmen. Den genauen Stand der Erarbeitung können wir momentan nicht darlegen, da wir uns noch in der Ressortabstimmung und -mitzeichnung befinden. Wenn der Entwurf durch die Ressortmitzeichnung gegangen ist, geht er ins Kabinett. Dann wird er veröffentlicht, und dann beginnt das Beteiligungsverfahren, von dem Herr Gnest gesprochen hat.

Das ML kann nichts zur Förderfähigkeit und zur Finanzierung sagen. Dazu müsste das Wirtschaftsministerium etwas sagen. Wir sind für die Änderung des Landes-Raumordnungsprogramms zuständig.

Zum Fährkonzept kann ich ausführen, dass das Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg und die Landesbeauftragte Beckmann beauftragt wurden, einen Moderations- und Abstimmungsprozess mit allen kommunalen Beteiligten zu starten, um die Fährverbindungen zu verbessern. Da geht es nicht nur um die zwei Fähren, sondern auch darum, ob die Fährverbindungen besser aufeinander abgestimmt werden können, wie viele Fähren benötigt werden, um den Fährbetrieb auch zu anderen Zeiten zu gewährleisten, und wie man dem Niedrigwasserproblem

begegnen könnte. Das Ganze dient dazu, die Situation vor Ort wesentlich zu verbessern, unabhängig davon, ob die Brücke gebaut wird oder nicht.

Vors. Abg. **Rüdiger Kauroff** (SPD): Frau Böhm vom Wirtschaftsministerium ist nicht mehr da. Frau Bode, reicht es, wenn Ihre Fragen in der nächsten Sitzung des Petitionsausschusses beantwortet werden?

Abg. **Veronika Bode** (CDU): Das wäre meine Bitte gewesen, dass die Antwort nachgereicht wird.

Vors. Abg. **Rüdiger Kauroff** (SPD): Dann bitte ich darum, zur nächsten Ausschusssitzung Vertreter des Wirtschaftsministeriums einzuladen. - Frau Schütze!

Abg. **Annette Schütze** (SPD): Ich habe vernommen, dass die Petenten unzufrieden mit der Anzahl der Fähren sind, die am Tag und vor allem in den Abendstunden fahren; nach 21 bzw. 23 Uhr gibt es keine Fähre mehr. Sie möchten keine Ausfälle mehr hinnehmen und keine weiten Umwege mehr machen müssen, sondern öfter und zu möglichst allen Gelegenheiten über die Elbe gebracht werden. Besteht grundsätzlich - bezüglich der Anleger und des Unternehmens, das beauftragt werden muss - die Möglichkeit, die Anzahl der Fähren erheblich auszuweiten? Wenn ja, gibt es da ein Maximum, oder ist das alles noch im Prozess?

Außerdem würde mich interessieren: Was kostet eine solche Brücke? Darüber ist nicht gesprochen worden. Frau Niederhoff, Sie hatten gesagt, die Kosten seien eigentlich im Budget vorgesehen. Auf der anderen Seite ist die Aussage getätigt worden - ich habe mir jetzt nicht gemerkt, von wem -, dass die Kosten der Brücke im Verhältnis zu all den anderen Baumaßnahmen, die das Land auch finanzieren müsste, das Budget sprengen würden.

Und wo stehen wir im Verfahren? Sind wir im ersten Drittel, sind wir in der ersten Hälfte? Wie viele Monate wird das Verfahren noch dauern?

MDgt'in **Weber** (ML): Zum Fährkonzept kann ich sagen, dass der Moderationsprozess jetzt gestartet wird und das erste Treffen in wenigen Tagen stattfinden wird. Frau Beckmann als Landesbeauftragte hat zu diesem Verfahren geladen. Dort werden die Fragen, die Sie aufgeworfen haben, besprochen. Eventuell wird das in ein Gutachten münden. Es wäre zu prüfen, welche Erkenntnisse in der Region schon vorliegen, und der Untersuchungsrahmen wäre abzustecken.

Die Fragen nach dem Brückenbau wären dem Wirtschaftsministerium zu stellen. Uns liegen die Zahlen vor, die der Landkreis Lüneburg veröffentlicht hat, und die, die in der Kleinen Anfrage genannt werden. Da spricht man von ungefähr 100 Millionen Euro, die der Brückenbau kosten würde. Hinzu kämen die Unterhaltungskosten, die vom Landkreis Lüneburg zu tragen wären.

Wie gesagt wollen wir in diesem Sommer mit dem ersten Entwurf zur Änderung des Landesraumordnungsprogramms zur Freigabe ins Kabinett gehen. Dann beginnt das Beteiligungsverfahren. Wir gehen davon aus, dass die Änderung 2027 in Kraft tritt. Das ist der ungefähre Planungshorizont.

Abg. **Saskia Buschmann** (CDU): Die Schülerinnen und Schüler haben ein Recht auf Bildung, bekommen aber ihre Bildung teilweise nicht. Ich habe von 55 und von 80 Tagen gelesen. Ich habe vorhin gehört, Sie sind eigenverantwortlich dafür zuständig, Ihre Kinder in die Schule zu bringen. Wenn die Fähre nicht fährt, gibt es kein ÖPNV-System. Ist das richtig? Wie lang ist der Umweg?

Ich habe von drei Stunden täglich gelesen, die zu den sechs, sieben, acht Stunden hinzukommen. Im Auto ist auch etwas schwieriger als im Bus, schon mal die Hausaufgaben zu machen.

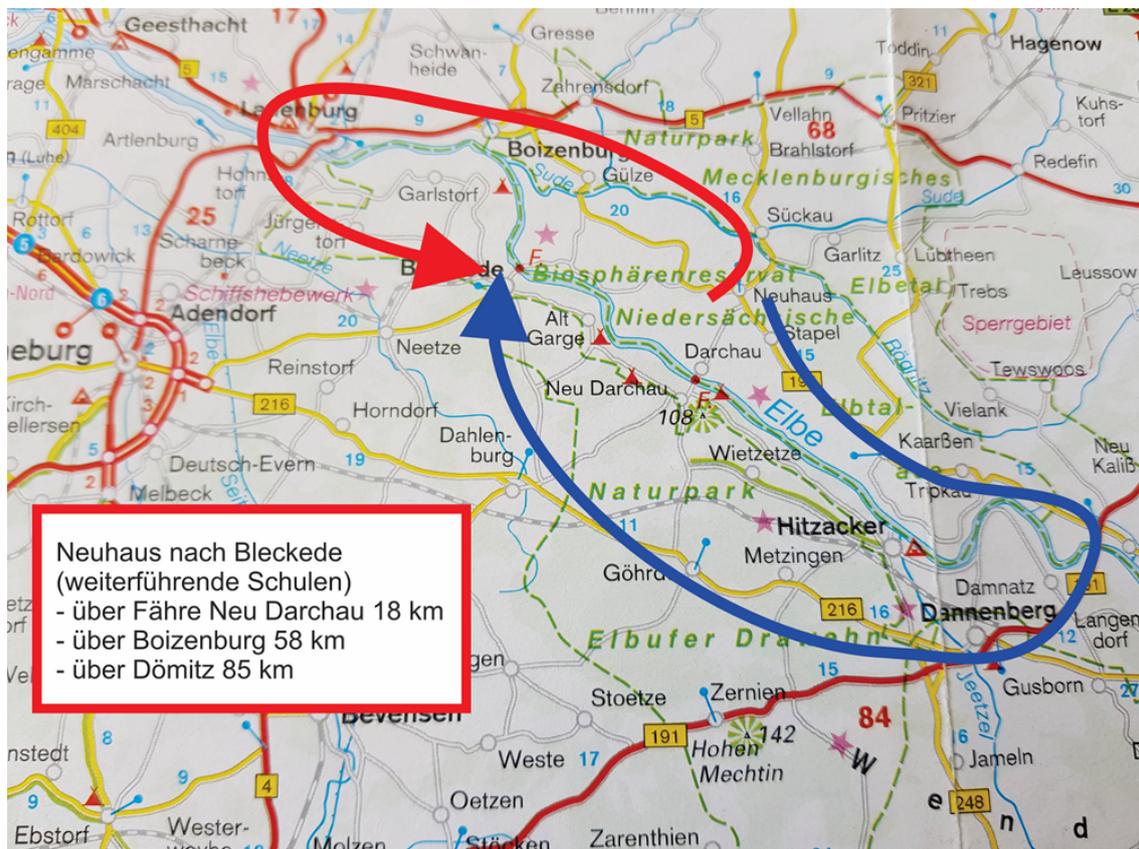
Die Kosten der Brücke wurden auf 100 Millionen Euro plus Unterhaltungskosten beziffert. Wie viel kostet die dauerhafte Unterhaltung der Fähren einschließlich des Personals?

Ina Niederhoff (Petentin): Wenn die Fähre spontan ausfällt, müssen wir tatsächlich den Schulweg selber organisieren. Das heißt dann für uns, entweder fahren wir die Kinder zur Schule, oder sie müssen halt zu Hause bleiben.

Abg. **Saskia Buschmann** (CDU): Was bedeutet „spontan“? Die Pegelstände sind ja absehbar. Erfährt man einen Tag vorher, dass die Fähre nicht fahren wird, oder erfährt man das erst am Anleger, dass sie heute nicht fährt?

Ina Niederhoff (Petentin): Es kommt tatsächlich vor, dass die Kinder morgens in den Dörfern in den Bus steigen, zum Anleger fahren und erst dort erfahren, dass leider keine Fähre fährt. Vor allem bei starkem Nebel ist das so. Dann kommen die Kinder nicht mehr nach Hause, weil der Bus weg ist. Sie müssen dann zu Fuß nach Hause gehen oder die Eltern anrufen.

Bei Hochwasser, wenn die Fähre mehrere Tage am Stück nicht fährt, ist der Schulweg schon geregelt. Die Kinder fahren dann den weiten Umweg über Lauenburg - der rote Pfeil. Eine Tour dauert eine gute Stunde bis anderthalb Stunden.



Auf dem Rückweg müssen die Kinder in Hohnstorf umsteigen. Oft hapert es daran, dass dort kein Anschlussbus steht. Dann sitzen die Kinder in Hohnstorf fest und kommen nicht weiter.

Helga Dreyer: 100 Millionen Euro hören sich erst einmal ganz heftig an. Aber in diesem Betrag sind natürlich die Umgehungsstraße um Neu Darchau, die Vorlandbrücken und ein kombinierter Rad- und Fußweg enthalten.

Die Fördergelder nach dem NGFVG, 75 % der zuwendungsfähigen Baukosten, werden in drei Jahresschritten ausgezahlt. Es ist nicht so, dass dieser Fördertopf dann überbeansprucht würde. Die ungefähr 20 Millionen Euro pro Jahr sind da vorhanden. Es wurden auch schon öfter Vorhaben dieser Größenordnung gefördert, zum Beispiel in Papenburg. Die Brücke würde den Rahmen also nicht sprengen.

Die Folgekosten bemessen sich für die Landkreise Lüchow-Dannenberg und Lüneburg nach ihrem Eigenanteil. Der würde bei ungefähr 20 oder 25 Millionen Euro liegen. Das teilt sich dann auf diese beiden Landkreise auf. Das ist alles im Rahmen.

Die Fördergelder nach dem NGVFG kamen bis 2019 aus dem Bundeshaushalt. Seit 2020 muss das Land sie selbst aufbringen. Allerdings ist dazu der Anteil des Landes am Umsatzsteueraufkommen erhöht worden, und durch die Inflation sind die Umsatzsteuereinnahmen wesentlich gestiegen. Davon profitiert der Landeshaushalt, und der Fördertopf ist gefüllt.

Die NGVFG-Gelder werden nur für neue Kreisstraßen oder Gemeindestraßen gezahlt, für die keine Beiträge erhoben werden können. Zurzeit sind kaum Landkreise oder Gemeinden dazu in der Lage, neue Straßen zu bauen. Deswegen wird dieser Topf nicht besonders stark in Anspruch genommen.

Das ist alles im Internet veröffentlicht. Jeder von uns kann das lesen und sich informieren. Es braucht nicht das Ministerium dazu befragt zu werden.

Abg. **Saskia Buschmann** (CDU): Wie hoch sind die Kosten der Fähre?

Vors. Abg. **Rüdiger Kauroff** (SPD): Frau Weber, können Sie etwas zu den jährlichen Kosten sagen, die eine Fähre verursacht?

MDgt'in **Weber** (ML): Das können wir aus dem Landwirtschaftsministerium nicht beantworten, zumal die Fähren in kommunaler Trägerschaft sind. Bei den Kommunen fallen die Unterhaltungskosten an, sie könnten die Daten wahrscheinlich zur Verfügung stellen.

Vors. Abg. **Rüdiger Kauroff** (SPD): Wir müssen mal nachhören, wie wir an die Zahlen herankommen. Das ist ja nicht ganz uninteressant.

(Zuruf von der CDU: MW!)

- Das ist beim nächsten Mal sowieso dabei. - Herr Dorendorf!

Abg. **Uwe Dorendorf** (CDU): Herr Kollege Schulz-Hendel, ich finde schon ein bisschen traurig, dass Sie Ihre Fragen damit eröffnet haben, dass Sie die ganze Petition in Misskredit gebracht haben, indem Sie gesagt haben, drei Unterschriften seien wahrscheinlich gefälscht worden. Danke, Herr Vorsitzender, dass Sie das gleich klargestellt haben.

Es ist ein Antrag auf Planfeststellung gestellt worden. Ich frage das Ministerium: Haben Sie rechtliche Einspruchsmöglichkeiten gegen diesen Antrag und gegen die Brücke? Wenn ja, welche? Und setzen Sie sie ein?

Zu dem Fährrkonzept: Bei Niedrigwasser kann die Fähre maximal einen Anhänger mit 10 t befördern. Das heißt, landwirtschaftliche und gewerbliche Betriebe können diese Fähre dann nicht nutzen.

Alle, die in der Nähe wohnen, wissen, dass die Elbbrücke Lauenburg völlig marode ist. Sie wird in den nächsten Jahren gemacht. Die Möglichkeit, über Lauenburg zu fahren, fällt dann jahrelang weg. Ich weiß nicht, ob es eine Alternative geben wird.

Frau Niederhoff, das Amt Neuhaus ist ein Teil des Landkreises Lüneburg und damit Niedersachsens. Wie fühlt man sich, wenn man nicht die gleichen Lebensbedingungen wie alle anderen Bewohner des Landkreises hat, wenn man nicht fahren kann, wann man möchte, wenn die Kinder vom Training in Bleckede nicht zurückkommen können? Kommt man überhaupt in der Wiedervereinigung an? Rechtlich sind wir natürlich wiedervereinigt. Aber wie ist das vom Gefühl der Bevölkerung her?

Ina Niederhoff (Petentin): Wir organisieren alles. Wir organisieren, dass unsere Kinder zu ihren Freunden kommen. Wir fahren zur Fähre und laden sie da ab. Oder wir fahren ganz nach Bleckede oder Neetze, um die Kinder zu ihren Freunden oder zum Sport zu bringen.

Meine Kinder sagen immer: Die von der anderen Seite sind ganz anders. Die wissen überhaupt nicht, dass wir uns so organisieren müssen. Die steigen in den Bus und fahren zu ihren Freunden.

Bei uns geht das nicht. Wenn Kinder zu uns kommen sollen, müssen wir sie abholen. Das ist halt was anderes, als wenn man auf der anderen Seite wohnt.

Ich arbeite in Neuhaus an der Grundschule. Wir haben ganz viele offene Lehrerstellen, auf die sich keiner bewirbt, weil keiner den Umstand in Kauf nehmen möchte, die Fähre zu benutzen, weil sie oft nicht fährt, weil sie teuer ist. Wessen Fahrzeug kein LG-Kennzeichen hat, bekommt oft gar keine Jahreskarte. Das ist deprimierend.

RD Gnest (ML): Das rechtskräftige LROP trifft eine Festlegung zugunsten einer Brücke. Das steht dem Planfeststellungsverfahren, wenn es jetzt startet, nicht entgegen.

Wie das zukünftig ist, hängt davon ab, was dann im LROP steht, ob das ein Grundsatz ist, ob das ein Ziel ist, wie das genau formuliert ist. Das steht zum jetzigen Zeitpunkt noch gar nicht fest. Deshalb kann ich diese Frage nicht genauer beantworten.

Abg. **Uwe Dorendorf** (CDU): Das Planfeststellungsverfahren dauert ein Jahr oder anderthalb Jahre, wenn es gut läuft. Sehen Sie eine Möglichkeit, den LROP noch zu verändern, wenn der Planfeststellungsbeschluss ergangen ist? Ziele sind eine ganz andere Nummer als Grundsätze. Ziele kann man nicht so einfach verändern, vor allem wenn der Plan schon festgestellt wurde.

MDgt'in **Weber** (ML): Wir als Verwaltung haben den Auftrag, das LROP zu ändern. Wir haben Ihnen vorgestellt, in was für einem Verfahren wir uns jetzt befinden. Wir denken, 2027 sind wir mit den LROP-Änderungen durch. Momentan sind wir in einem sehr frühen Stadium.

Parallel betreibt der Landkreis Lüneburg das Planfeststellungsverfahren. Wann der Planfeststellungsbeschluss kommt, ist nicht absehbar.

Wie Herr Gnest ausgeführt hat, würden wir als oberste Landesplanungsbehörde schauen, ob der Planfeststellungsbeschluss mit dem Landes-Raumordnungsprogramm konform geht. Zum jetzigen Zeitpunkt ist das so.

Abg. **Jan Henner Putzier** (SPD): Zwei kurze Fragen in Richtung des Ministeriums zur Vorbereitung der weiteren Debatte:

Erstens. Der Staat ist angehalten, sparsam mit Steuergeld umzugehen. Ich habe verstanden, dass es kein Kosten-Nutzen-Gutachten gibt. Aber es sollten zumindest mal alle Kosten aufgeschrieben und gegenübergestellt werden.

Zweitens. Dass Fährausfälle eine große Belastung sind, will ich gar nicht infrage stellen. Das sind Zugverspätungen auch. Aber ich hätte gerne konkrete Zahlen: An wie vielen Tagen im Jahr fällt die Fähre aus? Wie war das in den vergangenen Jahren? Und was sind Ihre Prognosen?

Vors. Abg. **Rüdiger Kauroff** (SPD): Die Kosten haben in mehreren Fragen eine Rolle gespielt. Wir werden das MW über den Wunsch informieren, die Kosten zu kennen, und es bitten, zur nächsten Sitzung diese Zahlen mitzubringen, damit wir dann wirklich etwas haben, worüber wir reden können.

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE): Ich sehe mich leider genötigt, eine persönliche Erklärung abzugeben. Herr Dorendorf und Frau Bode behaupten beide, ich hätte etwas behauptet, und das sei unverschämt.

Ich habe mich auf ein Schreiben bezogen, das dem gesamten Petitionsausschuss am 5. Mai 2024 zugegangen ist. Ich werde jetzt den Namen des Absenders nicht nennen, weil wir in einer öffentlichen Sitzung sind. In diesem Schreiben sind diese Dinge genannt. Ich habe mich nicht dazu geäußert, ob sie stimmen oder nicht. Ich habe sie nur angemerkt.

Es ist unverschämt, mir zu unterstellen, ich hätte das behauptet. Ich habe das sehr deutlich gesagt. Insofern bitte ich Frau Bode und Herrn Dorendorf, sich öffentlich bei mir zu entschuldigen.

(Abg. Uwe Dorendorf [CDU]: Auf keinen Fall! Nur das anzubringen als Einstieg, finde ich ein bisschen unpässlich!)

- Das ist Ihre persönliche Einstellung.

(Abg. Uwe Dorendorf [CDU]: Ja, das ist meine persönliche Einstellung!)

Vors. Abg. **Rüdiger Kauroff** (SPD): Wir sind heute in einer Anhörung und nicht in einer Debatte. Das können wir vielleicht in der nächsten Sitzung ganz in Ruhe besprechen.

Es liegen keine weiteren Wortmeldungen vor.

Wir werden in der nächsten Sitzung, die wieder öffentlich sein wird, in die Beratung über Ihre Petition einsteigen. Das Ministerium kann uns dazu noch Zahlen liefern. Irgendwann wird der

Petitionsausschuss dem Landtag einen Beschluss empfehlen. Der Petitionsausschuss selber beschließt nichts endgültig, sondern das macht immer der Landtag. Den abschließenden Beschluss wird also das Plenum fassen. Die entsprechenden Termine werden wir Frau Niederhoff mitteilen, sodass sie immer über den aktuellen Stand dieser öffentlichen Petition informiert ist. Der Beschluss des Plenums wird auf der Internetseite des Landtages veröffentlicht.

Ich darf mich recht herzlich bedanken, dass Sie heute gekommen sind, um uns Ihr Bedürfnis kundzutun. Ich wünsche Ihnen einen angenehmen Heimweg. Kommen Sie gut wieder heim!

Danke schön auch den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Ministerien, die hier waren.

Wir gehen jetzt in eine kurze Pause, bevor wir mit der nächsten Petition starten.

(Unterbrechung der Sitzung von 12.13 Uhr bis 12.23 Uhr)

Tagesordnungspunkt 2:

Öffentliche Anhörung

Eingabe 00552/89/19

Betr. Maßnahmen gegen den Motorradverkehr im Landkreis Holzminden

Vortrag und Darlegung des Anliegens durch die Petentin

Angehört werden die Petentin Annika Schmidt, Manfred Bach vom Verein Biker Union e.V. und Stephan Pirone von der Pirone Villa Löwenherz GmbH & Co. KG.

Annika Schmidt (Petentin): Wir haben unsere Petition eingereicht, weil wir über das Pilotprojekt Holzminden verwundert waren. Das Strategiepapier der Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad (BAGMO) wurde bereits im Jahre 2021 entwickelt, und dieses wurde über das Bundesverkehrsministerium in die Landesverkehrsministerien verbreitet. Außerdem waren wir in Holzminden bereits im Dialog - mit der Stadtverwaltung, mit der Polizei und auch mit den Vereinigten Arbeitsgemeinschaften gegen Motorradlärm (VAGM), die ja maßgeblich an diesem Pilotprojekt beteiligt waren. Hier gab es im Vorhinein Gespräche.

In die Arbeit im Zusammenhang mit dem Pilotprojekt wurden wir dann später aber nicht mehr einbezogen. Wir waren sehr entsetzt über die Maßnahmen, die im Endeffekt entwickelt wurden. Dabei geht es zum Beispiel um das sogenannte Tiroler Modell, das ja, Gott sei Dank, nicht mehr im Gespräch ist. Wir finden diskriminierende Maßnahmen nur Motorradfahrer betreffend ziemlich schwierig. Wenn es um Lärmtrichter oder Geschwindigkeitsbegrenzungen über den Ort hinaus geht, sind wir absolut dafür. Was uns aber generell fehlt, sind klare Fakten. Das einzige, was wir bisher wissen: Es heißt, dass der Motorradverkehr an der Stelle unter 10 % des Gesamtverkehrs beträgt. Wenn wir keine weiteren Aspekte zu hören bekommen, fragen wir uns, warum dort überhaupt Maßnahmen ergriffen werden.

Manfred Bach: Auch ich möchte darauf aufmerksam machen, dass wir sehr erstaunt darüber waren, dass dieses Verfahren so gelaufen ist, weil wir ja im Vorfeld schon verschiedene Videokonferenzen zu diesem Thema hatten. Alle Beteiligten wussten, dass es anerkannte und fachkompetente Lösungsvorschläge gibt. Das BAGMO-Strategiepapier ist ja auch nicht neu. Es wurde 2021 vom Bundesministerium unter Verkehrsminister Andreas Scheuer an die Länderministerien verteilt.

Wir sind nicht so rechtssicher, weil wir mehrheitlich im Arbeitnehmerkreis und nicht im Juristenkreis zu Hause sind. Nach unserer Vermutung hätte so ein Projekt, wie es jetzt durchgeführt wurde, so aber eigentlich gar nicht passieren dürfen. Wenn es schon vergleichbare Lösungsvorschläge gibt, dann hätte man für diese Sachen eine Ausschreibung machen können. Und dann hätten sich bestimmt qualifiziertere Leute gefunden, die sinnvollere Vorschläge machen. Die jetzigen Vorschläge sind zum Großteil nach einer kurzen Recherche abgeschmettert worden, weil sie rechtlich einfach nicht umsetzbar sind.

Wir haben diese Petition außerdem geschrieben, weil wir daran interessiert sind, mal zu erfahren, wie die Vereine und Verbände, die sich da engagiert haben, ihre Kompetenz begründen und

die immer wieder behauptete Lärmbelästigung überhaupt belegt haben. Immer, wenn wir sie danach gefragt haben, sind sie sehr ausfallend geworden. Ich glaube, die Polizei Holzminden hat damals an der Videokonferenz teilgenommen und könnte das bezeugen: Von einer sachlichen Diskussion war da nichts zu spüren, und einen Beleg hat es nie gegeben. Wenn jemand laut schreit, hat er deswegen noch nicht automatisch recht. Wenn ich sehe, dass seit über einem Jahr auch noch eine andere Petition läuft, die kaum Zustimmung findet, dann legt das für mich zumindest die Vermutung nahe, dass es nicht so viele Leute gibt, die sich daran stören.

Und wenn man dann noch so etwas wie das Tiroler Modell ins Feld führt: In Bezug auf dieses Modell kann man sagen, dass Tirol nicht in der Bundesrepublik Deutschland liegt und damit anderen Gesetzgebungen unterliegt. Unsere Zulassungsvorschriften sind sehr eindeutig. Das Standgeräusch ist ein reiner Testwert, damit die Polizei einen Anhaltspunkt hat, um Verdachtsmomente für illegale Auspuffanlagen zu entwickeln und sozusagen Beweise sicherstellen zu können.

Es gibt jede Menge Rechtsmöglichkeiten. Einen Großteil davon haben wir als Verbände, obwohl das nicht unsere Aufgabe ist, im BAGMO-Strategiepapier zusammengeführt. Man hat jede Menge Mittel, um illegale Fahrzeuge aus dem Verkehr zu ziehen - und das auch dauerhaft. Wir betrachten es einfach als sehr zwielichtig, wenn man alle motorisierten Zweiräder - auch die ohne Versicherungskennzeichen - hinzuzählt. Da reden wir von 7 Millionen Fahrzeugen. Im Moment reden wir von 44 Millionen Pkw. Also reden wir von 15 % der Bevölkerung, die entweder Motorrad oder Motorrad *und* Auto oder Motorrad *und* Fahrrad fährt. Und wenn man dann ein Verkehrsaufkommen von 10 % hat, ist man also eher benachteiligt im Vergleich zu den anderen, weil es 15 % sein müssten. Wenn man dann aufgrund von kruden Behauptungen sagt, dass das nicht geht, setzen wir uns dagegen sehr deutlich zur Wehr. Das kann so nicht funktionieren.

Wir haben mal nachgesehen, was alles schon passiert ist und wer das alles bezahlt hat. Da sind immense Summen geflossen. Diese Summen sind allen Beteiligten bekannt. Ich brauche sie hier nicht vorzutragen. Und wir fragen uns: Wofür? Wir haben zum Beispiel nichts gegen eine Lärmbox, die - wie bei der Geschwindigkeit - aufgrund eines bestimmten Wertes einen Smiley zeigt oder ein böses Gesicht. So etwas hat bei der Geschwindigkeit auch geholfen. Wir haben überhaupt nichts gegen massive Verkehrskontrollen und die Sicherstellung von illegalen Motorrädern. Wir haben auch überhaupt nichts gegen Geschwindigkeitsbegrenzungen, die für *alle* gelten. Wir haben aber sehr wohl etwas dagegen, wenn nach unserem subjektiven Eindruck einige wenige Privatpersonen der Meinung sind, sie könnten das Recht für ihre Interessen nutzen und sagen: Wir wollen hier keine Motorräder. - Dagegen werden wir uns sehr eindeutig zur Wehr setzen. Das sollten wir zur Erklärung unserer Petition noch hinzufügen.

Annika Schmidt (Petentin): Für den Herrn Pirone, der die Villa Löwenherz in Lauenförde betreibt - das ist ein Hotel, das größtenteils von Motorradfahrern aufgesucht wird - hätte das Pilotprojekt Holzminden extreme wirtschaftliche Einschränkungen gehabt. Das beschreibt er aber selber.

Stephan Pirone: Vielen Dank für das Rederecht! Allein die Andeutung, dass das Pilotprojekt Holzminden stattfinden sollte, hat bei uns im letzten Jahr zu zahlreichen Stornierungen geführt. Sie belaufen sich allein für diese Saison auf 27 000 Euro. Viele Motorradclubs haben gesagt, es sei ihnen zu riskant, dort zu fahren. Sie wollten sich nicht kontrollieren lassen. Dadurch ist diese Summe zusammengekommen. Wir können das belegen.

Inzwischen hat sich die Situation normalisiert, weil ja nun bekannt geworden ist, dass es wohl zumindest in naher Zukunft keine Maßnahmen geben wird. Es war aber wirklich ganz erschreckend, welche Außenwirkung diese Nachricht im Motorradbereich hatte, sodass so viele Personen abgesprungen sind.

Ich finde es zudem sehr erschreckend, dass solch ein kleiner Personenkreis, der seine persönlichen Ziele verfolgt, solch eine Macht hat, andere Leute für sich zu instrumentalisieren und solche Maßnahmen zu entwickeln, die keine rechtliche Grundlage haben. Dagegen müssen wir uns wehren. Deshalb hat Annika Schmidt diese Petition eingereicht. Wir haben noch keine offizielle Bestätigung, dass es nun keine Durchfahrtsperre für Motorradfahrer gibt, aber es sieht zurzeit nicht danach aus. Wir alle sind gespannt, wie es weitergeht.

Annika Schmidt (Petentin): Damit sind wir auch schon mit unserem Vortrag durch.

Unterrichtung durch die Landesregierung

MR'in **Vogt** (MW): Ich möchte zunächst einmal darlegen, was unsere Rolle ist. Wir vertreten im Wirtschaftsministerium das Straßenverkehrsrechts-Referat, sprich: Wir üben die Fachaufsicht über die unteren Straßenverkehrsbehörden aus. In diesem Rahmen hat uns der Landkreis Holzminden als untere Straßenverkehrsbehörde gebeten, dieses Modellprojekt zu überprüfen. Diese Prüfung läuft jetzt.

Um die Stellungnahme, die wir in Bezug auf diese Petition eingereicht haben, ganz kurz einzuordnen: Die Petition hat sich zum einen auf die Verkehrsverbote für gewisse Motorräder mit einem lauten Standgeräusch und zum anderen auf die Geschwindigkeitsbegrenzung ausschließlich für Krafträder bezogen. Dazu haben wir eine Stellungnahme abgegeben, dass das vom Landkreis nun nicht mehr beabsichtigt wird. Das hat er uns mitgeteilt.

Um unsere Rolle noch ganz kurz zu schildern: Wir waren in dieses gesamte Modellprojekt nicht weiter involviert. Unserer Kenntnis nach ist das ein Modellprojekt der Deutschen Umwelthilfe e.V. (DUH), das gemeinsam mit dem MU initiiert worden ist. Der Landkreis Holzminden hat die Deutsche Umwelthilfe wohl mit einem Kreistagsbeschluss beauftragt, dieses Motorradprojekt durchzuführen.

Dazu hatte die DUH im Januar 2024 einen achtseitigen Aktionsplan mit Vorschlägen von Maßnahmen vorgelegt. Dort waren tatsächlich auch das Tiroler Modell und solche Dinge enthalten. Der Landkreis hatte aber wohl von vornherein nicht beabsichtigt, alle diese Maßnahmen umzusetzen. Er hat uns dann mit einer schriftlichen Anfrage vom 15. März 2024 gebeten, die geplanten Verkehrsbeschränkungen zu prüfen. Diese hat er dann uns gegenüber am 11. April 2024 noch einmal konkretisiert, dahingehend, dass vom April 2024 bis Oktober 2024 auf folgenden Strecken zwischen folgenden Ortschaften dieses Pilotprojekt durchgeführt wird: Rühle, Golmbach, Grünenplan, Neuhaus, Lauenförde und Breförde. Dort sollen folgende Maßnahmen umgesetzt werden: einmal Tempo 30 bzw. Tempo 40 innerorts für *alle* Fahrzeuge sowie Temporeduzierung vor und hinter den Ortslagen für *alle* Fahrzeuge.

Die zunächst angedachten Vollsperrungen von ausgewählten Strecken für Krafräder sollen *gerade nicht* mehr erprobt werden. Dementsprechend ist unseres Erachtens dieser Petition damit Genüge getan worden. Die Maßnahmen, die dort angesprochen werden, werden *nicht* durchgeführt. Wir prüfen derzeit noch die Anfrage des Landkreises Holzminden auf Rechtmäßigkeit und rechtliche Umsetzbarkeit. Das ist der aktuelle Sachstand.

Manfred Bach: Prüfen Sie auch noch das Tiroler Modell?

MR'in **Vogt (MW):** Nein. Das ist auch nicht als Maßnahme beantragt worden.

Aussprache

Abg. **Jan Bauer (CDU):** Uns hat sich im Vorfeld eine Frage gestellt, die nun aber vonseiten des Ministeriums ein Stück weit beantwortet wurde. Wurde der Petition, so wie sie eingereicht wurde, vor dem Hintergrund der Stellungnahme seitens des Fachministeriums genüge getan? Das wurde mir gerade nicht ganz klar. Es geht ja nun auch darum, wie wir im weiteren Verlauf votieren. Hier möchte ich um eine etwas klarere Ansage vonseiten der Petenten bitten, ob mit der Stellungnahme des Ministeriums und mit den heutigen Ausführungen der Petition entsprochen wurde. Auch vom Ministerium würde ich dazu gerne eine Einschätzung hören.

Noch eine Frage an die Petenten: Wie sind denn im Nachgang zur eingereichten Petition die Gespräche in Holzminden weitergegangen? Gab es eine Dialogfähigkeit, oder haben sich die Fronten eher verhärtet? Hier würde ich um eine kurze Einschätzung Ihrerseits bitten.

Annika Schmidt (Petentin): Mit den Maßnahmen, die jetzt umgesetzt werden sollen und die für *alle* Fahrzeuge gelten, sind wir total einverstanden. Das haben wir in der Petition auch dargelegt.

Es gab mit dem Landkreis Holzminden keine Kommunikation mehr. Herr Pirone ist vor Ort. Er hat immer wieder mit Politikern vor Ort Gespräche geführt. Mit der Deutschen Umwelthilfe und mit den Vereinigten Arbeitsgemeinschaften gegen Motorradlärm gibt es keinen Dialog. Den hat es leider auch noch nie gegeben. Wir bemühen uns seit 2020 vergeblich darum.

Das einzige, was dort gewünscht wird, ist das verschärfte Tiroler Modell. Es ist ja so, dass das in Österreich mit 95 dB Standgeräusch genutzt wird. Wir müssen aber gucken: Wir haben eine Euro-4-Norm. Das heißt, hat man ein Motorrad mit 95 dB Standgeräusch oder darüber, fährt man mit 77 dB. Das ist vollkommen unabhängig voneinander. Man kann zum Beispiel ein ganz altes Motorrad haben. Ich hatte gestern gerade noch mit jemandem zu tun, der eine 50 Jahre alte BMW fährt. Die hat ein Standgeräusch von 78 dB und ein Fahrgeräusch von 85 dB. Ein Standgeräusch mit dem Fahrgeräusch in Verbindung zu setzen, ist komplett unerlässlich.

Manfred Bach: Die Technik ist mein Job. Man kann es einfach erklären, dann versteht es auch jeder Laie, der mit Technik noch nie in Berührung gekommen ist. Das Standgeräusch wird in zwei Drittel der Nenndrehzahl gemessen. Wenn man ein Motorrad mit 10 000 Umdrehungen fährt, dann wird die Maschine im Stand etwa auf 6 600 Umdrehungen am Gas gehalten. Und dann wird im Winkel von 45 Grad und im Abstand von 1 m das Standgeräusch gemessen. Ich kenne

aber keinen Motorradfahrer, der am Ortseingang absteigt, sein Motorrad hochdreht und durch den Ort schiebt.

Die Verhältnisse im Fahrbetrieb sind völlig anders. Die Bedingungen zur Zulassung sind sehr klar geregelt. Es gibt ganz wenige Stellen, wo man überhaupt die Zulassungsprüfung machen kann. Und die Zulassungsprüfung liegt ja mittlerweile, die Gesetze ändern sich ja ständig, auch nicht mehr beim Hersteller, sondern bei den Prüfinstitutionen. Früher durften Hersteller das noch selber. Das ist jetzt alles innerhalb EU-Regelungen geändert worden.

Es geht einfach um nicht vergleichbare Werte. Sie sind einfach nur ein Anhaltspunkt. Wie soll die Polizei jemanden Illegalen herausfischen, wenn sie gar nichts messen kann? Die gängige Regel mit den Polizeistationen, die mittlerweile auch Fachleute entwickelt haben: Wir arbeiten sehr stark mit Hessen zusammen. Die haben jetzt eine Methode. Sie sagen: Wenn man auf dem Parkplatz 5 dB - mit dem entsprechenden Abstand - über dem genannten Wert ist, dann ist das illegal. Und dann haben wir eine Berechtigung, ein Motorrad zur Beweissicherung einzuziehen. - Dafür gibt es diesen Wert und für nichts anderes. Er spielt sonst keine Rolle.

Das haben wir versucht, der DUH in den Videokonferenzen alles zu erklären. Dort trifft man aber nicht auf Diskussionsbereitschaft. Die Antwort war: Ihr wollt ja nur blockieren. - Nein, wir machen das seit 1986. Wir wollen gar nichts blockieren. Die Welt dreht sich weiter, und wenn wir stehen bleiben, dreht sie sich einfach ohne uns. Also müssen auch wir uns weiterdrehen.

Natürlich gibt es Verbesserungsmöglichkeiten in der Rechtslage, was Lärm angeht. Es gibt zum Beispiel den Klappenauspuff. Darüber muss sich aber der Gesetzgeber Gedanken machen, wie er diesen abschaffen kann. Man kann die Leute nicht dafür bestrafen, wenn sie sich so etwas legal kaufen. Diese Klappenauspuffanlagen sind bei einer gewissen Drehzahl geschlossen. Das sind die Drehzahlen, die per Gesetz beim Fahrbetrieb gemessen werden. Und in anderen Drehzahlen öffnen sie automatisch. Und dann sind die Dinger laut. Ich finde auch, dass das nicht sein muss. Aber solange das Gesetz das hergibt, ist es legal. Dann kann man das schlecht finden, aber man muss sich damit abfinden.

Vors. Abg. **Rüdiger Kauroff** (SPD): Gibt es noch Ergänzungswünsche vonseiten des Ministeriums?

MR'in **Vogt** (MW): Nein. Ich möchte lediglich ganz klar sagen, dass die Petition damit aus unserer Sicht erledigt ist.

Abg. **Annette Schütze** (SPD): Vielen Dank für die klare Aussage vonseiten des Fachministeriums. Danach wollte ich fragen. Die Petenten sagten ja eingangs, dass es dieses Motorradprojekt mit der Deutschen Umwelthilfe und dem Ministerium gegeben hat. Da wäre jetzt meine Frage, ob das noch in irgendeiner Form weitergeführt wird. Plant das Ministerium da noch etwas?

Und meine Frage an die Petenten: Was ist Ihre Erwartung an den Petitionsausschuss? Sie haben hier beschrieben, was Ihr Problem ist. Sie wollen kein Verbot. Das habe ich verstanden. Aber die Frage ist: Frau Vogt sagte vorhin, dass aus ihrer Sicht die Petition erledigt sei. Sehen Sie das auch so? Oder gibt es noch etwas, das offen ist und an den Petitionsausschuss adressiert wird und worüber wir uns noch Gedanken machen müssen? Das habe ich leider noch nicht verstanden.

Annika Schmidt (Petentin): Wir haben tatsächlich nicht, wie Herr Bach gerade gesagt hat, mit der Deutschen Umwelthilfe gesprochen, sondern mit den Vereinigten Arbeitsgemeinschaften

Motorradlärm e.V. Das war im März 2022, also bevor dieses ganze Projekt vom Umweltministerium überhaupt initiiert wurde.

Damit, dass diese Maßnahmen jetzt so weit herunterreduziert wurden, sind wir einverstanden. Damit ist die Petition für uns - - Wir fragen uns aber tatsächlich, und wir machen das schon lange - Herr Bach seit 1986, ich seit 2020 -: Warum werden diese Maßnahmen immer wieder an irgendwelche Organisationen vergeben - das betrifft nicht allein das Land Niedersachsen, das betrifft alle Bundesländer -, ohne dass man uns mit einbezieht? Wir haben die Expertise. Dafür haben wir damals das Strategiepapier mitentwickelt. Wir sind vor Ort. Und wir sind, glaube ich, wenn jemand ein Problem mit den Motorradfahrern hat, am ehesten diejenigen, die den Zugang finden.

Wenn tatsächlich noch einmal - um Herrn Böhler von der Initiative Schräglagenfreiheit zu zitieren - solche Gelder vergeben würden, wünschen wir uns, eine Sensibilisierungskampagne vom Land Niedersachsen zu bekommen. Wir hätten gerne 250 000 Euro dafür. Wie würden aber dafür auch aktiv zwei Jahre lang richtig gute Arbeit bieten.

Manfred Bach: Mein Bestreben ist es - ich bin ja heute das einzige anwesende Mitglied der Verbände -, ein Bewusstsein zu schaffen. Wir arbeiten dummerweise immer ehrenamtlich und bekommen auch kein Geld. 250 000 Euro Spende: Das könnten wir gar nicht machen; dafür müssten wir eine Rechnung schreiben. Wir sind nicht gemeinnützig. Wir würden dazu aber auch nicht Nein sagen. Wir würden diese ganze Arbeit aber, wie wir es seit 36 Jahren machen, auch kostenfrei machen.

Unsere Expertise ist überall abrufbar. Ich kenne so ziemlich alle Bundesminister, bis auf den jetzigen. Mit Peter Struck, der hier beheimatet war, bin ich lange Jahre Motorrad gefahren. Es ist aber noch keine Expertise, sich auszukennen. Sie können gerne bei der DVW oder beim DVR nachfragen. Wir haben bei der FGSV mitgearbeitet - was ja hinterher durch Zusatzbestimmungen geltendes Recht ist. Wir sind in der EU vernetzt. Wir sind in der FEMA.

Es gibt zum Beispiel eine Auswertung, dass Straßen auch mal die Belange von Einspurfahrzeugen berücksichtigen sollten und nicht immer nur von Zweispurfahrzeugen. Man denke zum Beispiel an Unterfahrplanken. Dort wird immer noch getestet, weil es noch keine gibt, die auch für die Autofahrer zu 100 % sicher sind. Und solange es die nicht gibt, bekommen wir auch keine, die uns Motorradfahrern ein bisschen das Leben retten würden. Es gibt halt Zulassungsvorschriften; da muss man irgendwie klarkommen.

Ich kann aber nicht nachvollziehen, dass Gelder ausgegeben werden für - - Ich weiß nicht, welche Reputation die DUH haben soll. Ich habe noch keine finden können. Alles, was ich bei denen nachlese, ist: Angriff. Das neueste Ding ist jetzt: Der Bürger soll nach seinem subjektiven Empfinden - ich gebe es mal mit meinen Worten wieder - zu schnelle oder zu laute Motorräder filmen und sofort zur Anzeige bringen. Ich finde schon sehr interessant, wenn man das unter Kommunikation versteht. Und ich weiß auch gar nicht, ob es rechtlich haltbar ist, wenn irgendwer von irgendwem einfach mal einen Film macht. Bei Drohnen gibt es ja auch Regelungen, was alles nicht erlaubt ist.

Auch um so etwas werden wir uns aber netterweise kümmern. Wir werden einen Juristen fragen müssen, wie das aussieht. Und wenn das dann passiert, werden wir den betreffenden Leuten

mal den Tipp geben, dass sie gerade von der DUH instrumentalisiert werden. Sie sind ja als Anzeigende selber dafür verantwortlich. Das ist doch kein Weg, miteinander zu reden. Man kann sich doch gegenüberstellen, unterschiedliche Argumente austauschen und gucken, ob man einen vernünftigen Konsens findet, der auf einer Rechtsgrundlage basiert. Wenn jeder für sich selbst bestimmen würde, wäre in diesem Land vieles anders. Dann hätten wir 84 Millionen einzelne Länder in Deutschland. So funktioniert es aber nicht. Das ist etwas, was ich überhaupt nicht akzeptieren kann.

Ich weiß nicht mehr, ob bei der Videokonferenz damals auch jemand vom Landtag dabei war. Zumindest ist der nette Polizeibeamte den Leuten irgendwann über den Mund gefahren und hat gesagt, dass sie aufhören sollen, so herumzuschreien. Ich halte mich bei so etwas immer zurück, weil ich meistens schon aufgrund meiner Optik in eine aggressive Ecke gestellt werde. Solche Vorurteile gibt es immer noch. Also versuche ich, meine Kommunikation immer ruhig und sachlich zu halten. Es fällt mir aber auch als über 60-Jährigem mittlerweile sehr schwer, Ruhe zu bewahren, wenn ich von irgendwelchen Leuten in einer Diskussion behandelt werde, als wenn ich meinen Namen nicht tanzen könnte - und dann von Leuten, die offensichtlich keinerlei Qualifikation für das haben, worüber sie sprechen.

Unser Appell ist - Sie müssen ja nicht die Biker Union nehmen; es gibt andere Verbände, die auch fleißig sind -: Wenden Sie sich doch an diejenigen, die das Ganze schon lange machen und auch können! Auch wir haben Forderungen, wie etwa das Durchfahren bei einem Stau. Das bekommen wir seit 30 Jahren nicht durch, obwohl wir es sehr logisch begründen können. Wir stehen halt gegebenenfalls in der Hitze auf der Straße und haben keine Klimaanlage. Solche Forderungen kann man haben, und man kann versuchen, sie politisch durchzusetzen. Dann klappt es, oder es klappt nicht. So funktioniert doch dieses Land. Was aber nicht funktioniert: Eine Handvoll Leute schreit möglichst laut, und dann hören alle hin, und dann geht auch noch das Portmonee auf, und sie bekommen möglichst viel Geld.

Ich wäre sehr interessiert daran - da müsste man aber wahrscheinlich den Landesrechnungshof fragen -, ob die Bedingungen überhaupt alle erfüllt wurden. Ich glaube, dort steht auch drin: Kommunikation mit den Betroffenen. - Die hat zumindest nicht stattgefunden. Wir haben alle namhaften Verbände, die man bundesweit kennt, gefragt. Niemand hat eine Kommunikationsanfrage bekommen. Aber das ist ein anderes Thema.

Vors. Abg. **Rüdiger Kauroff** (SPD): Da gebe ich Ihnen recht. Das ist ein anderes Thema. Hier geht es, wenn ich Frau Schütze richtig verstanden habe, um die Forderungen in Ihrer Petition. Es geht darum, ob diese aus Ihrer Sicht erledigt sind. Was Herr Bach gerade geschildert hat, kann man vielleicht nachvollziehen, es ist aber nicht Bestandteil Ihrer Petition.

Manfred Bach: Es wurde gefragt, was wir wollen. Deshalb habe ich das ausgeführt.

Vors. Abg. **Rüdiger Kauroff** (SPD): Ja, deswegen habe ich Sie ja auch aussprechen lassen.

Abg. **Veronika Bode** (CDU): Tatsächlich hat sich auch meine Frage jetzt erledigt. Auch ich hatte diese Frage. Wir sind ja nun in der Situation, über Ihre Petition entscheiden zu müssen. Es geht uns darum, ob wir Sie richtig verstanden haben und wir jetzt guten Gewissens an dieser Stelle sagen können, dass sich Ihr Anliegen quasi erledigt hat.

Allein schon, weil wir hier sitzen und auch das Ministerium sehr gut zugehört hat, können Sie sich sicher sein, dass das Bewusstsein für die Notwendigkeit der Beteiligung vorhanden ist. Wir lernen ja auch im alltäglichen Miteinander, dass wir mehr miteinander, statt übereinander reden müssen. Ich glaube, dass Sie in der Tat beteiligt werden müssen und dass Sie hier als ernstzunehmender Partner wichtige Dinge vorgelegt haben. Das halte ich durchaus für gerechtfertigt. Ich glaube, das ist mit dieser Petition gelungen.

Vors. Abg. **Rüdiger Kauroff** (SPD): Wenn es keine weiteren Fragen gibt, sind wir am Ende dieser Anhörung. Ich danke Ihnen, dass Sie zu uns gekommen sind und Ihre Petition vorgestellt haben. Ferner bedanke ich mich beim Ministerium. Ich wünsche allen einen guten Heimweg.
